

21. Jahrgang

**4/94**

Vierteljahres-  
zeitschrift für  
Stadtgeschichte  
Stadtsoziologie  
und  
Denkmalpflege



## Umgestaltung historischer Hafenanlagen

---

Hans-Werner Wehling

---

Axel Priebis

---

Jürgen Lafrenz

---

Barbara Hahn

---

Burkhard Hofmeister

---

Dirk Schubert

---

Kohlhammer

---

Die London Docklands

---

Die Hafenanlagen in Oslo

---

Die Speicherstadt in Hamburg

---

Die Hafenanlagen in Toronto

---

Der Sidney Darling Harbour

---

Literaturbericht Hafenstädte

---

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft  
Die alte Stadt und in Verbindung mit  
Hans Paul Bahrdt †, Helmut Böhme,  
Rudolf Hillebrecht, Eberhard Jäckel  
und Friedrich Mielke  
herausgegeben von Otto Borst

*Redaktionskollegium:* Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Borst, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettlingerstraße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München.

*Redaktionelle Zuschriften* und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 269, Tel. (0711) 357670.

*Die Zeitschrift* Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 146,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 110,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 39,80 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

*Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung:* W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 0711 / 78630. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

Umgestaltung historischer Hafenanlagen

BURKHARD HOFMEISTER, Editorial ..... 277

ABHANDLUNGEN

HANS-WERNER WEHLING, Die London Docklands: Strategien, Prozesse und Probleme einer Revitalisierung ..... 280

AXEL PRIEBES, Nutzungswandel in innenstadtnahen Hafengebieten. Das Beispiel Oslo ..... 300

JÜRGEN LAFRENZ, Spekulationen zur Speicherstadt in Hamburg in Vergangenheit und Gegenwart ..... 318

BARBARA HAHN, Die Revitalisierung innenstadtnaher Hafengebiete in Toronto. Ökonomische contra soziale Interessen ..... 339

BURKHARD HOFMEISTER, Die Umgestaltung von Sydneys Darling Harbour ..... 352

KLEINE BEITRÄGE / LITERATURBERICHTE

DIRK SCHUBERT, Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen. Neuere Literatur ..... 362

ROBERT JÜTTE, »Stadtluft macht krank«. Neuere Arbeiten zum Thema »Stadt und Gesundheit« im 19. und 20. Jahrhundert ..... 368

RONALD KUNZE, Frankfurt am Main. »Die Stadt« wird 1200 Jahre. Bericht über aktuelle Veröffentlichungen ..... 372

DIE AUTOREN ..... 379

BESPRECHUNGEN

*Stadtgeschichte*

ANTJEKATHRIN GRASSMANN, Lübeckische Geschichte (*Hans Schadek*) ..... 380

RAINER EWALD, Relikte mittelalterlicher Stadtplanung im Bestand der Altstadt Esslingen (*Rainer Jooß*) ..... 381

THOMAS MEDICUS, Die Städte der Habsburger (*Robert Kaltenbrunner*) ..... 383

*Architektur, Stadtplanung*

HEIDEDE BECKER, Geschichte der Architektur und Städtebauwettbewerbe (Harald Bodenschatz) .....	384
HAMBURG UND EUROPA – Gedanken zur Stadtentwicklung und Baukultur, hrsg. vom BDA Hamburg – Stadt im Überfluß (Hildegard Kösters) .....	385
ROLF WERDIGIER, Die Stadt als Thema der Architektur (Robert Kaltenbrunner) .....	386
BDA HAMBURG (Hrsg.), Geplantes – Gebautes – Ungebautes (Dieter Hennicken) .....	387
KENNETH POWELL / ROWAN MOORE, Struktur, Raum und Haut (Wilma R. Albrecht) .....	388

## Umgestaltung historischer Hafenanlagen

*Editorial*

Dieses Heft ist einem aktuellen und weltweiten Phänomen gewidmet: der Neunutzung von Hafenbrachen. Außer Johannesburg in Südafrika dürfte es keine größere Stadt auf der Erde geben, die nicht an einem Fluß- oder Seeufer oder der Meeresküste entstanden ist. So ist die Hafenfunktion bei vielen Städten zumindest eine ihrer wichtigen Funktionen. Aber die älteren Hafenanlagen entstanden vor langer Zeit mit entsprechend kleinen Abmessungen und gemäß der noch geringen Ausdehnung des Stadtgebiets in zentraler Lage aus gegenwärtiger Sicht.

Verkehrstechnische und ökonomische Veränderungen seit der Jahrhundertmitte machten viele alte Hafenbereiche obsolet. Größere Schiffsabmessungen, die Umstellung auf Containerverkehr, der Niedergang der Wertindustrie und neuere, günstigere Industriestandorte als Pushfaktor bewirkten, daß die alten Hafenbecken und Kaianlagen zu klein wurden, alte Lagerhallen ihre Funktion verloren, industriewirtschaftlich genutzte Flächen und Gebäude brachfielen und Gleisanlagen der einstigen Bahnan-schlüsse entbehrlich wurden. Hafenwasserflächen wie Hafenlandflächen standen zur Disposition.

Dieses Potential eröffnete den Stadtverwaltungen Chancen. Die hier anfallenden Brachflächen besitzen zwei unschätzbare Standortvorteile: die unmittelbare Nachbarschaft zum Stadtzentrum und die Lage am Wasser, das sich in den letzten Jahrzehnten einer veränderten Bewertung als Freizeit- und Umweltfaktor erfreut. Hier war nach langjähriger Abschottung eine Rückorientierung der Stadt auf das Wasser gegeben. Hier waren die Schaffung von Erholungsflächen wie auch von neuen Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor und von Wohnraum in bevorzugter Lage denkbar. Und hier konnten Cityfunktionen zur Entlastung der traditionellen City in deren unmittelbaren Nähe untergebracht werden.

Mit der Nennung dieser Möglichkeiten sind aber auch schon die Konflikte angedeutet. Diese Hafengelände geraten sofort unter den Druck von Flächennutzungskonkurrenzen. Welches Verhältnis zwischen Wohn-

anlagen, Büro- und Geschäftsflächen, Gewerbegebieten und Freizeiteinrichtungen sollte bei der Neugestaltung angestrebt werden? Dabei spielt die Eigentumsfrage eine nicht unbedeutende Rolle. In der Regel gehört ein erheblicher Anteil der betroffenen Flächen der jeweiligen Hafenverwaltung, die diese zumindest teilweise behalten und nach eigenen Vorstellungen entwickeln möchte. Andere Flächen wie z. B. Werftanlagen befinden sich im Eigentum privater Unternehmen, die ihren Grundbesitz entweder veräußern oder ebenfalls in Eigenregie neu nutzen wollen.

Meist fallen diese Flächen nicht gleichzeitig zur Neugestaltung an, so daß ein Konsens zwischen mehreren Eigentümern hergestellt werden muß. Die verschiedenen Eigentümer und die Stadtverwaltung müssen ihre Planungsvorstellungen untereinander abstimmen. Oft geht mit der baulichen Neugestaltung größerer Areale eine grundlegende Veränderung der Straßen- oder Stadtautobahnführung und Bahntrassierung einher, wofür die Stadtverwaltung und die Eisenbahnverwaltung Sorge tragen müssen. Schließlich zeigt sich die Denkmalpflege interessiert, da die Altbausubstanz in Form alter Speicher oder Hafenverwaltungs- und Zollgebäude unter dem Aspekt der Industriearchäologie zu sehen ist.

Wie weit sind bei der Neugestaltung private und öffentliche Gemeinschaftsprojekte im Rahmen von private-public partnership möglich? Wer trägt in welchem Maße die Erschließungskosten? Wie weit werden privatwirtschaftliche und öffentliche, insbesondere soziale Interessen im Hinblick auf preisgünstigen Wohnraum, berücksichtigt? Wie weit sind diese Entwicklungen von den Interessen privater Investoren und von konjunkturellen Schwankungen abhängig? Wie weit lassen sich daher auch verschiedene Entwicklungsphasen der Neugestaltung der Hafenbrachen erkennen?

Beim Vergleich der folgenden Fallstudien stellt sich heraus, daß die angesprochenen Chancen in sehr unterschiedlicher Weise erkannt und wahrgenommen worden sind. In London begann die Revitalisierung der Docklands bald nach 1970; in Sydneys Darling Harbour wurde der Hafenbetrieb erst 1982 eingestellt. In Oslo waren, bedingt durch die Topographie, die Fjorderänder stark kommerziell genutzt und bildeten die Hafen- und Industrieanlagen eine intensive Barriere gegen das übrige Stadtgebiet. In Toronto wurde dieser Abschottungseffekt noch durch den auf Stelzen geführten mehrspurigen Gardiner Expressway verschärft.

In Oslo kam unter dem Druck der Stadtverwaltung ein weitgehender

Konsens zwischen Stadtplanung, Hafenplanung und Privatwirtschaft zustande, der allerdings zur Gegenwart hin wieder aufgeweicht wurde. In Toronto ergab sich ein räumliches Nebeneinander der von privaten Investoren und von einer gemeinnützigen Gesellschaft entwickelten Areale. In London wurde die London Docklands Development Corporation als eine Urban Development Corporation (UDC) mit großen Befugnissen betreffs Akquisition von Grundstücken ausgestattet, aber eingeschränkt auf den Verkauf aufbereiteter Grundstücke. In Sydney entstand die Neubebauung des Darling Harbour-Areals binnen vier Jahren unter Aufsicht einer eigenständigen und mit weitgehenden Vollmachten ausgestatteten Behörde; außer dem Gaststätten- und Geschäftskomplex Darling Harbour entstanden nur öffentliche Großbauten.

Teilweise gleichen sich die neuen Entwicklungen bis ins Detail: so wurde das alte Kraftwerk zur Energieversorgung der Lagerhallen, die Power Plant, in Toronto zu einer Galerie für zeitgenössische Kunst, in Sydney zu einem Nostalgie-Restaurant umgestaltet.

Als Fazit läßt sich feststellen: die Neunutzung der brachgefallenen Hafengelände hat eine Aufwertung für diese Bereiche mit sich gebracht, was generell zu begrüßen ist. Objekte wie Harbor Place in Boston, Harbour-side in Sydney, Harbour Square in Toronto sind zu Attraktionen für die eigene Bevölkerung, vor allem aber für wachsende Zahlen von Touristen geworden.

Dennoch sind diese Entwicklungen durchaus nicht unproblematisch. So ist die Einwirkung auf die Entwicklung der jeweiligen Gesamtstadt umstritten. Während sie in Oslo oder Sydney positiv zu sehen ist, drohen die Docklands in London von ihrem Ausmaß her zur Konkurrenz für die City mit entsprechendem Erosionseffekt zu werden. Nicht überall ist die Verkehrsanbindung so gelungen wie in Sydney, wo u. a. eine eigens dafür gebaute Monorail das ehemalige Hafengelände erschließt. Gelegentlich kam es wie an der Central Bayfront Toronto zu sehr starker Verbauung der Uferpartie mit Hochhäusern. In manchen Fällen hat die hohe Beteiligung privater Investoren die Schaffung preisgünstigen Wohnraums zugunsten von Luxuswohnungen in den Hintergrund gedrängt.

So liegt jeder Fall anders, und es läßt sich keine pauschale Aussage zu dem Phänomen Neunutzung von Hafenbrachen machen.

November 1994

Burkhard Hofmeister

Hans-Werner Wehling

## Die London Docklands

*Strategien, Prozesse und Probleme einer Revitalisierung*

### 1. Einführung

Die London Docklands, die sich auf 2226 ha östlich des Tower entlang der Themse erstrecken, erfahren seit fast 20 Jahren einen Prozeß der Revitalisierung. Sie wurden dabei zum Spielball politischer Interessen und zum Experimentierfeld unterschiedlicher Planungsstrategien. Die neu entstandenen städtebaulichen Formen lösten grenzenlose Bewunderung und heftige Kritik aus. Die eingesetzten Planungsmethoden und -strategien sowie die entwickelten baulichen Formen erlangten als Adaption oder Modifikation aber auch Vorbildfunktion für die Revitalisierung anderer brach gefallener Hafenstandorte und Altindustrieflächen in Großbritannien, wie etwa Merseyside in Liverpool oder Clydeside in Glasgow. Ihre Spuren finden sich auch wieder in den Planungen zur Neunutzung der Hamburger Speicherstadt oder der Altindustrietrassen des Ruhrgebietes.

### 2. Historische Entwicklung und wirtschaftlicher Niedergang der Docklands

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts waren die Hafenanlagen Londons – die mittelalterlichen kommunalen Umschlagplätze wie auch die Kais der Handelskompanien – auf die Uferbereiche der City of London beschränkt. Der mit der Industrialisierung und dem Aufbau des Empire zunehmende Überseehandel wie auch die Kohlentransporte von den mittelländischen und walisischen Kohlenrevieren zum Verbrauchszentrum London führten jedoch zu einer drangvollen Enge auf der Themse und zu langen Wartezeiten, da die engen Bögen der damaligen London Bridge für den flußaufwärts gerichteten Verkehr ein Umladen auf kleinere Schiffe notwendig machte.

Beginnend mit dem Greenland Dock (1763), wurden daher von privaten Entwicklungsgesellschaften, der Stadt London und den Handelskompanien bis 1828 in Wapping und in den beiden östlich anschließenden Themsebögen eine Reihe von Docks – zum Teil für bestimmte Produkte, zum Teil zur alleinigen Nutzung durch bestimmte Gesellschaften – gebaut, die vom Fluß durch Schleusen abgetrennt und damit weitgehend tideunabhängig waren<sup>1</sup> (vgl. Abb. 1). Auf die bestehende Bebauung in dem von kleinen Selbständigen und Arbeitern bewohnten East End wurde dabei wenig Rück-

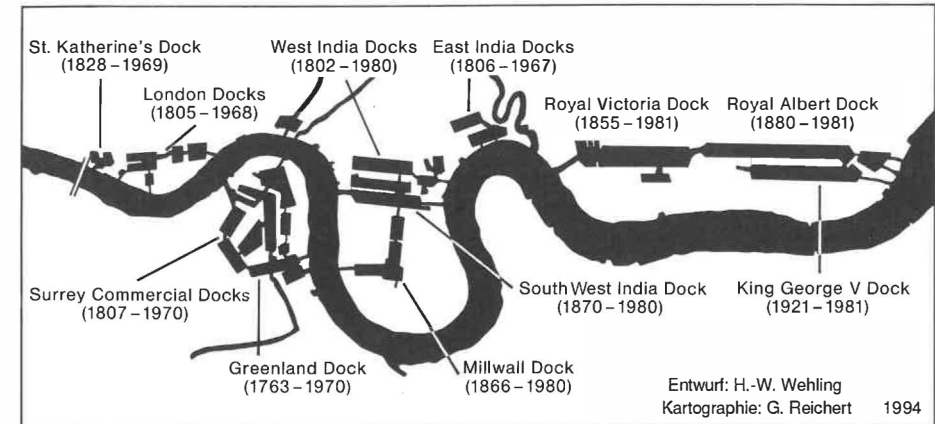


Abb. 1: London Docks – Eröffnungs- und Schließungsjahre. Quelle: Unterlagen der LDDC

sicht genommen; so wurden beim Bau der East India Docks und des St. Katherine's Dock 1300 bzw. 1033 Häuser abgerissen und allein durch den Bau des St. Katherine's Dock 11 000 Menschen obdachlos.<sup>2</sup> 1812 wurde die Isle of Dogs durch die Commercial Road an die City of London angeschlossen. Von 1855 bis 1921 entstanden die Royal Docks und weitere Hafenbecken auf der Isle of Dogs, die alle wesentlich größer als die Docks der ersten Phase waren, sowie 1866 die Tilbury Docks an der Themsemündung. Vor allem die 1,6 km langen Royal Docks und die Anlagen auf der Isle of Dogs wurden aus rechtlichen und betrieblichen Gründen von Mauern umgeben und wurden mit ihren Lagerhäusern der wirtschaftliche Mittelpunkt der neuen Arbeiterwohngebiete in den Stadtteilen (boroughs) Southwark, Lewisham, Tower Hamlets und Newham, die zwischen 1840 und 1850 zum Zielgebiet irischer Einwanderer wurden und zwischen 1880 und 1890 eine verstärkte Zuwanderung von Juden und Chinesen erlebten.<sup>3</sup> Außerhalb der Hafenbecken entstanden entlang der Themse weitere Anlegestellen, Verladekais und Schiffswerften.

Das Erstarken anderer britischer Häfen, wie z. B. Glasgow, Liverpool und Southampton, die zudem über bessere landseitige Verkehrsverbindungen verfügten, die Konkurrenz der kontinentalen Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen sowie die zahlreichen Streiks der Dockarbeiter<sup>4</sup> führten Ende des 19. Jahrhunderts zu einem ruinösen Konkurrenzkampf unter den Betreibergesellschaften, von denen sich einige bereits im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu größeren Gesellschaften zusammenge-

<sup>2</sup> Docklands Light Railway Limited, Travelling Light, London 1987, S. 5.

<sup>3</sup> London Docklands Development Corporation (LDDC), History Briefing, London 1990.

<sup>4</sup> I. Newman / M. Mayo, Docklands, in: International Journal of Urban and Regional Research 5 (1981), S. 532.

<sup>1</sup> Vgl. W. Entmayr, Der Hafen von London. Ein Welthafen im Strukturwandel, Wien 1977.

schlossen hatten (z. B. Surrey Commercial Docks Co.). Um die Konkurrenzfähigkeit des Londoner Hafens zu erhalten und die Standortvorteile für die Gewerbe- und Industriebetriebe zu erhöhen, wurden 1909 die Privatdocks in die halbstaatliche Port of London Authority überführt. Diese führte bis in die 60er Jahre Modernisierungsmaßnahmen der Hafenanlagen durch, die zunehmend mehr Arbeitskräfte freisetzen und allein zwischen 1945 und 1955 zu 37, meist erfolglosen Streiks führten.<sup>5</sup> Dabei konzentrierte sie sich vor allem auf die Royal Docks und die Tilbury Docks und trug damit der wirtschaftlichen Bedeutung der seit den 30er Jahren themseabwärts entstehenden Industriekomplexe mit ihren besseren landseitigen Verbindungen (u. a. Dartfordtunnel, Autobahn M2) Rechnung.<sup>6</sup> Größere Schiffseinheiten konnten die kleinen Londoner Docks der ersten Bauphase überhaupt nicht mehr anlaufen, deren räumliche Enge ermöglichte auch keine Anpassung an moderne Verladetechniken. Auch öffentliche Ver- und Entsorgungsbetriebe zeigten verstärkt eine themseabwärts gerichtete Tendenz; so wurden sogar auf Foulness Island und der Isle of Sheppey an der Themsemündung Planungen für den dritten Londoner Flughafen angestellt.<sup>7</sup>

Der wirtschaftliche Niedergang der Docklands wurde noch beschleunigt durch einige regionalplanerische Maßnahmen und sozio-ökonomische Prozesse im gesamten Ballungsraum London. In den seit dem Zweiten Weltkrieg um Greater London aufgebauten New Towns entstand ein steuerlich begünstigtes Potential an Gewerbe- und Industrieflächen, mit dem die Docklands insbesondere wegen ihrer schlechten Verkehrsanschlüsse nicht konkurrieren konnten – regionale Durchgangsstraßen berühren das Gebiet nur an seinem nördlichen und südlichen Rand, die Erschließung durch Eisenbahnen gehört zu den schlechtesten in London. Die Abwanderung von Gewerbe- und Handelsbetrieben, die tendenziell der vom Greater London Council (GLC) verfolgten Politik, »Industriebetriebe zu bewegen, London überhaupt und Ostlondon im speziellen zu verlassen«,<sup>8</sup> entsprach, verursachte einen Rückgang der Themseanlegeplätze von 120 (1965) auf 55 (1976) sowie von 1967 bis 1970 die erste Welle der Dockschließungen (vgl. Abb. 1). Abwandernde Großbetriebe zogen kleinere Zulieferbetriebe nach sich,<sup>9</sup> keine der nationalen Wachstumsindustrien konnte in den Docklands angesiedelt werden.<sup>10</sup> Die Ausdehnung ungenutzter Grundstücke auf 26% der Gesamtfläche verstärkten das Image des Zerfalls und den Gewerbesteuerückgang in den betroffenen Stadtteilen.

<sup>5</sup> W. Entmayr (s. A 1), S. 29.

<sup>6</sup> H.-W. Wehling, Revitalisierung der Londoner Docklands. Planungsprozesse und Planungsprobleme unter dem Einfluß gewandelter sozio-ökonomischer Bedingungen, in: Die Erde 117 (1986), S. 102.

<sup>7</sup> Vgl. N. J. Graves / J. T. White, Geography of the British Isles, London 1978, S. 230.

<sup>8</sup> W. Entmayr (s. A 1), S. 55.

<sup>9</sup> I. Newman / M. Mayo (s. A 4), S. 533.

<sup>10</sup> Docklands Joint Committee, London Docklands. A Strategic Plan. A Draft for Public Consultation, London 1976, S. 8.

Der gewerbliche Schrumpfungsprozeß war von einem überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang begleitet; von 1966 bis 1976 sank die Bevölkerung Greater Londons um 7%, in den Dockland boroughs jedoch um 10–18%. Der Rückgang war zum einen die Folge einer durch Betriebsschließungen verursachten erhöhten Arbeitslosigkeit – allein die Zahl der Dockarbeiter ging von 22 800 (1967) auf 7120 (1979) zurück<sup>11</sup> – und war zum anderen durch die schlechten Wohnverhältnisse bedingt. 1976 lagen 19 000 Wohneinheiten unter den Standards von Greater London. In die leerstehenden Wohneinheiten – fast ausschließlich vermietete Einfamilienhäuser des sozialen Wohnungsbaus (council houses) – zogen von 1960 bis 1980 verstärkt Asiaten, seit 1970 vorwiegend Vietnamesen. Die infrastrukturellen Defizite hinsichtlich der Ausstattung mit Schulen, Krankenhäusern und öffentlichen Grünflächen wurde noch dadurch verstärkt, daß allein zwischen 1972 und 1974 25% der Einzelhandelsgeschäfte schlossen. Der sozio-ökonomische Status der 56 000 Einwohner des Jahres 1976 war charakterisiert durch ein um 8% unter dem Durchschnitt Greater Londons liegendes Durchschnittseinkommen und einen Anteil von Sozialhilfeempfängern, der diesen um 9% überstieg.<sup>12</sup>

### 3. Planungsabsichten des Jahres 1976

Die Entwicklungsstrategie des GLC, den Wohnungs- und Arbeitsmarkt Londons und die beengten baulichen Möglichkeiten dadurch zu entlasten, daß Arbeitsplätze und Bevölkerung in die New Towns und die Ausbauorte der Südostregion verlagert wurden, hatte – begünstigt durch die steuerlichen Anreize der Zentralregierung – stärkere Effekte als erwartet. Mit dem Rückgang der Bevölkerung drohten in einigen Stadtteilen ein struktureller und funktionaler Verfall, mit dem Rückgang der Beschäftigung und der erhöhten Arbeitslosenquoten soziale Spannungen. Daher wurden im Greater London Development Plan des Jahres 1976<sup>13</sup> die Ansiedlung neuer Betriebe, die Schaffung neuen und renovierten Wohnraumes sowie die strukturelle und funktionale Wohnumfeldverbesserung zu Leitzielen der städtischen Gesamtplanung erklärt. Die Sanierung von Covent Garden, der Bau des verdichteten Wohngebietes Barbican und der Aufbau des neuen Wohnvorortes Thamesmead sind Ergebnisse dieses Konzeptes.

Auch die »Regeneration« der Londoner Docklands, die von den wirtschaftlichen und demographischen Verfallsprozessen besonders betroffen waren, wurde in dieses Programm aufgenommen. Bereits 1974 war unter Beteiligung des GLC und der be-

<sup>11</sup> I. Newman / M. Mayo (s. A 4), S. 535.

<sup>12</sup> Vgl. N. Beard, London Docklands: An Example of Inner City Renewal, in: Geography 64 (1979), S. 190ff.

<sup>13</sup> Greater London Council, Greater London Development Plan, London 1976 und Greater London Council, Modified Greater London Development Plan, London 1976.

troffenen boroughs das Dockland Joint Committee (DJC) gegründet worden. Auch eine Veränderung der Nutzungsstruktur hatte bereits begonnen, nachdem von einer privaten Entwicklungsgesellschaft 1973 das St. Katherine's Dock in einen Yachthafen umgewandelt und auf den angrenzenden Freiflächen das World Trade Centre und ein Hotelkomplex errichtet worden waren. Kritiker sahen darin aber keine Übereinstimmung mit dem Greater London Development Plan, sondern lediglich eine Verlagerung typischer Citynutzungen bzw. eine Ausdehnung von »Tourist London«. <sup>14</sup>

Weiterhin war bereits 1971 von der konservativen Regierung und dem ebenfalls konservativ majorisierten GLC ein Planungsbüros beauftragt worden, die Entwicklungsmöglichkeiten der Docklands auszuloten. Als Ergebnis wurde jedoch kein Entwicklungsplan vorgelegt, sondern die Darstellung einer Reihe von möglichen Optionen. Zwei Vorschläge (Waterside, Thames Park) sahen weite Grünflächen, eingestreute Wohnsiedlungen mit Eigenheimen und council houses, wasserbezogene Sporteinrichtungen und ein Ferienhotel an den Royal Docks vor. Der Vorschlag »East End Consolidated« zielte auf die Fortentwicklung der bestehenden Nutzungsstruktur mit einem hohen Anteil an council houses ab, während »City New Town« Wohngebiete mit gleichen Anteilen von Eigenheimen und council houses, größere Unterhaltungs- und Einkaufszentren sowie Bürokomplexe in einer Parklandschaft vorsah. Europa plante eine wesentliche Erweiterung der Wohnnutzung und ein Schnellbahnsystem, das Büro- und Einkaufszentren miteinander verbinden sollte. Alle Pläne sahen ausge dehnte Gewerbeflächen, vor allem im Themsebereich östlich der Isle of Dogs, vor. <sup>15</sup> Die von der Labour Party dominierten Local Councils sahen jedoch in allen diesen Vorschlägen die Belange der ansässigen Bevölkerung zu wenig berücksichtigt. Nachdem die Labour Party sowohl 1973 die Wahlen zum GLC gewonnen hatte und 1974 auch die Zentralregierung stellte, wurden diese Vorschläge zurückgezogen und das DJC eingesetzt, das 1976 den London Docklands Strategic Plan vorlegte.

Eher evolutionär als revolutionär und darauf bedacht, die Zahl gewerblich-industrieller Arbeitsplätze zu erhöhen, sah dieser die Ausweisung neuer Gewerbeflächen – wiederum vor allem entlang der Themse östlich der Isle of Dogs – vor, für die den vorhandenen Betrieben Vorrang eingeräumt wurde. Da jedoch weiterhin mit einem Rückgang der Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe gerechnet wurde, sollte ein Zuwachs an Verwaltungs- und Bürobeschäftigungen sowie an Arbeitsplätzen im Groß- und Einzelhandel angestrebt werden. Neue Wohnsiedlungen sollten als Ersatz für den überalterten Wohnungsbestand entstehen, aber auch um durch Zuzüge die Sozialstruktur der Docklands zu verbessern. Ein neues Straßennetz

<sup>14</sup> H.-W. Wehling (s. A 6), S. 106.

<sup>15</sup> Travers Morgan and Partners, Report of the London Docklands Study Team, London 1973 und A. Coupland, Docklands: Dream or Disaster? in: A. Thornley (Ed.), The Crisis of London, London / New York 1992.

sollte die einzelnen Teile der Docklands besser miteinander und mit dem übrigen London verbinden.

Die Realisierung dieser Planungsabsichten stand in den folgenden Jahren im Spannungsfeld unterschiedlicher Tendenzen in der Regional- und Stadtplanungspolitik und wurde beeinflusst von der nationalen und regionalen Wirtschaftspolitik. <sup>16</sup> Zwar wurden etliche Areale aufbereitet und infrastrukturell erschlossen, insgesamt gestaltete es sich jedoch schwierig, Grundstücke in ausreichender Menge zu erwerben, da gerade halbstaatliche Organisationen zum Verkauf nicht bereit waren. Die für den Landaufkauf und den Aufbau des Verkehrsnetzes notwendigen staatlichen Investitionen verringerten sich zudem als Folge der Rezession der nationalen Wirtschaft zunehmend. <sup>17</sup> Dennoch konnte das DJC durchaus Erfolge vorweisen. 2200 neue council houses wurden gebaut und auch privatwirtschaftliche Investitionen wie die Ansiedlung von News International und des Billingsgate Markets wurden auf den Weg gebracht.

Mit der Amtsübernahme der konservativen Regierung unter Margaret Thatcher (1979) führte eine restriktive Subventionspolitik zur Schließung weiterer lokaler Gewerbebetriebe und wurden die westlichen Teile der Docklands zunehmend als Flächenpotential für die City of London angesehen, die einen ständigen Kapitalzufluß im tertiären Sektor und eine von privater Investition getragene Expansionsbereitschaft zeigte. Auf politischer Ebene führten die Spannungen zwischen der Zentralregierung, dem konservativen GLC und den Labourvertretern der Local Councils, die verstärkte staatliche Investitionen zur Sicherung der gewachsenen wirtschaftlichen und sozialen Strukturen forderten, zur Paralyse des DJC. Bis 1981 wurden auch die West India Docks und die Royal Docks geschlossen, 1981 wurde das DJC aufgelöst.

#### 4. Veränderung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen

An die Stelle einer auf Abstimmung mit den lokalen Planungsbehörden ausgerichteten Kommission, deren Ziel die Weiterentwicklung bestehender Strukturen war, setzte die Regierung nun neue, Anfang der 80er Jahre noch experimentelle rechtliche und planerische Rahmenbedingungen. Sie erklärte das gesamte Gebiet der Docklands zum Urban Development Area (UDA), wies auf der Isle of Dogs eine Enterprise Zone (EZ) aus (vgl. Abb. 2) und setzte die London Docklands Development Corporation (LDDC) als planende, vermarktende und verwaltende Urban Development Corporation (UDC) ein. Der Local Government, Planning and Land Act 1980 ermächtigte den Secretary of State for the Environment, UDAs auszuweisen und UDCs, die lediglich der Zentralregierung verantwortlich sind, einzusetzen. Das oberste Ziel einer

<sup>16</sup> H.-W. Wehling (s. A 6), S. 108 ff.

<sup>17</sup> N. Sharman, The Dockland saga continues, in: The Planner 64, January (1978), S. 40.

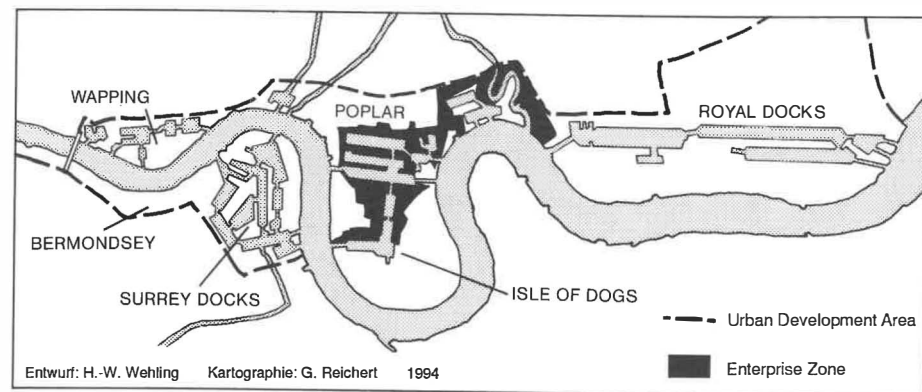


Abb. 2: London Docklands Urban Development Area und Enterprise Zone. Quelle: Unterlagen der LDDC

UDC ist, »to secure the regeneration of its area ... by bringing land and buildings into effective use, encouraging the development of existing and new industry and commerce, creating an attractive environment and ensuring that housing and social facilities are available to encourage people to live and work in the area.«<sup>18</sup>

Um diese Ziele zu erreichen, sind UDCs mit bestimmten Machtbefugnissen ausgestattet, die im wesentlichen zwei Komplexe umfassen. UDCs haben das Recht, Grundstücke und Gebäude zu erwerben, aufzubereiten und zu veräußern, Gebäude abzureißen sowie Grundstücke und Gebäude zwangsweise zu enteignen, wenn es ihr zur Erreichung der allgemeinen Ziels der »Regeneration« notwendig erscheint. Damit wurde die LDDC in die Lage versetzt, Grundstücke, die zuvor von den halbstaatlichen Versorgungsunternehmen<sup>19</sup> nicht zur Verfügung gestellt worden waren, in ihren Besitz zu bringen. Die effektive Macht der LDDC resultierte also zum einen aus ihrem Status als Immobilienmakler.

UDCs haben weiterhin die Aufgabe und das Recht, die allgemeine Infrastruktur und Versorgung (Straßen, Wasser, Strom, Gas, Abwasser, Kommunikationsleitungen) sicherzustellen und jedwede Maßnahme in die Wege zu leiten, die der »Regeneration« des Gebietes dienlich ist bzw. solche zu verhindern, die diesem Ziel zuwiderlaufen. Dabei stützen sich die UDCs finanziell auf die Erlöse aus Grundstücks- und Gebäudeverkäufen, vor allem aber auf jährliche staatliche Zuschüsse, deren Höhe seit Beginn der 80er Jahre in krassem Gegensatz zu den gekürzten Mitteln für die Local Councils standen. Die Macht des LDDC resultierte also zum anderen aus den ihr zur Verfügung stehenden Finanzmitteln, der Idee des »prime the pump«, folgend, d. h.

<sup>18</sup> Local Government, Planning and Land Act, N 6, S. 136.

<sup>19</sup> British Gas, Port of London Authority, Central Electricity Generating Board und Local Councils.

durch staatliche Vorleistungen private Investitionen anzuregen, die letztlich positive Effekte auf die bestehenden Strukturen haben sollen. Unternehmerisch geführt, sollen UDCs schnell und unbürokratisch auf die Ansprüche reagieren, die sie selbst hervorgerufen haben. Die Entscheidungen, die unter Hinzuziehung privater Entwicklungsgesellschaften und Consulting-Firmen von einer kleinen Elite von Entscheidungsträgern innerhalb der UDC getroffen werden,<sup>20</sup> basieren ausschließlich auf marktwirtschaftlichen Kriterien und sollen zu einer realistischen und flexiblen Planungsmethode führen, sind aber vor allem auf die kurzfristigen Bedürfnisse des privaten Kapitals ausgerichtet.<sup>21</sup> Von der absoluten Planungshoheit und der Verfügbarkeit über die Immobilien abgesehen, verbleiben die übrigen Rechte und Pflichten bei den Local Councils der boroughs, in denen das jeweilige UDA liegt.

Die entsprechende Ausweisung der London Docklands gehörte zu den ersten in Großbritannien und wurde in einer zweimonatigen Anhörung heftig vom GLC und den Dockland boroughs attackiert,<sup>22</sup> da nach deren Meinung das Leitprinzip fälschlicherweise organisatorische und administrative anstatt soziale und ökonomische Strukturprobleme für den Niedergang der Docklands verantwortlich mache und für die lokale Bevölkerung (local community) die Auswirkungen nicht berechenbar seien. Die Regierung erklärte die »Regeneration« der Docklands zur nationalen Aufgabe und definierte damit die von ihr profitierende community wesentlich größer. Sie setzte dabei bewußt auch auf den Verlagerungsdruck aus der räumlich beengten City, für den die damals bereits vollzogene (News International) bzw. angekündigte Verlagerung (Telegraph, Guardian) der Zeitungsproduktion aus der Fleet Street nur erste Anzeichen waren. Im Oktober 1981 begann die LDDC ihre Arbeit aufzunehmen.

1982 wurden 195 ha auf der Isle of Dogs zur Enterprise Zone (EZ) erklärt. Das Konzept der EZs geht zurück auf das Freihafen-Modell (freeport) des Städteplaners Peter Hall.<sup>23</sup> Innerhalb einer EZ ermöglicht ein verkürztes Planungsverfahren die

<sup>20</sup> Das Entscheidungsgremium der LDDC ist das LDDC Board, das aus dem Chairman, dem Deputy Chairman und bis zu elf weiteren Mitgliedern, vorwiegend Vertretern der Wirtschaft, besteht. Die Local Councils können Vertreter entsenden, haben aber von dieser Möglichkeit aufgrund der bestehenden Mehrheitsverhältnisse bisher keinen Gebrauch gemacht. Das Board tritt einmal im Monat in nicht-öffentlicher Sitzung zusammen, um über die vom Executive Committee und Planning Committee vorbereiteten Anträge zu entscheiden.

<sup>21</sup> T. Oc & St. Tiesdell, The London Docklands Development Corporation (LDDC), 1981–1991. A perspective on the management of urban regeneration, in: *Town Planning Review* 62 (1991), S. 312 und auch S. S. Fainstain, Promoting Economic Development: Urban Planning in the United States and Great Britain, in: *Journal of the American Planning Association* 57, 1 (1991), S. 22 ff.

<sup>22</sup> Das zeitgleich für Merseyside in Liverpool ausgewiesene UDA passierte ohne Widerspruch das britische Parlament; vgl. hierzu B. Adcock, Regenerating Merseyside Docklands: The Merseyside Development Corporation 1981–1984, in: *Town Planning Review* 55, July (1984), S. 265 ff.

<sup>23</sup> P. Hall, Green fields and grey areas, in: *Proceedings of the Royal Town Planning Institute Annual Conference, Chester, London 1977* und P. Hall, Enterprise Zones: a justification, in: *International Journal of Urban and Regional Research* 6 (1982), S. 416 ff.



schnellere Errichtung von Gebäuden sowie das Außerkraftsetzen der Planungskontrolle die jederzeitige Umnutzung von Gebäuden. Die Baukosten können in voller Höhe von der Einkommens- oder Körperschaftssteuer abgesetzt werden, Grundsteuern entfallen und werden von der Zentralregierung an die empfangenden boroughs direkt überwiesen. Alle Steuervergünstigungen und vereinfachten Planungsverfahren sind auf einen Zeitraum von zehn Jahren begrenzt.<sup>24</sup>

##### 5. Veränderung der Planungskonzepte

Auch wenn die LDDC mit Machtbefugnissen und Finanzhilfen ausgestattet war, wie sie zuvor keine Planungsorganisation besessen hatte, war es angesichts der Jahrzehnte des Zerfalls und des bisher nur langsamen Fortschritts in der Verbesserung der räumlichen und sozio-ökonomischen Strukturen notwendig, das Image der Docklands zu verbessern und der Privatwirtschaft, auf deren Investitionen man abzielte, zwar kein Planungskonzept vorzugeben – denn ein solches Vorgehen hätte dem beabsichtigten marktorientierten laissez-faire-Planungsstil widersprochen –, ihr jedoch eindeutige planerische Absichten mitzuteilen. In bewußter Abkehr vom DJC, das z. B. die Verfüllung der meisten der Surrey Commercial Docks verfügt hatte, wurden die Wasserflächen als ein besonderer Standortvorteil des Gebietes herausgestellt. Als preiswerte und schnelle Verbindung zur City wurde bereits 1981 die 1987 fertiggestellte Docklands Light Railway angekündigt, die Isle of Dogs wurde durch ein Straßennetz erschlossen. Maßnahmen zur Umkehrung der Besitzverhältnisse im Wohnungsbau wurden getroffen. 1980 waren nur 4% der Wohneinheiten in Privateigentum. In der Auffassung, daß die Ansiedlung des erfolgreichen und wohlhabenden Teils der Gesellschaft die Grundlage für eine erfolgreiche Neubelebung sei, wurde der Wohnungsbau in besonderer Weise forciert und in einem ersten Schritt nördlich der Royal Docks die vom Local Council für council houses vorgesehenen, aber noch nicht bebauten Areale von der LDDC für Eigenheime reklamiert. Weiterhin kündigte die LDDC den STOL-Port<sup>25</sup> als neuen citynahen Flughafen an und begann die Verkabelung der Docklands, um zukünftigen Unternehmen den Anschluß an Hochleistungsrechner zu ermöglichen. Schließlich wurden, wo immer möglich, leerstehende Gebäude abgerissen und die freigeräumten Flächen in Hochglanzbroschüren angeboten.

Den für den Grundstücksverkauf notwendigen vertrauensbildenden Kampagnen

<sup>24</sup> In den Jahren 1981-1984 wurden – überwiegend in strukturschwachen Altindustrieregionen – insgesamt 26 Enterprise Zones ausgewiesen; vgl. hierzu M. G. Lloyd, Enterprise Zones: the evaluation of an experiment, in: The Planner, June (1984), S. 23 ff.

<sup>25</sup> Short take-off and landing.

kam der wirtschaftliche Aufschwung des Jahres 1983 entgegen, der sich auf dem Immobilienmarkt von Greater London und in der gesamten Südostregion in einer erhöhten Nachfrage nach Grundstücken für eine gewerbliche, insbesondere aber auch für eine Wohnnutzung niederschlug. Hinzu kam, daß die konservierende Planungspolitik innerhalb der City of London größere Bauvorhaben praktisch unmöglich machte. Da es weder in Großbritannien, noch im übrigen Europa eine so große Freifläche gab, die mit derartigen planerischen Möglichkeiten und finanziellen Anreizen ausgestattet war, siedelten sich bereits 1983 die ersten größeren Bürobetriebe in der Enterprise Zone an und begannen damit eine räumliche Struktur aufzubauen, die sich grundsätzlich von allen bisher geplanten Strukturentwicklungen unterschied.

##### 6. Nutzungsstrukturelle und sozio-ökonomische Veränderungen 1981–1993

Das UDA der Docklands wurde in vier Teilräume untergliedert (vgl. Tab. 1), in denen – von den unmittelbaren Themseuferbereichen mit ihrem kleinräumigen Wechsel von Alt- und Neubebauung in unterschiedlicher Nutzung abgesehen – jeweils andere Nutzungsschwerpunkte realisiert wurden (vgl. Abb. 3).

Merkmal	Isle of Dogs/ Poplar	Teilgebiet Wapping	Royal Docks	Surrey Docks Bermondsey	Gesamt
Wohneinheiten					
im Bau	174	80	479	319	1052
fertiggestellt	3055	3322	4283	6052	16 712
davon					
Eigentum	2472	2819	2792	4495	12 578
Teileigentum	22	203	229	131	585
Miete	561	300	1262	1426	3549
Bürofläche (Mio. qm)					
im Bau	0,06	–	–	–	0,06
fertiggestellt	1,01	0,16	0,01	0,17	1,35
Gewerbe- und Geschäftsfläche (Mio. qm)					
im Bau	0,01	0,01	0,03	–	0,05
fertiggestellt	0,34	0,13	0,17	0,20	0,84

Tabelle 1: Strukturelle Veränderungen in den Docklands, 1981–1993 (31.3.)

Quelle: LDDC, Executive Office Database, July 1993.

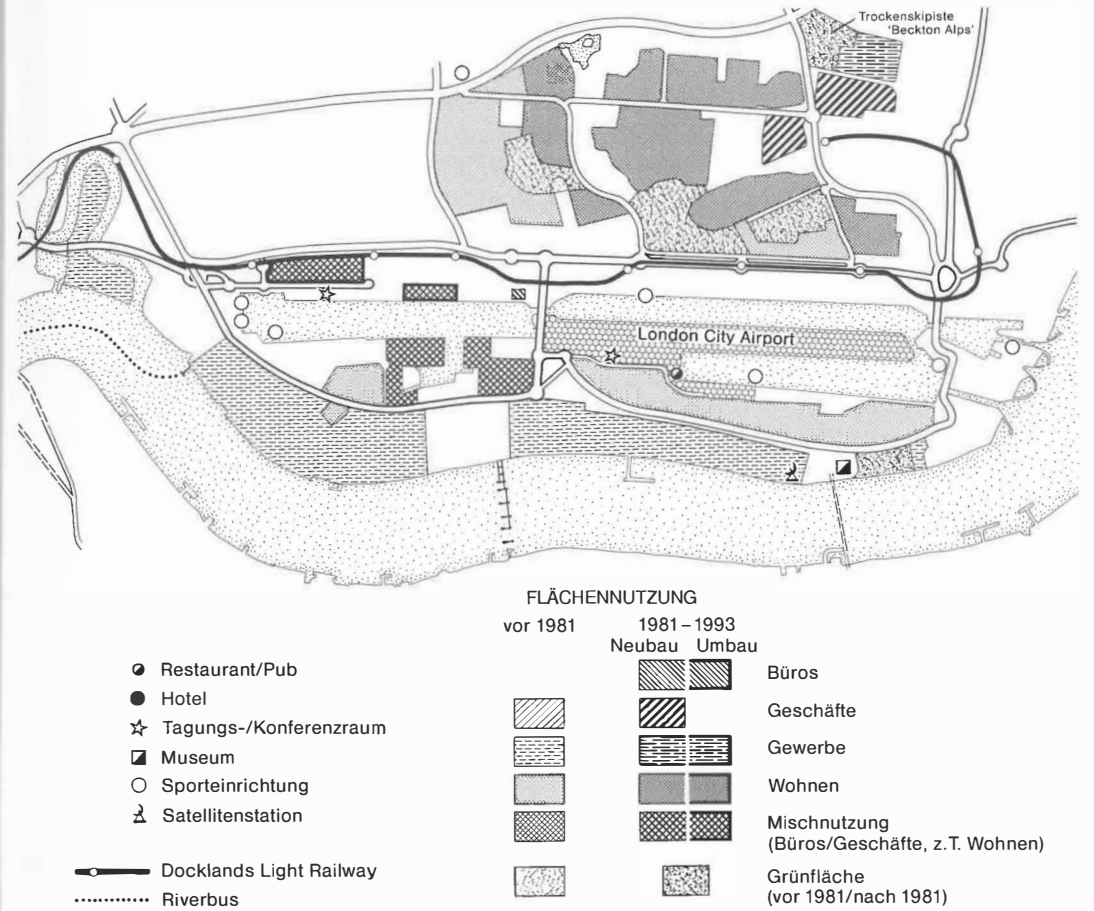
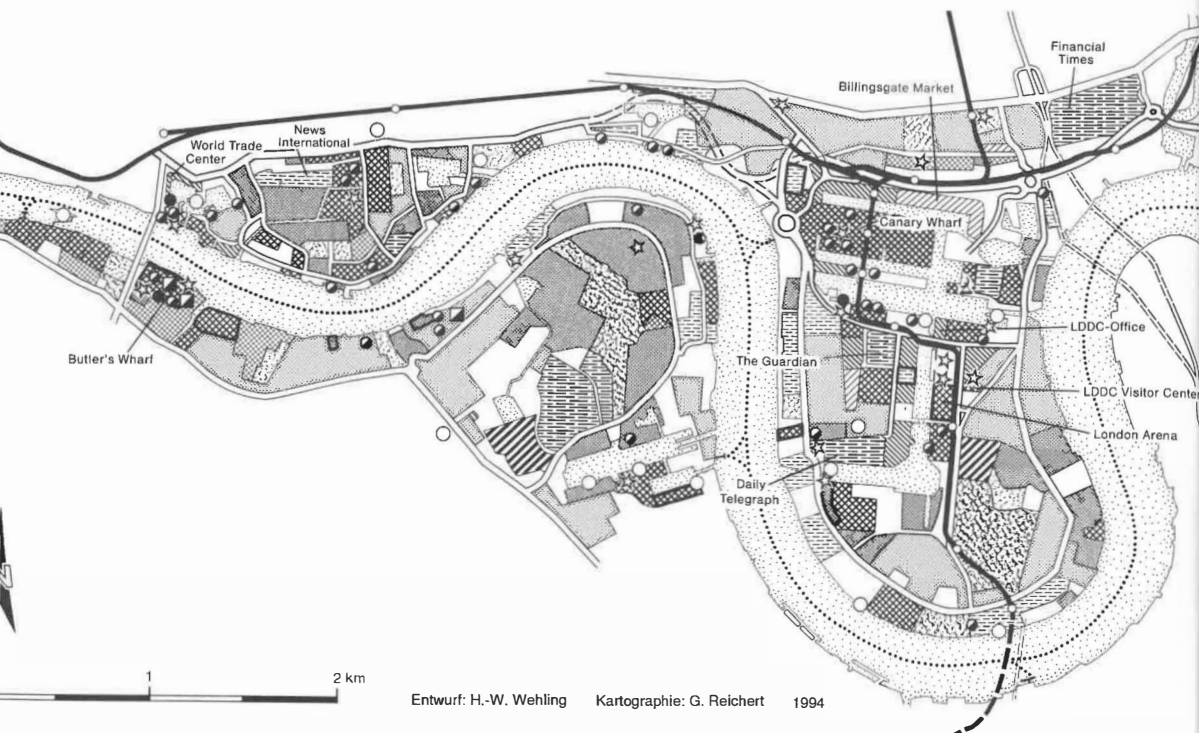


Abb. 3: Flächennutzungen in den London Docklands, 1993. Quelle: Unterlagen der LDDC und eigene Erhebungen

Hinter den Nutzungsänderungen stehen bis 1993 im Verhältnis 1:5,9 £ 1548 Mio. an staatlichen Zuschüssen und £ 9144 Mio. privater Investitionen.<sup>26</sup> Diese von der LDDC als Erfolgsergebnis im Sinne des »prime the pump« genannte, günstige Relation wird allerdings von Kritikern durch Abzug der unrentierlichen Kosten für Verkehrsinfrastruktur und EZ-Abschreibungen auf 1:3,5 und damit auf den nationalen Durchschnitt der UDAs relativiert.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> London Docklands Development Corporation (LDDC), LDDC Key Facts and Figures to the 31st March 1993, London 1993, S. 2.

<sup>27</sup> Docklands Consultative Committee, Urban Development Corporations. Six Years in the London's Docklands, London 1988, S. 33 f.

Die Wohnbebauung, zum Teil eingebettet in alte und neue öffentliche Grünflächen und versorgt durch neue Supermärkte (Isle of Dogs, Surrey Docks, Beckton), konzentriert sich im Gebiet östlich des St. Katherine's Dock in Wapping, in weiten Teilen der ehemaligen Surrey Docks, auf der Isle of Dogs außerhalb der EZ, vor allem aber in Beckton nördlich der Royal Docks. Herzstück der baulichen und wirtschaftlichen Veränderungen des letzten Jahrzehnts ist jedoch die Enterprise Zone. In Gebäuden mit ausschließlicher oder gemischter Nutzung wurden hier 74,8 % der 1,35 Mio. qm Bürofläche und 40,5% der 0,84 Mio. qm Geschäfts- und Gewerbefläche realisiert, dominiert von dem Gebäudekomplex Canary Wharf.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Vgl. P. Davey, Die Docklands in London. Eine gründlich mißverstandene Herausforderung, in: Bauwelt (1988), S. 2070 ff.

Die Ankündigung von Canary Wharf im Jahre 1986 war der wichtigste Schritt in der jüngsten Entwicklung der Docklands. Er markierte den endgültigen Übergang von billig umgestalteten Lagerhäusern und zusammenhanglos errichteten Industriehallen, ausgeführt von Bauträgern, denen (noch) das Vertrauen in die LDDC fehlte, zu einer vorwiegend auf die Büronutzung in architektonisch anspruchsvolleren Gebäuden ausgerichteten Entwicklung. Nachdem sich aus diesem, mit 3 Mio. qm riskanten Unternehmen die erste Gruppe von Finanzierungsunternehmen zurückgezogen hatte, übernahm 1987 das kanadische Unternehmen Olympia & York das Projekt<sup>29</sup> und begann bereits 1988 mit dem Bau. Das Projekt Canary Wharf umfaßt nun neben dem von Cesar Pelli entworfenen, 240 m hohen Büroturm 24 bis 26 Gebäude mit insgesamt 3,7 Mio. qm Bürofläche und 229 000 qm Fläche für Geschäfts- und Freizeiteinrichtungen, ausgelegt für insgesamt 60 000 Arbeitsplätze. In einer zweiten Bauphase soll bis 1995/96 unter den Docks ein Parkhaus mit einer Kapazität für 6500 Pkw entstehen.<sup>30</sup> Planung und Baubeginn dieses in seinen städtebaulichen und ökonomischen Auswirkungen gesamtstädtischen Projektes fällt in eine Zeit, in der nach der Auflösung des GLC (1986) eine strategische Planungsautorität für ganz London fehlt. Es ist vielmehr Ausdruck des europäischen Bemühens der Zentralregierung, London gegenüber den Konkurrenzstädten Paris und Frankfurt als das europäische Finanzzentrum zu etablieren; der Versuch, die Europäische Bank in Canary Wharf anzusiedeln, scheiterte jedoch.

Der Baubeginn von Canary Wharf hatte mehrere, im Sinne der Ziele der LDDC katalysatorische Effekte. Die Geschwindigkeit, mit der das Projekt auf den Weg gebracht wurde, erhöhte das Vertrauen in die LDDC und zog in schneller Folge weitere Unternehmen in die Docklands. Canary Wharf war gleichsam der Ersatz einer Planungskontrolle, setzte der Baukomplex doch städtebauliche Maßstäbe, die es auch anderen Bauträgern notwendig erscheinen ließ und möglich machte, Plätze, Esplanaden und Promenaden am Wasser anzulegen und sich nicht nur auf die möglichst dichte Bebauung ihrer teuer erworbenen Grundstücke zu beschränken. So entstanden – wenngleich noch immer in einem willkürlichen Stilpluralismus – in der zweiten Hälfte der 80er Jahre eine Reihe von Gebäuden mit keineswegs zweitklassiger Architektur, wie z. B. das von 22 auf zwei Stockwerke absinkende Wohnhochhaus Cascades. Schließlich zeigte die Dimension von Canary Wharf die Unfähigkeit der LDDC-Kritiker, das Bauwerk und seine Auswirkungen – abgesehen von Standardfloskeln – adäquat zu bewerten, zumal sie gleichzeitig die hohe Zahl der möglichen Arbeitsplätze begrüßten.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Zu der schnellen Übernahme durch O & Y trug auch bei, daß die LDDC die Grundstücke für £ 16 2000/ha anstelle der damals durchschnittlichen £ 405 000/ha abgab, weil sie sich dieses Prestigeobjekt sichern wollte; vgl. *T. Oc & St. Tiesdell* (s. A 21), S. 316.

<sup>30</sup> *D. Robson*, Canary Wharf, in: *The Planner*, 12 October 1990, S. 8 ff.

<sup>31</sup> *T. Oc & St. Tiesdell* (s. A 21), S. 318.

Die überhitzte Konjunktur auf dem Immobilienmarkt der Südostregion führte in den Docklands zu einer immer rascheren baulichen Entwicklung, stellte die LDDC vor immer kurzfristige Entscheidungen, die den boroughs immer kürzere Beratungs- und Einspruchsfristen bescherte und läßt die LDDC gegenwärtig als Opfer ihres eigenen Erfolgs erscheinen, schuf sie doch zusammen mit der 1990/91 einsetzenden wirtschaftlichen Rezession die gegenwärtige komplexe Infrastrukturkrise in den Docklands. Allseitig anerkannte Felder der Bewertung von Erfolg und Mißerfolg der Entwicklungen des letzten Jahrzehnts sind der Wohnungsbau, die Beschäftigungssituation und die verkehrliche Infrastruktur.

75% der von privaten Unternehmern und Baugesellschaften erstellten Wohneinheiten sind Eigenheime und Eigentumswohnungen; der Anteil liegt damit nicht nur beträchtlich über der Ausgangssituation des Jahres 1981, sondern auch über dem nationalen Durchschnitt von 65%. Noch Mitte der 80er Jahre hatte die LDDC den Versuch gemacht, einen Teil der erstellten Wohneinheiten für die eingesessene Bevölkerung erschwinglich zu halten; gestiegene Grundstücks- und Baukosten im Großraum London, eine allgemein gestiegene Nachfrage und insbesondere eine von den Zuzüglern geäußerte Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Wohnraum machten diese Absicht aber nicht mehr rentabel. Denn auch nach 1990 wurden stärker als erwartet Wohneinheiten verkauft und die Einwohnerzahl der Docklands über die erwarteten Zielgrößen auf 60 760 (1991) erhöht. Gestiegene, teilweise noch durch spekulative Zwischenhändler erhöhte Preise schlossen die eingesessene Bevölkerung weitgehend aus, auch wenn ihnen, wie z. B. in Beckton, ein Vorkaufsrecht eingeräumt wurde.<sup>32</sup>

Gerade die Entwicklung in der Enterprise Zone der Isle of Dogs hat zu einer völligen Umkehr der Beschäftigtenstruktur der Docklands geführt (vgl. Tab. 2). Zu den Wachstumsbranchen gehören die Wirtschaftsdienste, Kredit- und Versicherungsunternehmen, die übrigen privaten Dienste, Hotels und Gaststätten sowie nachgeordnet auch Handels- und Reparaturbetriebe; sie stellen 65,7% aller gegenwärtigen Arbeitsplätze. Demgegenüber nahm das verarbeitende Gewerbe in den traditionellen Branchen ab, wenngleich Produktionsbetriebe keineswegs verschwunden sind, im Druckgewerbe sogar Arbeitsplätze auch außerhalb der Zeitungsdruckhäuser entstanden. War 1987 noch die Kritik berechtigt, daß es sich bei der Mehrzahl der neuen Dockland-Arbeitsplätze lediglich um Verlagerungen aus der City handele und insgesamt mehr Arbeitsplätze vernichtet worden seien,<sup>33</sup> so ist bis 1993 ein deutlicher Nettogewinn festzustellen.

<sup>32</sup> *A. Coupland* (s. A 15), S. 160.

<sup>33</sup> *T. Oc & St. Tiesdell* (s. A 21), S. 319.

Wirtschaftsabteilung	Unternehmen			Beschäftigte		
	1981	1992	Veränd. %	1981	1992	Veränd. %
Land- und Forst- wirts., Fischerei	–	3	.	–	28	.
Energie- und Wasserversorgung	9	3	–66,7	645	67	–89,6
Schwerindustrie, chem. Industrie	32	27	–15,6	1368	1204	–12,0
Metallindustrie, Fahrzeug- und Maschinenbau	71	30	–57,7	1130	1124	–0,5
Sonstige Industrien	98	184	87,8	7901	8323	5,3
Baugewerbe	89	80	–10,1	1964	1895	–3,5
Handel, Reparatur- dienste, Hotels, Gaststätten	269	738	174,3	4220	8398	99,0
Verkehr und Nachrichtendienste	193	208	7,8	5652	4177	26,1
Banken, Kredit- und Versicherungsgewerbe, Wirtschaftsdienste	80	550	587,5	1452	16358	1026,6
Sonstige Dienstleistungen	168	485	188,7	2851	7402	159,6
Gesamt	1009	2308	–128,7	27183	48976	80,2

Tabelle 2: Veränderung der Wirtschaftsstruktur in den Docklands, 1981–1992  
Quelle: 1992 LDDC Census of Employment.

Innerhalb des wirtschaftlichen Umbruchs der 80er Jahre nahmen das Hotel- und Gaststättengewerbe sowie einige private Dienste wirtschaftlich, infrastrukturell und städtebaulich eine gewisse, sich aber erst in der zweiten Hälfte der 80er Jahre entfaltende Sonderstellung ein. Es wurde deutlich, daß es für ein funktionierendes Geschäftsleben notwendig wurde, bestehende Pubs zu erhalten, Restaurants anzusiedeln und ausreichende Beherbergungskapazitäten zu schaffen. Zum anderen führte der Baufortschritt und die Einrichtung des Visitor Centres zu einem sich ständig verstärkenden Touristenstrom; 1992 besuchten über eine Million Touristen die Docklands, hinzu kamen 200 000 Geschäftsreisende.<sup>34</sup> Zur Vermarktung des historischen Erbes wurden für Touristen und Bewohner etliche Museen eingerichtet und durch die sportliche Erschließung der Wasserflächen das Freizeitangebot für weite Teile Londons um

<sup>34</sup> LDDC (s. A 26), S. 9.

eine bisher nicht vorhandene Facette bereichert; ähnliches gilt für die »London Arena« und die bereits Ende der 70er Jahre eingerichtete Trockenskipiste »Beckton Alps«.

Das neue Arbeitsplatz- und Wohnungsangebot veränderte die Bevölkerungsstruktur. Der Abwanderung traditioneller Arbeiterschichten stand die Zuwanderung der in der Thatcher-Ära entstandenen neuen Mittelschicht aus dem Großraum London, dem übrigen Großbritannien, aber auch aus dem Ausland gegenüber, wobei vor allem Haushalte ohne Kinder zuzogen. Die Arbeitslosenquote, die seit 1981 zwar immer über dem nationalen Durchschnitt, jedoch zunehmend deutlicher unter den Quoten der Dockland boroughs und von Greater London lag, sank von 24% (1981) auf 10% (1992). 60% der überwiegend weißen Docklandbewohner sind im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 50 Jahren; Konzentrationen ethnischer Minderheiten bestehen lediglich in Wapping und in den council houses der 70er Jahre in Beckton.<sup>35</sup> Gerade im Hinblick auf diese neue wohlhabende Bevölkerungsschicht wird der Aufbau kommerziell tragfähiger Freizeit- und Kultureinrichtungen von Seiten des LDDC nicht nur als eine Erweiterung des wirtschaftlichen Spektrums der Docklands, sondern als Notwendigkeit angesehen, um ein interessantes Wohnumfeld zu entwickeln und die neuen Bewohner in den Docklands zu stabilisieren.<sup>36</sup>

Rückgrat der Verkehrsverbindungen innerhalb der nördlichen Teile der Docklands ist die 21 km lange Docklands Light Railway, die das Gebiet nach Norden mit Stratford, vor allem aber mit der City verbindet – seit 1987 mit dem Tower, seit 1992 mit der Bank. In ihren Aufbau wurden seit 1981 £ 278 Mio. öffentlicher Gelder investiert.<sup>37</sup> Desweiteren bestehen in den Surrey Docks und in Wapping Anschlüsse an das U-Bahn-Netz sowie entlang der Nordgrenze des Gebietes an British Rail. Der Nahverkehr wird ergänzt durch Buslinien von Waterloo und London Bridge, durch einen privaten Minibus-Service innerhalb der Docklands sowie durch zwei Riverbus-Linien, die Chelsea und Greenwich bzw. Charing Cross und die Royal Docks miteinander verbinden. Ausgehend von der nördlichen Tangente der A 13, wurden mit einem Kostenaufwand von £ 572 Mio. der insgesamt 6 km lange »Highway« gebaut (vgl. Abb. 4) sowie 81 km Erschließungsstraßen für die Neubebauungen auf den ehemals abgeräumten Flächen. National und übernational sind die Docklands seit 1987 über den London City Airport angebunden, auf dessen 762 m langer Landebahn kleine Maschinen (46 Sitze) mit einer Reichweite von etwa 650 km landen können; 1992/93 wurden 204169 Passagiere abgefertigt.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> Ebda., S. 9.

<sup>36</sup> London Docklands Development Corporation (LDDC), Leisure, Arts and Tourism Briefing, London 1993.

<sup>37</sup> LDDC (s. A 26), S. 10.

<sup>38</sup> Ebda., S. 11.

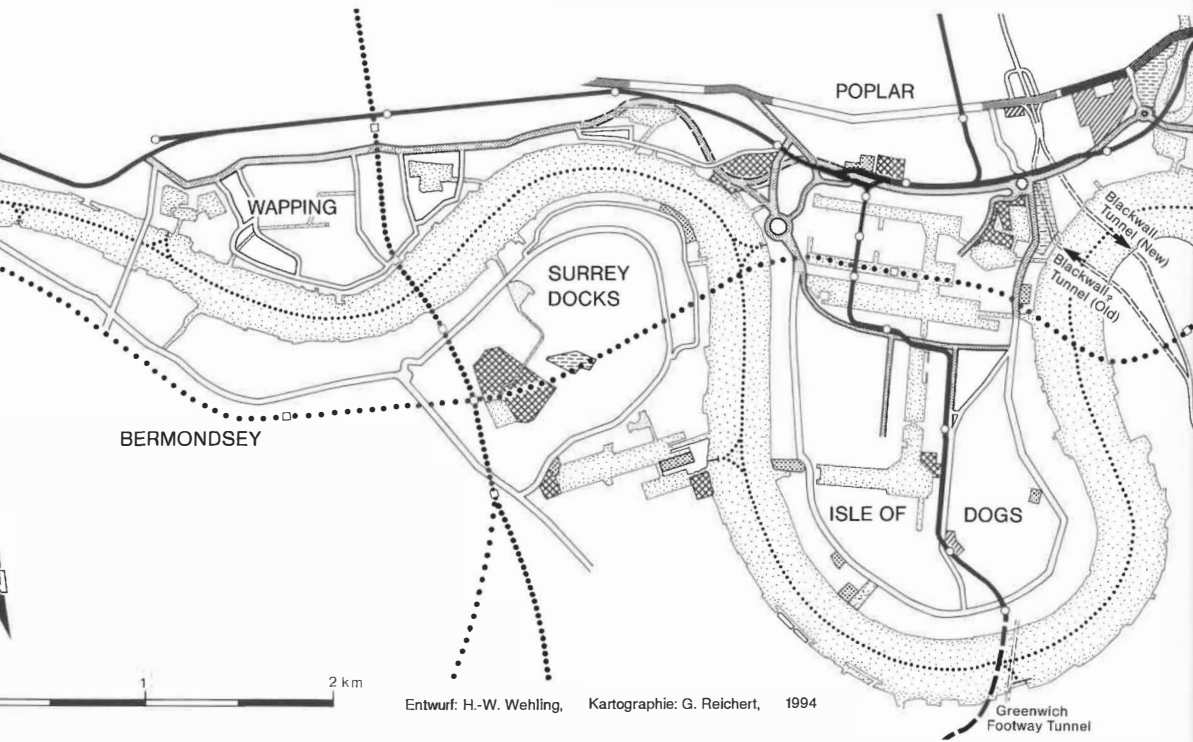
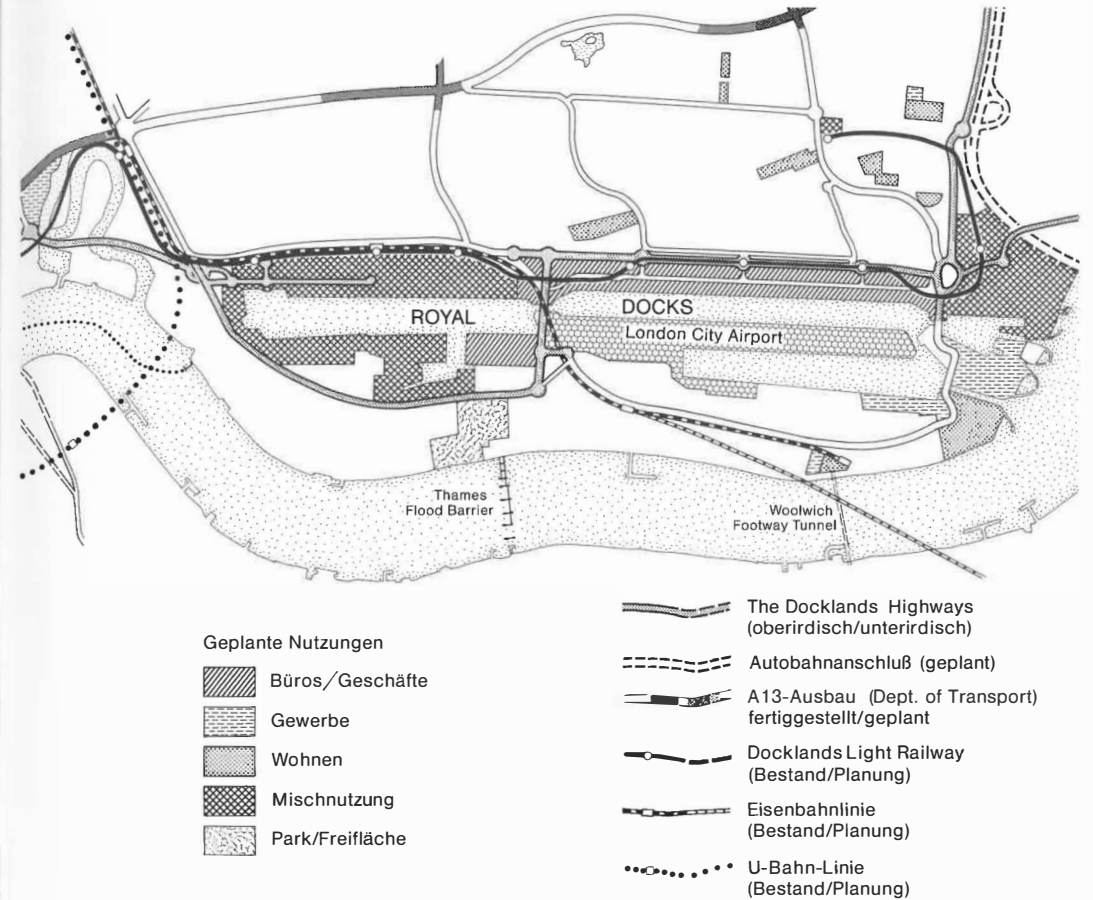


Abb. 4: Gegenwärtige Verkehrs- und Flächenplanungen. Quelle: LDDC (s. A 39)

7. Probleme und Zielsetzungen zukünftiger Planungen

Das wirtschaftliche Schicksal der Docklands ist verbunden mit der wirtschaftlichen Entwicklung Londons und der Südostregion. Diese hat jedoch gegenwärtig die Hauptlast der Rezession zu tragen. Das politische Schicksal der LDDC, die sich seit Beginn der 90er Jahre rezessionsbedingt einem Rückgang der staatlichen Zuschüsse und der Einkünfte aus Grundstücksverkäufen gegenüber sieht,<sup>39</sup> wird davon abhängen, inwie-

<sup>39</sup> London Docklands Development Corporation (LDDC), Corporate Plan 1993, London 1993, S. 13.



weit es ihr gelingt, ihre soziale Akzeptanz zu verbessern, nachdem Kritik an der grundsätzlichen Vernachlässigung der Interessen der betroffenen boroughs, die von dem beabsichtigten »trickle down«-Effekt bisher wenig gespürt haben, nicht mehr nur von den entsprechenden Local Councils, sondern auch im Oberhaus und in konservativen Unterhausausschüssen geäußert wird.

Wenngleich die vielseitige und höchste,<sup>40</sup> in Teilen durchaus berechtigte Kritik an

<sup>40</sup> »The monstrous Canary Wharf ... is a monument of the wrong thinking of the 1960s, but built in the 1980s... It is the size and density of Canary Wharf that has caused such a stir, and the impact it will have on the London skyline«; Charles, Prince of Wales, A Vision of Britain: A Personal View of Architecture. London / New York 1989, S. 54f.

der städtebaulichen Wirkung von Canary Wharf bleibt, so ist dieses Projekt doch insbesondere zu einem wirtschaftlichen Faktum geworden. Es muß vollendet und vollständig vermietet werden, denn Halbheiten ziehen keine internationalen Firmen an. Seit 1990 gefährdet jedoch gerade die mangelnde Abstimmung zwischen der baulichen Entwicklung und der verkehrlichen Anbindung der Docklands die Entwicklungschancen. Wie dringlich dieses Problem ist, mag die Tatsache verdeutlichen, daß die westliche Verlängerung der DLR von Olympia & York mit £ 80 Mio. bezuschußt wurde. Die DLR war nur bis zur Fertigstellung der ersten Bauphase von Canary Wharf ein adäquates öffentliches Verkehrsmittel; so stehen bereits heute einer maximalen Transportkapazität von 6600 Personen/Std. täglich 25 000 Pendler gegenüber. Die Verpflichtung von Olympia & York zu einem Zuschuß von £ 400 Mio. zur Verlängerung der U-Bahn-Linie (Jubilee Line) von Westminster und Waterloo durch die Isle of Dogs erbrachte die Zustimmung der Zentralregierung zu diesem Projekt, um die sich das GLC und das DJC jahrelang vergeblich bemüht hatten.

Diese U-Bahn-Linie ist der wichtigste Teil der Verkehrsplanung, die wiederum das Kernstück des gegenwärtigen Entwicklungsplanes ist (vgl. Abb. 4). Hinzu treten eine Verlängerung der DLR und der Eisenbahnlinie über die Themse sowie ein Autobahnzubringer östlich der Royal Docks, um den Kanaltunnel in 90 Minuten zu erreichen; über eine Bahnstrecke, die weiter nördlich zum Bahnhof King's Cross führen wird, soll diese Entfernung in 50 Minuten zurückgelegt werden können. Diese deutlich verbesserten Verkehrsanschlüsse sind nur durch weitere staatliche Investitionen zu erreichen. Somit erzwingt die bisherige Entwicklung eine Fortsetzung des »priming the pump« und die weitere Konzentration der LDDC auf die reine physische »Regeneration« des Gebietes, um sowohl die Isle of Dogs zu einem wirtschaftlichen Erfolg zu führen, als auch die Royal Docks für Investitionen zu öffnen.

Im Gegensatz zur Isle of Dogs verkaufte die LDDC hier die Grundstücke in drei größeren Abschnitten, um eine bessere städtebauliche Geschlossenheit zu erreichen. Neben gemischter Büro- und Geschäftsnutzung sind ein Ausstellungszentrum und ein urban village geplant.<sup>41</sup>

Mit dem Versuch der Regierung unter John Major, eine größere Bürgernähe zu erreichen, und dem Auswechseln der Führungspitze der LDDC zeigt diese auch eine größere Kooperationsbereitschaft mit den Dockland boroughs und auf Weisung der Zentralregierung eine stärkere Neigung zu strategischen Entscheidungen. Um den bei Gründung propagierten »trickle down«-Effekt zu beschleunigen, wurde aus den Erlösen der Grundstücksverkäufe das Community Service Department gegründet, das sich verstärkt um Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für die nicht oder unzureichend ausgebildeten Einwohner der Docklands bemüht; denn eine umfassende Regeneration der Docklands zu einem lebensfähigen Stadtteil wird auch Arbeitsplätze und Be-

wohner unterer Lohngruppen beinhalten müssen. Um diese dauerhaft in den Docklands zu halten, wurde in Beckton der Versuch gemacht, in public/private-partnership ein preiswertes Wohnprojekt zu realisieren. Da sich jedoch kein privater Investor fand, war die LDDC gezwungen, ausschließlich eigene, d. h. öffentliche Mittel einzusetzen.<sup>42</sup>

Die Kontroversen der Vergangenheit um die LDDC und die von ihr in Gang gesetzten Entwicklungen sowie der gegenwärtige Stillstand haben die Diskussion wieder aufleben lassen, ob UDCs das geeignete Planungsinstrument für die Regeneration alter Industrie- und Gewerbegebiete sind. Die London Docklands haben gezeigt, daß eine nur auf einen Zweck, den Verkauf aufbereiteter Grundstücke, ausgerichtete UDC in zehn Jahren mehr erreichen kann als traditionelle Planungsinstitutionen in 30 Jahren. Aber gerade die Verengung auf die physische Regeneration macht den Erfolg zweifelhaft. Denn es sind in gleicher Weise größere Investitionen in die öffentliche und soziale Infrastruktur notwendig, da Dienstleistungsarbeitskräfte in einem steril regenerierten Gebiet nur schwer zu halten sein werden.<sup>43</sup> Die 1986/87 in Mittelengland eingesetzten UDCs haben aufgrund eines breiteren Auftrages und in Kooperation mit den Kommunen durchaus beachtliche Erfolge erzielt. Diese Tatsache darf jedoch nicht außeracht lassen, daß zum einen diese UDCs der zweiten Generation gerade auf die Erfahrungen aus den Docklands zurückgreifen können und daß die neuen UDAs weder die Größe, noch die herausgehobene Lage der Docklands haben, die diese seit einem Jahrzehnt zu einem prestigeträchtigen Prüfstein für politisch motivierte Planungsmethoden haben werden lassen. Die in diesem Jahrzehnt eingeleitete Entwicklung von einer ökonomisch unattraktiven Gewerbebranche zu einem hochkarätigen Finanz- und Dienstleistungsstandort hat in ihrer Größenordnung mittlerweile direkte Auswirkungen auf die City of London. Die Docklands sind nicht länger mehr ihr Ergänzungs- und Ausweichstandort, sondern sie sind zu ihrem Konkurrenzstandort geworden. Ein Überangebot an Bürofläche in den Docklands würde zu einem Preisverfall in der City führen. Die Docklands müssen daher aus eigener Kraft von einem neuen Aufschwung profitieren. Der gegenwärtige Entwicklungsstillstand erlaubt es, die Konzeptionen neu zu überdenken, damit das bisher Erreichte zu einer substantiellen und dauerhaften städtebaulichen und wirtschaftlichen Qualität und aus der Gewerbebranche der 70er Jahre nicht die Dienstleistungsbranche der 90er Jahre wird.

<sup>42</sup> T. Oc & St. Tiesdell (s. A 21), S. 324.

<sup>43</sup> Ebda., S. 328.

<sup>41</sup> LDDC (s. A 39), S. 15.

Axel Prieb

## Nutzungswandel in innenstadtnahen Hafengebieten

Das Beispiel Oslo

### 1. Einführung

Die Strukturumbrüche in den innenstadtnahen Hafengebieten haben sich zu einer Herausforderung ersten Ranges für Politik und Planung der Seehafenstädte entwickelt. Diese wurden in den letzten Jahrzehnten von tiefgreifenden logistischen Veränderungen und technischen Innovationen im Seeverkehr erfaßt, wobei in erster Linie der Siegeszug des Containers seit den 60er Jahren zu nennen ist. Hinzu kam in den westlichen Schiffbaunationen ein dramatischer Niedergang der Werftindustrie, der zahlreiche traditionsreiche Werften zur Aufgabe zwang und erhebliche arbeitsmarktpolitische und soziale Probleme mit sich brachte. Die Stadtplanung muß jedoch auch die Chancen sehen, die im Rückzug hafenorientierter Flächennutzungen liegen. Sie erhält die Möglichkeit, die Innenstädte wieder stärker auf das Wasser hin zu orientieren und entlang der Uferfront die Voraussetzungen für die Schaffung dringend benötigter Wohnungen, neuer Arbeitsplätze und attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten für erholungssuchende Einheimische und Touristen gleichermaßen zu schaffen. Der vorliegende Aufsatz hat das Ziel, die spezifische Ausformung dieser Herausforderung für die Stadt Oslo näher zu untersuchen und gleichzeitig die dort gefundenen Lösungen zu diskutieren.

### 2. Die historische Entwicklung des Osloer Hafens

Die historische Entwicklung der Stadt Oslo ist vorrangig geprägt durch ihre geographische Lage im Herzen einer der fruchtbarsten und dichtest bevölkerten Landschaften Norwegens sowie am Nordende des Oslofjordes. Handel und Seefahrt waren mithin schon früh tragende wirtschaftliche Säulen Oslos, das im Jahr 1050 Stadtrechte erhielt. Einen entscheidenden Einschnitt der Stadtgeschichte stellte der große Brand des Jahres 1624 dar. König Christian IV beschloß, die völlig niedergebrannte Stadt nicht an der gleichen Stelle wiederaufbauen zu lassen. Stattdessen entstand auf der westlichen Seite der Bjørvika, im Schutz der im 14. Jahrhundert gebauten Festung Akershus, das »neue« Oslo mit dem renaissancezeitlichen schachbrettartigen Straßennetz, das bis zum Jahr 1924 den Namen Christiania trug. Nach der Verlagerung der Stadt wurde auch ein neuer Hafen auf dieser Seite der Bjørvika angelegt. Insbeson-

dere im 18. Jahrhundert wurden im Inneren dieser Bucht durch Auffüllungen große Landflächen gewonnen und neue Kais angelegt.<sup>1</sup>

Mit der Gründung der ersten Textil- und Maschinenfabriken wurde Oslo um 1840 von der Industrialisierung erfaßt. Räumliche Leitlinie der Industrialisierung war das Tal der in die Bjørvika mündenden Akerselv, das insbesondere wegen der energiespendenden Wasserfälle schnell zum größten Industriegebiet des Landes wurde. Seit 1857 war auf einem aufgefüllten Areal der inneren Bjørvika eine Schiffswerft (Nylands verksted) beheimatet. Die Fertigstellung der ersten Eisenbahn im Jahr 1854 stärkte die Position der damals bereits über 50 000 Einwohner zählenden Stadt als Verkehrsknoten. Die wirtschaftliche Entwicklung machte auch eine Erweiterung des Hafens erforderlich. Konzentrierten sich die Hafenfunktionen bis dahin ausschließlich auf die Bjørvika, dehnten sich diese Mitte des 19. Jahrhunderts weiter in die östlich gelegene Bispevika (damals Oslobukta) aus. Darüber hinaus fand auch die westlich von Akershus gelegene Pipervika das Interesse der Hafenverwaltung, die hier Anlegebrücken für die Fjorddampfer baute. Die Industrialisierung der Pipervika setzte im Jahre 1854 ein, als »Akers mekaniske verksted« ihren Standort von der Akerselv nach Nyland Vest verlagerte, um sich im Schiffbau zu engagieren. 1880 wurde die Thingvallabrygge in Betrieb genommen; sie erhielt ihren Namen von der Schifflinie, die Oslo mit Island und später auch mit Nordamerika verband. Seit 1889 wurde durch Spreng- und Auffüllungsarbeiten der Hafenbau auf der Westseite der Festung Akershus, im heutigen Bereich Akershusstrand, vorangetrieben.

Nach der Jahrhundertwende erfolgte der Ausbau der Hafenanlagen in verstärktem Tempo. Es entstanden die Kaianlagen an der Spitze der Akershus-Halbinsel, insbesondere die Vippetangbrygge mit dem Fischereihafen. Gleichzeitig wurde dieser Bereich durch die 1907 fertiggestellte Hafenbahn an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Hafenbahn, die südlich um das Festungsgelände herumgeführt wurde, jedoch auf einem kürzeren Stück durch einen Tunnel geführt werden mußte, bildete bis 1980 die einzige Schienenverbindung zwischen den Kopfbahnhöfen Oslo-West und Oslo-Ost. Zwischen 1909 und 1919 entstanden die Anleger auf der Westseite der Festung Akershus, womit diese halbkreisförmig von Bahn- und Hafenanlagen umgeben war. Ganz besonders intensiv wurde jedoch der östliche Hafengebiet ausgebaut. Schnell expandierte der Hafen über den Bereich der Bispevika hinaus, um sich entlang der Fjordküste in südöstlicher Richtung auszudehnen. Ein Projekt von gewaltiger Dimension stellte die Einbeziehung der Insel Sjurtsøya dar. Diese Insel war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Sommerhäusern bebaut worden und hatte sich zu einem beliebten Naherholungsgebiet entwickelt, das mit Ausflugsschiffen zu erreichen war. Da man dieser Insel in einem 1915 durchgeführten internationalen Hafenwettbewerb

<sup>1</sup> Die historischen Darstellungen in diesem Kapitel beruhen zum großen Teil auf: O. Brovold, Kjenn din havn, Oslo 1993.

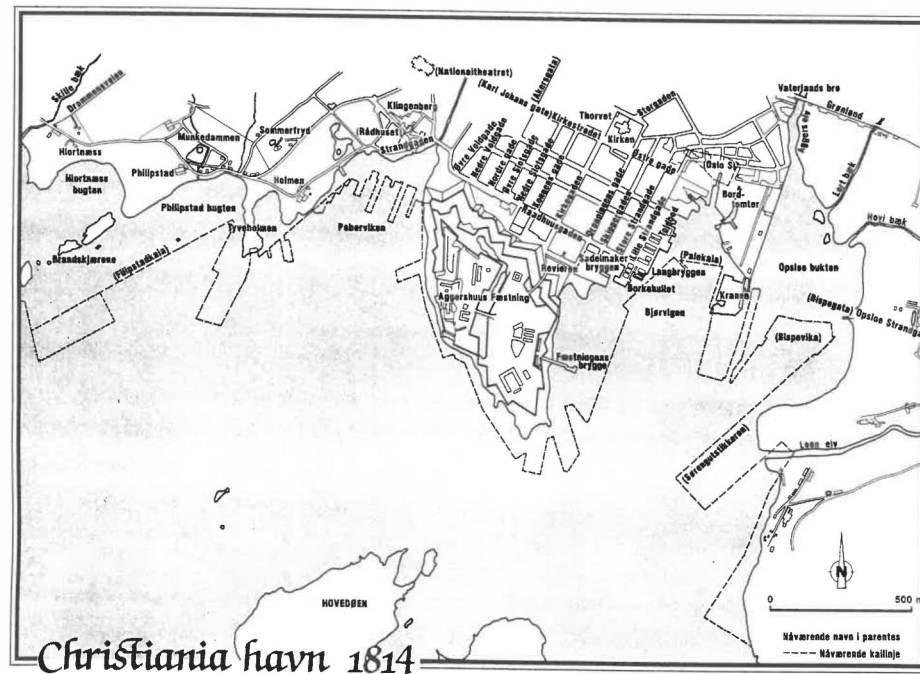


Abb. 1: Veränderungen der Uferlinie im zentralen Bereich der Stadt Oslo seit 1814. Karte aus dem Jahr 1814, gestrichelt dargestellt ist die heutige Uferlinie. Quelle: Oslo Havnevesen/Odd Brovold 1993.

eine zentrale Rolle beimaß, wurde sie im Jahre 1920 auf Kosten des Hafens von der Stadt aufgekauft. Zwischen 1921 und 1934 wurde der Charakter der Insel durch gewaltige Sprengungen völlig verändert. 900 000 m<sup>3</sup> festes Material mußte gesprengt werden, bevor die Insel planiert und landfest gemacht werden konnte; erst im Jahr 1970 wurde der Ausbau der Hafenanlagen mit der Inbetriebnahme des Ölhafens abgeschlossen.

Die Hafenentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg war auch in Oslo geprägt durch weitgehende logistische und transporttechnische Neuerungen. Sorgte schon die verstärkte Abfertigung ganzer Sattelschlepper bzw. der Einzug des Roll-on-roll-off-Verkehrs für deutliche Veränderungen des Umschlaggeschäfts, setzte sich seit Mitte der 60er Jahre der Containertransport weltweit durch, was zu revolutionären Veränderungen in den Betriebsabläufen auch im Hafen von Oslo führte. Wurden um 1960 noch rund 800 Arbeiter auf den Kais benötigt, um den damaligen Jahresumschlag von 3,5 Mio t zu bewältigen, sind es gegenwärtig bei ca. 5,4 Mio t nur noch 100 Arbeiter. Die Zahl der Kai- und Mobilkräne ging seit 1958 von 119 auf heute 27 zurück.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> O. Brovold (s. A 1), S. 9.

Durch die neuen Umschlagstechniken verkürzten sich die Liegezeiten der Schiffe drastisch. Dadurch reduzierte sich zwar die Zahl der benötigten Kailiegeplätze, der landseitige Flächenbedarf für die Aufstellung und Behandlung der Container stieg jedoch erheblich. Im Gegensatz zu vielen anderen Seehafenstädten, in denen der Umschlag deswegen weitgehend aus den innenstadtnahen Bereichen zu weit außerhalb der Städte gelegenen Containerterminals wanderte und sich die traditionell enge funktionale Verflechtung von Stadt und Hafen lockerte, wurden in Oslo auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht nur in zentrumsferneren Bereichen, sondern auch weiterhin im zentralen Stadtbereich, vorrangig durch Auffüllungen und Modernisierung alter Anlagen, neue Kai- und Umschlaganlagen geschaffen. Im zentrumsnäheren Bereich sind die Ausbauarbeiten in den Bereichen Filipstad (1945–1957), Bjørvika (1957–1960), Sørenga (1961–1971) und schließlich Revierhavna (seit den 80er Jahren) zu nennen. Allerdings vollzog sich auch in Oslo der Rückzug der intensiven Hafennutzung aus einigen innenstadtnahen Bereichen, so aus der Pipervika (mit Ausnahme des Kreuzfahrtterminals im Sommerhalbjahr) und der inneren Bjørvika.

### 3. »Die Stadt und der Fjord« – Ansätze einer neuen Planungskultur

Charakteristisch für die Stadt Oslo ist, daß sie sich aufgrund der topographischen Lage in einem Halbkessel über weite Strecken an den Fjorändern entlangzieht. Wie im vorangegangenen Kapitel gezeigt wurde, führte die wirtschaftliche Entwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch dazu, daß der unmittelbare Uferbereich immer stärker durch Industrie- und Hafenanlagen vereinnahmt wurde und damit der Öffentlichkeit kaum noch zugänglich war. Außerdem zwang die Topographie die Verkehrsplaner in Oslo stärker noch als in anderen Hafenstädten dazu, auch die durchgehenden Verkehrsbänder entlang der Uferlinie zu legen, da dort die günstigsten Trassierungsbedingungen gegeben waren. Besonders die Fernstraße E18 stellt bis heute ein Problem der Stadt- und Verkehrsplanung dar, da auf ihr der gesamte überregionale Ost-West-Straßenfernverkehr durch Oslo geleitet wird.

Betrachtet man den innenstadtnahen Teil des Oslo-Fjords, wie er sich Ende der 70er Jahre darstellte, so wird deutlich, daß Stadt und Fjord durch eine fast ununterbrochene Barriere voneinander getrennt waren. So dehnten sich westlich des Stadtzentrums die Hafenanlagen von Filipstad/Hjortnes mit den dahinterliegenden ausgedehnten Gleisanlagen sowie der E18 aus; in unmittelbarer Nachbarschaft des Rathauses fanden sich die Werftanlagen von Nyland Vest, der Westbahnhof sowie verschiedene Hafenfunktionen. Der Rathausplatz selbst stellte sich im wesentlichen als stark befahrener Verkehrsknoten dar, auf dem der E-18-Durchgangsverkehr auf den innerstädtischen Verkehr traf. Östlich an den Rathausplatz umschloß das stark frequentierte Verkehrsband von E18 und Hafenbahn die Akershus-Halbinsel, vorgelagert waren Hafengebiete mit Kreuzfahrtskai, Hafenverwaltung, Fischhalle und Fährt terminals. Im



Osten schlossen sich intensiv genutzte Kaianlagen im Revierhavna und in der Bispevika an, von der Stadt wiederum getrennt durch die großzügigen Gleisanlagen des Ostbahnhofs und die E 18.

Da der Fjord damit nur an wenigen Stellen öffentlich zugänglich war und sich die Freizeit- und Fremdenverkehrsnutzung im wesentlichen auf die Anleger der Fjord- und Kreuzfahrtschiffe konzentrierte, verstärkte sich Ende der 70er Jahre die Diskussion um die Frage, wie diese Barriere zwischen Stadt und Fjord aufgebrochen werden könnte. Diese Diskussion wurde genährt durch eine Reihe sich anbahnender Entwicklungen im Industrie- und Verkehrsbereich. Nachdem schon 1972 die in der Bjørvika gelegene Werft ihren Betrieb eingestellt hatte, zeichnete sich auch die Einstellung des Werftbetriebes auf Nyland Vest deutlich ab; ebenso war die Aufgabe des Kopfbahnhofes Oslo-West wegen der damals im Bau befindlichen und im Jahr 1980 fertiggestellten unterirdischen Ost-West-Bahnverbindung zu erwarten. Die Hafenverwaltung stand vor der Situation, angesichts der geänderten transporttechnologischen und logistischen Rahmenbedingungen ihre betrieblichen Abläufe und Flächendispositionen neu zu überdenken.<sup>3</sup> Zudem reifte mehr und mehr der politische Wille, den Rathausplatz und damit das zentrale Oslo überhaupt durch einen Tunnelbau vom Durchgangsverkehr der E 18 zu befreien.

Es ist das Verdienst der in der Stadtgestaltung engagierten privaten Vereinigung »Oslo Byes Vel«, in dieser Situation die Initiative zur Durchführung eines Ideenwettbewerbs zur Umgestaltung der zentralen Uferbereiche ergriffen zu haben. Ausgelobt wurde in den Jahren 1982/83 ein nordeuropäischer Architektenwettbewerb unter dem Titel »Die Stadt und der Fjord – Oslo im Jahr 2000«, der auf große Resonanz stieß. Die Stadt Oslo, die – mit Ausnahme des Stadtplanungsamtes – diesem Vorhaben anfangs eher zurückhaltend gegenüberstand, konnte für die Mitwirkung in der Jury und die Geschäftsführung des Wettbewerbs gewonnen werden. Die immerhin 189 im Wettbewerb vorgeschlagenen Projekte zeigten deutlich, daß es durchaus interessante Potentiale zur Umnutzung und Aufwertung der zentralen Uferbereiche gab. Da es nun galt, die von »Oslo Byes Vel« entfachte öffentliche Diskussion auch in konkretes Verwaltungshandeln umzusetzen, wurde Anfang 1984 unter Vorsitz der Stadt Oslo eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, der die betroffenen kommunalen, staatlichen und privaten Institutionen angehörten.

Der Wettbewerb und die Einrichtung der Arbeitsgruppe sind als erste Schritte eines interessanten und auch außerhalb Norwegens beachteten diskursiven Planungsansatzes zu sehen, der dort als Verhandlungsplanung bezeichnet wird.<sup>4</sup> Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch ein Stadtratsbeschluß vom 26. Juni 1985, der Stadt-

<sup>3</sup> T. Glad, Byen og havnen. Alternativ bruk av havneområder, Vorlesungsmanuskript Norske Sivilingeniørers Forening, Stavanger 1989, S. 2.

<sup>4</sup> A. Gaardmand, Norsk forhandlingsplanlægning, in: Byplan 39 (1987), S. 198 f.

planung und Hafenverwaltung in die Pflicht nahm, eine untereinander abgestimmte Planung für die zentralen Hafengebiete vorzulegen. Die Stadtplanung wurde in diesem Sinne beauftragt, die Ergebnisse des Architektenwettbewerbes weiter zu verarbeiten, während die Hafenplanung ihren bereits vorgelegten Entwurf eines Hafentwicklungsplanes zu überarbeiten hatte. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, daß die vormals selbständige Hafenverwaltung durch ein Gesetz aus dem Jahr 1984 zum Jahresbeginn 1986 dem Stadtrat unterstellt wurde, was dessen Einfluß auf die Hafenpolitik sichert. Der Stadtrat setzte im übrigen mit seinem Beschluß auch eine Reihe von Eckpunkten; unter anderem wurde für einzelne Gebiete der Erhalt der Hafennutzung (Filipstad/Hjortnes) bzw. deren Aufgabe zugunsten der Stadtentwicklung (Tjuvholmen) festgeschrieben – letzteres freilich nur unter der Voraussetzung, daß entsprechende Ersatzflächen für die Hafennutzung bereitgestellt würden.

Durch den Stadtratsbeschluß waren Stadtplanungsamt und Hafenverwaltung darauf angewiesen, in intensiven Verhandlungen auf einen Konsens in den Fragen der zukünftigen Nutzung der zentralen Hafengebiete hinzuarbeiten. Dabei ging es über die Eckdaten des Stadtrates hinaus um die Frage, welche Flächen zukünftig für die allgemeine Stadtentwicklung geöffnet werden könnten und wo die Hafennutzung weiterhin Vorrang behalten sollte. Schritt für Schritt wurden strittige Fragen einer Lösung zugeführt. Tatsächlich gelang es den beiden Verwaltungen, schon im April 1986 den weitgehend abgestimmten Entwurf eines Teil-Flächennutzungsplans<sup>5</sup> für die zentrale Uferfront (»Oslos sentrale sjøside«) in das Anhörungsverfahren zu geben. Auch in der Phase bis zur Stadtratsvorlage wurden die Verhandlungen zwischen dem Stadtplanungsamt und der Hafenverwaltung in einer Reihe von Einzelfragen intensiv weitergeführt. Im Mai 1987 konnte dem Stadtrat der in Details abgewandelte, in seinen Grundzügen jedoch weitgehend unveränderte Planentwurf zur politischen Beratung vorgelegt werden, außerdem ein gemeinsamer Vermerk der Leiter des Stadtplanungsamtes und der Hafenverwaltung, in dem der verbliebene Dissens bezüglich zweier kleinerer Teilflächen dargelegt wurde. Auch wenn ein derartig konstruktiver Umgang zwischen Fachverwaltungen mit unterschiedlichen Interessenlagen wünschenswert ist, stellt er bekanntlich in der Praxis nicht unbedingt den Regelfall dar; in vielen Hafenstädten wird zwischen Hafenverwaltung und Stadtplanung sogar ein zum Teil sehr heftiger Kampf um die Verfügungsgewalt über Flächen am Wasser geführt. Vor diesem Hintergrund fand der in Oslo gefundene Weg weite Beachtung; insbesondere dänische Fachleute gratulierten der Stadt, den klassischen Konflikt zwischen Hafennutzung und Stadtentwicklung durch eine neue Planungskultur abgelöst zu haben.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Bei der Teil-Flächennutzung handelt es sich um ein Planungsinstrument, das von seiner Rechtswirkung her mit einem deutschen Flächennutzungsplan vergleichbar ist, sich allerdings in seinem Geltungsbereich nur auf einen Ausschnitt des Stadtgebietes erstreckt.

<sup>6</sup> A. V. Olesen, Skibe skal sejle, in: Byplan 39 (1987), S. 190 ff. und N. Østergård, Tillykke Oslo, in: Byplan 38 (1986), S. 150 ff.

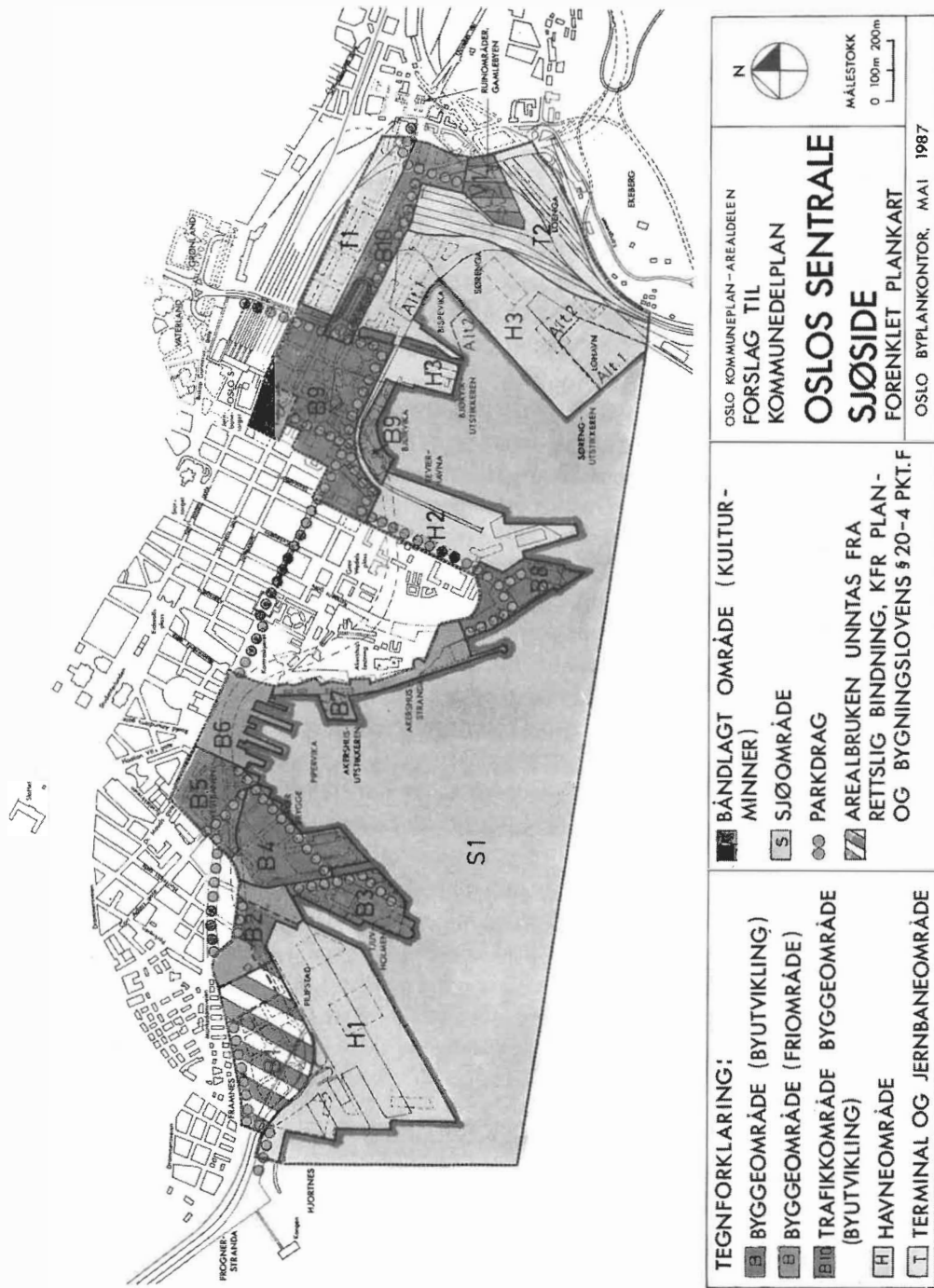


Abb. 2: Planentwurf zur Flächennutzung an der zentralen Uferfront. Quelle: Oslo kommune 1987. B = Baugebiet, Stadtentwicklung bzw. Freifläche; B 10 = Verkehrs-/Baufläche; H = Hafengebiet; T = Terminal und Bahnanlagen; V = Geschütztes Gebiet, Kulturdenkmal; S = Wasserfläche.

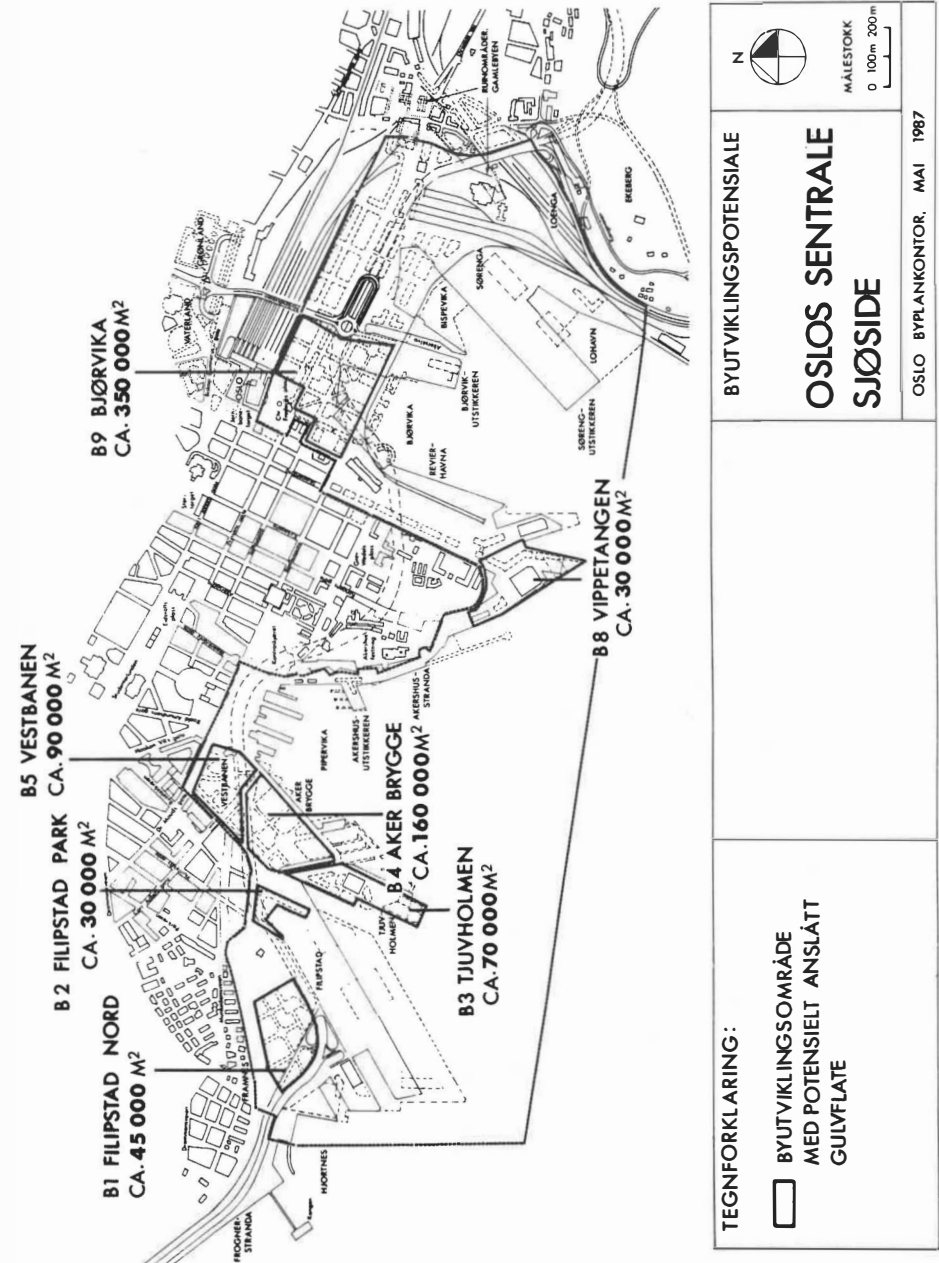


Abb. 3: Stadtentwicklungspotentiale an der zentralen Uferfront der Stadt Oslo. Quelle: Oslo kommune 1987. Dargestellt sind die Stadtentwicklungsfächen mit der veranschlagten potentiellen Geschosfläche.

Im Planentwurf 1987 wurde in den zentral gelegenen Uferbereichen, insbesondere auf dem bisherigen Werftgelände Nyland Vest mit den benachbarten Hafen- und Gleisbereichen auf Tjuvholmen und Teilen von Filipstad sowie in den Bereichen Vipetangen und Bjørvika die Möglichkeit für den Bau von insgesamt rund 800 000 qm Geschoßfläche (Abbildung 3) in unterschiedlich verdichteter Bauweise geschaffen. Dagegen wurde die Hafennutzung im zentralen Uferbereich auf ein westlich der Festung Akershus gelegenes Gebiet (Filipstad) sowie zwei östlich der Festung gelegene und durch eine hafeneigene Straße zu verbindende Gebiete (Revierhavna und Bispevika/Sørenga) konzentriert; diese Gebiete sollten jedoch durch Auffüllungen vergrößert werden. Wegen der hierfür erforderlichen Investitionen wurde der Hafenverwaltung in Aussicht gestellt, einen Teil der Einnahmen aus dem beabsichtigten Grundstücksverkauf in Form von Zuschüssen zur Hafenentwicklung zu bekommen.

In der sich anschließenden politischen Diskussion trat der vereinbarte Konsens von Stadt- und Hafenplanung teilweise in den Hintergrund. Mit dem Argument, daß die Auffüllung neuer Hafengebiete – trotz der in Aussicht gestellten Zuschüsse – zu teuer würde, forderte die Hafenverwaltung stattdessen die Beibehaltung der Hafennutzung im Bereich Tjuvholmen.<sup>7</sup> Zwar entsprach eine solche Nutzung nicht dem Stadtratsbeschuß von 1985, doch hatte die Kommunalwahl im September 1987 eine neue Zusammensetzung des Stadtrates gebracht, wodurch die Hafenverwaltung mit ihrer Argumentation stärkeres Gehör fand. In der entscheidenden Beratung des Planentwurfs im Mai 1988 wurde die Hafennutzung im Bereich Tjuvholmen trotz dessen direkter Nachbarschaft zum weit vorgeschrittenen Entwicklungsprojekt Aker Brygge festgeschrieben. Der gesamte westliche Teil des Plangebietes wurde sogar gänzlich aus der Beschlußfassung herausgenommen, so daß sich der rechtskräftige Teil-Flächennutzungsplan »Oslos sentrale sjøside« nicht mehr auf die Hafen- und Bahngelände westlich des alten Werftgeländes bezieht.

Obwohl die politische Behandlung des Planentwurfes und der anschließende Stadtratsbeschuß deutlich machen, daß auch in Oslo die grundsätzliche Konkurrenz zwischen Stadt- und Hafenplanung um ufernahe Flächen im zentralen Stadtbereich nicht gänzlich ausgeräumt werden konnte, muß der Plan »Oslos sentrale sjøside« selbst als vorbildlich gelten. Nicht in allen Hafenstädten, in denen Umstrukturierung und Revitalisierung stadtnaher Hafengebiete auf der Tagesordnung stehen, ist es gelungen, einen derartigen integrativen, räumlich umfassenden und zwischen den wesentlichen Nutzungskontrahenten ausgehandelten Plan aufzustellen und für verbindlich zu erklären. Zumindest im Geltungsbereich des Plans schafft dieser ein hohes Maß an Planungssicherheit insbesondere für private Investoren und eröffnet der Stadtentwicklung in Oslo vielfältige Möglichkeiten. Hervorzuheben ist auch, daß der größte Teil der zentrumsnahen Hafengebiete nunmehr der Öffentlichkeit zugänglich gemacht

<sup>7</sup> T. Glad (s. A 2), S. 10.

wird und entweder für Nutzungen im rekreativen Bereich oder für nicht hafensorientierte Bebauung vorgesehen ist.

#### 4. Das Entwicklungsprojekt Aker Brygge

Daß die Revitalisierung der stadtnahen Hafengebiete in Oslo nicht im Diskussionsstadium steckengeblieben ist, dokumentiert eindrucksvoll das Projekt Aker Brygge in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rathaus, das in wenigen Jahren auf dem 1982 endgültig stillgelegten Werftgelände Nyland Vest am Thingvallakai realisiert wurde. Im Zeichen der damaligen Hochkonjunktur zögerte der Aker-Konzern als Eigentümer von Nyland-Vest nicht, die Empfehlungen aus dem Wettbewerb »Die Stadt und der Fjord« umgehend aufzugreifen und auf dem Werftgelände die Errichtung eines neuen Stadtteils mit vielfältigen Funktionen zu planen. Ohne auf Investitionsentscheidungen für benachbarte Bereiche zu warten, wurde das Projekt »Aker Brygge« mit Hochdruck in Angriff genommen. Bereits im Herbst 1984 war das Gesamtprojekt, das ausschließlich im Eigentum des Aker-Konzerns befindliche Flächen umfaßte, auf dem Reißbrett fertig. Da die Stadt das Projekt nachhaltig begrüßte, konnte die als Investor auftretende Firma Aker Eiendom, eine Tochtergesellschaft des Aker-Konzerns (zu dem auch die stillgelegte Werft gehörte), nach Zustimmung des Stadtplanungsamtes mit den Bauarbeiten beginnen, noch bevor der entsprechende Regulierungsplan<sup>8</sup> die politischen Hürden genommen hatte.

Funktion	Geschoßfläche (qm) in den Bauabschnitten (BA)			Gesamt
	1. BA	2. BA	3. BA	
Büros	36 700	49 000	5 000	90 700
Geschäfte	4 900	10 000	1 100	16 000
Gastronomie	2 600	2 000	800	5 400
Wohnungen	–	39 000	13 100	52 100
Kultur etc.	3 550	6 000	–	9 550
Sonstiges*	4 250	64 000	–	68 250
Gesamt	52 000	170 000	20 000	242 000

Table 1: Erstellte Geschoßfläche in den Bauabschnitten von Aker Brygge. (\* = Lagerräume, PKW-Stellplätze); Quelle: Aker eiendom a.s.: Aker Brygge. Fra skipsverft til ny bydel.

Bereits 1986 war der erste Bauabschnitt mit 52 000 qm Geschoßfläche fertiggestellt, der auch die beiden erhaltenen Werkstatthallen der stillgelegten Werft einbezog. Der

<sup>8</sup> Der Regulierungsplan nach norwegischem Recht ist vergleichbar einem Bebauungsplan nach deutschem Recht.

zweite Bauabschnitt mit 170 000 qm (einschließlich Kelleretagen mit Lagerräumen und Stellplätzen für 1600 Kraftfahrzeuge) wurde 1989 und der dritte Bauabschnitt mit 20 000 qm im Jahr 1991 fertiggestellt. Entstanden war damit in nur siebenjähriger Bauzeit ein völlig neuer Stadtteil mit 90 700 qm Bürofläche, 52 100 qm Wohnfläche und 16 000 qm Geschäftsflächen. Einschließlich Tiefgarage war eine Geschoßfläche von insgesamt ca. 242 000 qm entstanden (vgl. Tab. 1). Das Konzept zielte darauf ab, sowohl für die Bürger Oslos als auch für Touristen eine neue urbane Attraktion zu schaffen, wobei der gestalterischen Komponente große Bedeutung beigemessen wurde. So wurde neben der Einbeziehung ortsbildprägender alter Bausubstanz bei der Neubebauung großer Wert auf anspruchsvolle und abwechslungsreiche Architektur gelegt.<sup>9</sup> Heute finden sich auf Aker Brygge neben ca. 5000 Büroarbeitsplätzen (u. a. residiert hier die Hauptverwaltung von Den Norske Bank) und 331 Komfortwohnungen elegante Geschäfte, hochwertige Kulturangebote und eine exklusive Gastronomie. Damit hat Aker Brygge ohne Zweifel citytypische Funktionen übernommen. Erfolgreich wurde versucht, den Erlebnischarakter des neuen Stadtteils durch die Verbindung von

- interessanter und hochwertiger Architektur,
- maritimer Atmosphäre (mit Strandpromenade und Marina),
- differenziertem Waren- und Dienstleistungsangebot,
- anspruchsvollem Kulturangebot,
- gehobener Gastronomie sowie
- guter Erreichbarkeit und großem Parkplatz-Angebot

zu betonen und damit Kaufkraft vom traditionellen Einkaufsbereich in der Altstadt (um die Karl-Johans-gate) nach Aker Brygge zu ziehen. Darüber hinaus rechnete man auch mit erheblichen Umsatzanteilen von Touristen, wobei die Nähe zur Anlegestelle der Ausflugsschiffe nach Bygdøy (Museumsinsel) und zu anderen Zielen im Oslo-Fjord eine wesentliche Rolle gespielt hat.

Aker Brygge ist das wohl prominenteste Produkt der norwegischen Hochkonjunktur in der ersten Hälfte der 80er Jahre, die in Oslo einen Bauboom von bislang unbekanntem Ausmaß hervorrief. Auch die privaten Haushalte zeigten damals ein verändertes – weitgehend durch Kredite finanziertes – Konsumgebaren, was sich zwischen 1983 und 1986 in einem deutlichen Umsatzanstieg bei Waren des aperiodischen Bedarfs ausdrückte. In dieser »Boomphase« wurden in Oslo gleich zwei Erweiterungen des traditionellen Stadtzentrums in Angriff genommen, nämlich im Südwesten Aker Brygge und im Osten das Projekt »Oslo M« im Vaterland-Quartier. Während der 1987 einsetzenden wirtschaftlichen Krise zeigte es sich, daß die Investoren damit das Kaufkraftpotential der Region Oslo deutlich überschätzt hatten. Zuerst waren deutli-

<sup>9</sup> Mehrere ausführliche Beiträge zum Projekt Aker Brygge findet sich u. a. in den Heften 4/1987 und 7/1989 der norwegischen Architekturzeitschrift »Byggekunst«.

che Einbußen und Geschäftsaufgaben beim Einzelhandel im traditionellen City-Bereich zu beobachten, doch bald zeigten sich auch die Probleme der neuen City-»Anhängsel«. Beim Projekt »Oslo M« demonstrierten Ladenleerstände und eine drohende Verslumung schon im ersten Jahr nach der Fertigstellung das Scheitern des ursprünglichen Konzepts; inzwischen wurde die Anlage von einer Einkaufspassage zu einem Bürozentrum umfunktioniert, das heute die Verwaltung des Bezirks Akershus beherbergt.

Für Aker Brygge erwies es sich angesichts des Konjunkturreinbruchs als problematisch, daß sich Aker Eiendom – wie die Investoren beim schlagzeilenträchtigen Revitalisierungsprojekt in den London Docklands – ausschließlich auf die Marktsegmente mit gehobenem Preisniveau konzentriert hatte. Die Stadt hatte zwar ursprünglich eine sozial durchmischte Konzeption verfolgt, doch verleitete die Hochkonjunktur den Investor dazu, auf ein Hochstatus-Projekt mit Luxuswohnungen und vorzugsweise Geschäften der gehobenen Preisklasse zu setzen. Trotz der anfänglichen Schwierigkeiten mit dieser einseitigen Strategie sollen mittlerweile alle Wohnungen verkauft sein. Auch bei den Ladenräumen scheint nach anfänglich recht häufigem Mieterwechsel eine Stabilisierung eingetreten zu sein. Nur am Rande sei erwähnt, daß sich in den letzten Jahren Eigentumsverhältnisse und Unternehmenskonstruktion geändert haben und sich der Aker-Konzern teilweise zurückgezogen hat.

Ein für Revitalisierungsprojekte in alten Häfen durchaus charakteristischer Konflikt entstand auch in Oslo. Um mit den Entwicklungen in der internationalen Schifffahrt mithalten zu können, begann die Hafenverwaltung mit der Modernisierung der Umschlaganlagen auf Filipstad in unmittelbarer Nähe von Aker Brygge. Insbesondere die Errichtung eines neuen Containerkrans im Jahre 1991 führte zu starken Protesten von Wohnungsbesitzern auf Aker Brygge, die sich entweder selbst durch die Lärmemissionen des Umschlaggeschäfts gestört fühlten oder zumindest einen Wertverlust ihrer Immobilie befürchteten. Bis heute hat der Umweltminister noch nicht über den Regulierungsplan für Filipstad, der die Vergrößerung der Hafenanlagen ermöglichen soll, entschieden, was wiederum die Hafenverwaltung verärgert.

Aus der Sicht der Stadtplanung wird eine positive Bilanz des Aker-Brygge-Projekts gezogen.<sup>10</sup> Hervorgehoben wird die Bedeutung von Aker Eiendom als Grundeigentümer und Investor, der ein großes Interesse an der Realisierung des Aker Brygge Projektes hatte und dessen Sichtweise sich weitestgehend mit derjenigen der Stadt deckte. Wichtig für die Stadtentwicklung war, mit Aker Eiendom einen »Motor« für die Entwicklung in den Hafengebieten zu haben, der die positiven Möglichkeiten demonstrierte, die in der Öffnung der Stadt zum Wasser auch in anderen Uferbereichen liegen.

<sup>10</sup> T. Glad (s. A 2), S. 11.

## 5. Weitere Stadtentwicklungsprojekte im zentralen Uferbereich

Da die Aufstellungsphase des Teil-Flächennutzungsplanes »Oslos sentrale sjøside« in die erwähnte Hochkonjunkturphase fiel, mangelte es nicht an Projekten, die entlang der Uferfront realisiert werden sollten. Das neben Aker Brygge ohne Zweifel ehrgeizigste Projekt wurde Mitte der 80er Jahre für die innere Bjørvika entwickelt. Dieser Bereich wird seit geraumer Zeit nur noch recht extensiv hafenwirtschaftlich genutzt. Ein großer Teil der Kaianlagen wird von Straßen, insbesondere der E18 samt einem Kreuzungskreis, und Parkplätzen eingenommen. In den Jahren des Baubooms entwickelte das Stadtplanungsinstitut IN'BY für Bjørvika die anspruchsvolle Vision einer »Zukunftsstadt für den Lebensstil des 21. Jahrhunderts«. Immerhin schafft der Teil-Flächennutzungsplan in diesem günstig unmittelbar südlich des neuen Hauptbahnhofs gelegenen Bereich die Voraussetzungen für die Errichtung von ca. 350 000 qm Geschoßfläche (entspricht ungefähr der zweifachen Größe von Aker Brygge, ohne Tiefgarage) zur Aufwertung des östlichen Innenstadtbereichs. Der Plan empfiehlt eine Nutzungskombination von Wohnen (mindestens 20% der Geschoßfläche), differenziertem Arbeitsplatzangebot und publikumsorientierten Einrichtungen. Nicht unproblematisch unter Planungs- und Kostengesichtspunkten ist, daß die Realisierung des Projektes sowohl eine Verfüllung der inneren Bjørvika als auch eine Weiterführung des E-18-Tunnels (Fjellinien) in östlicher Richtung voraussetzt. Im Zuge der Rezession sowie der entstandenen Überkapazitäten erhielt das Bjørvika-Projekt Ende der 80er Jahre einen deutlichen Rückschlag und wurde bislang nicht in Angriff genommen.

In jüngster Zeit ist Bjørvika jedoch im Zuge eines leichten Konjunkturaufschwungs erneut ins Gespräch gekommen; Interesse für die Realisierung eines neuen Großpro-

Abb. 4: Angestrebte räumliche Funktionserweiterungen im Innenstadtbereich Oslos bis zum Jahr 2000. Quelle: Oslo kommune, Bystyremelding Nr. 1/1987. ▶

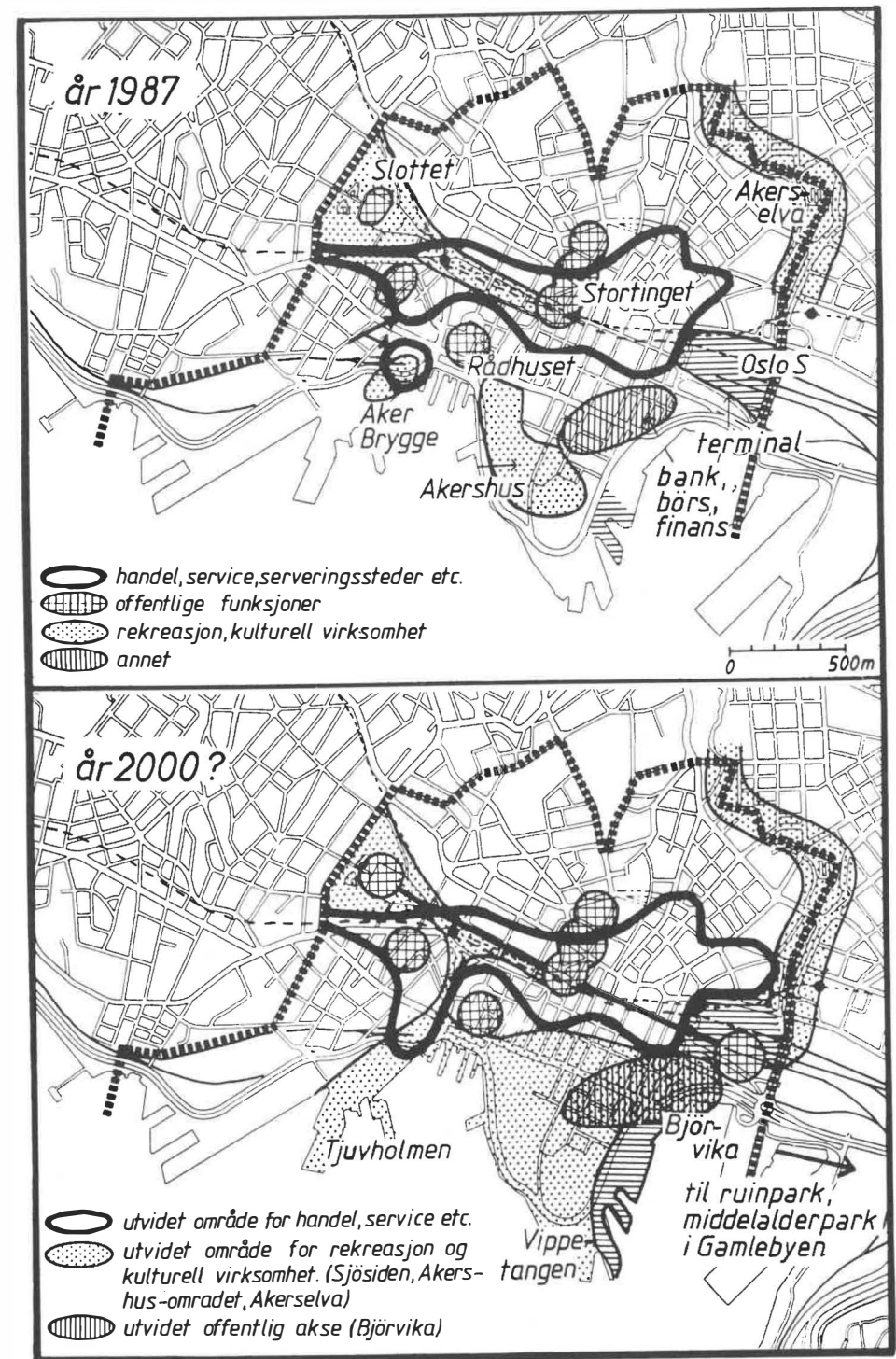
Die Abbildung zeigt die nach dem Stand von 1987 angestrebte Verschiebung bzw. Ausweitung von Nutzungen im zentralen Oslo. Bis zum Jahr 2000 sollen die Uferbereiche der Pipervika für Erholung und kulturelle Aktivitäten genutzt werden; Aker Brygge liegt nicht mehr isoliert, sondern ist Teil des CBD.

Obere Abbildung mit folgenden Nutzungen:

- Handel, Dienstleistungen, Cafés/Restaurants usw.
- öffentliche Funktionen
- Erholung, kulturelle Aktivitäten
- sonstiges

Untere Abbildung mit folgenden Bereichen:

- erweiterter Bereich für Handel, Dienstleistungen usw.
- erweiterter Bereich für Erholung und kulturelle Aktivitäten (Uferfront, Akershus-Gebiet, Akerselva)
- erweiterte öffentliche Achse (Bjørvika)



jekt unter Einbeziehung von Gleisanlagen zeigt die Immobilienverwaltung der Norwegischen Staatsbahnen.<sup>11</sup> Sie läßt sich von einem Büroflächenleerstand von zur Zeit 680 000 qm<sup>12</sup> nicht abschrecken, sondern vertraut auf die für hochwertige Büronutzung besonders exponierte Lage am Hauptbahnhof und an der E18. Aktuell diskutiert wird Bjørvika auch als Standort für die neue Oper, die ursprünglich für das von Gleisanlagen geräumte Gelände des Westbahnhofs vorgesehen war. Auch die Stadtplanung hat mit den Vorarbeiten für die konkrete Bebauungsplanung dieses Gebietes begonnen, wobei neben der Altlastenproblematik insbesondere die Verkehrsprobleme gelöst werden müssen. Zusätzlich zur Absenkung der E18 muß eine separate Hafenverbindungsstraße zwischen Revierhavna und dem Bereich Bispevika/Sørenga gebaut werden. Seit 1992 liegt Bjørvika innerhalb der Abgrenzung des von der Regierung nachhaltig unterstützten Projektes »Miljøbyen gamle Oslo«, das durch eine sozial und ökologisch orientierte Gesamtplanung eine Aufwertung der Lebensbedingungen im lange Zeit benachteiligten Osten Oslos herbeiführen soll.<sup>13</sup>

Große Hoffnungen verbinden sich seit einigen Jahren mit der geplanten Umnutzung des ca. 700 m langen und durchschnittlich 40 m breiten Uferbereiches südöstlich des Rathauses und westlich der Festung Akershus (Akershusstrand). Seit Anfang der 80er Jahre hat sich die Hafennutzung, namentlich die Küstenschifffahrt, aus diesem Bereich zurückgezogen; lediglich im Sommerhalbjahr wird der südliche Bereich von Akershusstrand von Kreuzfahrtschiffen angelaufen. Mit dem weitgehenden Rückgang der Hafennutzung, der Stilllegung und dem anschließenden Abbau der Hafentramway sowie der Entlastung der Uferstraße nach Fertigstellung der ersten E-18-Tunnelstrecken sind die wesentlichen Voraussetzungen für eine Revitalisierung von Akershusstrand gegeben. Auch die Hafenverwaltung stimmte in den 80er Jahren der Aufgabe der Hafennutzung im nördlichen Bereich ausdrücklich zu. Im Teil-Flächennutzungsplan »Oslos sentrale sjøside« wird Akershusstrand deswegen als Freifläche für Erholungsnutzung ausgewiesen; im südlichen Bereich wird – obwohl formal nicht als Hafenfläche ausgewiesen – der Ausbau des Kais für Kreuzfahrtschiffe empfohlen. Ohne Zweifel ist Akershusstrand wegen seiner Nähe zur Innenstadt und zur historischen Festung, aber auch der günstigen Lage in der Nachmittags- und Abendsonne vorzüglich für die Naherholung geeignet.

Im Auftrag der Hafenverwaltung wurden die Planungen für den Bereich Akershusstrand weiter konkretisiert. Im Herbst 1992 legte die Hafenverwaltung der Stadtplanung den Entwurf eines Regulierungsplanes vor. Dieser sieht vor, den nördlichen Strandbereich einschließlich der Akershus-Pier für den Straßenverkehr zu sperren

<sup>11</sup> Die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) haben hierzu eine bebilderte Projektbeschreibung vorgelegt: »Utvikling av Oslo S-området – fremtidig arealbruk«.

<sup>12</sup> *Aftenposten* vom 14. 3. 1994.

<sup>13</sup> Miljøbyen Gamle Oslo, Forprosjektrapport, Oslo 1993.

und dort stattdessen Strandpromenaden anzulegen. Obwohl die autofreie Zone im Grundsatz auf breite Zustimmung stößt, wird sie doch in letzter Zeit insofern problematisiert, als in diesem unbewohnten Bereich wegen der dann fehlenden »Kontrolle« durch vorbeifahrende Autos eine Ausbreitung von Kriminalität und Prostitution befürchtet wird. Zwischen Pier und Rathausplatz soll ein Museumshafen eingerichtet werden. Der Strandbereich südlich der Pier ist für die Erweiterung des Kreuzfahrtskais vorgesehen; unter anderem ist hier auch eine Straßenzufahrt aus südlicher Richtung und der Bau eines Terminals vorgesehen. Der Planentwurf greift bezüglich der einzelnen Aktivitäten die wesentlichen Empfehlungen des Teil-Flächennutzungsplanes »Oslos sentrale sjøside« auf, zielt aber abweichend auf eine Flächenausweisung des gesamten Uferbereichs als »Öffentliche Verkehrsfläche/Hafen« ab. Möglicherweise ist dies ein weiteres Indiz für die Auflösung des in den 80er Jahren herbeigeführten Kompromisses zwischen Hafenverwaltung und Stadtplanung. Es bleibt zu hoffen, daß hierdurch die zügige Umsetzung des inhaltlich ja nicht strittigen Revitalisierungsprojektes in diesem exponierten, in den vergangenen Jahrzehnten jedoch stark vernachlässigten Uferbereich nicht verzögert wird.

Bereits in vollem Gange ist die Umstrukturierung des Rathausplatzes vom Verkehrsknoten zum Fußgängerbereich entsprechend dem 1987 beschlossenen Verkehrsplan für das Zentrum von Oslo. Auch dies wurde möglich, nachdem die E18 in diesem Bereich im Tunnel geführt wird. Die fjordseitigen Fahrspuren auf dem Rathausplatz wurden mittlerweile entfernt und durch eine fußgängerfreundliche Platzgestaltung ersetzt. In den Sommermonaten zeigt sich in diesem Bereich ein lebendiges touristisches Treiben; Anziehungspunkte sind neben den Fjordschiffen auch einige Museumschiffe sowie der Verkauf von Frischfisch direkt vom Kutter. Die weitere Verkehrsberuhigung in diesem Bereich ist die wesentliche Voraussetzung dafür, daß der Rathausplatz seine Scharnierfunktion zwischen der Stadt und dem Fjord, aber auch zwischen der alten City und dem neuen Stadtteil Aker Brygge, in vollem Umfang erfüllen kann. Eine weitere Aufwertung des gesamten Bereiches ist im übrigen mit der geplanten Verlegung einer Straßenbahnlinie über den Rathausplatz zu erwarten.

Ein beeindruckendes Einzelbeispiel für den Funktionswandel von hafenorientierten Gebäuden stellt der gewaltige Speicher an der Bjørvika (»Oslo Havelager«) dar. Dieser Speicher aus dem Jahr 1916 gilt als Monument für die große Phase der Seefahrt während und nach dem ersten Weltkrieg; mit 32 000 qm Fläche war er damals eines der größten Gebäude Europas.<sup>14</sup> Da derartige konventionelle Speicher im Containerzeitalter nicht mehr in ihrer ursprünglichen Funktion benötigt werden, wurde das Gebäude in den Jahren 1982/83 gründlich zu einem Bürohaus umgebaut.

Zu den bislang nicht realisierten Projekten entlang der Uferfront gehört ein »Norwegisches Meereszentrum« mit Aquarium, wie es auch von nordamerikanischen Re-

<sup>14</sup> P. H. Engh / A. Gunnarsjaa, Oslo. En arkitekturguide, Oslo 1984, S. 65.

vitalisierungsprojekten an der »Waterfront« bekannt ist. Im Gespräch waren sowohl ein Standort auf Tjuvholmen in direkter Nachbarschaft von Aker Brygge sowie im Bereich Vippetangen südlich der Festung Akershus. Bedauerlicherweise scheiterte im Jahr 1988 eine unterschriftsreife Vereinbarung (private-public-partnership), durch die Aker Eiendom Baurechte auf Tjuvholmen bekommen hätte und im Gegenzug sowohl die Herrichtung von Hafenersatzflächen als auch den Bau eines Aquariums im Bereich Vippetangen finanziert hätte. Hier hatte sich die Hafenverwaltung verhandlungsbereit gezeigt, während der Stadtrat die Reduzierung der Hafenerflächen auf Tjuvholmen ablehnte.<sup>15</sup>

## 6. Bilanz

Die Stadt Oslo stellt ein interessantes Beispiel für die Vielfalt der Umstrukturierungs- und Umnutzungsprozesse in alten Hafenbereichen dar. In den 80er Jahren wurde Oslo zum häufig zitierten Beispiel eines diskursiven und konsensorientierten Planungsprozesses, in dem in intensiven Verhandlungen zwischen der Stadtplanung und der Hafenverwaltung ein für beide Seiten tragfähiges Entwicklungskonzept für die zentralen Uferbereiche ausgearbeitet wurde. Durch die Festlegungen des Teil-Flächennutzungsplanes »Oslos sentrale sjøside« wurden wichtige Bereiche der innenstadtnahen Uferfront Oslos für nicht-hafenorientierte Nutzungen geöffnet. Es ist als nach wie vor beeindruckendes Ergebnis der in Oslo praktizierten Verhandlungsplanung hervorzuheben, daß die Hafenverwaltung in ihrem Hafenerwicklungsplan für die Jahre 1986–2000 offiziell auf die weitere hafenerwirtschaftliche Nutzung innenstadtnaher Hafenanlagen verzichtete.<sup>16</sup>

In den letzten Jahren ist allerdings auch in Oslo der klassische Interessengegensatz zwischen Stadt- und Hafenerwicklung wieder deutlicher geworden. In diesem Zusammenhang soll betont werden, daß das Recht der Hafenverwaltung, ihre Anlagen entsprechend den heutigen Erfordernissen des Containertransports zu modernisieren und zu erweitern, hier nicht in Frage gestellt wird; die volkswirtschaftliche und beschäftigungspolitische Bedeutung von Hafen und Hafenerwirtschaft ist unbestritten. Bedauerlich ist jedoch, daß in den letzten Jahren eine Aufweichung der in den 80er Jahren gefundenen Kompromisse über das »wo« und »wie« zu beobachten ist und daraus zu schließen ist, daß die Konkurrenz um die Verfügungsgewalt über die Flächen an der Uferfront nicht ausgeräumt ist. Auch in Oslo wird das aus anderen Hafenstädten bekannte Handlungsmuster der Hafenerverwaltungen bestätigt, nicht freiwillig auf Hafengebiete zu verzichten, wie in aller Deutlichkeit ein Zitat aus dem Jahresbericht

<sup>15</sup> IN'BY Institutt for byutvikling a. s., Offentlig og privat finansieringssamarbeid ved byutvikling, Oslo 1991.

<sup>16</sup> Oslo havnevesen, Oslo Havn – Revidert havneplan 1986–2000, Oslo 1986.

der Hafenerverwaltung Oslo für das Jahr 1989 zeigt: »The harbour area is for port users only. When lost, port land is impossible to reclaim when first developed to other activities«.<sup>17</sup>

Was die Realisierung der großzügigen Uferfront-Planungen betrifft, so zeigt das Beispiel Oslo in aller Deutlichkeit auch die Abhängigkeit der Stadtplanung von der wirtschaftlichen Konjunktur und leistungsfähigen »Developern«. Im Falle Oslo hat Aker Eiendom die Möglichkeiten eines potenten Investors gezeigt, im Einklang mit der Stadtplanung eine wichtige Schrittmacherfunktion zu übernehmen. Auf der anderen Seite zeigen die nicht oder noch nicht realisierten, teilweise sehr ehrgeizigen Projekte in anderen Bereichen der Uferfront einmal mehr, daß auch sie im Falle einer Rezession schnell zum Scheitern verurteilt sind und die Stadtplanung kaum über Möglichkeiten verfügt, ins Stocken geratene Projekte mit eigener Kraft voranzubringen.

Ein außerordentlich wichtiges Element bei der Revitalisierung und Öffnung hafenernaher Bereiche stellt in Oslo die Verlegung des Kraftfahrzeugverkehrs dar. In vielen Hafenstädten wurden – wie in Oslo – entlang des Ufers, zum Teil auf ehemaligen Kaianlagen, Durchgangsstraßen oder sogenannte City-Tangenten angelegt, wodurch besonders undurchlässige Barrieren zwischen Stadt und Wasser entstanden. In Oslo wurde das Problem durch den Bau des Straßentunnels für die E18 (Fjellinien), dem eine langjährige politische Auseinandersetzung um die Linienführung vorausgegangen war, insofern optimal gelöst, als die Uferbereiche zumindest in der Pipervika jetzt vom Durchgangsverkehr befreit sind.

In aller Deutlichkeit demonstriert das Beispiel Oslo die Potentiale, die stadtentwicklungspolitisch in alten Hafenbereichen und ufernahen Industrie- und Verkehrsflächen liegen. In diesem Sinne wurden in Oslo wesentliche Ansätze realisiert, die Stadt wieder zum Wasser zu öffnen und zumindest in einigen strategisch wichtigen Bereichen die früheren Barrieren zwischen Stadt und Wasser zu durchbrechen. Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, daß es sich hierbei nicht um einen stadtplanerischen Selbstzweck handelt, sondern daß der öffentliche Zugang zum Wasser gerade für Hafenstädte einen wichtigen Pluspunkt darstellt, wodurch diese Städte für ihre Bewohner, für Touristen und ansiedlungsinteressierte Firmen gleichermaßen an Attraktivität gewinnen.

<sup>17</sup> Oslo Port Authority, Report and Account 1989, Summary, S. 7.

Jürgen Lafrenz

## Spekulationen zur Speicherstadt in Hamburg in Vergangenheit und Gegenwart

### 1. Problemstellung

Die »Speicherstadt« im Hafen von Hamburg ist der größte Lagerhauskomplex der Welt. In der wilhelminischen Ära führten wirtschaftliche Spekulationen dazu, den mächtigen Speicherkomplex für den expandierenden Hafen zu schaffen, in der postindustriellen Ära intendieren solche, ihn der Hafennutzung wieder zu entziehen. Im Wechselbad der Geschichte unterscheidet sich die Speicherstadt dabei sowohl in ihrer gründerzeitlichen Entstehung wie in ihrem gegenwärtigen Veränderungsdruck von solchen Hafenbereichen, die aktuellen Prozessen einer Revitalisierung zugeführt wurden oder werden.<sup>1</sup>

1. Die Speicherstadt wurde nach der Gründung des Deutschen Reiches im Rahmen des Zollanschlusses der Hansestadt für einen Freihafen der aufstrebenden Handelsmetropole nicht etwa unter Ausweiten des Hafenlandraumes auf unverbautem Gelände errichtet, sondern ist das Ergebnis eines gewaltigen Eingriffes in eine gewachsene Stadtstruktur im Hafensiedlungsraum, indem ein frühneuzeitliches Mischnutzungsquartier kurzfristig aufgegeben wurde.<sup>2</sup>
2. Die Speicherstadt wurde, als in postindustrieller Zeit der innere Hafen in Hamburg infolge logistischer und technologischer Fortschritte ansonsten einen Niedergang erfuhr, am Nordufer der Elbe als »Insel« etablierter Lagernutzung mit Einschränkungen behauptet, wenn auch seitdem von staatlicher Seite ein Verdacht des Fazilitätsverlustes laut und die Idee der Inanspruchnahme der Speicher für neue Funktionen vorgetragen wurde, die über leistungskräftige Investoren gewinnträchtiger wären als eine kostengünstige Vermietung für die bisherigen Lageraktivitäten.

<sup>1</sup> Zur Problematik der Hafenrandzonen s. B. S. Hoyle / D. A. Pinder / M. S. Husain, *Revitalizing the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment*, London / New York 1988, darin bes. Part I, S. 1–64; R. *Bruttomesso* (Hrsg.), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venedig 1993, darin bes. Introduction, S. 10–35.

<sup>2</sup> K. Maak, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Eine Stadt an Stelle der Stadt*, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 7, Hamburg 1985; *dies.*, *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. – Eine Stadt an Stelle der Stadt*, in: J. Ellermeyer / R. Postel (Hrsg.), *Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt*, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 8, Hamburg 1986, S. 115–126; D. Schubert / H. Harms, *Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Stadtgeschichte – Gegenwart – Zukunft – Das Beispiel Hamburg*, Hamburg 1993.

Die Aufbruchepoche der Hochgründerzeit hatte noch kein inniges Bewußtsein für die Anmutungsqualitäten vorindustrieller Ensembles entwickelt und konnte ohne Rücksicht auf die Gestalt ein solches Viertel abreißen. Die gegenwärtige Epoche der Besinnung auf ein städtebauliches Erbe hingegen bezieht ihrerseits sogar gründerzeitliche Bauten einer Denkmalpflege ein und wertet die Speicherstadt als ein Ensemble von großer Eindruckskraft, das einen tradierten Warenumschatz noch in der Gegenwart residual erlebbar macht.<sup>3</sup>

Die Speicherstadt ist aus ökonomischen Überlegungen heraus entstanden und wird auch zur Zeit in weiten Kreisen unter solchen Gesichtspunkten betrachtet. In Hamburg war die Stadtentwicklung im Industriezeitalter primär durch Anforderungsdruck der städtischen Wirtschaft motiviert. Unter Zielkonflikten aufkommender neuer ökonomischer und technologischer Determinanten zeigte sich das Bestreben, mittels Gewinnmaximierung des privaten und staatlichen Sektors, sich attraktive Standorte anzueignen und die jeweiligen Nutzer zu verlagern.

Der Zwiespalt künftiger Entwicklung der zum Denkmal »herangereiften« Speicherstadt bedeutet zwar nicht ihren Abbruch. Die gegenwärtige Wertschätzung, verstärkt durch ihre nahe Lage zur City, steht aber im Spannungsfeld zur Rentabilität künftiger Nutzungsarten.

1. Eine Erhaltung der Speicherstadt, welche durch die technisch überkommene Lagerhaltung dem Beschauer zu gewährleisten wäre, wurde durch ein Begehren von Teilen der Öffentlichkeit vorgetragen, dürfte aber auf Dauer für die Stadt kaum nachweisbar einträglich sein.
2. Eine Umnutzung der Speicherstadt, die einzufordernde Eingriffe in die Bausubstanz ergeben würde, mit der sich aber die Wirtschaftlichkeit erhöhen ließe, dürfte sich trotz möglicher Umbauten unter der nostalgischen Grundstimmung von Teilen nachfragender Bevölkerung attraktiv vermarkten lassen.

Die Speicherstadt ist das Ergebnis einer Anpassungsplanung unter radikaler Gesetzgebung des Liberalismus, in der das Bauen den Prinzipien der Adaptation folgte, während eine gegenwärtige Stadtentwicklungsplanung die Relationen von Form und Funktion unter Integration mannigfaltiger gesellschaftlicher Intentionen zu lösen hat.

Im folgenden wird den Zielsetzungen und Realisierungsstrategien der gründerzeitlichen Errichtung und der postindustriellen Umnutzung der Speicherstadt unter Be-

<sup>3</sup> Für den zeitbedingten Wandel der Einschätzung des baulichen Erbes s. J. Lafrenz, *Bewertungszyklen der vorindustriellen Stadtgestalt im Industriezeitalter*, in: *Die alte Stadt* 16 (1989) S. 39–57. Die Bewertung der vorindustriellen Stadtgestalt erfuhr einen zweifachen Zyklus im Industriezeitalter, der jeweils mit einer Periode der Überwindung einsetzte und in eine Periode der Aneignung umschlug. Der Übergang von einem Zyklus in den anderen erfolgte um 1957, die inneren Tendenzwenden sind um 1900 und um 1970 zu datieren. Die Bauten der Gründerzeit rückten erst in der zweiten Aneignungsphase in das Interesse ihrer Erhaltung.



rücksichtigung des jeweils zeitgängigen Planungsverständnisses nachgegangen, wobei sich ein Vergleich einstellen wird.

## 2. Spekulationen zur Gründung der Speicherstadt

### 2.1 Der Zollanschluß als Auslöser für die Spekulationen um die Speicherstadt

Das wirtschaftliche Wachstum von Hamburg war seit dem Mittelalter mit dem zollfreien Zugang zum Hafen und zur Stadt verbunden. Der Anfang des 19. Jahrhunderts brachte den Übergang vom Passierzoll zum Gebietszoll, so daß nur bei Eingang der Ware in ein Zollgebiet bezahlt wurde. Die Zollvereinigung im Norddeutschen Bund von 1867 ließ die verstärkten Bereiche von Hamburg zusammen mit Altona und Teilen von Wandsbek außen vor, doch der Herstellung der nationalen Einheit folgte das Bestreben, die wirtschaftliche Einheit im Deutschen Reich zu schaffen. Die im traditionellen Selbstverständnis von der Kaufmannschaft geprägte Hansestadt lenkte in diplomatischem Spiel mit Bismarck 1881 in einer Vereinbarung über die Bedingungen des Anschlusses von Hamburg an das Reichszollgebiet ein.<sup>4</sup> Das ausgehandelte Zugeständnis war ein verkleinerter Freihafenbezirk von 16 km<sup>2</sup>, der im Stromspaltungsgebiet der Elbe zu installieren war. Die definitive Begrenzung des weitgefaßten Gebietes, insbesondere gegen die Innenstadt, wurde der städtischen Planung überlassen. Für den Aufbau des funktionsfähigen Freihafens blieb eine Frist von knapp 7½ Jahren, um Pläne und darüber hinaus eine erste erforderliche Infrastruktur zu erstellen, deren Eingriffe weit über den Bau der Speicher hinausgingen.

### 2.2 Spekulationen zum Standort der Speicherstadt

Die Umsetzung der Vereinbarung über den Freihafen war von der Planung und dem Abbruch bis zu dem Bau und dem Betrieb städtischer Regie unterworfen. Es wurde dafür als traditionsreiches Instrument eine »gemischte Commission« aus fünf Senatsmitgliedern und zehn Mitgliedern der Bürgerschaft eingesetzt, die schließlich wesentlichen Anteil am konfliktfreien und termingerechten Verlauf der Einrichtung des Freihafens haben sollte.<sup>5</sup>

Die Kommission setzte 1882 mit detaillierten Voruntersuchungen für die umfang-

reichen Baumaßnahmen, darunter zur Speicheranlage, ein, wozu Gutachten zum künftigen Raumbedarf für Waren im Freihafen zählten.<sup>6</sup>

Die Entscheidung für den Standort der Speicherstadt dauerte fast zwei Jahre, bis sich Senat und Bürgerschaft schließlich einigten. Die sämtlichen von der Kommission betriebenen Pläne faßten das Terrain von Kehr wieder und Wandrahm ins Auge, zwei Elbinseln, die im 17. Jahrhundert mit den Fortifikationen der Innenstadt einbezogen und allmählich dicht besiedelt worden waren.

Eine Mehrheit der Kommission folgte letztlich dem modifizierten Projekt XIIc, mit einem Zollkanal für den freien Verkehr zwischen Unter- und Oberelbe und dazu südlich den Speicherbauten, die sich zunächst nur auf den Kehr wieder erstrecken sollten, allerdings im Falle weiterer Nachfrage auf den Wandrahm auszudehnen wären. Die Standortwahl fiel mit Rücksicht auf kurze Wege zur Börse und zu den Handelshäusern in der Innenstadt, sowie zu den südlich angrenzenden modernen Hafenbecken, Sandtor- und Grasbrookhafen. Der Standort war in der Kaufmannschaft immerhin umstritten. Einige Widersacher hatten Bedenken in Hinblick auf die starken Eingriffe in die hafennahe Bebauung. Die Argumente waren weniger soziale Einwände, denn mehr Mutmaßungen, daß der Ausschluß eines großen Stadtquartiers aus dem Zollinland schweren wirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen würde, womit sie auf Dauer nicht recht hatten.<sup>7</sup>

Für die Entwicklung von Hamburg, seines Hafens und seiner Innenstadt, brachte der Zollanschluß einen über Erwarten entscheidenden Impuls. Der Erfolg war so groß, daß die Speicherstadt über einen 1888 abzuschließenden Komplex hinaus in drei folgenden Bauphasen bis ins 20. Jahrhundert hinein auf den Wandrahm ausgeweitet wurde, wozu die Zollgrenze mehrfach nach außen verlegt worden ist (vgl. Abb. 1).

### 2.3 Grunderwerb und Aufgabe eines Stadtquartiers für die Speicherbauten

Der Stadtplanung vor der Jahrhundertwende galt es unter der Maxime des Liberalismus die wirtschaftlichen Ziele durchzusetzen. Hamburg kaufte über die Finanzdeputation sämtliche Grundstücke im Planungsraum auf. Die Rechtsgrundlage zur Enteignung gab ein Expropriationsgesetz von 1883 zur Ausführung des Zollanschlusses, das sein Vorbild im Wiederaufbau in der Innenstadt nach dem Großen Brand von

<sup>4</sup> T. Hansen, Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Deutschlands im 19. Jahrhundert, Hamburg 1913; M. O. Hübner, Der Zollanschluß Hamburgs vom 15. Oktober 1888, Hamburg 1925; Speicherstadt Hamburg e.V. (Hrsg.), 100 Jahre – Zollanschluß – Freihafen Hamburg – Speicherstadt Hamburg, Hamburg 1988.

<sup>5</sup> R. S. MacElwee, Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik. Eine Studie der heutigen Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Ideen, die zu ihnen geführt haben, Hamburg 1917; B. Meyer-Marwitz, Hamburgs Weg zum Welthafen, Hamburg 1960.

<sup>6</sup> Kommissionsberichte, in: K. Maak (s. A 2), S. 190; H. Eberstein (Hrsg.), Hamburgs Anschluß an das Deutsche Zollgebiet. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, 2 Bde., Hamburg 1882; W. Emmerich, Der Freihafen, Hamburg 1960.

<sup>7</sup> H. K. Stein, Interessenkonflikte zwischen Großkaufleuten, Handelskammer und Senat in der Frage des Zollanschlusses Hamburgs an das Deutsche Reich 1866–1881, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978), S. 55–89.

HAMBURG: Entstehung der Speicherstadt und die Verlegung der Zollgrenzen

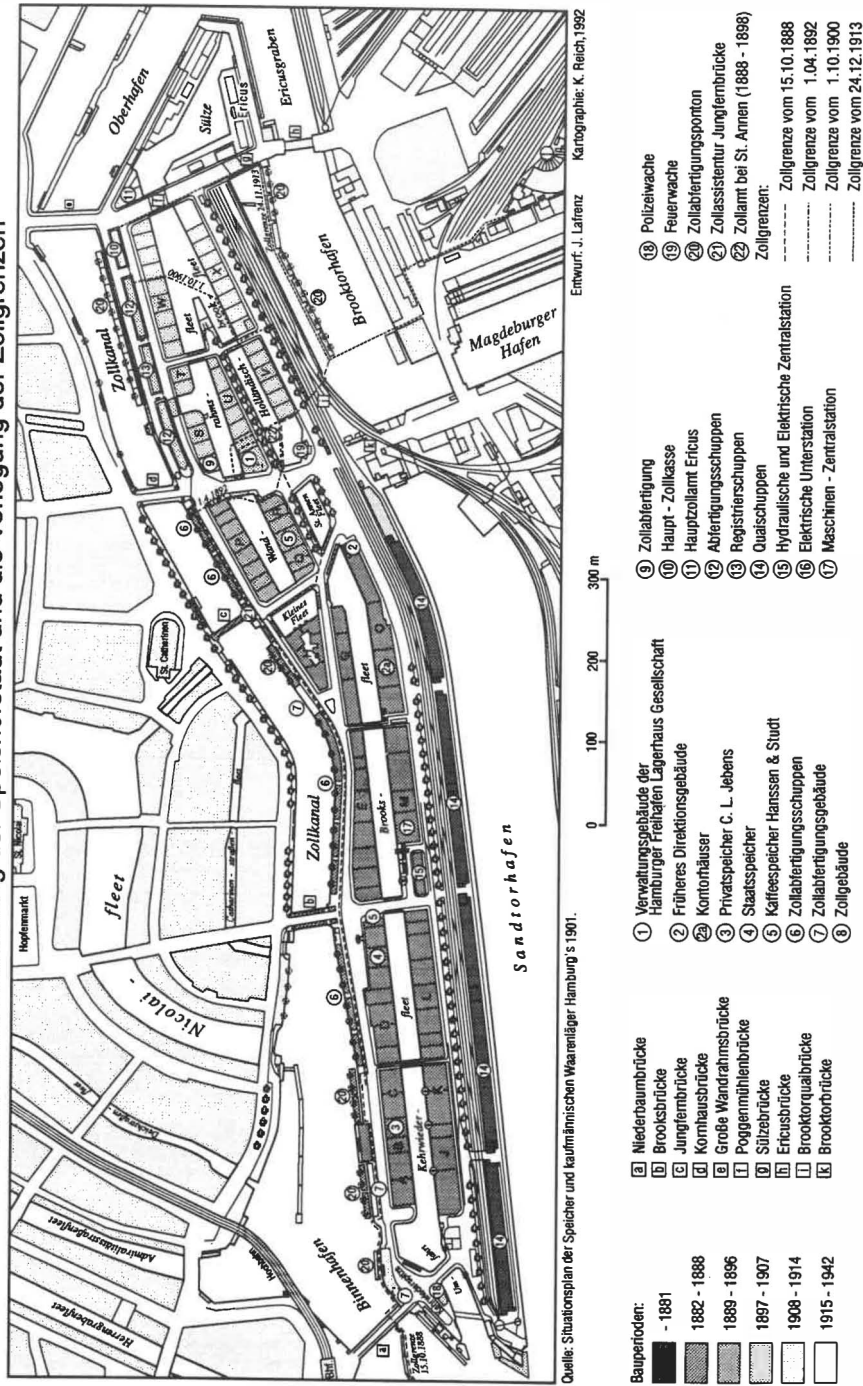


Abb. 1: Die Entstehung der Speicherstadt und die Verlegung der Zollgrenzen.

1842 hatte.<sup>8</sup> Die Festlegung der den Exproprianten zu gewährenden Entschädigung wurde den ordentlichen Gerichten entzogen und einem eigenen Schiedsgericht übertragen, um eine erhöhte Belastung des Staatshaushaltes zu vermeiden.

Während der einzelnen Bauphasen der Speicherstadt wurden 930 Grundstücke aufgegeben und 1884 Häuser abgerissen. Der Erwerb der Parzellen verlief zügig. Sie wurden zu etwa gleichen Teilen freihändig angekauft oder im Schnellverfahren enteignet. Die Grundeigentümer bekamen von der Stadt angemessene Entschädigungen.

Die stärker Betroffenen waren die kleinen selbständigen Gewerbetreibenden, deren wirtschaftliches Bezugsfeld in der näheren Umgebung zerstört wurde. Die Verantwortlichen versuchten für diese Gruppe immerhin über einen Fragebogen, die negativen Auswirkungen zu erfassen und durch Entschädigungen aufzufangen.

Die etwa 24000 Bewohner wurden ohne Ersatzwohnraum vom Senat »dislogiert« und ihre Unterbringung blieb dem Markt überlassen. Senat und Bürgerschaft kamen zu der Überzeugung, daß ein staatsseitiges Eingreifen nicht erforderlich wäre, vielmehr bei dem vorhandenen starken Angebot neu erbauter Wohnungen, alles der Privatinitiative überlassen zu können. Die zum Auszug genötigten Bewohner fanden ein Unterkommen teils in der südlichen Innenstadt, wo sie leerstehende Wohnungen übernahmen oder andere Bewohner verdrängten, teils zogen sie in entfernter gelegene Stadtteile mit billigen Mieten. Die gigantische Umstrukturierung betraf vielfach auch die Arbeitsverhältnisse der vertriebenen Bewohner. Waren früher die Betriebe nahe den Wohnstätten, vielfach im Hafen, gelegen, so mußten sie nunmehr teilweise weite Wege zurücklegen.

Die historische Topographie des im 17. und 18. Jahrhundert bebauten Gebietes auf Kehr wieder und Wandrahm wurde aufgegeben, auch geschahen für den Zollkanal und eine angrenzende nördliche Hafenrandstraße weitere Einbrüche.<sup>9</sup> Die zum Abbruch bestimmten Viertel zeitigten auf dem Kehr wieder eine relativ bescheidene, dem Wandrahm eine mehr wohlhabende Bebauung, die in ihrer gesamten Wirkung durch klare Baufluchten, wechselnde Gebäudehöhen und gegensätzliche Dachrichtungen deutliche Anmutungsqualitäten auswies. Ein aufkeimender Denkmalgedanke erreichte zeitgemäß nur vorrangige Repräsentativbauten, so daß sich in Hinblick auf den Abbruch auf Kehr wieder und Wandrahm keine ernst zu nehmenden Stimmen be-

<sup>8</sup> J. Faulwasser, Der große Brand und der Wiederaufbau von Hamburg, Hamburg 1892, Unveränderter Nachdruck Hamburg 1978; F. Schumacher, Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand, ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaus, Berlin 1920, Berlin <sup>2</sup>1969; H. Speckter, Der Wiederaufbau Hamburgs nach dem Großen Brand von 1842. Vorbild und Mahnung für die heutige Zeit, Hamburg 1952; E. Jung-Köhler, Verlust und Chance. Hamburg 1842. Stadtmodernisierung beim Wiederaufbau nach dem Großen Brand, Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte 37, Hamburg 1991.

<sup>9</sup> W. Melhop, Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1880-1895, Hamburg 1895; ders., Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1895-1920, 2 Bde., Hamburg 1923/25.

züglich der Stadtgestalt zu Wort meldeten. Es war lediglich im Sinne des Historismus, daß künstlerische Darstellungen die damals untergehenden Stadtquartiere einstiger wirtschaftlicher Blüte dokumentierten.<sup>10</sup>

#### 2.4 Bau der Speicherstadt

Der Oberingenieur der Baudeputation, Franz Andreas Meyer (1837–1901) war der entscheidende Planer der Speicherstadt.<sup>11</sup> Die übergeordnete Planung der Infrastruktur betraf die Speicher, ihre umfangreiche Erschließung für den land- und wasserseitigen Verkehr sowie die eigenständige Versorgung durch zentrale Wärme- und Kraftstationen.<sup>12</sup>

Das freigelegte Gelände wurde anstelle alter Fleete von befahrbaren Kanälen durchzogen, so daß alle Speicher durch Schuten zu bedienen waren. Das direkte Anlegen von Seeschiffen blieb von vornherein außer Betracht, da deren Waren meist erst nach Sortieren an Bord oder in Kaischuppen zu den Bestimmungsorten zu kommen hätten.

Es wurden zunächst reine Lagerhäuser geplant, auf Wunsch der Kaufmannschaft auch Kontore in der Speicherstadt einbezogen, später sogar wenige reine Kontorbauten geschaffen. Die geschlossenen Fronten der bis zu 28 m tiefen Speicher wurden in »Blöcke« und diese wieder in »Häuser« unterteilt.<sup>13</sup> Die Bauten besitzen einen Keller, ein Erdgeschoß (den »Raum«) und 5–6 Böden. Die Keller sind nicht so hoch, daß sie jeder großen Sturmflut standhalten. Die auf Pfahlgründungen errichteten Speichergebäude besitzen eine von der gemauerten Außenhaut unabhängige Innenkonstruktion aus Eisen- oder Holzstützen, auch sind sie durch Brandmauern in relativ kleine Einheiten von maximal 400 m<sup>2</sup> Fläche untergliedert. Sie haben durch die Baustoffe und durch die Ausgleichswirkung ihrer massiven Wände gute thermische und hydrodynamische Eigenschaften zur Lagerung empfindlicher Waren.

Nördlich der Speicher wurde an der Südseite zum Zollkanal eine Reihe von Abfertigungsschuppen zur Überwachung der Kaianlagen errichtet. Ein hoch an den Wänden

<sup>10</sup> J. H. Strumper & Co., Vor dem Zollanschluß. Ansichten aus den zum Abbruch bestimmten Stadtteilen, Hamburg 1883; *dies.*, Vor dem Zollanschluß. Ansichten aus den zum Abbruch bestimmten Stadtteilen, 2. Serie, Hamburg 1884; G. Koppmann, Ansichten aus dem niederzulegenden Stadtteil, Hamburg 1883; *ders.*, Ansichten aus dem niederzulegenden Stadtteil, Hamburg 1884.

<sup>11</sup> F. Sperber, Franz Andreas Meyer in seiner hamburgische Thätigkeit, in: Der Lotse. Hamburgische Wochenschrift für deutsche Kultur I, 2, 1900/01, S. 313–332.

<sup>12</sup> A. Kludas / D. Maass / S. Sabisch, Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart, Hamburg 1988, bes. S. 20–52; A.-M. Thede-Ottowell, Hamburg vom Alsterhafen zur Welthafenstadt, Hamburg 1988, bes. S. 184–209; D. Maass, Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840–1910. Entscheidung und Verwirklichung, Hamburg 1990, bes. S. 85–143.

<sup>13</sup> Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg (Hrsg.), Hamburg und seine Bauten unter besonderer Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbeck, Hamburg 1890; *ders.*, Hamburg und seine Bauten, unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbeck 1914, 2 Bde., Hamburg 1914, bes. Bd. 2, S. 76–84.

zum Wasser hin gelegener Patrouillengang diente entlang der gesamten Schuppenreihe der Grenzaufsicht, die im Schatten überstehender Dächer ungesehen blieb, zur Kontrolle über den während der Nacht erleuchteten Kanal.

Die Speicherstadt wurde durch eine aufwendige Architektur unter Verwendung von Backstein geprägt. Der zuerst erbaute Westteil ist einheitlicher, überwiegend in neugotischem Stil gestaltet, während die zwischen 1888 und bis etwa 1912 fertiggestellten Bauten des zweiten und dritten Bauabschnitts eine stärkere Formenvielfalt zeigen.

Die gesamte Anlage der Speicherstadt rief mit der Begrenzung durch Zollkanal, den hinüberführenden Brücken mit historisierenden Torbauten, den wehrhaften Abfertigungsbauten sowie den dahinter hochragenden Speichern mit Söllern, Zinnen und Türmen von seiten der Altstadt hervor den Eindruck einer mittelalterlichen Stadtanlage. Ein optisches Auseinanderbrechen dorthin wurde durch aufwendig gestaltete Brücken sowie geschlossene Straßenfronten vis-a-vis der Speicherstadt vermieden. Die Staatstechniker hatten nicht nur moderne Nutzbauten geschaffen, sondern auch ein gestalterisches Ensemble von dichtester Aussage, mit der Wirkung, den Anspruch des dauerhaft zugesicherten Freihafens als bürgerliches Selbstbewußtsein der Hansestadt zu visualisieren.<sup>14</sup>

#### 2.5 Der Bau der Speicherstadt als Katalysator der Segregation der Flächennutzungen

Der Zollanschluß war nicht nur Impuls der wirtschaftlichen Entwicklung, er forcierte auch die funktionale Segregation mehr als sie anderswo ansetzte.

Im alt-hamburgischen »Bürgerhaus« waren traditionell Wohnen und Arbeiten durchweg in ein und demselben Gebäude in Symbiose vereinigt gewesen, doch schon vor dem 19. Jahrhundert gab es bei großen Handelshäusern gesonderte Speicher, bevor die Separation durch den Bau der Hafenspeicher eine neue Dimension annahm.

Bis zum Zollanschluß existierten in Hamburg 644 Speicher und speicherähnliche Anlagen mit insgesamt 494 000 m<sup>2</sup> Lagerfläche, besonders über die Innenstadt verteilt.<sup>15</sup> Die größte Anzahl wurde aufgrund der neuen Zollgrenzen und wegen Abriß durch Neubauten ersetzt. In der Speicherstadt sollten sich nach ihrer völligen Fertigstellung etwa 80% der vor dem Zollanschluß in ganz Hamburg zur Verfügung stehenden Speicherfläche konzentrieren.

Die Stelle aufgelassener Warenspeicher nahmen seit 1885 oft die sogenannten Kontorhäuser ein, die ähnlich den modernen Lagerbauten in kleinen Einheiten unterver-

<sup>14</sup> R. Fischer / A. Griem, Kaufmannsträume. Die Hamburger Speicherstadt, Heidelberg 1982; H. Meyer-Veden / M. Sack, Die Hamburger Speicherstadt, Hamburg 1989.

<sup>15</sup> A. Burmester (Hrsg.), Situations-Plan der Speicher und kaufmännischen Warenlager Hamburg's im Maasstabe 1:1000, Hamburg 1882; *ders.*, Die großen Hamburger Speicherbauten Hamburg's und Altona's. Eine Sammlung von Ansichten, Grundrissen und Schnitten, Hamburg 1890.

mietet wurden.<sup>16</sup> Der Bedarf an Büroflächen führte beim weiteren Ausbau der Speicherstadt allerdings dazu, daß auch dort einige Blöcke für Kontore eingerichtet wurden.

### 2.6 Eigentümer und Nutzer der Speicherstadt

Eine wichtige Entscheidung, die von der Kommission vorbereitet wurde, betraf den Verkauf und die Verwertung des vom Staat baureif zu stellenden Baugrundes im Freihafen. Der Staat hatte sich für die Belange des Hafens zur Ausgleiche individueller Kapitalinteressen den Eingriff »als eine im Dienste der Allgemeinheit zu erfüllende Aufgabe vorbehalten«. Die Intention der staatlichen Intervention war es, die Immobilien im Hafbereich einem reinen Verfügungsrecht vorzuenthalten.<sup>17</sup>

Für das Betreiben der Speicher wurde 1885 von der Norddeutschen Bank und der Hansestadt die privat-staatliche Hamburger Freihafen- und Lagerhaus-Gesellschaft AG (HFLG) gegründet. Dieser den kaufmännischen Bedürfnissen nahestehenden Aktiengesellschaft wurde von der Stadt das pachtweise langfristig überlassene Terrain baufertig mit entsprechender Infrastruktur übergeben, während sie selbst den Bau der Speicher finanzierte. Es wurde vereinbart, daß die Aktionäre und der Staat im Verhältnis 3:5 an dem Nettogewinn des Unternehmens teilhaben sollten. Der Staat behielt sich das Recht vor, sämtliche Aktien zu einem vertraglich bestimmten Satz nach einer gewissen Zeit zu erwerben. Die HFLG (später HHLA)<sup>18</sup> ging schließlich 1927 unter dem Vorkaufsrecht aus Privatbesitz in das alleinige Eigentum der Stadt über.

Mit der Gründung der HFLG wurde die Ausbreitung der staatlichen Einflußnahme auf einen bis dahin noch rein privat betriebenen Geschäftsbereich eingeleitet. Die Kaufleute waren weder willens, noch finanziell in der Lage, einen Komplex wie die Speicherstadt zu bebauen, »da es den Interessen der Reflectanten mehr« entsprach,

»die erforderlichen Localitäten nach dem jeweiligen Bedarf ... zu miethen.« Es waren Investitionen in Gebäude dem Handelskapital nicht produktiv und bildeten einen Abzug von Profit. Der historische Ausweg war die Arbeitsteilung, indem die Lagerung von Spezialisten übernommen wurde, die nicht direkt im Handel tätig waren.

Die HFLG betrieb nur in wenigen Blöcken ein eigenes Lagergeschäft, während sie den größten Teil der Lagerräume nach dem vom Hamburger Senat genehmigten Tarif an Kaufleute und insbesondere an Quartiersleute vermietete.<sup>19</sup> Die letzteren bewirtschafteten die Böden als Treuhänder der Kaufleute, in deren Auftrag sie einkommende Waren auf Qualität und Quantität kontrollieren, sie sachgerecht einlagern sowie gegebenenfalls bearbeiten. Die Unterbringung der Waren durch die Quartiersleute war insofern rentabler als unter ihrer Flexibilität die Räumlichkeiten so fast ständig genutzt werden konnten. Die wichtigsten Güter zur Lagerung oder Bearbeitung waren Kolonialwaren.

### 3. Gestalteinbrüche der Speicherstadt 1943–1967

Die Speicherstadt wurde durch Bombentreffer in Luftangriffen, besonders im Juli 1944, in Teilen zerstört, am schwersten der westliche Bereich, wo zwei Speicher ganz verlorengingen. Es waren 1945 nur etwa 45% Lagerflächen verwendbar. Der Wiederaufbau im Hafen war zuerst für den Umschlag der Seeschiffe an den Kais vordringlich, während in der Speicherstadt nur kleinere Reparaturen an leicht beschädigten Gebäuden durchgeführt wurden, um einige verlorene Lagerflächen wieder nutzbar zu machen. Die Speicher wurden dabei zum Teil in vereinfachten Formen hergestellt.

Ein intensiver Neuaufbau wurde seit den 50er Jahren angegangen. Die Voruntersuchungen ergaben, daß sich die Warenstruktur und die Lagermethoden sowie das Verkehrsverhalten nicht wesentlich geändert hatten, die Lagergüter noch meistens mit den Hafenschuten an- und vorwiegend mit Straßenfahrzeugen ausgeliefert wurden. Die einzige Neuerung bestand darin, die hydraulischen Winden durch elektrische Winden zu ersetzen.

Der Neuaufbau ging in recht unterschiedlicher Weise auf das Bauensemble der Speicherstadt ein. Die Fläche an der Kehrwiederspitze wurde mit Neubauten eines Zollamtes sowie der Arbeitseinstellungsstelle besetzt, die nicht einmal dimensional einen adäquaten Ersatz für die zerstörten westlichen Speicherblöcke boten. Die neuen Speicher fügten sich in bezug auf die Lage und den Maßstab den alten Bauten ein, auch ordneten sie sich durch Wahl des Backsteins dem roten Farbton unter. Die horizontalen und vertikalen Strukturen der überkommenen Lochfassaden wurden selten angemessen nachvollzogen, sondern entweder auf schießschartenähnliche Öffnungen verengt oder in durchfensterte Rasterfronten aufgelöst.

<sup>19</sup> Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Vereins Hamburgischer Quartiersleute von 1886 e.V., Hamburg 1986.

<sup>16</sup> W. Melhop, Alt-Hamburgische Bauweise. Kurze geschichtliche Entwicklung der Baustile in Hamburg dargestellt am Profanbau bis zum Wiedererstehen der Stadt nach dem großen Brande von 1842 nebst ortskundlichen und lebensgeschichtlichen Angaben, 2. neubearbeitete Auflage, Hamburg 1925; H. Hipp, Der Speicher in Hamburg. Historisches Porträt einer Baugattung, in: *Hamburgische Architektenkammer* (Hrsg.), Architektur in Hamburg, Jahrbuch '89, Hamburg 1989, S. 111–129; ders., Die Entmischung der Funktionen. Citybildung in Hamburg als Wandel des Stadtbildes, in: *Jahrbuch für Hausforschung* 35, 1984/86, S. 293–330; ders., Die Wandlung des Stadtbildes in der Hamburger Innenstadt um die Jahrhundertwende, in: J. Ellermeyer / R. Postel (s. A 2), S. 127–141.

<sup>17</sup> K. Enoch, Bodenpolitik im Hafengebiet Hamburgs, Hamburg 1921; K. Möller, Grundzüge der kommunalen Bodenpolitik. Untersuchung am Beispiel Hamburg, Berlin 1982; D. Schädel, Städtebau und Wohnungswesen in Hamburg. Eine Fallstudie zur Geschichte des Staatseingriffs zum Umbau und zur Sanierung der Stadt Hamburg unter besonderer Berücksichtigung des Wohnungswesens in der Zeit vom Großen Brand 1842 bis zum Ende der Weimarer Republik, Hamburg 1988.

<sup>18</sup> Die HFLG wurde 1935 in Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) umbenannt.

Das Ensemble erfuhr dadurch weitere Einbußen, daß die Zollschuppen zur nord-westlichen Seite der Speicherstadt hin nicht wieder errichtet wurden. Der fließende und der ruhende Straßenverkehr ließen infolge der Abmessungen der Lkw größere Parkplätze anstelle von Zollrandbauten entstehen, wodurch diese Maßstabsbildner für die Speicher selbst genommen wurden.

Die Baugesinnung einer funktional ausgerichteten Aufbruchzeit löste sich nach 1960 immer mehr von einem Verständnis für das bauliche Erbe. So wurde mit der Errichtung einer durchgängigen Hafенrandmauer und einer verbreiterten Hafенrandstraße nach der Flutkatastrophe von 1962 die gestalterisch aufwendige Wandrahmbrücke mit imposanten Torbauten abgebrochen und durch einen kaum genutzten Fußgängersteg ersetzt. Die visuelle Anbindung der Speicherstadt gegen die Altstadt wurde um 1967 aufgerissen, so daß die dortige Blockrandbebauung zugunsten zweier solitärer Hochhäuser aufgegeben wurde.<sup>20</sup>

#### 4. Spekulationen zur Umnutzung der Speicherstadt

##### 4.1 Probleme der Revitalisierung der Hafенrandzone

Die nördliche Hafенrandzone in Hamburg hat seit dem vorletzten Jahrzehnt einen funktionalen Rückgang erfahren, hervorgerufen durch technologische und logistische Innovationen. Die meisten Hafennutzungen sind vom nördlichen Elbufer verschwunden. Das allmähliche Abwandern des Hafens stromabwärts südlich der Norderelbe ließ vielerorts Brach- und Leerflächen zurück, vorab im Bereich der ersten Hafенflächen, wobei sich ein aktuell fehlendes Verwertungsinteresse zeitigte. Eine örtliche Identität in bezug auf den Hafen ist auf ganzer Länge der nördlichen Hafенrandzone nur noch fiktiv.

Mit diesem Umbruch im Standortgefüge wurde das Problem zur Revitalisierung niedergegangener Hafенrandbereiche aktuell, aber zugleich ohne hinreichende Kenntnisse auch die Speicherstadt in ihrer gegenwärtigen Funktionsfähigkeit für ein Warenlager als zeitlich überholt betrachtet.<sup>21</sup> In den 60er Jahren waren dort noch Modernisierungen angestrebt worden, doch nunmehr schienen sich diese nicht mehr zu lohnen. Inzwischen wurde sie als Insel gesehen, die sich nur bedingt den Konditionen der

Moderne anpaßte. Die unmittelbaren An- und Auslieferungen vollzogen sich kaum noch zu Wasser oder über die Schiene, sondern erfolgten mit Lastwagen, immer öfter mittels Container. Die Aufgabe einiger Quartiersleutfirmen zu Beginn der 80er Jahre galt als Anzeichen für unzureichende Standorterfordernisse.

##### 4.2 Spekulationen zur Umwidmung der Speicherstadt

Die Speicherstadt wurde seit 1973 immer mehr in den Strudel von Spekulationen von Plänen zur Umwidmung gezogen.<sup>22</sup> Die Bedeutung baulicher Eingriffe in Hinblick auf gestalterische Einbrüche trat vorerst noch in den Hintergrund.

1. Im Jahre 1973 legte ein Architektenteam im Auftrag der Baubehörde eine Studie zum Thema »Bauen am Wasser« vor, das auf eine Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes am Hafенrand abzielte, und dafür auch eine Umnutzung der Speicherstadt vorschlug. Ein privater Architekt folgte mit dem Plan, die Freihafengrenze hinter die Speicherstadt zu verlegen, um davor – wie es bis zum Zollanschluß gewesen war – ein Wohn- und Geschäftsviertel entstehen zu lassen.<sup>23</sup> Es galt die Vorstellung, einen nostalgischen Komplex mit Einkaufsfazilitäten und großzügigen Wohnungen am Wasser zu schaffen, doch wurde einem solchen Projekt zunächst nicht weiter nachgegangen.
2. Im Jahre 1984 trat die Baubehörde der Hansestadt mit einem groben Entwicklungsprogramm für die gesamte nördliche Hafенrandzone auf den Plan, mit einer Reihe von Einzelmaßnahmen, die sich je nach örtlichen Gegebenheiten und individuellen Anstoßeffecten als architektonische und städtebauliche Perspektiven entwickeln ließen.<sup>24</sup> Es war ein planerisch weiter Rahmen, um diverse Aktivitäten zu wecken. – Das Programm sah in der Revitalisierung die Chance, der Innenstadt außer zur Alster auch zur Elbe hin eine Wasserkante zu erschließen, mit Erlebnisfähigkeit für Bewohner und Besucher. Dieses konnte allerdings kaum bedeuten, den wirtschaftenden Hafen wieder zum »Mittelpunkt« zu machen, sondern nur das Ambiente der Lage am Wasser zum Standortfaktor zu nutzen, wobei auch Freizeitqualitäten durchschlagen könnten. Die Speicherstadt wurde in diesem Konzept zur

<sup>22</sup> M. F. Fischer, Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Probleme einer geplanten Umnutzung, in: *ders.*, Phoenix und Jahresringe. Beiträge zur Baugeschichte und Denkmalpflege in Hamburg, Hamburg 1990, S. 219–231; M. Sack, Hamburger Allerlei. Viele Visionen, aber kein Konzept. Wenn Investoren locken, fügen sich die Senatoren, in: *Die Zeit* 38, 15. September 1989, S. 57–58; G. Kähler, Hamburg und sein Hafen, in: *Bauwelt* 81 (1990), S. 2299–2317.

<sup>23</sup> Gerkan, Marg und Partner (1973), Hamburg – Bauen am Wasser, Städtebauliches Gutachten, Hamburg 1973; *Hamburger Abendblatt* 4. Januar 1974.

<sup>24</sup> *Baubehörde Hamburg, Landesplanungsamt* (Hrsg.), Stadt am Hafen, Hafенstadt, Hamburg 1986; *Staatliche Pressestelle Hamburg*, Mitteilung vom 16. April 1987, Hamburg 1987; E. Kossak / M. Markovic, Hamburg – Stadt am Fluß, Hamburg 1989; Stadt im Fluß. Ein Gespräch zwischen Eibert Kossak, Gert Kähler, Dirk Meyhöfer und Manfred Sack, in: *Hamburgische Architektenkammer* (Hrsg.), Architektur in Hamburg, Jahrbuch '90, Hamburg 1990, S. 8–15.

<sup>20</sup> R. Wegner, Wo Hamburg am hamburgischen ist. Speicherstadt und Katharinenviertel. Ein Hamburger Innenstadtführer, Hamburg 1989.

<sup>21</sup> Speicherstadt mit Zukunft? Die Zukunft der Speicherstadt? Seminarbericht der TU Hamburg-Harburg, Städtebau/Stadtbaugeschichte WS 88/89, Hamburg 1989; Die Hamburger Speicherstadt, Unruhe an der Waterkant – Ein Drama in 13 Kapiteln. Institut für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Berlin, Projektbericht 17, Berlin 1989; A. Dornquast, Die Hamburger Speicherstadt – Gewerbestandort mit Zukunft? Nutzungsperspektiven für ein Gewerbedenkmal, Berlin, Hamburg 1989.

Umnutzung in eine multifunktionale Cityerweiterungszone mit neuen Läden, Gewerbe- und Bürohausanlagen vorgesehen, die zuerst für die peripheren Flächen von Kehrriederspitze und Ericusspitze umzusehen und sukzessive auf die Speicher auszudehnen wäre.

3. Im Jahre 1988 wurde ein weiterer Schritt in Richtung einer Umnutzung der Speicherstadt getan, als der Senat das Objekt zum Verkauf anbieten wollte. Der Senat selbst spekulierte im Sinne der Wirtschaft, die in dieser Hinsicht nicht mehr auf den Hafen ausgerichtet war.<sup>25</sup> Es wurde die Auffassung insistiert, die Speicherstadt würde unter veränderte wirtschaftliche Bedingungen geraten, so daß in vermeintlicher Fürsorge solche Argumente für eine Verlagerung dortiger Nutzer erhalten sollten. Die verantwortlichen Politiker und die stadteigene HHLA sahen indes, daß sich der Standort mit den historischen Baukörpern viel rentabler vermarkten ließe.<sup>26</sup> Die HHLA erzielte inzwischen weder Gewinne aus den Mieteinnahmen noch hatte sie Rücklagen daraus. Selbst eine maßvolle Steigerung der Mietpreise könnte die gegenüber neuen Nutzungen zu erzielenden Beträge bei weitem nicht erreichen. Es wurde zudem angeführt, daß der Erhaltungsaufwand für die so reich und differenziert gestaltete Bausubstanz dringliche Fassadensanierungen und Dachreparaturen erfordere. Schließlich wäre für die derzeitigen Nutzer mancherorts der Bedarf baulicher Modernisierungen gegeben.

#### 4.3 Widerstand gegen die Umwidmung der Speicherstadt

Der Vorschlag durch den Senat war wohl unter Fühlungnahme mit interessierten Investoren aufgekommen, nicht aber mit Vertretern der betroffenen Firmen erörtert, noch in der Öffentlichkeit diskutiert worden. Die sogenannte zukunftsweisende Entscheidung ließ den Argwohn aufkeimen, daß es den Regierenden um die attraktive Vermarktung einer großen citynahen, stadteigenen Fläche angesichts einer prekären Haushaltslage ging. Allein die Diskussion redete den Betrieben in der Speicherstadt die Verelendung an den Hals und machte andererseits den Bereich attraktiver.

Es formte sich in einem Prozeß voller Eigendynamik ein einhelliger Widerstand. Der Versuch, aus der Speicherstadt eine Immobilie zu machen, führte zum Einspruch aus zweifacher Sicht, zum einen durch alteingesessene Lagerfirmen und zum anderen durch eine Öffentlichkeit, die sich für »ihre« Speicherstadt einsetzte.

1. Die momentan die Lagerflächen nutzenden Wirtschaftsunternehmen, voran die Quartiersleute, verteidigten ihren Standort mit vielfältigen Argumenten, wobei sie sich auf eine angemessene Verwendung der Speicher als Warenlager beriefen, unter anderem auf Agglomerationseffekte von Betrieben verwiesen und zudem den Vorteil zentraler Lage und günstiger Mietpreise hatten.

<sup>25</sup> Staatliche Pressestelle Hamburg, Mitteilung vom 8. März 1988.

<sup>26</sup> HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Kurzzusammenfassung der Argumentationslinien, Hamburg 1985/88.

2. Eine sensibilisierte Öffentlichkeit artikulierte über die Medien ein steigendes Wertbewußtsein für das gründerzeitliche Ensemble. In einer sich aufschwingenden Epoche im Bekenntnis zu tradiertem Stadtgestalt verstärkte sich ein Besinnen auf die Einmaligkeit der Speicherstadt in einem immer nüchterner werdenden Hafen. Der Baukomplex wurde alsbald zum festen Bestandteil für den städtischen Tourismus.

So kam es zu einer eigenartigen Symbiose zweier Interessengruppen. Die Firmen wollten ihre dortigen Nutzflächen behaupten, die Öffentlichkeit begann sich dafür zu engagieren, das originäre Bauensemble zu wahren.

Die städtische Verwaltung, seit dem Erfolgserlebnis im Wiederaufbau nach dem Brande von 1842 mehr an radikalen Stadtumbau als an behutsame Erhaltung von baulichem Erbe gewöhnt, kam durch das Begehren in die Enge, eine Umnutzung nicht ohne Widerpart durchführen zu können. Die tradierte Nutzung galt als konservatorischer Idealfall, zumal er auch die Beförderung der Waren am Speicher, trotz technischer Neuerungen im An- und Abtransport, erleben lassen würde.

#### 4.4 Die gegenwärtige Nutzerstruktur der Speicherstadt

Die Empfehlung zum Verkauf der Speicherstadt durch den Senat fußte weder auf der Erkenntnis über die tatsächliche potentielle Nachfrage an Speicherflächen noch einem schwebenden Veränderungsbedarf als Voraussetzung zur Beurteilung einer Umnutzung. Vor dem Hintergrund solcher Unsicherheiten wurden diffizile Kartierungen und Befragungen angestellt, die schließlich zeigten, daß der Lagerhauskomplex durchaus angemessen genutzt wird.<sup>27</sup> Die Speicherflächen der Böden sind zu etwa 90% ausgebucht, fast nur hochwassergefährdete Keller stehen leer. Es sind fast 520 Betriebe unterschiedlicher Branchen mit etwa 2500 Arbeitsplätzen tätig. Die Bedeutung der für die Nutzung der Flächen dominanten Quartiersleutfirmen ist trotz Übernahme neuer Aufgaben und neuer Produkte, wie »modernen« technischen Artikeln, von 1973 auf 1989 zwar von 68 auf 39 Betriebe zurückgegangen, die in ihrer Konzentration anstelle von 82% immerhin noch 68% der Lagerfläche halten. Ein wichtiger Standortnehmer ist weiterhin der Kaffeeimport mit seinem größten Umschlagplatz in Europa. Ein Novum der letzten beiden Jahrzehnte ist, daß etwa 190 Orientteppichhandlungen eingezogen sind und sich in der Speicherstadt der führende Teppichhandelsplatz der Welt einrichtete. Die baulichen Besonderheiten der Speichergebäude schaffen für die Teppichhändler agglomerative Voraussetzungen, wobei sich mit dem

<sup>27</sup> Im Jahre 1989 erfolgten Untersuchungen zur wirtschaftlichen Struktur der Speicherstadt, zum einen durch das von der HHLA beauftragte Unternehmen PLANCO, zum anderen durch das Institut für Geographie und Wirtschaftsgeographie der Universität Hamburg, das aus freien Stücken handelte. S. PLANCO Consulting GmbH, Nutzerbefragung Speicherstadt – Hauptergebnisse der Befragung, Hamburg 1989; J. Lafrenz, Untersuchungen zur Flächennutzung der Speicherstadt in Hamburg: Kartierung und Befragung, Manuskripte Hamburg 1989.

einerseits engen, andererseits räumlich getrennten Nebeneinander basarähnliche Standortverhältnisse ergeben haben.

Die Zukunftsaussichten der Betriebe der Speicherstadt lassen trotz manch struktureller Anpassungsprobleme einzelner Firmen nicht ohne einschneidende staatliche Eingriffe mit einem Freiwerden weiterer Flächen rechnen. Die moderaten Mieten für den bisherigen Gebäudekomplex sind Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Handelsplätzen.

#### 4.5 Denkmalschutz der Speicherstadt

Während die überkommene Funktion der Speicherstadt immer mehr in Zweifel gezogen wurde, verstärkte sich seit Beginn der 70er Jahre ihre strukturelle Wertschätzung.

Im Jahre 1971 wurde die Speicherstadt immerhin als Milieugebiet eingestuft. Ein solcher Bereich hat allerdings nicht die unveränderte Erhaltung seiner Objekte zum Ziel, sondern die Bewahrung städtebaulicher Eigentümlichkeit im ganzen, was auch durch Neubauten geschehen könnte. Der öffentliche Druck führte schließlich erst 1991 dazu, daß der Bereich von Kehr wieder und Wandrahm unter Denkmalschutz gestellt wurde, nach erheblichen Widerständen im Senat, in dem das formale Argument gelten sollte, daß die Hansestadt (über die HHLA) sowieso der Eigentümer wäre und sich nicht selbst Vorschriften der Erhaltung zu machen hätte.

Der Denkmalschutz wurde pauschal für einen umgrenzten Bereich einschließlich der Straßen und Brücken ausgesprochen. Die Begründung wurde durch keine Aufnahme der Einzelheiten, wie Keller, Treppen, Winden gestützt. Diese wäre jedoch schon in Hinblick darauf erforderlich, daß private Nutzer nicht, wie in vergangenen Jahren manchen, meist inneren, Umbau durchführen könnten.

Der Denkmalwert der Speicherstadt für ein Stück wahrgenommener Identität an der Wasserkante liegt nicht nur in architektonischen und städtebaulichen Qualitäten mit den Bauten, ihrer Geschlossenheit und deren Beziehung zur Umgebung,<sup>28</sup> sondern auch in ihrer ursprünglichen Funktion, die vom authentischen Leben geprägt wird, das die Welt der Arbeit der Warenlager und Kontore bestimmen. Diese Besonderheit der Speicherstadt ist ihr für eine Erhaltung als Denkmal durch eine Übereinstimmung von Form und Funktion. Die niedrigen Mieten bedeuten nicht nur de facto das Subventionieren dortiger Gewerbetreibender, sondern selbst sind auch »ideale Wirte« im Sinne einer adäquaten Denkmalpflege. Eine solche Intention fordert allerdings dazu heraus, wirtschaftliche Ziele gegenüber einer neuerlichen Vermarktung zurückzustecken.

Das Atmosphärische des Reizes der Speicherstadt ist zweifellos eine Versuchung zur Umwidmung und damit eine Gefahr für ihren originalen Fortbestand. Eine Um-

nutzung der tiefen Speicher dürfte für die meisten Nutzungen schon in Hinblick auf das Erhalten der äußeren Gestalt problematisch sein. Die anfänglich für den Baukomplex angeregte Umwidmung in ein Wohngebiet würde bezüglich der Denkmalpflege besonders destruktiv sein. Für die Revitalisierung alter Häuser ist in der Tat das Wohnen, eventuell auch die Büronutzung wegen der kleinteiligen Erschließung oft am besten, nicht aber hinsichtlich der bis 28 m tiefen Speicher. Ein entsprechender Umbau wird nur unter künstlicher Beleuchtung von Teileinheiten möglich sein, oder durch Lichthöfe mit Durchfenstern der Dächer. Die engen und steilen Treppenhäuser wären umzubauen und wohl durch Personenaufzüge zu ergänzen, die ebenso wie weitere technische Einbauten die innere Bausubstanz stark beeinträchtigen würden. Ein integriertes Einkaufszentrum dürfte nach außen hin noch am wenigsten schaden, wobei jedoch die innere Struktur in großem Maße aufgegeben würde.

#### 4.6 Politik der sanften Methoden zur Umnutzung der Speicherstadt

Die vor einigen Jahren aufgelaufene Kontroverse um die Speicherstadt veranlaßte Senat und Handelskammer das Ziel der Umnutzung mit sanfteren Methoden weiter zu traktieren, in der Hoffnung, daß die öffentliche Diskussion abschwelen, und die reale Entwicklung längerfristig in die von ihnen angestrebte Richtung führen würde. Damit nicht wieder Grundsatzkonflikte über deren generelle Zukunft aufflackerten, sollten die Planungen hinsichtlich struktureller und funktionaler Anforderungen darauf gerichtet sein, das Gesamtkonzept als Bestandteil einer sanften, organischen Entwicklung gelten zu lassen.

Die Speicherstadt soll zunächst weiterhin der Lagerhaltung dienen, wohl aber wären die wenig genutzten Flächen an ihren Enden und zum Süden hin wegen der innenstadtnahen Lage neuen Nutzungen zuzuführen, wobei die sukzessive Rücknahme der Zollgrenze, die beim Bau der Speicherstadt phasenhaft ausgeweitet wurde, kaum ein Problem sein dürfte, mehr schon ein verbesserter Hochwasserschutz, der für die Warenlager nicht gefordert, aber für ein Mischnutzungsgebiet nötig sein wird.

1. Nachdem 1989 in Konkurrenz zweier Bewerber ein internationaler Investor den Zuschlag für einen der kostbarsten Bauplätze in Hamburg, die in die Elbe ragende Spitze der Kehr wieder Spitze und ihr Nachbarterrain am Sandtorhöft erhalten hatte, entsteht dort das Hanseatic Trade Center, ein gigantisches Bürozentrum für 4000 Arbeitsplätze auf 102 000 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche mit vermietbaren Büroeinheiten in unterschiedlichen Raummaßen, ergänzt durch Verkaufs- und Restaurationsbetriebe sowie ein Apartmenthotel. Der Hochwasserschutz ist dadurch zu gewährleisten, daß das Gelände angehoben wird und im Erdgeschoß Parkgaragen eingerichtet werden.
2. Das kleine Dreieck der Ericusspitze – aus dem Bastionärsystem hervorgegangen – war als Südostecke der Speicherstadt nicht mehr ausgebaut worden, und soll am dort vernachlässigten Rand der Innenstadt durch eine intensive Bebauung mit

<sup>28</sup> I. Rüttgerodt-Riechmann, Gutachten zur Speicherstadt zum Zwecke der Einbringung in die weitere behördeninterne Debatte, Hamburg 1988.

70000 m<sup>2</sup> aufgewertet werden.<sup>29</sup> Ein Ideenwettbewerb für die Ericusspitze, in naher Verbindung zu zwei Ausstellungshallen am Deichtor sowie zum Kontorhausviertel und zur Hafen-City, wurde entschieden, der Bau setzte aber noch nicht ein. 3. Die innenstadtnahen Becken des älteren Hafens werden für die Schifffahrt kaum genutzt, wenn sie nicht gar zum Teil schon zugeschüttet worden sind.<sup>30</sup> Ein großes, sich der Speicherstadt nach Süden anschließendes halb verlassenes Hafenterrain mit zwei teilweise reduzierten Hafenbecken könnte einen wichtigen Erweiterungsraum für zentrale Funktionen abgeben. Das weithin brachliegende Gelände ist hervorragend erschlossen, und zu Fuß in wenigen Minuten von der Altstadt aus zu erreichen. Ein Ideenwettbewerb hat für diesen Raum großzügige Konzepte entwerfen lassen.<sup>31</sup> Die konkrete Inwertsetzung des Areals ist allerdings insofern unentschieden, als sich – mit Bindung an das Kaffeezentrum in der Speicherstadt – dort dessen Lagerfunktion in letzter Zeit ausbreiten.

Die Zielsetzungen, den Periphereräumen zunächst innerstädtische Attraktivität zu verleihen, hat die Befürchtung, für eine langsame »Austrocknung« und den Verlust der originären Speicherstadt verstärken würden. Durch eine Bebauung am östlichen und am westlichen Ende dürfte diese »in die Zange genommen« werden.

Die Mieten in der Speicherstadt dürften für neue Büroflächen mehrfach so hoch wie die für derzeitige Lagerflächen ausfallen. Die Optionen für Büroeinheiten an solchem Standort werden als besonders lukrativ eingeschätzt. Die steigende Flächenachfrage, welche innovative Bürotechniken und regionale Umverteilungsprozesse auslösten, führte kurzzeitig zum Bauboom in Hamburg. Wenn auch inzwischen ein ausgeglichener Büroflächenmarkt in der Hansestadt bestehen dürfte, so werden doch intraurbane Lagevorteile bei vorhandener Standortkonkurrenz weitere Bauten entstehen lassen, während anderwärts sich Leerstände einstellen würden.<sup>32</sup>

Die momentan weniger aktuelle Umwidmung der Speicherstadt in Wohnungen

<sup>29</sup> Städtebaulicher Ideenwettbewerb Deichtor und Ericus, s. G. Kähler (s. A 22), S. 2313–2317; Ericusspitze, in: Hamburgische Architektenkammer (s. A 24), S. 68–69.

<sup>30</sup> D. Maass, Geschichte und Bedeutung des Sandtorhafens im Rahmen der Hamburger Hafenentwicklung und im Rahmen der heutigen Hafenlandschaft, insbesondere unter Berücksichtigung der Schuppen- und Kaianlagen, in: Akten des Denkmalschutzamtes, Hamburg 1984.

<sup>31</sup> Vorschläge neuerlicher Inwertsetzung s. Schinkel-Wettbewerb, Entscheidung, in: Baumeister 86, 1989, H. 5, S. 13.

<sup>32</sup> R. Künneke / P. Schacht, Expertise zum Hamburger Büroflächenmarkt. – Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH, Hamburg 1983; T. Mirou, Euro-Office. Eine Investition für Hamburgs Zukunft im Europäischen Binnenmarkt. Ergänzte Vorschläge für eine Kommunikations-Strategie der R. M. Docklands Bauträger GmbH, Hamburg 1989; Zadelhoff GmbH – Internationale Immobilienberatung, Büromarkt Hamburg unter besonderer Berücksichtigung des Projektes »Kehrwiederspitze«, Frankfurt a. M., Düsseldorf / Hamburg 1989; C. Farenholtz / C. Scherger / A. Pfadt / P. Schroeders, Bauliche und räumliche Auswirkungen von ökonomischen und technischen Veränderungen im Bürosektor. – Fallstudien in Hamburg und ausgewählten Großstädten der Bundesrepublik Deutschland, Technische Universität Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich, Städtebau Forschungsschwerpunkt 1, Stadt, Umwelt und Technik 39, Hamburg 1990.

würde wegen der durch die zentrale Lage am Wasser und infolge der hohen Umbaukosten der Bauten bedingten Marktpreise eine gewisse Exklusivität für eine zahlungskräftige Gruppe mehr kleiner Haushalte nach sich ziehen. Ein solches Wohngebiet würde aller Voraussicht nach jedoch einer beträchtlichen Luft- und Wasserverschmutzung unterliegen.

#### 4.7 Problem der Stadtgeschichte im Umfeld der Speicherstadt

Seit 1984 gab es mehrere Gestaltungsvorschläge zum Bereich um den schon teilweise zugeschütteten Sandtorhafen in Verbindung mit der nahen Speicherstadt.<sup>33</sup> Die Gutachten wurden alle von einem Architektenbüro angefertigt, zuerst im Auftrag der Wirtschaftsbehörde, vier Jahre später für die Baubehörde, und ein weiteres für eine kanadische Investorengruppe.

Der einzige bisher planmäßig in Bebauung genommene Bereich, die Kehrwiederspitze mit dem angrenzenden Sandtorhöft, für das Hanseatic Trade Center, folgt einem Kompromiß verschiedener Architekturkonzepte, nach mehrstufigen behördlichen Beratungen,<sup>34</sup> und soll die städtebauliche Arrondierung des im Krieg zerstörten westlichen Teiles der Speicherstadt mittels Neubauten für Citynutzungen erreichen, wofür zwei in das Ensemble nicht passende Gebäude abgerissen werden und ein nüchtern wieder errichteter Speicher zum Parkhaus umgebaut wird.

Die Pläne zur Ergänzung der Speicherstadt halten nicht deren Baufluchten strikt ein. Es wird sogar eine neue mehrgeschossige Bebauungszeile am ehemaligen Sandtorhafen dem neuen Komplex seitlich vorgeschoben, auch wird die durch Flachdächer die überkommene Dachlandschaft nicht eingehalten, so daß die ganzheitlichen Gestaltwirkungen des historischen Baukomplexes reduziert werden. Die neuen Bauten betonen durch die Verwendung von Klinker als Fassadenmaterial die Verbindung zur Speicherstadt, die größeren Glasflächen der Bürobauten verstärken jedoch den Gegensatz.

Auf der Kehrwiederspitze wäre eine weithin sichtbare und wirksame Architektur höchster Qualität anzustreben. Die »halbherzige« Anpassung an die Architektur der Speicher mag für den entstehenden Bürokomplex genügen, verfehlt aber das Ziel, ein wirklich architektonischer Höhepunkt in Hamburg zu werden, der auch die Speicherstadt noch aufwerten würde.

Der Blickpunkt der von See kommenden Schiffe war vor 1964 auf der südlich an-

<sup>33</sup> Die Gestaltungsgutachten I bis IV Sandtorhafen/Speicherstadt, in: G. Kähler (s. A 22), S. 2304 bis 2308; 1. und 2. Stufe des Wettbewerbs Sandtorhöft/Kehrwiederspitze, ebda., S. 2308 bis 2313.

<sup>34</sup> Gerkan, Marg und Partner, Royal Trust Group – Projekt Kehrwiederspitze, Erläuterungen zur baulichen Planung, Hamburg 1989; G. Kähler, Thesen zur Neubebauung der Kehrwiederspitze, in: Architektur für Hamburg. Bund Deutscher Architekten BDA der Hansestadt Hamburg e.V.; Geplantes – Gebautes – Ungebautes 1984 – 1994 – 2004, Katalog zur gleichnamigen Architekturausstellung, Hamburg 1994, S. 214–218.



schließenden Landspitze im Hafen, dem Kaiserhöft, der architektonisch auffällige Kehrriederturm am Kaiserspeicher, der mit einem großen Zeitballon als Gezeitsignalanlage diente, und damit einen hohen Symbolcharakter hatte.<sup>35</sup> Die Stadt hat den *genius loci*, durch die jetzigen Neubauten an der Position der Kehrriederspitze nicht in originärer Weise wahrgenommen.

Eine öffentliche Auseinandersetzung über Städtebau und Architektur wird in Hamburg kaum nachhaltig betrieben. So gibt es weder ein Beratungsforum noch einen Beirat zur Stadtplanung oder zur Stadtgestaltung, um etwa auf solche Projekte wie die östlichen oder westlichen Anschlußbauten zur derzeitigen Speicherstadt zu reflektieren.

### 5. Vergleichende Betrachtung

1. Die Speicherstadt in Hamburg entstand in der Hochgründerzeit unter den wirtschaftlichen Forderungen für einen leistungskräftigen Hafen, während gegenwärtige Intentionen bestehen, eine Bindung an den Warenverkehr über den Hafen nach ersten Einbußen aufzugeben.
2. Unter Zielkonflikten neu aufkommender ökonomischer Determinanten läßt sich für die vor- und rückläufigen Prozesse das Bestehen einer innigen Verflechtung zur Gewinnmaximierung von privatem und staatlichem Sektor erkennen. Die Stadt selbst stellte sich nicht nur vor der Jahrhundertwende an die Spitze der Bemühungen, einen wirtschaftlichen Wandel auf Kehrrieder und Wandrahm einzuleiten, sondern versuchte auch mit dem intendierten Verkauf der Speicherstadt vor wenigen Jahren eine Initialzündung zur Umwidmung zu geben.
3. Der Baugrund für die Warenlager mußte erst in eine Hand gebracht werden, wozu ein Expropriationsgesetz uneingeschränkte Möglichkeiten offerierte, mit dem Effekt, daß die Stadt nunmehr quasi als Eigentümer die Möglichkeit hat, Kündigungen auszusprechen und die Speicherbauten sogar einzeln an Investoren zu verkaufen.
4. Die Kaufleute waren bei der Gründung und sind zur Zeit hinsichtlich einer Umnutzung in ihrer Meinung jeweils gespalten. Es setzte sich in der Standortwahl die Gruppe durch, die zugunsten der Wirtschaft keinen radikalen Eingriff scheute. In der Gegenwart klaffen die Unterschiede noch weiter, als momentane Nutzer und anonyme Investoren gegenläufige Interessen vertreten.
5. Die Bindung der Speicherstadt an die City war nicht nur bei der Errichtung, sondern ist auch bei neuerlicher Inwertsetzung ein wichtiger Standortfaktor.

<sup>35</sup> Der Kaiserspeicher von 1875 war im Zweiten Weltkrieg zwar zerstört worden, nicht aber der zugehörige Kehrriederturm, der jedoch 1964 gesprengt wurde, als dort ein großer Backsteinspeicher mit schießschartenartigen Fenstern errichtet wurde.

6. Der Bau der Speicherstadt bedeutete eine bis dahin in Deutschland beispiellose Umgestaltung eines Mischnutzungsviertels in einen monofunktionalen Bereich unter Verlagerung der vorhandenen Betriebe und Bewohner. Die angedachte neue Disposition zur Speicherstadt der letzten Jahre würde wiederum eine Umsetzung bestehender Betriebe bedingen. Es bleibt offen, ob sich dabei wie zuvor ein Mischnutzungsbereich einstellen würde, da der Run auf Bürostandorte möglicherweise dominieren wird.
7. Der Bau der Speicherstadt implizierte das Auslösen des vorhergehenden Stadtstruktur, die gegenwärtig vorgetragene funktionale Umwidmung würde nicht den Abriß bedeuten, sondern ließe Einbußen in der Originalsubstanz der Speichergebäude erwarten.
8. Die Speicherstadt entstand nicht in einem Zuge, sondern in mehreren Phasen, auch dürfte sich ein möglicher Umbau nicht mit einmal einstellen. Die gegenwärtigen Maßnahmen für die fast zerstörte Westseite und die nie vollendete Ostseite sind mögliche »Vorboten« solcher Dynamik.
9. Die Speicherstadt ist das Ergebnis einer in der Hochgründerzeit gängigen Anpassungsplanung, die den Prinzipien des Liberalismus folgte, während eine viel komplexere Stadtentwicklungsplanung, welche Forderungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen hat, sich in aufwendigerer Weise durchsetzen müssen.
10. Die Öffentlichkeit wurde beim Bau der Speicherstadt an den Rand gedrückt, während sie heutzutage – bei hinreichend langem Durchhalten – im Sinne der Erhaltung der Denkmalwerte durchaus Erfolge erzielen können dürfte.

### 6. Ausblick

Die angelaufene Revitalisierung in Hafenrandzonen anderer Städte, speziell in London der Docklands, mag die verlockenden Vorstellungen für einen Umbau der Speicherstadt in Hamburg aktiviert haben, doch hinken solche Vergleiche. Dort sind nach langen Leerständen von Hafenzuständen bauliche und wirtschaftliche Chancen zu sehen. Eine solche Einschätzung kann zwar auch für manche Position der Hafenrandzone in Hamburg gelten, doch besteht gerade für die Speicherstadt kein Bedarf zur momentanen Umnutzung, sondern es existiert (noch?) ein Idealfall der Denkmalpflege.

Die Speicherstadt wird durch ihren hohen Denkmalwert einer Dualität im Reiz ausgesetzt, die darin besteht, die Baugruppe zum einen im originären Zustand zu belassen, und zum anderen trotz gestalterischer Einbußen für gewinnträchtige Nutzungen zu vermarkten. Die Denkweise in der Hansestadt geht generell immer noch vom wirtschaftlichen Gewinn aus. Die Stadt tilgte die damalige und duldet die gegenwärtige Nutzung, stützt sie aber nicht bedingungslos, um auf diese Weise ein nutzungsgerechtes Denkmal zu erhalten. Der Gedanke, die Speicher durch die

»historische« Funktion in adäquater Weise zu wahren, auch wenn sie in Relation zu ertragreicheren Nutzungen auf Dauer zu subventionieren wäre, war bisher nicht zu vernehmen. Es gilt zu bedenken, daß auch ein Imagefaktor – zu dem der Speicherkomplex inzwischen wurde – sich in wirtschaftlicher Effizienz für die Stadt wird auswirken können. Die Zukunft der Speicherstadt ist primär eine Frage von politischen Entscheidungen.

Barbara Hahn

## Die Revitalisierung innenstadtnaher Hafengebiete in Toronto

*Ökonomische contra soziale Interessen*

### 1. Einführung

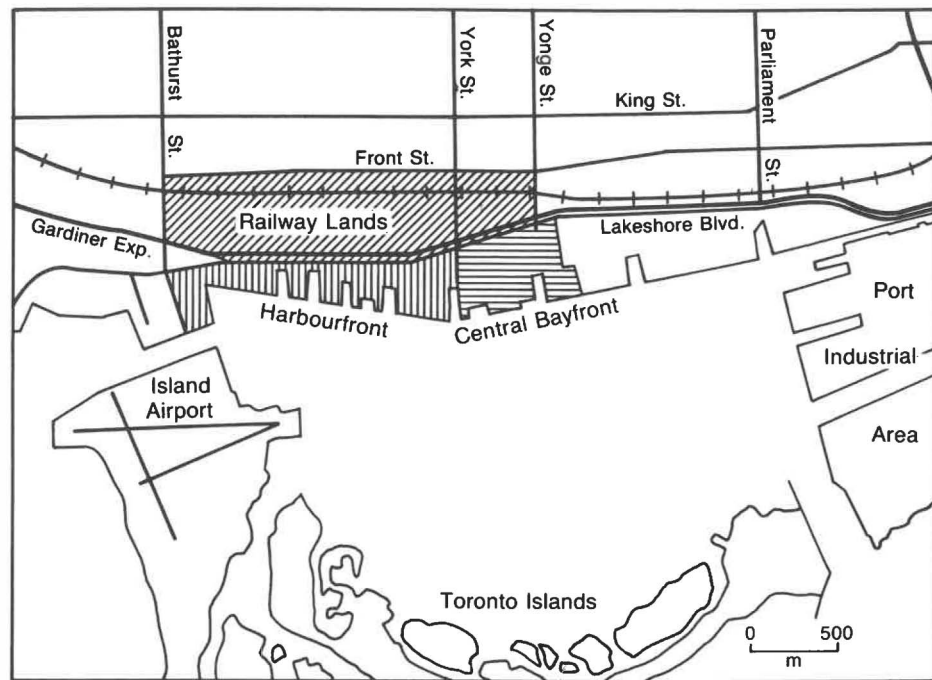
Die meisten US-amerikanischen und kanadischen Städte hatten bis in die 60er Jahre keine Schauseite zum Wasser. Die innenstadtnahen Uferbereiche wurden von Hafenanlagen und Industriebetrieben eingenommen, die darüber hinaus durch parallel zum Ufer verlaufende Eisenbahngleise und Stadtautobahnen von der Innenstadt abgeschnitten waren. Der Strukturwandel der Häfen, der in den 50er Jahren einsetzte, bewirkte eine Verlagerung der Hafenanlagen auf innenstadtfornere Standorte. In den alten Hafenbecken und an den Fingerpiers konnten die immer größer werdenden Schiffe nicht mehr abgefertigt werden und die alten Lagerhallen wurden nicht mehr gebraucht, da die Güter jetzt entweder in Containern angeliefert oder direkt weitertransportiert wurden. Mit der Verlagerung der Häfen zog sich auch die Industrie aus den zentralen Uferbereichen zurück, und gleichzeitig konnten die umfangreichen Gleisanlagen, die früher für den Transport der Waren gebraucht wurden, beseitigt werden. Fortan konnten auch die kanadischen Städte das Wasser, an das sie gebaut waren, entdecken und sich zum Ufer öffnen.

Jahr	Umschlag (1000 t.)	Jahr	Umschlag (1000 t.)
1965	5826	1980	2486
1970	5162	1985	1716
1975	2987	1989	1627

Tabelle 1: Der Umschlag im Hafen von Toronto.

Quelle: Minister of Supply and Services, Canada Yearbook, Ottawa, Jahrgänge 1960–1992.

Am Beispiel der Stadt Toronto (1991: 3,89 Mio. Einw.) kann bestens gezeigt werden, welches Entwicklungspotential durch die Aufgabe der innenstadtnahen Hafenstandorte auch für die kanadischen Städte besteht. Der Hafenumschlag ist in den vergangenen 25 Jahren in dieser Stadt sehr stark zurückgegangen (vgl. Tab. 1) und gleichzeitig sind die Hafenanlagen auf östlich der Innenstadt aufgeschüttetes Neuland verlagert worden. Die südlich der Innenstadt gelegenen Uferbereiche, die früher Standort des Hafens von Toronto waren, werden heute in die Central Bayfront und in die Harbourfront untergliedert. Die 40 ha große Central Bayfront ist ausschließlich von privaten



Quelle: Unterlagen der Stadt Toronto

Abb. 1: Die innenstadtnahen Uferbereiche in Toronto.

Investoren, die rein kommerzielle Interessen verfolgt haben, saniert worden. Dagegen wurde die benachbarte gleich große Harbourfront durch eine gemeinnützige Gesellschaft, die versucht hat, soziale Ziele zu verwirklichen, umgestaltet (vgl. Abb. 1). Heute stellt sich die Frage, welche Vorgehensweise besser geeignet war, die anfänglichen Probleme zu lösen und das vorhandene Potential auszuschöpfen, und ob die an gemeinnützigen Zielen orientierte Sanierung des Ufers ein Beispiel für andere Hafencities sein kann. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, welche Konflikte mit einer Revitalisierung verbunden sein können.

## 2. Die innenstadtnahen Uferbereiche in Toronto

Als 1834 die Stadt Toronto gegründet wurde, lag die Front Street direkt am Ufer des Ontario-Sees. Diese Straße, heute Standort weithin sichtbarer Wahrzeichen Torontos, wie dem Royal York Hotel oder der Royal Bank mit ihren vergoldeten Türmen, bildet die südliche Begrenzung des Central Business Districts, liegt aber ca. 600–700 m von der leicht geschwungenen Uferlinie des Sees entfernt. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist wiederholt Land für Bahn- und Hafenanlagen aufgeschüttet worden. Bereits

um die Jahrhundertwende gab es für die Bevölkerung praktisch keine Möglichkeit mehr, das Ufer des Sees aufzusuchen, da dieses ausschließlich industriell genutzt wurde. Weitere Landaufschüttungen folgten, nachdem 1911 der neugegründeten Toronto Harbour Commission (THC) 800 ha am See und die Verwaltung des Hafens übertragen wurde. Die Aufschüttungen östlich der Innenstadt schufen dabei die Voraussetzungen für die spätere Verlagerung des Hafens in diesen Bereich.<sup>1</sup> Mit der Umgestaltung der ehemals von Bahn, Hafen und Industrie genutzten Flächen ist in den 60er Jahren begonnen worden. Obwohl die Sanierung auch heute noch nicht abgeschlossen ist, ist eine erste Bewertung der Umgestaltungsmaßnahmen möglich.

## 3. Planung und Umgestaltung

Bereits Ende der 50er Jahre hat die Stadt Toronto das Entwicklungspotential der zentralen Uferbereiche erkannt. Als problematisch wurde allerdings die Überwindung des bis zu 300 m breiten Korridors der Railway Lands gesehen. Um in der Zukunft einen visuellen und funktionalen Anschluß des Ufers an die Innenstadt zu ermöglichen, sah daher ein erster Plan von 1962 eine Überdachung der Railway Lands vor.<sup>2</sup> Diese Idee wurde allerdings nie verwirklicht; vielmehr wurde 1964 mit der Eröffnung des 23 m hoch aufgeständerten Gardiner Expressway südlich der Railway Lands eine weitere nicht nur tatsächliche, sondern auch psychologische Barriere zwischen Innenstadt und Ufer errichtet.

Einer raschen Realisierung des Plans stand auch entgegen, daß das gesamte am Ufer gelegene Land nicht der Stadt, sondern der THC gehörte. Diese verkaufte wiederum 1962 zwei größere, an der Central Bayfront gelegene Grundstücke an die Zeitung Toronto Star und an eine private Immobiliengesellschaft. Hiermit hatten erstmals private Investoren Interesse an Seegrundstücken gezeigt.<sup>3</sup>

In den folgenden Jahren versuchte die Stadt wiederholt, Einfluß auf die Umgestaltung des Ufers zu nehmen. Die Verwirklichung aller Pläne scheiterte aber immer wieder an der Finanzierung, der technischen Umsetzbarkeit oder der mangelnden politischen Durchsetzbarkeit. Die Planungskomitees, die sich zeitweise aus Mitgliedern von bis zu 26 verschiedenen Behörden und Verbänden und Vertretern der Stadt To-

<sup>1</sup> I. Allaby, The Harbourfront Lands: Revitalizing Toronto's Waterfront, in: Habitat, Vol. 27, No. 2, 1984, S. 2–7; K. Greenberg / G. Sichiri, Toronto's Moveable Shoreline. – Working Papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, No. 5, Ottawa 1990; J. Spelt, Toronto, New York 1973, hier S. 47–50; B. Hahn, Stadterneuerung am Ufer des Ontario-Sees in Toronto, in: Die Erde, Heft 124, 1993, S. 237–252, hier S. 238 f.

<sup>2</sup> City of Toronto, The Core of the Central Waterfront, Toronto 1962.

<sup>3</sup> G. Desfor / M. Goldrick / R. Merrens, A Political Economy of the Waterfront: Planning and Development in Toronto, in: Geoforum, Vol. 20, 1989, No. 4, S. 487–501, hier S. 490.

ronto, von Metro Toronto (Zusammenschluß der Stadt Toronto und fünf angrenzenden Boroughs) sowie der Provinz- und Bundesregierung zusammensetzten, waren zu schwerfällig, um einen endgültigen Plan zu erarbeiten.<sup>4</sup> Dieses geschah erst 1988, als endlich ein Plan für die Umgestaltung des gesamten Seeufers verabschiedet wurde.<sup>5</sup> Zu diesem Zeitpunkt waren aber die zentralen Uferbereiche bereits weitgehend bebaut und einer anderen Nutzung zugeführt worden.

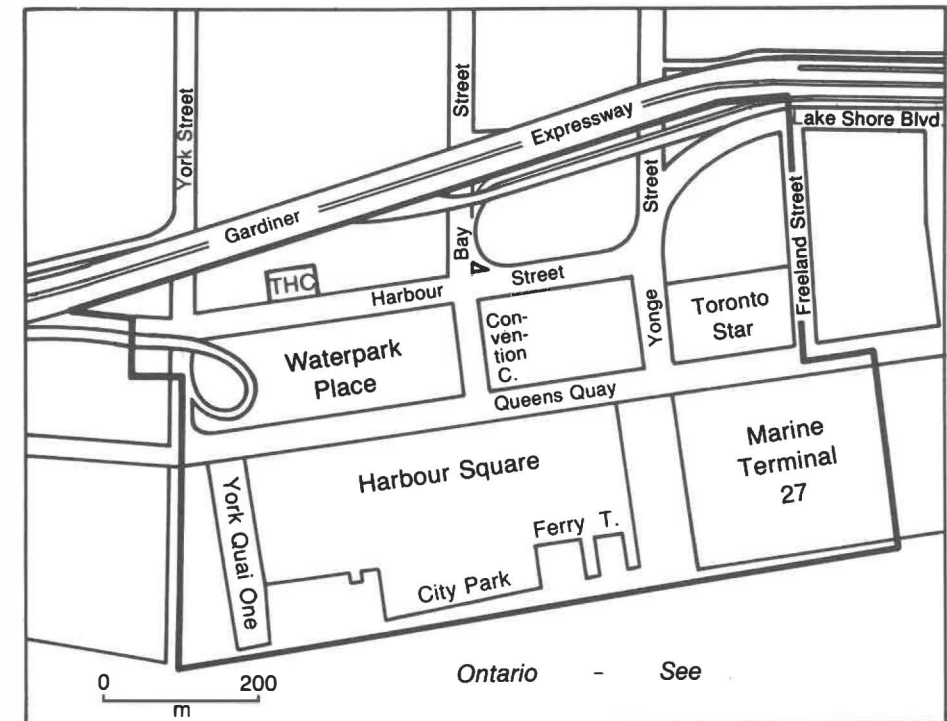
### 3.1. Central Bayfront

An der Central Bayfront sind die ersten Projekte in den 70er Jahren von der privaten Immobiliengesellschaft, die hier 1962 Land erworben hatte (s. o.), verwirklicht worden. Obwohl die Stadt Toronto den Bau von Wohnungen für alle Einkommensschichten an diesem Standort empfohlen hat, wurden zwei luxuriöse Apartmenthäuser mit insgesamt 1140 Wohnungen, Hallenbad und Fitnessräumen und ein Luxushotel mit eigenem Kongreßzentrum mit jeweils knapp 40 Geschossen errichtet. Der gesamte Komplex trägt den Namen Harbour Square. Die Entscheidung, ein solch luxuriöses Projekt an diesem Standort zu errichten, war sehr mutig, denn zum Zeitpunkt der Fertigstellung standen die neuen Gebäude noch völlig isoliert inmitten von Industriebrachen am Seeufer. Dennoch erwies sich die Entscheidung für die Investoren als richtig, denn die Wohnungen ließen sich gut verkaufen.

Einen weiteren Ausbau hat die Central Bayfront allerdings erst ab Ende der 80er Jahre erfahren, nachdem auch an der benachbarten Harbourfront (s. u.) kräftig investiert worden war. Auf dem Seegrundstück westlich von Harbour Square sind ab 1987 mit York Quay One zwei weitere Wohnhochhäuser mit knapp 40 Geschossen und 812 Wohneinheiten entstanden. Gleichzeitig ist nördlich von Harbour Square Waterpark Place, ein Komplex bestehend aus einem 26- und einem 18geschossigen Büroturm gebaut worden. Das 3,6 ha große, östlich von Harbour Square gelegene Seegrundstück Marine Terminal 27 ist Ende der 80er Jahre von einer privaten Entwicklungsgesellschaft für Can \$ 24 Mio. gekauft worden. Dieser außerordentlich hohe Kaufpreis zeigt, wie begehrt die Seegrundstücke inzwischen sind. Hier wird voraussichtlich ein multifunktionales Gebäude mit einem hohen Anteil Wohnungen entstehen. Auf den anderen Grundstücken im nördlichen Planungsgebiet entsteht derzeit auf einer Fläche von 3 ha ein World Trade Centre mit drei 26geschossigen Bürotürmen und zwei 25- und 32geschossigen Hochhäusern mit Luxuswohnungen. Lediglich das Verwaltungsgebäude der THC, das heute an der Harbour Street steht, 1911 aber direkt am Ufer des Ontario-Sees gebaut wurde, wird hier stehen bleiben. Das

<sup>4</sup> B. Hahn (s. A 1), S. 239–241.

<sup>5</sup> City of Toronto, By-law to the Official Plan for the City of Toronto respecting the Central Waterfront, Toronto 1988.



Quelle: Unterlagen der Stadt Toronto

Abb. 2: Die Central Bayfront.

alte Sandsteingebäude wird bald einen Fremdkörper inmitten der modernen Hochhäuser darstellen<sup>6</sup> (vgl. Abb. 2).

### 3.2. Harbourfront

Das Land des Uferabschnitts, der heute als Harbourfront bezeichnet wird, war seit den 60er Jahren nach und nach von der Bundesregierung aufgekauft und 1972 kurz vor den Bundeswahlen der Stadt Toronto geschenkt worden.<sup>7</sup> Die Planungshoheit erhielt die eigens gegründete Harbourfront Cooperation, die direkt der Bundesregierung unterstellt wurde. Diese verwaltet ebenfalls den westlich der Harbourfront gelegenen Uferabschnitt, der als Adjacent Areas bezeichnet wird. Nach den Vorstellungen

<sup>6</sup> City of Toronto, World Trade Center, Official Plan, Part II, Toronto 1989; Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, Jobs, Opportunities, Economic Growth, Ottawa 1989 (a), hier S. 69–73.

<sup>7</sup> A. Frampton, Toronto's Harbourfront, in: Canadian Geographic, No. 104, Dec. 84 – Jan. 85, S. 62–69, hier S. 64.

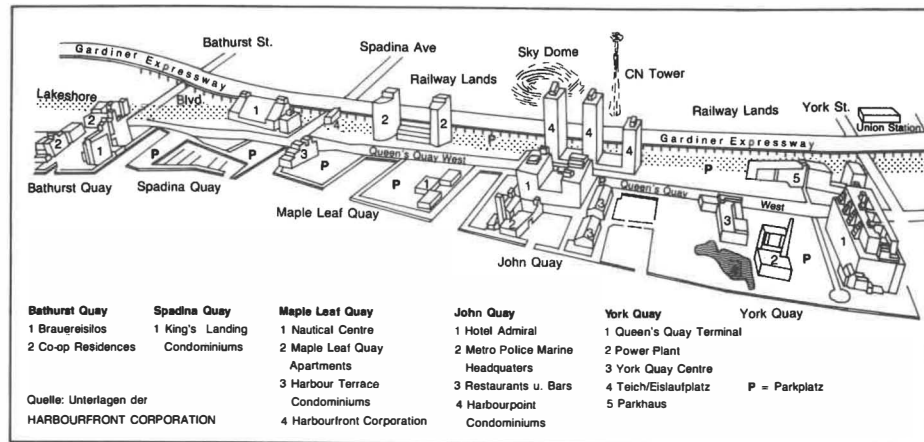


Abb. 3: Die Harbourfront.

der Bundesregierung sollten Harbourfront und Adjacent Areas der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, ohne dabei völlig verbaut zu werden.

Die Harbourfront Cooperation arbeitet nach gemeinnützigen Kriterien, d. h. sie darf keinen Gewinn erzielen. Die Harbourfront sollte bis 1987 mit finanzieller Unterstützung des Bundes erschlossen werden, anschließend sollte sich die Harbourfront Cooperation aus eigenen Einnahmen finanzieren. Die Harbourfront Cooperation plante, ca. die Hälfte der zur Verfügung stehenden Fläche in Grünanlagen umzuwandeln, während die andere Hälfte an private Investoren für den Bau von Wohnungen, Büros, Hotels, Geschäften und Freizeitanlagen verpachtet werden sollte. Mit den aus der Verpachtung erzielten Einnahmen sollte ein breites Freizeitangebot für die Bevölkerung der ganzen Stadt finanziert werden.

Leider eigneten sich nur wenige der auf den fünf Piers der Harbourfront (vgl. Abb. 3) vorhandenen Gebäude für eine Sanierung. Besonders bemerkenswert ist allerdings die Umwandlung eines 1927 gebauten Lagerhauses in ein multifunktionales Gebäude, das 1983 unter dem Namen Queen's Quay Terminal auf dem York Quay eröffnet wurde. Von dem ursprünglichen Gebäude sind praktisch nur die Außenmauern und die tragenden inneren Säulen erhalten geblieben. In den beiden unteren Geschossen wurden gut 90 Geschäfte auf einer Fläche von 86 000 qm und in den oberen Geschossen Büros und ein Tanztheater eingerichtet. Auf das Dach wurden vier weitere, allerdings zurückgestufte Geschosse mit 72 Luxuswohnungen aufgesetzt. Außerdem wurde im benachbarten Kraftwerk (The Power Plant), das früher das Lagerhaus mit Energie und Eis versorgte, eine Galerie für Zeitgenössische Kunst eröffnet und in einem anderen alten Gebäude (York Quay Centre) ein Kulturzentrum eingerichtet.

Auf den anderen Piers, besonders aber auf der Nordseite der parallel zum Ufer ver-

laufenden Straße Queen's Quay West sind bis Anfang der 90er Jahre ca. 1000 Wohnungen erstellt worden. Die Gebäude Harbour Terrace, King's Landing und Admiralty Point (Annex des Hotel Admiral), die alle Mitte der 80er Jahre bezugsfertig waren, sind ausgesprochene Luxusgebäude. Diese wurden ergänzt durch 773 Sozialwohnungen, die allerdings in den abgelegeneren Adjacent Areas errichtet wurden. Da der ausschließliche Bau von Luxuswohnungen in den zentralen Uferbereichen von der Öffentlichkeit sehr stark kritisiert worden ist, wurden schließlich 1985 mit den Harbourpoint Condominiums drei Hochhäuser mit 579 preiswerten Wohnungen errichtet.

Darüber hinaus sind meist wassergebundene Freizeiteinrichtungen entstanden. So ist auf dem Spadina Quay ein kleiner Yachthafen und auf dem Maple Leaf Quay ein Zentrum für Freizeitkapitäne (Nautical Centre) zu finden. Auf dem York Quay wurde ein Teich angelegt, auf dem im Winter Schlittschuh gelaufen wird. Ergänzt werden diese Einrichtungen durch ein Hotel mit 156 Zimmern auf dem John Quay und mehrere kleinere Restaurants und Cafés an verschiedenen Standorten.<sup>8</sup>

Leider hat die Harbourfront Cooperation nicht das für 1987 avisierte Ziel der finanziellen Selbständigkeit erreichen können. Als auch im Haushaltsjahr 1990/91 noch Ausgaben in Höhe von \$ 22,4 Mio. nur Einnahmen in Höhe von \$ 14,5 Mio. gegenüberstanden,<sup>9</sup> entschloß sich die kanadische Bundesregierung, die Harbourfront Cooperation aufzulösen. Dieses geschah auch, weil die Bebauung der Harbourfront immer stärker kritisiert wurde und die sozialen Ziele kaum noch zu erkennen waren. Von der 40 ha großen Fläche der Harbourfront wurden 16 ha Bauland an private Investoren verkauft und weitere 16 ha Grün- und Freifläche der Stadt Toronto geschenkt. Die restlichen 8 ha, bestehend aus York Quay, John Quay und den östlichen Teilen des Maple Leaf Quays wurden der neuen gemeinnützigen Gesellschaft Harbourfront Centre übertragen. Diese soll auf den Quays weiterhin ein umfangreiches Freizeitprogramm organisieren. Darüber hinaus hat die neue Gesellschaft keinerlei Aufgaben. Harbourfront Centre finanziert sich zu 32% aus eigenen Einnahmen (Eintrittsgelder, Parkgebühren, Standmiete usw.), weitere 20% werden durch Werbeeinnahmen und die restlichen 48% durch den kanadischen Staat gedeckt. Dieser hat allerdings seine Unterstützung nur bis 1994 zugesagt, so daß jetzt wieder um die weitere Finanzierung gebangt werden muß.<sup>10</sup>

### 3.3. Railway Lands

Die 81 ha großen Railway Lands liegen heute noch weitgehend brach. Hier wurden bislang mit dem Bau des 555 m hohen CN Towers in den 70er Jahren und dem 1989

<sup>8</sup> Harbourfront Corporation, Harbourfront Development Quay by Quay, Toronto 1984; dies., Harbourfront Fact Book, Toronto 1988; dies., Harbourfront: Past, Present and Future, Toronto 1989.

<sup>9</sup> D. McKeough, Harbourfront. Report to the Honourable Elmer Mackay, Toronto 1990, S. 13.

<sup>10</sup> Harbourfront Centre, Harbourfront Centre today, Toronto Dec. 1992.

eröffneten Skydome, einem Sportstadion für 55 000 Zuschauer, erst zwei Projekte realisiert. Darüber hinaus ist aber für den westlichen Teil der Railway Lands der Bau von ca. 9000 Wohneinheiten für ca. 15 000 Menschen geplant. Im östlichen Teil sollen dagegen bis zu 160 m hohe Bürogebäude errichtet werden.

#### 4. Bewertung der Revitalisierungsmaßnahmen

Im Verlauf der 80er Jahre ist die Umgestaltung der zentralen Uferbereiche zunehmend kritisiert worden. Die Bebauung der Central Bayfront wurde als »concrete curtain« (Betonvorhang) und »playground for the well-to-do« (Spielplatz der Wohlhabenden) bezeichnet und der Harbourfront Cooperation wurde vorgeworfen, die ursprünglich formulierten Ziele nicht eingehalten zu haben. Um weitere Fehlentwicklungen zu vermeiden, hat die Bundesregierung 1988 eine Royal Commission eingesetzt, die jetzt für die Aufstellung neuer Pläne und für die Koordination aller weiteren Aktivitäten an dem gesamten Ufer der Stadt Toronto am Ontario-See zuständig ist.

Die Evaluierung von Revitalisierungsmaßnahmen ist stets eine heikle Aufgabe, da es keinen absolut gültigen Bewertungsmaßstab gibt. Wenn das Land im Wert gestiegen ist, neue Arbeitsplätze geschaffen wurden, Wohnungen und Freizeiteinrichtungen entstanden sind, so wird die Revitalisierung meist positiv bewertet. Wandel wird mit Erfolg gleichgesetzt, ohne daß eine wirkliche Evaluierung erfolgt. In Anlehnung an die Vorschläge Clarks<sup>11</sup> wird daher im folgenden auch der Frage nachgegangen, ob die erfolgten Maßnahmen tatsächlich für diesen Standort optimal waren und welche Konflikte heute an den zentralen Uferbereichen der Stadt Toronto bestehen.

##### 4.1. Architektur und Städtebau

Bei isolierter Betrachtung müssen die meisten der Hochhäuser der Central Bayfront als durchaus ansprechende Gebäude bezeichnet werden. Ähnliche Häuser sind in den vergangenen zwei Jahrzehnten in vielen amerikanischen Innenstädten entstanden. Es handelt sich ausschließlich um vergleichsweise luxuriöse Gebäude, denen man ansieht, daß hier sehr viel Geld investiert wurde. Allerdings hätten die bis zu ca. 40 Geschosse hohen Häuser niemals an diesem Standort gebaut werden dürfen. Insbesondere der direkt am Ufer gelegene Harbour Square Komplex stellt eine starke visuelle Barriere zwischen See und Hinterland dar. Leider ist auch die restliche Central Bayfront bereits mit ähnlich hohen Häusern bebaut oder ist eine solch hohe Bebauung für die noch zur Verfügung stehenden Grundstücke geplant. Private Investoren möchten hier eine möglichst hohe Rendite erzielen. Wenn die Bebauung der noch zur Verfü-

<sup>11</sup> M. Clark, The Need for a more critical Approach to Dockland Renewal, in: B. S. Hoyle / D. A. Pinder / M. S. Husain, Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Development, London / New York 1988, S. 222–231.

gung stehenden Grundstücke abgeschlossen sein wird, wird die Innenstadt eine Verlängerung in südlicher Richtung bis zum Seeufer erfahren haben. Obwohl in der Innenstadt von Toronto nach wie vor eine große Nachfrage nach Bürofläche besteht, ist zu bezweifeln, ob die Bürohochhäuser unbedingt in unmittelbarer Nähe zum See gebaut werden mußten. Dieses wäre auch auf den bislang nur wenig genutzten oder sogar brachliegenden Flächen westlich der Innenstadt möglich gewesen.

Unter der Aufsicht der an gemeinnützigen Kriterien orientierten Harbourfront Cooperation sind an der benachbarten Harbourfront sowohl Gebäude entstanden, deren Äußeres kritisiert werden muß, als auch Gebäude, die von allen Seiten gelobt werden. Zu letzteren gehören insbesondere der multifunktionale Komplex Queen's Quay Terminal, aber auch die in der ersten Hälfte der 80er Jahre errichteten luxuriösen Wohngebäude. Mit E. Zeidler, der für den Umbau des alten Lagerhauses verantwortlich war, und A. Erikson, der King's Landing entworfen hat, haben sich die beiden renommiertesten kanadischen Architekten an der Sanierung der Harbourfront beteiligt. Mit Recht ist allerdings zu bemängeln, daß sich die bis zu CAN \$ 1 Mio. teuren Wohnungen nur äußerst Wohlhabende leisten können.<sup>12</sup> Die als Antwort auf diese Kritik entstandenen Harbourpoint Condominiums sind dagegen in ihrer Höhe mit den an der Central Bayfront entstandenen Gebäuden zu vergleichen und sind darüber hinaus noch aus sichtbar billigen Materialien gebaut. Die drei Hochhäuser dieses Komplexes werden heute in Toronto als »Three Ugly Sisters« bezeichnet. Ursprünglich war nicht der Bau solch hoher Häuser geplant. Da die Harbourfront Cooperation aber Mitte der 80er Jahre einen hohen Kapitalbedarf hatte, trat sie hier erstmals gemeinsam mit einer privaten Immobiliengesellschaft selbst als Bauherr auf. Zunächst sollten die Häuser auch längst nicht so hoch werden. Noch während der Planungsphase erkundigten sich jedoch so viele Interessenten nach einer der nur \$ 59 000–126 000 teuren Wohnungen, daß beschlossen wurde, doch sehr viel höhere Häuser als zunächst geplant zu bauen, denn schließlich versprochen mehr Wohnungen auch einen höheren Gewinn. Die Harbourfront Cooperation hat sich hiermit marktwirtschaftlichen Interessen gebeugt und die ursprünglichen sozialen Ziele aufgegeben.

Außerdem hat die Harbourfront Cooperation auch weit weniger Grünflächen als zunächst geplant, angelegt. In den 80er Jahren waren die Verantwortlichen der Meinung, daß diese nur eine geringe Anziehungskraft auf potentielle Besucher haben und außerdem auf den Inseln Grünflächen in einem ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.<sup>13</sup> Dieses ist zwar in gewisser Weise richtig, es darf aber nicht vergessen werden, daß der Fährverkehr zu den Inseln im Winter eingestellt wird und daß die völlige

<sup>12</sup> G. Desfor / M. Goldrick / R. Merrens, Redevelopment on the North American water-frontier: the Case of Toronto, in: B. S. Hoyle u. a. (s. A 11), S. 106.

<sup>13</sup> B. Livesay, In Search of Harbourfront, in: Metropolitan Toronto Business Journal, Sept. 1988, S. 23–29, hier S. 27f.

Verbauung der Harbourfront und der Gebrauch der Freiflächen als Parkplätze nicht im Sinne gemeinnütziger Ziele sein kann.

Leider ist auch das Makroklima bei der Bebauung der zentralen Uferbereiche nicht ausreichend beachtet worden. Weder sind Beschattung, Besonnung und die auf den Freiflächen herrschenden Windverhältnisse optimal. Insbesondere während der langen und kalten Winter wird das Ufer zu einem sehr ungastlichen Ort. Um auch im Winter Besucher anziehen zu können, müssen wettergeschützte Fußgängerwege angelegt werden und bei dem Bau weiterer Gebäude das Mikroklima stärker als bisher beachtet werden.<sup>14</sup>

Kritisiert werden muß auch, daß der Zugang zum See immer noch sehr schlecht ist. Das Ufer ist nur über eine einzige Straßenbahnlinie, die an Sommerwochenenden völlig überlastet ist, von der Innenstadt aus zu erreichen. Auch eine attraktive Fußgänger-Verbindung gibt es immer noch nicht. Dieses mag sich zwar verbessern, wenn die heute noch weitgehend brachliegenden Railway Lands umgestaltet sind, ein wirklich attraktiver Zugang wird aber nicht möglich sein, solange der aufgeständerte Gardiner Expressway auf dem ebenfalls stark befahrenen Lakeshore Boulevard unterquert werden muß. Da der Gardiner Expressway darüber hinaus eine Barriere darstellt, ohne deren Beseitigung es nie zu einem harmonischen visuellen und funktionalen Zusammenwachsen von Innenstadt und Ufer kommen kann, sollten weder Kosten noch Mühen gescheut werden, die Stadtautobahn hier unter die Erde zu legen.

#### 4.2. Bevölkerungs- und Haushaltsstruktur

Der Ausbau von Harbourfront und Central Bayfront Ende der 80er Jahre hat zu einem enormen Bevölkerungswachstum an diesem Standort geführt. An der Harbourfront hat sich die Einwohnerzahl von 1986 bis 1991 von 353 auf 1953 und an der Central Bayfront von 1982 auf 4573 erhöht. Die zentralen Uferbereiche fallen jedoch durch einen geringen Anteil an Kindern und älteren Menschen auf. 1991 waren nur 11,2% der Bewohner der Harbourfront und sogar nur 4,9% der Bewohner der Central Bayfront unter 15 Jahre (CMA 19,4%). Der Anteil der über 65jährigen lag in der Gesamtstadt bei 10,4%, an der Harbourfront bei 4,6% und an der Central Bayfront bei 6,3%. Gleichzeitig war der Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten an der Harbourfront mit 76,4% und an der Central Bayfront mit 90% (CMA ca. 50%) auffallend hoch.<sup>15</sup>

An den zentralen Uferbereichen sind größtenteils kleinere Wohnungen entstanden. Dieses ist nicht unbedingt zu kritisieren, denn Harbourfront und Central Bayfront befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bankenviertel von Toronto, und tatsächlich

<sup>14</sup> *Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, Parks, Pleasures and Public Amenities*. Ottawa 1989; *dies.*, *Housing and Neighborhoods*, Ottawa 1989.

<sup>15</sup> *Statistics Canada*, Census 1991, Profile of Census Tracts in Toronto – Part A, Ottawa 1993.

gibt es für Familien mit Kindern weit geeignetere Wohnlagen als die bis zu 40 Geschosse hohen Häuser am Seeufer. Problematisch ist allerdings, daß hier fast ausschließlich Wohnungen für Spitzenverdiener gebaut wurden. Beschäftigte der Innenstadt, die nur über ein mittleres oder gar geringes Einkommen verfügen, haben keine Chance, hier zu wohnen. Leider liegen über den Wert der Wohnungen und das Haushaltseinkommen nur Zahlen aus dem Jahr 1986 vor. Damals hatten die Wohnungen der Central Bayfront einen Wert von \$ 236 790 (CMA \$ 142 282) und das Haushaltseinkommen betrug hier \$ 76 008 (CMA \$ 43 025). Die Angaben für die Harbourfront entsprachen zwar eher denen der Gesamtstadt, haben aber nicht die Polarisierung von sehr teuren Wohnungen auf der einen und sehr preiswerten Wohnungen auf der anderen Seite widergespiegelt.<sup>16</sup>

#### 4.3. Wirtschaftliche Entwicklung

Die hohen Preise, die derzeit Grundstücke und Immobilien an den zentralen Uferbereichen erzielen, zeigen, daß dieser Uferabschnitt in den vergangenen 25 Jahren einen enormen Wertzuwachs erfahren hat. Darüber hinaus ist hier eine größere Zahl von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich entstanden. Diese gleichen den Verlust von Arbeitsplätzen in der Industrie mehr als aus. So gingen z. B. zwischen 1981 und 1987 jährlich mehr als 1000 industrielle Arbeitsplätze am gesamten Seeufer Torontos verloren. Gleichzeitig wurden aber hier jedes Jahr mehr als 2000 Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich geschaffen.<sup>17</sup> Hiervon ist der Großteil in den zentralen Uferbereichen entstanden. Allein an der Harbourfront wurden vom Geschäftsjahr 1986/87 bis zum Geschäftsjahr 1991/92 ca. 6000 Arbeitsplätze geschaffen. Nicht unerheblich für die Stadt sind auch die Steuern, die hier erwirtschaftet werden. Darüber hinaus gibt jeder Besucher der Harbourfront durchschnittlich \$ 15 aus. Allein die drei Piers, die derzeit durch Harbourfront Centre verwaltet werden, wurden 1992 von ca. 3,5 Mio. Menschen besucht.<sup>18</sup>

Auch an der Central Bayfront ist in den vergangenen Jahren eine nicht unerhebliche Zahl von Arbeitsplätzen vor allem in den neuen Bürohochhäusern entstanden, über die jedoch keine Daten vorliegen.

#### 4.4. Freizeit und Erholung

Bereits seit 1974 hat die Harbourfront Cooperation an der damals noch nicht sanierten Harbourfront die ersten Veranstaltungen durchgeführt. Mit diesen Veranstaltungen sollte gezeigt werden, daß es möglich war, Besucher an das Seeufer zu bringen, und private Investoren sollten auf das Entwicklungspotential dieses Uferabschnitts

<sup>16</sup> *Statistics Canada*, 1986 Census of Canada, Toronto, Ottawa 1993.

<sup>17</sup> *Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront*, 1989, S. 15.

<sup>18</sup> *Harbourfront Centre* (s. A 10), S. 2.

aufmerksam gemacht werden. Nach und nach sollte ein Angebot entstehen, das an keinem anderen Standort der Stadt vorhanden war. Besonders erwähnenswert waren Autorenlesungen, die in einem alten Lagerschuppen stattfanden und so beliebt waren, daß sich daraus 1980 ein heute noch bestehendes Autorenfestival entwickelt hat. Weitere Aktivitäten in den späten 70er Jahren waren die Eröffnung einer Galerie und die Initiierung eines Antiquitätenmarktes, der sich auch heute noch größter Beliebtheit erfreut.

1983 hat die Harbourfront Cooperation durch die Einweihung von Queen's Quay Terminal sehr an Attraktivität gewonnen. Die knapp 100 sehr attraktiven, wenn auch überwiegend relativ teuren Geschäfte bieten ein breites Angebot und sind auch am Wochenende geöffnet. Die zahlreichen Imbißstände, Cafes und Restaurants ziehen stets viele Menschen an. In dem großen Atrium dieses Gebäudes finden außerdem regelmäßig Veranstaltungen, wie z. B. Modeschauen statt. Diese Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Freizeitangebot, die ähnlich auch an anderen früheren Hafendorten wie z. B. auf Pier 39 in San Francisco oder im Inner Harbour von Baltimore zu finden ist, wird in Nordamerika als Festival Market bezeichnet.<sup>19</sup>

So sehr die Bebauung der Harbourfront immer wieder kritisiert wird, so sehr herrscht Einigkeit darüber, daß die Harbourfront Cooperation und die Nachfolgegesellschaft Harbourfront Centre das zu Beginn der 70er Jahre formulierte Ziel, ein umfangreiches Freizeit- und Kulturprogramm anzubieten, voll erreicht hat. Inzwischen finden jedes Jahr ca. 3000 Einzelveranstaltungen statt. Allerdings sind die zahlreichen Besucher, die jährlich hier gezählt werden, nicht uneingeschränkt positiv zu bewerten, denn an den Sommerwochenenden ist die Harbourfront völlig überlastet und an vielen Stellen herrscht großes Gedränge. Die Royal Commission rät daher dringend davon ab, durch weitere Aktivitäten noch mehr Menschen anzuziehen.<sup>20</sup> Jeder, der die Harbourfront an Sommerwochenenden kennt, kann sich dieser Meinung nur anschließen.

Abgesehen von der Anlagestelle der Fähren, die jedes Jahr ca. 1 Mio. Menschen auf die Inseln bringen, bietet die benachbarte Central Bayfront keine weiteren Attraktionen. Im Vergleich zur benachbarten Harbourfront zieht diese daher selbst an schönen Sommerwochenenden nur wenige Menschen an.

##### 5. *Resumée*

Die zentralen Uferbereiche der Stadt Toronto stellen heute eine große Attraktion für die Bevölkerung der Gesamtstadt dar. Es kann daher nicht bestritten werden, daß der

<sup>19</sup> J. Turnbridge, Policy, Convergence on the Waterfront? A Comparative Assessment an North American Revitalisation Strategies, in: B. S. Hoyle u. a. (s. A 11), S. 67–91, S. 69.

<sup>20</sup> Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront (s. A 17), S. 92.

frühere Standort des Hafens von Toronto in den vergangenen 25 Jahren eine Aufwertung erfahren hat. Dennoch muß die Sanierung aus vielen Gründen kritisiert werden. Das Entwicklungspotential der zentralen Uferbereiche ist zwar schon sehr früh von der Stadt erkannt worden, die Realisierung aller Pläne scheiterte jedoch aus den unterschiedlichsten Gründen. Die Stadt Toronto konnte daher für die Bebauung der Central Bayfront nur Empfehlungen aussprechen, die jedoch von den privaten Investoren nicht beachtet wurden. Das Ergebnis ist eine Bebauung, Nutzung und Bevölkerungsstruktur, die diesem Standort nicht angemessen ist.

Die Harbourfront sollte ein bewußtes Gegenstück zu der an kommerziellen Zielen orientierten Sanierung der Central Bayfront sein. Da jedoch geplant war, aus der Verpachtung von Grundstücken ein umfangreiches Freizeitprogramm zu finanzieren, bestand der Zwang, möglichst viel zu bauen. Die Harbourfront Cooperation mußte im Sanierungsgebiet Zugeständnisse machen, die dazu beitrugen, die Position des privaten Sektors zu stärken. Letztlich konnten sich auch an der Harbourfront marktwirtschaftliche Interessen durchsetzen. Als die Bundesregierung schließlich 1991 die Harbourfront Cooperation auflöste, war das Modell Harbourfront endgültig gescheitert. Leider ist auch die Finanzierung der Nachfolgegesellschaft Harbourfront Centre nur kurzfristig gesichert. Es ist daher zu befürchten, daß auch diese Gesellschaft ihre sozialen Ziele aufgeben muß, wenn die Förderung durch die kanadische Bundesregierung im Laufe des Jahres 1994 ausläuft.

Abschließend bleibt die Frage zu stellen, was andere Städte bei der Revitalisierung ihrer innenstadtnahen Uferbereiche von der Stadt Toronto lernen können. Zunächst scheint es überaus wichtig zu sein, daß von städtischer Seite ganz klare Ziele formuliert werden, bevor mit der Sanierung begonnen wird. Auf keinen Fall darf die Umgestaltung privaten Investoren ohne jederlei Auflagen überlassen werden. Am Beispiel der Harbourfront zeigt sich darüber hinaus, daß auch wenn die besten Absichten bestehen, das Ergebnis nicht optimal sein muß. Zur Verwirklichung der angestrebten gemeinnützigen Ziele sind hier die falschen Mittel gewählt worden. Die Harbourfront Cooperation kann daher nur ein negatives Beispiel darstellen, das auf gar keinen Fall in einer anderen Stadt kopiert werden darf. Aber auch die Stadt Toronto selbst hat heute noch die Möglichkeit aus den Fehlern, die bei der Revitalisierung der zentralen Uferbereiche gemacht wurden, zu lernen. So sollte sie auf jeden Fall noch einmal kritisch überprüfen, ob die geplante sehr dichte Bebauung der Railway Lands wirklich für diesen Standort empfehlenswert ist.



Burkhard Hofmeister

## Die Umgestaltung von Sydneys Darling Harbour

### 1. Einleitung

Mit der Entwicklung des Sydneyer Hafens hat es eine eigenartige Bewandnis. Die »Endeavour« des Kapitäns James Cook hatte auf ihrer Weltumseglung 1770 an der Südostküste der Terra australis in einer Bucht geankert, die Cooks Begleiter, der langjährige Präsident der Royal Society in London und Namensgeber für die in Australiens Vegetation häufige Gattung Banksia, Sir Joseph Banks, voller Begeisterung für die für einen Europäer so fremdartige und zugleich faszinierende Flora mit der Bezeichnung »Botany Bay« belegte.

Diese Botany Bay bestimmte die britische Admiralität als Ziel für die First Fleet, jene Schiffe, die unter dem Kommando des Kapitäns und späteren ersten Gouverneurs der Kolonie New South Wales, Arthur Phillip, nach über siebenmonatiger Fahrt im Januar 1788 ebendort vor Anker gingen. Kapitän Phillip allerdings befand, daß hier nicht genügend gutes Trinkwasser für eine Dauersiedlung vorhanden sei, und befahl die Weiterfahrt der Schiffe nach Norden um eine langgestreckte Halbinsel herum und in die Mündung des Parramatta-Flusses hinein. In einer kleinen Bucht, der er den Namen »Sydney Cove« nach dem damaligen Leiter des Kolonialamtes in London, Lord Sydney, gab, dem heutigen Circular Quay, landete er am 26. Januar, der alljährlich als Australia Day begangen wird. Phillip hatte damit einen der damals besten Naturhäfen auf der Welt entdeckt. Auf einem felsigen Vorsprung entstand die Keimzelle der Stadt: The Rocks. Direkt westlich dieses Vorsprungs entwickelte sich der eigentliche Hafen: die Cockle Bay, die 1826 zu Ehren des Gouverneurs Ralph Darling in Darling Harbour umbenannt wurde.

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts erwiesen sich die Anlagen von Darling Harbour als nicht mehr zeitgemäß für den Seeschiffsverkehr. Seit mehr als zwei Jahrzehnten wurde ein neuer Hafen für Sydney ausgebaut: die Botany Bay. Hier, wo vor 200 Jahren Arthur Phillip ursprünglich gelandet war und dann doch nicht Fuß gefaßt hatte, war noch genügend Raum für moderne Hafenanlagen und Gewerbeflächen vorhanden. Das Gelände des Darling Harbour aber, ein Areal von 54 ha Fläche, stand nach Einstellung des Hafenbetriebs Anfang der 80er Jahre zur Disposition.

### 2. Der Plan für die Umgestaltung

Der Zeitpunkt für eine Umwidmung des Darling Harbour war günstig. In Kürze, nämlich für das Jahr 1988, stand die 200-Jahr-Feier der weißen Besiedlung Austra-

liens bevor, ein Datum, auf das man sich in allen Landesteilen mit verschiedensten städtebaulichen und anderen Programmen vorbereitete, so auch in Sydney. Andererseits drängte die Zeit, denn von der Beschlußfassung über eine Neugestaltung des Hafengeländes im Jahre 1984 bis zu den Feierlichkeiten 1988, wenn zumindest ein Großteil der Bauvorhaben durchgeführt sein sollte, waren es nicht mehr als vier Jahre.

Dieser Zeitzwang erforderte eine straffe Organisation von Planung und Bauausführung. Ein gewisses Vorbild stellte die Bundeshauptstadt Canberra mit ihrer langjährigen und weitgehend unabhängigen Planungsbehörde National Capital Development Corporation (NCDC) dar. In ähnlicher Weise wurde für das Darling Harbour-Projekt eine dem Minister der Öffentlichen Arbeiten von New South Wales direkt unterstellte Darling Harbour Authority mit einem Board, einem Führungsgremium, geschaffen. Diesem unterstand ein Exekutivbüro, dem ein zur Qualitätskontrolle eingesetztes Quality Review Committee zur Seite gestellt wurde. Das Exekutivbüro lenkte ein für die Planung zuständiges Project Design Directorate sowie die für die Bauausführung zuständigen Managing Contractors, beides privatwirtschaftliche Unternehmen mit dem erforderlichen Know-how. Die Zusammenarbeit der Harbour Authority mit Design Directorate und Managing Contractors war eng und sehr effizient.

### 3. Naturgeographischer Rahmen und historischer Hintergrund

Obwohl in unmittelbarer Nachbarschaft zur City, dem Central Business District (CBD), gelegen, stellte das Gelände der Umgestaltung zwei größere Schwierigkeiten entgegen. Die eine lag in der Beschaffenheit des Baugrundes. Ursprünglich hatte sich die Cockle Bay weiter nach Süden erstreckt. Nach und nach war ihr durch Auffüllung Fläche entrissen worden. Während in der Anfangszeit der Kolonie hier noch die Siedler nach Fischen und Muscheln gesucht hatten, wurde das seichte Südende der Bucht größtenteils mit Bauschutt verfüllt, wohingegen sich fester Baugrund aus kompaktem Gestein erst in mehreren, maximal 17 m Tiefe, findet. Auch bestand wegen der Flachheit des Geländes gegenüber dem Niveau des nördlich anschließenden Wasserkörpers Überschwemmungsgefahr. Zudem bestanden vielfältige unterirdische Installationen für die Verkehrs- und Industrieanlagen.

Ein großer Teil des Geländes war mit Lagerhallen für Wolle, Weizen, Gefrierfleisch und andere Waren verbaut. Diese Gebäude waren durch zahllose Gleisanlagen an die in den 1850er Jahren gebaute Eisenbahn angeschlossen. Mit der Zeit wurde der Darling Harbour einer der bedeutendsten Umschlagplätze Australiens für diese Agrarprodukte des Landes. Im Zusammenhang mit der Bearbeitung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse entstanden hier Mühlenbetriebe und Fleischfabriken mit den ersten Gefriereinrichtungen in diesem Land. Hier kamen die ersten Dampfmaschinen auf dem Kontinent zum Einsatz. Der Darling Harbour als Kernstück des alten Sydneyer Ha-

fens ist somit ein herausragendes Kapitel in der frühen Wirtschafts- und Technikgeschichte Australiens.

Dann aber verpaßte dieser Standort den Anschluß an die technischen Fortschritte der Gegenwart. Nicht zuletzt war daran die über den Darling Harbour führende Pyrmont-Brücke schuld. Da sie nach Vorstellung des Rates der Stadt Sydney zumindest als Fußgängerbrücke erhalten bleiben sollte, verhinderte sie die Ausbreitung der Containeranlagen über den Hafengebiet auf ihrer Südseite. So wurden 1982 die Eisenbahnanlagen stillgelegt und die Umschlagseinrichtungen aufgelassen.

Die zweite Schwierigkeit, die einer Neugestaltung des Geländes entgegenstand, waren die umfangreichen Anlagen für die verschiedenen Verkehrsträger. Wie es Young 1988 ausdrückte, war das in Frage stehende Gelände eigentlich eine Insel, auf drei Seiten von Verkehrswegen und auf der vierten vom Wasser abgeschlossen.<sup>1</sup> Von der den Parramatta-Fluß überspannenden, 1932 eröffneten Sydney Harbour Bridge im Norden führte der sogenannte Western Distributor auf die Westseite des CBD an die Wasserfront des Darling Harbour und dann mit dem einen Zweig weiter über die Pyrmont-Brücke auf den halbinselartigen Stadtteil Pyrmont und mit einem weiteren Zweig als Viadukt über das Bahn- und Lagerhausgelände ebenfalls zum Stadtteil Pyrmont. Mit der Umgestaltung und Umnutzung des ganzen Geländes wurden also auch einerseits eine Verlagerung der Verkehrsströme und andererseits eine günstigere Verkehrsanbindung dieses einstigen Hafengebietes an den benachbarten CBD verbunden.

#### 4. Das Konzept für die Neunutzungen

Schon als das Council of the City of Sydney den »1980 City of Sydney Strategic Plan« aufstellte,<sup>2</sup> war davon die Rede, die riesigen Lagerhäuser des Darling Harbour Goods Yard aufzugeben und die freiwerdende Fläche anders zu nutzen. Im Hinblick auf die 200-Jahr-Feier war von einem zu schaffenden Bicentennial Park mit einer Mischnutzung von öffentlichen Parkanlagen und Bebauung, von einer Durchmischung von Wohnen, Gewerben und kommunalen Einrichtungen die Rede. Besonderer Wert wurde bei diesen Überlegungen auf künftige Freiflächen gelegt mit dem Hinweis darauf, daß die Westseite der Kernstadt in markantem Gegensatz zur Ostseite mit den großen offenen Flächen des Botanischen Gartens, der Domain und des Hyde Park öffentlicher Erholungsflächen ermangelte.

Vorübergehend wurde auch erwogen, daß das Darling Harbour-Gelände die Weltausstellung »EXPO 88« aufnehmen sollte. Aus diesem Plan wurde jedoch nichts, da

<sup>1</sup> Vgl. B. Young, *The Urban Design of Sydneys Darling Harbour*, Planner, June 1988, S. 8–13; zu Australien allgemein: B. Hofmeister, *Australia and its urban centres*, Berlin/Stuttgart 1988.

<sup>2</sup> *The Council of the City of Sydney* (Hrsg.), 1980 City of Sydney strategic plan, Sydney 1980.

die Regierung von New South Wales nicht genügend Bereitschaft für die Ausrichtung der Weltausstellung von 1988 aufbrachte und der Premierminister von Queensland diese gleichzeitig mit der 200-Jahr-Feier stattfindende Ausstellung für Brisbane heranzog.

Aber ganz abgesehen von der Weltausstellung ermangelte es der größten australischen Stadt eines im Weltmaßstab konkurrenzfähigen Kongreßzentrums und großer, moderner Ausstellungshallen. Für solche flächenkonsumierenden Einrichtungen bot sich hier, in unmittelbarer Nachbarschaft zur City, der Platz. Hinzu kam der Wunsch, die Besucher Sydneys nicht nur im Norden und Osten der Kernstadt mit Attraktionen wie dem Opernhaus oder der Kunstgalerie von New South Wales anzulocken, sondern sie auch auf die Westseite hinzuziehen. Schon um 1980 hatte man mit dem Bau des anspruchsvollen Sydney Entertainment Center südlich der Pier Street begonnen. Ein altes Pumpwerk wurde zu dem Nostalgie-Restaurant Pumphouse Brewery Tavern umgestaltet. Der Gedanke kam auf, sogenannte Festival Markets neben dem Kongreßzentrum zu bauen, ein großes Ensemble von über 200 Ladengeschäften und mehreren Restaurants auf der Westseite der Cockle Bay mit Blick auf die City, einen Komplex, der dann den Namen »Harbourside« erhielt und sozusagen das Herzstück für den weit über die Kongreßteilnehmer und Ausstellungsbesucher hinausgehenden Fremdenverkehr darstellt. Ebenso wurden für den allgemeinen Tourismus Museen und Grünanlagen ins Auge gefaßt.

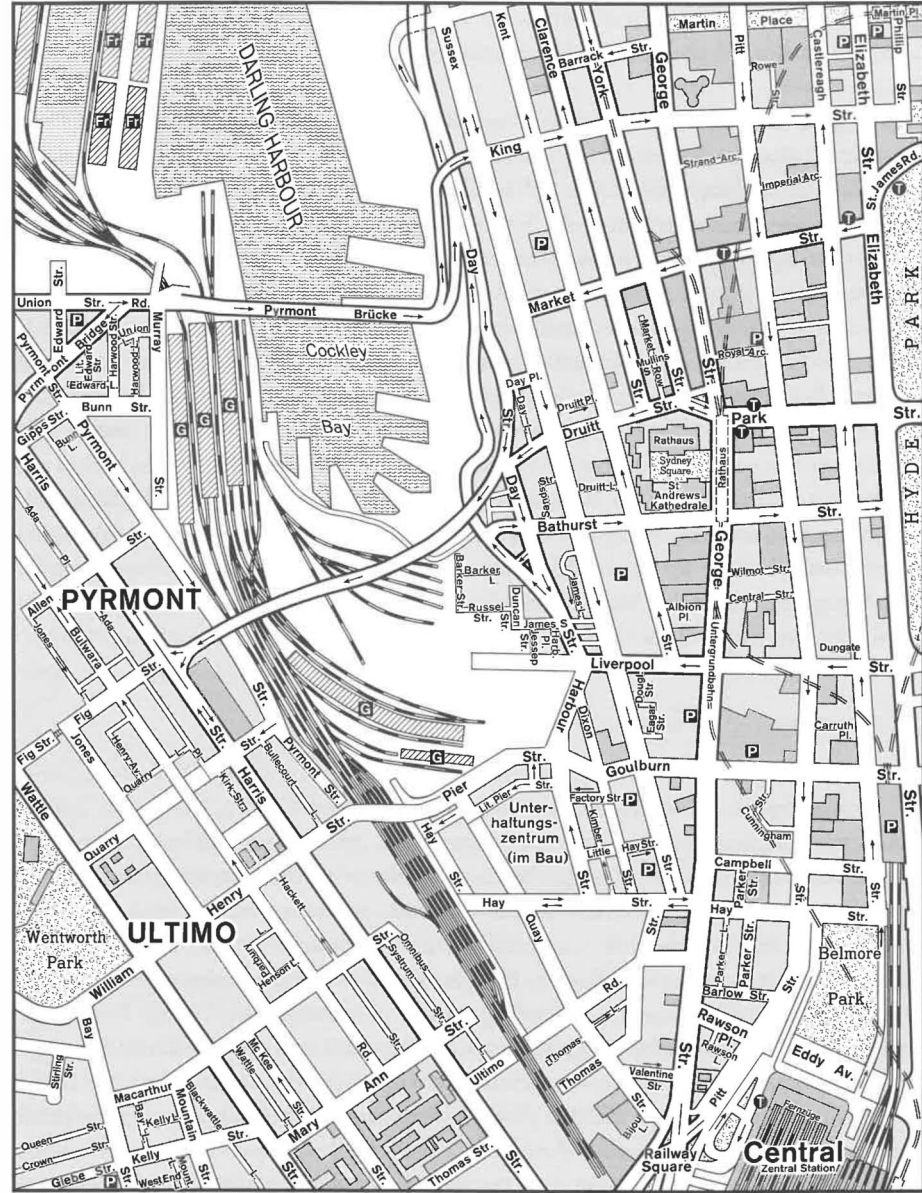
#### 5. Die heutige Gestaltung des Darling Harbour

Innerhalb weniger Jahre hat das einstige Hafen-, Lagerhaus- und Industriegelände sein Gesicht total verändert (vgl. Abbildungen 1980 und 1990).

In dem südlichen Teil zwischen Pier Street und der Stadtautobahn ist der kreisrunde Tumbalong-Park der Angelpunkt des gesamten heutigen Darling Harbour-Gebietes. Er ist nicht nur als Grünfläche konzipiert, sondern auch für alle möglichen Darbietungen für die Besucher des Geländes und als Endpunkt von Prozessionen gedacht. Ein Wassergraben mit Düsen, Fontänen und Kaskaden umgibt einen großen Teil des Parks und stellt eine Beziehung zum Wasserkörper der Cockle Bay weiter nördlich her. Die zahlreichen angepflanzten Eukalypten und Palmen sind dazu angeordnet, die auf Stelzen geführte Stadtautobahn nicht als störend zu empfinden. Nach Südosten vermittelt der Chinese Garden zu der hinter der Harbour Street gelegenen traditionellen kleinen Chinatown. Neben dem Park auf der Nordseite steht der sogenannte Kiosk oder Palm Pavillon als Kreuzungspunkt für das Wegenetz und Überleitung zu dem Gebäudekomplex auf der Westseite.

Dieser Komplex beherbergt die neuen Ausstellungshallen von Sydney, die aus einer Serie von etwas gegeneinander versetzten großen weißgetünchten Bauten bestehen. Dem gewaltigen Dach ist eine Konstruktion von Masten und Kabeln aufgesetzt, die

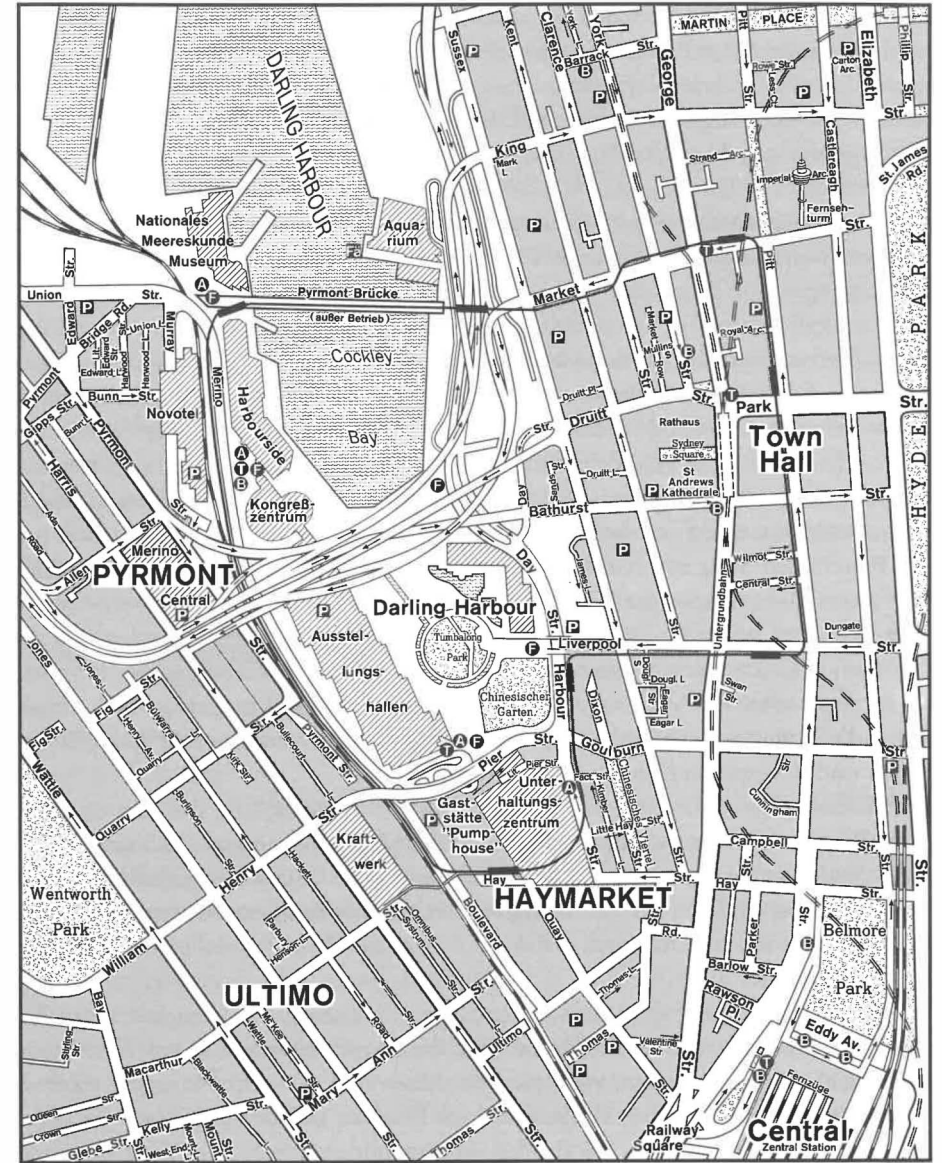
Darling Harbour - Gebiet um 1980



Quelle: Sydney - Plan der N. R. M. A. - Versicherung, 1980  
 Kartographie: Hans-Joachim Nitschke, TU-Berlin

G Güterschuppen F Frachtschuppen P Parkplatz, Parkhaus T Taxistand  Einbahnstraße

Darling Harbour - Gebiet um 1990



Quelle: UBD (Universal Press Pty Ltd.), 1990  
 Kartographie: Hans-Joachim Nitschke, TU-Berlin

G Zugang für Fußgänger A Anfahrt für PKW F Anlegestelle der Fähre  Einbahnstraße  
E Eingeschienenbahn mit Bahnhof P Parkhaus oder Parkplatz B Bushaltestelle T Taxistand

wohl an Schiffssegel und damit an die einstige Funktion dieses Standorts in kolonialer Zeit erinnern soll. Zwischen den mit reichlich Glas gestalteten Fassaden der etwas erhöht gelegenen Ausstellungshallen und dem tiefer gelegenen Fußgängerniveau vermitteln blumenbestandene Terrassenanlagen. Ein Denkmal, das ein durch die Schleuse einer Desinfektionsanlage springendes Schaf zeigt, erinnert an Australiens früheren Wirtschaftsfaktor Nummer Eins und den hier am Darling Harbour konzentrierten Wollhandel.

Der nördlich anschließende Teil des Darling Harbour-Geländes ist um die Cockle Bay herum orientiert, um die an drei Seiten herum die Cockle Bay Promenade führt, die sozusagen auf der vierten Seite durch die Pyrmont-Brücke mit dem Monorail-Gleis komplettiert wird. So wurde die Bucht nach Young als »water court or water plaza, surrounded by a promenade« konzipiert.<sup>3</sup> Von der Brücke aus kann man auf das ganze Gelände herabschauen. Alles hier ist auf den Fußgänger zugeschnitten.

Das erste große Gebäude auf der Westseite der Bucht ist Sydneys neues Convention Center. Mit der engen Nachbarschaft von Ausstellungshallen und Kongreßzentrum ist Sydney dem globalen Trend gefolgt, daß immer häufiger Fachmessen mit Kongressen verbunden werden und daß eine räumliche Koinzidenz der Gebäude für diese beiden Funktionen nicht nur erstrebenswert, sondern künftig unabdingbar für einen Erfolg dieses Dienstleistungssektors sein wird. Die gedankliche Kombination Ausstellung-Kongreß findet ihre bauliche Parallele in dem die Ausstellungshallen und das Convention Center verbindenden »Link Building«. Dieser Verbindungsbau führt unter der Stadtautobahn hindurch, so daß hier kein toter Raum entsteht, und hat funktional die Aufgabe, die gemeinsame Verwaltung und Gastronomie von Ausstellungshallen und Kongreßzentrum zu beherbergen.

Das Kongreßzentrum ist ein imposanter, fast kreisrunder Bau, der sich in seinen Ausmaßen und Art seiner Gestaltung erfolgreich gegen die dahinter im Bogen verlaufende Stadtautobahn absetzt. Der Plenarsaal faßt etwa 3500 Kongreßteilnehmer, so daß Sydney im Hinblick auf Großkongresse weltweit in Konkurrenz treten kann. Das Foyer und das Restaurant bieten den Ausblick auf das Wasser und die dahinter aufragende Skyline der Stadt.

Während die Ausstellungs- und Kongreßeinrichtungen spezielleren Interessen dienen und eher einen baulichen Rahmen für die Promenierenden bieten, besteht die hauptsächliche Attraktion für das breite Publikum in den Festival Markets, die bald den Namen »Harbourside« erhielten und ein Pendant zum »Harborplace« in Baltimore in den USA darstellen. Mit den für die Postmoderne typischen Rundbögen und viel Glas gestaltet, bietet die gesamte Anlage einen Blick über die Cockle Bay und die Skyline des Sydneyer CBD.

Harbourside beherbergt über 200 Geschäfte mit einem vielfältigen Angebot und

<sup>3</sup> B. Young (s. A 1).

neun Restaurants. Die Läden sind von morgens 10.00 h bis abends 21.00 h geöffnet, an Sonntagen bis 19.00 h, die Restaurants bis in die Nacht hinein. Die Einrichtungen sind auf vier Ebenen angeordnet, die durch Rolltreppen und Treppen an verschiedenen Stellen untereinander verbunden sind. Die reichliche Verwendung von Glas ermöglicht vielfältige Durch- und Ausblicke auf die Promenade, das Wasser und die Stadt auf der anderen Seite der Bucht.

Heute erhebt sich hinter dem Harbourside-Komplex das erst später erbaute zwölfgeschossige Novotel Sydney an der Murray Street, im Stadtteil Pyrmont gelegen. Dieses fast 1000 Betten bietende Hotel soll in erster Linie die Nutzer der Ausstellungshallen und des Kongreßzentrums beherbergen.

Schon jenseits der Pyrmont-Brücke gelegen, rahmen das National Maritime Museum und das National Aquarium die Einfahrt vom Darling Harbour zur Cockle Bay hin ein. Ersteres entstand auf dem Gelände früherer Lagerschuppen für Massengüter. Ihm sind zwei Kaianlagen vorgelagert, zwischen denen ausgemusterte Schiffe aus der Zeit der Segelschiffahrt ankern. An hölzernen Kais können Privatboote von Besuchern festmachen. Auch diese beiden Gebäude weisen eine eigenartige Architektur auf, deretwegen das Aquarium als »rolling waves« und das Maritime Museum als »billowing sales« charakterisiert wurde.

#### 6. Die Verkehrsanbindung des Darling Harbour

Um die Nachfrage von Einwohnern und Touristen zu sichern, mußte die Verkehrsanbindung dieses früher für die Öffentlichkeit uninteressanten Geländes effektiv gestaltet werden.

Die unmittelbare Nachbarschaft zum CBD bewog die Planer, dem mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln in den CBD Angereisten einen bequemen und schnellen Zugang zu Fuß zu diesem Freizeitgelände zu schaffen. Hierfür wurden vor allem auf der Ostseite die Day Street und Harbour Street abgesenkt, um von der Liverpool Street her über einen leicht getreppten Fußweg vorbei an dem Chinese Friendship Garden, den Tumbalong Park erreichbar zu machen.

Dieser Chinese Garden unterhalb der Harbour Street stellt gewissermaßen das Bindeglied von der an der Sussex Street und der Dixon Street entwickelten kleinen Chinatown im Südtel des CBD von Sydney mit dem Darling Harbour-Gelände dar. Die Chinatown hatte sich gerade an dieser Stelle herausgebildet, da ein wichtiger Erwerbszweig der frühen chinesischen Einwanderer der Stadt im vorigen Jahrhundert das market gardening (Erwerbsgartenbau) war und diese Chinesen ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse in dem am südlichen Ende der Dixon Street gelegenen Belmont Obst- und Gemüsemarkt verkauften. Der Chinese Garden unterstreicht somit die Standortpersistenz der chinesischen Bevölkerungsgruppe der Stadt. Für den fußläufigen Zugang von Süden her wurde die Pier Street etwas angehoben.

Eine Attraktion für sich stellt die zur 200-Jahr-Feier erbaute Einschienenbahn, das »Harbourlink« genannte Monorail-System, dar. Die Bahn verläuft in einem großen Kreis von der Pit Street mitten im CBD, biegt in die Market Street ein und überquert die Cockle Bay auf der nicht mehr als Autotrasse fungierenden Pyrmont-Brücke, biegt dann wieder in die Nordsüdrichtung um und verläuft zwischen Harbourside und Novotel in leichtem Bogen auf den Merino Boulevard, um dann über die Hay Street, Harbour Street und Liverpool Street wieder die Pit Street zu erreichen.

Mit drei Stationen erschließt die Einschienenbahn die wichtigsten Punkte im CBD, mit den drei anderen Stationen Harbour-Side, Convention und Hay Market bedient sie die verschiedenen Attraktionen im Darling Harbour-Gebiet. Die wie riesige Röhren konstruierten Bahnhöfe kontrastieren in merkwürdiger Weise mit der Altbausubstanz des CBD und den letzten noch erhalten gebliebenen Altbauten am Darling Harbour.

Der dritte Faktor für die Erschließung des Gebietes ist das Automobil. Zum einen wurde in Verlängerung des von der Sydney Harbour Bridge her kommenden Western Distributor ein mehrspuriger Expressway über das Gelände direkt südlich der Cockle Bay in ihren heutigen Ausmaßen hinübergeführt. Dieser Expressway-Bau wurde von mancher Seite heftig kritisiert, von anderer durchaus akzeptiert mit den beiden positiven Argumenten, daß die auf Stelzen errichteten Stadtautobahnspuren eine erhebliche lichte Höhe besitzen, so daß die beiden Teile des Geländes nicht wie voneinander abgeschnitten wirken, und daß sie in dem allgemein warmen Klima von New South Wales dem Spaziergänger willkommenen Schatten spenden.

Für den ruhenden Verkehr wurden in randlicher Lage zum Darling Harbour-Gelände rund 7000 Parkplätze und in mehreren Parkgaragen weitere rund 4000 Autoeinstellplätze geschaffen. Diese Größenordnung wird als ausreichend erachtet, da, wie gesagt, der größte Teil der Besucher mit der Einschienenbahn oder direkt aus dem CBD zu Fuß erwartet wird.

### 7. Nahe Zukunft: Olympia 2000

Die inzwischen nach Sydney vergebenen Olympischen Spiele für das Jahr 2000 beziehen die Möglichkeiten der im Darling Harbour-Bereich konzentrierten Einrichtungen mit in den Veranstaltungsplan ein. Das Unterhaltungszentrum und die Ausstellungshallen werden Austragungstätten für die Olympischen Disziplinen Basketball, Boxen, Gewichtheben, Judo und Tischtennis sein.

In dem unmittelbar westlich benachbarten Pyrmont-Ultimo-Gebiet schreitet die Stadterneuerung weiter voran. Hier sind die Umgestaltung der Regierungsdruckerei (Government Printing Office) in ein internationales Sendezentrum (International Broadcast Centre) im Gange und die Entstehung eines Medienzentrums sowie eines Bürokomplexes für den technischen Stab der benachbarten Veranstaltungstätten.

### 8. Schlußbetrachtung

Hafenbrachen sind ein weltweit verbreitetes Element von Küstenstädten, in denen alte Hafenanlagen nicht mehr zeitgemäß sind und daher zur Disposition stehen. Sie profitieren von ihrer citynahen Lage, die sie für viele Nutzungen prädestiniert und ihnen zugleich eine Pilotrolle für die Revitalisierung benachbarter Stadtteile zuweist. Diese Möglichkeiten wurden allerdings durchaus nicht immer genutzt. Vielmehr finden sich in Beispielstädten alle erdenklichen Entwicklungsstadien von der noch kaum begriffenen Chance bis hin zur erfolgreich durchgeführten Umwandlung in einen multifunktionalen Stadtraum von hoher Attraktivität. Zu dieser letzteren Kategorie darf Sydneys Darling Harbour-Gebiet gerechnet werden.

Fragt man nach den Besonderheiten des Falles Sydney, so standen in der ersten Hälfte der 80er Jahre folgende Planungsziele zur Realisierung an:

1. Den aufgelassenen Hafen- und Industrieanlagen sollten Nutzungen folgen, die einerseits viel Platz benötigen, der im CBD selbst nur eingeschränkt vorhanden ist, und die zum anderen dieses Gelände attraktiv machen würden.
2. Es sollte eine organische Verbindung vom Baukörper des CBD zu dem Wasserkörper des einstigen Hafens hergestellt und das Hafengelände in die Innenstadt integriert werden.
3. Dazu sollten bequeme Zugangsmöglichkeiten aus den Straßen des CBD zum Wasserkörper und dem ihn umgebenden Freizeitgelände geschaffen werden.
4. Die bauliche wie psychologische Barriere der über das Gelände hinweg geführten Stadtautobahn sollte überspielt und die Existenz dieser Verkehrsader akzeptabel gemacht werden.

Das Darling Harbour-Gebiet im generellen und der multifunktionale Komplex Harbourside im speziellen sind in einem Maße von Einwohnern wie von Touristen angenommen worden, daß die genannten Planungsziele als durchaus erreicht anzusehen sind.

Dirk Schubert

## Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen

### Neuere Literatur

ANN BREEN / DICK RICKBY, *Waterfronts – Cities Reclaim their Edge*, New York / San Francisco: Mc Graw-Hill, Inc. Publishers, Abb., 333 S.

MARC J. HERSHMAN (Ed.), *Urban Ports an Harbour Management. Response to Change along U.S. Waterfronts*, New York: Francis & Taylor Ltd. 1988, Abb., 354 S.

RINIO BRUTTOMESSO (Ed.), *Waterfront – una nuova frontiera urbana. 30 progretti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, Roma: Centro Internazionale CITTA' D'AQUA 1991, Abb., 287 S.

RINIO BRUTTOMESSO (Ed.), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venice 1993, Abb., 352 S.

B. S. HOYLE / D. A. PINTER (Ed.), *European Port Cities in Transition*, London / New York: Belhaven Press 1992, Abb., 207 S.

PHILIP ODGEN (Ed.), *Update. London Docklands. The challenge of the development*, Cambridge: University Press 1992, Abb., 90 S.

STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE HAMBURG (Hrsg.), *Hamburg Stadtvisionen. Eine Dokumentation des Hamburger Stadtentwicklungsforums 1993. Innerstädtische Verflechtung von Wohnen und Arbeiten, Architektur und Natur*, Hamburg: Ellert & Richter 1993, Abb., 150 S.

Meer, Flüsse und Seen prägten immer in entscheidender Weise die Physiognomie von Städten. Durch Ausnutzung topographischer Möglichkeiten entstanden Ansiedlungen und Städte häufig an Flußübergängen, Flußmündungen und an Lagen, die einen natürlichen Schutz boten. Die Lage am Wasser bot neben militärischen auch wirtschaftliche Vorteile, häufig entwickelten sich an diesen naturräumlich prädestinierten Lagen Keimzellen von Häfen. Die Stadt-

grundrisse vieler Städte belegen, daß Schiffsanlegeplätze und Häfen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts integrierter Bestandteil der Stadt und eng mit dem Stadtgefüge vernetzt waren. Die Häfen waren in der Regel daher auch in die Stadtbefestigungen einbezogen. In vielen Küstenstädten waren der Hafen und die damit verbundenen Funktionen das Kernstück der lokalen Ökonomie. In kaum einem anderen Bereich fallen nun aber Realität und Wunschbild, gegenwärtige Situation und zukünftige Visionen von Planern, Architekten und Investoren mehr auseinander, als bei der Neugestaltung der Hafen- und Uferzonen. Die Hafenbereiche und Uferzonen sind Gebiete, die zunehmend wiederentdeckt werden, Begehrlichkeiten wecken und wo noch einmalige Chancen für die Stadtentwicklung schlummern. Die lange Zeit vernachlässigten »Ränder«, die Schnittstellen zwischen Wasser und Land sind mittlerweile zu spannenden architektonischen und stadtplanerischen Themen und zu einem eigenständigen Arbeitsbereich geworden. Hafen und Stadt, die Beziehungen zwischen Arbeiten und Wohnen und Veränderungen der Uferzonen sind dabei in langfristige technologische und sozio-ökonomische Umstrukturierungsprozesse eingebunden.

Das Buch von Breen/Rickby bezieht sich auf eine Untersuchung von 75 Fallbeispielen der Waterfront Revitalization in Nordamerika. Von den 75 größten Städten in den USA haben nur sechs Städte keine Verbindung zum Wasser, zu Flüssen oder zum Meer. Die Autoren beschreiben die Gründe für das Brachfallen der Hafen- und Uferzonen und führen beispielhaft auf, daß New York eine Uferzone von 578 Meilen aufweist und die Stadt San Francisco auf einer Länge von 276 Meilen an Wasserflächen angrenzt. Die Autoren untersuchen die Projekte der Umnutzung der Uferzonen bezogen auf

die kulturelle und geschichtliche Dimension, auf ökologische Aspekte, auf Wohn-, Freizeit-, Arbeits- und Mischnutzungen, sie skizzieren noch in der Planung befindliche Vorhaben. Dabei wird punktuell auch auf Beispiele aus Europa verwiesen, so auf Akers Brygge in Oslo und Salford Quais in Manchester. Diese systematisch angelegte Struktur des Buches erweist sich als Nachteil, wenn man alle Projekte einer Stadt in einem lokalen stadtentwicklungspolitischen Kontext nachvollziehen will. Die Vorhaben sind dann unter verschiedene strukturelle Dimensionen subsummiert. In diesem Fall wird man auf das Register verwiesen.

In Nordamerika begann sich schon in den 50er Jahren das bis dahin funktionierende Hafensystem aufzulösen. In Boston und Baltimore wurden erste Schritte zur Umstrukturierung der »Sailortown« schon Ende der 50er Jahre eingeleitet. Hier liegen auch die »Geburtsorte« der »Waterfront Revitalization«. Mit der Einführung der Düsenflugzeuge reduzierte sich der Schiffspassagierverkehr über den Atlantik. Neue Methoden im Fischereigewerbe führten zur völligen Veränderung der Fischereiflotten. Riesentanker benötigten eigenständige Tiefwasser-Häfen und alte Lagergebäude und Teile des Hafens fielen brach. Schließlich revolutionierte die Containerisierung des Güterverkehrs die Umschlagstechniken und bewirkte neue Anforderungen an Lage und Ausdehnung der Umschlagsflächen und Uferzonen. Die Bedeutungsabnahme vieler Häfen fiel außerdem zusammen mit einer Deindustrialisierung des Hafenumfeldes. Viele Häfen haben ihre frühere Bedeutung nicht nur als Warenumschlags- und Handelsort, sondern auch als Seehafen-Industrie-Standort verloren.

Mit der Abnahme der ökonomischen Bedeutung der Häfen ging bald eine Zunahme der öffentlichen Aufmerksamkeit über den weiteren Umgang mit diesen Flächen einher. Nach einer Phase der Vernachlässigung ist in vielen Städten die Reaktivierung, Neu- und Umnutzung von Ufer-, Hafen- und Uferzonen das aktuell wichtigste und spannendste Thema überhaupt. »Waterfront development« ist in den USA zu einem spezialisierten Arbeitsgebiet innerhalb der »American Planning Association« ge-

worden. Mit dem Zusammenwirken öffentlicher und privater Investitionen (Private-Public-Partnership) und neuer Planungen soll nun die Re-Integration der Häfen und Uferzonen in das städtische Gefüge betrieben werden. In den USA spielen die städtischen Behörden bei der Initiierung derartiger Projekte nur eine untergeordnete Rolle, sie werden vorwiegend von privaten Trägern und Developern projektiert und durchgeführt.

Der Schwerpunkt des Buches von Breen und Rickby liegt auf Untersuchung der architektonischen und planerischen Qualitäten der Vorhaben. Die Publikation entstand aus der Arbeit des Waterfront Centers in Washington, einer Institution, die zur Vernetzung der verschiedenen Aktivitäten der Umnutzung der Uferzonen in Nordamerika gegründet wurde. Die gut dokumentierten Fallstudien und eine umfangreiche Bibliographie machen das Buch zu einem hilfreichen Nachschlagewerk über die nordamerikanischen Projekte, wobei allerdings Konflikte bei der Realisierung dieser Projekte sowie die ökonomische, soziale und stadtstrukturelle Dimension der Vorhaben weitgehend außer Acht gelassen werden.

Diese Aspekte werden dagegen in dem von Hershman herausgegebenen Sammelband analysiert, wobei vor allem die Frage der institutionellen Zuordnung der Revitalisierungsprojekte erörtert und diese in Zusammenhang mit neuen Formen des Managements untersucht wird. Auch dieser Band bezieht sich vorwiegend auf die Probleme der Restrukturierung der brachgefallenen Hafenbereiche in Nordamerika, wobei dort die Zuständigkeiten für diese Aufgaben von einer Vielzahl von privaten, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, mit sich teilweise überschneidenden Kompetenzen, wahrgenommen werden. Die Kompetenzen in europäischen Seehafenstädten erscheinen dagegen vergleichsweise transparent. Hershman betont daher von diesem Hintergrund auch die Notwendigkeit einer »kollektiven Vision«, um die komplexen Aufgaben der Revitalisierung erfolgreich angehen zu können.

In dem Band werden neue Aufgaben der Hafenbehörden thematisiert, die Geschichte und

Bedeutung von Häfen beschrieben, der Stellenwert der Containerisierung erörtert, die unterschiedliche Struktur von Häfen (Fischereihäfen, Bootshäfen, Fährhäfen etc.) ausgeführt und schließlich auch auf die aktuellen Probleme der Neuordnung und Neuplanung der Hafen- und Uferbereiche eingegangen. Hershman entwirrt dabei ein komplexes Interessengeflecht und die stark fragmentierten Aufgabenverteilungen bei den Vorhaben. Eine von Hershman vorgenommene Typologie unterscheidet einen gebietsbezogenen Ansatz mit speziellen Planungsmethoden, die »kalifornische Methode«, die eine Integration der Hafenplanungen in Stadtentwicklungs- und Regionalplanung anstrebt, sowie ein Verfahren mit »Hafenkommissionen«, die über jeweils umfassende Planungs- und Kontrollbefugnisse verfügen. In den Beiträgen wird auch auf die Ausweitung von Kompetenzen der »Port Authorities« eingegangen, die wie z. B. die New York Port Authority, auch Flughäfen, Brücken und Tunnel betreiben und weitergehende logistische Aufgaben (Teleport etc.) – innerhalb und außerhalb der Stadt- und Landesgrenzen New Yorks – wahrnehmen. Ein hilfreiches Glossar und Sachregister in dem Band erschließen die Thematik der Probleme der Umnutzung der Häfen und Uferzonen auch für »Binnenländer«.

In Venedig gibt es ein weiteres Institut, das die vielfältigen Aktivitäten der Waterfront Revitalization zusammenführt. In dem von Bruttomesso (1991) herausgegebenen Band handelt es um eine Art erweiterten Ausstellungskatalog. Im ersten Teil werden, aus der Sicht der jeweiligen Stadtverwaltung, Projekte und Planungen der Umnutzung der Uferbereiche vorgestellt (u. a. Amsterdam, Boston, Glasgow, Hong Kong, Kobe, London, Osaka, Rotterdam, Tokio, Toronto), während im zweiten Teil Developer, Architekten und Planer Vorhaben präsentieren. Im dritten Teil schließlich werden italienische Vorhaben aus Venedig und Genua präsentiert. Eine umfangreiche Bibliographie zu einzelnen Städten und ihren Projekten beschließt den Band.

Bei dem von Bruttomesso (1993) herausgegebenen Band handelt es dagegen vorwiegend um die Dokumentation der Referate und Vorträge die 1991 bei einer Tagung in Venedig zum

Thema »Waterfronts: a new urban frontier« gehalten wurden. Die Kulisse der (Hafen-)Städte und die Projekte, die vorgestellt werden, überschneiden sich zwar partiell, in diesem Band sind aber erheblich mehr Beispiele der Waterfront Revitalization versammelt als in obigem Buch. Die Beiträge in diesem Band sind zudem nicht nur aus der Sicht der Kommunalverwaltungen dargestellt, sondern sie beinhalten auch weiter gefasste theoretisch-wissenschaftliche Reflexionen. Früher, so Bruttomesso in der Einführung, waren die Uferbereiche für die gesamte Bevölkerung zugänglich. Die Schnittstellen zwischen Wasser und Stadt hatten einen hohen symbolischen Stellenwert, dokumentierten sie doch Wohlstand und Reichtum der jeweiligen (Hafen-)Stadt. Nun weisen die Schnittstellen zwischen Hafen und Stadt gravierende Veränderungen der Flächennutzungen, der wirtschaftlichen Aktivitäten und der baulichen Erscheinungen auf. Wo noch in vielen Städten bis Ende der sechziger Jahre Schiffswerften und Kräne das Bild der Uferzonen und damit auch die Stadtsilhouette entscheidend prägten, dominieren heute abgeräumte Flächen. Die Arbeit im Hafen hat sich qualitativ verändert und räumlich verlagert. Häfen haben sich immer mehr aus den Städten zurückgezogen und sich in der Regel in Richtung der Flußmündungen bewegt. Der Siegeszug des Containers führte zur räumlichen Verlagerung der Häfen, zum Brachfallen der Uferzonen und zu vollkommen neuartigen Anforderungen an die Umschlagseinrichtungen. Die speziellen Umschlagstechnologien für Container erzwingen neue, stadtfornere Hafenanlagen und ließen die älteren Einrichtungen obsolet werden.

Zum Umschlag der Container auf andere Transportmittel sind auf der Landseite erhebliche größere Dispositionsflächen vonnöten. Gute Eisenbahnanschlüsse und Straßenverkehrsverbindungen, wie Autobahnanschlüsse, sind für den schnellen Abtransport der Container auf dem Landwege erforderlich. Auf der Seeseite benötigt der Containerumschlag wegen der kürzeren Liegezeiten zwar weniger, aber jeweils sofort verfügbare und seeschifftiefe Kailiegeplätze. Die traditionellen Hafenanlagen mit den schmalen »finger-piers« und Kaischuppen konnten diesen An-

sprüchen nicht genügen. Kaischuppen und Lagerhäuser, in denen früher Waren, gegen Witterung geschützt, zwischengelagert wurden, sind nicht mehr erforderlich. Die Liegezeiten der Schiffe, früher eine Woche oder länger, haben sich auf einen Tag reduziert. Die Schiffsmannschaften haben nicht mehr wie früher tagelang Landgang, dem Gegenstand von Schiffssromantik und Seemannsgarn, sondern werden während der Löscheziten an Bord benötigt. Beide Bände von Bruttomesso fächern kaleidoskopartig Vorhaben und realisierte Projekte der Revitalisierung auf und bieten neben der vorzüglichen Bebilderung auch eine Vielzahl von Informationen über Architekten und Planer, Träger und Betreiber, Initiatoren und Investoren sowie Kosten und Realisierungszeiträume.

Der Sammelband von Hoyle and Pinder 1992 bietet dagegen nicht nur lokale Fallstudien einzelner Hafenstädte und ihrer Planungsvorhaben, sondern auch thematisch bezogene Vergleiche, die in theoriegeleitete Fragestellungen eingebunden sind. Die Herausgeber, Stadtgeographen, sind bereits durch eine Vielzahl von Publikationen zu diesem Themenbereich ausgewiesen und knüpfen hier an ältere Arbeiten an. Sie beschreiben die Auflösung der historisch gewachsenen Beziehungen zwischen Stadt und Hafen, daß nun in vielen Hafenstädten durch ein weitgehend unabhängiges Nebeneinander dieser Bereiche ersetzt wird. Die technologischen Ursachen dieses Transformationsprozesses und ihre stadträumlichen und sozialen Folgen werden in den verschiedenen Beiträgen des Bandes untersucht.

So werden Zusammenhänge zwischen der Energieversorgung, der Tankerschiffahrt und den jeweils erforderlichen Hafenanlagen thematisiert und Konsequenzen der Zunahme der Schiffsgrößen auf die Häfen analysiert. Die zunehmende Konkurrenz der Seehäfen im Rahmen des europäischen Hafensystems wird problematisiert und neue logistische Arbeitsteilungen werden erörtert. Die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa hat die überkommenen Strukturen transformiert, so ist z. B. Hamburg von einer ehemaligen Randlage in eine günstigere geographische Position gerückt. Aber auch auf das Thema der Umnutzung und Revitalisierung von

brachgefallenen Hafenbereichen wird eingegangen. In England hat es über 100 derartiger Vorhaben gegeben, deren Einschätzung sehr unterschiedlich ausfällt. Vielfach wurde die Dimensionierung falsch gewählt, an den lokalen Wohnungs- und Arbeitsmarktinteressen vorbei geplant und gebaut und der Erhalt bestehender Strukturen und Qualitäten zu wenig einbezogen. Die Hafenstädte in Holland haben auch eine lange Tradition im Umgang mit Hafen- und Uferzonen, aber diese Projekte zeichnen sich gegenüber den Vorhaben in Großbritannien in der Regel durch einen behutsameren Umgang mit dem vorhandenen Baubestand und durch eine sozialverträglichere Herangehensweise aus. Für Erfolg oder Mißerfolg der Revitalisierungsbestrebungen ist häufig auch die Einbeziehung touristischer Aktivitäten entscheidend, wie am Beispiel der Ostseehafenstädte ausgeführt wird. Mit umfangreichen bibliographischen Angaben und einem Register bietet der Band neben der Darstellung einer Vielzahl von Revitalisierungsprojekten auch Einordnungsmöglichkeiten dieser Umstrukturierungen in Hafenstädten. Die lokalen Fallstudien werden vor dem Hintergrund weltweiter technologischer Innovationen und ihrer Folgen für die Seehafenstädte verortet und somit in sozio-ökonomische Theorieansätze eingebunden.

Die Fragestellung, welche Gestaltungsmöglichkeiten Hamburg als Stadt am Wasser hat, zieht sich wie ein roter Faden auch durch den von der Stadtentwicklungsbehörde herausgegebenen Band »Stadtvisionen«. Im letzten Heft dieser Zeitschrift war bereits der Band »Stadt im Überfluß« von Hamburgs Oberbaudirektor Egbert Kossak (Hamburg 1993) durch Volker Roscher besprochen worden, der Probleme und Chancen einer wachsenden Stadt diskutiert. Bei dem Band »Stadtvisionen« wird an diese Thematik angeknüpft und es werden (teilweise zweisprachig) die Arbeitsergebnisse des Stadtentwicklungsforums 1993 dokumentiert, in dem Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes Hammerbrook/Hamm-Süd erarbeitet wurden. Wie auch bei den anderen bisher abgehaltenen Stadtentwicklungsforen handelt es sich um eine bunte Palette von Vorschlägen und Entwürfen,

die von Teilnehmern in sechstägigen Workshops erarbeitet wurden. Das Projektgebiet ist ein citynaher Bereich, dessen Stadtgrundriß aus dem 19. Jahrhundert bis heute nahezu unverändert erhalten geblieben ist. Geprägt durch ein enges Beieinander von Wohnen und Arbeiten, sowie durch Straßen, Eisenbahntrassen und Kanäle gab es im Zweiten Weltkrieg große Zerstörungen.

Nun soll das Gebiet aus dem Dornröschenschlaf erweckt und »revitalisiert« werden. Der tiefgreifende strukturelle Wandel wird dabei in zwei Richtungen thematisiert: Einmal als Problem des Niedergangs und der wirtschaftlichen, technologischen und räumlichen Restrukturierung von Hafen- und Uferbereichen und zum anderen als Planungsaufgabe, die häufig brachgefallenen oder untergenutzten Uferbereiche, die »Waterfront« wieder zu reaktivieren und neuen Nutzungen und Verwertungen zuzuführen. Allen Lösungen des Stadtentwicklungsforums ist gemeinsam, daß die Wasserläufe als strukturprägende Elemente herausgearbeitet werden und eine städtebauliche Integration von Wohnen und Arbeiten angestrebt wird.

Befindet sich das Hamburger Vorhaben noch im Vorbereitungs- und Planungsstadium, so ist eines der größten Projekte der Waterfront Revitalization in Teilen bereits fertiggestellt. Die Docklands in London waren und sind immer noch eines der spektakulärsten Projekte in diesem Genre – Canary-Wharf ist eines der größten Planungsvorhaben dieses Jahrhunderts. In dem von Odgen (1992) herausgegebenen Band geht es um ein vorläufiges Resümee dieses Prestige-Vorhabens der Konservativen in England, bei dem die Überlegenheit der Entfaltung der freien Marktkräfte gegenüber den Labour-Vorstellungen einer geplanteren Stadtentwicklung dokumentiert werden sollte. Für das von den Konservativen stolz so benannte »Flagship-project« Canary Wharf gab es weder eine öffentliche Anhörung, noch eine Beteiligung Betroffener.

Verschiedene Autoren analysieren einzelne Aspekte des Vorhabens, das nicht eine Art Nebenzentrum der City of London, sondern quantitativ und qualitativ ein mindestens gleichwertiger Standort werden sollte. Um in den Dock-

lands schneller und flexibler planen und bauen zu können wurde die »London Docklands Development Corporation« (LDDC) konstituiert. Bei dieser Institution und den anderen Urban Development Corporations in Großbritannien werden die Mitglieder direkt ernannt und nicht gewählt, die Mittelzuweisung erfolgt nicht über einen kontrollierbaren öffentlichen Haushalt, sondern über Sonderbudgets. Die Institutionen entziehen sich damit weitgehend der öffentlichen Kontrolle.

Der Erfolg des Docklandsprojektes wird von den Autoren auch in Bezug auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze angezweifelt. Vielfach handelt es sich dabei nicht um »neue« Arbeitsplätze, sondern um betriebsinterne Verlagerungen, um in den Genuß von Steuervorteilen der eingerichteten »Enterprise-Zones« zu kommen. Als in der Druckindustrie die Computersatztechniken die alten Druckertechniken obsolet gemacht hatten, verlagerten z. B. die großen Zeitungen (Gurdian, Daily Mail etc.) ihre Produktionsstätten von der City in die Docklands und hebelten damit gleichzeitig die Gewerkschaften aus. Viele der Firmen hätten sich auch ohne Vergünstigungen in den Docklands angesiedelt. Eine relativ hohe Arbeitslosenquote (derzeit über 20%) ist geblieben. Zwischen 1981–1988 gingen ca. 7000 Arbeitsplätze verloren, neu geschaffene Arbeitsplätze können häufig nicht von den lokalen Arbeitssuchenden besetzt werden, da andere Qualifikationen gefragt sind.

Neben dem Argument der Schaffung neuer Arbeitsplätze versprach die LDDC auch neue Wohnungen zu bauen. Betrug der Anteil des kommunalen Wohnungsbaus in den Docklands 1981 noch über 80%, so lag der Anteil der Eigentumswohnungen damals unter 10%. 1991 liegt der Anteil des kommunalen Wohnungsbaus bei nur noch 25%, während der Eigentumssektor bereits über 50% ausmacht. Dabei stiegen die Preise für Eigentumswohnungen allein zwischen 1984–1988 um durchschnittlich 200%. Wegen des aktuellen spekulativen Überangebots sinken ab Ende der 80iger Jahre die Preise allerdings wieder. Das Angebot geht damit vollständig an der lokalen Nachfrage vorbei.

Der größte private Investor in den Docklands

ist Olympia and York (O & Y), ein kanadisches Unternehmen, das die Gebrüder Reichman kontrollieren. Diese Unternehmer zeichnen auch für das World Trade Center in New York verantwortlich und besitzen umfangreichen Immobilienbesitz in Toronto und Tokio. O & Y investierten vor allem im Bereich von Canary Wharf (»New Manhattan«) und veränderten damit die Skyline Londons, angestrebter sichtbarer Ausdruck der Verlagerung des Finanzzentrums in die Docklands. In einem halben Jahrzehnt haben sich Teile der Docklands total verändert. Private Investoren bauten Luxuswohnbauten, gigantische Bürogebäude, die Immobilienpreise stiegen und die Banken akzeptierten Sicherheiten von noch zu bauenden Objekten. In dem von Ogdon herausgegebenen Band werden komprimiert die Facetten des Projektes herausgearbeitet, knapp beschrieben und eingeschätzt; so auch die Zielvorstellung der Reihe »Update«,

die didaktisch aufbereitete Darstellungen zu aktuellen Planungsproblemen, vor allem für Studenten liefern will.

Die besprochenen Buchtitel geben einen breiten Überblick über die vielfältigen Vorhaben der Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen. Noch fehlt aber eine systematische Auswertung bisheriger Erfahrungen der »Waterfront Revitalization«, die die Vorhaben auch in einem theoretischen Kontext reflektiert. Ökonomisch-technologische Restrukturierungen und ihre räumlichen Auswirkungen wären dabei in einen Analysezusammenhang zu integrieren, der nicht nur die Phänomene beschreibt, sondern auch Erklärungsansätze bietet. Häufig noch klaffen Anspruch und Realität weit auseinander und die globalen Vermarktungsstrategien der Großprojekte durch Makler, Developer und Investoren haben wenig mit den lokalen Problemen und Bedürfnissen gemein.



Robert Jütte

## »Stadtluft macht krank«

*Neuere Arbeiten zum Thema »Stadt und Gesundheit« im 19. und 20. Jahrhundert*

THOMAS HAPKE (Hrsg.), *Stadthygiene und Abwasserreinigung nach der Hamburger Choleraepidemie. Umweltforschung vor 100 Jahren im Spiegel der Bibliothek der Sielklär-Versuchsstation Hamburg-Eppendorf, Herzberg: Bautz 1993, Abb., 113 S., DM 38,-.*

WOLFGANG VON HIPPEL, *Zum Wohle des Kranken. Vom Hospital zum Klinikum der Stadt Ludwigshafen. 100 Jahre Städtisches Krankenhaus 1892–1992, Ubstadt-Weiher: Verlag Regionalkultur 1992, Abb., 182 S., DM 49,-.*

MARTIN KRAUSS, *Armenwesen und Gesundheitsfürsorge in Mannheim vor der Industrialisierung 1750–1850/60, Sigmaringen: Thorbecke 1993, Abb., 184 S., DM 39,80.*

JÜRGEN REULECKE / ADELHEID GRÄFIN ZU CASTELL-RÜDENHAUSEN (Hrsg.), *Stadt und Gesundheit. Zum Wandel von »Volksgeundheit« und kommunaler Gesundheitspolitik im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart: Franz-Steiner-Verlag 1991, 335 S., DM 66,-.*

Das wachsende Interesse der Geschichtswissenschaft an der Entwicklung der Stadt in den beiden letzten Jahrhunderten manifestiert sich nicht zuletzt in einem Bereich, der lange Zeit als eine Domäne der Medizinhistoriker galt. Nachdem das Thema »Stadt und Gesundheitspflege« bereits Anfang der achtziger Jahre vom Südwestdeutschen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung erstmals explizit aufgegriffen wurde, die Beiträge zum gleichnamigen Aufsatzband sich aber vorwiegend mit der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Periode befaßten, liegt jetzt ein Sammelband vor, der nicht nur das Gesundheitswesen, sondern Fragen von Gesundheit und Krankheit im Zusammenhang mit solchen

bekanntem stadtgeschichtlichen Phänomenen wie Modernisierung und Urbanisierung behandelt. Der Band geht auf eine Tagung der Freiherr-vom-Stein-Gesellschaft zurück, die 1989 in Bad Waldliesborn stattfand. Wie die beiden Herausgeber in ihrer Einleitung betonen, ging es darum, neue Akzente in der Forschung zu setzen und ein so wichtiges und von der Stadtgeschichtsschreibung lange Zeit vernachlässigtes Thema wie »Stadt und Gesundheit« im interdisziplinären Zugriff unter sozial-, bevölkerungs-, mentalitäts-, medizin- und ökologiegeschichtlichen Fragestellungen zu behandeln. Zentrale Themen, die in diesem Sammelband angesprochen werden, sind zum Beispiel: der Zusammenhang zwischen dem Urbanisierungsprozeß, dem demographischen Wandel und den städtischen Gesundheitsverhältnissen, die Reaktionen und Wahrnehmungsweisen der Kommunalpolitiker, der kommunalen Öffentlichkeit und Verwaltung, die Voraussetzungen und Auswirkungen einer kommunalen Gesundheits-, Umwelt- und Bevölkerungspolitik.

Der Sammelband gliedert sich in vier Teile. Der erste Teil enthält zwei Überblicksdarstellungen. J. Vögle zeichnet die Entwicklung der städtischen Gesundheitsverhältnisse im 19. und frühen 20. Jahrhundert nach, indem er das Konzept des demographischen und epidemiologischen Übergangs am deutschen Beispiel konkretisiert und kritisch reflektiert. Nach Vögle setzt die Phase, in der die großen Epidemien zurückgehen und die Sterberate sich verstetigt, in den meisten deutschen Großstädten in den zwanziger und dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein. Die von ihm angemahnte methodisch anspruchsvolle und auf einer breiten empirischen Basis fußende Arbeit zu den großstädtischen Gesundheitsverhältnissen liegt inzwischen in Form einer im Druck befindlichen Heidelber-

ger geschichtswissenschaftlichen Dissertation von Beate Witzler vor. Alfons Labisch beschreibt die Grundthemen des »medizinisch-hygienischen Diskurses«, der im 19. Jahrhundert auf unterschiedlichen gesellschaftlichen Handlungsebenen, nicht zuletzt aber auf kommunalpolitischer Ebene geführt wurde.

Die vielfältigen, von Stadt zu Stadt sich allerdings durchaus unterschiedlich darstellenden gesundheitspolitischen Herausforderungen zeitigten ein breites Spektrum an stadtplanerischen und sozialhygienischen Maßnahmen, die entweder der Vorbeugung gegen gesundheitliche Gefahren des Urbanisierungs- und Industrialisierungsprozesses oder der Eindämmung der sich daraus ergebenden Gefahren dienten. Dieser Thematik ist der zweite Teil dieses Bandes gewidmet. F.-J. Brüggemeier beschreibt die verschiedenen Anstrengungen, die von den Städten unternommen wurden, die damals bereits wahrgenommene und beklagte Luftverschmutzung in Grenzen zu halten. Was Brüggemeier am Beispiel einzelner Städte für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts an Problemlösungen aufzeigt, wird von E. Schramm, der den kommunalen Umweltschutz in Preußen behandelt, gut ergänzt. Stadtplanerische Aspekte der Assanierungspolitik stehen im Vordergrund der Beiträge von J. Rodrigues-Lores und Stefan Fisch. Welche Zusammenhänge zwischen sozial- und rassehygienischen Forderungen in Hinblick auf Verbesserungen im öffentlichen Gesundheitswesen um die Jahrhundertwende bereits bestanden, macht die Studie von P. Weindling deutlich.

Der weitaus größte Teil der in diesem Aufsatzband versammelten Studien befaßt sich mit der Gesundheitsfürsorge im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Im Rahmen einer Sammelrezension kann leider nicht auf jeden einzelnen Beitrag gesondert eingegangen werden. Das thematische Spektrum ist jedenfalls recht breit: Es reicht von der mit der Gesundheitspolizei verbundenen Sittenpolizei (H. Reinke) und der Gewerbehygiene (D. Milles) über die Jugend- und Altenfürsorge (A. Schildt und Ch. Conrad) bis hin zu den städtischen Gesundheitsvereinen (G. Stollberg).

Der vierte und letzte Teil handelt von der Ge-

burten- und Sozialpolitik. Es geht um Themen wie Sozialhygiene und Sexualreform (J. Geyer-Kordesch), Sexualberatungsstellen (K. von Soden), Abtreibung (V. Neumann) und Empfängnisverhütung (C. Osborne) – also um ein breites Spektrum bevölkerungspolitischer Maßnahmen und Optionen, über die in den Städten auf kommunalpolitischer Ebene von Teil heftig gestritten wurde. Leider wird die kommunale Problematik dieser Themen von den vier Autorinnen kaum thematisiert, so daß der Zusammenhang mit dem Rahmenthema »Stadt und Gesundheit« häufig eher peripherer Natur ist.

Insgesamt zeigt sich, in welchem Maße im Kaiserreich die Großstädte Impulse für die Entwicklung und den Einsatz sozialstaatlicher und gesundheitspolitischer Einzelmaßnahmen gaben, die dann später in der Weimarer Republik von staatlicher Seite aufgegriffen und Teil der allgemeinen Gesetzgebung auf diesem Gebiet wurden.

Wenn deutsche Großstädte im 19. Jahrhundert kostspielige umfassende Assanierungsmaßnahmen in Angriff nahmen, so stand dahinter nicht zuletzt die Furcht vor dem erneuten Ausbruch einer Cholera-Epidemie und die Erfahrung, die man aus früheren Seuchenzügen gewonnen hatte. Nachdem Hamburg 1892 noch einmal von der Cholera heimgesucht wurde, setzte der Senat eine Untersuchungskommission ein, die Vorschläge für eine dauerhafte Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse in der Hansestadt erarbeiten sollte. Bereits im Katastrophengahr wurde das Hygienische Institut gegründet.

Einige Jahre später folgte die Errichtung einer Sielklär-Versuchsanlage (1895). Noch bedeutender waren aber, wie Dirk Schubert in einem Begleitheft zur Hamburger Ausstellung »Umweltforschung vor 100 Jahren im Spiegel der Sielklär-Versuchsstation Hamburg-Eppendorf« ausführt, die Konsequenzen, die die Cholera-Epidemie für die Assanierungs- und Wohnungsbaupolitik des Hamburger Senates hatte. Um die ungesunden Wohnquartiere zu beseitigen, wurden große Teile der Stadt in Sanierungsbezirke eingeteilt, die insgesamt 18 Prozent der gesamten Innenstadtfläche umfaßten. Diese Sanierung fand bis Mitte der dreißiger Jahre mit dem Abriß und

Wiederaufbau der nördlichen Neustadt, dem berühmten-berühmten »Gängeviertel«, ihren Abschluß. Einer der bedeutendsten deutschen Städteplaner dieser Zeit, Josef Stübben, charakterisierte bereits 1904 die vorbildliche Politik der Hansestadt mit den folgenden Worten: »Keine andere Stadt Deutschlands hat eine ähnliche Leistung auf dem Gebiete öffentlicher Gesundheitspflege und Wohnungsfürsorge aufzuweisen.«

Das Begleitheft enthält auch einen technikgeschichtlich interessanten Beitrag von Thomas Hapke über die Geschichte der Sielklär-Versuchsanlage in Hamburg-Eppendorf, die bis 1912 in Betrieb war. Außerdem findet man im Anhang das umfangreiche Fachschriftenverzeichnis der Bibliothek, die Teil der Versuchsanstalt war und sich heute in der TU Hamburg-Harburg befindet.

Der Wandel von der städtischen Armenanstalt zum kommunalen Krankenhaus, der im 18. Jahrhundert einsetzt und erst im Laufe des 19. Jahrhunderts einen vorläufigen Abschluß findet, ist zwar häufig in der medizinhistorischen Literatur beschrieben worden, doch sind gute Lokalstudien immer noch rar. Martin Krauß untersucht in seiner Heidelberger geschichtswissenschaftlichen Dissertation die Entwicklung des Armenwesens und der Gesundheitsfürsorge für Bedürftige in Mannheim im Zeitraum 1750 bis 1850. Er unterscheidet drei Phasen dieses Wandlungsprozesses. In der ersten Phase, die die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts umfaßt, bleibt das traditionelle System kirchlicher Armenpflege noch weitgehend bestehen. Nur in der Gesundheitsfürsorge für die Bedürftigen bahnt sich 1776 mit der Errichtung der sogenannten »Krankenbesuchs-Anstalt« bereits ein Wendepunkt an. Die Armenärzte konnten sich fortan ihrer Behandlungspflicht nur noch schwer entziehen, und die Armen erhielten einen Anspruch auf kostenlose Behandlung. Die zweite Phase setzte mit der Reorganisation des Armenwesens in den Jahren 1802 bis 1807 ein. Die neugegründete Armenanstalt, die aus freiwilligen Spendenbeiträgen der Mannheimer Bürger finanziert wurde, stellte einen Versuch dar, durch Arbeitsbeschaffung und kostenlose medizinische Versorgung im Krankheitsfall das Los

der Armen zu verbessern. Die dritte Phase begann zeitgleich mit der Einführung einer neuen Gemeindeordnung im Jahr 1831. Der Gemeinderat nahm größeren Einfluß auf das Armenwesen, das bisher in den Händen der sogenannten »Armen-Policey-Commission« lag, und ergänzte das soziale Netz durch eine Krankenversicherung für Dienstboten und Gewerbegehilfen. Das Hospital der Armenanstalt entwickelte sich so langsam zu einem allgemeinen städtischen Krankenhaus.

Ob der hier vorgelegte lokalgeschichtliche Befund aber ausreicht, um die Medikalisierungsbzw. die Sozialdisziplinierungsthese grundlegend zu erschüttern, muß angezweifelt werden. Die umfangreiche Denkschrift des Hofrats Wilhelm Gaum von 1807 hätte eine »dichtere« Beschreibung, als sie von Krauß geleistet wird, verdient. Da ist die Kritik von Francisca Loetz (»Vom Kranken zum Patienten«, Stuttgart 1993) am vorherrschenden medizinhistorischen Paradigma schon sehr viel ernster zu nehmen.

Den weiteren, komplexen Verlauf des Weges vom Armenhospital zum medizinischen Großkrankenhaus zeichnet am Beispiel der Nachbarstadt Mannheims die Festschrift nach, die Wolfgang von Hippel verfaßt hat. 1859 wurde in Ludwigshafen das erste städtische Hospital gegründet, nachdem es vorher bereits einen Hospitalverein gegeben hatte, der sich um kranke Dienstboten, Handwerksgesellen und Arbeiter kümmerte. Dieses Spital, das eine Durchschnittsbelegung von 3,5 Personen hatte, war sehr klein und stand noch ganz in der Tradition der Fürsorgeanstalten für die unbemittelten Bevölkerungsschichten. Der stetige Bevölkerungsanstieg machte eine Modernisierung und Vermehrung der Bettenzahl unumgänglich. Mit der Eröffnung eines großzügig geplanten städtischen Krankenhauses am 2. November 1892 begann in Ludwigshafen die Epoche des modernen Krankenhauses, das heute ein Klinikum mit einem jährlichen Umsatz von 250 Millionen DM ist.

Die Darstellung gliedert sich in drei größere Abschnitte. Der erste Teil beschreibt die Anfänge der öffentlichen Krankenfürsorge in Ludwigshafen von 1851 bis 1892, die noch weitge-

hend von dem Gedanken der Armenpflege geprägt waren. Der zweite Teil des Buches beginnt mit den Planungen für das Städtische Krankenhaus um die Mitte der 1880er Jahre und endet mit dem Wiederaufbau bzw. Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg. Der dritte Teil umfaßt die Geschichte des Ludwigshafener Klinikums in den letzten vier Jahrzehnten, die durch eine besonders rasante Entwicklung gekennzeichnet ist.

Da eine Sozialgeschichte des Allgemeinen Krankenhauses im 19. und 20. Jahrhundert erst

in den letzten Jahren in Deutschland auf Interesse bei den (Medizin-)Historikern gestoßen ist, fehlt es noch an soliden Fallstudien, die das Krankenhaus als eine soziale Einrichtung zeigen, in der Ärzte, Pflege- und Hilfspersonal und Patienten nicht nur eine »Arbeits-, sondern ein Stück weit auch eine Lebens- und Leidensgemeinschaft« bilden. Es ist das Verdienst W. von Hippels, daß er die Gelegenheit einer Festschrift genutzt hat, um einen wichtigen Baustein zur Sozialgeschichte der Medizin beizusteuern.

Ronald Kunze

## Frankfurt am Main. »Die Stadt« wird 1200 Jahre

Bericht über aktuelle Veröffentlichungen

Im Jahre 1994 wird die auf das Jahr 794 datierte Stadt Frankfurt am Main runde 1200 Jahre alt, also Grund genug, einige der in den letzten Jahren aktuell erschienenen Veröffentlichungen zum Themenkomplex Stadtgeschichte und Stadtentwicklung einer kritischen Bestandsaufnahme zu unterziehen. Das Leitthema Urbanität zieht sich dabei wie ein roter Faden durch den historischen Ablauf von der freien Reichsstadt zur überregional bedeutenden Metropole.

FRANKFURTER HISTORISCHE KOMMISSION (Hrsg.), *Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neuen Beiträgen, Sigmaringen: Thorbecke 1991, Abb., 631 S., DM 68,-.*

Seit einiger Zeit liegt für Frankfurt am Main eine von neun Autoren verfaßte und damit insgesamt recht abgerundet scheinende historische Abhandlung über die Entstehung und Entwicklung dieser Stadt vor. Die einzelnen Autoren gehen in ihren meist rund 50 Seiten umfassenden Beiträgen auf jeweils bestimmte Epochen näher ein; die Stadtgeschichte beginnt im Frühmittelalter als Hauptsitz des ostfränkischen Reiches und führt durch die nachfolgenden Epochen wie dem Spätmittelalter oder der Reformationszeit über die Phase der preußischen Besatzung hin zu dem für das heutige Stadtbild entscheidenden Abschnitt der letzten 120 Jahre. Die von außen erzwungene Übernahme der preußischen Gesetze und Verordnungen führten zum Ende der Sonderstellung, die Frankfurt als freie Reichsstadt bis dahin gelebt hatte; altes Recht wird aufgehoben und neues eingeführt, dieser Vorgang wiederholt sich in der Geschichte immer wieder. Zentraler Ausdruck der Angleichung an Preußen ist die heute noch gültige Magistratsverfassung.

Die Entwicklung der Stadt ist in den letzten

drei Beiträgen zunehmend mehr von den baulichen Maßnahmen gekennzeichnet: Wohnungsbau, Citybildung, Straßendurchbrüche, ein neuer Hauptbahnhof und die Herausbildung moderner Infrastrukturen auch unter Erde sind die zentralen Themen. Mit dieser Zeit einher geht eine zielstrebige Eingemeindungspolitik und die darauf folgende Urbanisierung des Umlandes. Die neuere Geschichte stellen Dieter Rebenisch in seinem Beitrag über die Weimarer Republik als die Epoche einer glanzvollen Kulturpolitik (Frankfurter Siedlungen) bzw. des Dritten Reiches als Phase des ungezügelter Terrors und der abschließende Artikel von Frolinde Balsemer über die Nachkriegszeit bis 1989 dar. Diese zeitliche Zäsur scheint Zufall, ist aber gelungen. Mit diesem umfangreichen Werk gibt es eine offizielle, in sich geschlossene Geschichtsschreibung der ersten 1200 Jahre Frankfurter Entwicklung; insgesamt kann man sie als gelungen und partiell durchaus als spannend beurteilen. Niemand interessiert sich für alles, aber alles ist lesenswert.

MARTIN WENTZ (Hrsg.), *Die Zukunft des Städtischen, Bd. 3: Planungskulturen, Frankfurt: Magistrat der Stadt 1993, 228 S., DM 78,-.*

Seit Beginn der 90er Jahre versucht die rotgrüne Kommunalregierung der Stadt Frankfurt den offenen Dialog über die zukünftige Entwicklung ihrer Stadt. Seitdem veranstaltet sie in unregelmäßiger Folge einige Vortragsveranstaltungen und Ausstellungen zur »Zukunft des Städtischen«: Im März 1991 fand unter dem Leitbegriff Planungskultur ein Kolloquium unter der Überschrift »Stadtentwicklung und zivile Gesellschaft« statt, im Juni 1991 ein weiteres unter dem Leitbegriff Industriekultur zum Thema »Gewerbe in der Stadt: Architektonische Entwürfe«. Im Jahre 1992 setzte man diese Veran-

staltungen fort und betrachtete mit dem Blick auf andere Großstädte unter dem Leitbegriff »Fluß-Städte« die Potentiale, Planungen und Projekte in Hamburg, Dresden, Wien und Ludwigshafen. In dem bisher letzten Kolloquium zum »Städte-Bau« wurden die Perspektiven zur Stadtplanung am Ende des 20. Jahrhunderts diskutiert. Ergänzend zu diesen wissenschaftlich angehauchten Gesprächen veranstaltete der Magistrat im Dezember 1992 noch eine Ausstellung zur zukünftigen Gestaltung des Stadtraumes der Mainmetropole und zeigt die Ergebnisse einiger wettbewerbsähnlicher Verfahren.

Die Ergebnisse dieser Veranstaltungen veröffentlicht man seitens des Magistrates der Stadt Frankfurt in einer recht gut aufgemachten und entsprechend teuren Publikationsreihe, den vom Planungsdezernenten Martin Wentz herausgegebenen »Frankfurter Beiträgen«; nach den ersten beiden Bänden zu den Themenkomplexen »Stadtplanung in Frankfurt« und »Stadträume« liegen in dieser Reihe inzwischen die Bände 3 und 4 vor.

Im dritten Band werden die wichtigsten im Jahre 1991 in Frankfurt gehaltenen Vorträge zu den Themen Planungskultur und Industriekultur einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt. In seinen einleitenden Worten skizziert Martin Wentz die aktuellen Veränderungen in den politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Nach dem damals gerade erst erfolgten Beitritt der Deutschen Demokratischen Republik zur BRD lassen sich beispielsweise neue Wandlungsbewegungen aus Gebieten ohne Entwicklungschance in die wirtschaftlich prosperierenden Regionen wie Frankfurt beobachten; weiterer Wohnungsneubau und die Ansiedlung von Arbeitsplätzen ist daher für Frankfurt unumgänglich. Allen größeren Projekten steht aber von Seiten der betroffenen Bewohner meist deutlicher Widerspruch, ja sogar Widerstand entgegen. Modernes auf den allgemeinen Konsens zielendes Stadtmanagement scheint daher angesagt zu sein. In den einzelnen Beiträgen äußern sich die Vortragenden – bzw. die inhaltlich ergänzenden Autoren – aus ihrer Sicht zu den Veränderungen im Planungsprozeß: Klaus Selle (Uni Hannover) weist auf die sinnvolle Einbeziehung

intermediärer Organisationen als Innovationsagenturen hin, deutet aber zugleich auch auf die schlummernden Handlungspotentiale in der Kommunalverwaltung hin. Albert Speer (Uni Kaiserslautern) erwähnt die oft erkennbare Ausgrenzung der Stadtplaner als der für die städtebauliche Entwicklung genuin verantwortlichen Gruppe und zeigt dabei die Schwächen bisheriger Planungsverfahren auf; als Gegenbild beschreibt er in einer Art brain-storming die strukturellen Vorteile kooperativer Verfahren. Angesichts der aufkommenden Lösungsversuche mittels einer »public private partnership« schraubt Werner Heinz (Difu) die an dieses »Geschäft« zu stellenden Ansprüche auf das in der Realität Machbare zurück; vor dem Hintergrund der Vor- und Nachteile sollte man sich als Kommunalverwaltung hier keinen Illusionen hingeben. Partnerschaftsansätze werden doch nur in Gebieten mit hohem Entwicklungsdruck und immer zugunsten der Privaten laufen, Lösungen für städtische Problemgebiete sind auf diesem Wege nicht zu erwarten.

Als Ergänzung zu den einleitenden Beiträgen wird über einige wichtige in vergleichbaren Städten laufende Planungsprozesse berichtet und die dabei erreichte Planungskultur kurz skizziert; so über die großen stadtentwicklungspolitischen Ereignisse des Jahres 1992 wie die Expo in Sevilla und die Olympischen Spiele in Barcelona, aber auch über die derzeit noch schleppende Vorbereitung auf die Expo 2000 in Hannover. Weiters werden die Erfahrungen mit dem Berliner Stadtforum und der Internationalen Bauausstellung Emscher Park kurz angerissen. In diesen Berichten über lokale Zusammenhänge anderer Städte wird der Unterschied zwischen wissenschaftlicher Analyse von Fallbeispielen und dem Bericht betroffener Personen immer ziemlich deutlich.

In dem eher bunten Teil der Veröffentlichung wird stadtkonkret am Beispiel Frankfurter Projekte gezeigt, wie man in der Metropole am Main Arbeiten und Wohnen räumlich näher zusammenzubringen gedenkt. Leider fehlen die strukturellen Informationen über ein offensichtlich durchgeführtes Planspiel und die abgebildeten Ergebnisse werden – wie immer schon ge-

habt – von den beteiligten Architekturbüros erläutert. Wie zuvor schon zuvor allgemein von Speer kritisch angemerkt, treten auch in diesem planerisch orientierten Berichtsteil die Stadtplaner nicht in Erscheinung; ebenso fehlt eine kritische Bewertung der angewendeten Verfahren durch die als verantwortlich zeichnenden Stadtschreiber – neue Planungskultur?

Die später folgende Berichterstattung über einige wohnungsbauliche Realisierungswettbewerbe läßt den Leser vor dem von dem Herausgeber selbst inszenierten Leithintergrund einer neuen Planungskultur wieder ähnlich ratlos zurück. Ohne hier auf die unterschiedliche Qualität der Entwürfe eingehen zu wollen, kann man nur feststellen, daß das qualitativ Neue des Planungsprozesses zumindest in der Beschreibung nicht so recht herauskommt. Es riecht auch in diesem Falle wieder stark nach Architekturausstellung, nach der fast beliebigen Aufreihung architektonischer Einzelleistungen im städtischen Raum; der Entwurf scheint wichtiger als der Planungsprozeß, auch wenn dabei – wie beim Bauungsvorschlag von dem amerikanischen Architekten Eisenmann für den Rebstockpark – der große Wurf zum großen Knüll wird.

MARTIN WENTZ (Hrsg.), *Die Zukunft des Städtischen, Bd. 4: Wohnstadt, Frankfurt: Magistrat der Stadt 1993, 230 S., DM 78,-*.

Im vierten Band dieser Veröffentlichungsreihe werden aktuelle Planungsansätze, städtebauliche Konzepte und architektonische Beispiele aus unterschiedlichen Städten dokumentiert; beispielsweise die Beiträge eines Kolloquiums zum Thema »Fluß-Städte« über andere an einem Fluß gelegene Metropolen wie Hamburg oder Wien. Aus der Innensicht der Verwaltung berichten für die Entwicklung verantwortliche Planer über die spezifische Situation ihrer »Stadt am Fluß« und den besonderen Umgang mit diesem stadträumlichen Potential. Wie in Frankfurt entlang des Maines werden auch anderswo Hafenanlagen und Industrieanlagen in wertvoller Lage zwischen Stadt und Ufer sukzessive zur Umnutzung frei und es gibt einen generellen Trend der städti-

schen Wohn- und Geschäftsbebauung an die Wasserkante.

Aus verschiedenen Gründen inhaltlich noch interessanter als diese Berichte sind die ausführlichen Analysen der metropolen Organisation von Mailand, Madrid, Stockholm und Lyon. Die innerhalb der engeren Stadtgrenzen schon lange nicht mehr lösbare Wohnungsfrage scheint in diesen im Vergleich zu Frankfurt größeren Orten deutlich umfangreicher und die gezeigten Siedlungen aus den letzten vier Jahren in ihrer Masse entsprechend beeindruckend. Gerade das Beispiel Stockholm zeigt die Problematik sich verändernder Randbedingungen; die in der Nachkriegszeit angewandten Methoden einer sozialdemokratisch dominierten Stadtplanung in einer wirtschaftlichen Aufschwungphase sind unter aktuellen Krisenbedingungen weder politisch gefragt, noch inhaltlich anwendbar. Die heutige konservativ-liberale Stadtregierung bevorzugt marktwirtschaftliche Lösungen. In dem Beispiel Lyon spricht der Autor sogar von einem Bankrott der Stadtplanung; die sich sukzessive herausbildende Politik des Klientelismus reduziert die Planung immer mehr auf das medienwirksame Errichten von Kulissen und dokumentiert damit das Defizit moralischer Werte. Insofern bilden diese Beispiele eine interessante Hintergrundfolie für die zukünftige Frankfurter Stadtplanung, die ja seit vier Jahren in einer grün-roten Koalition bewußt mit dem Anspruch antritt, die Zukunft des Städtischen mit einem neugierig beobachtenden Blick über den lokalen Tellerrand neu zu gestalten.

Die im Mittelteil des Buches veröffentlichten Planungen und Entwürfe für einige bestimmte Gebiete wie das Ostend, den Westhafen oder einen neuen Stadtteil am Kaiserlei zeigen wenig von neuen planerischen Ansätzen und können daher inhaltlich und strukturell nicht so recht überzeugen. In herkömmlicher Manier läßt man bekannte Büros zum beschränkten Wettbewerb und erhält entsprechende Ergebnisse. Trotz manch qualitativvoller Lösung bleibt dennoch zu fragen, welchen Sinn die Beauftragung überseeischer Architekten für ein unscheinbares Wohngebiet hat und ob offener gehaltene Verfahren nicht doch zu einem breiter gefächerten Ergeb-

nis führen könnten. Das vom Planungsdezernenten Wentz einberufene und in diesem Band kurz vorgestellte Consilium ist als planungskultureller Ansatz interessant, scheint aber als konkretes Gremium kaum visionär. Wie in der Architektur kauft sich Frankfurt beim theoretischen Unterbau die großen Namen ein und erhält dabei eine imposant klingende Gruppe meist verdienstvoller Längsdenker, die sich unter weitgehender Akzeptanz der gesetzten Rahmenbedingungen mit einzelnen Projekten beschäftigen und hierzu Empfehlungen abgeben dürfen.

Über die Perspektiven der Stadtplanung am Ende des 20. Jahrhunderts findet man als Ergebnis des letzten hier dokumentierten Kolloquiums vom Juni 1992 einige inhaltlich weiterführende Beiträge. So skizziert Thomas Sieverts dabei seine Anforderungen an eine neue »Charta des Städtebaues« anhand der zentralen Aspekte des Landschaftsbezuges, einer multiethnischen Stadtkultur und neuer Funktionsmischungen; und Gerd Albers ergänzt die von ihm definierten Planungsphasen von der Anpassungs- über die Auffang- zur Entwicklungsplanung der 70er Jahre um die aktuelle Phase der »Perspektivplanung«. Und erfrischend lebendig ist der Beitrag von Erika Spiegel über »Vision und Wirklichkeit«, in dem sie städtebauliche Schlagwörter wie »Dichte« auf die richtige Kante stellt und damit aufzeigt, daß man komplexe Probleme nicht nur durch bauliche Maßnahmen lösen kann. Die geplanten neuen Wohngebiete bedürfen nach dem Bau auch noch einer sozialen und kulturellen Einbindung in die Stadt.

Fast wie zur Dekoration der inhaltlich nicht immer überzeugenden Beiträge ist das Buch mit sehr schönen farbigen Nachdrucken einiger Frankfurter Stadtpläne aus verschiedenen Epochen durchsetzt; über die Grundrisse und Spezialkarten aus den Jahren 1834, 1864, 1930, 1947 und 1990 läßt sich die Entwicklung der inneren Stadt recht anschaulich nachvollziehen. Trotz interessanter Beiträge und wiederum ansprechender Aufmachung stellt sich auch bei den hier angesprochenen beiden Bänden die Frage nach der Umsetzbarkeit der konzeptionellen Ideen. Die jeweils eingewobenen Teile mit konkreter Planung hinken in ihrer Qualität deut-

lich hinter der theoretischen Vorarbeit hinterher und es bleibt weiterhin offen, ob die Visionen einer neuen Planungskultur und einer Wohn-Stadt sich stadtkonkret in Frankfurt wird ereignen können. Man ist in Frankfurt sicherlich auf dem Weg, aber Santiago ist noch weit und man kann nur hoffen, daß die zahlreichen Bände zur Zukunft des Städtischen nicht auf dem Kompost der Geschichte landen werden.

TOM KÖNIGS (Hrsg.), *Stadt-Parks. Urbane Natur in Frankfurt am Main, Frankfurt / New York: Campus 1993, Abb., 177 S., DM 58,-*.

Während sich der Dezernent für Planung in der von ihm herausgegebenen Schriftenreihe in mehreren Bänden mit der »Zukunft des Städtischen« beschäftigt, setzt Tom Königs als Umweltdezernent mit dieser Veröffentlichung über Stadtparks seine zweite bunte Marke in der stadtkonkreten Literaturwelt. In insgesamt 15 Beiträgen von 18 Autoren nähert man sich der übergreifenden Problematik von Stadt und Natur. Die einzelnen Artikel sind durchaus von unterschiedlicher Struktur; im ersten Teil artikulieren sich einige mit konkreter Landschaftsgestaltung beauftragte Planer mit der hinter ihren Bildern stehenden Philosophie. Im zweiten Teil beziehen bekannte Autoren wie Königs, Hard oder Uhlig inhaltlich Stellung zu Aspekten wie Stadt, Stadtnatur und Moderne oder Naturschutz in der Stadt. Der Frankfurter Referatsleiter Blecken liefert dabei einen umfassenden Überblick über die historischen Parks dieser Stadt; der Leser erhält hier eingehende Information über die 18 aus den letzten beiden Jahrhunderten stammenden Anlagen. In den letzten beiden Teilen geht es dann ganz konkret um Entwürfe der Planungswerkstatt vom Oktober 1992. Das Buch ist optisch sehr gut aufgemacht und inhaltlich durchaus informativ; damit kann es Vorbild für vergleichbare Studien anderer Städte sein. Ob es dazu eines richtig teuren Buches bedurfte, bleibt bei dieser wie allen anderen Veröffentlichungen der beiden in den letzten Jahren recht häufig publizierenden Dezernate offen.

KURT E. BECKER / MARTIN WENTZ (Hrsg.), *Frankfurt am Main. »Stadtperspektiven – Horizons of a City«*, Bd. 1, Köln: Rudolf Müller 1992, Abb., 98 S., DM 58,-

Mit einer neuen, zweisprachig gehaltenen Buchreihe versucht sich der Verlag in der Szene lokalpolitisch orientierter Arbeiten zu etablieren. Bei Stadtperspektiven geht es nicht nur um die architektonischen und stadtplanerischen Facetten, sondern auch um die historische, kulturelle, ökonomische oder politische Perspektive der Entwicklung. Die Eröffnung mit einem Buch über die Stadt Frankfurt am Main ist sicherlich der richtige Weg für eine die nationalen Grenzen sprengende Berichterstattung, schließlich liegt die Stadt mit ihrer herausragenden wirtschaftlichen Entwicklung im metropolen mainstream.

Ob nun ausgerechnet diese Zusammenstellung von 13 Beiträgen unterschiedlicher Autoren als überzeugender Ansatz zu bewerten ist, bleibt trotz intensiven Studiums offen. Auf der einen Seite erfaßt man entsprechend der Vielschichtigkeit der Adressaten eine Reihe unterschiedlicher Segmente des städtischen Lebens, wie die zukünftige Gesamtentwicklung, die Architektur- und Kulturgeschichte, das Wohnen, das Umland, die Hochhäuser als ungeliebte Wahrzeichen oder die Lage am Fluß als Defizit städtischer Orientierung. Auf der anderen Seite divergieren die Beiträge in ihrer inhaltlichen Qualität etwas; dabei wirken die aus der Verwaltung stammenden Texte eher beschreibend und damit weniger analytisch. Aber was sollten die teilweise hochkarätigen Autoren auf den ihnen zugestandenen 4 bis 6 Seiten pro Sprache auch mehr aussagen. Die liebevolle Aufmachung und die belebende Bebilderung der Texte deuten auf die Mühe mit der Herausgabe dieser Reihe hin, dennoch bleibt die Frage nach dem tieferen Sinn der jeweils doppelten Texte. Weniger hätte mehr sein können.

CHRISTOPH MOHR, *Stadtentwicklung und Wohnungspolitik in Frankfurt am Main im 19. Jahrhundert*, Bonn: Dr. Rudolf Habelt 1992, Abb., 144 S., DM 48,-.

Die alte Stadt 4/94

Beim Thema Wohnungsbau in Frankfurt denkt man gemeinhin an die in der Rezeption schon hinreichend nachgearbeiteten Siedlungsprojekte des Neuen Frankfurt aus der Weimarer Republik. Mit der vorliegenden Veröffentlichung liefert der Autor den geschichtlichen Hintergrund der Wohnungspolitik des 19. Jahrhunderts. Die Stadt entwickelt sich ab dieser Zeit laufend über ihre bisher eingehaltenen Grenzen hinaus, da den neu emporgewonnenen Schichten der Raum für ihre Wohnbedürfnisse und ihre wirtschaftlichen Aktionen fehlt. Bei jedem weiteren Eingriff in bisher unbebautes Gebiet entstehen teils planerisch geleitete neue Wohngebiete mit einem zeitspezifischen Stadtdesign, teils aber auch planlos erscheinende Bauten. Interessant sind die rechtlichen Hintergründe und Beschränkungen der Bebauung, also die Verfahren der Baugenehmigung und die auf Dauer angelegten »Servitute« als verbindliche Regeln, etwa um den Freiraum hinter den Gebäuden von weiterer Verdichtung freizuhalten und damit den baulichen Charakter eines Gebietes zu erhalten.

Daß Wohnungspolitik aber mehr als baulich-räumliche Entwicklung ist, untermauert der Autor in seinem Eingehen auf die organisatorisch-wirtschaftlichen Hintergründe. Ab 1860 entstehen auch in Frankfurt die ersten philanthropisch orientierten Baugesellschaften, sozial engagierten Baugenossenschaften und andere bürgerliche Vereinigungen, die sich um die bauliche Entwicklung ihrer Stadt kümmern. Deren frühe Leistungen sind heute meist in Vergessenheit geraten. Eine andere Seite der Entwicklung ist die private Produktion der Stadt: Ab der Reichsgründung 1871 basiert die innere und äußere Stadterweiterung auf den reichlich vorhandenen finanziellen Mitteln, die nunmehr nach Möglichkeiten der gewinnbringenden Anlage suchen. Der Autor zeichnet vor dem Hintergrund intensiver Archivarbeit einzelne Projekte von Terrainspekulanten und die wirtschaftlich motivierten Frühformen der Sanierung durch Straßendurchbrüche nach und zeigt die Hintergründe der teils heute noch erlebbaren Form der Stadt auf.

Mit zahlreichen Plänen und Karten für die zweidimensionale Entwicklung und Skizzen und

oftmals zeitgenössischen Aufnahmen für die konkrete Architektur vermittelt der Autor dem Leser ein rundes Bild für den von ihm in den Mittelpunkt gestellten Zeitraum. So sei nur auf die Darstellung der Bebauung des direkt neben der Altstadt gelegenen Fischerfeldviertels noch im ausgehenden 18. Jahrhundert und die später erfolgende Nutzung der Wallanlagen oder der seinerzeit davor im Freiraum der Stadt gelegenen Gebiete verwiesen. Mit dieser reich bebilderten und flüssig geschriebenen Veröffentlichung wird von Christoph Mohr eine offensichtlich wichtige Forschungslücke geschlossen.

PETER NOEVER (Hrsg.), *Die Frankfurter Küche von Margarete Schütte-Lihotzky*, Berlin: Ernst & Sohn 1992, 47 Abb., 64 S., DM 39,-.

In einem sehr liebevoll gestalteten Bändchen erinnert man an die inzwischen 96 Jahre alte österreichische Architektin Schütte-Lihotzky, die sich mit der Entwicklung der »Frankfurter Küche« im Jahre 1926 ein einmaliges Denkmal gesetzt hat. In dem Buch geht sie selbst als Autorin auf den theoretischen Hintergrund, die Standardisierung und die rationelle Haushaltsführung, und das ihr bekannte praktische Vorbild der Speisewagenküche näher ein. Weiters entfaltet sie die einzelnen Elemente ihrer Küche vom Herd nebst Kochkiste über die glänzenden Aluminium-Schütten zur Aufbewahrung trockener Lebensmittel bis hin zu dem legendären Bügelbrett. In Ergänzung hierzu wird in den folgenden Beiträgen auf das gesamte Leben und Werk von Frau Lihotzky eingegangen und die Relevanz des in der Weimarer Republik sogar über die Erdteilgrenzen bekannten »Neuen Frankfurt« für die Siedlungsentwicklung anskizziert.

Inbesondere das hier wohl erstmalig zusammengestellte Bildmaterial zu Details, Plänen, Prinzipialskizzen und flankierenden Aufnahmen aus seinerzeit auch zum Neuen Frankfurt gehörenden Haushalts- und Lehrküchen ist unter baugeschichtlichem Aspekt als wertvoll zu bezeichnen; durch die Rekonstruktion einer Frankfurter Küche wird es sogar möglich, aktuelle Farbaufnahmen in das Material einzubringen. Insofern ist dieses Bändchen mehr als eine Hom-

mage an die noch immer rüstige Architektin einer längst vergangenen Epoche; hier wird ein Stück unvergänglicher Geistes- und Kulturgeschichte des 20. Jahrhunderts in einer neuen Rezeption dem Leser nahe gebracht.

BERND KALUSCHE / WOLF-CHRISTIAN SETZEPFAND, *Frankfurt am Main. Architekturführer – Architectural Guide*, Berlin: Dietrich Reimer 1993, Abb., 240 S.

Nach dem Vorbild eines in gleicher Form gestalteten Architekturführers für Berlin und Stuttgart hat der Reimer Verlag in Berlin jetzt auch durch zwei nicht näher spezifizierte und in der wissenschaftlichen Literatur zum Frankfurter Baugeschehen nicht in Erscheinung getretene Autoren eine Ausgabe für Frankfurt am Main erstellen lassen. Dieses Werk weicht nach den im Vorwort getroffenen Aussagen in dreifacher Hinsicht von bisher bekannten Veröffentlichungen ab: Es deckt den gesamten Zeitraum seit der Stadtgründung ab, fügt sich in eine Reihe von Stadtportraits ein und ist zweisprachig (deutsch & englisch) aufgezogen; diese letzten beiden Punkte lassen sich beim besten Willen allerdings keine positiven Aspekte abgewinnen.

Insgesamt 351 einzelne Objekte sind in diesen Führer aufgenommen und auf groben Stadtkarten lokalisiert; die meisten Bauten sind durch zwei Abbildungen in Bild, Grundriß, Isometrie, Plan oder Skizze dargestellt und in einem begleitenden Text näher erläutert. Von den wirklich sehr kurzen Texten kann man allein aus Platzgründen nicht viel Tiefenschärfe erwarten, zumal die Hälfte des Platzes für die englische Übersetzung drauf geht. Zahlreiche kleine Nickeligkeiten zeigen dem Leser allerdings, daß man sich nicht immer auf die Angaben verlassen kann. Daß man sich als fachkundiger Leser unabhängig davon fragen muß, ob wirklich immer die richtigen Objekte ausgesucht sind, ist einer solchen generell subjektiv gefärbten Auswahl typisch. Viele moderne Unwichtigkeiten stehen neben seit Jahrzehnten bedeutenden Beispielen aus Architektur und Städtebau; aber auch umgekehrt. Der Blick auf die doch etwas sehr kurz geratene Literatur- und Quellenliste läßt entspre-

Die alte Stadt 4/94

chend ernsthafte Zweifel struktureller Art angebracht erscheinen.

Die an sich gut gedachte Gliederung nach historischem Ablauf und lokaler Verortung in den Stadtteilen führt am Beispiel Frankfurt zum großen Durcheinander und ist somit als gescheitert anzusehen. Gerade die für Frankfurter Baugeschichte wichtigste Epoche des Neuen Bauens findet vor allem am Rande der Stadt in den heutigen Suburbs statt und ist entspre-

chend als Gesamtheit in diesem Werk nicht ablesbar. Die ohne erkennbare Systematik erstellten Karten im Anhang helfen da leider nur bedingt weiter. Einzig das aufrecht stehende Schmalformat scheint dem Zweck des Buches angemessen. Aber wer trägt seine Bücher schon gern mit sich rum? Insofern kann man dieses Buch nur für englisch sprechende Touristen ohne weitergehenden inhaltlichen Anspruch empfehlen.

## Autoren

AXEL PRIEB (1956), Studium der Geographie an der Universität Kiel; Promotion 1989. Wiss. Tätigkeiten an den Universitäten Kiel und Kopenhagen, praktische Planungstätigkeit bei Landkreis Verden und beim Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen. Seit Oktober 1994 Leiter der gemeinsamen Arbeitsstelle Berlin/Brandenburg (für die Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin).

BARBARA HAHN (1955), Studium der Geographie an der Universität Bochum; Promotion 1982. Wissenschaftliche Tätigkeit an den Universitäten Hannover 1981–1983 und Mannheim 1983–1994; Habilitation 1990. Seit Oktober 1994 Vertretungsprofessur für Wirtschafts- und Sozialgeographie an der Universität Lüneburg.

BURKHARD HOFMEISTER, nach Studium an der FU Berlin und den Universitäten Wisconsin und Utah, seit 1971 Professor für Geographie an der TU Berlin. Von 1979–1982 Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin; Ehrenmitglied der Société de Géographie des Paris. Zahlreiche Veröffentlichungen. Mitglied des Redaktionskollegiums dieser Zeitschrift.

ROBERT JÜTTE (1954), Leiter des Instituts für Geschichte der Medizin der Robert Bosch Stiftung in Stuttgart, zuvor Professur für Neuere Geschichte an der Universität Haifa/Israel, seit 1991 auch Honorarprofessur an der Universität Stuttgart. Promotion Universität Münster 1982, Habilitation Universität Bielefeld 1990. Forschungsschwerpunkte: Sozialgeschichte der Medizin und Wissenschaftsgeschichte, vergleichende Stadtgeschichte, Alltags- und Kulturgeschichte der Frühen Neuzeit.

JÜRGEN LAFRENTZ (1938), Studium in Geographie, Geologie, Mathematik, Philosophie und Geschichte. Dissertation und Habilitation an der Universität Hamburg. 1976–1978 Wissenschaftlicher Referent für den »Deutschen Städteatlas« am Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster. Seit 1985 Universitätsprofessur am Institut für Geographie der Universität Hamburg. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeographie und Fremdenverkehrsgeographie.

DIRK SCHUBERT, Dipl.-Ing. Dipl.-Soz. Dr. rer. pol. ist Akademischer Oberrat an der TU Hamburg-Harburg. Arbeitsschwerpunkte sind Stadtbaugeschichte, Stadterneuerung und Wohnungswesen. 1993/94 Gastprofessur an der GHS Kassel.

HANS-WERNER WEHLING (1949), Studium der Geographie und Anglistik in Münster. Wiss. Assistent im Fach Geographie der Universität GH Essen (1975–1985), anschließend Professor auf Zeit. Seit 1991 Professor für geographische Landeskunde von Altindustrielländern am Institut für Geographie der Universität GH Essen. Zahlreiche Veröffentlichungen über Großbritannien, zur Stadtgeographie und zum wirtschaftlichen Strukturwandel.

## Besprechungen

ANTJEKATHRIN GRASSMANN (Hrsg.), *Lübeckische Geschichte, Lübeck: Verlag Schmidt-Römbild, 2. Aufl. 1989, 267 Abb., 946 S., DM 86,-*.

1988 ist die von der Leiterin des Lübecker Stadtarchivs A. Grassmann betreute neue Geschichte der Stadt Lübeck in erster, ein Jahr später bereits in zweiter Auflage erschienen. Als der Plan gefaßt wurde, eine neukonzipierte Lübeckische Geschichte zu wagen, war nicht absehbar, daß kurz vor Erscheinen des Bandes, im Frühjahr 1987, der größte Teil der 1942 ausgelagerten älteren Archivalien des Lübecker Stadtarchivs aus ihrem langen Exil zurückkehren würde. Das Fehlen der archivalischen Überlieferung bis ca. 1850 hat sicher mit dazu beigetragen, daß erst vierzig Jahre nach Kriegsende und fast hundert Jahre nach Erscheinen der letzten zusammenfassenden Darstellung der Lübeckischen Geschichte dieses Unternehmen auf den Weg gebracht wurde. Die Herausgeberin weist in ihrem Vorwort selbst auf das Dilemma hin, daß die acht Bearbeiter der einzelnen Abschnitte, jeder ein Fachmann auf seinem Gebiete, ganz auf die vorliegende Literatur angewiesen waren und nicht auf die Quellen zurückgreifen konnten, um Zweifelsfälle zu verifizieren und Lücken zu schließen. Da liegt der Gedanke nahe, die jetzt wieder zugänglichen Archivbestände bei einer etwaigen dritten Auflage für eine Überarbeitung des vorliegenden Bandes zu nutzen. A. Grassmann hat jüngst auf dem 64. Deutschen Archivtag in Augsburg auf diese Chance, die dem eindrucksvollen Band weiteres wissenschaftliches Gewicht verleihen würde, hingewiesen (vgl.: Der Archivar 47, 1994, Sp. 473/4).

Gerade die neueren Erkenntnisse zur Frühzeit Lübecks und zur Baugeschichte der Stadt, die beide in den letzten Jahren durch mehrere grö-

ßere Forschungsprojekte eingehend untersucht werden konnten, sind auf das lebhafteste Interesse der Historiker und Archäologen gestoßen. Diese stadtgeschichtlich so bedeutsamen Einsichten werden in zwei ausführlichen Exkursen im Band vorgeführt, erhellen aber, da die archäologischen Funde sozialgeschichtlich vielfältig ausdeutbar sind, auch die Sachverhalte anderer Kapitel. Von den sachthemen Exkursionen abgesehen, ist der Band insgesamt chronologisch angelegt: In sieben »Teilen« werden die Anfänge (R. Hammel) das Hoch- und Spätmittelalter (E. Hoffmann), frühe Neuzeit und Reformation (W.-D. Hauschild), das 17. (A. Grassmann) und 18. Jahrhundert (F. Kopitzsch), das 19. bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs (G. Ahrens), schließlich unser Jahrhundert bis in die jüngste Zeit (G. Meyer) dargestellt. Verständlicherweise erfahren die einzelnen Zeitabschnitte eine unterschiedlich ausführliche Behandlung. So nimmt das Mittelalter, die große Zeit der Hansestadt, den meisten Raum ein. Daß das »stille und friedliche« 18. Jahrhundert dagegen so schmal wekommt, liegt wohl nicht so sehr an dessen relativer Bedeutungslosigkeit, sondern offensichtlich insbesondere am Forschungsstand, am mangelnden Forschungsinteresse früherer Historikergenerationen – ein Faktum, mit dem sich bekanntlich jede neue Stadtgeschichte auseinandersetzen hat und das im Rahmen einer solchen Aufgabe nie völlig zu beheben ist, zumal im Lübecker Fall die Quellen nicht zur Hand waren. Gleichwohl vermittelt der ausgezeichnet lesbare Text aller Kapitel nicht nur, wie A. Grassmann mit leichtem Understatement formuliert, den »Fachleuten Einsicht ... in das, was noch getan werden muß«. Auch der Fachmann wird, wie selbstverständlich der interessierte Laie, an den sich eine Stadtgeschichte immer zu richten hat, mit diesem fundierten Werk seine

Kenntnisse vertiefen können – schon deshalb, weil Lübeck manche historische Entwicklungen geradezu modellhaft durchlaufen hat. Eine Zeitafel, Register und ein knappes Literaturverzeichnis, vor allem aber der Anmerkungsteil, der seitenweise zu einzelnen Stichworten die Quellen- und Literaturnachweise bringt, machen den Band zu einem bequem benutzbaren Handbuch der Stadtgeschichte.

Freiburg

Hans Schadek

RAINER EWALD, *Relikte mittelalterlicher Stadtplanung im Bestand der Altstadt Esslingen am Neckar. Diss. Hannover 1993, 5 Pläne, 67 S.*

Die Arbeit hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zu leisten zur Erhellung der Prinzipien mittelalterlicher Stadtplanung. Die Summierung von Einzelergebnissen soll überwunden und der dahinter stehende geistige Überbau sichtbar werden. Im ersten Teil seiner Arbeit erstellt der Verfasser vier topographische Gesamtaufnahmen von Esslingen und zwar mit den Zeitschnitten 1720/75, 1456/63, 1350/80 und 1268/79. Die Begründungen für die Wahl gerade dieser Zäsuren lieferte im wesentlichen die archivalische Überlieferung, insbesondere der Gebäudekataster des Geometers Kandler von 1775. Die vorgelegten farbigen Karten, konzipiert auf Grund von schriftlichem und archäologischem Material, stützte die Annahme, daß der Stadtgrundriß seit dem 13. Jahrhundert nur Erweiterungen, aber »keine wesentlichen Änderungen« aufzuweisen hat (S. 6). Insbesondere der Plan, der den Zustand der Stadt im 18. Jahrhundert widerspiegelt und die Namen aller Hauseigentümer enthält, wird sicher lange ein hervorragendes Forschungsinstrument bleiben. In seinen anschließenden analytischen Überlegungen distanziert sich der Verfasser zunächst von der Vorstellung der ungeplant gewachsenen Stadt und vom Vergleich mit den Jahresringen eines Baumes. Die Geschichte einer Stadt stellt sich ihm dar als Entwicklung, die durch ein Gesamtkonzept bestimmt wird, das auf einer theologisch begründe-

ten Heilsordnung fußt. Am Anfang der Analyse stehen zwei Listen, eine mit den im 13. Jahrhundert bezeugten sakralen Einrichtungen und den vermuteten vorstädtischen Siedlungen und eine zweite mit den wichtigen politischen Ereignissen zwischen 1181 und 1234. Letztere muß in zwei Punkten ergänzt werden: Das angebliche Stadtsiegel von 1219 gehört in Wirklichkeit in das Jahr 1299 (Bernhardt, Esslinger Studien 29/1990, S. 5) und 1220 gab es in Esslingen einen Schultheißen (Graf, ZWLG 43, 1984, S. 414). Die erste Analyse fragt nach den vorstädtischen Strukturen. Dabei verdienen die beiden vici, die Handwerkernamen tragen (vicus fabrorum bzw. textorum) besondere Aufmerksamkeit. Diese in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts überlieferten Bezeichnungen bringt der Verfasser in Zusammenhang mit vergleichbaren, in Centula-St. Riquier um 800 und in Verdun um 957 überlieferten Erscheinungen. Auch dort gab es Handwerker – vici im Zusammenhang mit einem klösterlichen Markt, wie er ja auch für Esslingen im Jahr 866 gesichert ist. Diese Hinweise verdienen Beachtung, auch wenn die zeitliche Distanz zwischen dem 8.–10. Jahrhundert mit seinen Esslinger Zeugnissen für Cella, Markt und Münze und den hier im 13. Jahrhundert vorhandenen Handwerker – vici beträchtlich bleibt. Man zögert daher, ohne sichere archäologische Belege die Anfänge der vici fabrorum et textorum ins Frühmittelalter zurückzuverlegen.

Ab 1181 wurde wohl die Stadtplanung vorangetrieben – es dürften aber im Verlauf des 13. Jahrhunderts mehr wichtige Entscheidungen gefallen sein, als der Verfasser annehmen möchte, wenn man nur an die Anlage der Stadtmauer denkt. Archäologischen Hinweisen folgend, geht Ewald davon aus, daß das Gelände zwischen den vorstädtischen vici in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts nach dem damals üblichen regulargradlinigen Grundrißbild bebaut wurde – eine sehr erwägenswerte Hypothese, die noch weiterer archäologisch-baugeschichtlicher Untersuchungen bedarf. Die überregionale Bedeutung der im Frühmittelalter wohl vorhandenen Wallfahrt sollte man nicht überschätzen. Insbesondere blieb bisher unbekannt, wie lange sie blühte und damit wirtschaftliche und städtebau-

liche Bedeutung besaß. Daß man um 1200 beim Neubau der Pfarrkirche St. Dionys die Krypta, die einst die Reliquien des Heiligen geborgen hatte, zuschüttete, spricht eher dafür, daß die Wallfahrt längst ihre Anziehungskraft verloren hatte. Dasselbe gilt auch für die Fulradzelle: Sie fand weder im Früh- noch im Hochmittelalter potente Gönner unter dem schwäbischen Hochadel und verschwand deshalb aus der Geschichte.

Im nächsten Kapitel beschäftigt sich der Verfasser mit den Großparzellen, den sog. *areae*. Er verweist dabei auf die Konstitutionen von Melfi von 1231, in denen Kaiser Friedrich II. Privatleuten verbot, Wohntürme in den Städten zu bauen. Eine solche Anordnung ließ sich in Deutschland nicht durchsetzen, auch wenn der Kaiser diese Absicht gehabt hätte. Dazu fehlten im Norden alle administrativen Voraussetzungen. Man kann daher nicht davon ausgehen, daß das Jahr 1231 irgendeine Bedeutung für die Esslinger Stadtplanung gehabt hat. Das Ende der Wohntürme kam gegen Ende des 13. Jahrhunderts, wie der Verfasser selbst feststellt. Die Bevölkerungszunahme und die veränderte Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Städte brachten diesen Haustyp weitgehend zum Verschwinden. Handel und Handwerke gewannen an Bedeutung; die führenden Familien (»burger«) nahmen für ihre Wohnbauten nicht mehr den Burgenbau der späten Stauferzeit zum Vorbild. Verteidigungsaufgaben hatten die Wohntürme ohnehin kaum gehabt.

In der dritten Analyse soll dargelegt werden, daß »Aspekte der Lufthygiene« in der hochmittelalterlichen Stadtplanung eine Rolle spielten. Dazu werden zunächst wieder zwei Abschnitte aus den Konstitutionen von Melfi 1231 zitiert. In einem Text verbot der Kaiser, innerhalb des Umkreises von einer Meile um eine Stadt das Wässern von Hanf oder Flachs. Der andere forderte, um Gestank zu vermeiden, für die Gräber auf dem Friedhof eine bestimmte Tiefe. Als weitere Stütze seiner Auffassung zitiert der Verfasser einzelne Texte von Albertus Magnus und Thomas von Aquin, die antike Lehre von der *Miasma*, d. h. der schlechten Luft als Krankheitsursache tradieren. Daß diese Gedanken bei der Ess-

linger Stadtplanung zur Anwendung kamen, dafür dienen dem Verfasser die Patrozinien der Kirchen und Kapellen als Belege: St. Paul, St. Dionysius, St. Georg und St. Ägidius. Abgesehen davon, daß St. Dionysius auf die frühen Beziehungen der Cella Esslingen zu Kloster St. Denis bei Paris hindeutet, so gilt generell, daß die übrigen Heiligen für sehr vielfältige Anliegen angerufen werden. Man kann sie nicht als Zeugnis für bestimmte Gesichtspunkte der Stadtplanung in Anspruch nehmen. Hinzukommt, daß für die Wahl von Patrozinien nicht nur die im übrigen auch wechselnde »Zuständigkeit« der Heiligen, sondern auch Modetrends und persönliche Vorlieben der Stifter den Ausschlag gaben. Lokale Zeugnisse für die Anwendung antiker Gesundheits- und Krankheitslehren in der Stadtplanung können sie nicht sein. Eine hier vorausgesetzte Verbindung von Gelehrsamkeit, die antikes Wissen und antike Vorstellungen rezipieren und tradieren wollte, einerseits und praktischem Handeln andererseits, ein solches Einwirken einer überkommenen Theorie auf eine tätige Praxis läßt sich im 12./13. Jahrhundert schwer nachweisen.

Daher bleibt auch der Gedanke einer »Verteidigung der Stadt gegenüber von außen eindringender pestilenzischer Luft« durch die Bauten der Bettelorden fraglich. Sicher griffen die Bettelmönche kaum persönlich zu den Waffen, aber ihre Klöster bildeten Großbauten, die die Mauer verstärkten, und ihre Kirchen entlang der Straße luden die Menschen dazu ein, unmittelbar aus ihrer Arbeit heraus, so wie sie waren, einzutreten und der Predigt der Mönche zuzuhören. Diese Beispiele zeigen, daß, die planerischen Überlegungen der Verantwortlichen im 12./13. Jahrhundert überwiegend pragmatischer Natur gewesen sein dürften. Diesen Aspekt hebt der Verfasser bei seiner Analyse der Pliensau deutlich hervor. Hier greift er auf Hinweise von Bernhard Kirchgäßner zurück, wonach Gerber und Metzger 1384 in diesem Stadtteil zahlreiche Werkstätten unterhielten. Die Straßenbezeichnungen »Ledergasse« und »Metzgerbach« unterstreichen diese aus Steuerbüchern gewonnene Erkenntnis. Dort konzentrierten sich also Gewerbezweige, die nach aller Erfahrung der Men-

schen für ihre Arbeit oder zur Abfallbeseitigung auf fließendes Wasser angewiesen waren, wollte man unerträgliche Geruchsbelästigung vermeiden. Auch die Anlage des Roßmarktes und des Säumarktes neben der Ledergasse und dem Metzgerbach einerseits und dem Schelztor andererseits entsprang praktischen Gesichtspunkten: Man mußte die Tiere nicht durch die Stadt treiben, sondern überließ sie entweder den Metzgern oder konnte sie leicht wieder aus der Stadt hinausbringen. Die 1309 getroffene Anordnung Königs Heinrichs VII., den Friedhof bei den Dominikanern zu verlegen, um die Luft zu verbessern, entspringt gleichfalls praktischen Erfahrungen. Sicher richtig gesehen wurde der Zusammenhang zwischen Brücke und Nikolauspatrozinium und zwischen Straße und der Weihe einer Kapelle an den Pilgerheiligen Jakob. Aber der Blasius-Altar darin läßt sich leicht durch den nahe gelegenen Hof des Klosters St. Blasien erklären. Die Überlegungen des Verfassers resultieren aus einer intensiven Beschäftigung mit dem Esslinger Stadtgrundriß. Sie enthalten interessante, diskussionswürdige Hypothesen, die sicher weitere Forschungen anregen werden.

Esslingen

Rainer Jooß

THOMAS MEDICUS, *Die Städte der Habsburger, Frankfurt: Anton Hain-Verlag 1991, 106 S., DM 20,-.*

Venedig, Budapest, Wien, Prag und Triest – fünf Variationen über den Zusammenhang von Modernität und Nervosität, Ästhetik und Pathologie, die den Orten einen Stempel aufgedrückt haben und ein geheimes Band knüpfen zwischen den »Städten der Habsburger«. In einem schmalen Büchlein skizziert Thomas Medicus eine Kullisse, vor der die mythische Zeitlosigkeit des Verfalls, die Transformation und die Neudeutung verschiedener Städte sich vollziehen.

Gegenstand der fünf Essays, so glaubt man zu entdecken, ist die somnambule Scheinwelt des Städtischen. Vornehmlich geht es um den Zeitraum des Fin-de-siècle. Hierbei ist das Designat

des Stadtbegriffs noch ganz offen: Sind es die äußeren Formen, die materielle Gestalt der Stadt, oder sind es ihre Atmosphäre, ihre Lebenswelten und Traumprojektionen, die im Abgrund des Alptraumes enden können? Das Ergebnis der Lektüre wird plastisch: Wien atmet den (Un-)Geist des Nekrophilen, Prag dagegen – wie wohl nicht weniger vom Schicksal gebeutelt – erhebt sich als magische Stadtlandschaft aus dem Nebel seiner Vergangenheit; Budapest zeigt sich in einem sehr eigenen gründerzeitlichen Gewande; die Bilderwelt Venedigs ist erfüllt vom Duft des Rokoko und zugleich der Inbegriff eines Illusionstheaters; Triest schließlich offenbart sich als Organismus, der aus eigener Kraft nicht lebens- und wachstumsfähig war (und ist).

Natürlich: die Bilder, die entstehen, sind chimärenhaft und unvollkommen – und doch be rauschend in ihrer je individuellen Eindringlichkeit. Ästhetische Hüllen werden als symbolische Ausdrucksformen einer inneren Wahrheit beschrieben. Mit Medicus' eigenen Worten: »Alle Essays verfolgen eine gemeinsame Intention. Mit Hilfe einer Art Physiognomik soll das architektonische Erscheinungsbild der Städte als literarische Topographie verstanden werden.«

Es sind elegische Hymnen, die Thomas Medicus leise summt, wenn er dem Leser die »Städte der Habsburger« in ihrem morbiden Charme nahebringt. Getragen von einem melancholischen Timbre, erhebt er seine Stimme nur, um Zeitzeugen das Wort zu erteilen: Georg Simmel etwa, bei dem die Verführungskraft eines morbidezza Venedigs nur auf kalte Ablehnung stieß; oder Italo Svevo, der in Triest eine gar bürgerliche »Schein«-existenz führte; oder Hugo von Hofmannsthal, der so hintergründig über seine brüchige Affinität zu Wien schreibt.

Um nicht mißverstanden zu werden: das Buch ist kein literarischer Reiseführer. Es versucht vielmehr, subtil und nuanciert, die Atmosphäre jener Städte einzufangen, und bedient sich dafür aller Methoden der Wahrnehmung. Herausgekommen ist eine kleine Kostbarkeit, die zugleich befriedigt und neugierig macht.

Berlin

Robert Kaltenbrunner



HEIDEDE BECKER, *Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe (Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 85)*, Stuttgart: W. Kohlhammer 1992, 141 Abb., Orts- u. Personenregister, 345 S., DM 68,-.

Architektur- und Städtebauwettbewerbe sind ein seltsames Phänomen: Ihre Ergebnisse beherrschen die Architekturzeitschriften und erregen die öffentliche Meinung. Sie gelten als Versuche, nicht nur die Konkurrenz zwischen Architekten in eine geregelte Form zu bringen, sondern gleichzeitig im Rahmen dieser Form auch noch die »beste« Lösung für ein Architektur- oder Städtebauproblem zu liefern. Zusätzlich steht der Wettbewerb der öffentlichen Hand in dem Ruf, »Demokratie« zu fördern.

Ein solches Anspruchsspektrum kann sich sehen lassen. Ob und wie es eingelöst werden kann, wäre allerdings zu prüfen – im Detail, hinsichtlich der Vorbereitung, der Durchführung und der Realisierung eines Wettbewerbs. Solche Prüfungen bedürfen einer interdisziplinären Sichtweise, die architektonische und sozialwissenschaftliche Aspekte vernetzt. Notwendig ist aber nicht nur die Prüfung einzelner Wettbewerbe, sondern die Analyse der gesellschaftlichen Bedingungen von Wettbewerben, überhaupt und deren Wandel. Diese Aufgaben sind ohne Zweifel attraktiv, aber offenbar auch abschreckend. Tatsächlich war das Wettbewerbswesen als Institution mit Geschichte bislang noch kein Objekt einer systematischen Analyse. Welche Bauaufgaben stehen wann und warum an? Wie verändert sich die Struktur der Bauherren, und welcher Legitimation bedarf die Vergabe von Aufträgen? »Orientierungskrisen« wie Legitimationskrisen haben das öffentliche Wettbewerbswesen beflügelt.

Das große Spektrum verregelter Typen von Wettbewerben, die lange Geschichte der Wettbewerbe, deren nationale wie regionale Differenzierung erschweren jeden Versuch einer systematischen Erfassung ungemein. Dennoch hat es Heidede Becker gewagt, dieses große Feld zu erschließen. Dabei mußte sie – wie bei jeder Pionierarbeit – in großem Umfang auf Sekundär-

quellen zurückgreifen. »Als wesentliche Quelle der Untersuchung dient die Berichterstattung in den wichtigsten zeitgenössischen Fachzeitschriften; systematisch ausgewertet wurden: das Centralblatt (ab 1903: Zentralblatt) der Bauverwaltung, das ab 1931 vereinigt mit der Zeitschrift für Bauwesen erschien, die Deutsche Bauzeitung, (Die) Bauwelt, Der Städtebau, die Berliner Architekturwelt.« (S. 26)

Erst der Überblick über die Fachzeitschriften ermöglicht den nächsten schwierigen Schritt: die thematische Auswahl. Die »Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe« konzentriert sich auf die Wettbewerbe der öffentlichen Hand – die Architekturkonkurrenzen des letzten Drittels des 19. Jahrhunderts, auf städtebauliche Konkurrenzen der Kaiserzeit und auf Konkurrenzen zum Wohnungsbau im ersten Drittel unseres Jahrhunderts. Vor allem geht es um die Zeit zwischen 1871 und 1933, aber auch das nationalsozialistische Wettbewerbswesen wird kurz angesprochen. In räumlicher Hinsicht stehen die deutschen Verhältnisse im Vordergrund, in Deutschland selbst vor allem Berlin.

In der Darstellung dieser Auswahl wurde eine weitere Hürde verblüffend locker gemeistert: die schwierige Balance zwischen der Präsentation konkreter Wettbewerbe und der Diskussion allgemeiner, zusammenfassender Überlegungen zu den Wettbewerben. Langweilig wird die Lektüre an keiner Stelle. Das liegt sicher auch an der Methodik der Kombination von Originalzitaten mit einer nachvollziehbaren Interpretation, die Scheuklappen, Verherrlichungen und Schwärmerien ausschließt. Konkret dargestellt werden u. a. die kaiserzeitlichen Wettbewerbe um den Dom und den Reichstag in Berlin, um das Hamburger Rathaus, um die Stadterweiterungen in Berlin und München, dann um die Siedlungen auf dem Tempelhofer Feld und dem Schöneberger Südgelände sowie die Reichsforschungssiedlung in Berlin, die Jarrestadt in Hamburg und die Siedlung Dammerstock in Karlsruhe. In der Darstellung der Städtebauwettbewerbe bekommen wir en passant noch eine kleine Geschichte des modernen Städtebaus mitgeliefert. Sehr interessant ist auch der Hinweis auf »vielbeschäftigte« Preisrichter in der Vergangenheit – etwa

auf die Jurystars der Jahre 1926/27: Fritz Schumacher, Karl Elkart, Alfred Fischer, Emil Fahrenkamp, Heinrich Straumer, Wilhelm Kreis und Ludwig Hoffmann. Abgerundet wird die Arbeit mit einer Geschichte der Wettbewerbsordnungen zwischen 1868 und 1934 – samt den Auseinandersetzungen um deren Einhaltung.

Was lehrt uns die Geschichte der Wettbewerbe? Zuallererst: es gibt keine einfachen Rezepte. »Die Retrospektive zum Wettbewerbswesen läßt erkennen, daß sich Kritik, Ärger und Streit nicht am Instrument an sich, sondern an seiner Handhabung festmachen: flüchtige Ausschreibungen, ungeklärte Ausgangsbedingungen, oberflächliche und übereilte Urteilsfindung, Entscheidungssängste der Preisgerichte bis hin zu offensichtlichen Regelverstößen wie (vorentschieden) Alibiverfahren, Ignorieren des Programms, Nachjurierungen usw.; daneben schaffen Kammern und Berufsverbände Konfliktstoff, wenn sie – bei allem Recht zur Sicherung des eigenen Berufsstandes – auf eingefahrenen Ritualen beharren, nur geringe Neigung zur Beweglichkeit bei den Anforderungen zeigen, die sich aus den gewandelten Aufgaben ergeben, und damit eine Weiterentwicklung des Verfahrens blockieren.« (S. 249)

Und der »demokratische« Charakter des Wettbewerbs? »Tatsächlich erweist sich der demokratische Anspruch nicht darin, daß alle Wettbewerbsverfahren öffentlich ausgeschrieben werden, so daß sich an jeder Aufgabe möglichst alle Architekten – so sie es denn wollten – beteiligen können; er kann auch nicht dadurch erfüllt werden, daß eine wie auch immer zusammengesetzte Öffentlichkeit über die konkurrierenden Konzepte abstimmt. ... Demokratische Qualitäten im Wettbewerbsverfahren bemessen sich an der Öffentlichkeit von Vorbereitung und Nachbereitung. Im Vorfeld (Aufgabenformulierung, Programm, Verfahrensentscheidung) muß möglichst breite Übereinstimmung durch produktive öffentliche Auseinandersetzung erzielt werden; und nach der Preisgerichtsentscheidung hat es darum zu gehen, die Öffentlichkeit nicht nur zu informieren, sondern auch in das weitere Verfahren einzubeziehen.« (S. 261)

Natürlich kann eine Pionierarbeit dieser Art

nicht alle Ungleichgewichte beseitigen. Sie ist im übrigen auch noch gar nicht beendet: Wir dürfen auf einen zweiten Band gespannt sein, der u. a. die Entwicklung des Wettbewerbswesens nach 1945 thematisieren wird.

Berlin

Harald Bodenschatz

HAMBURG UND EUROPA – *Gedanken zur Stadtentwicklung und Baukultur, hrsg. im Auftrag des Bundes Deutscher Architekten in Hamburg von Volker Roscher; mit Beiträgen von Klaus von Dohnanyi und Mirjana Markovic, Hamburg: Knut Reim Verlag 1993, DM 16,80.*

Europa 1993, also der »gemeinsame EG Markt«, weist Hamburg nun ein weiteres Mal darauf hin, daß seine Kontexte, ja Existenzbedingungen, »beinahe schon immer« die lokale Qualität überragten. Hamburgs Lokalität ist mittlerweile die »grüne Metropole«, die nicht nur für den Wirtschaftsstandort steht, sondern auch für jene »grünste und lebenswerteste Stadt«, für die sie die Bevölkerung der gesamten Bundesrepublik augenblicklich hält.

Europa 1993, das war auch der Beginn der Verdeutlichung der neuen Anforderungen an die Stadtgesellschaft; denn, neue externe Einflüsse konzentrieren sich darin: die Vereinigung Deutschlands, die Öffnung des Ostens, die neuen Kapitaldimensionen des EG Markts und der Rückgang der Wirtschaft müssen gleichzeitig bewältigt werden. Hinzu kommt, daß Hamburg in den fünf Jahren von 1987 bis 1992 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 90000 Menschen hatte und 40000 Haushalte auf Wohnungen warten.

Europa 1993, das war für die einen die »Zauberformel« für ein besseres Miteinander und wirtschaftliche Prosperität, für viele andere jener fast schicksalhaft ablaufende Prozeß, an dem sie nicht beteiligt waren und der lediglich lokale und regionale Unterschiede wegzunivellieren drohte, leitet der Herausgeber ein.

Wollte Hamburg sich in der europaweit wandelnden Raumstruktur wirtschaftlich behaupten

ten und gleichzeitig den Anforderungen seiner Einwohner an die Stadtqualität und -umwelt gerecht werden, dann bräuchte die Stadt – so Markovic – neue, angemessene Methoden der Stadtentwicklung und ihrer Planung. Sie muß ihre natürliche und soziale Umwelt als Ressource begreifen. Dieses kann sie jedoch nur leisten, wenn sie den »Sachverstand und die Erfahrungen der betroffenen Bürger« mit einbezieht, weist der ehemalige 1. Bürgermeister der Hansestadt überzeugend nach, denn die Rahmenbedingungen sind so stark, daß – so von Dohnanyi weiter – wir »nicht einmal mehr Herr unserer Sozialsysteme« sind. Nicht mehr jene vorgefertigten Lösungen, die letztlich die Planungen bereits durch sich selbst verhindern, sind gefragt, schreibt Markovic, sondern Gespräche vor den Planungen und Planungen mit der Bevölkerung, die zu neuen Wegen führen und beachtlicher Weise nicht nur mehr inhaltliche Potentiale freisetzen, sondern auch noch den Ablauf der Planung beschleunigen.

In diesem Zusammenhang zitiert der Herausgeber den Hamburger Oberbaudirektor, der davon ausgeht: »Die Zukunft einer Metropolregion wird zunehmend vom sozialen Klima abhängig sein,« dazu gehört ebenso der Umgang aller Menschen in der Stadt miteinander, wie die Ausgestaltung der natürlichen und gebauten Umwelt, der Stadtgestalt, der Arbeitsplatzqualität, der Wohn- und Wohnungsqualität zur Erhaltung der Lebens- und Liebenswertigkeit auch von Hamburg.

Hamburg

Hildegard Kösters

ROLF WERDIGIER, *Die Stadt als Thema der Architektur*, Wien: Picus Verlag 1991, 3 Bände, zahlr. Abb., 614 S., DM 100,-.

Für Louis Kahn besteht der primäre architektonische Akt in einer »einfachen Idee« – im Sinne einer »strong idea«. Sie entsteht aus dem Gedächtnis und basiert auf der elementaren Geometrie. Eine »einfache Idee« scheint auch Wolf Werdigier veranlaßt zu haben, Geometrie und

Die alte Stadt 4/94

Gedächtnis (d.h. mehr oder minder tiefschürfende Baugeschichtsinformationen) zu des Architekten Behufe unter dem verheißungsvollen Titel »Die Stadt als Thema der Architektur« neuzeitlich aufzubereiten.

Unter ausgiebiger Nutzung seines PCs (Macintosh II) und mit Hilfe einer Art Physiognomie von in einzelne Grundelemente aufgelösten Erinnerungsbildern soll das architektonische Erscheinungsbild der Städte als iterative Ganzheit verstanden werden. Die 38 Kapitel mit den spezifischen »Themen der Stadt« sind in je zwei Abschnitte unterteilt, wobei im ersten Teil eine Übersicht über die Themenbereiche, die »Philosophie des Themas« und die Verbindung zu Nachbarwissenschaften aufgezeigt wird. Im zweiten Teil werden typologisch bedeutsame Beispiele (qua szenographischer Raumdarstellung mit CAD) und ihre wichtigsten Prinzipien skizziert. Das Ergebnis sind plastische, prototypische Beispiele für architektonische Einzelaufgaben wie Bahnhof, Freitreppe, Repräsentationsplatz oder Arena. Zugleich aber sind sie der Inbegriff eines Illusionstheaters, denn so einfach läßt sich Stadt nicht herstellen.

Das Designat des Stadtbegriffs bleibt bei Werdigier weitgehend offen: Sind die äußeren Formen, die materielle Gestalt der Stadt, oder sind ihre Atmosphäre, ihre auch durch den Raum beeinflussten Assoziationsketten, die Stimuli seiner Fleißarbeit? Der Autor geht, nach eigenem Bekunden, davon aus, »daß die Metropole ein Mosaik von Raumfragmenten wird (!)«. Hierin liegt der eine große Irrtum seiner Arbeit: als Zustandsbeschreibung oder als philosophische Reflexion mag das angehen, als Zukunftsprojektion jedoch ist dies für den Planer, den Gestalter der Umwelt wohl kaum eine taugliche Strategie. Wahrscheinlich ohne es zu wollen, redet er einer weiteren Fragmentierung der Stadt das Wort – und bietet dann (und dafür) seine Ideallösungen feil.

Das zweite Problem sind die »Themen« selbst: Die Bilder von Stadt, die Werdigier entstehen läßt, sind mitunter voller Eindringlichkeit, aber auch chimärenhaft und, im Sinne der selbstgestellten Aufgabe, höchst unvollkommen. Ästhetische Hüllen werden als symbolische Aus-

drucksformen einer inneren Wahrheit angepriesen, ohne daß Werdigiers »Themen der Stadt« wirklich, wie verheißen, einen neuen Zugang zur Stadtplanung ermöglichen würden.

Daß die etwas großspurige Diktion von den »Themen der Stadt« durchaus fragwürdig ist, soll hier außer Betracht bleiben. Vielmehr betrübt den Rezensenten, daß Anspruch und Wirklichkeit auseinanderklaffen. Was alles hätte man aus der Abstrahierung, der Transformation und der Neudeutung verschiedener »städtebaulicher Situation« machen können! Leider ergibt sich ein lediglich in Ansätzen fruchtbares Spiel mit Bausteinen, von dem man nur hoffen kann, daß es in der Realität nicht funktioniert. Zudem erweisen sich Orthographie und Zitierregeln als durchaus wahrnehmbare Hindernisse auf des Autors selbstgestecktem Parcours.

Überdenkt der Architekt die »einfache Idee« im Entwurfsprozeß weiter, dann wird sie – um noch einmal auf Louis Kahn zurückzukommen – »deformiert«, das heißt angepaßt und gleichzeitig konkretisiert. »Nur wenn diese »Deformation« mit den Gesetzen der Form und den menschlichen Bedürfnissen vereinbar ist, kann der Planungsprozeß fortgesetzt werden. Wenn diese Übereinstimmung sich allerdings nicht ergibt, muß man eine andere Form wählen und neu beginnen.« Da in seinem Buch die Übereinstimmung mit Leser-Bedürfnissen kaum gegeben ist, sollte Werdigier sich auf die Suche nach einer neuen Form machen. Angesichts der »Deformation« eines Themas, das allemal eine qualitativere Aufarbeitung verdient hätte, müßte auch ihm dies ein Anliegen sein.

Berlin

Robert Kaltenbrunner

BDA HAMBURG (Hrsg.), *Geplantes – Gebautes – Ungebautes, 1984 – 1994 – 2004*, bearb. von HILDEGARD KÖSTERS UND VOLKER ROSCHER, Hamburg: Dölling & Galitz 1994, 420 Abb., 240 S., DM 48,-.

»Architektur für Hamburg«, so Mirjana Markovic in ihrer Vorrede, »ist Programm und Auftrag

zugleich für alle am Bau- und Planungsprozeß Beteiligten, sich für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Qualität der gebauten und sozialen Umwelt in Hamburg zu engagieren.«

Die gebaute Umwelt ist mit etwa 100 Bauten und Entwürfen für Hamburg in dem vorgelegten Band dokumentiert und gibt damit den umfassendsten Überblick über das Hamburger Bau- und Planungsgeschehen der vergangenen 10 Jahre, wie auch einen Ausblick auf die bevorstehenden Veränderungen der nächsten 10 Jahre durch die Darstellung der in absehbarer Zeit umzusetzenden Entwürfe. Die gezeigten Themenbereiche der Architektur sind breit gefächert, sie umfassen Verkehrsbauten, Arbeitsstätten, Medienbauten, Öffentliche Bauten, Wohnen, Arbeiten und Wohnen, Kontorhäuser und neue Stadtbereiche. Bis auf einige der Medienbauten, die auf einem externen Vorschlag beruhen, sind die Beispiele fast vollständig durch eine BDA-unabhängige Jury (Barbara Fleckstein, Hermann Hipp, Manfred Schomers) ausgewählt worden.

Die Qualität der Hamburger Architektur, so die Bearbeiter Kösters und Roscher, »vermittelt fast allen – Besuchern und Einwohnern – den Eindruck von einem integralen Stadtbild«. Daß die hamburgische Architektur außerhalb der Stadtgrenzen weniger bekannt ist, erklären die Bearbeiter damit, daß sie nicht zum Typus der schnell wahrnehmbaren oder gar spektakulären gehört, sich damit also nicht auf aktuelle oberflächliche Rezeptionsgewohnheiten einläßt, sondern im Stadtbild Identität schafft. Auf diese Weise wird sie zur »Architektur für Hamburg«.

Zwei einleitende Artikel versuchen diese Qualität zu beleuchten, Lilli Thurn und Taxis beschreibt Hamburg von außen und Hermann Hipp betrachtet die hanseatische Baukultur unter dem Blickwinkel der »hamburgischen Identität«. Vier neue Stadtbereiche werden abschließend in ihrer Entwicklung und ihren Entwicklungspotentialen thesenhaft kommentiert: Wohnstadt Allermöhe (Florian Marten), die Fleetinsel (Bruno Brandt), der nördliche Hafendrand (Heiner Moldenschart) und die Kehrwinderspitze (Gert Kähler).

Das Buch, das auch als Katalog zur gleichnamigen aktuellen Architekturausstellung vor-

Die alte Stadt 4/94

liegt, gibt einen hervorragenden Überblick über eine Vielzahl architektonischer Beispiele und deren gesellschaftliche Bedingungen. Für Hamburger wie Auswärtige zum Kennen- und (Lieben-)lernen der gebauten und sozialen Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg.

Kassel Dieter Hennicken

KENNETH POWELL / ROWAN MOORE, *Struktur, Raum und Haut. Nicholas Grimshaw and Partners 1988–1992, Berlin: Ernst & Sohn 1993, 294 Abb., davon 151 in Farbe, 256 S., DM 118,-.*

Mit dem Übergang zu den 80er Jahren haben Eklektiker verschiedener Richtungen in Wissenschaft, Kunst und Architektur die MODERNE für tot erklärt und das Zeitalter der POSTMODERNE ausgerufen. Doch bekanntlich leben Toterklärte länger, und manche neuen Zeitalter schrumpfen auf wenige Jahre zusammen.

Die Moderne lebt – und dies nicht nur in der nostalgischen Aufarbeitung von Kunstgalerien und Museen. Dies ist auch nicht verwunderlich, denn eine Gesellschaft, deren materielle Produktion auf Technik, Rationalität, Funktionalität und Weltbezogenheit fußt – sei es auch in ihrer nordwestlichen Deformierung –, kann letztlich ihre ideologische Selbstspiegelung und -reflexion nicht negieren. Versucht sie es dennoch, wird sie barbarisch – keimende Ansätze, nicht nur in Deutschland, zeugen davon.

Als vermittelnde Instanz zwischen materieller Realität und ideologischer Widerspiegelung spielte und spielt die Architektur immer eine zentrale Rolle, bedient sie sich doch gesellschaftlicher Produktionsformen zur Umsetzung ihrer Raumkonzeptionen, die allerdings selbst relativ eigenwillig entwickelt werden, mit der materiellen Produktionsweise korrespondieren oder sie negieren können. Die Architektur symbolisiert somit das Selbstverständnis einer Gesellschaft zwischen Fortschritt und Reaktion.

Die Bauten und Entwürfe des englischen Architekten Nicholas Grimshaw und seines Teams sind zweifellos dem Fortschritt verpflichtet. Und

es ist erfreulich, daß der renommierte Architektur-Verlag Ernst & Sohn Grimshaw drei Bände widmet, dessen erster unter dem Titel »Struktur, Raum und Haut« 1993 herauskam. Auf 256 Seiten werden Bauprojekte aus den Jahren 1988 bis 1993 von ihrer Entstehung – und sofern sie realisiert wurden – bis zur Vollendung dokumentiert. Abgebildet sind erste Skizzen, Modelle, Computersimulationen, Reinzeichnungen und Fotografien fertiggestellter Bauwerke.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Projekte: Waterloo Station, London, Endbahnhof des Channel Tunnels, 1993 (S. 24–55), Pumpstation North Woolwich, London, 1988 (S. 56–61), British Pavillon, Expo '92, Sevilla, 1992 (S. 62–83), Betriebsgebäude der British Rail in Waterloo, London, 1990 (S. 84–103), Einkaufs- und Freizeitzentrum, Port East, London, Docklands, 1889 (S. 104–113), Flughafen Heathrow, Satellit und Piers, 1993 (S. 114–133), Venice Biennale, 1991 (S. 134–145), Bürogebäude von Nicholas Grimshaw & Partners, London, 1992 (S. 146–157), Igus, Hauptverwaltungs- und Fabrikgebäude, Köln, 1992 (S. 158–175), Bibliothèque Nationale de France, Wettbewerb, 1989 (S. 176–185), Bürogebäude Hartsprings Business Park, Watford, 1986 (S. 186–193), Gebäude der Western Morning News, Plymouth, 1992 (S. 194–215), Börse und Kommunikationszentrum, Berlin, 1991–1993 (S. 216–227) und Betriebsgebäude der British Airways, Heathrow, London, 1993 (S. 217–235).

Schon beim einfachen Durchblättern des Bandes drängen sich viele Assoziationen zu Gestaltungs- und Bauprinzipien der Vertreter der architektonischen Moderne, des Konstruktivismus und Funktionalismus, auf: am offensichtlichsten in der Stahlskelettbauweise mit vorgehängter Glasfassade (Mies v. d. Rohe), der Verwendung von Sonnensegel (Melnikow, Gropius), der Stahlhänge- und Pfeilmasten (Leonidow), der Verbindungsmodule sowie dem Gestaltungsprinzip der modularer Koordination (Wachsmann), Gebäude in Gestalt gestrandeter Schiffskörper (Le Corbusier) und dem Verständnis des Baus als »Apparat für seelische und körperliche Bedürfnisse« (H. Meyer).

Die Einleitung von Kenneth Powell (S. 9–23) und N. Grimshaws Aussagen zu seinen Projekten verstärken diesen Eindruck. So betont Grimshaws in seinem abgedruckten Vortrag »Struktur, Raum und Haut« (1992) (S. 236–243), der auch den Titel des vorliegenden Bandes abgibt, daß für sein Gestalten nicht nur das ästhetische Prinzip ausschlaggebend sei, sondern daß es ihm vor allem darum gehe, »Strukturen zu entwickeln, die den menschlichen Bedürfnissen entsprechen« (S. 236). Weitere Kriterien, die seine Architektur kennzeichneten, seien »Kunstfertigkeit, die Verwendung baugerechter Materialien und eine ökonomische Planung« (S. 236). Die baugerechten Materialien findet er in Stahl, Aluminium, Glas und Beton, weil sie »ein Höchstmaß an Funktionalität zulassen« (S. 11). Funktionalität umfaßt einerseits den Bauprozess selbst mittels industrieller Vorfertigung und konstruktivem Zusammenfügen am Bauplatz, andererseits die flexible, zweckmäßige Gebäudenutzung.

Am überzeugendsten erscheinen mir diese Prinzipien bei den Projekten Betriebsgebäude der British Rail in Waterloo, Waterloo Station,

Endbahnhof des Channel Tunnels sowie Heathrow Flughafen, Satellit und Piers realisiert, wohl deshalb, weil hier durch vorgegebene Funktionen, Räume und klar definierte Nutzungsbedürfnisse eine gelungene Verbindung von Ingenieurtechnik und Architektur erreicht wurde.

Ausbaufähig halte ich jedoch die eher zukunftsweisenden Elemente von Grimshaws Bauprojekten: hierzu zählen zum einen die Vorstellungen zu sinnvollerer Energieausnutzung (Wasserwand, Solarsegel, Abluftführung), zum anderen die Durchbrechung der noch zu starren Module. Reizvoll wäre die Vorstellung, ein Modulsystem so variabel zu konstruieren, daß die Fassadenelemente ein sich selbst regulierendes System darstellen, zum Beispiel zum Zwecke rationaler Energie- und Lichtausnutzung. Dies käme wohl auch Grimshaws Denken nahe, meint er doch: »In meiner Vorstellung müssen Gebäude so flexibel sein wie Sturmtaucher, die ihre Flugweise von einem Augenblick zum anderen ändern können.« (S. 243)

Bad Münstereifel

Wilma R. Albrecht