

Städte am Wasser – Wasserstädte

Waterfront Cities

Die nachhaltige Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit von urbanen
Räumen durch Sanierung und Umnutzung von Uferzonen

Von der Fakultät Architektur und Stadtplanung der Universität
Stuttgart zur Erlangung der Würde eines Doktors der
Ingenieurwissenschaften (Dr. Ing.) genehmigte Abhandlung.

Vorgelegt von

Stefan Ebner

Stuttgart

Hauptberichter:

Prof. Dr. Ing. Ribbeck

Mitberichter:

Prof. Dr. Ing. Bott

Tag der mündlichen Prüfung:

11.12.2008

Inhaltsverzeichnis Seite

Teil 1 Theoretische Grundlagen

1 Allgemeines

1.1	Einleitung	6
1.2	Entstehung des Themas	13
1.3	Aufbau und Vorgehensweise	17

2 Geschichte des urbanen Raumes – Stadtstrukturen am Wasser

2.1	Historische Verflechtung zwischen Stadt und Wasser	19
2.2	Renaissance der Wasserlagen	22
2.3	Amphibische Stadtentwicklung	26
2.3.1	Amphibische Zone	27
2.3.2	Uferzone	28
2.3.3	Landseite	29
2.3.4	Umsetzung	31
2.4	Orientierung im Strukturwandel der Städte	34
2.5	Städtekonkurrenz wird zum Wettbewerb der Regionen	37

3 Typologie des Bauens am Wasser

3.1	Der private und der öffentliche Raum	40
3.2	Der öffentliche Raum am Wasser	53
3.3	Die Nutzungsstruktur	59
3.3.1	Das amerikanische Modell	61
3.3.2	Das asiatische Modell	62
3.3.3	Das europäische Modell	63
3.4	Überlegungen zum städtebaulichen Kontext	64
3.5	Exkurs Kopenhagen-Ørestad	67
3.6	Exkurs Amsterdam	71
3.6.1	Java-eiland und das Übergangsgebiet	71
3.6.2	KNSM-eiland	73
3.6.3	Rietlanden	74
3.6.4	Borneo und Sporenburg	76
3.6.5	Ijburg	83

4 Akzeptanz der Uferzonen bei Nutzern und Investoren

4.1	Nutzungsansprüche	
4.1.1	Ökologie - Flächenrecycling, Konversion	87
4.1.2	Märkte - Chancen und Probleme	92
4.1.3	Stadtplanung und Architektur	95
4.2	Konfliktpotentiale	98
4.3	Bodenpreise	107
4.4	Städtebauliche Entwicklungsgebiete	
4.4.1	Grundsätzliche Überlegungen am Beispiel Deutschland	110
4.4.2	Aktivitäten der kommunalen Verwaltungen und Entwicklungsträger	112
4.4.2.1	Stadtentwicklungsplanung - Methodisches Konzept	119
4.4.2.2	Vierstufiges Verfahren zur Entwicklung von Brachflächen	121
4.4.3	Aktivitäten privater- und institutioneller Anleger, Projektentwicklung	123
4.5	Public Private Partnerships	129
4.5.1	Erfolgsfaktoren im PPP-Verfahren	130
4.6	Veränderungen und Chancen des wassergebundenen Transports	
4.6.1	Grundsätzliche Überlegungen	133
4.6.2	Personenverkehr auf dem Wasser	136

Teil 2 Fallstudien

5 Realisierte Beispiele von aktivierten Uferzonen

5.1	Europa	
5.1.1	Poble Nou und Port Vell, Barcelona, Spanien	138
5.1.2	Greenland Docks/Canary Wharf, London, Großbritannien	152
5.2	Nordamerika	
5.2.1	Battery Park City, New York City, USA	171
5.3	Südamerika	
5.3.1	Parque do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasilien	197
5.4	Asien	
5.4.1	Victoria Harbour Area/New Towns, Hongkong, VR China	210

6 Projekte zur Reaktivierung von Hafenflächen

6.1	Europa	
6.1.1	HafenCity, Hamburg, Deutschland	223
6.1.2	Stralauer Halbinsel/Rummelsburger Bucht, Berlin, Deutschland	249
6.2	Nordamerika	
6.2.1	New York City Waterfront Plan - Überlegungen zu Flächenaufteilung und Flächennutzung, USA	270
6.3	Südamerika	
6.3.1	Praça Mauá/Saúde, Rio de Janeiro, Brasilien	296
6.4	Asien/Australien	
6.4.1	Yarra River Docklands, Melbourne, Australien	312

Teil 3 Bewertung

7 Fazit und Ausblick

7.1	Entwicklungstendenzen, Strategien, innovative Trends	329
7.2	Hochverdichtete Stadtformen in Asien	352
7.3	Indikatorgestützte Erfolgskontrolle in der Stadtentwicklung	354
7.4	Fazit	358

Teil 4 Anhang

8 Verzeichnis der Abbildungen

8.1	Tabellen	362
8.2	Schaubilder	363
8.3	Fotos	366

9 Literatur- und Quellennachweis

9.1	Verzeichnis der Fundstellen, Quellennachweis	369
9.2	WWW-Quellen	

10 Summary

10.1	Abstract in english speech	381
------	----------------------------	-----

TEIL 1 THEORETISCHE GRUNDLAGEN

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

Über Jahrhunderte hinweg haben die Städte am Wasser unter verschiedensten ökonomischen und technologischen Bedingungen ihre Lebenskraft unter Beweis gestellt. Viele Städte entdecken heute wieder ihre besondere Lage am Wasser und die damit verbundenen Aufwertungschancen. Der Niedergang des Schiffbaus und der Strukturwandel im Seehandel eröffnen Möglichkeiten, brachfallende Hafentflächen und ungenutzte Uferzonen zu entwickeln und das Verhältnis der Stadt zum Wasser städtebaulich neu zu formulieren. Mit den „Waterfront“-Projekten entstehen attraktive Standorte für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, die Erinnerung an die maritime Vergangenheit zu bewahren.

Angesichts der aktuellen Entwicklungen des Städtebaus in Innenstädten und dem Umgang mit Wasserlagen und dem verbundenen öffentlichen Raum besteht jedoch die Gefahr, daß die Chancen einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Entwicklung von urbanen Zonen vertan werden. Dazu kommt die Frage, wie eine Stadt unter extrem hohem Bevölkerungsdruck funktionsfähig bleiben kann. Dieser Aspekt ist besonders in den Schwellenländern Afrikas, Asiens und Lateinamerikas von grundlegender Bedeutung. In diesem Kontext sollen Punkte wie Degradationserscheinungen, die Wertschätzung einer städtischen Zone sowie die Auswirkungen der Verlagerung von Nutzungen und Funktionen in andere Bereiche untersucht werden.

In Europa stellt sich zusätzlich die Frage, ob die „Amerikanisierung des Städtebaus“ unumgänglich ist, oder ob auch aus den Quellen der Vergangenheit geschöpft werden kann, ohne als Kopist bezeichnet zu werden. An dieser Stelle sei erwähnt, daß derartige Bemühungen auf der Immobilienmesse MIPIM 1999 in Cannes als wegweisend betrachtet wurden. Als ein Beispiel wurde das Ronald Reagan Building in Washington DC, ein klassizistisch historisierender Komplex, ausgezeichnet.

Industriebrachen in Innenstadtgebieten entstehen durch die Randwanderung der Industrie. Ursachen dafür sind die Optimierung der Produktions- und Logistikprozesse in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Unter den Schlagworten "Lean Production" und "Just-In-Time" sind neue Produktionsanlagen und eine optimierte Infrastruktur mit dem damit verbundenen Flächenbedarf entstanden. Die Städte haben sich demzufolge ins Landesinnere entwickelt, die Verbindung zum Wasser ging verloren. Hinzu kommt die industriegeschichtlich begründete Lage der Infrastrukturschneisen zwischen Hafengebiet und Stadt. Die Stadt wurde immer mehr abgeschnitten, da bei der zeitlichen Entwicklung nicht berücksichtigt wurde, daß der Hafen eine Nutzungsänderung erfahren und auch einmal Stadt sein könnte. Die durch die intensive Nutzung der Hafengebiete verursachte Abwendung der Stadt vom Wasser muß jetzt in eine Umgestaltung der Stadt wieder zum Wasser hin umgekehrt werden.

In der post-industriellen Zeit werden die direkt am Wasser gelegenen ehemaligen Hafengebiet- und Industrieareale zu besonderen Räumen neuer urbaner Lebens- und Arbeitsformen. Die Neugestaltung der Nahtstelle zwischen städtischem Siedlungsbereich und Wasser ist eine der großen städteplanerischen, städtebaulichen und stadtkulturellen Aufgaben der Gegenwart und Zukunft. Ganz entscheidende Impulse gehen dabei von den Baumaßnahmen in und am Bestand aus. Die Entwicklung einer wirtschaftlichen Basis in den Konversionsregionen besteht zu einem großem Teil in der Suche nach neuen Zweckbestimmungen für große, ungenutzte, häufig verunreinigte Areale und Anlagen. Nachhaltige Entwicklung besteht hier zunächst auch in der Beseitigung von Erblasten der vergangenen Strukturen.

Städte definieren sich heutzutage nicht mehr nur durch ihre wirtschaftliche Spezifikation, die sich auch in der Anlage von Häfen als Dienstleistung manifestiert hat, sondern zunehmend durch ihre kulturelle Identität. Hinzu kommt, daß die mit der Hafenfunktion verloren gegangenen Arbeitsplätze sich zum tertiären Sektor hin verlagern, oder aber neu geschaffen werden müssen. Die Funktion der Hafengebiete, die sozialen Merkmale der betroffenen Bevölkerung, die Bevölkerungsentwicklung insgesamt und Migrationstendenzen sollen in den folgenden Kapiteln untersucht werden.

In Metropolen wird die Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung in erster Linie über architektonische, ökologische und soziale Qualitätsansprüche definiert, wodurch auch die wirtschaftliche Zentralfunktion gesichert werden soll. Die durch Brachfallen entstandenen Freiflächen müssen wieder integrativer Bestandteil der Stadt werden und dementsprechend attraktiv gestaltet werden. Nur Attraktivität erzeugt Nachhaltigkeit. Durch die Einbindung bestehender, qualitativ hochwertiger Baukörper bzw. Landmarken, wie etwa Kais, Hallen o.ä., die gestalterisch modifiziert und umgenutzt werden, behält das Stadtbild seine Identität, die für die Akzeptanz in der Bevölkerung unerlässlich ist. Ein Beispiel hierfür ist das Entwicklungsgebiet am Bostoner Hafen, wo die Bestandsgebäude Rathaus und Markthalle, nicht zuletzt auch auf Drängen der Bevölkerung, in die Neubebauung eingegliedert wurden.

Ein weiterer identitätsstiftender Aspekt sind die öffentlichen Räume zwischen den Bauten bzw. Raumbänder entlang des Wassers. Das Wasser muß wieder erlebbar werden. Wobei hier ebenfalls die Qualität sowie die Vielfalt in formaler und ästhetischer Hinsicht entscheidend sind. Öffentlicher Raum darf kein Restraum sein. Es gilt die Abhängigkeit Qualität = Identität.¹ Die hierfür notwendigen Investitionen der öffentlichen Hand in die Infrastruktur und die Orte mit Schlüsselwirkung sind meist erheblich und müssen als Vorleistungen erbracht werden. Das Ergebnis ist dann eine investitionsbedingte Bodenwertsteigerung in den Baufeldern. Die Qualität des öffentlichen Raumes muß definiert werden, um Investoren anzuziehen.

Grundlage für die Planung ist ein räumlicher Masterplan mit der Festlegung öffentlicher Vorgaben, der Festlegung identitätsstiftender Objekte und der Definition der Bandbreite für private Investitionen in partnerschaftlicher Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privaten Investoren. Um privaten Investoren die Entscheidung zur Durchführung von Maßnahmen zu erleichtern und architektonische Qualität innerhalb der Bandbreite der Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten finanziell attraktiv zu machen, kann eine Kompensation der Mehraufwendungen dadurch erfolgen, daß an anderen Projekten und Standorten höhere Ausnutzungen vorgesehen werden.

¹ Lutzky Dr., Nikolai: European Metropolitan Regions Project: Resümee anlässlich der europäischen Regionalkonferenz, 15.-17. September 1999, Essen, 1999

Den Trägern der Regionalentwicklung erwächst zunehmend die Rolle von Moderatoren der Innovation und von Initiatoren von Kristallisationsprojekten, mit deren Realisierung eine neue regionale Identität und damit eine stabile soziale Basis erwachsen können. Mit Vorsicht sollte die bloße Ansiedelung von so genannten "Flugschiffprojekten" betrachtet werden, die meist nur eine kurzfristige Anziehungskraft besitzen und nicht die gewünschte Nachhaltigkeit erzeugen.

Die Investitionen der öffentlichen Hand müssen mit einer Entwicklungsperspektive von 30 bis 50 Jahren gesehen werden. Am Beispiel von Cardiff in Großbritannien zeigt sich, daß es 15 bis 20 Jahre dauern kann, bis ein Entwicklungsgebiet Bestandteil der Stadt wird. Aktuell ist dieser Prozeß auch am Entwicklungsgebiet der Londoner Greenland Docks zu beobachten.²

Es ist daher unerlässlich, daß die Infrastruktur kontinuierlich durch die öffentliche Hand als Vorleistung angeboten wird, um die Initiierung von Entwicklungsmaßnahmen zu erleichtern. Dies steht im Gegensatz zur Zeitschiene der Investoren, die mit einem jährlichen Cash-Flow arbeiten. Diese Diskrepanz zwischen Qualität und Kostendenken birgt die Gefahr in sich, daß 1a-Lagen, nämlich die Wasserlagen, von privaten Investoren entwickelt werden und die weniger guten Lagen bei der öffentlichen Hand verbleiben. Einer Spaltung des Entwicklungsgebietes in einen prosperierenden und in einen absinkenden Teil bzw. einer Gefällebildung muß entgegengewirkt werden. Grundsätzlich müssen die Entwicklungsgebiete eine effiziente Stadtstruktur, eine Nutzungsmischung, eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes und eine Planung mit sozialer Verantwortung aufweisen, um nachhaltig wirksam zu sein.

Von großer Bedeutung für den Erfolg der Entwicklung ist die Qualität der Entscheidungsprozesse unter Beteiligung der Nutzer und der politisch Verantwortlichen in der kommunalen Verwaltung. Die öffentliche Hand hat im Lauf der Zeit die Kompetenz und damit auch das Vertrauen verloren, derartige Großprojekte zeitnah, kostenbewußt und mit hoher Qualität anzustoßen und zu steuern. Dieses Vertrauen muß sich wieder neu im Rahmen eines Public-Private-Partnership entwickeln.

² Shaw, Barry: Mit dem Markt bauen - Greenland Dock und Cardiff Bay, Neue Adressen am Wasser, Berlin, 2000

Das Bewusstsein für den Wert des öffentlichen Raumes im Stadtgefüge und die Verantwortung der Kommunen für derartige Aufgaben muß verdeutlicht werden. Auch in Zeiten höchster Sparsamkeit bringen Investitionen in kulturelle und gestalterische Werte stadtwirtschaftlichen Nutzen. Sie fördern oder ermöglichen erst private Investitionen und helfen so, die Zukunft der Stadt im 3. Jahrtausend kulturell, sozial und ökonomisch zu sichern.

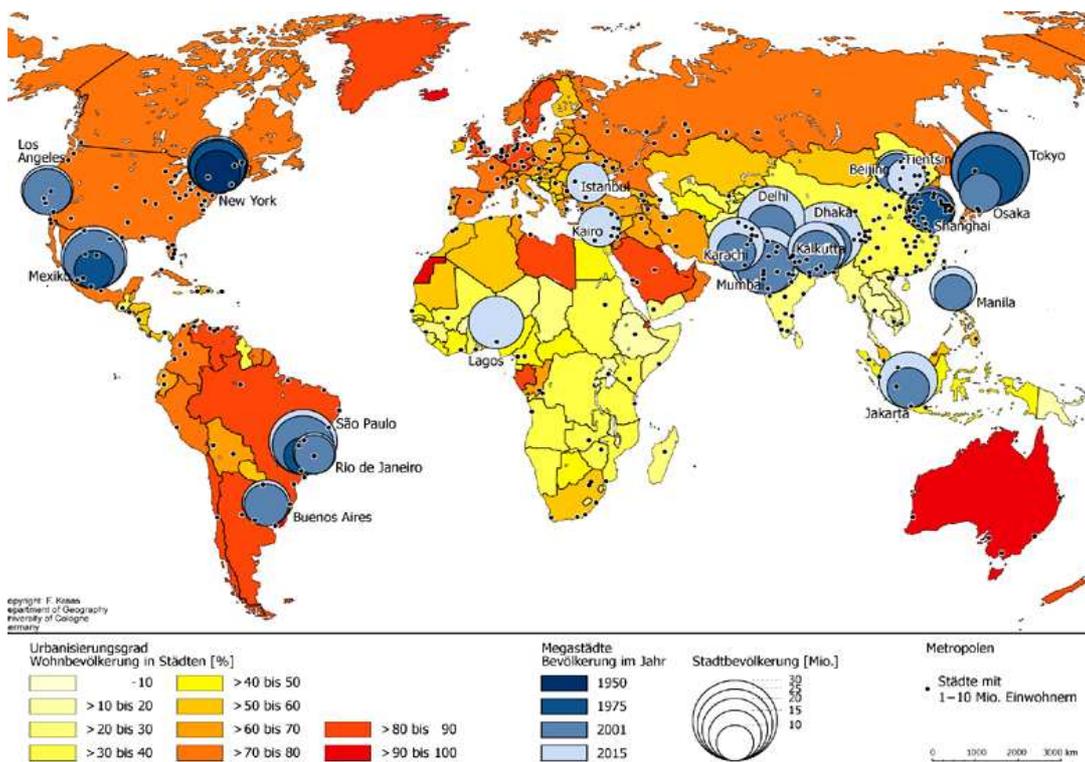


Schaubild 1: Der Urbanisierungsgrad der Erde
Quelle: Institut für Geographie, Universität Köln/UNHCS 2002

Großveranstaltungen, wie Olympische Spiele oder Weltausstellungen, waren bis heute geeignet, eine politische Kraft zu schaffen, um die hohen Investitionen der öffentlichen Hand zu ermöglichen. Beispiele der jüngeren Geschichte sind hierfür die Städte Barcelona, Lissabon und Sydney. Ob solche Veranstaltungen in Zukunft noch genügend Wirkungskraft entwickeln werden, bleibt abzuwarten.³ Diese Entwicklung zeigt sich nicht zuletzt am Beispiel der EXPO 2000 in Hannover. Hier muß eine neue Suche beginnen, um auch in Zukunft politische und finanzielle Potentiale freizusetzen, die Großvorhaben ermöglichen oder beschleunigen.

³ Busquets, Joan: Wasserbezogener Städtebau. Wasser in der Stadt, Perspektiven einer neuen Urbanität. Berlin, 2000

Im Rahmen dieser Arbeit sollen vorstehend genannte Punkte untersucht werden, um die Vielfältigkeit von Wasserlagen-Entwicklungen in der räumlichen, zeitlichen und entwicklungsstrategischen Dimension zu verdeutlichen. Weiterhin sollen die Wechselwirkungen zwischen kommunalen Investitionen im öffentlichen Raum und dem Investitionsverhalten privater und institutioneller Anleger untersucht werden.

Kommerzielle Interessen sind für die Urbanität keinesfalls immer schädlich. Vielmehr ist es die Chance, qualitativ hochwertige und dabei wirtschaftlich durchsetzbare Lösungen dem Nutzer anzubieten. Die staatliche Nachfrage nach Bauleistungen in diesem Rahmen verlieh der Urbanisierung anfangs die maßgeblichen Impulse. Im Verlauf der letzten Jahre schrumpft diese aufgrund der Budgetkonsolidierung aber tendenziell in fast allen Ländern.

Einleitend lassen sich fünf Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung von Metropolitanregionen, im vorliegenden Fall speziell Wasserrandlagen, formulieren, die in den folgenden Kapiteln näher untersucht werden sollen:

1. Ausgleich der verschiedenen Ansprüche an die Nutzung des Raumes
 - Der Ausgleich zwischen qualitativ hochwertigem öffentlichem Raum und umbautem Raum.
 - Fragen der städtebaulichen Typologie des Bauens am Wasser sowie die Definition von Nutzungsarten und deren Potentialen sollen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit untersucht werden.
 - Wechselwirkungen zwischen kommunalen Investitionen im öffentlichen Raum und dem privaten Investitionsverhalten.

2. Verbesserung der Lebensqualität in den betroffenen Zonen
 - Priorität sollte eine Innenentwicklung vor einer expansiven Außenentwicklung haben. Sogenannte „brown field developments“ sind vorrangig zu sehen.
 - Die Fragestellung, ob die Entwicklung zur „amerikanischen Stadt“ unvermeidbar ist, oder ob regionale archetypische Stadtformen letztendlich eine größere Nachhaltigkeit und damit Lebensfähigkeit besitzen.

- Der Druck, der von der Konzentration sozialer Problemgruppen auf die städtischen Zentren ausgeht, soll analysiert werden.
 - Fragestellungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum.
3. Wahrung und Wiederbelebung des kulturellen Erbes der Waterfront. Industriedenkmäler sollen als identitätsstiftende Merkmale erkannt und nutzbar gemacht werden. Historische Strukturen liefern die wichtigsten Orientierungslinien.
 4. Regionales Verkehrsmanagement bedingt den kapitalintensiven Ausbau öffentlicher Netze. Die Integration von verschiedenen Verkehrsangeboten muß vorangetrieben werden. Dazu sollen die Verkehrsstrukturen nach Leistungsfähigkeit und Ausbaupotential untersucht werden.
 5. Die Entwicklung neuer Partnerschaften, der sogenannten „Public-Private Partnerships“, zur Bewältigung der Herausforderungen soll betrachtet werden.

Es geht hierbei um die Kooperation zwischen den öffentlichen Verwaltungen der Kommunen, der Region und des Staates mit Unternehmen und Bürgergruppen. Die bisher vielfach restriktive Rolle der Administrationen gegenüber den Schrittmachern wirtschaftlicher Dynamik muß abgelegt werden. In dem Maße, in dem die Bürokratie ihre Rolle als Qualitätsmanager in Politik und Öffentlichkeit vermitteln kann, gewinnt sie an Akzeptanz und Unterstützung. Regionale Strukturen, und hier besonders in solch sensiblen Schlüsselstellen wie innerstädtischen Wasserlagen, sind in aller Regel nur im Verbund der Partner zu entwickeln.

Ziel ist es, Entwicklungstendenzen des Strukturwandels städtischer Gebiete am Wasser unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit aufzuzeigen, sowie bestehende Konflikte und Konfliktpotentiale, aber auch Lösungsmöglichkeiten sichtbar zu machen. Anhand von Darstellung, Analyse und Auswertung realer Trends, konkreter Projekte und Strategien sollen Anregungen für innovative Wege der Regionalentwicklung gefunden werden.

1.2 Entstehung des Themas

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelten sich die traditionell vom überseeischen Handel geprägten Hafenstädte, wie auch die als Umschlagplatz dienenden Binnenhäfen, aufgrund wirtschaftlicher Dynamik in großem Tempo zu wirtschaftlichen und politischen Metropolen.

Eine große Anzahl von Fabriken, vor allem dominiert von Maschinenbau, chemischer Industrie und Elektroindustrie, entstanden in der direkten Umgebung der Hafenanlagen, als Produktions- und Veredelungsbetriebe der von Übersee oder aus dem Landesinneren herangeschafften Rohstoffe und Halbfertigprodukte.

In der Folge siedelten sich Banken, Verwaltungen und Dienstleistungsunternehmen in den später als Central Business District (CBD) bezeichneten Zonen an. Parallel zu dieser Entwicklung entstanden Wohnquartiere in verdichteter Bauweise, mit den bekannten Folgen für Wohnqualität und Wohngesundheit.

Die Weiterverteilung der Waren wurde durch umfangreiche Schienen- und Straßennetze bewerkstelligt, die sich wie eine Art Barriere zwischen Hafenzone und der Reststadt mit der darin liegenden Wohn- und Geschäftszone schoben und die Hafenzone vom Zentrum abschnitten. Es entstanden Infrastrukturschneisen, die, historisch betrachtet, eine Abwendung der Stadt vom Wasser bewirkten und heute ein Zusammenwachsen der Stadt mit dem Hafengebiet erschweren.

Jahrhundertlang waren die Kernzonen um die Häfen identisch mit dem historischen Zentrum der Metropolen. Die Städte wurden lange Zeit mit ihrer Funktion und ihrem jeweils typischen Erscheinungsbild identifiziert. Heutzutage definieren sich Städte nicht mehr durch ihre Funktion, sondern zunehmend durch ihre kulturelle Identität.

Nach der Blütezeit der Hafenmetropolen, vor den großen europäischen Kriegen und vor allem zwischen den zwei Weltkriegen, begann ab dem Jahr 1950 die Randwanderung der Industrien an die damalige Peripherie. Es bildeten sich neue Subzentren.

Ursachen dieser Entwicklung waren unter anderem Platzmangel, moderne Technologien und neue Logistikkonzepte. Der Transportcontainer, ursprünglich für die US-Armee entwickelt, tat ein Übriges, um die herkömmliche Hafenlandschaft zu verändern und den Warenverkehr enorm zu beschleunigen. Größere Schiffe, mit immer kürzeren Liegezeiten und den damit verbundenen Anforderungen an die Umschlagkapazität, setzten sich zunehmend durch. Vor 100 Jahren kamen 50 bis 100 Beschäftigte auf einen Hektar Hafenfläche, heute sind es nur noch 2 bis 5. Für eine Tonne Umschlag wird heute die fünffache Fläche benötigt.⁴ Die traditionellen Hafenanlagen waren diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen, neue Häfen entstanden. Dieser Prozeß läßt sich modellhaft am Beispiel Rotterdam ablesen. Die Warenverteilung setzte in der Folge verstärkt auf Straßen- und Lufttransport. Diese Entwicklung läßt sich zeitversetzt von Nordamerika ausgehend, über Europa, Asien und zuletzt Lateinamerika verfolgen.

Die Folgen waren der Attraktivitätsverlust der Hafenzonen und ein Abfließen der Investitionen in die neuen Geschäftszentren, die sich zumeist an den großen Stadtachsen und Magistralen entwickelten. Im ehemaligen Stadtzentrum bestimmen heute Geschäftshäuser älterer Typologien der 60er Jahre, historische, mit hohem Wiedererkennungswert behaftete, aber vernachlässigte Altbauten sowie umfangreiche Hafen- und Industriebrachen das Bild.

Mit dem Funktionsverlust des metropolitanen Kerns konfrontiert, bemühen sich heutzutage die Stadtplaner, diesen Prozeß aufzuhalten oder sogar umzukehren. Es ist offensichtlich, daß ein weiteres Absinken des alten Zentrums nicht nur den weitergehenden Verlust des historischen und städtebaulichen Erbes bedeuten würde, sondern darüber hinaus drastische stadtstrukturelle Konsequenzen nach sich ziehen würde, nämlich die Aufspaltung der Stadt in eine absinkende und eine prosperierende Hälfte, die sich nur noch im metropolitanen Kern berühren.

Zusätzlich spielt in jüngster Zeit die sich verschärfende Konkurrenzsituation unter den sogenannten World-Cities eine wichtige Rolle. Diese Städte repräsentieren die Drehscheiben der internationalen Finanz-, Handels- und Dienstleistungsströme. Sie versuchen sich durch attraktive wirtschaftliche Rahmenbedingungen, aber auch durch ansprechende Arbeits- und Lebensbedingungen, am Weltmarkt zu

⁴ www.landeco.rwth-aachen.de/loek/ftp/lehre/wpf/waterscapes: Beschäftigte pro Hektar Hafenfläche

positionieren. Nicht zuletzt stellen sie gleichzeitig einen Kristallisationspunkt des Städtetourismus mit entsprechenden Potentialen dar.

Entwicklungsbereich					
Kriterien	Stralauer Halbinsel Berlin (D)	Pymont Peninsula Sydney (AUS)	Hafen-City Hamburg (D)	Isle of Dogs London (UK)	Melbourne Docklands (AUS)
Größe	130 ha	135 ha	155 ha	200 ha	200 ha
Zentralität	4 km	1 km	1,5 km	4 km	1 km
Gebietsanteile in öffentl. Hand	7%	50%	80%	100%	100%
Wohneinheiten bei Beginn der Entwicklung	300	1.400	0	15.000	0
Einwohner bei Beginn der Entwicklung	700	3.000	0	39.000	0
Entwicklungsträger	Wasserstadt GmbH	Sydney Harbour Foreshore Authority	Ges. für Hafen- und Standortentwicklung	LDDC	MDDA
Geplante WE	5.800	7.500	5.500	24.000	
Zielbevölkerung	ca. 10.000	13.500-20.000	12.000	45.000	20.000
Arbeitsplätze	12.000	20.000	20.000	80.000	25.000
Dienstleistungs- und Gewerbeflächen	444.000 m² BGF	1.000.000 m² BGF	1.026.000 m² BGF		55.000 Besucher/Tag
Investitionen in DM insgesamt privat	2.800.000.000			29.580.000.000	7 Mrd. Aus\$
insgesamt öffentlich	300.000.000		590.000.000	13.260.000.000	70:1
Fertigstellung	2020	2013	2025	1997	2015

Tabelle 1: Internationale Entwicklungsgebiete im direkten Vergleich
Quelle: Wasserstadt Berlin GmbH, 1999

Unter diesem Aspekt ergibt sich für die Metropolen die Notwendigkeit, für eine neue Ära aufzurüsten und die verlorenen Dekaden zu überwinden. Die Stellung im regionalen und internationalen Verbund der World-Cities muß behauptet werden. Es ist ganz offensichtlich, daß dabei gerade den metropolen Kernzonen mit ihrer jeweils typischen, identitätsstiftenden Struktur eine Schlüsselrolle zukommt.

Die Pläne und Strategien, die in diesem Zusammenhang entstehen und im Folgenden untersucht werden sollen, sind, aufgrund unterschiedlicher städtebaulicher Traditionen, weltweit in ihrer Tragweite unterschiedlich wirksam. Zum einen ist es schwer, gegen die privaten spekulativen Interessen anzugehen, die, ohne Berücksichtigung der stadtstrukturellen Folgen, immer neue Zonen der Metropolitanregionen zu vermarkten suchen. Zum anderen fehlen der öffentlichen

Hand die Mittel, die zur Erneuerung des alten Stadtkerns, über punktuelle Maßnahmen hinausgehend, nötig wären. Darüber hinaus wird der öffentlichen Hand die Kompetenz abgesprochen, eine städtebauliche Neuordnung zielorientiert durchzuführen und das Potential bestimmter städtebaulicher Situationen kommerziell erfolgreich zu entwickeln.

Hier sind verschiedene Beispiele aus einigen europäischen und nord-amerikanischen Metropolen wie Amsterdam, London, in Ansätzen Hamburg, San Diego oder San- Francisco sicherlich wegweisend und ein beispielhafter Weg zur Revitalisierung der zentrumsnahen Hafengebiete.

1.3 Aufbau und Vorgehensweise

Über Jahrhunderte hinweg haben die Städte am Wasser unter den verschiedenartigsten ökonomischen und technologischen Bedingungen ihre Lebenskraft unter Beweis gestellt. Angesichts der aktuellen Entwicklung des Städtebaus in Innenstädten und dem Umgang mit innerstädtischen Wasserlagen, besteht heute jedoch die Gefahr, daß die Chancen einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Entwicklung dieser urbanen Zonen vertan werden.

Die durch die intensive Nutzung der Hafengebiete in früherer Zeit verursachte Abwendung der Stadt vom Wasser muß jetzt in eine Umgestaltung der Stadt wieder zum Wasser hin umgekehrt werden. In der post-industriellen Zeit werden die direkt am Wasser gelegenen ehemaligen Hafen- und Industrieareale zu besonderen Räumen neuer urbaner Arbeits- und Lebensformen. Die Neugestaltung der Nahtstelle zwischen städtischem Siedlungsbereich und Wasser ist eine der großen städtebaulichen und stadtkulturellen Aufgaben. Diese Aufgaben müssen gegenwärtig konzentriert und auf einem hohen Qualitätsniveau angegangen werden, um in Zukunft die notwendigen Impulse zu bieten, die für eine nachhaltige Entwicklung unerlässlich sind.

Um dem sehr komplexen Thema der Wasserstadtentwicklungen gerecht zu werden und dies gleichzeitig transparent darzustellen, sollen aus der Fülle der Metropolen mit entsprechendem Potential einige wenige ausgewählt werden. Diese ausgewählten Städte vereinigen exemplarisch sowohl Chancen als auch Konfliktpotentiale in sich und sind somit für die Untersuchung am ehesten geeignet. Sie qualifizieren sich aufgrund geographischer Lage, geschichtlicher Entwicklung und einem, noch mit der nötigen Klarheit erfaßbaren, Entwicklungspotential für eine genauere Untersuchung.

Es bleibt selbstverständlich festzuhalten, daß die Problemstellungen bei jeder Örtlichkeit anders gelagert sind. Eine Adaption an die jeweiligen spezifischen geographischen und kulturellen Randbedingungen ist daher zwingend erforderlich. Es sind jedoch in jedem Fall charakteristische, mit der Wasserlage verbundene Problemstellungen vorhanden. Diese lassen sich unverkennbar in jeder Metropole

mit einem Entwicklungsgebiet am Wasser ablesen und können daher exemplarisch dargestellt und behandelt werden.

Zunächst werden allgemeine Aspekte der geschichtlichen und demographischen Entwicklung des urbanen Raumes am Wasser untersucht. Daran anschließend erfolgt eine aktuelle Bestandsaufnahme dieser Zone. Es wird der derzeitige Zustand eines Hafengebietes, seine Nutzung sowie die entsprechenden Gebäudetypologien festgestellt.

Als nächstes folgt die Analyse des Gestaltungspotentials im Hinblick auf Nutzungsansprüche, Entwicklungsmöglichkeiten und Konfliktpotentiale. In diesem Zusammenhang werden auch mögliche Aktivitäten kommunaler Entwicklungsträger in Zusammenarbeit mit privaten und institutionellen Anlegern untersucht. Es werden Strategien und beispielhafte Vorgehensweisen herausgearbeitet und ausgewertet.

Als Fazit sollen Entwicklungstendenzen des Strukturwandels städtischer Räume sowie Konfliktpotentiale formuliert werden. Anregungen für innovative Wege der Regionalentwicklung von Wasserlagen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit werden vorgestellt.

2 Die Geschichte des urbanen Raumes – Stadtstrukturen am Wasser

2.1 Historische Verflechtung zwischen Stadt und Wasser

Das Medium Wasser ist eine der zentralen Grundvoraussetzungen für menschliches Leben und Wohnen und war bei vielen Siedlungsgründungen ein wichtiger Faktor in der Standortwahl. Es stellt die Lebensgrundlage für die Ernährung, die Hygiene und das Wohlbefinden der Einwohner dar. Wasser kommt nicht einfach aus der Leitung, aber woher kommt es dann? Wasser kann zwar auch bedrohlich sein, aber es ist die Quelle des Lebens. Die Menschen müssen ein Gespür für die Schutzbedürftigkeit des Elementes und zugleich wichtigsten Lebensmittels vermittelt bekommen und an den Leitsatz "Wasser ist Leben" erinnert werden, der im Bewusstsein der Menschen seit der Industrialisierung verloren gegangen ist. Das Wasser spiegelt die Kultur der Menschen wider. Nur wenn die Ressourcen geschont werden, ist die Entwicklung zukunftsweisend.⁵

Seit dem Altertum wurden Siedlungen und Städte immer in wassernahen Lagen errichtet. In der Siedlungsgeschichte wechselt die bedeutende Rolle des Wassers jedoch öfters. Aus Nahrungsquellen wurden strategische Lagevorteile, Kommunikationswege und schließlich Rohstoff- und Transportwege zur Ver- und Entsorgung. Städte am Wasser haben stets die Bedeutung des Wassers für sich erkannt und ihre städtebauliche Struktur den jeweiligen Erfordernissen angepasst, indem sie entweder Fischerstädte, Hafenstädte, Marinehäfen oder Industriehafenstädte wurden. Die direkte Nutzung des Wassers stand jedoch immer im Vordergrund.⁶ Im Laufe der Zeit entwickelten die Städte ein eigenes, unverkennbares Gesicht zum Ufer hin. Der Übergang zwischen Wasser und Land, die amphibische Schnittstelle, wurde häufig entweder als harte Stadtkante oder konträr als weicher Übergang inszeniert.

Ein einfaches Prinzip im Umgang mit dem Wasser war, die Siedlung auf einer Anhöhe anzulegen oder einen baulichen Abstand zur Uferkante zu lassen, um

⁵ Strauß, Christian: Amphibische Stadtentwicklung. Leue Verlag. Berlin, 2001

⁶ Heinemann, Robert, Stiftung Lebendige Stadt, Forschungsprojekt Wassertourismus, Schriftenreihe Band 4, Bernburg 2005

Überschwemmungen vorzubeugen. Neugründungen, wie in römischer Zeit die Stadt Köln, wurden daher oft, unter Berücksichtigung der Topographie, in einiger Entfernung zum Wasserlauf errichtet. Erst im Mittelalter wurde der Bereich zwischen der städtischen Keimzelle und dem Fluss durch Stadterweiterungen besiedelt.

Bei der historischen Betrachtung der Stadt Hamburg fällt auf, daß sie sich mit ihren Wohnvierteln schon immer eher der wenig bedrohlichen Alster zuwendet. Der tiefer liegenden, nicht zu bändigenden Elbe wurde zunächst nur die industrielle Seite gezeigt. Dies ging einher mit Nutzungen, die die Schauseite der Stadt nicht zu sehen bekommen sollte: den Hafen und das dazugehörige Hafenviertel. Im Verlauf der starken kolonialen Ausdehnung und Industrialisierung der europäischen Gesellschaften im 18. und 19. Jh. hatten sich bereits eindeutige Typologien von Hafenanlagen herausgebildet. Die Anlagen können dabei hinsichtlich ihrer naturräumlichen Lage und ihrer Struktur voneinander unterschieden werden.

Die Hafenflächen mit ihren Wasserfronten wurden zu Herzstücken der lokalen Wirtschaft. Die jeweiligen dazugehörigen Hafenviertel wiesen von jeher unterschiedliche und typische Nutzungen auf. So gab es, neben den Einrichtungen zur Abwicklung des Hafenbetriebes, Anlagen für Schiffsbau und -instandhaltung, Lagerschuppen und Warenspeicher, auch Häuser für den Gottesdienst und soziale Einrichtungen. Am auffälligsten ist aber die, meist heute noch vorhandene, Bedeutung als Vergnügungsviertel. Diese Viertel wurden schon bald vom Bürgertum entdeckt, das dort seine Abwechslung im Reiz des Verruchten und Verbotenen fand. Zwischen den Hafenvierteln und der Bürgerstadt entstanden Vergnügungsparks, wie der Tivoli-Park in Kopenhagen, Vauxhall in London, Showerburg in Amsterdam und Joachimsthal in Hamburg. Die Hafenfunktionen blieben aber auf die fest definierten Hafenflächen konzentriert, die meistens durch Mauern, Zäune etc. abgegrenzt wurden, dieses z. T. auch, um die Zollgrenze der Hafenflächen festzulegen und überwachen zu können.

Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erlebten die Häfen eine enorme technische Umwälzung. Die Industrialisierung brachte der Stadtentwicklung am Wasser einen großen Entwicklungsschub. Dampfschiffe ersetzen die Segelschiffe,

zunehmend wurden Kohle und Dieselöl als Treibstoffe eingesetzt. Die mit der Schiffsgröße wachsenden Flächendimensionen für den Umschlag bedingten neue und größere Anlagen für den Hafen. So wurde beispielsweise das 20.000 Einwohner zählende Hamburger Wandrahmviertel südlich der Innenstadt abgerissen, um in den Jahren 1883 bis 1888 die heute so berühmte Speicherstadt zu errichten. Die Anpassung des Hafenbetriebes an die technischen Neuerungen legte den Grundstein für die Trennung der Uferzonen von der eigentlichen Stadt. Diese Abspaltung wurde verstärkt durch den Bau von Eisenbahn- und Straßentrassen, welche die für die Entwicklung der Gebiete heute so problematischen Infrastrukturschneisen schufen.⁷ Damit war eine eindeutige gedankliche und räumliche Abkehr der Städte von ihren Wasserkanten vollzogen. Im Bewusstsein der Menschen verschwand die Identifikation mit ihrer Wasserfront und ihrer Wasserlage. Diese faktische Abtrennung und emotionale Abwendung existiert oft noch heute und erschwert ganz besonders den direkten Zugang der Städte und Menschen zum Wasser.

Phase	Zeit	Symbol		Hafen-Stadt Entwicklung
		Stadt ○	Hafen ●	
I	Mittelalter bis Mitte 19. Jh.			Der einfache Stadthafen <i>Vorindustrielle Phase</i>
II	Mitte 19. Jh. – frühes 20. Jh.			Der expandierende Stadthafen <i>Industrialisierungsphase</i>
III	Beginn bis Mitte des 20. Jh.			Der moderne industrielle Hafen <i>Hochindustrialisierung/Fordismus</i>
IV	60er bis 80er Jahre			Rückzug vom Hafenrand <i>Postfordistische Phase</i>
V	Seit den 80er Jahren			Revitalisierung des Hafenrandes <i>Flexible Akkumulation</i>

Schaubild 2: Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung nach Hoyle (1989)
Quelle: Stiftung Lebendige Stadt, Schriftenreihe Band 4, Bernburg 2005

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts machten zunehmende Technisierung und Mobilität Fähren überflüssig, stattdessen wurden Brücken errichtet. Ebenso verdrängten Eisenbahn, Auto und LKW die Schifffahrt und damit die Bedeutung des Wassers und der Wasserwege als innerstädtischen Transportweg. Mit dem damit einhergehenden Bedeutungsverlust des Wassers, vergaßen zahlreiche Städte die möglichen Potentiale ihrer Wasserlage und entwickelten sich vom Wasser weg. Die Folgen waren noch geringwertigere Nutzungen der Gewässer.

⁷ Strauß, Christian: Amphibische Stadtentwicklung. Leue Verlag, Berlin, 2001

Wie schon im Mittelalter bereits die Stadtbäche und Kanäle, verkamen die innerstädtischen Wasserflächen zu Abwassersammlern oder wurden als Energie- bzw. Kühlmedium genutzt. Die Ingenieur- und Wasserbautechnik jener Zeit glaubte, das Wasser konstruktiv planen und baulich lenken zu können.

Die jüngste Vergangenheit zeigt, daß dies eine Fehleinschätzung war. Vor dem Hintergrund des klimatischen Wandels wird es in den kommenden Jahren daher von zunehmender Bedeutung sein, sich städtebaulich mit Wasser und den benötigten Flächen (Hochwasserschutz) auseinander zu setzen. Bei Waterfronts an den Küsten ist dieses Handlungsfeld offensichtlich, aber nicht einmal Flüsse lassen sich ohne Folgen in ein Betonbett zwingen. Es werden Überschwemmungs-, Flut- und Retentionsflächen selbst in Innenstadtlagen benötigt. Hafenflächen trotz ihrer Funktion wirtschaftlich und städtebaulich attraktiv zu entwickeln, wird für die Planer eine der wesentlichen Herausforderungen sein.

2.2 Renaissance der Wasserlagen

Seit rund 20 Jahren werden weltweit in Großstädten städtebauliche Großprojekte der „Urban Renaissance“ auf Innenstadtarealen mit hoher Lagegunst umgesetzt. Die öffentliche Hand nutzt hierfür Standorte, die aufgrund ihrer Nähe zu den immobilienwirtschaftlich etablierten 1a-Lagen oder auch ihrer Einstufung als „attraktive Wasserlage“, die Hoffnungen auf hohe Mietpreise und hochwertige Nutzungen wecken.⁸ Es handelt sich um Stadtentwicklungsprozesse, bei denen städtebauliche „Leuchtturmprojekte“ eingesetzt werden, um mit der gewinnorientierten Entwicklung stadtentwicklungspolitisch sensibler Areale eine breite Palette ambitionierter Ziele zu erreichen. Großprojekte werden initiiert, um Investitionen, Kaufkraft und Subventionen in die Stadt zu lenken.⁹

In erster Linie die Wohnfunktion soll in die Innenstädte zurück gebracht werden, wobei stets betont wird, dass sich diese Angebote nicht nur an Wohlhabende

⁸ Dziomba, M. : Großprojekte auf innerstädtischen Brachflächen. Revitalisierungs- und Vermarktungsprozesse und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. In Berichte zur deutschen Landeskunde 80(1): 65-84. 2006

⁹ Simons, K. : Politische Steuerung großer Projekte. Berlin Adlershof, Neue Mitte Oberhausen und Euralille im Vergleich. Stadtforschung aktuell 91. Opladen: VS Verlag, 2003

richten. Ein wesentliches Charakteristikum solcher Projekte ist also ihr Erfolgsdruck: diese Vorhaben sind allein schon durch ihre Größendimension und prominente Lage überregional bekannt, was die öffentliche Hand bzw. ihre Entwicklungsgesellschaft durch professionelle Medienarbeit weiter forcieren.

Häufig kommt hinzu, dass die erwarteten Erlöse aus den Grundstücksverkäufen bereits im kommunalen Haushalt verplant wurden. In der Öffentlichkeit ist angesichts populärer Zielvisionen eine Erwartungshaltung entstanden, die ein Scheitern – auch von Teilzielen – zum politischen Problem erheben würde.¹⁰

Die aktuell zu beobachtende Hinwendung der Städte und ihrer Bürger zum Wasser ist eine Bewegung der letzten Jahrzehnte. Das Verhältnis zwischen Stadt und Wasser unterzieht sich damit einem enormen Wandel, war es lange Zeit doch empfindlich gestört. Die Entwicklungsgeschichte dieses Verhältnisses ist in drei geschichtliche Abschnitte teilbar: in eine historische Zeit der direkten Beziehung, einen darauf folgenden Abschnitt der Trennung und schließlich die aktuelle Phase der Erneuerung der Beziehung.

Stadtentwicklung am Wasser bedeutet heute die neue Wertschätzung von Hafen- und -Industriebrachen am Wasser. Meist liegen diese früheren Randflächen heute durch das Flächenwachstum der Städte in sehr attraktiven und hochpreisigen Innenstadtf lächen. Gelegentlich sind diese Brachflächen sogar in 1a-Lagen zu finden. Die Frage nach einer entsprechend hochwertigen und wirtschaftlichen Nutzung ist also nahe liegend. Hier zeigt weltweit eine Reihe von Beispielen, was möglich und sinnvoll ist. Den meisten Entwicklungsprojekten am Wasser ist gemeinsam, daß sie in ihrer Folge stets eine Imageverbesserung der Stadt mit sich brachten. Diese Neuorientierung der Städte zu ihrer Wasserfront knüpft entweder an historische Strukturen an oder gibt den Städten ein völlig neues Image, das nachhaltig auf der Wasserfrontnutzung basiert. Stadtentwicklung am Wasser bedeutet für viele Kommunen die derzeit einzige Chance, Stadtentwicklung und Städtebau im größeren Rahmen zu betreiben. Vergleichbare Großprojekte sind gegenwärtig kaum städtebaulich zu planen und zu realisieren. Finanzielle,

¹⁰ Dobberstein, M.: Städtebauliche Großprojekte in der Umsetzung - Zum Spannungsfeld zwischen öffentlicher Steuerung und Immobilienmarktmechanismen. DISP-Themenheft „Großprojekte“, 2007

planungs- bzw. umweltrechtliche und städtebauliche Sachzwänge zwingen die Städte eher zur Bestandspflege als zu spektakulären Entwicklungsprojekten. Einzige Ausnahme bilden die Hafentflächen und Wasserfronten. Hier sind höchst attraktive städtebauliche Konzepte möglich, die ihren hohen Anreiz in den vielfältigen Mischformen vieler unterschiedlicher Nutzungen haben.

Es sind keine monostrukturellen, sondern ganz im Gegenteil multistrukturale Entwicklungsflächen, deren zusätzliche Anziehungskraft in der unmittelbaren Wasserkante und der Übergangszone von Wasser zu Land liegt. Die vielfältigen Entwicklungspotentiale der weltweiten Wasserfronten belegen eindrucksvoll den Nachholbedarf städtebaulicher Entwicklung am Wasser, der durch die Weg-Orientierung vom Wasser in den vergangenen 100 Jahren entstanden ist. Dem Niedergang der Hafenanlagen an den Uferkanten wird in jüngster Zeit durch umfangreiche städtebauliche Planungen entgegengewirkt. Die Brachflächen werden als wertvolle innenstadtnahe Flächenreserven angesehen. Die Städte zum Wasser hin zu öffnen, und somit eine neue "Adresse" zu entwickeln, wird als planerische Herausforderung begriffen. Diese Projekte verfolgen freilich, neben ökologischen und soziokulturellen Zielen, vor allem auch ökonomische Zielvorgaben. Eine Adresse dient der besseren Vermarktung der Grundstücke. Die weitestgehend in privater Verantwortung erfolgte Umwandlung der Londoner Docklands beispielsweise führte genau aus diesem Grund zu teilweise katastrophalen Ergebnissen. Nur auf das eigene Projekt konzentriert, fehlte den Investoren ein Gefühl für den Umgang mit der Wasserkante, weshalb eine Zuwendung zur Themse ausblieb. Zudem wurden die Infrastruktur und die Anbindung an die Londoner Innenstadt sträflich vernachlässigt.

Der Trend zur Revitalisierung der Waterfront begann zunächst in Nordamerika. In Baltimore wurden bereits nach der De-Industrialisierung in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts Projekte zur Revitalisierung der Brachflächen initiiert. Aber auch die deutschen Städte an Flüssen und Meeren haben mittlerweile die Zeichen der Zeit erkannt und zahlreiche Projekte auf den Weg gebracht. So werden derzeit in Hamburg die Pläne zur Entwicklung für den Harburger Binnenhafen und das Gebiet der "Hafencity" mit einer baulichen "Perlenkette" von Projekten am nördlichen Elbufer realisiert.

Vor allem das Projekt der Hafencity, bei dem das Hafenaerial südlich der Speicherstadt als Innenstadterweiterung definiert wird, ist mit einer geplanten Dauer von 20 Jahren von weittragenden Auswirkungen auf den Großraum Hamburg.¹¹

In Frankfurt/Main begann die Revitalisierung mit der Einrichtung eines Museumsufers in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts. Mit diesem und auch anderen Projekten im Bereich der Binnenhäfen und des Schlachthofes, soll die Stadt Frankfurt/Main ihrem Namen gerecht werden und sich neu dem Fluß zuwenden. Dabei kann Stadtentwicklung am Wasser nicht nur für Groß- und Mittelzentren eine interessante Aufgabe sein. In Deutschland gibt es eine Vielzahl von attraktiven Wasserlagen gerade in kleineren Städten und Gemeinden. Hier liegt auch ein Reiz der Wasserfrontentwicklung, da, auch vor dem Hintergrund des Stadtmarketing, nur so ein touristisches Netzwerk entstehen kann. Für viele kleine Kommunen liegen hier oftmals die derzeit einzigen Entwicklungsperspektiven.

Die Gewässer in Städten sind in vielfältigster Form in die Stadtentwicklung und das gestalterische Netz integrierbar. Die Konzepte und räumlichen Leitbilder sollen aber auch Raum für eine Umsetzung erhalten, hierfür sind detaillierte Strategien zu entwickeln. Es gibt einen großen politischen Handlungsbedarf, wie die bislang noch mangelhaft ausgeprägten planerischen Strategien und Maßnahmen in der Historie der Wasserstadtprojekte gezeigt haben. Durch eine Kooperation der Institutionen werden die Akteure sensibilisiert und erzielen über den Ausgleich der Interessen einen tragfähigen Konsens. In diesem Kontext muss der Dialog zwischen den städtischen und staatlichen Behörden, sowie zwischen den Stadtplanern als Gesamtplanern und den wasserbezogenen Institutionen als Fachplanern, sowie den Investoren intensiviert werden, um anstatt einer gegenseitig konkurrierenden Planung und der sektoralen Betrachtung des Wassers zu einem interdisziplinären Lösungsansatz zu gelangen.

¹¹ Bodemann, U. : Hafencity Hamburg – Anlass, Masterplan, Chancen. In Schubert, D. (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue, Berlin 2002

2.3 Amphibische Stadtentwicklung

Das Wasser in Flüssen und Meeren stellt eine Ressource, ein Gestaltungselement und eine Infrastruktureinrichtung dar, die bei geringem Aufwand für Wasserstadtentwicklungen vielfältig genutzt werden kann. Allerdings ist das Wasser auch ein knappes und lebenswichtiges Gut, das durch Verschmutzung und Übernutzung bedroht wird. Die Sichtweise auf das Wasser und die Wahrnehmung desselben sind aber oftmals stark sektoral geprägt. Es fehlt ein ganzheitlicher und nachhaltiger Ansatz. Die aktuellen Planungen für Waterfront-Entwicklungen werden dem Medium Wasser daher nicht immer gerecht.

Die Wasserläufe dürfen nicht mehr länger Hinterhof der Städte bleiben, sie müssen sich wieder zu deren Rückgrat entwickeln. Letztendlich bilden gute Umweltbedingungen auf der Erde die Grundvoraussetzung für das Leben. Es ist die Frage zu stellen, wie es gelingen kann, die verschiedenen Aspekte des Elementes Wasser zu stärken und in den Städtebau zu integrieren. Bei der sogenannten amphibischen Vorgehensweise ist, gemäß einer Zonierung der Wasserfront, die Integrationsfähigkeit des Wassers in die Stadtentwicklung zu untersuchen. Die Stadt erlebt an der Wasserfront einen amphibischen Übergang, also einen Aggregatsübergang von "flüssig" nach "fest".

Der amphibische Übergang kann in abgrenzbare Bereiche unterteilt werden. Diese müssen jeweils einen inhaltlichen Schwerpunkt für eine Stadtentwicklung am Wasser darstellen, will eine Stadt ihre Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung ernst nehmen und die umfangreichen Investitionen so einsetzen, daß dadurch die größtmöglichen Synergieeffekte erzielt werden können.

Jedes Themenfeld baut auf den speziellen Anforderungen des Wassers auf. Ausgangsbasis für eine nachhaltige amphibische Stadtentwicklung stellt somit die Ressource Wasser dar. Deren Anforderungen und Potenziale sind Maßstab und Gradmesser für alle weiteren Projekte an und mit dem Wasser. Die Auseinandersetzung mit den aquatischen und amphibischen Fragestellungen wird sich letztlich auf die Entwicklung der Landseite auswirken. So soll erreicht werden, dass die Stadtentwicklung und der Städtebau in der größtmöglichen Art und Weise

eine Integration des Wassers gewährleisten. Beispielhaft sind hierfür die Entwicklung eines Uferwegekonzeptes, eines Wassernutzungskonzeptes, eines Perspektiven- und Gestaltungsplanes sowie eines Wasserkreislaufkonzeptes.

Spätestens seit der Umweltkonferenz von Rio de Janeiro im Jahre 1992 werden weltweit ein nachhaltiger Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen und eine effektive Siedlungsentwicklung gefordert. Dies hat in Deutschland seinen Niederschlag sowohl in den Zielen der Stadtentwicklung, als auch im Umgang mit dem Umweltschutz und den Ressourcen gefunden. Nach dem Grundsatz des Wasserhaushaltsgesetzes sind Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts im Einklang mit dem Wohl der Allgemeinheit zu bewirtschaften. Mit der erforderlichen Sorgfalt ist eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten sowie eine sparsame Verwendung zu erzielen. Analog bestehen entsprechende Grundsätze gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz. Ziel muß es sein, die Umweltbelange weitestgehend in die Stadtplanung zu integrieren.

Um die Gefährdung des Wassers zu begrenzen, sind bereits viele Institutionen und Handlungsfelder geschaffen worden. Langfristiges Ziel ist es, von der dauerhaften Wasserbewirtschaftung, über eine neue Integration des Wassers in der Stadt, zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu gelangen.

2.3.1 Amphibische Zone

Die Grenze zwischen Fluss und Land stellt den sogenannten amphibischen Bereich einer Stadt am Wasser dar. Dieser Bereich ist die Übergangszone zwischen den beiden Elementen Wasser und Erde, er ist der Aggregatsübergang vom flüssigen zum festen Stoff. Wenn es gelingt, diese besondere Zone der Stadt am Fluss gestalterisch und funktional aufzuwerten und hier eine besondere Nutzung zu verorten, wird eine neue Adresse "am Wasser" mit dem historischen und wiederauflebenden Geist des Ortes verknüpft.

Heutzutage ist die Grenze zwischen diesen beiden Elementen häufig extrem hart ausgebildet, da, historisch bedingt, wenige Wechselbeziehungen zwischen dem Wasser und dem Land vorhanden sind. Auch institutionell existiert hier eine

Schnittstelle in der Zuständigkeit der Behörden. So entzieht sich die Überplanung der Wasserseite in den allermeisten Fällen der Kompetenz der städtischen Behörden und untersteht einem eigenen Verwaltungssystem mit den Wasser- und Schifffahrtsämtern. Diese Fachbehörden begreifen die im Eigentum des Staates befindlichen Wasserstraßen vor allem als Wirtschaftsstraße. Neue Kooperationsformen sind daher als Planungsgrundlage unabdingbar.

Der Güterumschlag vom Wasser auf das Land ist ein erster Baustein zur Stärkung der amphibischen Zone. Mit der Einrichtung eines Personennahverkehrs und der Ausweitung der Ausflugschifffahrt werden nächste Schritte unternommen. Übergänge zwischen Stadt und Wasser müssen in Zukunft immer die ökologischen Anforderungen wahren und unter Berücksichtigung der verschiedenartigen Nutzungsansprüche aufeinander abgestimmt werden.

2.3.2 Uferzone

Die Uferzone vermittelt zwischen dem Wasser und dem Land. Wege führen von Quartier zu Quartier, bieten eine Alternative zu immissionsbelasteten Verkehrsstraßen. Gleichzeitig verlaufen sie am Fluß. Das Wasser wirkt erholsam und belebend zugleich für die angrenzende Stadt. Beschaulich fließt es dahin, Schiffe fahren vorbei. Hier ist es heller, durch die Spiegelung wird die Sonne an der Uferkante kommt die amphibische Stadt aus dem Wasser an und geht auf die Landseite über. Diese Kante als Übergang zweier Aggregatzustände bedarf nicht nur an der Wasserseite, sondern auch an den Uferwegen einer qualitativ hochwertigen Gestaltung, dann kann sie sich zu einer feinen Adresse der Stadt entwickeln.

Es ist eine politische Haltung, wenn gefordert wird, die Uferzonen weitestgehend der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und nicht als Privatgrundstücke höchst rentabel zu veräußern. Eine Öffentlichkeit der Ufer entspricht einem demokratischen Verständnis in der Nutzung der Stadt, da die erholsame Wirkung des Wassers allen Bewohnern zuteil werden soll.

Die neuen Städte am Wasser versuchen, die wohltuende Wirkung der Uferzone zu vermitteln und zu vermarkten. Eine städtebauliche Entwicklung an den Gewässern ist grundsätzlich zu befürworten, aber sie muß mit dem Wasser erfolgen. Die weitgehend unkoordinierte Erholungsnutzung an den Ufern hat dort bereits zu erheblichen ökologischen Problemen geführt. Dies ist zukünftig zu verhindern. Zudem wird die Erholungsfunktion bereits durch die Überformung der Uferzonen und die schlechte Wasserqualität stark beeinträchtigt.

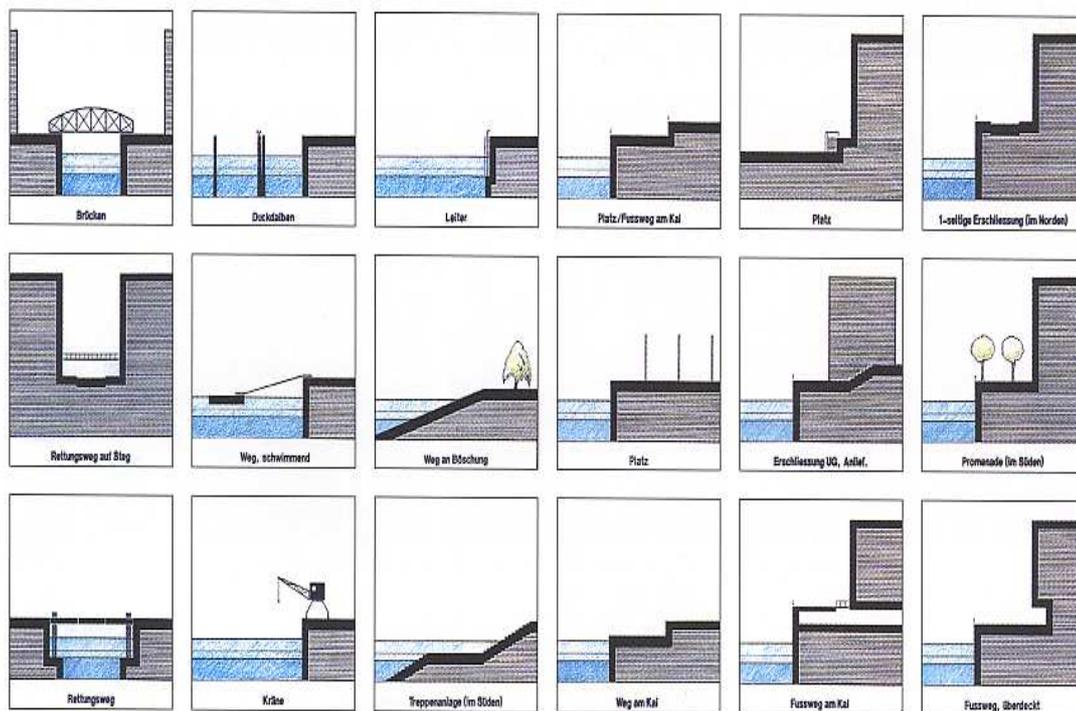


Schaubild 3: Profilstudien für die Ausbildung der Wasserkanten in der HafenCity im Rahmen der Masterplankonzeption
Quelle: Arbeitshefte zur HafenCity, GHS, Hamburg 2002

2.3.3 Landseite

Die bisher formulierten Konzepte für eine amphibische dauerhafte Planung und die daraus ableitbaren Maßnahmen haben Auswirkungen auf die Nutzung und die Gestaltung der Landseite. Während die Wasserseite oft den Fachplanern übertragen wird, den Hydrologen, Ökologen und - bei besonderen Projekten - auch den Verkehrsplanern, ist die Überplanung der Landseite die originäre Aufgabe des Stadtplaners. Unter Abwägung aller Belange sollte, im Interesse eines qualitativollen Ergebnisses, eine interdisziplinäre Gesamtplanung realisiert werden.

Durch ein System von Uferwegen, Schnittlinien, Querungen und Uferplätzen sowie dem Leiterkonzept am Flusssufer, entstehen in den Zwischenfeldern Uferquartiere, deren gestalterische und funktionale Identität ermittelt, analysiert und bewertet werden muß. Die Potentiale und Qualitäten dieser Quartiere sind hervorzuheben und zu betonen, städtebauliche Mißstände und vorhandene gewässerbezogene Störfaktoren sind zu beseitigen.

Die Zuwendung zum Wasser stellt zwar eine neuere Aufgabe der Stadtentwicklung dar, dennoch dienen bereits umgesetzte Projekte zur Revitalisierung der Wasserfront als Vorbilder, um aufgrund der dort gemachten positiven bzw. negativen Erfahrungen Aussagen für die Entwicklung von Konzepten im Plangebiet zu treffen. In diesem Zusammenhang werden heutzutage immer wieder Symposien und Workshops veranstaltet. Im Vorfeld des Kongresses „Urban 21“ im Jahr 1999 in Berlin fanden diese verstärkt auch auf internationaler Ebene statt.

2.3.4 Umsetzung

Erst in jüngster Zeit ist man zu der Erkenntnis gelangt, daß in Städtebau und Stadtplanung die Stadt weniger als eine zu planende Form zu verstehen ist, sondern vielmehr als ein Prozeß, in dem die Stadtplanung als koordinierendes Medium dient. In diesem Prozess wirken viele Partner mit, die zur Mitarbeit und Mitverantwortung gewonnen werden müssen.¹²

Die absehbare Varianz städtebaulicher Figuren und die Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen birgt die Gefahr einer gestalterischen Beliebigkeit in sich, wie es heutzutage bereits als abschreckendes Beispiel an der britischen Themse in den Docklands zu sehen ist. Die Vermeidung der Versiedelung der Wasserstadt ist eine der großen zu lösenden Aufgaben. Der oft geübte Rückgriff auf die formalen Stadtbauwerke des 19. Jahrhunderts suggeriert häufig, daß neue Planungen nicht die Stadt als solches neu erfinden wollen. Tatsächlich entsprechen aber weder die wirtschaftlichen Anforderungen, noch die sozialen Rahmenbedingungen der zu planenden zeitgenössischen Wasserstadt, denen des 19. Jahrhunderts und erlauben somit auch nicht den unreflektierten Zugriff auf Siedlungsstrukturen jener Zeit. Die neuen Bedingungen der Stadtentwicklung beinhalten aber immer die Möglichkeit, an städtebauliche Prinzipien und Erfahrungen der vorindustriellen Phase anzuknüpfen. Die räumliche Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten kann aufgrund neuer Technologien und veränderter Lebensstile zumindest teilweise wieder aufgehoben werden. Mit dem Ende der industriellen Phase der Stadtentwicklung entstehen neue Chancen, die Attraktivität und Urbanität der Stadt durch die Wiederentdeckung des Wassers als städtebauliches Gestaltungselement und als Standortfaktor zu steigern.

Ein rigider Formalismus von Masterplänen ist abzulehnen, vielmehr sollte das Augenmerk darauf gerichtet werden, die differenzierten Baustrukturen in ein übergreifendes und verbindendes Netz räumlicher Strukturen einzubinden. Hierbei kann das Wasser der maßgebliche Integrator sein. Mit der Individualisierung des Städtebaus wächst die Verantwortung für den öffentlichen Raum, insbesondere an den Ufern. Solange die Quartiere am Wasser durch Promenaden und Plätze, Ufer-

¹² Hamm, Oliver G.: Die Stadt - weniger Ästhetik, mehr Ethik. Deutsches Architektenblatt Nr. 8, Stuttgart, 2000

wege und Grünanlagen miteinander verbunden werden, und somit gemeinsame öffentliche Räume für unterschiedliche Nutzer und Nutzungsmöglichkeiten entstehen, wird es keine Fragmentierung der einzelnen Quartiere geben. Sie müssen Raum für Vielfalt, sowohl in der städtebaulichen Gestaltung, wie auch in den Lebensstilen lassen. Die Stadtentwicklung soll sich nach dem Wasser richten und nicht umgekehrt.

Eine Integration des Wassers in die Stadtentwicklung wird dann verbessert, wenn in Zukunft Maßnahmen wie die Vorbeschriebenen umgesetzt werden. Diese Maßnahmen müssen räumlich fixiert werden. Es ist festzustellen, daß sektorale Konzepte zur Nutzung der Gewässer, wie beispielsweise ein Konzept für das Uferwegenetz oder die Stärkung der Güterschifffahrt, die Integration des Wassers fördern, aber aus ihrer isolierten Perspektive heraus das Wasser auch erheblich beeinträchtigen können.

Um diesen sektoralen Ansätzen entgegenzuwirken, ist ein so genannter Wasserentwicklungsplan notwendig. Ein solcher Plan wird dominiert durch ein starkes Rückgrat in Form des jeweiligen Gewässers. Daran sind bestimmte Gewässerabschnitte erkennbar, die jeweils einem eigenen Leitbild für die Beziehung zwischen der Stadt und dem Wasser folgen sollen. Dies stärkt unterer anderem auch die Identifikation der Bevölkerung mit dem Fluss. Die amphibische Sichtweise vom Wasser auf das Land ist notwendig, um die Anforderungen des Wassers an die Stadtentwicklung zu ermitteln. Die Ergebnisse einer solchen Untersuchung müssen schließlich neu geordnet werden. Anschließend ist eine teilräumliche Betrachtung vorzunehmen, um Erkenntnisse über die charakterisierbaren Eigenschaften des jeweiligen Raumes zu gewinnen und anschließend konzeptionelle Aussagen formulieren zu können.

Das Wasser ist der "blaue Faden" und prägt die Stadtstruktur. Es verbindet alle Orte miteinander, auch wenn diese noch so unterschiedlicher Ausprägung sind. Das Wasser ist aber nicht nur ein verbindendes Element in der Stadt. Es kann auch als Zäsur zwischen verschiedenen Orten, als Barriere aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten empfunden werden. Dieser negativen Eigenschaft, verbunden mit einer Abwendung statt einer Öffnung der Stadt, ist planerisch

entgegenzuwirken. Die nachfolgende Tabelle 4 gibt einen Überblick über die spezifizierten Nutzungen, die damit verbundenen physikalischen Veränderungen und die Auswirkungen auf die Hydromorphologie.

Dem übergeordneten Motiv, nämlich der linearen Verbindung durch die gesamte Stadt, folgen die Fahrten der Güter- und Personenschiffe sowie die Uferwege. Für die Teilung in verschiedene Abschnitte sind die historische Situation des Ortes und dessen Entwicklungsgeschichte, die städtebauliche und landschaftliche Prägung des Uferraumes, die Nutzung bzw. Wahrnehmung des Wassers und der Uferzonen sowie deren Zusammenwirken von Belang.

Spezifizierte Nutzungen	Schiff-fahrt	Hoch-wasser-schutz	Wasser-kraft-nutzung	Land- u. Forstwirtschaft/ Fischzucht	Wasserver-sorgung	Freizeit + Erholung	Urbanisie-rung ²⁰
physikalische Veränderungen (Belastungen)							
Dämme und Wehre	X	X	X	X	X	X	
Gewässerunterhaltung/ Baggerung/ Entnahme von Festmaterial	X	X	X	X		X	
Schifffahrtskanäle	X						
Kanalisierung/Laufverkürzung	X	X	X	X	X		X
Uferverbau/Befestigung von Uferböschungen/Deiche	X	X	X		X		X
Landentwässerung				X			X
Landgewinnung				X			X
Abtrennung von Gewässerabschnitten durch die Errichtung von Deichen	X					X	X
Auswirkungen auf Hydromorphologie und Biologie							
Unterbrechung der Durchgängigkeit des Fließgewässers und des Sedimenttransportes	X	X	X	X	X	X	
Veränderung im Flussprofil	X	X	X	X			X
Abtrennung von Altarmen und Feuchtgebieten	X	X	X	X	X		X
Verringerung von natürlichen Überschwemmungsflächen/ Verlust von Talauen		X	X				X
Geringe/reduzierte Abflüsse			X	X	X		
Direkte mechanische Schädigung der Fauna/Flora	X		X			X	
Künstliches Abflussregime		X	X	X	X		
Veränderung des Grundwasserspiegels			X	X			X
Bodenerosion/Verschlammung	X		X	X			X

Tabelle 2: Nutzungen und damit verbundene Auswirkungen auf die Hydromorphologie.
Quelle: Leitfaden zur Identifizierung und Ausweisung von erheblich veränderten und künstlichen Wasserkörpern. CIS Arbeitsgruppe 2.2., Kopenhagen, 2002

2.4 Orientierung im Strukturwandel der Städte

Mit welchen Leitbildern vermarkten sich Städte zu Beginn des neuen Jahrtausends? Neue Produktions- und Organisationskonzepte der Wirtschaft, moderne Kommunikationsformen und Infrastrukturnetze sowie die wachsende Globalisierung stellen Städte vor neue Herausforderungen. Insbesondere der verschärfte Wettbewerb zwischen den Städten und Regionen um die Ansiedlung von Unternehmen, Institutionen und Privathaushalten zwingt die Kommunen, neue Strategien und Instrumente einzusetzen. Vor diesem Hintergrund gewinnen Stadtvisionen und Leitbilder als Bestandteil von Entwicklungsstrategien zunehmend an Bedeutung. Sie dienen im Strukturwandel der Städte als Orientierungspunkte für die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung.

Das Leitbild beschreibt in einer, die zentralen Themenbereiche umfassenden, Betrachtung einen zukünftigen, wünschenswerten Entwicklungsstand, der noch nicht oder noch nicht in allen Belangen realisiert wurde. Leitbilder sind keine Erfindung des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Im 18. und 19. Jahrhundert waren dies umfassende städtebauliche Utopien, die auf sozial-reformerischen Ideen basierten und sich in Idealstadt-Entwürfen manifestierten.

Die Leitbilder der Moderne sind vor allem als Reaktion auf die als mißstandempfundene Wohnungssituation breiter Bevölkerungsschichten der Gründerzeit zu verstehen. Licht, Luft und Sonne waren die Schlagworte, welche den Städtebau vor allem beim Wiederaufbau nach dem Krieg prägten. Die funktionale Trennung geht zum einen auf diese Entwicklung zurück, zum anderen aber auch auf die städtebaulichen Prinzipien der Charta von Athen.

Nachdem die daraus resultierenden Ergebnisse nicht den gewünschten Effekt ergaben, sind nunmehr die Revitalisierung der Innenstädte, die Stadt der kurzen Wege oder Nutzungsmischung die Leitbilder der aktuellen Auseinandersetzung mit dem Städtebau. Sie beziehen sich im Kern auf die innere Funktionalität der Städte. Städttebauliches Leitbild ist für viele Stadtplaner die "europäische Stadt". Darunter versteht man ein kontrastreiches Nebeneinander von öffentlichem und privatem Raum, gebildet durch eine geschlossene Bebauung zu den Straßen und aufgelockert durch Plätze mit einem urbanen Mix vielfältiger Nutzungen.

Den städtebaulichen Leitbildern treten in den letzten Jahren zunehmend außen- und marketingorientierte Leitbilder zur Seite. Im Gegensatz zu städtebaulichen Leitbildern, die städteübergreifende Trends abbilden, geht es bei marketingorientierten Leitbildern darum, die individuelle Kompetenz einer Stadt vornehmlich auf wirtschaftlichen Gebieten herauszustellen. Bei der Formulierung marketingorientierter Leitbilder kommt es jedoch nicht nur darauf an, den städtischen Werbeauftritt zu gestalten. Genauso wichtig ist es, die Akteure der Wirtschafts- und Stadtentwicklung dabei auf gemeinsame Visionen und Ziele zu verpflichten. Die Ressourcen müssen gebündelt werden, um die gesteckten Ziele zu verwirklichen. Für abstrakte Visionen ist dabei wenig Raum.

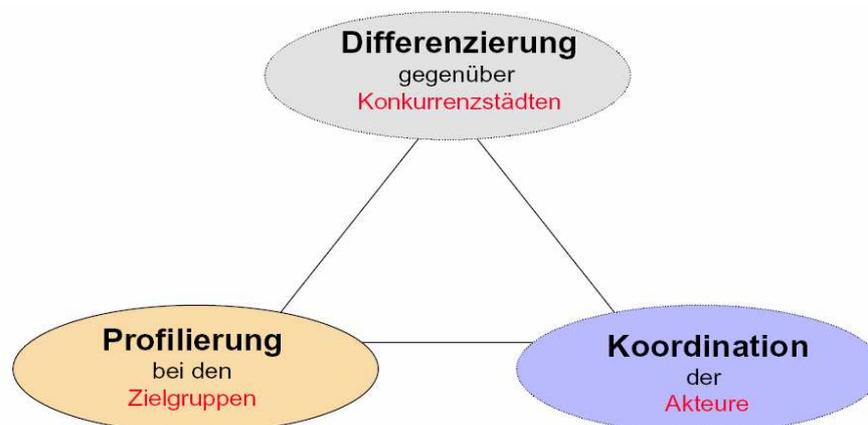


Schaubild 4: Entwicklung der Stadt als Marke
Quelle: PD Dr. Dr. Helmut Schneider, Dresden, 2005

Das Schaubild 6 veranschaulicht den wichtigen Dreiklang zwischen objektiven und subjektiven Kriterien und der notwendigen Zieldefinition, um frühzeitig günstige Rahmenbedingungen für die Sicherung von Anteilen auf den neuen Märkten zu schaffen. Hierfür bedarf es flexibler Instrumente, die zwar Orientierung bieten, aber auch genügend Anpassungsfähigkeit aufweisen, um auf die sich immer schneller verändernden Ansprüche des Marktes reagieren zu können. Dennoch ist ein Leitbild wenig Erfolg versprechend, wenn es sich nur nach Moden und Wirtschaftszyklen richtet.

Wichtig ist dabei, auf den bestehenden Kompetenzen der Städte aufzubauen und bestehende Strukturen einzubeziehen sowie Landmarken zu pflegen. Das Leitbild sollte im starken städtebaulichen Ausdruck zum Tragen kommen und sich

akzentuiert von den Mitbewerbern absetzen. Aus diesem Grunde ist es offenkundig, welches Lage- und Entwicklungspotential Wasserstädte im Hinblick auf die immobilienwirtschaftliche Umsetzung auszeichnet. In der Konkurrenz der Städte Erster zu sein, ist besonders wichtig im Wettbewerb um Firmenansiedelungen, qualifizierte Mitarbeiter und dringend benötigtes Venture-Kapital.



Schaubild 5: Das Profil der Marke Hamburg - Bausteine der Markenentwicklung Hamburgs
Quelle: Hamburg Marketing GmbH, Hamburg 2006

In Schaubild 7 werden die verschiedenen Handlungsfelder bei der Entwicklung der Marke „Hamburg“ aus dem Jahr 2006 beispielhaft dargestellt. Die Grafik stellt die Außensicht von Nicht-Hamburgern dar. Neben der Attraktivität als Shopping- und Business-Standort, werden in dieser Außensicht, Hafen und Wasser (Hafen, Speicherstadt, Landungsbrücken) als Faktoren mit der wichtigsten Treiberwirkung (Unterscheidungsmerkmale) für die Markenbildung bzw. Abgrenzung Hamburgs gegenüber anderen Städten genannt.¹³ Bei den befragten Privatpersonen nimmt die „Stadt am Wasser“ mit 20% Treiberwirkung sogar den Spitzenplatz ein, noch vor den Teilaspekten Shopping und Stadt als Lebensraum.

¹³ SMR Sold Marketing Research in Zusammenarbeit mit Brandmeyer Markenberatung. „Profil der Marke Hamburg“, Studie im Auftrag der Hamburg Marketing GmbH. Hamburg 2005

2.5 Städtekonkurrenz wird zum Wettbewerb der Regionen

Zum Ausgang des 20. Jahrhunderts sind weltweit Regionen entstanden, die sich nicht länger über politische Grenzen definieren. Das wichtigste Merkmal heutzutage ist das wirtschaftliche Potential. Trotz des weitgehend ungehinderten Flusses von Waren, Kapital, Informationen und Technologien in der globalisierten Welt, bleibt dabei die räumliche Komponente entscheidend. Nicht umsonst betont die Stadt Stuttgart im süddeutschen Bundesland Baden-Württemberg die Bedeutung der Gesamtregion im Wettbewerb mit den Mobilitätszentren Detroit-/Michigan oder Turin/Mailand. Auf dem Wachstumsmarkt Biotechnologie konkurriert die Region München mit der Region Berlin-Potsdam, der Bay Area um Oakland oder auch San Francisco in Kalifornien. Regionale Zusammenarbeit funktioniert auch grenzübergreifend, wie das Bio-Valley in der Region Basel-Freiburg-Mulhouse (Region Tri Rhena), der Euro-Airport im Dreiländereck Deutschland-Frankreich-Schweiz oder die als Medicon Valley bezeichnete Öresund-Region zwischen Malmö und Kopenhagen zeigen.¹⁴

Für einen Rückzug der Städte aus der Region und die ausschließliche Beschäftigung mit sich selbst bleibt kein Platz, denn die Ressourcen müssen im globalen Wettbewerb gebündelt werden. Es gibt aber noch einen weiteren Grund für die Entwicklung in der Region: Ideenschmieden und Existenzgründungen erfolgen meist in urbanen Zentren aufgrund des dort vorhandenen kreativen Potentials und des technologischen Umfeldes. Wenn junge Unternehmen aber eine gewisse Reife und Größe erreicht haben, ziehen sie häufig ins Umland. Gründe hierfür sind ein niedrigerer Gewerbesteuersatz, günstige Baulandpreise und bessere räumliche Entfaltungsmöglichkeiten.

Ein einheitliches Rezept für den Erfolg eines Leitbildes gibt es nicht. Dafür sind die Voraussetzungen und Ausgangsbedingungen der Städte, die teilweise mit gleichen Leitbildern in den Wettbewerb gehen, zu unterschiedlich. Anhand erfolgreicher Beispiele lassen sich jedoch einige grundsätzliche Aspekte ableiten, die bei der Umsetzung eines Leitbildes berücksichtigt werden sollten. Diese zeichnen sich aus durch die Konzentration auf ausgewählte Handlungsfelder, den Aufbau auf

¹⁴ Bankgesellschaft Berlin: Stadtvisionen – Leitbilder und Projekte. Immobilienmarkt-Research, Marktbericht 9. Berlin, 2001

bestehenden Ressourcen und Strukturen und der realistischen Einschätzung von Ressourcen und Potentialen. Dabei ist weniger die eigene Beurteilung ausschlaggebend, sondern vielmehr die Einschätzung von außen, d.h. welche Kompetenzen einer Stadt im Vergleich zu wichtigen Wettbewerbern zugesprochen werden.

Deutlich werden diese Aspekte am Beispiel der neuen Medien. Erfolgreich sind hier Städte wie Hamburg, München, Düsseldorf und Leipzig, die gleichzeitig aber auch noch über eine hohe Kompetenz in klassischen Medien verfügen. Printmedien und Fernsehproduktionen bilden durch potentielle Auftragsbeziehungen eine wichtige Basis für die Ansiedlung neuer Unternehmen.

Wichtig ist, daß die Substanz von Leitbildern aus realen Produkten und Projekten gespeist wird, die sich vermarkten und anwenden lassen. Interessante Ansätze ergeben sich insbesondere aus den wissens- und forschungsintensiven Hochtechnologien. Dabei überstrahlen traditionelle Leitbilder häufig die neuen Ansätze. Wer denkt im Falle der norddeutschen Stadt Bremen nicht eher an Kaffee und Bier, als an Raumfahrttechnologie.

Einen weiteren Ansatz bilden event-orientierte Leitbilder. Die Festivalisierung der Stadtentwicklung kreiert zum Teil besonders nachhaltige Projekte, die über eine sehr lange Zeit die Entwicklung einer Kommune beeinflussen. Mag die EXPO-Region Hannover auch bereits der Geschichte angehören, wichtige Infrastrukturprogramme und städtebauliche Maßnahmen wurden umgesetzt. Der Erfolg der Olympischen Spiele 2000 in Sydney basierte auf der hervorragenden Präsentation der wirtschaftlichen und organisatorischen Leistungsfähigkeit sowie der Lebensqualität von Stadt und Staat und findet Nachahmer in vielen neuen Olympia-kandidaten. Aber es muss auch ein starkes Augenmerk auf die Probleme gerichtet werden, die eine derartige Turbo-Stadtentwicklung mit sich bringen. Genannt seien hier nur die Gefahr der übermäßigen Mittelbindung und des finanziellen Ausblutens einer Kommune, oder die event-bezogene Planung von (Infra-) Strukturen oder Einzelbauwerken, die eine Drittverwendung erschweren.

Leitbilder sind immer dann erfolgreich, wenn sie von den Akteuren des Immobilienmarktes mit getragen werden. In diesem Kontext bedeutet dies: Schaffung von

entsprechenden Standortvoraussetzungen für Wachstumsbranchen. Die Verwirklichung von Immobilienprojekten funktioniert nur dann, wenn die Immobilienwirtschaft Vertrauen in Entwicklungen an bestimmten Standorten hat. Projekte haben sich immer dann erfolgreich realisieren lassen, wenn Kommunen, Institutionen und Unternehmen Hand in Hand arbeiten und sich aktiv an der Gestaltung von Visionen und deren Umsetzung beteiligen.¹⁵

¹⁵ Bankgesellschaft Berlin: Stadtvisionen – Leitbilder und Projekte. Immobilienmarkt-Research, Marktbericht 9. Berlin, 2001

3. Typologie des Bauens am Wasser

3.1 Der private und der öffentliche Raum

In Stadtregionen durchdringen sich städtische und landschaftliche Strukturen. Stadtraum frißt sich in die Landschaft, umgekehrt taucht Landschaft auch wieder als Brache oder öffentlicher Raum in der Stadt auf. Sie ist zu einem wichtigen Gestaltungsfaktor und infolgedessen zu einem Handlungsfeld für Landschaftsbau und -gestaltung geworden. Hier entsteht eine neue städtebauliche Qualität in dem Maße, in dem Straßen, Plätze und Höfe, private Gärten und öffentliche Grünräume als ein strukturbildendes Netz interpretiert werden.¹⁶

Die mehr oder weniger zunehmende Vernetzung aller Bewohner einer Region und die Gefahr einer Ablösung von den Bedingungen einer realen Stadt, machen den Typus der europäischen Stadt, mit ihren traditionellen Straßen und Plätzen und einer Architektur, die sich mit ihren Fassaden auf die öffentlichen Räume bezieht und mit ihnen reagiert, tendenziell überflüssig. Wer braucht noch das Haus, die Straße und den öffentlichen Platz, wenn sich das Leben in virtuellen Räumen abspielt. Während Politik und Stadtplanung in den vergangenen Jahren damit beschäftigt waren, die absehbaren Folgen für die öffentlichen Räume durch den Bau von Shopping-Malls und isolierten Einkaufszentren in Grenzen zu halten, sind die weltweiten Telekommunikationsunternehmen dabei, das Einkaufen neu zu erfinden. Der Stadtbewohner mutiert zum Konsumenten, der sich wenn überhaupt, dann nur noch in kontrollierten, konditionierten Kunstwelten bewegt. Es ist schon heute erkennbar, welche Folgen die ungehemmte Konkretisierung dieser Tendenzen auf das soziale, kulturelle und politische Leben in der Gesellschaft hat.¹⁷

Die städtebaulichen Maßnahmen richten sich daher sowohl gegen den Trend der Fragmentarisierung und Virtualisierung durch die elektronischen Medien, und somit gegen den schleichenden Gesichts- und Bedeutungsverlust der innerstädtischen öffentlichen Räume, als auch gegen die gehäufte Anordnung von nahezu identischen Shopping-Malls.

¹⁶ Stimmann, Hans: Berliner Plätze. Foyer III. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1995

¹⁷ Häußermann, Hartmut: Lebendige Stadt oder inszenierte Urbanität. Foyer III. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1995

Das Problem liegt dabei primär nicht in der größtenteils mittelmäßigen Realisierung solcher Projekte, sondern in deren Wirkung auf das Prinzip Stadt mit ihrem Miteinander von privaten und öffentlichen Gebäuden, Straßen und Plätzen, in denen sich Öffentlichkeit mit einem individuellen, aber aufeinander bezogenen Handeln darstellen kann. Die Benutzung von Straßen und Plätzen muß möglich sein, ohne sich verpflichtet zu fühlen, sich in einer bestimmten Art und Weise verhalten und konsumieren zu müssen. Generell werden solche Plätze, trotz aller Unterschiede, nach einem eher traditionellen Muster entworfen. Hauptelemente sind baumbestandene Straßen und Platzflächen, im Wechsel mit Parkanlagen als Grundgerüst der Ordnung und Identität. Bei Neuplanungen können sich Planer dieses Prinzips in der Behandlung der Wechselwirkung Mall - Innenhof annehmen.¹⁸

Die besondere Qualität der Innenstädte im europäischen Raum definiert sich nicht nur über die ablesbare städtebauliche Entwicklung von den mittelalterlichen Kernen über die barocken bzw. kolonialen Erweiterungen der Vorstädte bis hin zu den Stadterweiterungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die jeweiligen Übergangsbereiche waren immer auch markiert durch dominante Plätze.

In der theoretischen Diskussion über Stadt ist Urbanität gleichbedeutend mit Stadtkultur und umfaßt damit eine bestimmte Art und Weise zu leben. Für Urbanität sind unkontrollierte Räume von grundlegender Bedeutung. Urbanität in dieser Lesart bezeichnet belebte Räume und kennzeichnet Stadträume als Kulisse für einen interessanten Aufenthalt, als einen Ort, wo man etwas erleben kann. Der Stadtbesucher ist Konsument und Akteur einer Atmosphäre. Was aber macht eine Stadt belebt und interessant? Verallgemeinert man die Merkmale von urbanen Orten, wie beispielsweise Manhattan, das Quartier Latin oder Palermo, dann lassen sich drei Momente definieren:

- Ungleichheit
- Ungleichzeitigkeit
- Ungleichwertigkeit.

¹⁸ Häußermann, Hartmut: Lebendige Stadt oder inszenierte Urbanität. Foyer III. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1995

Ungleichheit der Menschen und Aktivitäten spiegelt sich wider in verschiedenen Lebensstilen, in verschiedenen Verhaltensweisen und in unterschiedlichen Arten der Selbstdarstellung. Einen Erlebniswert hat ein städtisches Quartier nur, wenn man dem Fremden und dem Unerwarteten begegnet und sich daraus Kombinationen und Szenarien ergeben. Sozial, kulturell und funktional homogene Orte können nicht urban sein, denn sie sind exklusiv.

Ungleichzeitigkeit ist ein weiteres Element einer interessanten Stadt. Verschiedene Baustile und Funktionen aus unterschiedlichen geschichtlichen Epochen einer Stadt, die Präsenz und Widersprüchlichkeit des Ungleichzeitigen machen gesellschaftliche und städtische Entwicklungen bewußt. Die Visualisierung der Geschichte in Form von Zeugnissen vergangener Wirtschafts- und Gesellschaftsepochen gibt der Stadt eine eigene Vitalität. In Grundrissen und Fassaden dokumentieren sich die ökonomischen und sozialen Randbedingungen, unter denen die früheren Bewohner in der Stadt lebten und formen somit eine historisch vielfältig geprägte Stadt. Die Beseitigung historischer Bausubstanz ist daher immer ein Verlust kreativer Energien. Es gibt keine historische Stadt, die zu einem einzigen Zeitpunkt geplant und entstanden ist. Deshalb gehen von geschichtslosen Städten (Stätten) keine Impulse aus, welche die Phantasie anregen und Anstöße geben. Gleichzeitigkeit ist langweilig. Dies gilt auch für die möglichen Nutzungsarten. In kleinteiligen Eigentümerstrukturen verändert sich niemals alles gleichzeitig. Tradiertes und Zurückgebliebenes wird immer neben dem Neuen und Dynamischen liegen. Dadurch entsteht ein eigenes Spannungsfeld mit unterschiedlich wahrnehmbaren Geschwindigkeiten, welches Reaktionen provoziert.

Als weiteres Element ist die **Ungleichwertigkeit** zu nennen. Die Bewertung von Böden und Immobilien ist ein ökonomischer Prozeß, der nicht an jedem Ort der Stadt gleiche Konsequenzen hat. Ob die jeweilige Wertzuschreibung sich in einer Veränderung der Nutzung, in einem Umbau oder in einer Veränderung der Nutzerstruktur niederschlägt, hängt auch von den Eigentumsverhältnissen und von den Entscheidungen der Eigentümer ab. In jeder Stadt gibt es Stadtteile, wo Gebäude abgeschrieben sind oder deren Eigentümer, aus den verschiedensten Gründen, die potentiell möglichen Erträge nicht realisieren. In solchen entwerteten Bereichen

haben auch nicht-ökonomische, unrentable Aktivitäten eine Chance. Häufig sind es gerade diese innovativen und provokativen Bemühungen aus dem kulturellen, sozialen, politischen und ökonomischen Bereich, die eine attraktive, erlebnisreiche Atmosphäre in ein Quartier bringen, und nicht die international standardisierten Angebote des Stadtmarketings. Die Existenz solcher Bestrebungen setzt aber Nischen voraus, die nicht vom Renditedruck der Immobiliengesellschaften besetzt sind.

Ungleichheit, Ungleichzeitigkeit und Ungleichwertigkeit lassen sich nicht planen. Sie entziehen sich der bewußten Gestaltung und können nur in einer historischen Entwicklung entstehen. An den Stellen, wo Planer versuchen, urbane Situationen zu kreieren, bleibt alles künstlich. Das Erlebnis der drei Momente ist beispielsweise in modernen Großeinkaufszentren an soziale Konventionen und an die Kaufkraft gebunden. Das urbane Erlebnis ist auf bestimmte Räume begrenzt. In der inszenierten Stadt wird Urbanität lediglich simuliert und bleibt letztendlich steril.

Die Stadtbewohner werden nur als Konsumenten eingeplant, die sich vorgegebener Einrichtungen und Dienstleistungen bedienen und an organisierten und inszenierten Erlebnissen ihre Freude haben. Dabei ist die Gefahr groß, daß das Vorgesehene nicht angenommen wird. In diesem Fall muß mit noch spektakuläreren Ereignissen und raffinierteren Methoden um das Publikum geworben werden.¹⁹

Öffentliche Räume müssen privat und öffentlich gefaßt werden. Die öffentlichen Bereiche müssen so gehalten werden, daß der Nutzer sich aufhalten kann, ohne zu Konsum gezwungen zu werden. Kontraproduktiv ist die Form der durchkommerzialiserten öffentlichen Räume, wie zum Beispiel Darling Harbour in Sydney. Dort gibt es zwar eine herrliche Erlebniszone am Hafen, aber der Nutzer wird gezwungen, zu konsumieren. Wünschenswert sind zum Wasser hin geöffnete Plätze, auf denen nicht nur Wochenmärkte, sondern schlimmstenfalls auch Hochwasser stattfinden können. Der Reiz der Bebauung am Wasser besteht darin, daß man nicht ständig nur an der Promenade entlang läuft, sondern hier und da auch durch eine enge Gasse aus der Tiefe der Bebauung herauskommt und die

¹⁹ Kossak, Egbert: Herausforderung für Stadtplanung und Architektur. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Öffnung des Raumes erlebt. Es braucht nicht ausschließlich Promenade, streckenweise kann durchaus auch bis an die Ufer herangebaut werden. Venedig ist deshalb so faszinierend, weil sich hier der Wechsel von geschlossener Bebauung und Wasserpassagen unmittelbar kleinteilig erleben läßt. Der Betrachter geht um einen Wohnblock herum und steht auf einmal am Canal Grande und erlebt dessen unvergleichliche Perspektive.

Der Reiz des öffentlichen Raumes ist nicht dessen totale Einsehbarkeit und Offenheit, sondern der räumliche Spannungsreichtum, der durch den steten Wechsel von Enge und Weite entsteht. Heutzutage sollten die verantwortlichen Planer manchmal mehr Mut an den Tag legen, ein klein wenig Innenstadt unter dem Schlagwort "Urban Renaissance" nachzubauen, d.h. mit Straßen und Platzräumen, Durch- und Ausblicken und auch Uferzonen. Ein sicherlich extremes Beispiel hat der Italiener Gabriele Tagliaventi in Turin vorgestellt. Dort wurde ein ganzes Stadtviertel im Stile der Vergangenheit errichtet. Hier greifen nicht nur Material und Gestaltungsmerkmale das Alte auf, sondern auch die Vielfalt und Verschachtelung der Gesamtanlage.²⁰

Die architektonische und städtebauliche Kunst im Umgang mit der Wasserstadt liegt in der Fähigkeit, den Übergang vom Wasser zum Land qualitativvoll zu detaillieren. Der Mensch erlebt die einzelne Situation, d.h. die Treppe, die Rampe oder den Vorsprung, und nicht die raffinierte, grafisch befriedigende Gestaltung des Bebauungsplanes. Hier ist hohe Expertise und Detailarbeit erforderlich, welche zweifelsohne mit entsprechenden Kosten verbunden ist. Ein qualitativvoll gestalteter Uferabschnitt kann dann auch mal 100 m gebaute Langeweile erträglich machen.²¹

Als Beispiel soll an dieser Stelle der Marlene-Dietrich-Platz in Berlin Erwähnung finden. Dieses Gelände liegt zwar nicht am Wasser, bietet aber nichtsdestotrotz die Möglichkeit, die Mechanismen bei der Schaffung eines neuen Stadtquartiers genauer zu durchleuchten. Innerhalb der Neubebauung des Potsdamer Platzes gelegen, ist dieser Platz, angesichts seiner Ausgestaltung und Charakteristik, eher als Implantat, und nicht originär als typische Berliner Platzform, anzusehen. Er

²⁰ Kossak, Egbert: Herausforderung für Stadtplanung und Architektur. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

²¹ Kossak, Egbert. Der Entwicklungsprozeß europäischer Wasserstädte. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

stellt allerdings zweifellos eine Bereicherung des urbanen Angebotes dar. Es handelt sich hierbei um den ersten öffentlichen Platz, dessen Aufgabe sich nicht darin erschöpft, der Kanalisierung des Autoverkehrs zu dienen.

Allerdings spiegelt der Platz eine Intimität, um nicht zu sagen Niedlichkeit vor, die mit den Dimensionen der umgebenden Bebauung nicht zusammenpasst. Die italienische Piazza, die der Architekt Renzo Piano vor Augen hatte, erfordert eine kleinräumige, bisweilen chaotische Bebauung. Eine derartige Bebauung ist durch die aufgrund der dominierenden Renditegesichtspunkte der Investoren errichteten massiven Baukörper jedoch nicht erreicht worden. Die unter Renditegesichtspunkten getroffene Entscheidung, eine Shopping-Mall wie die Potsdamer-Platz-Arkaden zu installieren, zieht die Lebendigkeit, die dem Quartier hätte zugute kommen müssen, seitwärts ab. Städtebaulich entwertet diese Entscheidung den Plan, die erdrückende Wucht der Großblockbebauung zu brechen. Die kleinteilig aussehende Struktur der zu kurz und zu schmal geratenen Straßen und Gassen wird zu Zu- und Ablaufkanälen des großen Einkaufserlebnisses degradiert.

Das intensive Eingehen auf die verschiedenen Orte, das Erkennen der ortsspezifischen Geschichte und das Bemühen diese Geschichte fortzuschreiben, setzt ein Maß an Ruhe und Souveränität voraus, das den Planern unter Termin- und Renditedruck heutzutage immer mehr abhanden kommt. Eine Mischung aus Wohnen, Unterhaltung und Dienstleistungen aller Art soll Urbanität schaffen. Die bloße Ausrichtung der Investitionen nach Renditegesichtspunkten führt zu einer Monokultur mit entsprechenden Folgen für die Nachhaltigkeit. Nicht der Maximalmiete pro Quadratmeter sollte die Aufmerksamkeit gelten, sondern der gründlichen Planung einer verbraucherfreundlichen Mischung. Was nutzen kurzfristig erzielte Maximalmieten, wenn die Mieter daran ausbluten und erhöhter Leerstand und ständiger Mieterwechsel der Ausbildung einer robusten, orts-typischen Atmosphäre entgegenwirken.²²

Die Kunst, eine Stadt zu erhalten, zu erneuern und behutsam zu ergänzen, beinhaltet in jeder Epoche einen hohen Anspruch. Städtebau ist Erinnerung. Es ist

²² Jaeger, Falk: Kraftakt im Brachland. Foyer IV. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1999

unumgänglich notwendig, die historische Gesamtstruktur der Stadt als Konstante zur Grundlage der Stadtentwicklung werden zu lassen. Die ausdrückliche Konzentration auf einzelne Orte wird daher dem Charakter großer Städte, die über lange Zeiträume Stück für Stück gewachsen sind, gerechter, als die Ausweisung von übergroßen Entwicklungsflächen. Man vergleiche hierzu nur die mittelalterlichen Stadterweiterungen europäischer Städte außerhalb der historischen Mauerringe.

Doch solch enorme Kraftanstrengungen sind heutzutage nicht mehr ohne potente Investoren durchführbar. Die Angelegenheit dem mäandrierenden Markt zu überlassen würde ein schleppendes Anlaufen, und in Zeiten schlaffer Konjunktur ein Versanden, verbunden mit einer jahrzehntelangen Baustellenkultur, bedeuten. Weiterhin bedarf es eines professionellen Marketings' sowie einer Event-Orientierung der Stadtpolitik, wie es das mit wirtschaftlichen Interessen verwobene Stadtmanagement moderner Metropolen heutzutage bereits betreibt. Natürlich bleibt immer offen, ob diese Experimente der Turbo-Stadtentwicklung die nötige Nachhaltigkeit entwickeln und dauerhaft funktionieren werden.



Foto 1: Baulicher Generationenmix am Hafen von Stralsund mit Lückenschließung
Quelle: Ebner, 2000

Das im Foto 1 dargestellte Beispiel aus der Hansestadt Stralsund zeigt sehr anschaulich, wie bereits im kleinen Maßstab durch eine qualitätvolle, zeitgenössische Baulückenschließung sowohl das Gesamtensemble, als auch die teilweise weniger attraktive direkte Nachbarbebauung deutlich aufgewertet werden und sich attraktiv zur Wasserseite hin präsentieren.

Das Thema "Bauen am Wasser" ist bei der Behandlung der Thematik "Wasserstadt" in gewisser Weise irreführend. Es lenkt vom Thema „Bauen in der Stadt“ ab. Wasser ist nicht das Hauptthema, sondern eine wesentliche Qualität, die hinzukommt. Das Bauen am Wasser setzt die Architektur in den Vordergrund und macht sie, zumindest von der Wasserseite aus, extrem sichtbar. Diese Seite verdient ein besonderes Augenmerk und gestalterische Sorgfalt. Gewarnt werden muß aber vor einer bloßen Fassadenarchitektur, die Inhalte vernachlässigt, die die Aufenthaltsqualität schmälert oder nichtssagende Inhalte spektakulär verpackt. Ein solches Verhalten wird von den Nutzern in kürzester Zeit entlarvt und hinterläßt in der Folge eine städtebauliche Wüste.²³



Foto 2: Wohnbebauung am Landwehrkanal, Berlin, Deutschland
Quelle: Ebner, 2001

²³ Krischanitz, Adolf: Waterworlds - Globales Disneyland oder internationale Verantwortung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Das Foto 2 illustriert dieses Vorgehen beispielhaft. Es handelt sich um die im Jahre 1996 in Berlin entstandene Neubebauung eines ehemaligen gewerblich genutzten Grundstücks an der Dovestraße, in der Nachbarschaft zur alten denkmalgeschützten Müllverladestation des Stadtteils Moabit. Es zeigt die typische zeitgenössische Berliner Architektur mit sakrosankt festgeschriebener Berliner Traufhöhe und Staffelgeschossen. Dieser Gebäudetypus könnte an beliebiger Stelle im Stadtgefüge oder als Geschößwohnungsbau in einem Wohnpark an der Peripherie stehen. Die Bebauung nimmt das Wasserthema nicht auf, reagiert nicht auf die Wasserlage am Kanal. Die umgebenden Außenanlagen machen das Wasser nicht erlebbar. Der Nutzer ist durch die harte Uferkante davon weitgehend abgeschnitten. Es handelt sich hier um ein typisches Beispiel für aufwands- und ertragsoptimierten Bauräger- bzw. Investorenbau. Erfahrungsgemäß entsteht in solchen Objekten, aufgrund der von den Nutzern mittelfristig erkannten Lagedefiziten, eine verringerte emotionale Bindung an den Wohnstandort und daraus resultierend wiederum ein erhöhter Mieterwechsel. Dies führt in der Folge langfristig zu Imageproblemen und dadurch zu erschwerter Verwertbarkeit der Objekte. Hier schließt sich dann der Kreis, da diese Vermarktungsprobleme zwangsläufig auf den Investor zurückfallen. Dies läßt folgende Schlussfolgerung zu: Planungsqualität mit hochwertiger Bauausführung, in Verbindung mit Lagebildung, zahlt sich langfristig aus.

Bei der Entwicklung von Wasserrändern muß genauso viel Sorgfalt auf die Planung und Gestaltung der zweiten und dritten Baulinie verwandt werden, denn diese geben der Wasserfront erst die Substanz, aus der das Leben und die Vitalität entstehen. Das größte Risiko hierbei stellen solche Architekten dar, die nicht bereit sind, sich auf einen Dialog mit dem Wasser einzulassen und aus Eitelkeit Bauten entstehen lassen, die mit dem Leben in der Stadt am Wasser nichts zu tun haben.²⁴

Was haben die vergangenen 20 bis 30 Jahre der Wasserstadtentwicklungen gelehrt? Langfristige Erfolge hängen nicht allein von finanziellen, organisatorischen oder architektonischen Entscheidungen ab, sondern von der Einsicht, welche außerordentliche Bedeutung solche Entwicklungen für die allgemeine

²⁴ Droege, Peter, Prof.: Waterworlds - Bauen am Wasser im 21. Jahrhundert. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Erneuerung einer Stadt haben können. Die erfolgreiche Stadt der kommenden Dekaden ist nicht mehr nur eine Ansammlung kleiner, individueller Projekte, sondern ein großes Gemeinschaftsprojekt zur sozialen, kulturellen, technischen und ökologischen Erneuerung.

Die vergangenen Jahrzehnte haben eine enorme Anzahl von Wasserstadtentwicklungen gesehen. Im Hinblick auf die Zukunft lassen sich daraus drei dominante Varianten herausbilden, die unseren Zeitgeist am besten widerspiegeln:²⁵

- im Wasserthema gehaltene Vergnügungsareale,
z. B. Sydney, Kapstadt, Singapore
- Versuche der positiven ökoregionalen Rückentwicklung,
z. B. Sagami Bucht, Japan
- alternative humane Lebensräume,
z. B. Sausalito, USA.

Erfolgreiche Wasserfrontentwicklungen bieten, gerade wegen ihrer öffentlichen Bedeutung, Möglichkeiten zur breiten und echten Innovation im urbanen Umfeld. Im Entwicklungsprozeß besteht aber immer auch die Gefahr, daß die neuen Medien, der globale Geschmack und die trendbildenden Konsum- und Unterhaltungsindustrien innerhalb relativ kurzer Zeit Veränderungen bewirken. Die moderne Wasserstadtentwicklung ist daher extrem anfällig für Störungen, sowohl am Immobilien- als auch am Finanzmarkt. Nur so ist es zu erklären, daß ein fernes Grollen am New Yorker Börsenhimmel einst zu einer schweren Bedrohung für die Entwicklung der Londoner Docklands wurde.

Städte - und damit auch Wasserstadtentwicklungen - sind hochnervöse Gefüge, die sich dauernd am Rande irgendeiner Krise bewegen. Sie sind unsichere Zwitter aus globalen Bestrebungen und lokalen Hoffnungen. Beim Herangehen an ein derartiges Projekt muß deshalb vermieden werden, weltweite Bestrebungen in örtliche Bedingungen umzusetzen, ohne den Maßstabssprung zu berücksichtigen und ohne lokale Befindlichkeiten mit einzuarbeiten.

²⁵ Droege, Peter, Prof.: Waterworlds - Bauen am Wasser im 21. Jahrhundert. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt

Die moderne nachindustrielle Waterfront entwickelt sich zum Tummelplatz der Informationsgesellschaft und bietet gleichzeitig den Rahmen für neue Wohnformen. Es bilden sich neue Arbeitswelten mit allen möglichen Mischformen aus und geben Raum für animierte Unterhaltungswelten, die wiederum neue Anstöße für den Tourismus darstellen.

An dieser Stelle sei das Beispiel der Melbourne Docklands um den Victoria Harbour erwähnt. Hier wird gegenwärtig die erhoffte privatwirtschaftlich finanzierte Entwicklung zum größten Teil von kurzfristigen technischen und wirtschaftlichen Kräften vorangetrieben. Das Melbourne Docklandprojekt beruhte bis zum Jahr 2000 zum größten Teil auf einem temporären Konzept, den olympischen Versprechungen und nach den olympischen Spielen den Profiterwartungen der australischen Fußballliga und den Margen der Fernsehrechte. Zwar hat man den Prozeß der Entwurfsfindung und Infrastrukturentwicklung besser im Griff als damals in London, zumal momentan auch die Marktlage günstiger ist, aber sie bleibt trotzdem hochspekulativ. Sie ist zum Teil nur in der virtuellen Wirklichkeit der durch Medien beeinflussten Sehnsucht nach Wohnambiente begründet.

Auch das Überleben des gigantischen Londoner Canary-Wharf-Projektes hing von Anfang an einem seidenen Faden. Die öffentliche Hand hatte sich weitestgehend aus dem Projekt herausgehalten, um die Entwicklung den Marktmechanismen zu überlassen. Die Entwicklung eines ganzen Stadtbezirks basierte auf einigen wenigen sehr optimistischen Prognosen. Bereits bei den geringsten Markt- und Stimmungsschwankungen der Wirtschaft und Konjunktur kippte das Projekt und musste durch die öffentliche Hand mit einem weitaus größeren Aufwand am Leben gehalten werden, als jener, der nötig gewesen wäre, um ein funktionierendes Umfeld durch gezielte Anschubinvestitionen zu schaffen.²⁶

Neben attraktivem Wohnraum, optimal funktionierender Infrastruktur und Versorgung gehört auch ein den Ansprüchen aller Stadtbewohner angepaßtes und differenziertes Freiflächensystem, welches genutzt und kontinuierlich unterhalten werden kann. Wird die Freiflächenproblematik mit neuen Inhalten nicht gleichzeitig mit dem Stadtumbau zusammen mit dem Wohnungsbau gelöst, kann es zu

GmbH. Berlin, 1997

²⁶ Droege, Peter, Prof.: Waterworlds - Bauen am Wasser im 21. Jahrhundert. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

erheblichen Akzeptanz- und Nutzungsproblemen in den Wohngebieten und Städten kommen. Die daraus resultierenden Kostenbelastungen für die kommunalen Haushalte sind nicht überschaubar.

Im Rahmen der Stadtplanung ist es empfehlenswert die Freiflächenplanung dreistufig und in ständiger Abstimmung mit der Strukturierung und Gestaltung der städtischen Wohn-, Arbeits- und Versorgungsbereiche erfolgen.

1. Klärung der Hauptfreiflächenstrukturen für das gesamte Stadtgebiet und deren Vernetzung. Klärung der Anschlußpunkte an das Umland, Integration großräumlicher naturschutzfachlicher Belange. Planungsmaßstab 1: 5000.
2. Durchplanung der Stadtteile, Zuordnung von differenzierten Funktionsbereichen im öffentlichen und privaten Bereich unter Berücksichtigung sozialer Strukturen. Weiterführung der Vernetzung bis in die Wohnquartiere.
Maßstab 1:2000 bis 1: 1000.
3. Freiflächenplanung für Teilgebiete unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den Punkten 1 und 2.

Die übergeordneten Ziele sind die gesamtstädtische Gewinnung von funktionalen, klaren und konsequent vernetzten Strukturen unterschiedlicher Freiraumtypen sowie die eindeutige Klärung von Funktionsbereichen. Durch Schaffung individuell gestalteter Freiflächen soll die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt und ihrem Wohngebiet gesichert werden. Die Hauptinhalte der Freiflächenplanung müssen die Stärkung der Stadtteilzentren durch eine konsequente Einbindung in das Freiflächensystem, kurze Verbindungsachsen, konkrete Funktionszuweisungen und ausreichende Dimensionierung für die öffentlichen Freiflächen sein. Hinzu kommt eine klare Zonierung für den halböffentlichen und privaten Freiraum der wohnungsnahen Bereiche.

Die wohnungsnahen Freiflächen hatten früher in erster Linie folgende Funktionen:

- Versorgungsfunktion (Hausgärten)
- Repräsentationsfunktion (Vorgärten)

- Abstell- und Arbeitsflächen (Wäscheplatz, Müll, KFZ)
- Erholungsfunktion
- Kommunikationsraum.

Fast alle diese Funktionen erfüllt die Freifläche theoretisch auch heute noch. Viele Funktionen sind jedoch in großen Wohngebieten so stark vermischt oder ungünstig zugeordnet, daß eine Identifizierung der Anwohner mit ihren Freiflächen nicht entstehen kann. Auch sind die Flächen häufig zu klein dimensioniert oder werden nicht den individuellen Ansprüchen gerecht und bleiben daher anonym und untergenutzt. Die Schaffung von speziell ausgerichteten Freiflächenangeboten wird insgesamt zu einer höheren Akzeptanz und Individualisierung der Freiflächen beitragen.

- Freifläche als individueller Rückzugsraum
(Mietergärten, Terrassen, Staudengärten)
- Freifläche als Kommunikationsraum im halböffentlichen Bereich
(Grillplatz, Spielplatz, Liegewiese, Wäschetrockenplatz, Sitzgruppen)
- Freifläche als Repräsentationsraum und zur Identifizierung mit dem Wohnumfeld (individuell, einzeln oder pro Wohnblock gestaltete Flächen, insbesondere als Abgrenzung zu öffentlichen Flächen)
- Anbindung der halböffentlichen und privaten Freiflächen an das vernetzte Wegesystem als ruhige und sichere Verbindung ins Stadtteilzentrum oder zu erholungsrelevanten Strukturen am Wasser
- Freiflächen für sichere Parkierung (ggf. Verwendung von Parksystemen).

In jedem Fall muß sichergestellt werden, daß eine kontinuierliche Pflege und Instandhaltung der öffentlichen Freiflächen erfolgt, um eine dauerhafte Nutzung zu gewährleisten. Alle diese Maßnahmen stärken die Vitalität der Stadtzentren durch die Reduzierung von Pendlerströmen und die Schaffung von adäquatem, durchgrünem Wohnraum. Zugleich haben sie positive Auswirkungen auf die wirtschaftsentwicklung und führen zu einer Kostenreduzierung durch die bessere Auslastung vorhandener technischer und sozialer Infrastruktur der Städte.²⁷

²⁷ Krauter, Uwe: Innerstädtische Freiraumkonzepte. Deutsches Architektenblatt Nr. 3. Stuttgart, 2002

3.2 Der öffentliche Raum am Wasser

Die enger gewordenen Spielräume der öffentlichen Haushalte machen es schwer in den öffentlichen Raum zu investieren oder ihn gar angemessen zu unterhalten. Hinzu kommen die Folgeprobleme aus der sozialen Polarisierung der Gesellschaft, die in Form von Obdachlosigkeit, Kleinkriminalität und Drogenhandel die öffentlichen Räume verändern. Diese verkommen zum undefinierten und eigenschaftslosen Restraum. Eine Thematisierung dieser Probleme reduziert die Debatte über den öffentlichen Raum sehr schnell auf Sicherheits- und Überwachungsprobleme und fördert die Akzeptanz von Privatisierungsangeboten als Lösungsansatz außerhalb der öffentlichen Haushalte. Diese Privatisierungstendenzen haben zwischenzeitlich bei Politik und Fachöffentlichkeit bewirkt, daß man sich zunehmend daran erinnert, daß es beim öffentlichen Raum im Stadtgefüge um mehr geht, als nur um die Verwaltung ungeliebter Flächen. Nicht die Abschaffung öffentlicher Räume ist eine Perspektive für die Stadt, sondern allein ihre Erhaltung und Ergänzung. Das Bild der Stadt wird maßgeblich durch das Netz ihrer öffentlichen Räume geprägt. Ob naturbelassene Auen oder streng durchgestaltete Uferkanten, im Bereich der Waterfronts gibt es grundsätzlich keine Hierarchie zwischen den unterschiedlichen Typologien von öffentlichen Räumen. Sie alle verfügen über ihre spezifischen Reize. Zudem geht von dem Spannungsfeld, welches durch den Übergang von Fest zu Flüssig erzeugt wird, eine überdurchschnittliche Ausstrahlung auf die Öffentlichkeit aus. In der Praxis kommt es darauf an, die spezielle ortsbezogene Lösung aus der jeweiligen Situation herauszuarbeiten.²⁸

Bei der Betrachtung der Wettbewerbsarbeiten für die Hafencity Hamburg läßt sich gut erkennen, daß die Elemente Wasser, öffentlicher Raum und Städtebau sowohl in einem lockeren, als auch in einem eng gefaßten Zusammenhang geplant werden können. Ein Ansatz ist hierbei die Herstellung sehr enger Zusammenhänge und das Plädoyer für städtebauliche Typologien, die eine enge visuelle Beziehung zwischen einer möglichst großen Zahl von unterschiedlich gestalteten Gebäuden und dem Wasser herstellen.

²⁸ Walter, Jörn, Oberbaudirektor Hamburg: Öffentlicher Raum am Wasser. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Prinzipiell für dieses Ziel geeignete Entwurfselemente sind zum Wasser hin geöffnete U-förmige Bebauungen, differenzierte Höhenentwicklungen zwischen der Uferkante und der zweiten Reihe oder gegeneinander versetzte Strukturen. Am Beispiel der Hafencity in Hamburg wird deutlich, wie wichtig es für den Städtebau ist, sich mit Proportionen und Dimensionen von Wasserfläche und Bebauung auseinanderzusetzen, beispielsweise mit der erheblichen Längenausdehnung von Hafenbecken. Wenn, wie eben in Hamburg, ein städtischer Charakter angestrebt wird, bedürfen die Aspekte Höhenentwicklung der Randbebauung, Prägnanz der städtebaulichen Struktur aus der Ferne und die Gliederung der uferbegleitenden Bebauung in sinnvolle Abschnitte besonderer Beachtung. Durch zu niedrige Bebauung gehen Zusammenhänge schnell verloren. Endlose, lineare, uferbegleitende Strukturen bergen die Gefahr der Eintönigkeit. Sicher gibt es keine grundsätzlichen Vorteile einer offenen oder geschlossenen Bebauung an der Uferkante. Unbestritten ist aber, daß sich eine Differenzierung in größere Abschnitte, sei es durch Vor- und Rücksprünge, unterschiedliche Höhenentwicklung oder verschiedene Architektursprachen positiv auf ein abwechslungsreiches, spannungsvolles Erlebnis auswirkt.

Hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Raumes am Wasser bleibt die Promenade ein wesentliches Gestaltungselement. Es ist kein Zufall, daß dieses Thema in nahezu allen Wettbewerbsarbeiten zur Neugestaltung der Waterfront auftaucht. Nach wie vor ist das Promenieren eine ausgesprochen beliebte Freizeitbeschäftigung. Insoweit spricht nichts dagegen, auf dieses bewährte und traditionelle Gestaltungselement zurückzugreifen. Im Falle der Umstrukturierung von alten Hafengebieten muß aber auch beachtet werden, daß es sich hierbei um einen eher untypischen Stadtbaustein für diese Orte handelt. Die steinerne, harte, manchmal enge und dann sich wieder aufweitende, weiträumige Uferkante ist das Charakteristikum dieser Gebiete. Solche Charakteristika sollten bei der Konversion nicht verloren gehen. Sie müssen in einem veränderten Nutzungszusammenhang neu interpretiert werden. Dabei können sich interessante Wechselbeziehungen im Zusammenhang mit der Bewältigung anderer Probleme, wie zum Beispiel der Überwindung von Höhendifferenzen zwischen Land und Wasser, ergeben. Im Fall der Stadt Hamburg sind dies immerhin 3,50 m Tidenhub.

Zum Wasser auslaufende Treppenanlagen mit Aufenthaltsqualitäten und Sitzmöglichkeiten, sowie auf dem Wasser fest verankerte Pontons mit unterschiedlichen Nutzungen, sind klassische und bewährte Gestaltungselemente. Dieser gleitende Übergang zwischen Land und Wasser führt zu dem wichtigsten Bestandteil der Qualität öffentlicher Räume am Wasser, nämlich der Nutzung des Wassers selbst. In vielen Lösungsansätzen werden dem Bau von Kreuzfahrtterminals, der Ausweisung von Hausbootzonen, der Förderung des Nahverkehrs auf dem Wasser, der Einrichtung von Museumshäfen und der Beibehaltung von Liegeplätzen für sonstigen Schiffsverkehr (auch für Gütertransport) besondere Prioritäten eingeräumt. Besonderes Augenmerk muß zwischenzeitlich darauf gerichtet werden, daß der Wasserweg möglichst auch für den regelmäßigen öffentlichen Personennahverkehr wieder zurückgewonnen werden kann und mit dem übrigen Nahverkehrsangebot der Stadt vernetzt wird.²⁹

Besondere Standortpotentiale liegen hinsichtlich Wohnnutzung in der Erschließung des Wassers als Freizeit- und Erholungsraum. Marinas und Sportboothäfen, sowie gastronomische und kulturelle Nutzungen an und auf dem Wasser machen solche Gebiete nicht nur für die Anwohner attraktiv, sondern eröffnen auch Potentiale für Besucher und Tourismus. Diese Angebote ermöglichen es, das ganz spezifische Flair wassernaher Orte zu erleben. Es ist politische Haltung gefordert, um die Uferzonen weitestgehend der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und nicht als Privatgrundstücke höchst rentabel zu veräußern. Eine Öffnung der Ufer entspricht einem demokratischen Verständnis in der Nutzung der Stadt, da die erholsame Wirkung des Wassers allen Bewohnern zuteil werden soll. Die Projekte verfolgen freilich neben ökologischen und soziokulturellen Zielen vor allem auch ökonomische Zielvorgaben. Hier einen Ausgleich zu schaffen, ist nur mit umfassender Kommunikation, öffentlicher Diskussion und daraus abgeleitetem verantwortlichen Handeln zu erreichen.

Historisch bedingt, verbindet das menschliche Unterbewußtsein mit ehemaligen Hafengebieten automatisch ein Milieu aus Lagerung und Güterumschlag, Ruhe und Bewegung, den Gerüchen des Wassers und der Güter aus allen Winkeln der Welt, das Gefühl von Heimat und Ferne sowie geheimnisvolle und manchmal

²⁹ Walter, Jörn, Oberbaudirektor Hamburg: Öffentlicher Raum am Wasser. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

auch finstere Ecken. Um dieses Ambiente zumindest in Ansätzen zu erhalten, ist es unentbehrlich, erhaltenswerte Bauwerke und Gegebenheiten der Hafengeschichte, also Speicherbauten, Kräne, historische Kaianlagen, Brücken, Schiffe usw. als Zeugen der Vergangenheit in die Neuplanungen mit einzubeziehen.

Die Zuwendung zum Wasser hin stellt zwar eine neuere Aufgabe der Stadtentwicklung dar, dennoch dienen bereits umgesetzte Projekte zur Revitalisierung der Wasserfront als Erfahrungsraum, um aufgrund der dort gemachten Fehler und Erfolge Aussagen für die Entwicklung von erfolgreichen Konzepten im Plangebiet zu treffen. In diesem Zusammenhang finden weltweit immer wieder Symposien und Workshops statt. Veranstalter sind zum einen die Entwicklungsträger selbst, aber auch internationale Netzwerke, wie das Waterfront Center in Washington, Città d'Acqua in Venedig oder die Association Villes et Ports in Le Havre. Im Vorfeld der Urban 21 in Berlin und der EXPO 2000 in Hannover sowie anlässlich der Entwicklung der Wasserstädte in Berlin, Hamburg und Duisburg finden zunehmend solche Veranstaltungen nicht nur für das Fachpublikum, sondern auch für die interessierte Öffentlichkeit statt.

Bei der Entwicklung der landseitigen Flächen ergeben sich aus der Auswertung der bisherigen Erfahrungen folgende Maßgaben:³⁰

- Abstimmung der Landseite auf die Bedürfnisse der Wasserseite
- Wiederherstellung einer ökologischen Basis für die Entwicklung der Landseite, Bodensanierungsmaßnahmen und Flächenrecycling
- Optimierung der Auslastung vorhandener Infrastruktureinrichtungen
- Verbindung der neuen mit den bereits bestehenden Vierteln, Verknüpfung des Stadtgewebes
- Schaffung öffentlicher Zugänge zum Wasser. Die Uferpromenaden für heterogene Freizeitnutzungen sind entsprechend zu gestalten.
- Hinführung der Bevölkerung zum Ufer. Neue Identifikation durch besondere

Nutzung und Gestaltung der Stadt am Fluss, Schaffung von Sichtbeziehungen.

- Wiederaufnahme des historischen Bezugs der Stadt zum Wasser
- Sicherung industriegeschichtlicher Spuren und deren Integration in die Stadtentwicklung. Neben neuen Nutzungen in alten Gebäuden, ist der Erhalt von Umschlaggeräten innerhalb der neu angelegten Uferpromenaden und von historischen Kaimauern, Anlegestellen und Liegeplätzen anzustreben.
- Anerkennung der Stadt am Wasser als Ort der Verbindung von Wohnen und Arbeiten. Die Ausweisung kleinerer Logistikstandorte, Häfen und Gewerbebetriebe ist nicht von vornherein ein Hindernis für die Siedlungsentwicklung in der Umgebung.
- Schaffung besonderer Nutzungen und von Handelseinrichtungen an den Haltestellen projektierte wassergebundener Verkehrsmittel, um deren Rentabilität zu erhöhen und die Bedeutung der Verkehrsträger zu stärken.
- Als Grundsatz der öffentlichen Uferzonen sind die Uferwege durchgängig, ohne Hindernisse und Umwege, auszubilden.
- Keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Bebauung. Traditionelle Bauformen und Bauweisen können bei situationstypischer Bebauung aufgenommen werden. Der internationale Stil muß nicht überall als ortsbildprägend angewandt werden. Dies kommt auch der Authentizität des Ortes entgegen.
- Schaffung gemischter Nutzungen für breite Bevölkerungsschichten. Vorhandene Bewohner und Firmen sollen möglichst ortsansässig bleiben.
- Bebauung der Standorte am Wasser in Etappen, um eine gewachsene Struktur mit unterschiedlichen Architektursprachen zu erreichen und um aus den Ergebnissen der ersten Bauabschnitte Folgerungen für die weiteren Flächen abzuleiten.
- Unterstützung der Investitionen privater Grundstücksbesitzer durch

Investitionen der öffentlichen Hand, insbesondere in qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum, denn dieser ist für eine Adressenbildung unabdingbar.

- Die Stadt am Wasser ist kein privatwirtschaftliches Produkt. Hier steht die öffentliche Hand in der Verpflichtung, eine geordnete städtebauliche Entwicklung unter Abwägung aller Belange herbeizuführen.
- Konzept für sogenannte "besondere Orte" an der Waterfront. Hierbei werden Standorte ermittelt, die für die historische, gegenwärtige und zukünftige Entwicklung der Stadt Knotenpunkte in einem funktionalen Sinne und, bezogen auf die Wahrnehmung, im gesamtstädtischen Kontext darstellen. Folgerichtig sind diese Orte mit einer hochwertigen Gestaltung und Nutzung auszustatten. Dabei stellen nicht alle Orte am Fluss besondere Orte dar. Vielmehr sollten gewöhnliche Nutzungen, wie Wohnviertel und Grünanlagen, bis an die Uferzonen heranreichen, um das Vorhandensein des Gewässers im Bewusstsein der Bevölkerung auch im Alltag zu verankern.
- Konzept für sogenannte Aquatope. Dies sind räumlich abgrenzbare Bereiche, in denen vorbildhaft ein nachhaltiges Wassermanagement realisiert wird und dadurch der Wasser- und Nährstoffkreislauf weitestgehend wiederhergestellt wird. Hierfür ist ein Maßnahmenkatalog zu entwickeln, anhand dessen Bauprojekte abgeprüft und entsprechend genehmigt werden sollen.

Dies führt zu der abschließenden Feststellung, daß es beim Städtebau und der Gestaltung des öffentlichen Raumes am Wasser darauf ankommt, die natürlichen und anthropogenen Vorprägungen mit den Anforderungen des künstlerisch inszenierten Stadtraumes zu verbinden. Hier liegen die spezifischen Entwicklungsmöglichkeiten für Stadtentwicklungen am Wasser. Bei aller Rücksichtnahme auf die knappen Finanzen der öffentlichen Haushalte müssen gerade aus diesem Grund gezielt Mittel in dieses Potential investiert werden.

3.3 Die Nutzungsstruktur

Das überlieferte, kulturelle Bild einer geschlossenen Stadt mit historischem Grundriß, das man mit der kompakten, gemischten europäischen oder auch kolonialen Stadt assoziiert, trifft heute nur noch auf Teile des Stadtgebietes zu. Der weitaus größere Teil ist dem Zentrum entwachsen. Es haben sich Zwischenbereiche herausgebildet, die den suburbanen Raum mit Subzentren und Peripherien bilden. Die Neuerungen im städtischen Raum ereignen sich heutzutage schwerpunktmäßig hier. Die alten Stadtbilder haben sich aufgelöst und wurden durch neue Formen ergänzt oder abgelöst. Die bloße Ablehnung dieser Entwicklung reicht aber für zukünftige Stadtentwicklungsstrategien nicht mehr aus. Nicht alle Flächenansprüche können in den Zentren und im Bestand der Städte gesichert werden. Eine Wohnungsversorgung, die den Ansprüchen von Familien gerecht werden will, kann innerhalb der bereits bebauten Stadt kaum vollständig ermöglicht werden. Deshalb müssen das Bauen im Bestand und die Neuausweisung von Flächen in einem verträglichen Verhältnis zueinander stehen. Aufgrund spezifischer Anforderungen wäre es illusorisch, sperrige Nutzungen, wie beispielsweise Logistikzentren oder Baumärkte innerhalb der Kernstadt anzusiedeln. Hierfür sind, wie auch für bestimmte Betriebsstätten der produzierenden Gewerbe, nur Standorte am Rande der Stadt möglich.³¹

Die heutigen Qualitäten im Bestand der Kernstädte sind nur deshalb möglich, weil derartig unliebsame, sperrige Nutzungen an die Peripherie verlagert wurden. Bei allen Bemühungen, die Entwicklungen am Stadtrand und im Umland stärker zu gestalten und im Kontext mit der Kernstadt zu entwickeln, bleibt die städtebauliche Innenentwicklung die herausragende Aufgabe. Die Revitalisierung der Innenstädte, sowie die Wiedernutzung von Brachflächen und die Schließung von Baulücken mit hohen Qualitätsansprüchen, sind von grundlegender Bedeutung für die Vitalität und die Zukunftsfähigkeit des gesamten Stadtraumes.

Stadtentwicklung und Städtebau müssen sich diesen Anforderungen anpassen und die entsprechende Zeitnähe und Expertise für eine fundierte Arbeit aufbieten. Heute reicht es nicht mehr aus, daß sich die kommunalen Akteure in Politik und

³¹ Häußermann, Hartmut: Lebendige Stadt oder inszenierte Urbanität. Foyer III. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1995

Verwaltung Pläne ausdenken, die dann von privaten und öffentlichen Investoren nur noch nachvollzogen werden. Es zeigt sich vielmehr, daß Stadtentwicklung das Ergebnis einer Vielzahl von Verhandlungen zur Abwägung öffentlicher und privater Interessen gegenüber den aufgewendeten Mitteln ist. Es gibt ein neues Zusammenspiel zwischen Investoren, Grundstückseigentümern, Projektentwicklern, Stadtnutzern, Kommunalverwaltung und Politik. Weil öffentliche Planungen und Investitionen ohne Rückkoppelung mit den privaten Investoren wirkungslos bleiben, entwickeln sich daraus neue Kooperationsformen zwischen privaten und öffentlichen Akteuren unter dem Stichwort Public-Private-Partnership.

Es ist erforderlich einen Ausgleich zu schaffen, zwischen dem Bestreben der Kommunen ihren Gestaltungsanspruch bezüglich Baurecht, Freiflächenschutz und öffentlichem Nahverkehr aufrechtzuerhalten und der Forderung der Investoren nach hoher Flexibilität und schnellen Anpassungsmöglichkeiten an geänderte Markterfordernisse.

In den letzten drei Jahrzehnten haben sich viele Städte neu zum Wasser hin ausgerichtet. Sie betreiben intensiv eine Revitalisierung ihrer Uferflächen. Brachgefallene Hafengebiete werden durch neue Siedlungsgebiete mit Wohnungsbauten und Arbeitsstätten ersetzt. Durch Verkehrsstrassen abgetrennte Flussufer werden öffentlich zugänglich gemacht und kontaminierte und anthropogen überformte Uferzonen renaturiert. Diese Projekte reflektieren allerdings häufig eine planerische Haltung, die dem Element Wasser nicht umfassend gerecht wird. Vielfach geht es bei den Bemühungen zur Revitalisierung der Uferzonen lediglich um einen Städtebau am Wasser, der seine Bezüge zum Wasser nur durch eine erholungs- sowie freizeitorientierte Nutzung auf den Flüssen und Seen herzustellen versucht. Weitergehende Konzepte einer Stadtentwicklung mit dem Wasser scheitern oftmals an Planungsdefiziten und Renditeerwartungen und mangelnder Phantasie.³²

Offenbar gibt es ein Planungserfordernis nicht nur von der Landseite, sondern vielmehr auch von der Wasserseite her. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung ist eine integrative Stadtentwicklung zu betreiben, die in besonderer Weise die

³² Steffen, Dieter: Ehemaliger Hafen erwacht zu neuem Leben - Binnenhafen Duisburg. Zadelmarkt 9, Zadelhoff Deutschland. Düsseldorf, 1999

Funktionen, aber auch die Anforderungen des Elementes Wasser berücksichtigt. Man kann die Ausgangsform von Wasserstadtprojekten in aller Welt prinzipiell in drei Modelle fassen.³³

3.3.1 Das amerikanische Modell

Wie die Finger an einer Hand. Das Finger-System erlaubt es, den einzelnen Fingern Nutzungen und Eigentümer zuzuordnen. Dies erlaubt eine flexible Nutzung. Wenn die Schiffe größer werden, bricht man einfach einen Finger heraus. Will man das Wasser für städtische Funktionen nutzen, kann man es, wie in Battery Park City in New York geschehen, einfach auffüllen und damit Land zurückgewinnen.



Foto 3: Das Fingersystem am Beispiel der Hafenanlagen der Manhattan-Waterfront 1963, New York City, USA
Quelle: The New York Times Photo Archives, New York City 2007

³³ Busquets, Joan: Wasserbezogener Städtebau. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

3.3.2 Das asiatische Modell

Die Aufschüttung. Eine beliebte Lösung bei Knappheit an Raum ist es, Land am Ufer durch Aufschüttung neu zu gewinnen. Dieses Modell findet man in Hafenstädten wie Macao, Osaka, Tokyo und Hongkong. Die Waterfront ändert sich dadurch auf eine Länge von 500 Metern bis 1 Kilometer etwa alle zehn Jahre. Kurz nachdem die sorgfältige Gestaltung der Ufer abgeschlossen ist, werden diese durch eine neue Generation von Bauten verdeckt. Extreme Entwicklungen stellen mittlerweile künstlich aufgeschüttete Inseln, wie der Flughafen Nagoya/Japan oder das Wohnquartier Palm-Island vor Dubai dar. Ein weiteres Projekt will der Golf-Staat Bahrain bis zum Jahr 2009 in Manama auf einer künstlich aufgeschütteten Insel im Hafen realisieren. Ein neues Finanzzentrum für den Nahen Osten soll hier entstehen. Das Projekt hat einen Umfang von 1,3 Milliarden US-Dollar und wird ausschließlich von privaten Investoren getragen.³⁴



Foto 4: The Palm Island Jumeirah, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate.
Quelle: The Emirates Network 2005

³⁴ Nikolaus Busse: Bahrain will das Bankenzentrum des Nahen Ostens werden, Frankfurter Allgemeine Zeitung 05.11.2004

3.3.3 Das europäische Modell

Das europäische Modell zeichnet sich aus durch Hafenbecken mit lang entwickelten Kaianlagen in Kombination mit dem Finger-System im kleinen Maßstab. Die Situation in Europa ist anders, da Hafen und Stadt schon immer eine klare Beziehung zueinander hatten. Typisch für dieses Modell ist auch die eingeschränkte Flexibilität, so daß bei veränderten Bedürfnissen der weitere Ausbau problematisch ist. Bei der Verfüllung von Hafenbecken für die Landgewinnung ist der Verlust des hafentypischen Ambientes möglich.



Foto 5: System der Hafenbecken des Hafens von Antwerpen, Niederlande
Quelle: google earth, 2007

Allen oben genannten Hafenformen sind die Nutzungsmöglichkeiten mit ihren jeweiligen Förderanlagen und Verteilernetzen gemein. Sie gliedern sich auf in Hafenbecken für Stückgüter (Containeranlagen etc.) sowie Hafenbecken für Massengüter (Silos, Tanklager). Hinzu kommen spezifische Hafenformen für Fischerei, Freizeit, Militär, Fährbetrieb und Schiffbau. Modernen Hafenformen weisen üblicherweise auch Hybride und Mischtypen auf.

3.4 Überlegungen zum städtebaulichen Kontext

Das grundsätzliche Herangehen ist geprägt von einer kleinräumlichen, städtischen Nutzungsstruktur. In Überwindung der klassischen, jahrzehntelang propagierten Nutzungstrennung sollen gleichzeitig die Wohnfunktion in den betreffenden Hafengebieten gestärkt - und ein breites Angebot für neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zusätzliche Attraktivitäten aus dem Einzelhandels-, Bildungs-, Kultur-, Unterhaltungs- und Tourismussektor sollen entstehen und, nicht nur im Entwicklungsgebiet verankert, sondern auch an die Kernstadt angebunden werden.

Die Waterfront soll, bei gleichzeitiger Wahrung hafentypischer Strukturen von Land- und Wasserflächen, ein Gebiet mit innerstädtischem Charakter werden. Die Umsetzung dieser Anforderungen stärkt einerseits die Vitalität eines Entwicklungsgebiets und widerspricht sich andererseits gleichzeitig in Teilfunktionen. Bei undifferenzierter Realisierung entstehen Spannungen, die zu einer Belastung der Marktfähigkeit und Akzeptanz führen können. Die Kunst der Planer besteht nun darin, die Nutzungen nach Art und Volumen so ausgewogen zu planen, daß sie sich in ihrer Wirkung fördern, gleichzeitig aber als nicht störend empfunden werden und dennoch für Investoren attraktiv bleiben. -

Die Voraussetzungen für eine urbane Nutzungsstruktur mit innerstädtischer Dichte sind u.a. die Bebauung im städtischen Zusammenhang, mit einer möglichen Verzahnung in die benachbarten Gebiete, sowie die abwechslungsreiche Folge öffentlicher Räume. Insbesondere den zahlreichen Uferkanten als Orten der Begegnung und Kommunikation mit stadtbildprägendem Charakter soll besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Eindruck einer Stadt aus einem Guss sollte zugunsten einer Gestaltungspluralität vermieden werden. Die entwickelten Konzepte sollten Planungsraum für die Schaffung städtischer Quartiere mit einer Mischung aus freifinanzierten und öffentlich geförderten Projekten anbieten. Im Wohnbau können beispielsweise durchaus Geschoßwohnungsbau, frei stehende Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser und Reihenhäuser im räumlichen Zusammenhang liegen. Diese Vorgabe bedeutet allerdings nicht, daß ein zehnstöckiges Wohnhaus zwangsläufig neben einer Villa im Landhausstil liegen muss.

Zusätzlich sind die folgenden Fragen in die Überlegungen bei der Entwicklung der Leitziele und des Strukturkonzeptes mit einzubeziehen:³⁵

- Welche aktuelle Bedeutung hat das Gebiet für die Gesamtstadt?
- Welche vitalen Funktionen erfüllt es derzeit noch in den Bereichen Dienstleistung, Versorgung, Verkehr, Wohnen?
- Welches Image hat das Hafengebiet bei der städtischen Bevölkerung?
- Gibt es Degradationserscheinungen?
- Welche Rolle spielt das Wohnen in den umliegenden Gebieten?
- Gibt es Spaltungstendenzen in einen absinkenden und einen prosperierenden Bereich im Stadtgebiet?
- Welche sozialen Merkmale weist die Wohnbevölkerung der umliegenden Gebiete auf?
- Welche Tendenzen gibt es hinsichtlich Bevölkerungsentwicklung und Migration?

Bei Büroneubauten verlangen beispielsweise Mieter des Informationstechnologiesektors einen hohen Sicherheitsstandard, um Daten und Geräte abzuschirmen. In den USA gehen die Anforderungen inzwischen soweit, daß der Einbau von schuss-sicheren Scheiben gefordert wird, doppelte Glasfaserverkabelung sollen die Online-Verbindungen sichern. Firmen, die ihren Kunden umfangreiche Dienstleistungen anbieten, z. B. die Betreuung ausgelagerter Datenverarbeitung, müssen rund um die Uhr in der Energieversorgung autark sein. Möglichkeiten der freien Flächeneinteilung sowie der kurzfristigen Verkleinerung bzw. Vergrößerung müssen gegeben sein. Darüber hinaus sind eine erstklassige, anspruchsvolle Architektur der Gebäudehülle sowie der Arbeitsbereiche und eine optimale Verkehrsanbindung unerlässlich.³⁶

Für das Angebot an Bürofläche am Markt sollten die Vermarktungsbemühungen nicht auf eine bestimmte Zielgruppe beschränkt bleiben. Wenn Objekte aufgrund ihrer Geschichte über eine eigene Identität und ein eigenes Image verfügen, können Unternehmen dieses Image auch hervorragend für ihre Eigendarstellung nutzen.

³⁵ Stegreifentwurf Rio de Janeiro. Städtebauliches Institut Universität Stuttgart - Prof. Ribbeck. Stuttgart, 1995

³⁶ Ehm, Bertrand, Jones Lang Lasalle: IT-Unternehmen suchen Spezialimmobilien. Die Welt 09.09.2000, Hamburg, 2000

Gebäudegrößen von 10.000 bis 20.000 m² Nutzfläche sind für viele Interessenten überschaubar. Die Investoren unterstreichen die Individualität noch, indem sie ihren Projekten eigene Namen geben. Die Adressen setzen sich dann nicht nur aus Straßennamen und Hausnummern zusammen, sondern definieren sich durch einen Objektnamen. Die ehemalige Industriekultur wird damit greifbar. Eine eventuelle Lagegunst des Gebietes, nämlich der Anschluss innerhalb eines fußgängerfreundlichen Radius' von 400 bis 800 m Entfernung zu Knotenpunkten der Infrastruktur oder zu innerstädtischen Zonen steigert noch zusätzlich die Attraktivität.

Zunächst sollten vorhandene Nutzungen noch belassen werden, um Referenzobjekte zu positionieren. Nutzungsmischung bedeutet dabei nicht nur ein Nebeneinander von Gebäuden, sondern auch innerhalb eines Gebäudes sollten unterschiedliche Nutzungen angestrebt werden. Die landläufig beliebteste Variante stellt hierbei die Kombination Kunst und Kommerz dar. Vielfalt sollte auch durch die Ansiedelung verschiedener Akteursgruppen entstehen, indem nicht nur Büros, sondern auch Wohnungen, soziale Einrichtungen und Kulturzentren angesiedelt werden. Flächen zum Flanieren und Entspannen für die Büronutzer und Anwohner, Raum für kulturelle Nutzungen, freizeitorientierter Schiffsbetrieb mit Sportbooten und Fähren und zusätzliche in die Wohnbereiche integrierte Wasserflächen ergänzen das Angebot.³⁷

Denkbar wären ein Altstadtpark mit den in das Bodenpflaster eingelegten Umrissen der alten industriellen Gebäude sowie der Erhalt einzelner Schuppen und Hafenkranen. In den Grünflächen könnten die Reste abgerissener Objekte als Skulpturen erhalten bleiben und in die Bepflanzung integriert werden. Es gibt dabei keine Universallösungen, die exakt übertragbar sind. Jede Stadt muß ihren eigenen Weg gehen und die Potentiale sehen, die in ihren Hafengebieten stecken. Natürlich gibt es Vorbilder und erfolgversprechende Entwicklungen in aller Welt. Aber die handelnden Akteure sind in allen Städten andere und auch die politischen Rahmenbedingungen sind sehr unterschiedlich.

³⁷ Leue, Christian: Amphibische Stadtentwicklung. Leue Verlag. Berlin, 2001

3.5 Exkurs Kopenhagen

Das vielleicht größte städtebauliche Leitprojekt Europas befindet sich in der dänischen Hauptstadt Kopenhagen. Der neue Stadtteil ist beispielhaft für Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Im Unterschied zu den bisher betrachteten Projekten handelt es sich hier nicht um die Umwidmung eines aufgelassenen Hafenareals, sondern um die Entwicklung einer Militärbrache auf der Grünen Wiese. Obwohl nicht direkt am Wasser gelegen, wird dieses Projekt die Position der „Wasserstadt Kopenhagen“ im Wettbewerb mit den nordeuropäischen und skandinavischen Großstädten stärken. Es dient ebenso als Beispiel für eine gelungene Nutzungsmischung und Projektkonzeption.



Schaubild 6: Entwicklungsgebiet København-Ørestad
Quelle: ODC, 2000/Google Earth 2006

Mit der Einigung zwischen Kopenhagen und Malmö zum Bau der Øresund-Brücke entstand ein internationaler Korridor, auf welchen städtebaulich reagiert werden mußte. Auf dänischer Seite geschah dies durch den Ørestad-Act vom 24.06.1992. Ein ehemals militärisch genutztes, 310 ha großes, langgestrecktes Gebiet zwischen Innenstadt und Flughafen im Stadtteil Ørestad gelegen, soll bis zum Jahr

2020 zu einem neuen Stadtteil entwickelt werden. Das Øresundgesetz wurde von demselben Komitee erarbeitet, das ursprünglich das Kopenhagener Nahverkehrssystem modernisieren sollte. Das Komitee schlug eine Schnellbahn vor, die den Flughafen Kastrup mit dem Stadtzentrum verbinden sollte. Die Kosten dafür sollen durch die Ausweisung und den Verkauf eines 500 m breiten und 5 km langen Streifens Bauland auf der Polderinsel Amager gedeckt werden. Diese Entwicklungsmaßnahme übersteigt in ihrem Volumen alles, was Planer und Öffentlichkeit bisher in der Kopenhagener Stadtentwicklung zu bewältigen hatten. Im März 1993 wurde dazu die Ørestad Development Corporation (ODC) gegründet. An ihr halten der dänische Staat 45 % und die Stadt Kopenhagen 55 % Anteile.³⁸

Im Jahre 1994 erfolgte die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs, welcher die Masterplanung für das Entwicklungsgebiet hervorbringen sollte. Der Vorsitzende der Entwicklungsgesellschaft schrieb in der Präambel: "Die neue Stadt wird eine moderne Entsprechung zum alten Stadtzentrum von Kopenhagen werden. Ørestad wird ein städtisches Gepräge von hohem künstlerischem und landschaftlichem Reiz haben, das in der Gegenwart den Nährboden für neue Ideen bereithält und in der Zukunft Zeugnis ablegen wird von den Vorstellungen, die Planung und Architektur im ausgehenden 20. Jahrhundert prägten." Unter den vier ersten Preisträgern wurden die Finnen Aaro Arto, Teemu Palo, Yrjo Rossi, Hannu Titta und Matti Kaijansinkko mit der Ausarbeitung des Masterplanes beauftragt. Die Entwicklungsmaßnahme ist auf insgesamt 35 Jahre angelegt. Als infrastrukturelle Vorleistung durchschneidet nun die Metrolinie wie eine Lebensader das Gebiet und verbindet die einzelnen Abschnitte von Ørestad miteinander. Auf der östlichen Längsseite schließt sich vorhandene Bebauung an, auf der westlichen liegt ein großer Grünzug. Ferner durchzieht ein Bachlauf das Gebiet und versorgt einen naturnahen See sowie Wasserflächen, die im Rahmen der Gestaltung des öffentlichen Raumes neu entstehen. Zur Abrundung des Grünflächenangebots wurde in der Nähe ein 18-Loch-Golfplatz angelegt. Der Masterplan sieht folgende Nutzungsverteilung der Flächen in der Ørestad vor:³⁹

- 60 % kommerzielle Nutzung
- 20 % Wohnen
- 20 % andere Einrichtungen für Kultur, Dienstleistung und Freizeit.

³⁸ Kvorning, Jens: Ørestad - Kopenhagens Finger ins Grüne. Topos Nr. 17, 1996

³⁹ The Ørestad Development Corporation: Ørestad-Expanding Copenhagen City. Richard Larsen Grafisk. Kopenhagen, 2001

Nach Angaben der Ørestad Development Corporation soll in dem neuen Stadtteil Wohnraum für 20.000 bis 25.000 Menschen geschaffen werden. Darüber hinaus sollen Arbeitsplätze für 60.000 Erwerbstätige angesiedelt werden und noch rund 20.000 Studenten dazukommen, die in innenstadtnaher Lage die im Jahre 2002 fertiggestellte Universität bevölkern sollen. Neben der neu erbauten Universität wurden und werden als weitere Großprojekte ein Gebäude für den dänischen Rundfunk und ein Technologiepark/Research-Park mit Gründerzentrum errichtet.



Foto 6: Ørestad Syd, Luftbild des Entwicklungsgebiets mit Blick nach Norden
Quelle: Ørestadsselskabet Billedarkiv, Luftfoto 2005

Ein Krankenhaus ist bereits fertiggestellt. Diese öffentlichen Investitionen lockten, nach anfänglicher Skepsis und schleppender Vermarktung, vermehrt private Investoren an. Ein weiterer Bestandteil von Ørestad ist das Bella-Center, welches mit einem Fassungsvermögen von 10.000 Personen das größte Kongresszentrum Skandinaviens darstellt. Im Zusammenhang mit dem Bella-Center wird als weiterer Bestandteil und als Landmarke ein rund 50 Meter hoher Hotelurm errichtet.

Erst mit dem Bau eines riesigen Geschäfts- und Unterhaltungszentrums, eines der größten Einkaufszentren in Europa, das Field's Shopping & Leisure Centre mit

146.000 m² Nutzfläche, kam die Entwicklung von Ørestad richtig in Schwung. Es wurde im Jahre 2003 eingeweiht. Zum Gesamtkomplex gehören ein weiteres Hotel, ein Kino sowie 4.000 Parkplätze. Der stadtplanerische Erfolg ist um so bemerkenswerter, da der Bau dieser Anlage im Masterplan ursprünglich nicht vorgesehen war. Wesentliche Merkmale des neuen Stadtteils sind umfangreiche Grünflächen sowie die hervorragende Verkehrsanbindung. Das Gebiet verfügt über mehrere Autobahnanbindungen, bis zum Flughafen sind es nur wenige Minuten. Mit der Metro ist das Nachbarland Schweden über die neue, im Jahre 2000 eingeweihte, Øresundbrücke in 20 Minuten erreichbar und die Innenstadt Kopenhagens ist nur 7 Minuten entfernt.⁴⁰

An diesem Beispiel wird deutlich, daß ein massives Engagement der Kommune im Bereich der Infrastruktur die wesentliche Grundlage und damit den Schlüssel für den Erfolg eines Entwicklungsgebietes darstellt. Die überaus gründliche Durchplanung und Umsetzung durch die dänischen Stadtplaner verkörpert Weitsicht und hervorragendes dänisches Design, fordert aber damit gleichzeitig folgende Kritik heraus:

"Wir standen in einer Stadt, die perfekt und fertig ist. Bis auf Häuser, bis auf Menschen. Was wir in Kopenhagen vermißt haben, waren Orte der Imagination, wo sich etwas undeutlich anbietet, um weitergedacht zu werden. "Alles war so fertig, so auf natürliche Weise gehalten", wie Wilhelm Hausenstein im Jahr 1928 treffend schreibt, "so unangreifbar beruhigend und erholsam für die Augen und so lähmend für die Vorstellungskraft."⁴¹ Düttmann ergänzte im Jahr 2001: "Ørestad ist eine virtuelle Stadt, auch wenn wir den Kies der Wege unter den Sohlen spüren."⁴²

⁴⁰ The Ørestad Development Corporation: Annual Report 2002. BB Serigrafi & Offset A/S. Kopenhagen, 2003

⁴¹ Hausenstein, Wilhelm: Kunstgeschichte für Jedermann. Deutsche Buch Gemeinschaft GmbH. Berlin, 1928

⁴² Rumpel, Friedrun; Schulz, Britta: Die Øresund Region Exkursionsdokumentation Juni 2004. TU Hamburg Harburg, 2004

3.6 Exkurs Amsterdam

Nach Paris und Berlin hat nun auch Amsterdam seine "Grands-Projets". Amsterdam folgt dabei der weltweiten Entwicklung und erschließt brachgefallene Hafен- und Industrieflächen für den anspruchsvollen Wohnbau. Die Entwicklung im Amsterdamer Hafen verdient aber wegen der Abfolge unterschiedlicher städtebaulicher Ansätze im Zusammenhang mit Waterfrontprojekten besondere Aufmerksamkeit.

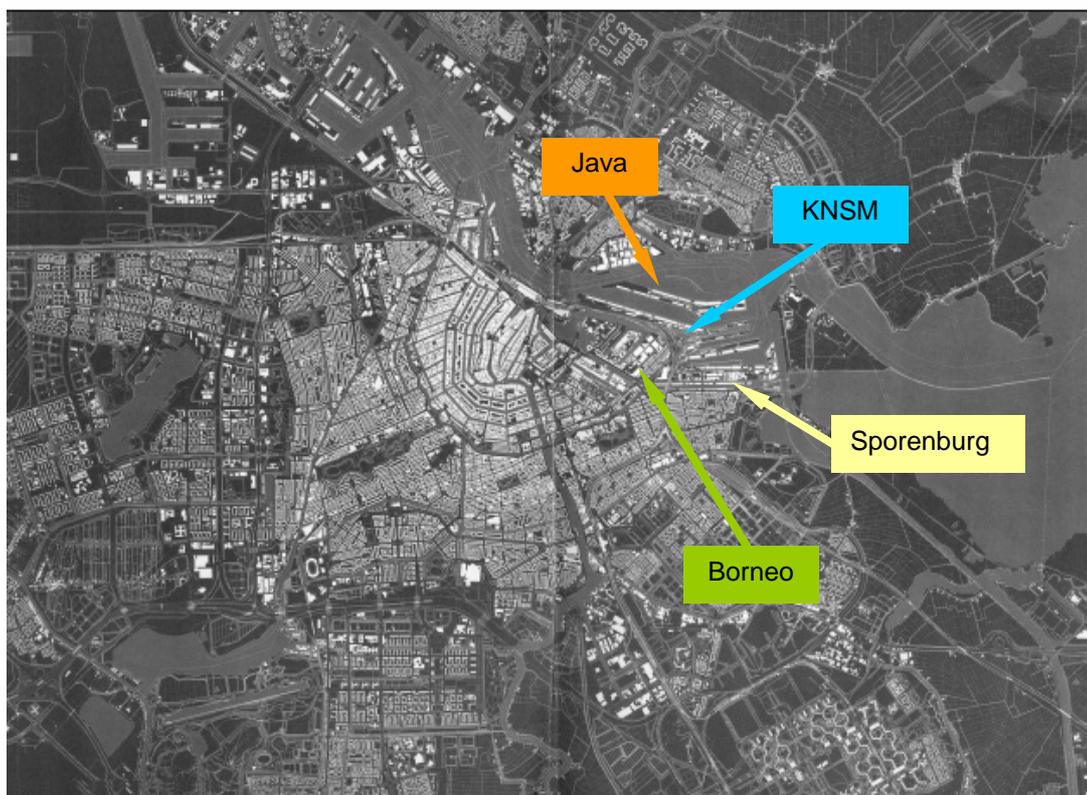


Foto 7: Luftbild der Innenstadt Amsterdams mit den Entwicklungsgebieten
Quelle: Baumeister, 2000, eigene Eintragungen

3.6.1 Java-eiland und das Übergangsgebiet

Die Java-Insel ist ein ehemaliges Industrie- und Gewerbegebiet im Oostelijk Havengebied. In den Jahren 1995 bis 1998 wurden hier insgesamt 1.357 Wohneinheiten und rund 5.000 m² Gewerbeflächen geschaffen. Die städtebauliche Planung wurde von der Stadt Amsterdam in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Sjoerd Soesters durchgeführt. Die Insel wird von vier diagonal verlaufenden Kanälen ge-

kreuzt, an denen sich traditionell ausgelegte Wohnhäuser in Reihenbauweise erstrecken. Entlang den äußeren Kais befinden sich durchgehende Zeilenbauten, die auf der Südseite bis zu sechs Stockwerke und auf der Nordseite bis neun Stockwerke hoch sind. Die Reihenhäuser im Inneren und die Zeilenbauten an den Außenkanten bilden die Grenzen von verkehrsberuhigten Innenhöfen und umschließen den dadurch gebildeten öffentlichen Raum. Durch diese ruhigen Innenhöfe führt lediglich ein Radweg. Der motorisierte Verkehr wird entlang den Kais geführt. Der östliche Zugang zu dem Gebiet wird durch ein punktförmiges Hochhaus des belgischen Architekten Jo Crepain gebildet. Die Spitze von Java-eiland ist einer besonders markanten, städtischen Funktion vorbehalten. Eine endgültige Planung hierfür liegt allerdings noch nicht vor.



Foto 8: Wohnbebauung auf Java-eiland
Quelle: Peter Hall, London 2005

Sowohl Java-eiland, als auch KNSM-eiland weisen individuelle und ortsspezifische Planungsansätze auf. Das Übergangsgebiet ist dafür gedacht, beide Konzepte miteinander zu verbinden. Das Stadtplanungskonzept wurde auch in diesem Fall von der Stadt Amsterdam, dieses Mal in Zusammenarbeit mit den Architekten Diener & Diener, ab dem Jahre 1997 realisiert. In diesem Gebiet wurden keine

neuen Bauten errichtet. Das Langhaus auf der Wasserseite und das Hofhaus auf der Seite des Mien Ruysplantsoen wurden erhalten. Das Thema der baumbestandenen Avenuen des KNSM-eiland wurde bis in den Park auf Java-eiland weitergeführt.

Die Hauptzufahrt auf Java-eiland erfolgt über den Verbindungsdam. Eine zweite, feste Verbindung zwischen den Ufern wurde Ende 1999 eröffnet. Zusätzlich pendelt während der rush-hour eine Fähre zwischen Java-eiland, Amsterdam Noord und dem Hauptbahnhof hin und her. Der mögliche Bau einer Fußgängerbrücke zwischen der Spitze von Java-eiland und Amsterdam Noord wird derzeit noch untersucht.⁴³

3.6.2 KNSM-eiland

KNSM-eiland ist eine der Halbinseln im Oostelijk Havengebied. Bis zum Jahre 1977 war dort die Heimatbasis der Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (Königlich Niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft). Die Halbinsel ist mit dem Festland über den Verbindungsdam verbunden und liegt nach Westen gegenüber dem Java-eiland. Auf der KNSM-Insel wurden zwischen den Jahren 1990 und 1996 1.257 Wohneinheiten für insgesamt 2.500 Bewohner errichtet. Die Haupteinfahrt der Insel erfolgt durch den mittig gelegenen KNSM-laan. Zwischen diesem Boulevard und der südlichen Kaimauer erstrecken sich zwei große Baublöcke. Am östlichen Kopf der Insel bildet ein großes Rundgebäude den Abschluß. Den Eingang der Insel auf der Nordwestseite markiert ein Hochhaus des Architekten Wiel Arets, östlich weiterführend schließen sich drei niedrigere Zeilenbauten an. Neben den neuen Gebäuden wurden charakteristische Altbauten aus der Zeit der Vornutzung saniert und erhalten. Eines davon, das Loods 6, beherbergt zwischenzeitlich das Open Havenmuseum. Das Layout und die Möblierung des öffentlichen Raumes reflektieren in besonderer Weise die Geschichte der Insel als Hafen. Die Kaiflächen sind beispielsweise mit großflächigen Stelcon-Platten belegt und die Absperrbaken der Parkflächen sind der Form von Schiffspollern nachempfunden.

⁴³ Entwicklungsgesellschaft dRO-Amsterdam: Presseveröffentlichung 24.01.2001. Amsterdam, 2001

3.6.3 Rietlanden

Die Rietlanden bilden das Zentrum des Oostelijk Havengebied. Zwischen den Jahren 1997 und 2000 wurden dort 892 Wohneinheiten und 34.000 m² Gewerbeflächen ausgewiesen. Die Rietlanden sind ein wichtiges Verbindungsglied nicht nur für den Individualverkehr, sondern auch für den öffentlichen Nahverkehr. Die Tramlinien und die Straßen nach Java-eiland, KNSM-eiland und nach Borneo und Sporenburg kreuzen sich in der Mitte der Rietlanden. Hier befindet sich auch die Einfahrt zum Piet-Hein-Tunnel, welcher mit dem Frederiksplein das Tor zum Stadtzentrum bildet, im weiteren Verlauf in die Ringstraße Weteringcircuit mündet und in Zukunft auch IJburg mit anbinden wird.



Foto 9: Zentraler Verschiebebahnhof Amsterdams, Rietlanden im Jahr 1976
Quelle: P. H. Louw, Amsterdam, Wikipedia 2006

Die gesamte Infrastruktur dieses Verkehrsknotens ist in eine parkartige Anlage eingebettet. Die Gebäude am Rande dieses Gebietes, es handelt sich hierbei hauptsächlich um Wohnungen, haben die Hauptentwurfsthemen der benachbarten Gebiete wieder aufgenommen. Östlich erkennt man die niedrig gehaltene dichte Bebauung von Borneo und Sporenburg wieder, weiter südlich stellt sich die Bebauung wie in Entrepot-West punktförmig und höher mit fünf Regelgeschossen

und zwei Staffelgeschossen dar. Das Endstück dieser Reihe bildet das De Balk Building, welches linear von 4 bis auf 11 Stockwerke nach oben ansteigt. Auf der Oosteliijke Handelskade wurden die bestehenden Gebäude vorwiegend saniert und direkt dahinter wurden 4 Wohn- und Bürotürme errichtet. Einer dieser Türme weist immerhin 20 Stockwerke auf und markiert gleichzeitig den Beginn des Verbindingsdam.



Foto 10: Amsterdam-Rietlanden im Jahr 2003
Quelle: Scyscraper City, 2006

Die Rietlanden sind gleichsam das Herzstück im Oosteliijk Havengebiet. Angesichts der guten Verkehrsanbindung eignen sie sich hervorragend für eine Vielzahl zentraler öffentlicher Funktionen. Nahe am Verbindingsdam wurde ein ehemaliger Hafenspeicher zum Einkaufszentrum umgebaut. Die stählerne Tragkonstruktion wurde mit einem transparenten Erdgeschoß umbaut. Es ist zu erwarten, daß sich auch weiterhin das nahe liegende Wasser, zusammen mit dem Einkaufszentrum, zu einem belebten und vitalen Ort entwickeln wird. Zusätzlich entstanden hier Liegeplätze in einer Marina für die Freizeitschiffahrt und Ankerplätze für schwimmende Cafés und Restaurants. Um den angrenzenden Platz gruppieren sich ein Kinderhort, Sporteinrichtungen und eine Tanzschule.

3.6.4 Borneo und Sporenburg

Borneo und Sporenburg sind ebenfalls Halbinseln im Oostelijk Havengebied. Der Name Borneo rührt aus den früheren Schiffsverbindungen und Handelsbeziehungen zu Holländisch-Indien. Sporenburg war der Sitz des Instandsetzungswerkes der Holländischen Staatsbahnen.



Foto 11: Entwicklungsgebiet Amsterdam mit den Halbinseln KNSM-Eiland, Borneo und Sporenburg
Quelle: Stadtplanungsamt Rotterdam, 2000

Nördlich und südlich der Halbinseln befinden sich große Hafenbecken und trennen somit Borneo und Sporenburg vom restlichen Oostelijk Havengebied. Trotzdem wurden sie gemeinsam mit dem übrigen Gebiet entwickelt. Über den Rietlanden sind die Inseln an die Stadt angebunden. Das schmale Spoorwegbassin zwischen Borneo und Sporenburg wurde gewissermaßen als verbindender Platz in die Planungen mit einbezogen. Die Erdgeschoßebene wurde um ein Geschöß angehoben, um von allen Straßen einen Blick auf das Wasser zu erhalten. Im Übrigen dominiert eine kleinmaßstäbliche Bebauung das Gebiet. 1.500 Häuser in Reihenaufbauweise mit maximal drei Stockwerken, eigenem Zugang und eigenem Innenhof oder Gartenanteil sind hier seit 1996 entstanden. Zusätzlich sind sowohl auf Borneo, als auch auf Sporenburg, drei Wohnblöcke in Geschößwohnungs-

bauweise mit rund 600 Wohnungen errichtet worden. Diese Blöcke stehen entlang wichtiger Sichtachsen, wie der Zufahrt zum Piet-Hein-Tunnel, der Achse des Verbindungsdam oder der Oranjesluizen.⁴⁴

Aufgrund der interessanten Planungsansätze soll auf das Sanierungsgebiet Borneo und Sporenburg im Folgenden näher eingegangen werden.

Borneo Sporenburg ist die dritte Entwicklungsstufe des östlichen Amsterdamer Hafengebietes und ein typisches Ergebnis zeitgenössischer niederländischer Stadtplanung. Der planerische Ehrgeiz der Amsterdamer Stadtverwaltung zielte zunächst auf einen städtisch verdichteten Wohnungsbau mit 100 Wohnungen pro Hektar. Aufgrund der Marktbedingungen Anfang der 90er Jahre war die Stadt gezwungen, die Übermacht solcher Planungsvorschläge zu akzeptieren, die für eine flache Bebauung plädierten. Stadtplaner befürchteten ein Überangebot an Appartements und befürworteten einen Plan mit suburbaner Typologie, bei dem jedes Haus von der Straße her zugänglich sein sollte. Die Stadt änderte daraufhin zwar das städtische Konzept, doch hielt sie an der geforderten Dichte fest. Die 100 Häuser pro Hektar als Vorgabe waren eine fixe Größe. Damit präsentiert sich die Bebauung nicht suburban, sondern als Stadterweiterung mit entsprechender Dichte.

Das Paradoxon suburbaner Häuser in einem urbanen Kontext führte unausweichlich zur Entwicklung einer neuen Gebäudetypologie. Also wurde ein Planungs-wettbewerb ausgeschrieben, aus dem das holländische Büro West 8 siegreich hervorging. Bewußt wurde an der Form der Kaianlagen festgehalten, um den Hafen-charakter zu erhalten und weil dadurch auch die städtebauliche Großform vorgegeben war.

Im Unterschied zu anderen Wettbewerbsbeiträgen hielt sich West 8 eng an die Vorgabe der flachverdichteten Bebauung. Die Nähe zum Wasser bedingte einen einzigartigen Plan: West 8 ließ sich von den Dörfern des früheren Zuiderzee mit seinen intimen, zum Wasser hin gebauten Häusern inspirieren. Die geduckten Strukturen sind verwirklicht in klar umrissenen Baublöcken, die in individuelle

⁴⁴ Englert, Klaus: Metropolis ist machbar. Neues Bauen in Amsterdam. Frankfurter Allgemeine Zeitung 04.07.2001

Parzellen unterteilt sind. Durch den Wechsel von bebautem und unbebautem Raum entsteht ein rhythmisches Wechselspiel. Im größeren Maßstab kehrt dieses Thema mit der Gegenüberstellung von dicht bebauten Quartieren mit dem offenen Wasser wieder. Mit anderen Worten: eine Gegenüberstellung von Intimität und Öffnung des Raumes. Als Prototypen entstanden auf dichter Parzellierung so genannte Patiohäuser, mit drei Geschossen und vorwiegend nach innen gerichteter Orientierung. Konzipiert waren die Gebäude nach dem Vorbild des Hauses in Suzaku des Architekten Tadao Ando.⁴⁵ Die lamellenartige Bebauung weist einen überbauten Streifen von vier Metern und zudem vier Meter Abstand zum Nachbarn auf. Dieser Prototyp wurde jedoch aus städtebaulichen, wie auch aus Kostengründen nur wenige Male gebaut. Ausschlaggebend waren die Bedenken der Projektentwickler hinsichtlich Baukosten und die Argumentation der Stadtplaner, daß durch diese Bauform keine städtischen Räume definiert würden. Überall könne der Wind durchpfeifen, war einer der Kritikpunkte.⁴⁶



Foto 12: Borneo – Wohnbebauung mit Gestaltung öffentlicher Raum
Quelle: Archinform 2006

Die Malerei von Pieter de Hoogh oder Vermeer im 17. Jahrhundert zeigt eine sublime, indirekte Kontinuität von Innen- und Außenräumen. Diesen Gedanken

⁴⁵ Van Gool, Rob; Geuze, Adriaan: Wohnen auf Borneo Sporenburg. Baumeister, Januar 2001: München, 2001

⁴⁶ Van Gool, Rob; Geuze, Adriaan: Wohnen auf Borneo Sporenburg. Baumeister, Januar 2001: München, 2001

aufnehmend entstand eine Lösung, bei der 30 bis 50 % der Parzellen aus einem Leerfeld bestanden. Das Gitter der niedrigen Bebauung wird an drei Stellen von skulpturalen Blöcken durchbrochen. Diese Blöcke stehen in scharfem Kontrast zum low-rise und öffnen das Schema gegenüber wichtigen Landmarken der Hafenlandschaft. Da die anderen ehemaligen Molen des östlichen Hafenviertels traditionelle urbane Blöcke bilden, konstituieren die drei high-rise von Borneo-Sporenburg Verbindungspunkte zu den benachbarten Halbinseln KNSM-Eiland und Java-Eiland.



Foto 13: Innere Erschließung auf Java-eiland
Quelle: Peter Hall, London 2005

Besonders bemerkenswert an dem Plan von West 8 ist das 3,5 m hohe Sockelgeschoss. Die größere Höhe verbessert nicht nur die Belichtung und damit die Nutzungsqualität, sondern auch die städtische Atmosphäre. Insofern ist dadurch langfristig die Möglichkeit gegeben, die Funktionen urban zu durchmischen und im Erdgeschoß auch Geschäfte, Studios, Büros und Cafés unterzubringen. Das von West 8 entwickelte Parzellierungsschema erwies sich als robust. Die stete Wiederholung von niedrigen Gebäudestrukturen läßt den Eindruck eines Häusermeers entstehen. Die Wohnungen sind in Blöcken mit verschiedener Tiefe

eingeschrieben, bei denen die einzelnen Parzellen Breiten von 4,2 bis 6 m, Tiefen von 15 bis 19 m und Bauhöhen von 10,65 bis 11,25 m aufweisen.⁴⁷

Bei einer Festlegung von 100 Wohneinheiten pro Hektar entsteht eine drei Mal höhere Ausnutzung, als bei der Bebauung mit konventionellen Reihenhäusern. Anstatt diesen gewonnenen Raum der öffentlichen Nutzung zugänglich zu machen, wurde er den einzelnen Häusern zugeschlagen, um den 30 bis 50%-igen Freiraumanteil innerhalb der Parzellen zu erreichen. Dies wurde unter anderem möglich, da das allgegenwärtige Wasser als landschaftliche Qualität betrachtet wurde und die Farbe blau an die Stelle von grün trat. Dank dieser Konzeption konnten die Straßen auf ein 12-Meter-Profil, mit Einbahnstraßenverkehr und Gehwegen auf beiden Seiten, reduziert werden. Um diese gewünschte Einfachheit zu erreichen, wurde der überwiegende Teil der Parkplätze innerhalb der Blöcke untergebracht, wobei in der Regel ein Parkplatz pro Haus vorgesehen wurde. Das traditionelle Bild einer Häuserfront mit Vorgärten wurde aufgegeben, die neuen Gebäude wurden aneinander gebaut, wobei der Lichteinfall über die Patios gewährleistet wurde.



Foto 14: Beispiel für die Wohnbebauung mit Reihenhäusern auf Borneo
Quelle: Ivar Haagedoorn, Amsterdam 2000

⁴⁷ Kraus, Christian, L., Prof. Dr.: Waterscapes: Amsterdam – Borneo/Sporenburg. Lehrstuhl für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung, RWTH Aachen, 2005

Für das Parken wurden folgende Optionen entwickelt:

- der einzelne Parkplatz
- die innerhalb der Blocks parallel geführte Straße
- die zur Hälfte abgesenkte Straße.

Nachdem die Planungen eine technische und wirtschaftliche Reife erreicht hatten, begannen die architektonischen Arbeiten, an denen über hundert Planer beteiligt waren. Jeder schuf für Borneo Sporenburg einen Prototypen des Patio-Hauses, der folgenden Maßgaben entsprach: ein Haus mit Parkplatz und 30 bis 50 % Freiraum auf der Parzelle. Aus dem Brainstorming gingen schließlich 5 Grundtypen mit einer weiten Palette von Grundrißvarianten hervor. Die konzipierten Häuser wiesen Fassaden auf, die sich zur Straße und zum Kai hin nur minimal öffneten. Die meisten der zum Patio gerichteten Fassaden bestanden aus Glas, der Hauszugang erfolgte über den Patio.

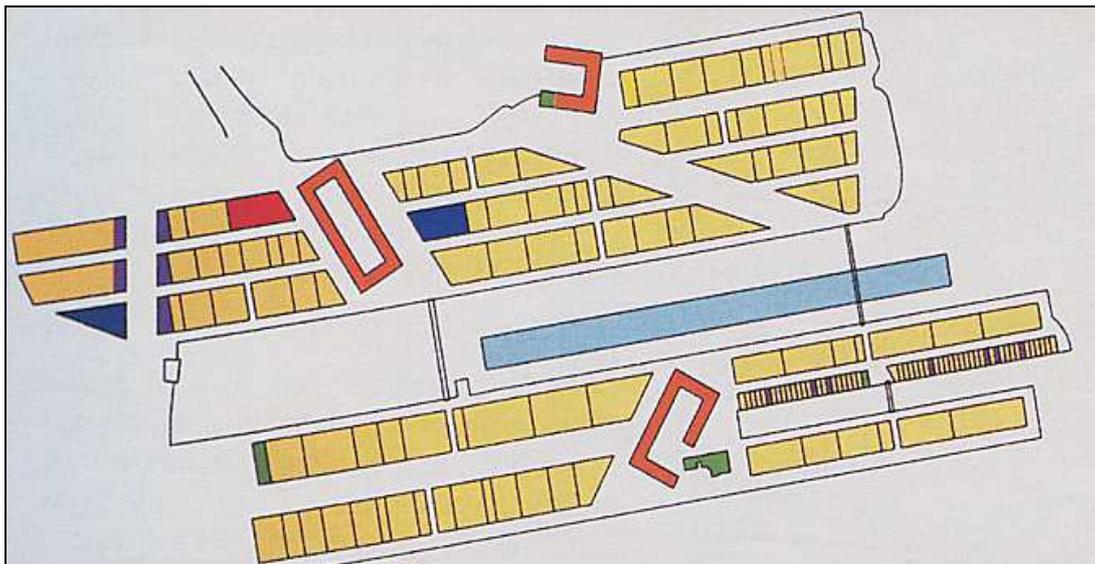


Schaubild 7: Masterplan der Bebauung von Borneo und Sporenburg, Amsterdam
Quelle: Architekturbüro West 8, Amsterdam 1994

Zur Kennzeichnung der Lage der öffentlichen Wege wurden Stadthäuser entwickelt. Diese durchbrachen die Reihenstruktur an den Blockenden. Die ursprünglich von Koen van Elsen, EEA und Steven Holl entworfenen drei skulpturalen Hochbauten waren an Originalität und urbanem Spektakel kaum zu übertreffen. Die Gemeinsamkeit mit den Wohnbauten bestand darin, daß sie sich ebenfalls um einen Innenhof entwickelten. Doch der hektische Entwurf stieß an die

Grenzen der Machbarkeit, so daß schließlich Kees Christianse, anstelle von EEA und Steven Holl, die Realisierung der „Sphinx“ und des „Fountainhead“ übernahm.

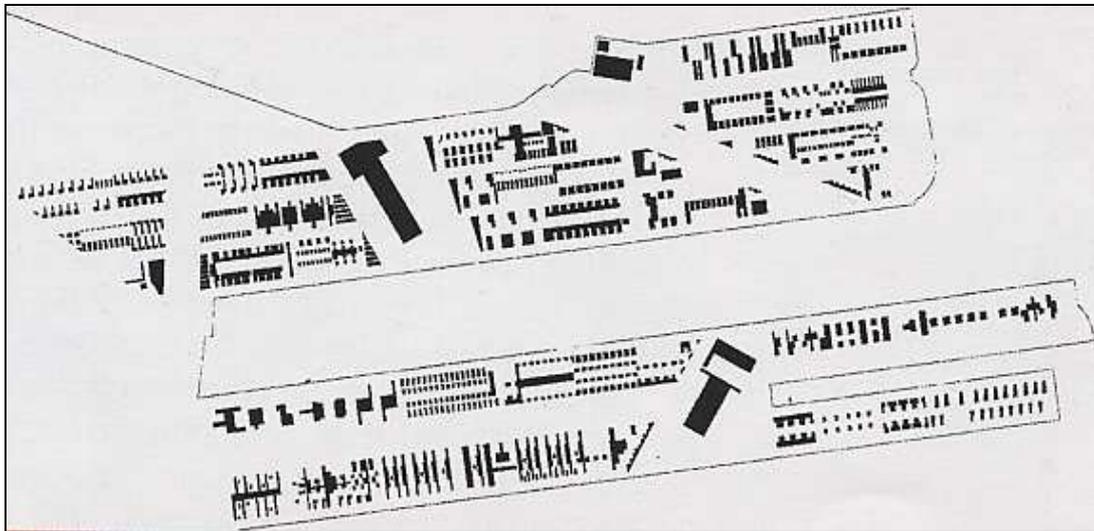


Schaubild 8: Bebauungsstruktur Borneo und Sporenburg, Amsterdam
Quelle: Architekturbüro West 8, Amsterdam, 1994

Der Masterplan forderte für jede Wohnung einen 30 bis 50 %igen Freiraumanteil auf dem Grundstück. Die Architekten mußten Bautypologien entwickeln, in denen ein kleiner Patio für Tageslicht sorgte und als persönlicher Außenraum diente. Diese Maßgabe führte zu einer Reihe neuer Gebäudetypen, die Borneo und Sporenburg die Struktur einer hochverdichteten und niedrig bebauten Siedlung gaben. Die 2.300 Patios stehen für individuellen Ausdruck und Privatsphäre. Ein Großteil der Patios verfügt über eine direkte Verbindung zur Straße und zu den Kais. In der rauen Hafenlandschaft bildet sich so eine unerwartet introvertierte Welt.⁴⁸

⁴⁸ Geuze, Adriaan: Borneo -Sporenburg. Der Architekt Nr. 8, 2002

3.6.5 Ijburg

Ijburg, an der Wasserfläche des Ijmeer im Osten von Amsterdam gelegen, soll in den nächsten Jahren als neuer Stadtteil mit 18.000 Wohneinheiten für insgesamt 45.000 Bewohner entstehen. Ijburg umfaßt rund 450 Hektar und soll über einen Zeitraum von 1997 bis 2015 entwickelt werden. Die Entwicklung soll vorwiegend den Ansprüchen von Familien entgegenkommen und hauptsächlich mit zweigeschossigen Einfamilienhäusern als Doppelhäuser und Reihenhäuser bebaut werden. Wegen seiner innenstadtnahen Lage wird das Gebiet vorwiegend durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Aus diesem Grund und wegen seiner relativ hohen Baudichte wird Ijburg als Stadtteil geplant, in dem nicht der Individualverkehr dominiert. Die wichtigste Grundlage der Entwürfe ist die Orientierung zum Ijmeer hin sowie die Aufnahme von Sichtbeziehungen zu verschiedenen wichtigen Punkten in und um Ijburg.⁴⁹

In der Ijburgbaai werden sechs Inseln entwickelt, die zusammen mit Zeeburger-eiland Ijburg bilden. Fünf davon werden gefaßt und durch Aufschüttungen flächig bebaubar gemacht (Steigereiland, Haveneiland, zwei brachliegende Reetinseln, Buiteneiland). Eine Insel ist mit mehreren Poldern durchzogen, um Wohnformen unmittelbar an den Kanälen zu verwirklichen (Strandeiland). Das Erscheinungsbild der Inseln variiert stark. Es reicht von nahezu vollständiger Bebauung mit harten Uferkanten, bis zu Bauformen mit starker Durchgrünung und auslaufenden Uferlinien. Die Entwicklung wird abschnittsweise vorgenommen.

Insgesamt sind zwei Hauptverbindungen mit dem Festland vorgesehen. Eine Ost-West-Verbindung verläuft über die Inseln Steigereiland und Haveneiland zum Stadtzentrum hin. Eine Nord-Süd-Verbindung verläuft von Strandseiland und Haveneiland nach Diemen und Amsterdam Zuidoost. Am Kreuzungspunkt dieser zwei Achsen entsteht das Zentrum von Ijburg. Neben Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen werden an dessen Rändern Erholungsmöglichkeiten, Strände, Parks und eine Marina ausgewiesen.⁵⁰

⁴⁹ Englert, Klaus: Metropolis ist machbar -Neues Bauen in Amsterdam. Frankfurter Allgemeine Zeitung 04.07.2001

⁵⁰ Entwicklungsgesellschaft dRO Amsterdam: Pressemitteilung 24.01.2002. Amsterdam, 2002

Jenseits des Zeeburgertunnels wird an der Mündung ins IJsselmeer eine künstliche Insel aufgeschüttet. Hier entsteht IJburg, eine trapezförmige Insel mit 18.000 Wohneinheiten im typisch holländischen Ambiente von Kanälen und Hausbooten. Das Großprojekt ist Teil einer umfangreichen Restrukturierung Amsterdams. Neben IJburg und der Besiedelung Borneo-Sporenburgs wurde zusätzlich das Projekt Zuidelijke IJ-over gestartet. Hier soll bis zum Jahr 2010 die gesamte Uferfront vom westlichen Holzhafen, vorbei am historischen Bahnhof, bis zum östlichen KNSM-Kai auf eine Länge von 6 Kilometern grundlegend verändert werden.

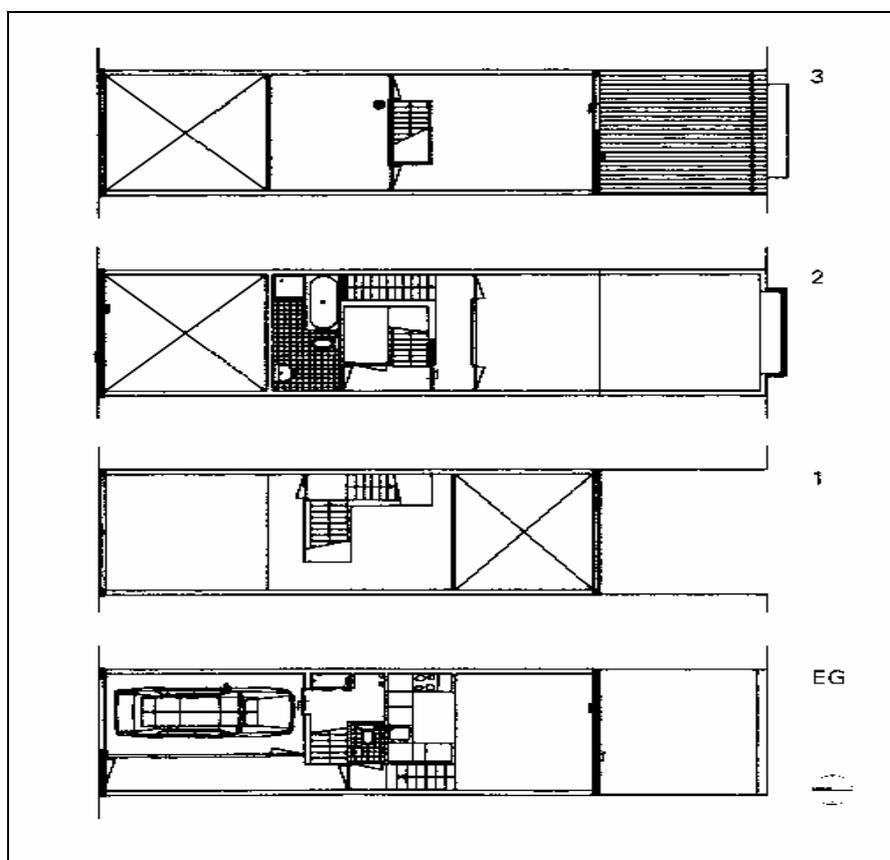


Schaubild 9: Beispiel für den „Terrace“ bzw. Patio-Haustyp in Amsterdam
Quelle: Baumeister, Ausgabe Januar 2001

Der neue Stadtteil soll eine durchschnittliche Bebauungshöhe von 30 bis 35 Metern aufweisen. Dies entspricht etwa der doppelten Höhe der Bebauung in der Innenstadt. Damit bekommt Amsterdam nach Abschluß der Projekte eine regelrechte Skyline. Diese Verlagerung des Stadtgebietes zum IJ-Ufer hin hatte der renommierte Architekt Rem Koolhaas bereits Anfang der neunziger Jahre angeregt.

Im Jahr 1995 faßte der Gemeinderat schließlich den Jahrhundertbeschluß. Er regelt die Zukunft der Wasserflächen als Wasserstraßen, die Errichtung von 38.000 Wohnungen sowie Freizeit-, Erholungs- und Gewerbeeinrichtungen. Insgesamt wird für alle Entwicklungsgebiete eine Mischnutzung angestrebt. In Amsterdam bedeutet dies den Verzicht auf Megaprojekte sowie große Yachthäfen, keine für den Massentourismus reservierten Piers, keine hübsch dekorierten Fast-Food-Läden und keine Themenparks. Stattdessen soll auf architektonisch hohem Niveau ein vitales Miteinander von Wohnen, Arbeiten, Konsumieren und Flanieren realisiert werden.

Die Renovierung zweier alter Speichergebäude auf dem Silodam, welche unweit des alten Holzhafens liegen, zeigt, welche Lebens- und Wohnqualitäten die "Waterstad" Amsterdam bieten kann. Ein Getreidesilo von 1897, ursprünglich erbaut als säkulare Backsteinkathedrale, ist inzwischen mit seinen Eigentumswohnungen und Ateliers zum Magneten für begüterte Käuferschichten avanciert. In dem im kargen Monumentalismus der fünfziger Jahre in Beton errichteten Silobau wurden Mietwohnungen gebaut.

Auf der benachbarten Insel Westerdokseiland sah das Architekturbüro Maas, van Rijs, de Vries (MVRDV) einen terrassierten Baukörper vor, der sich in unregelmäßigen Höhensprüngen vom Wasser her zu einem „Grand Cour“ entwickelt. Als Vorbild für diese innerstädtisch geprägte Bebauung mit großstädtischer Atmosphäre diente, laut Auskunft des Stadtplanungsamtes, das Stadtviertel Jordan. Die Insel zeichnet sich durch eine außergewöhnliche Lage zwischen der Stadt und dem Fluß IJ aus. Geplant wurde eine Wohnbebauung in hoher Dichte mit zentral umbauten Innenhöfen, ferner eine kleine Marina für Segelboote. Trotz der angestrebten Dichte verleihen die Patios der Insel eine ruhige Atmosphäre, verbunden mit einer herausragenden Aussicht auf die IJ. Bei allen Baubemühungen sollten immer die lockere und offene Struktur Amsterdams, die Prägung der Stadt durch die Flüsse Amstel und IJ sowie die Kanäle unbedingt erhalten oder aufgenommen werden. Den Abschluß des Großprojektes bildete die langgestreckte Oostelijke Handelskade, die weiter östlich an die neuen Wohnsiedlungen von Rietlanden und Borneo-Sporen-burg anschließt. Die vorhandenen Silo- und Werftgebäude blieben größtenteils erhalten und erzeugten,

zusammen mit der neuen Bebauung, eine spannungsreiche Hafenatmosphäre, sowohl in Bezug auf Bauweise, als auch auf Materialverwendung.



Foto 15: NeMo von Renzo Piano, gegenüber dem Musikzentrum
Quelle: Renzo Piano Building Workshop S.r.l., Genua 2003

In direktem Blickkontakt zu Renzo Pianos New Metropolis (NeMo) entstand am Kopfende der Oostelijke Handelskade die Hauptattraktion der Hafenterrasse, das Musikzentrum. Dieses verfügt über einen eigenen Konzertsaal, der wie eine ausgezogene Schublade aus dem gläsernen Foyer über das Wasser ragt. Darunter öffnet sich vor dem dreiseitig verglasten Foyer ein Vorplatz, der sich über breite Stufen direkt zum Wasser hinunter entwickelt.

4. Akzeptanz der Uferzonen bei Nutzern und Investoren

4.1 Nutzungsansprüche

4.1.1 Ökologie – Flächenrecycling, Konversion

Neue Stadtteile müssen den Bewohnern Gelegenheit bieten, zu tragbaren Kosten ihr Bedürfnis nach Wohnfläche und Freiraum zu befriedigen. Ein klassischer Indikator der postindustriellen Gesellschaft ist dabei, daß mit höherem Einkommen und mehr Wohlstand immer mehr Wohnfläche konsumiert wird. Kostensenkungen und Förderprogramme für den Eigenheimbau führen zu einer Erhöhung des Pro-Kopf-Wohnflächenverbrauches. Dieser liegt zum Beispiel in Deutschland derzeit bei rund 37 m², Tendenz steigend. In der Schweiz stehen einer Person im Durchschnitt bereits 45 m² Wohnfläche zur Verfügung.⁵¹

Eine spürbare Entlastung der Umwelt durch gesteigerte technische Effizienz im Städte- und Wohnungsbau, durch die Verwendung ökologischer Baustoffe und Verbesserung der Wärmedämmung, durch die Anwendung von Recyclingkreisläufen und Photovoltaik hat, bei gleichzeitiger umfangreicher Ausdehnung der Siedlungsflächen, insbesondere um die Groß- und Mittelstädte wenig Auswirkungen auf die Gesamtumweltbilanz. Da zwei Drittel des gesamten Ressourcenverbrauchs in der Bundesrepublik durch die Bauindustrie verursacht wird, entstehen dadurch zum einen die Hauptumweltbelastungen sowie auch durch die gesteigerte Transportleistung und den bisher ungebremsen Flächenverbrauch durch die Ausweisung von Entwicklungsgebieten.⁵²

Die Flächenzunahme geht hauptsächlich auf den Bau von Einfamilienhäusern zurück. Der Umzug einer Familie in ein Eigenheim ist im Durchschnitt mit einem Wohnflächenzuwachs von rund 20 m² verbunden. Die Bauflächen werden meist, nicht zuletzt wegen der hohen Bodenpreise, in zentrumsnahen Lagen an der dünnbesiedelten Peripherie von Ballungsräumen ausgewiesen. Hinzu kommt, dass insbesondere in den städtischen Räumen die Bewohner der Stadt das Umland für Freizeit und Erholung nutzen. Damit ist eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme

⁵¹ Ewen, Christoph; Heerde, Stefan: Ökologie - Flächenrecycling, direkte Effekte der zersiedelten Landschaft und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH, Berlin, 1997

⁵² Ewen, Christoph; Heerde, Stefan: Ökologie - Flächenrecycling, direkte Effekte der zersiedelten Landschaft und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH, Berlin, 1997

verbunden, welcher nicht ausreichend mit einer Innenentwicklung begegnet wird. Wie der Trend zur Zweitwohnung und zum Freizeitkonsum zeigt, ist das Bedürfnis der Menschen nach individuellem Freiraum sehr groß. Um diese Bedürfnisse zu quantifizieren, ist es zukünftig bei Neubauvorhaben größeren Umfangs erforderlich, einen Bruttoreumbedarf zu ermitteln, der neben dem Gesamtbedarf an Wohnfläche auch die damit verbundenen Frei-, Verkehrs- und Versorgungsflächen als direkte Faktoren hinzurechnet.

Nachhaltige Stadtentwicklung sollte sich demnach nicht nur auf das Recycling bereits dem Nutzungskreislauf zugeführter, brachgefallener oder untergenutzter innerstädtischen Flächen beschränken. Sie muß sich ergänzend dazu mit dem Freiraumbedarf umzugswilliger Stadtbewohner auseinandersetzen. Dem Wunsch nach individuellem Freiraum stehen jedoch die Dichte einer innerstädtischen Bebauung und die Forderung nach flächensparendem Bauen gegenüber. Der Trend zur Zersiedelung des Umlandes kann langfristig nur gestoppt werden, wenn man sowohl den Bedürfnissen der umzugswilligen Stadtbewohner nach individuellen Freiräumen, nämlich privat nutzbare Grünflächen, als auch den jeweiligen spezifischen Gruppenbedürfnissen (Senioren, Singles, Familien) entsprechend nachkommt.

Hier zeigt sich das Potential der Entwicklungsgebiete am Wasser. Wie keine anderen innerstädtischen Flächen bieten die mit dem Wasser in Wechselbeziehung stehenden Lagen eine enorme Bandbreite. Dies reicht von öffentlichen bis hin zu privaten Flächen, von verdichteten Wohnformen bis zu Einfamilienhäusern, von urbanen Plätzen bis zu kleinteiligen Landschaftsräumen, die den unterschiedlichen Ansprüchen künftiger Bewohner in besonderer Weise Rechnung tragen. Voraussetzungen dafür sind:⁵³

- Architektonische Qualität in Erfüllung des Wunsches nach Individualität, keine Monostrukturen oder hochverdichteten Baufelder.
- Hohe Qualität der Freiraumplanung durch die Schaffung von intimen Räumen mit hoher landschaftlicher Aufenthalts- und Nutzungsqualität.

⁵³ Ewen, Christoph; Heerde, Stefan: Ökologie - Flächenrecycling, direkte Effekte der zersiedelten Landschaft und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH, Berlin, 1997

- Schaffung von privaten und halbprivaten Freiflächen durch die Zuweisung der Freiflächen an die Bewohner eines Quartiers.

Wie kann den unterschiedlichen Bedürfnissen innerhalb eines Quartiers entsprochen werden? Flexible Wohnformen sind heute nicht mehr so gefragt. Die Fluktuation in den Quartieren ist groß und wird in Zukunft noch weiter ansteigen. Die berufsbedingte erhöhte Mobilität führt zu kürzeren Wohnzeiten. Mehrere Wohnungswechsel innerhalb eines Berufslebens sind heute selbstverständlich und müssen entsprechend berücksichtigt werden. Im Gegenzug steigen die Anforderungen an die Wohnungen enorm an. Die Nutzer suchen für ihre gegenwärtige Situation und ihre jetzigen Lebensumstände die optimale Wohnung. Spätere Lebensphasen spielen als Kriterium bei der Wohnungsauswahl allenfalls eine untergeordnete Rolle. Insofern ist eine Angleichung an die Wohngewohnheiten der amerikanischen Gesellschaft zu beobachten.

Daraus resultierend sind in der Projektentwicklung die gruppenspezifischen Bedürfnisse der potentiellen Bewohner zu ermitteln und in die städtebauliche Struktur des Quartiers sowie dessen Gestaltung zu integrieren. Innerhalb eines Quartiers müssen somit unterschiedliche Bereiche für verschiedene Nutzergruppen geschaffen werden. Die mit dieser Aufgabe befaßten Investoren und Entwickler müssen Konzepte entwickeln, mit denen ausgewählte Nutzergruppen möglichst frühzeitig angesprochen werden können. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, daß deren Vorstellungen zu Bautypologie, zu angemessener Dichte und Freiraumgestaltung in den Planungsprozeß mit einbezogen werden können.

Diesem Bedürfnis nach Wohnfläche und individuellem Freiraum wird beispielsweise das niederländische Konzept des sogenannten "Wohnhofs" in hervorragender Weise gerecht. Reihenhäuser mit einer Wohnfläche von rund 90 m² stehen auf einem jeweils ca. 200 m² großen Grundstück. Aufgrund der Flexibilität der Wohnhöfe kann unterschiedlichen Gruppenbedürfnissen entsprochen werden. Ein erfreulicher Nebenaspekt des holländischen Konzeptes sind die vergleichsweise niedrigen Baukosten von umgerechnet 200.000 bis 250.000 DM pro Einheit.⁵⁴

⁵⁴ Weidinger, Hans: Atriumhäuser, Hofhäuser, Wohnhöfe. Aktuelle Beispiele aus Europa. Neuauflage DVA, 2007

Ein Beispiel aus dem Ostteil Berlins zeigt, wie das Konzept des Wohnhofes auch im Bestand realisiert werden kann. Es werden die bestehenden, ehemals freistehenden 8-geschossigen Plattenbauten mit Ergänzungsbauten gegenüber einer stark befahrenen Straße abgeschirmt. Es entstehen 3-seitig geschlossene Wohnhöfe mit hoher Aufenthaltsqualität.



Schaubild 10: Entwurfsbeispiel einer Wohnhofbebauung an der Landsberger Allee für die Wohnbau-gesellschaft Friedrichshain aus dem Jahr 1999 in Berlin.
Entwurf Sabine Specht, Michael Kirk.
Quelle: Institut für Landschaftsplanung der TU Wien, 2005

Aufgrund der auf die Charta von Athen zurückgehenden Baugesetzgebung in Europa ist die Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten bis heute festgeschrieben. Diese Trennung führt zu einem starken Anstieg der Mobilität und in der Folge zu erheblichen Verkehrsbelastungen. Der in den 70er Jahren massiv einsetzende Suburbanisierungstrend wurde in der jüngeren Vergangenheit noch dadurch verstärkt, daß sich auch die Versorgungseinrichtungen mit hohem Flächenbedarf vermehrt im Umland etablierten. Große Neubauprojekte am Rande der Innenstädte oder an der Peripherie binden darüber hinaus dauerhaft Kaufkraft, die dringend im Stadtzentrum benötigt würde. Die Aufwendungen für die benötigte Infrastruktur gehen bisher nur unzureichend in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ein. Im Bereich der Wasserlagen sind meist schon beträchtliche Infrastrukturleistungen aus dem Altbestand vorhanden und zu gebrauchen, oder mit nur geringem Aufwand den neuen Gegebenheiten anzupassen.

An sich sind die Durchmischung der Funktionen, die Erreichbarkeit aller notwendigen Einrichtungen auf kurzem Wege und die Verknüpfung unterschiedlicher Nutzungen die Wesenszüge der europäischen Stadt. Durch den Wandel der Arbeitswelt, weg von der Industriegesellschaft hin zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft, erscheint es heute mehr denn je möglich, diese Verknüpfungen zumindest teilweise wiederherzustellen.

Infolge der zeitlichen und räumlichen Entflechtung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Zusammenhänge, die sich früher direkt am eigenen Konsum von Ressourcen ablesen ließen, sind heutzutage die Wirkungszusammenhänge und Umwelteffekte für die Bevölkerung nicht mehr auf ihr eigenes Handeln zurückzuführen. Städte europäischer Prägung weisen einen ökologischen Fußabdruck auf, der ein Vielfaches ihrer eigenen Stadtfläche ausmacht. Die direkte Nutzung von Flächen im Verflechtungsraum der Städte läßt sich in diesem Zusammenhang erkennen. Eine nachhaltige Stadtentwicklung muß demnach zeitliche, räumliche, stoffliche und administrative Zusammenhänge beachten. Sowohl die direkte, wie auch die indirekte Flächennutzung müssen verstärkt berücksichtigt werden.

Die hohen Erwartungen, die mit Telematik und Heimarbeit verknüpft werden, sind jedoch aller Voraussicht nach überzogen. Die Stadt der kurzen Wege wird eine Utopie bleiben. Die Verlagerung nichtselbständiger Arbeit in den eigenen Lebensbereich führt sogar zu einem noch höheren Flächenbedarf, da neben dem Wohnraum und dem zusätzlichen häuslichen Arbeitszimmer auch das innerstädtische Büro bestehen bleiben wird. Auch die Tendenz zu selbstständigen Anbietern von Dienstleistungen wird nicht zu einer Flächenentlastung führen.⁵⁵

Insbesondere Dienstleistungen niedriger Lohngruppen werden zunehmend zum Kunden gebracht und erhöhen damit die Anforderungen an die Mobilität. Genauso wenig werden die neuen Medien, zumindest nicht in absehbarer Zeit, die persönlichen Kontakte ersetzen können. Die Bedeutung von Teamwork in Form von zeitlich begrenzter Zusammenarbeit von freien Mitarbeitern und Dienstleistern wird zunehmen. Aber auch diese Arbeitsform könnte eine noch größere Mobilitätsbereitschaft der einzelnen Teilnehmer provozieren.

⁵⁵ Wasserstadt GmbH: Neue Adressen am Wasser. Arbeitsgruppe I, Ökologie-Flächenrecycling Konversion, Kongreßdokumentation, Berlin, 1997

Um die aus ökologischer Sicht schädliche Mobilität der Pendlerströme zu reduzieren, werden die Grundbedürfnisse Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Bildung zukünftig stadtnah angeboten werden müssen. Dies wird ein zentraler Bestandteil der Planungen von großen innerstädtischen Entwicklungsgebieten werden. Es reicht nicht aus, nur die Mischnutzung im Quartier vorzusehen. Die Planung muß die Mobilitätsansprüche der Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft und deren regionale Verknüpfungen stärker als bisher berücksichtigen. Auch in der breiten öffentlichen Diskussion muss ein Bewusstsein dafür geschaffen werden, daß die verdeckten Kosten des Flächenverbrauchs durch Einfamilienhäuser hoch sind. Es kann nicht sein, daß Grundstücke im suburbanen Umfeld wesentlich preiswerter angeboten werden als im unbebauten Stadtraum. Um diesen Vorstellungen näher zu kommen, müssen sich die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr und die Aufwendungen für Infrastrukturleistungen stärker auf den Bodenwert auswirken.

Durch den Ausbau von untergenutzten innerstädtischen Wasserlagen können schädliche Stadt-Umland-Effekte minimiert werden. Hierzu ist es aber notwendig, in Politik und Öffentlichkeit ein Bewußtsein dafür zu schaffen, daß flächensparendes und nachhaltiges Bauen zu einer spürbaren Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität führt. Die logistische Steuerung dieser komplexen Entwicklung kann durchaus durch privatwirtschaftlich organisierte, kommunale Entwicklungsträger gewährleistet werden. Für die darauffolgende innere Entwicklung der Quartiere benötigt man jedoch Strukturen des Quartiermanagements. Diese ähneln den Strukturen, die in anderem Zusammenhang mit „Center-Management“ bereits beschrieben wurden. Für diese Aufgaben bieten sich Wohnungsbau- und Projektentwicklungsgesellschaften an, die sich zeitgemäß zum „Dienstleister Wohnen“ weiterentwickelt haben.

4.1.2 Märkte – Chancen und Probleme

Entwicklungen am Wasser erfordern spezifische Aufwendungen und bringen zusätzliche Effekte. Der Markt erzwingt eine angepaßte und differenzierte Entwicklung. Zur Erhöhung der Marktchancen und zur Unterbindung der Stadtfucht müssen Städtebau und Architektur verändert werden. Die dafür notwendige

Flexibilität benötigt neue Instrumentarien und größere Unabhängigkeit von politischer Einflußnahme. Der Entwicklungsprozess verläuft schrittweise. Man muss Verfahrensweisen experimentell entwickeln und sich dabei im Wechselspiel der Marktanforderungen bewegen. Während Städtebau bisher bestellt, gefördert und bezahlt wurde, müssen bei künftigen Projekten die Marktpotentiale neuer Wohnstandorte für Investoren und Nutzer erst erkennbar gemacht werden.⁵⁶

Die innerstädtischen Flächenreserven der Hafengebiete haben infolge ihrer industriellen Vornutzung, der zwischenzeitlichen Fehl- oder Unternutzung sowie aufgrund der spezifisch für die Hafennutzung entwickelten Infrastruktur häufig ein negatives Image. Dieses steht bei den zukünftigen Nutzern mental im Widerspruch zu den am Markt nachgefragten „guten Lagen“. Das Potential der Wasserlagen ist vielfach in den Köpfen der Bevölkerung und in den Handlungsansätzen der Politik noch nicht verankert. Für die dauerhaft erfolgreiche Vermarktung derartig belasteter Lagen, ist neben einem professionellen Marketing, die Koordination von Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung bei der Sicherung wohnwirtschaftlich genutzter bzw. industriell-gewerblicher Flächen notwendig.

Eine längerfristige Unterstützung durch die Politik und mehr Flexibilität bei Mischnutzungen ist notwendig. Es darf nicht sein, daß klare Planungsansätze nach einer Wahlperiode von 4 Jahren umgestoßen oder grundlegend substantiell verändert werden. Private Investoren benötigen für ihre stark mittelbindenden Engagements langfristige und stabile politische Entscheidungen. Durch die Verkleinerung von Entwicklungsgebieten, durch Mittelkürzungen, durch Korrekturen bei Infrastrukturprojekten und durch die zögerliche Gestaltung des öffentlichen Raumes nach Wahlperioden verspielt die öffentliche Hand sowohl ihr Image eines leistungsfähigen, verlässlichen Partners, als auch das Ansehen des Entwicklungsgebietes bei der Bevölkerung und bei potentiellen Investoren. Die von der öffentlichen Hand erwarteten Vorleistungen sind hoch und angesichts der chronischen Mittelknappheit der Kommunen oft schmerzhaft. Die Optimierung von Ressourcen kann infolgedessen notwendig werden, muß sich aber nicht negativ auf die Qualität auswirken. Es darf aber nicht soweit kommen, daß sich jeder Haushaltsengpass existentiell bedrohend auf die Entwicklungsgebiete auswirkt.

⁵⁶ Emenlauer, Rainer Dr.: Märkte für die Stadt am Wasser. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH, Berlin, 1997

Um Kontinuität in der Politik und einen politischen Konsens auch über eine Wahlperiode hinaus zu erreichen, braucht man geeignete Marketingstrategien mit durchsetzbaren und damit konsensfähigen Leitbildern. In der Öffentlichkeit muß im politischen Sinne ein Bewußtsein zugunsten der Gebiete geschaffen werden. Die Entwicklungsgebiete dürfen nicht ausschließlich nur unter ökonomischen Gesichtspunkten betrachtet werden.

Die Umnutzung innerstädtischer Flächen wird außerdem häufig durch den Gesetzgeber erschwert. Regelungen, wie beispielsweise die Industrieflächensicherung, nicht-praktikable Umweltnormen sowie unterschiedliche Verwaltungshoheiten für Land- und Wasserflächen, erschweren flexible Umnutzungen. Hier sind Lockerungen und Neubewertungen notwendig.

Die Vision eines neuen Stadtteils muß man am öffentlichen Raum ablesen können. Einer schrittweisen, differenzierten Entwicklung ist auf jeden Fall der Vorzug vor einer zeitlich gestrafften, monolithischen zu geben. Völlig falsch wäre es, ein Entwicklungsgebiet nach einem umfangreichen Engagement zu schließen und den Status Quo festzuschreiben. Damit ginge die Flexibilität verloren und ein Vertrauensverlust bei Investoren und der Imageverlust in der Bevölkerung wären die Folge.

Für den nachhaltigen Erfolg einer Entwicklungsmaßnahme ist eine konsequente Standortentwicklung erforderlich, die in Verbindung mit einem ebenso konsequenten Marketing zwei Zielrichtungen verfolgt. Die eine Zielgruppe umfaßt die Investoren und Nutzer, also den Immobilienmarkt im weitesten Sinne. Für sie sind Veranstaltungen, wie die MIPIM (Marché International des Références des Professionels de l'Immobilier) in Cannes/Frankreich oder auch Immobilienkongresse bzw. Workshops von Interesse. Natürlich wird hierbei auch eng mit den Institutionen der Wirtschaftsförderung und Immobilienberatung zusammengearbeitet. Die andere Zielgruppe ist die Bevölkerung im Entwicklungsgebiet und dem weiteren Umfeld. Ein derartiges Projekt kann nicht ohne die Akzeptanz der Bevölkerung realisiert werden. Von Beginn an sollte daher eine offene, lokale Kommunikationsstrategie verfolgt werden.⁵⁷

⁵⁷ Emenlauer, Rainer Dr.: Märkte für die Stadt am Wasser. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH, Berlin, 1997

Es ist dabei nicht notwendig, die Entwicklung überall gleich schnell voranzutreiben. Strategisch günstig ist es, kleinere Einheiten in hoher Qualität schaffen und die Gebiete vom Hinterland ausgehend zu entwickeln. Zuletzt sollten die Lagen unmittelbar am Wasser vermarktet werden. Denn erst an der Wasserkante gibt es Angebote für Interessenten hochpreisigen Wohnens. Dieser Klientel müssen maßgeschneiderte Lösungen bei gemäßigter Dichte angeboten werden. Nachfragerspezifische Bauformen und Differenzierung bei der Verdichtung, hohe Qualitäten bei der Erstellung der Wohnungen und kleinteilige Angebote von 10 bis 20 Wohneinheiten sind hierfür erforderlich. Bei der Realisierung dieser letzten Entwicklungsstufe muss gewährleistet sein, daß das übrige Quartier bereits funktioniert. Die Wasserlagen sollten eigene Qualitäten entwickeln und nicht versuchen, mit den Einfamilienhausgebieten an der Peripherie zu konkurrieren.

Ausschlaggebend dafür ist, daß die soziale und die technische Infrastruktur stimmt und mit dem übrigen Angebot der Stadt zu einem starken Verbund vernetzt wird.⁵⁸

4.1.3 Stadtplanung und Architektur

Der Markt ist in Bewegung, die Planung ist fest. Aus diesem Grund haben Planungen die Tendenz zu veralten. Insbesondere planerische Moden veralten schneller als die gebaute Stadt. Die Pläne sollten demnach zwar offen, aber nicht beliebig sein, die Offenheit nimmt dabei mit zunehmendem Realisierungsgrad ab. Die Gestaltung der städtischen Räume braucht Spielraum, um flexibel auf Finanzierungsmöglichkeiten und Nutzeranforderungen reagieren zu können.

In der Realisierungsphase darf sich ein möglicher Spielraum bei Dichte und Nutzung nicht nur in der Variabilität der Staffelgeschosse erschöpfen. Die Architektenschaft ist mehrheitlich nach wie vor der Auffassung, sie würde Räume und Formen aus sich selbst schaffen. Dabei wird häufig übersehen, daß Architekten in geistige, kulturelle und politische Strömungen ihrer Zeit eingebunden sind, denen sie Ausdruck geben. Jedes Bauwerk, gleichgültig ob historisch oder zeitgenössisch, läßt etwas vom Geist der Epoche erkennen, in dem es entstanden

⁵⁸ Loderer, Benedikt; Blomeyer, Gerald: Stadtplanung und Architektur im Entwicklungsprozeß der europäischen Wasserstädte. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

ist. Aus diesem Grund darf nicht ausschließlich unter Kostengesichtspunkten, sondern auch mit dem Bewußtsein einer Verantwortung für die gebaute Umwelt an eine derartige Aufgabe herangegangen werden.⁵⁹

Stadtplanung entsteht aus einer Vision, deren Vorstellungen schrittweise konkretisiert werden. Bereits in diesem Stadium sollten private Investoren, öffentliche Bedenkenräger und die Genehmigungsinstanzen in den Planungsprozess mit einbezogen werden. Erste städtebauliche Planungen ermöglichen eine Diskussion über die Entwicklungsziele. Das städtebauliche Konzept sollte nicht nur als Komplettlösung tragfähig sein, sondern auch unterschiedlich große Flächeneinbindungen zulassen. Im nächsten Schritt erfolgen die Festlegungen für Infrastruktur und Bauflächen. Im Interesse einer aktiven Vermarktung sollte deutlich werden, in welchem baurechtlichen Umfang die Grundstücke genutzt werden können. Die bauliche Gestaltung hingegen sollte so lange wie möglich offen gehalten werden.

Ein Plan ist nur dann tragfähig, wenn er politisch konsensfähig ist, private Investoren ernsthaft interessiert sind, wenn er bezahlbar ist und einen Bedarf anspricht. Damit ein Plan marktfähig wird und Investitionen langfristig gesichert werden, muss er aktiv vermarktet werden. Dies trifft nicht nur auf das Fachpublikum zu, sondern auch der Öffentlichkeit muss die Gelegenheit gegeben werden, die Qualität zu erleben. Die späteren Nutzer interessieren sich dabei meist mehr für Details und weniger für Grundsatzentscheidungen. Die Rentabilität kann durch gezielte öffentliche Förderung oder steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten wesentlich gesteigert werden und Maßnahmen wirtschaftlich erst ermöglichen. Die Planung muß flexibel gehalten sein, um auf Änderungen der Rahmenbedingungen, wie eine neue Steuergesetzgebung, öffentliche Förderung oder eine veränderte Nachfrage, kurzfristig reagieren zu können. Dazu sind Maßnahmen, wie die Rücknahme der Baudichte, oder auch die Realisierung von Mischnutzung anstatt Geschoßwohnungsbau denkbar. Es besteht aber stets die Gefahr, daß die Stadtplanung dem Markt hinterherläuft und langfristige städtebauliche Ziele zugunsten kurzfristiger Renditeüberlegungen aufgegeben werden. Städtebau ist ein Vorhaben

⁵⁹ Hamm, Oliver G.: Vergeßt Ethik - Die Stadt: Weniger Ästhetik, mehr Ethik. Deutsches Architektenblatt 8/2000. Stuttgart, 2000

über einen langen Zeitraum und wenn der Markt die Renditen nicht hergibt, ist es für die Beteiligten ein kostspieliges Unterfangen, auf Halde zu produzieren.⁶⁰

Wenn sich der Markt schneller ändert als die Planung, entstehen Krisen. Krisen bieten allerdings auch immer Chancen, die es zu nutzen gilt. In einer solchen Situation müssen Planer objektive Antworten auf folgende Fragen finden:

- Welche Ziele sind fest?
- Welche Ziele unterliegen aktuellen Modeströmungen?
- Was funktioniert, was ist problematisch und was fehlt?

Im Krisenfall sollte man sich nicht mit städtebaulicher Kosmetik und Basteleien abgeben, sondern den Mut aufbringen und neue Pläne mit interdisziplinären Teams aus Fachplanern, Stadtplanern, Architekten, Investoren und den Vertretern der Politik und Verwaltung entwickeln. Alternativ dazu können aber auch bereits bestehende Pläne, bei Wahrung der Kontinuität, weiterentwickelt werden. Die an diesem Prozeß beteiligten Parteien haben dabei unterschiedliche Verantwortlichkeiten und Ziele. Die öffentliche Hand möchte "schöne Stadtteile" unter dem Schlagwort „Easy Care“, mit glücklichen Bewohnern und vielen Steuerzahlern. Private Investoren streben nach langfristig gesicherten Investitionen und akzeptablen Renditen, wobei auch die Infrastruktur ein elementarer Bestandteil ist. Beide Parteien sollten daher im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft ihre Ziele klar definieren und gemeinsam eine funktionierende Balance zwischen privaten und öffentlichen Interessen herausarbeiten.⁶¹ Die öffentliche Hand steht dabei besonders unter Erfolgszwang, da sich die Städte, angesichts der zunehmenden Mittelknappheit, bald keine kommunale Stadtplanung im größerem Rahmen mehr leisten werden können. Hier gibt es schon seit geraumer Zeit Überlegungen und erste Beispiele dafür, daß auch private Investoren bisher hoheitliche Aufgaben übernehmen können. Dabei muss im Vorfeld genau vereinbart werden, zu welchen Qualitäten und Leistungen sich die Investoren verpflichten und welche Mechanismen diese Maßnahmen sichern. Die Kommunen sollten sich in der Konsequenz darüber im Klaren sein, daß sie auf die Abschöpfung der entwicklungsbedingten Wertsteigerungen verzichten müssen.

⁶⁰ Ermenlauer, Rainer Dr.: Was wollen Bauherren? Deutsches Architektenblatt 0/2000. Stuttgart, 2000

⁶¹ Loderer, Benedikt; Blomeyer, Gerald: Stadtplanung und Architektur im Entwicklungsprozeß der europäischen Wasserstädte. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

In Zukunft wird es für Städtebauer darauf ankommen, sich auf den nationalen und internationalen Märkten als Dienstleister zu präsentieren, d.h. sie müssen eine marktfähige Dienstleistung erbringen. Private und öffentliche Bauherren erwarten, neben den normalen Planungsleistungen, zunehmend umfassende Beratungsleistungen in Form von Renditeanalysen, Portfoliomanagement, Nutzungsanalysen und -konzeptionen. Projektsteuerung und -koordination sind mittlerweile bereits gängige Leistungsprofile und treten dabei in Konkurrenz zu End- und Zwischeninvestoren, Bauträgern, Generalunternehmern, Projektentwicklern und Generalplanern.

Kreativität und konzeptionelles Denken äußert sich heute nicht ausschließlich im künstlerischen Schaffen. Es geht heutzutage mehr denn je um den kreativen Umgang mit den jeweiligen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und den herrschenden Marktmechanismen. Generell kann man vielleicht sagen, daß die Aufgaben der Stadtplaner und Architekten in Zukunft weniger mit dem "missionarischen" Verkünden von Botschaften, Haltungen oder Prinzipien zu tun haben, als vielmehr mit dem Inszenieren von individuellen, ästhetisch hochwertigen Welten, um nachvollziehbare, bildhafte und lebendige Visionen zu schaffen, die den Antrieb für unsere Zukunft geben.

4.2 Konfliktpotentiale

Ufer sind Vorzugskanten und wecken Begehrlichkeiten. Dabei scheint es zwei gegensätzliche Auffassungen zu geben. Die Wasserkante soll möglichst vielen Menschen zugänglich sein, andererseits müssen nicht alle Uferflächen öffentlich zugänglich sein, d. h. ein Teil kann Privatbesitz werden oder bleiben. Welche Balance zwischen öffentlichen und privaten Räumen braucht die Wasserstadt? Wer pflegt die öffentlichen Freiräume?

Das Element Wasser muß im Wesentlichen als Planungsfaktor berücksichtigt werden. Dieses Element stellt bestimmte Anforderungen an Entwurf und Planung und erfordert Innovation. Es bedingt eine spezielle Koordination für den Umgang mit den spezifischen rechtlichen und ökologischen Bedingungen. Wasser muß in

diesem Zusammenhang sowohl lokal als auch überregional betrachtet werden. Jede Wasserstadt muß, obwohl es spezifische Szenarien bzw. Prinzipien gibt, ihre eigene Lösung suchen.⁶²

Obwohl sich die Interessen gleichen, ist, angesichts der jeweils spezifischen Lage und Qualität des Wassers, die Entwicklung nach Muster oder Rezept zwangsläufig zum Scheitern verurteilt. Aufgrund der enormen Bedeutung der Wasserlagen für die Stadt muß ein großes Zeitfenster geöffnet werden. Zeiträume bis 30 Jahre sind nicht unrealistisch. Das Bauen am Wasser muß als langfristige strategische Aufgabe der Stadtentwicklungspolitik gesehen werden. Die Wirtschaft engagiert sich dabei in hohem Maße und muss versuchen, die Kurzlebigkeit von Politik zu verkraften. Tatsache ist, daß Politik in den vergangenen Jahren immer konzeptionsloser geworden ist und immer weniger Bereitschaft zeigt, langfristig zu denken. Vor diesem Hintergrund erscheint die Möglichkeit überlebensnotwendig, Visionen zu entwickeln, die stark genug sind, gewahrt zu werden, auch wenn ein Umdenken zugelassen wird. Erfahrungen zeigen, daß heutzutage mit Visionen in der Öffentlichkeit leider kein Durchbruch zu erzielen ist. Das derzeit gängige Omdit lautet: "Wer Visionen hat, muß zum Arzt gehen, weil die Realität und nicht die Vision bearbeitet werden muß". Der Zustand der Weltwirtschaft fordert die ständige Reform. Es besteht ein großer Drang Institutionen, Verwaltung, Rechtsprechung und auch Inhalte zu reformieren. Konstante Kommunikation muss Teil der Auseinandersetzung mit Richtlinien, Prinzipien und neuen Modellen sein. Noch scheinen die Entwicklungen von neuen Adressen am Wasser zu sehr von architektonischen Leitbildern geprägt zu sein. Andere Disziplinen politischer, ökologischer, landschaftlicher und regionaler Art müssen einbezogen werden. Dazu müssen wiederum die Stadtverwaltungen, Entwicklungsträger und die Ausführenden noch aktiver werden, um den Innovationsdruck am Wasser erfolgreich zu kanalisieren. Es müssen innovative Institutionen geschaffen werden.

Um so etwas wie ein Leitbild und eine Vorstellung von städtischen Planungsprozessen zu bekommen, entwickelten die europäischen Architekten in den 30er Jahren die sogenannte "Charta von Athen" und legten sie ihrer zukünftigen Arbeit zugrunde. In ihr wurde die Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten festge-

⁶² Loderer, Benedikt; Blomeyer, Gerald: Stadtplanung und Architektur im Entwicklungsprozeß der europäischen Wasserstädte. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

schrieben. Dieser unsichtbare Zwang wirkt bis heute nach und ist auch in den folgenden Dekaden durch die Lehrmeister in alle Welt verbreitet worden. In der Folge führte dies zum Städtebau im "International Style", der nicht oder nur unzureichend die umfangreichen Stadt-Umland-Beziehungen berücksichtigte und den Städten ihre spezifische Identität nahm. Die Städte verloren an Profil und damit an stabilisierender Wirkung.

Unter den heutigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen kann dies nicht mehr die Lösung darstellen. Je mehr heutzutage von Globalisierung geredet wird, desto mehr wird eine lokale Identität notwendig. Kreative und offene Planungsprozesse können flexibler auf Veränderungen reagieren. Hierfür sind Planer gefordert, die geschichtlich Gewachsenes mit der Offenheit für zukünftige Lösungen verbinden können. Dabei sollten Planer die verschiedenen Herangehensweisen und Ausgangssituationen in den verschiedenen Weltregionen nicht außer Acht lassen. Es wird deutlich, daß gerade in Entwicklungs- und Transformationsländern Europa nur noch bedingt als Referenz anerkannt wird. Die Stadtmodelle, Traditionen und Probleme in jenen Ländern unterscheiden sich grundlegend von denen des europäisch geprägten Städtebaus. Während man beispielsweise in Europa systematisch von der Raumplanung über die Bodenordnung und Infrastruktur zum Bauen kommt, verläuft der Weg in Entwicklungsländern notgedrungen oft genau umgekehrt. Dem rapiden Wachstum der Städte in den Entwicklungsländern steht ein verlangsamtes Stadtwachstum in den entwickelten Ländern gegenüber.⁶³

In vielen Ländern hat sich in den Slums der Megastädte, geduldet von einer überforderten Stadtverwaltung, die oft nicht einmal über die Haushaltshoheit der eigenen Mittelverwendung verfügt, eine eigene Existenzform gebildet. Die damit verbundene informelle Wirtschaft ist inzwischen zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden, zunehmend werden städtische Aufgaben von der Schattenwirtschaft übernommen. Nach Schätzungen wurden im Jahre 1990 in Lateinamerika 80 % der neuen Arbeitsplätze in diesem Sektor geschaffen. Legal und illegaler Markt sind miteinander verwoben. Reiche Eliten und Slumbewohner sind voneinander abhängig, dennoch berühren sich ihre Lebensräume nicht. Die

⁶³ Kerstein, Kirsten: Das Jahrtausend der Metropolen. Deutsches Architektenblatt Nr. 8. Stuttgart, 2000

sich sozial fragmentierende Stadt ist ein weltweites Phänomen.

In Lateinamerika ist man dazu übergegangen illegale Siedlungen, die Heimat für Millionen von Menschen sind, nicht mehr niederzureißen und durch Neubauten zu ersetzen. In China ist diese Vorgehensweise heute noch gängige Praxis. Vielmehr werden diese Orte mit Infrastruktur, Nahverkehr und Dienstleistungen versorgt und auf diese Weise in die Stadt integriert. Ein Beispiel ist das Favela-Bairro-Programm des Architekten Luiz Paulo Conde, der bis zum Jahr 2000 zugleich Bürgermeister von Rio de Janeiro war.⁶⁴ Auch sein Nachfolger César Maia hat die Notwendigkeit des Programms erkannt und führt dieses mittlerweile in der 3. Förderstufe mit inzwischen 300 Millionen US-Dollar Gesamtfördervolumen weiter durch. Mit Hilfe dieses Programms wurden bisher 60 informelle Siedlungsbereiche der Stadt mit einer Einwohnerzahl von 250.000 Menschen gefördert.⁶⁵

Noch dazulernen sollten dagegen vor allem asiatische Städte bezüglich Schutz des architektonischen und kulturellen Erbes. Asiatische Städte konzentrieren sich vorrangig auf das wirtschaftliche Wachstum und den Neubau, der die traditionellen Strukturen überformt. Gemeinsam sind dagegen allen größeren Siedlungsräumen, wo auch immer auf der Welt, die gigantischen Probleme des öffentlichen Nahverkehrs und der Verkehrsplanung.

Wenn die Migration der Grund für die enormen Flächenausdehnungen asiatischer und lateinamerikanischer Städte ist, so sind es die immer höheren Ansprüche an Wohnfläche und Wohnumfeld, sowie die Verkehrsinfrastruktur in europäischen und nordamerikanischen Städten, die zu Zersiedelung und Flächenfraß führen. Beide Strömungen sind mit einem enormen Ressourcenverbrauch und einer hohen Umweltbelastung verbunden.

Eine weitere Voraussetzung für gesunde, bewohnbare und dauerhaft lebensfähige Städte ist die Neustrukturierung, Umstrukturierung und Einrichtung von Behörden und Organisationen auf nationalem und internationalem Niveau. Sie sind für die Planung, Finanzierung und Durchführung von Stadtentwicklungsprogrammen und die Stadtverwaltung verantwortlich. So wie die betreffenden Organe heute

⁶⁴ Bote, Peter Dr.: Urban 21 in Rio de Janeiro. Bundesbaublatt Nr. 6. Wiesbaden, 2000

⁶⁵ Secretariat Municipal de Habitação, Grupo Executivo de Programas Especiais para Assentamentos Populares Prefeitura do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004

funktionieren, werden sie zukünftig ihre Aufgaben nicht mehr erfüllen können, denn der Widerstand von Behörden gegen jede Veränderung ist erheblich. Unsicherheit, Angst vor dem Unbekannten, strukturelle Faktoren, verfestigter Eigennutz, Gewohnheitsrechte und der Kampf um den Machterhalt sind die wesentlichen Hindernisse auf dem Weg zu besser arbeitenden Behörden. Die Institutionen müssen sich verändern und zwar nach den grundlegenden Prinzipien der Demokratisierung und Dezentralisierung. Die Verteilung von Rechten und Pflichten sollte unter den Gesichtspunkten Befähigung, Leistung und Nachhaltigkeit erfolgen. Als Normen könnten dabei Effizienz, Transparenz und die Verpflichtung zur Rechenschaft herangezogen werden.⁶⁶ Der Beitrag der Städte zum nationalen Wirtschaftswachstum wird weder wirklich verstanden, noch im Städtebau und im Bauwesen generell berücksichtigt. Das Brutto-Inlandsprodukt der japanischen Hafenstadt Osaka liegt beispielsweise um 10 % höher als das von Australien und sogar um 25 % höher als das von Indien.⁶⁷

Der Stadtplanung fehlt die regionale Perspektive, d.h. die Realisierung der Tatsache, daß Versorgungsleistungen aus der Umgebung bezogen werden. Ebenfalls nicht, oder nur wenig, beachtet werden die sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Stadt auf die Peripherie und die sie umgebenden Landschaft. Städte nehmen zwar nur 2 % der Landoberfläche der Erde ein, verbrauchen aber 75 % aller Rohstoffe.⁶⁸

Investitionsentscheidungen zum Bau von Infrastrukturen, Gewerbe- oder Wohnanlagen ignorieren oft die Auswirkungen der Standortwahl auf die Wachstumsdynamik und Qualität der jeweiligen Region. Es ist immer wieder festzustellen, daß speziell in den Ländern der dritten Welt oft unkoordiniert und ohne übergreifende Planungen entweder unter- oder überdimensioniert gebaut wird. Im planerischen Prozeß werden die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen sowie Projektpotentiale und Gefahren nur eingeschränkt erkannt und berücksichtigt.

Die meisten städtebaulichen Entwicklungsgebiete durchlaufen im Rahmen des 'Immobilienzyklus' immer wieder kritische Phasen in der Realisierung. Der Wegfall

⁶⁶ Shah, Kirtee: India Habitat Forum. Der Weg nach vorn - zur Zukunft der Städte. Deutsches Architektenblatt Nr. 8. Stuttgart, 2000

⁶⁷ Shah, Kirtee: India Habitat Forum. Der Weg nach vorn - zur Zukunft der Städte. Deutsches Architektenblatt Nr. 8. Stgt., 2000

⁶⁸ Shah, Kirtee: India Habitat Forum. Der Weg nach vorn - zur Zukunft der Städte. Deutsches Architektenblatt Nr. 8. Stgt., 2000

öffentlicher Förderungen für den Wohnungsbau, veränderte ökonomische Rahmenbedingungen, die Veränderung der Bevölkerungsstruktur und der Wohnwünsche, das veränderte Wanderungsverhalten sowie Konkurrenzprojekte machen Umplanungen dringend erforderlich. Für viele Entwicklungsträger stellt sich dann die Frage, ob auf diese veränderten Rahmenbedingungen allein mit einer Anpassung der Nutzungskonzepte oder mit der zeitlichen Streckung der Maßnahmen reagiert werden soll. Diese Problematik ist besonders dann von Bedeutung, wenn der Druck der politisch Verantwortlichen, die regelmäßig auf schnelle Veränderungen im Rahmen der Wahlzyklen drängen, die notwendigen Planungszeiten und Spielräume nicht zulassen. Hier müssen die Entwicklungsträger unbedingt versuchen, sich von diesem verhängnisvollen Mechanismus abzukoppeln und sich die Möglichkeiten sowohl der Anpassung von Nutzungskonzepten, wie auch die Strategien der Umsetzung ursprünglicher Planungen unter veränderten ökonomischen und sozialen Rahmenbedingungen erhalten. Die wirtschaftlichen Probleme in Entwicklungsgebieten sind nicht hausgemacht, sondern ein Ausdruck der allgemeinen wirtschaftlichen Lage am Immobilienmarkt. Die Krise auf dem Wohnungsmarkt am Beispiel Deutschland ist in den kommunalen Entwicklungsmaßnahmen deutlicher erkennbar als in privatwirtschaftlichen Bauvorhaben, da für den Entwicklungsträger Publikationspflicht besteht. Diese bewirkt, daß regelmäßige, umfassende Informationen über den Entwicklungsstand veröffentlicht werden.

Ein zentrales Ergebnis eines Symposiums des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) im Jahr 1998 mit dem Thema "Städtebauliche Großvorhaben in der Umsetzung" war die Erkenntnis, daß Großprojekte in der Realisierungsphase vor allem die langfristige Rückendeckung von Politik und Verwaltung benötigen, um nicht ihren größten Vorteil zu verspielen: das Vertrauen der Investoren und der Bevölkerung in die Ernsthaftigkeit der Bestrebungen der Kommune für die Entwicklung.

Die Globalisierung der Wirtschaft wird die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Städte in den nächsten Jahren erheblich verändern. Investoren finden heute, bezogen auf die harten wirtschaftlichen Benchmarks, an einer Vielzahl von Standorten in aller Welt vergleichbar gute Standortbedingungen. Städte müssen sich

nur regional und national, sondern auch international am Weltmarkt behaupten müssen. Neueren Umfragen zufolge werden aber die sogenannten weichen Faktoren eines Wirtschaftsstandortes in den Standortentscheidungen als zunehmend wichtig eingestuft. Hier haben Städte mit bevorzugten Lagen am Wasser zweifellos die attraktivere Ausgangsposition und damit größere Marktchancen, auf der anderen Seite geraten sie dadurch im weltweiten Wettbewerb unter Druck. Dieser Wettbewerb läuft mittlerweile nicht mehr nur zwischen den Kernstädten und ihren Umlandgemeinden ab, sondern zunehmend zwischen Städten und Stadtregionen auf nationaler und internationaler Ebene. Diese Konkurrenz wird die Disparitäten zwischen prosperierenden Stadtregionen einerseits und stagnierenden oder schrumpfenden Regionen andererseits, verschärfen.⁶⁹

Der wirtschaftliche Strukturwandel mit dem anhaltenden Trend zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft ist für die Zahl und die Verteilung von Arbeitsplätzen in den Städten bedeutsam. Der Übergang zum tertiären und quartären Sektor bedeutet erst einmal den Wegfall von Arbeitsplätzen. Zugleich drängen infolge der gesellschaftlichen Individualisierung weitere Menschen in die Erwerbstätigkeit. Arbeitslosigkeit wird also in den Städten ein dauerhaftes Problem bleiben.

Die Auswirkungen der Informations- und Kommunikationstechnologien für die Städte sind noch unklar und durchaus ambivalent. Einerseits wird argumentiert, durch die modernen Technologien und die dadurch möglich gewordene Dekonzentration der wirtschaftlichen Aktivitäten würden Städte bedeutungslos und damit überflüssig. Andere Meinungen gehen davon aus, daß die räumliche Streuung ökonomischer Aktivitäten eine Konzentration von Management-, Kontroll- und Steuerungsaufgaben erfordern wird, welche die Entstehung großer Zentren fördern wird. Es wird argumentiert, die neuen Kommunikations- und Informationstechnologien könnten einen persönlichen Informationsaustausch und Wissenstransfer nicht ersetzen und damit würden sich Finanzdienstleistungen und hochentwickelte Unternehmensdienstleistungen weiterhin in den Städten konzentrieren.

⁶⁹ Deutsches Institut für Urbanistik: Dokumentation des Symposiums "Städtebauliche Großvorhaben in der Umsetzung". DIFU. Bonn, 1998

Mit den ökonomischen Veränderungen wächst auch die soziale Polarisierung. In einem polaren Arbeitsmarkt stehen hochqualifizierte Tätigkeiten im wachsenden Dienstleistungsbereich Billigjobs mit niedrigen Qualifikationen gegenüber. In Folge dauernd anhaltender hoher Arbeitslosigkeit vervielfacht sich die Zahl der Sozialhilfeempfänger. Dies schlägt sich in der sozialräumlichen Struktur der Stadt nieder. So haben sich Stadtteile mit sozialen Problemen herausgebildet, deren Bewohnern als Folge von Arbeitslosigkeit und Armut eine Isolierung und der Ausschluß von der Teilnahme am sozialen Leben drohen. Es besteht die Gefahr, daß ab einem bestimmten Problemdruck diejenigen Einwohner, die es sich leisten können, abwandern und nur die Bewohner zurückbleiben, die ihren Wohnstandort nicht frei wählen können. Dies kann in einen Automatismus münden. Hier sind Politik, Wirtschaft und die Gesellschaft als Ganzes gefordert, soziale Verantwortung zu übernehmen und die Gefahr einer sozialen Desintegration abzuwehren.

Mit dem wachsenden Gefälle zwischen Arm und Reich geht in den Städten ein Bedeutungsverlust des öffentlichen Raumes einher. Wesentliches Merkmal der historischen europäischen Stadt ist der öffentliche Raum mit Straße, Platz oder Park, kurzum Orte, an denen sich bisher vielfältig gesellschaftliches Leben abspielte. Zunehmend verliert der öffentliche Raum dieser Prägung seine Funktion. Der innerstädtische Einzelhandel, der seine Standorte noch häufig entlang den Straßen und an Plätzen hat, verlagert sich zunehmend in geschlossene Passagen. Offene Plätze werden überdacht und räumlich abgeschlossen. Erlebnisräume werden künstlich geschaffen. Der Zugang wird begrenzt, es findet eine Privatisierung des öffentlichen Raumes statt. Auch wenn die in privater Bauherrenschaft errichteten Komplexe, wie beispielsweise Einkaufszentren und andere Freizeiteinrichtungen, als öffentlicher Raum erlebt werden, sind dennoch bei Konzeption und Betrieb kommerzielle Interessen dominierend. Die Wahrnehmung des privaten Hausrechtes führt zu einer sozialen Ausgrenzung, der Charakter öffentlicher Räume und die urbane Vielfalt werden nur noch vorgetäuscht.⁷⁰

⁷⁰ Scholz, Carola: Privatsache Stadt - die Megamall erobert den öffentlichen Raum. Deutsches Architektenblatt Nr. 5, Stuttgart, 1999

Veränderungen zeichnen sich auch im Zusammenspiel der Akteure von Stadtentwicklung und Städtebau ab. Die Stadtbürgerschaft verliert an Bedeutung. An die Stelle von ortsansässigen Bauherren, die ein unmittelbares Interesse am Geschick der Stadt haben, treten zunehmend anonyme Developer oder Investoren mit geringem Interesse und Engagement für die lokale Gestaltung. Grundstückseigentümer, die selbst nicht im Projektgebiet ansässig sind und ihre Bautätigkeit, mit Schwerpunkt auf der Errichtung von Gewerbeimmobilien, ausschließlich unter Renditegesichtspunkten sehen, entwickeln eine geringere Identifikation mit dem Standort ihrer Projekte. Solange ihre Renditeerwartungen nicht beeinträchtigt werden, kümmern sie sich nicht um die Umgebung und die Auswirkungen ihrer Projekte auf die Umgebung. Diese Einstellung schädigt nachhaltig das städtische Umfeld und beeinflusst auch umliegende Immobilien. Darin unterscheiden sich diese Investoren von anderen, wie beispielsweise Wohnungsbaugesellschaften oder Grundstückseigentümern von Einzelgrundstücken, die ihre Immobilie als langfristige Kapitalanlage sehen und eher bereit sind, sich mittel- und langfristig im Quartier zu engagieren. Für die längerfristige Werterhaltung der Immobilie spielen nämlich auch Aspekte, wie die dauerhafte Zufriedenheit der Anwohner mit ihrem Wohnumfeld oder die soziale Stabilität im Quartier, eine wichtige Rolle.

Die räumliche Einheit des städtischen Lebens wird größer und immer weniger erlebbar. Die Stadt verleibt sich die Region ein, die Region wird Stadt. Hatte die Innenstadt bisher eine eindeutige Vorrangstellung, verliert sie in jüngerer Zeit ihre Rolle als eindeutiges ökonomisches, politisches und kulturelles Zentrum. Einzelne Stadtteile und Umlandgemeinden übernehmen wichtige Funktionen. Es entstehen neue Arbeitsteilungen zwischen Kernstadt und Umland. Im Umland bilden sich neue polyzentrische Stadtstrukturen heraus.

4.3 Bodenpreise

Die vorherrschende Meinung im Zusammenhang mit der Erörterung des Bodenwertes ist die Behauptung, daß die Grundstücke am Wasser die teuersten sind. Wer legt dies fest und leitet daraus gleichzeitig ab, daß diese Grundstücke hoch bebaut werden müssen? Wer setzt fest, daß die dahinter liegenden Grundstücke die billigeren sind? Sind sie nicht nur deswegen billiger, weil man in der ersten Baulinie am Wasser mit hoher Bebauung den Ausblick verbaut. Daraus resultieren natürlich die Schwierigkeiten bei der Finanzierung und Vermarktung der Projekte. Wassergrundstücke werden deshalb teuer bezahlt, weil es sich eingebürgert hat, in der ersten Reihe die exquisite Lage mit dem exklusiven Blick zu suchen. Diesem Mechanismus entgegenzuwirken gilt unter anderem das Augenmerk bei der Planung und Sanierung von Wasserlagen.

Barry Shaw, Geschäftsführer des North Kent Architectural Center und früherer Chefplaner der London Docklands Development Corporation (LDDC), vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, daß ein teures Grundstück nur in einem Gebiet entstehen kann, das hinlänglich erschlossen ist. In den Docklands in London wurde in der dritten Reihe mit einer relativ niedrigen Bebauung begonnen und eine gute Infrastruktur vorgehalten, um der ehemaligen Brache zuerst eine attraktive Qualität zu geben. Der öffentliche Raum wurde in einem traditionellen Plan mit vernetzten Freiflächen definiert. Schlüsselbereiche für das gesamte Entwicklungsgebiet wurden herausgefiltert, um sie als Garanten für die Qualität des öffentlichen Stadtraumes zu schützen. Der offene bzw. öffentliche Raum bestimmt in erster Linie die Qualität eines Großprojekts.

Diese Investitionen sind allgemein sehr teuer, binden viel Kapital und müssen langfristig vorgehalten werden. Um diese Kosten nach und nach zu amortisieren, werden die Grundstückspreise schrittweise gesteigert. Die Grundstückspreise in den Docklands wurden nicht flächendeckend gleichmäßig festgelegt. Man ging kleinteilig vor und verkaufte die Grundstücke in Abschnitten und zwar so, daß der Markt nicht überfordert wurde. Als letzter Schritt kamen die Grundstücke an der Uferlinie mit dem Wasser als zusätzliches Element dazu und definierten damit die höchste Qualität und die höchsten Preise.

Wasser als Alleinstellungsmerkmal bedeutet jedoch nicht zwingend eine 1a-Lage. Bestimmte Gebiete am Wasser haben aufgrund ihrer traditionellen Nutzung ein negatives Image. Diese Sichtweise verändert sich nicht allein durch die Erstellung eines Planes. Neue Lagen müssen „gemacht“ werden, das Verhältnis zum Wasser muß sich verändern. Historische Landmarken müssen gepflegt oder neue zeitgenössische geschaffen werden, die Wasserlagen müssen einen hohen Wiedererkennungswert erhalten.⁷¹

Die Bedürfnisse der privaten Investoren müssen ausgewogen berücksichtigt werden. Manche Investoren bauen teurer, andere sind einfach zu kontrollieren und viele bewegen sich am unteren Ende des Marktes, wo es kaum Mittel für die Architektur gibt. Es macht weder in Hamburg, Berlin noch anderswo Sinn, mitten aus einem großen Hafensreal eine einzelne Parzelle herauszuschneiden und zu versuchen, sie kleinteilig zu bebauen. Zunächst müssen in einem Entwicklungsprozeß Strukturen geschaffen werden, die es überhaupt erst ermöglichen, schrittweise zu planen und zu bauen.⁷²

Die Flächen an den Gewässern sind durch die industrielle Vornutzung traditionell sehr groß. Es handelt sich um Hafen- oder Infrastrukturflächen, die nur öffentlich gemacht werden können, wenn sie zuvor planungsrechtlich angegangen werden. Die Kleinteiligkeit ist ein Maßstab, der sich für das Bauen eignet. In Bezug auf die planerische Sicherung der Hafen- und Infrastrukturflächen eignet sie sich nicht, weil die Voraussetzungen zu großmaßstäblich sind. Nur durch die Entscheidung zu großmaßstäblicher Sicherung können Entwicklungsmaßnahmen eingesetzt werden. Die dadurch definierten Flächen müssen dann schrittweise, also kleinteilig, von privaten Investoren bebaut und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Man muß also planerisch im großen Maßstab denken und die planungsrechtlichen Instrumente entsprechend einsetzen. Nur so kann Wirtschaftlichkeit erzielt und die Planungswertabschöpfung gesichert werden. In der Realisierungsphase muß man dagegen kleinteilig und differenziert mit den entsprechenden Investorenstrukturen weiterarbeiten.

⁷¹ Hellweg, Uli: Netzwerk Wasserstadt. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

⁷² Hellweg, Uli: Netzwerk Wasserstadt. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Was macht die Neuplanung städtebaulicher Nutzungsmischung so schwierig? Mit Sicherheit sind es auch die unterschiedlichen Bodenrichtwerte. Sie richten sich nach der Ertragskraft der geplanten Nutzung. Dies begünstigt eindeutig die Trennung von Entwicklungsgebieten in Wohn-, Arbeits- und Geschäftsquartiere. Der Versuchung über den politisch motivierten Bodenrichtwert Einfluß auf die zukünftige Nutzung zu nehmen, sollte von Seiten der verantwortlichen Gremien widerstanden werden.

So wird beispielsweise derzeit in Hamburg im Gebiet der HafenCity versucht, mit den Einnahmen durch die Veräußerung städtischer Grundstücke zu einem willkürlich festgelegten Bodenrichtwert, die Infrastrukturmaßnahmen für den Bau des Hafens in Altenwerder zu finanzieren.⁷³ Ergebnis ist, daß die Bodenpreise so hoch sind, daß sie nur von gewerblichen Nutzern mit entsprechend hoher Grundstücksausnutzung gezahlt werden können. Fraglich bleibt daher, ob sich in den jeweiligen Gebieten die von den Stadtplanern angestrebte Nutzungsmischung einstellen wird. Angesichts hoher Bodenpreise läßt sich jedenfalls Wohnnutzung nur schwer verwirklichen und wenn, dann nur im hochpreisigen Marktsegment oder in hochverdichteten Clustern. Deren mangelnde Attraktivität muss anschließend wiederum durch flankierende Infrastrukturmaßnahmen und entsprechende Investitionen, die vorwiegend durch die Kommune finanziert werden, künstlich gesteigert werden.⁷⁴

⁷³ Wagner, René: Eine Museumskathedrale wie die Oper von Sydney. Frankfurter Allgemeine Zeitung 27.08.2001

⁷⁴ Wagner, René: Eine Museumskathedrale wie die Oper von Sydney. Frankfurter Allgemeine Zeitung 27.08.2001

4.4 Städtebauliche Entwicklungsgebiete

4.4.1 Grundsätzliche Überlegungen am Beispiel Deutschland

Nach Maßgabe des gesetzgeberischen Leitbildes handelt es sich in Deutschland bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme um eine Gesamtmaßnahme zur koordinierten Entwicklung eines exakt umschriebenen Gebietes des durch Satzung festgesetzten städtebaulichen Entwicklungsbereiches. Schon in den Werkzeugen, die das Baugesetzbuch den Gemeinden für die Entwicklung an die Hand gibt, spiegeln sich die aktuellen Probleme solcher städtebaulichen Maßnahmen wider.

Der gemeindliche Grunderwerb ist Dreh- und Angelpunkt des Entwicklungsrechtes. Eine Stadt oder ihr Treuhänder soll erst über das ganze Entwicklungsgebiet verfügen, um die Maßnahmen einheitlich durchzuführen. Angesichts der kommunalen Haushaltsprobleme liegt gerade hier ein wesentlicher Konfliktpunkt. Anstelle des obligatorischen Grunderwerbes wird vorrangig versucht, Eigentümer und Erwerber mitwirkungsbereit zu machen und bereits im Voraus vertraglich von ihnen den Mehrwert des entwickelten Grundstückes zu erhalten. Dabei müssen die Städte oft Kompromisse eingehen, wodurch die Ziele der Entwicklungsmaßnahme nicht selten verwässert werden. Nicht ganz unschuldig sind dabei die Kommunen, die teilweise der Versuchung erliegen, durch überhöhte Grundstückspreise ihre Finanzen zu sanieren und dadurch die Erwerber zwingen, renditeträchtigere Bebauungsdichten oder Nutzungen anzustreben.

Findet sich keine Möglichkeit, ein im Zuge der Maßnahme ungenutztes Grundstück vorübergehend zu vermieten, zu verpachten oder zumutbar zu nutzen, hat der Eigentümer sogar Anspruch auf Übernahme, praktisch eine umgekehrte Enteignung. In aller Regel muß er dann aber mit der Verschleppung der Übernahmeverhandlungen rechnen.

Die Abschöpfung des entwicklungsbedingten Mehrwertes gegenüber dem Anfangswert des Grundstückes ist der Finanzierungshebel für die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme. Die Kommune erzielt diesen entweder bei der Weiterveräußerung oder beim realisierungswilligen Eigentümer, der sein Grundstück behält. Dieser muß meist einen im Voraus abzulösenden Ausgleichsbetrag

entrichten. Als völlig unrealistisch hat sich erwiesen, die Finanzierung der Gesamtmaßnahme allein auf die sich voraussichtlich ergebenden Bodenwertsteigerungen zu stützen. Planungen und Grundstücksbeschaffung dauern oft länger als gedacht und dann muß die Zwischenfinanzierung gestreckt werden. Im Hinblick auf die Dauer der Maßnahme ist eine verlässliche Kalkulation der Endwerte und der nicht umlegbaren Erschließungskosten kaum möglich.

Das Kontrollinstrument, um Veränderungen oder Verfestigungen von Rechtsverhältnissen an den Grundstücken im Entwicklungsgebiet abzuwenden, stellt im deutschsprachigen Rechtsraum das entwicklungsrechtliche Genehmigungserfordernis für Bauvorhaben dar. Die Genehmigungspraxis ist im Hinblick auf die zukünftige Nutzung äußerst restriktiv, auch wenn diese noch nicht exakt absehbar ist. Dadurch werden sinnvolle Zwischennutzungen erschwert. Dies führt häufig dazu, daß die Voraussetzungen für ein Übernahmeverlangen eines Eigentümers vorliegen, in dessen Folge dieser fast regelmäßig die Entziehung des Eigentums an seinem Grundstück beantragen muß.

Die Fortführung dieser Praxis hätte das Entstehen von noch mehr Entwicklungsbrachen zur Folge und würde mittelfristig zum Kollaps der Entwicklungsträger führen. Die Probleme der dahinter stehenden Kommunen würden sich ebenfalls noch vergrößern. Eine völlige planerische Umorientierung wäre aber mit den Zielen der jeweiligen Entwicklungssatzung nicht vereinbar, deren Aufhebung wiederum mit massenhaften Entschädigungsforderungen verbunden wäre. Am realistischsten wäre noch die, wenigstens teilweise, Aufhebung des Entwicklungsrechtes für solche Grundstücke, bei denen bereits im Vorlauf erkennbar ist, daß sie für die Realisierung der Entwicklungsziele nicht benötigt werden und davon auch nicht profitieren.

Insgesamt hat sich jedoch gezeigt, daß das vor mehr als 30 Jahren entworfene Modell der städtebaulichen Entwicklungsgebiete, als klassisches staatliches Lenkungsinstrument, den heutigen Bedürfnissen der Planung nach Flexibilität und Reaktionsfähigkeit auf Änderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen, nicht mehr gewachsen ist.⁷⁵

⁷⁵ Fleckenstein, Martin: Städtebauliche Entwicklungsgebiete in Deutschland. Frankfurter Allgemeine Zeitung 23.08.2002

4.4.2 Aktivitäten der kommunalen Verwaltungen und Entwicklungsträger

Die Steigerung der baulichen Nutzung und der Nutzungsdichte werden heute als die wichtigen Stellschrauben der Siedlungsflächenbegrenzung der Stadtentwicklung gesehen. Die Arbeit mit quantitativen Dichtewerten macht in der modernen, kompakten Stadt jedoch nur Sinn, wenn diese nicht zwingend, sondern lediglich als Vorgaben oder Richtwerte angewendet werden.

Unerlässlich für den Erfolg städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen wird es zukünftig aber sein, daß das heutzutage allerorten gültige System der Trennung der Zuständigkeiten durch eine konzertierte Aktion ersetzt wird, die speziell auf das jeweilige Projekt zugeschnitten ist. Noch sind die Zuständigkeiten in den kommunalen Verwaltungen fein säuberlich nach Wohnungsbau, Städtebau und Wirtschaftsförderung getrennt. Dies führt bei fortschreitender Planungstiefe zwangsläufig zu Effizienz- und Zeitverlusten. In allen Fällen, in denen bereits diese Grenzen verwischt wurden und Projektteams gebildet wurden, wurden die Projekte in Bezug auf Termintreue, Qualitätsniveau und Budgetdisziplin zur Zufriedenheit aller Beteiligten durchgeführt.⁷⁶

Die städtebauliche Nutzungsmischung kann nicht verordnet und hoheitlich festgelegt werden, sondern kann nur auf der Grundlage klarer, strategischer Ziele über Verhandlungen erreicht werden. Aus diesem Grund lassen sich im vorab keine festen Anteile der gewünschten Nutzung, sondern nur maximale Schwankungsbreiten festlegen. Auch dürfen die Erwartungen hinsichtlich der Feinkörnigkeit der Mischung nicht zu hoch sein. Ganze Straßenzüge mit Läden im Erdgeschoß, Kanzleien oder Werbeagenturen im 1. OG, und darüber gelegenen Wohnungen werden in der Praxis wohl die seltene Ausnahme bleiben. Das Planungskonzept muß sich flexibel den wechselnden Nachfragesituationen auf dem Wohn-, Büro- und Gewerbeflächenmarkt anpassen und die Vorstellungen von Investoren mit unterschiedlichen Interessen berücksichtigen. Immobilienmakler sollten nicht nur Kontakte auf den internationalen Immobilienmessen wie der MIPIM in Cannes knüpfen, sondern auch lokale Partnerschaften suchen und Netzwerke bilden.

⁷⁶ Krau, Ingrid: Höher, breiter, dichter? Für und Wider steigender Verdichtung der kompakten Stadt. Deutsches Architektenblatt Nr. 12. Stuttgart, 2000

Die Kommunen selbst können entscheidende Anstöße geben, indem sie wichtige öffentliche Infrastruktur in dem neuen Quartier plazieren. Sie sollten bei ihren Bauvorhaben mit gutem Beispiel vorangehen, nicht nur durch ansprechende Architektur, sondern auch durch innovative Nutzungskonzepte. Für den Fall, daß sich für städtebauliche Schlüsselprojekte kein privater Investor findet, sollten sich die Kommunen nicht scheuen, selbst als Bauherren aufzutreten. Nutzungsmischung kann auch mit sozialen Zielen verbunden werden. Für die städtische Vielfalt sind auch ökonomisch weniger ertragreiche Nutzer wichtig. Handwerksbetriebe zur Versorgung des Stadtteils, Existenzgründer oder auch Wohnprojekte für Alleinerziehende können durch öffentliche Förderung unterstützt werden. Bei bestimmten Projekten kann es sinnvoll sein, schwächeren Nutzern über Mischkalkulationen beim Grundstücksverkauf bessere Chancen einzuräumen. Die Planung eines nutzungsgemischten Stadtteils ist aufwendiger als die übliche Routine und ein breiter kommunalpolitischer Konsens ist hierbei erforderlich. Die verschiedenen Verwaltungsabteilungen, die bisher nur damit vertraut waren, alte Quartiere mit gemischter Nutzung durch Sanierung zu erhalten, müssen neue Kooperationsformen finden, die zu einem einheitlichen Auftreten führen.

Bis heute gelten gewisse Abhängigkeiten, die noch auf die Anfänge des Städtebaus zurückgehen. Der Zugewinn an baulicher Dichte auf gleicher Fläche ist bei einer Geschoßfolge bis 8 Geschosse am höchsten, ab 8 Geschossen wird der Zugewinn immer geringer. Mit steigender Geschoßflächenzahl GFZ sinkt der Anteil der Verkehrsfläche je m² Geschoßfläche, parallel dazu nehmen die Erschließungskosten je m² Geschoßfläche ab. Die Siedlungskonzentration hilft daher, den Bedarf an öffentlichem Verkehrsraum zu verringern. In der kompakten Stadt sind daher, trotz abnehmender Gewinne durch eine starke Vertikalisierung, größere Flächeneinsparungen bei höheren Dichten erzielbar. Mit steigender Geschoßflächenzahl, und bei starker Vertikalisierung auf gleicher Grundfläche, steigt der Freiflächenanteil zwar je m² Bruttogeschoßfläche, nimmt aber mit der Zunahme der Geschoßzahl ab.⁷⁷

Der Zugewinn an baulicher Dichte kann auch durch die Vergrößerung der Gebäudelänge und vor allem durch die Vergrößerung der Gebäudetiefe gesteigert

⁷⁷ Krau, Ingrid: Höher, breiter, dichter? Für und Wider steigender Verdichtung der kompakten Stadt. Deutsches Architektenblatt Nr. 12, Stuttgart, 2000

werden. Durch eine Kombination von hoher Geschosßzahl, Gebäudelänge und Bautiefe läßt sich jede gewünschte Dichtesteigerung erreichen. In den 50er und 60er Jahren wurde die Verdichtung mancherorts zu weit getrieben und führte dadurch zu Großwohnformen, die die Akzeptanzgrenze überschritten und damit einen erheblichen Imageschaden für das Ansehen von Großsiedlungen bedeuteten.

Die Kombination von Steigerung der Gebäudetiefe und -länge stellt heute den am häufigsten eingeschlagenen Weg der Verdichtung und Flächeneinsparung bei Geschosßbauten mittlerer Höhe dar. Die Gebäudetiefen stoßen jedoch in ihrer Nutzerfreundlichkeit bei 14 bis 15 Metern an ihre Grenzen. Diese Bautiefen bedingen meist innenliegende Bäder, umfangreiche Erschließungsflure, schmale lange Räume und einen schmalen Fassadenanteil. Zur weiteren baulichen Verdichtung wird dann in der Regel nicht eine Erhöhung der Geschosßflächenzahl gewählt, sondern die geometrische Anordnung der Baukörper mit Ecken und Kammanschlüssen.

Die bauliche Verdichtung wirkt, bei gleichzeitig steigender Wohnfläche pro Kopf, der Abnahme der Einwohnerdichte entgegen. Dieser Mechanismus soll dem kontinuierlichen Wachsen der Wohnfläche pro Kopf und der Verringerung der Einwohnerdichte seit den 60er Jahren entgegenwirken. Bei steigender Wohnfläche pro Kopf sinkt bei gleichbleibender GFZ und Geschosßzahl die Einwohnerzahl, dadurch steigt zwar der Freiflächenanteil je Einwohner, bringt aber in der Konsequenz nicht den erwünschten Effekt einer innerstädtischen Verdichtung. Dazu kommt die Erfahrung, daß je mehr Bruttogeschosßfläche auf einem gleichbleibenden Grundstück untergebracht wird, umso mehr Parkierungsfläche gebraucht wird und dadurch weniger bewohnerbezogene Freifläche übrig bleibt. Das Problem verschärft sich mit zunehmendem Motorisierungsgrad. Dieser Effekt kann durch eine Zunahme der Wohnflächen, bei gleichzeitiger Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten, entschärft werden.

Im Fall der Waterfrontentwicklungen gibt es Beispiele, in denen erstaunlich hohe Baudichten und Einwohnerkonzentrationen geplant wurden. Unter dem Leitbild einer Altstadtsituation, kann durchaus eine GFZ von 2,7 mit extrem geringer

Freiflächenausstattung toleriert werden. In Deutschland zum Beispiel wird deutlich, daß im gesetzlich geforderten Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen viele sozial schwache Familien mit überdurchschnittlich vielen Kindern wohnen. Daraus resultiert eine geringere Wohnfläche pro Kopf und vergrößert damit den Mangel an Freifläche. Die Werthaltigkeit der dort auch am Markt angebotenen, freifinanzierten Wohnungen wird dadurch negativ beeinflusst.

Beim gehobenen Mittelstandswohnen mit einer GFZ von 1,6 ergibt sich ein hoher Freiflächenanteil, da in großen Wohnungen verhältnismäßig viel Wohnfläche pro Kopf zur Verfügung steht. In Wohnlagen mit einem hohen Defizit an Wohnungen mit unmittelbarem Grün- und Freiflächenbezug, ist die Nachfrage nach kompakten Wohnformen begrenzt.

Damit wird die Frage aufgeworfen, bis zu welchem Grad bauliche Verdichtung als zukunftstauglich angesehen werden kann. Für höhere Dichten sprechen folgende Aspekte:

- abnehmender anteiliger Flächenbedarf für Grundstücks- und Verkehrsflächen
- abnehmende Erschließungskosten
- die Möglichkeit einer dichteren Versorgung mit sozialer Infrastruktur und kommerzieller Versorgung
- die Möglichkeit einer dichteren Versorgung mit öffentlichem Personennahverkehr und damit Einsparung von Verkehrsflächen.

Es ist jedoch erwiesen, daß sich bei baulichen Dichten ab einer GFZ von 1,5 sinkende Dichtevorteile ergeben. Es tritt kaum noch ein Zugewinn an Flächeneinsparung ein, die Baukosten steigen und es entstehen wachsende Probleme in Bezug auf Belüftung, Belichtung und Grünausstattung.

Auch soziale Aspekte spielen hier eine Rolle. Stellt man die Interessen einer gutsituierten Klientel in den Vordergrund, ergeben sich optimale Dichten mit einer GFZ von 0,6. Wenn lange Wege mit dem PKW hingenommen werden und zudem die Versorgung mit öffentlichen Transportleistungen als nachrangig betrachtet wird, liegt das Optimum bei einer mittleren GFZ von 0,5 bis 0,8. Höhere Dichten ab einer GFZ von 1,0 erweisen sich dann als praktikabel, wenn der Gesamtnutzen der Stadt

optimiert wird und dabei gesellschaftliche Faktoren stärker gewichtet werden als Individualbedürfnisse. Die höhere Dichte erlaubt auch den Einsatz leistungsfähigerer, öffentlicher Verkehrsmittel, was wiederum dem Verkehrsflächenverbrauch entgegenwirkt. Bei einer sehr hohen GFZ ab 2,0 ist ein weiteres Ansteigen des Gesamtnutzens nicht nachgewiesen und in Fachkreisen durchaus strittig.⁷⁸

Das wichtigste Kollektivnutzenargument stellt das der Siedlungsflächeneinsparung dar. Die kompakte Stadt wird propagiert. Um diese umzusetzen, wird an allen Stellschrauben, wie beispielsweise einer höheren Dichte, oder an den gemischt genutzten, kompakten Baustrukturen sowie an der Reduzierung des spezifischen Flächenverbrauches gedreht. Dennoch ist der kompakten Stadt zwangsläufig kein absoluter Gesamtnutzen zu Eigen. Zukunftsfähig ist ein Stadtraum nur, wenn er für eine Vielzahl von unterschiedlichen Nutzungen und Bedürfnissen die passenden Angebote vorhält. Eine zukunftsfähige Siedlungsentwicklung setzt ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Kollektiv- und Individualnutzen voraus.⁷⁹

Es ist vorhersehbar, daß in naher Zukunft die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf ansteigen wird. Der Verlust an Einwohnerdichte kann dann durch die Steigerung der GFZ kompensiert werden. Allerdings verteilt sich der Zuwachs von Wohnfläche pro Kopf ungleich. Vorhandene Wohngebiete mit hoher baulicher Dichte, und in der Summe von geringer Nutzungs- und Aufenthaltsqualität, werden ihre jetzige überdurchschnittliche Belegungsdichte beibehalten, während vergleichbare, heute noch vom Mittelstand besetzte Wohngebiete, auf dieses Niveau absinken werden.

Diejenigen Bevölkerungsschichten, die dem Mittelstand und aufwärts zuzurechnen sind, werden zukünftig bauliche Dichte um so eher akzeptieren, je größer und komfortabler die Wohnungen sind. Voraussetzung dafür ist, daß das urbane Umfeld ausgleichende Annehmlichkeiten bietet. Dieses Umfeld kann im Falle der Waterfront-Entwicklungen in hervorragender Weise gestaltet werden und wird durch das besondere Spannungsverhältnis zwischen Land und Wasser noch positiv verstärkt. Bauliche Dichte geht in diesem Falle nicht mit Einwohnerdichte

⁷⁸ Krau, Ingrid: Höher, breiter, dichter? Für und Wider steigender Verdichtung der kompakten Stadt. Deutsches Architektenblatt Nr. 12, Stuttgart, 2000

⁷⁹ Wentzke, Martin: Die Zukunft der städtischen Dichte im Wohnungsbau, Frankfurt, 1993

einher. Die Akzeptanz baulicher Dichte verbindet sich auch weiterhin mit Wohlstandskriterien, hier vor allem mit hoher Mobilität, um die Enge kurzfristig mit ländlicher Weite zu tauschen. Bauliche Dichte fördert das Fluchtverhalten aus der Stadt. Im vorliegenden Fall der Waterfront müssen qualitativ hochwertige öffentliche/-halböffentliche Räume geschaffen werden, die diesem Bedürfnis Rechnung tragen und dazu beitragen, die Fluchtbewegungen zumindest teilweise in quaternahe Bereiche zu leiten. Ungeachtet dessen gehören Aktivitäten an anderen Örtlichkeiten und in Gegenwelten für die meisten Menschen in den westlichen Gesellschaften zwischenzeitlich, unabhängig von der Wohnform, zum normalen Leben.

Die Ausgestaltung baulicher Dichte wird also verstärkt zu einer Frage der Qualitätssicherung. Zunehmende bauliche Dichte im mittleren bis oberen Angebotssegment muß demnach vermarktet und akzeptiert werden. Infolgedessen geht die Qualitätsverantwortung in immer größerem Maße auf Investoren und die Immobilienwirtschaft über. Es ist zu beobachten, daß Investorenprojekte, die ohne Qualitätssicherung auf hohe Dichten setzen, sehr schnell Vermarktungsprobleme bekommen. Mit steigender Dichte sind keine laufenden Preissteigerungen mehr zu erzielen, eine Nutzungserhöhung kann sehr schnell zur Minderung der Erträge führen. Die bisherige Praxis für schlecht kalkulierte Projekte, oder auch einfach als Reaktion auf veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen, den Ausweg über eine zusätzliche Verdichtung zu suchen, wird in Zukunft vom Markt noch härter als bisher bestraft werden. Das Projekt wird nach der Realisierung die erwarteten Erträge mangels Qualität nicht mehr erbringen können. Die harten Sanktionen des Marktes arbeiten der Konvergenz, d.h. einer langfristigen Vermarktbarkeit durch seriöse Investoren einerseits und dem Interesse der Kommune nach einer zukunftsorientierten Bestandsvorsorge andererseits, zu.⁸⁰

Auch in der kompakten Stadt sollte der Großteil der Wohngebiete ein Leben mit Kindern ermöglichen. Zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit gehören genügend große Grün- und Spielflächen, ausreichende Versorgung mit Tageslicht, Sonne, Frischluft, Lärmschutz und ausreichender Sozialabstand. Unter dem Aspekt der Siedlungsflächenbegrenzung geht es darum, den Wohnungssuchenden, die aus

⁸⁰ Institut für Städtebau und Wohnungswesen München: Kooperation von Wirtschaft und öffentlicher Hand. München, 2000

Gründen der Wohn- und Wohnumfeldqualität sowie aus finanziellen Gesichtspunkten den Stadtrand bevorzugen, stadtintegrierte Alternativen zu bieten. Dabei darf der Kredit, den die dem urbanen Wohnen aufgeschlossenen Nutzer dem neuen Wohnumfeld entgegenbringen, nicht leichtfertig verspielt werden.

Die geforderten Qualitätskriterien bei höheren baulichen Dichten können sich dabei durchaus stadtspezifisch unterscheiden. Dies ist nicht zuletzt wegen des unterschiedlichen kulturellen und wohngeschichtlichen Hintergrundes der betroffenen Gesellschaften erforderlich. Unterschiedliche städtebauliche Dichtestrukturen der Großstädte, die sich über Jahrzehnte entwickelten, haben zu unterschiedlichen Akzeptanzgrenzen des für erträglich gehaltenen Miteinanders geführt. Wohndichten, wie sie in den Städten Rio de Janeiro, Mexiko Stadt oder Hongkong noch toleriert werden, sind in London und Hamburg unvorstellbar.

Unabhängig vom Kulturkreis, in dem das Projekt realisiert werden soll, ist generell eine Dichteerhöhung am Übergang von geringer zu mittlerer Dichte am effektivsten. Auch beim Übergang von mittleren zu höheren Dichten können Einsparungen erzielt werden, insbesondere durch sparsame Verkehrslösungen, kompakte Infrastruktur sowie Nutzungsüberlagerungen von Dienstleistungen und Arbeitsorten. Dies ist insbesondere in Städten mit angespannter Haushaltslage von Interesse. Die Qualitätsanforderungen setzen aber in diesem Fall der Steigerung eine ungleich deutlichere Grenze als im erstgenannten Fall.⁸¹

Abschließend bleibt festzuhalten, daß Geschößflächenzahlen auch weiterhin ein praktikables, einfach zu handhabendes Orientierungsinstrument in der Planung bleiben. Dies ersetzt jedoch nicht die Aufgabe der Gestaltung von Dichte in jedem einzelnen Fall. Wünschenswert wäre ein Qualitätsnachweis, der jedem einzelnen Projekt abverlangt werden kann, wenn bestimmte bauliche Dichten überschritten werden. Da Dichte bis zu einem gewissen Grad durch sorgfältige Entwurfsarbeit gestaltbar ist, müssen Machbarkeit und Grenzen der baulichen Dichte im städtebaulich-hochbaulichen Entwurf im Einzelfall untersucht werden.

⁸¹ Wentzke, Martin: Die Zukunft der städtischen Dichte im Wohnungsbau, Frankfurt, 1993

4.4.2.1 Stadtentwicklungsplanung - Methodisches Konzept

In Zeiten der Globalisierung und des Zusammenwachsens der Kontinente stehen die Kommunen vor neuen Herausforderungen. Die Konkurrenz zwischen den Städten oder Regionen um die knappen Ressourcen, Arbeitsplätze und Finanzmittel nimmt deutlich zu. Die schwierige Haushaltslage der öffentlichen Hand läßt eine Erhöhung der Ausgaben nicht mehr zu, der Handlungsspielraum ist entsprechend eingeeengt. Viele Kommunen sind alleine nicht mehr in der Lage, die Herausforderungen einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik zu bewältigen. Interkommunale Zusammenarbeit und regionale Orientierung eröffnen Chancen, um Aufgaben der Kommunen durch übergreifende Konzepte und Abstimmung erfolgreich und vor allem wirtschaftlicher wahrnehmen zu können. Neben der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit sind Strategien unter dem Stichwort „Verantwortungskultur“ unerlässlich. Diese sollen Akteure aus dem professionellen Immobilienbereich, der Wohnungswirtschaft, dem Handel und sonstige Investoren mit Sozial- und Bildungsträgern, Vereinen und Vertretern der Bürgerschaft zur gemeinschaftlichen Zielformulierung an einen Tisch bringen. Die Kommunen, denen die Planungshoheit zukommt, haben dabei die Aufgabe, unterschiedliche und widerstreitende planerische, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Interessen zu gewichten und gegeneinander abzuwägen. Das Instrument dazu ist die Stadtentwicklungsplanung. Im Dialog der genannten Beteiligten, noch ergänzt durch Verwaltung und Kommunalpolitik, legt sie die strategische Orientierung für die strukturellen und städtebaulichen Entwicklungsbereiche einer Stadt für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum fest.

Die Stadtentwicklungsplanung ist jedoch mehr als nur eine informelle Planung. Sie stellt die Grundlage für den Einstieg in die Fachplanungen dar. Hierzu zählen die vorbereitende Bauleitplanung, städtebauliche Planungen, die Projektentwicklung von Einzelmaßnahmen der Infrastruktur oder die Entwicklung von Branchen.

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung gilt es:

- strategische Politikfelder und Entwicklungsbereiche zu thematisieren. Dieser Ansatz umfaßt, neben räumlichen und ökologischen Aspekten, auch die ökonomische und soziale Struktur,

- die demographischen Rahmenbedingungen zu thematisieren,
- im Dialog mit Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik Handlungsvorschläge zu erarbeiten, die in Form von themenübergreifenden Schlüsselprojekten umgesetzt werden. Wirtschaftlichkeit und Finanzierung finden dabei Beachtung.

Zur Umsetzung hat sich das folgende methodische Konzept bewährt:

1. Ermittlung von Grundlagen, Rahmenbedingungen und Szenarien der Gemeindeentwicklung. Hierzu gehören Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse, Erstellung eines Stärken-Schwächen-Profiles, Erarbeitung von Szenarien zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung.
2. Kommunale Klausurtagung. Über Fachinformationen wird allen Projektbeteiligten ein umfassender und einheitlicher Sachstand zu allen wichtigen Handlungsfeldern der Entwicklungsplanung gegeben und Konsens über die im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung zu berücksichtigenden Fragestellungen hergestellt.
3. Kommunikation und Partizipation. Die unterschiedlichen Akteure werden zusammengeführt. Additive Verfahren und parallele Beteiligungen sollen vermieden werden. Bausteine der Beteiligung, neben der kommunalen Klausurtagung, sind Planungswerkstätten zu Themen wie Wohnen und Leben, Wirtschaft und Arbeit, Mobilität und Verkehr, Bildung, Betreuung und Gesundheit, Natur und Umwelt. Hinzu kommen kommunale Umfragen und projektbegleitende Arbeitsgruppen. Umfragen sind ein Instrument der Bürgerbeteiligung und dienen als Planungs- und Entscheidungsgrundlage sowohl für die kommunale Ebene der politischen Gremien, als auch für die planende Verwaltung.
4. Erstellung des Entwicklungsplanes als Masterplan (strategische Ebene) mit Prioritäten. Auf Grundlage der Klausurtagungen und der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung entsteht ein langfristiges Handlungskonzept, das die wesentlichen Planungs- und Handlungsansätze zur Stadtentwicklung benennt und in ein Zeit- und Finanzierungskonzept mit Prioritätensetzung faßt. In den politischen Gremien wird der Entwurf abschließend als

Masterplan verabschiedet. Er beinhaltet die zentralen strategischen Handlungsfelder und Projekte für die zukünftige Entwicklung der Kommune als Ganzes oder eines Teilgebietes.

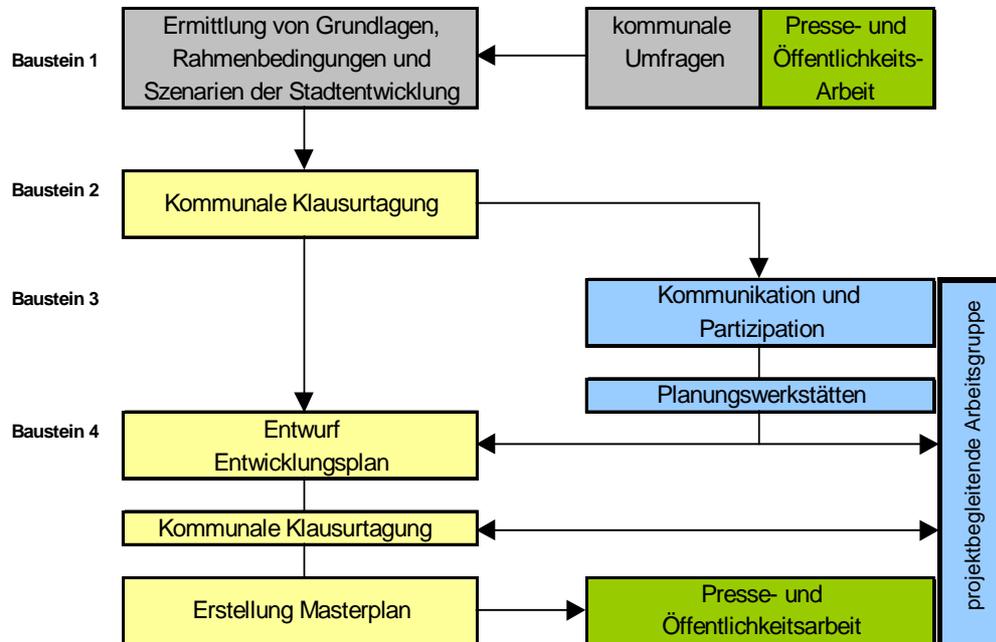


Schaubild 11: Methodisches Konzept der Stadtentwicklungsplanung
Quelle: Ebner/LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH, 2006

4.4.2.2 Vierstufiges Verfahren zur Entwicklung von Brachflächen

Im komplexen Prozess der Reaktivierung von Brachflächen hat sich ein vierstufiges Verfahren als gangbarer Weg herausgestellt. Dieses vierstufige Verfahren wird im Gesamtzusammenhang angewendet, so daß die Planungs- und Entwicklungskosten stets in einem angemessenen Verhältnis zu den nachweisbaren Entwicklungspotentialen stehen. Durch ständige Statuskontrolle wird Planungsaufwand für unnötige Vertiefungen oder unrealistische Lösungsansätze vermieden.⁸²

Stufe 1 Potentialanalyse

Eine zielgerichtete Potentialanalyse ermöglicht es Investoren und Kommunen, die Chancen und Risiken eines Projektes frühzeitig zu erkennen. Die Rahmenbedingungen für die Umsetzung erster Projektideen werden geklärt und die

⁸² Kommunalentwicklung Baden Württemberg GmbH: Entwicklung von Brachen. KE-Report Nr. 19. Stuttgart, 2004

Entwicklungspotentiale aufgezeigt. Dazu sind Nutzungseignungen sowie Kapazitäten von Grundstücken und Gebäuden zu ermitteln. Hinzu kommt die Entwicklung einer Flächen- und Erschließungsdisposition in Zusammenhang mit den Zielvorstellungen von Investoren und Kommunen und unter Prüfung der lokalen Wettbewerbssituation. Im Ergebnis werden die Entwicklungschancen als Nutzungsalternativen dargestellt und auf wirtschaftliche Plausibilität geprüft. Damit steht den Investoren auch ein erstes Exposé zur Verfügung.

Stufe 2 Ermittlung der Durchführbarkeit

Interessante Nutzungsalternativen aus der Potentialstudie werden durch die darauffolgende Machbarkeitsstudie konkretisiert. Hierfür ist ein Neuordnungskonzept für Flächen und Gebäude zu entwickeln. Dieses ist in städtebaulicher, technischer und planungsrechtlicher Hinsicht zu prüfen.

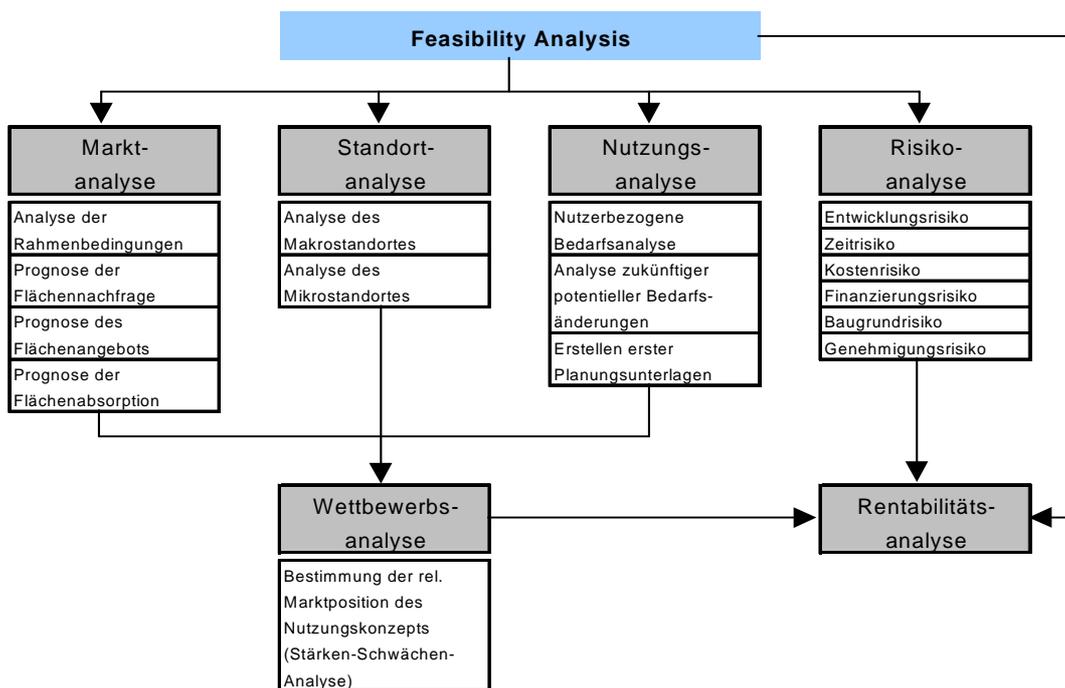


Schaubild 12: Aufbau der Feasibility-Analyse
Quelle: Ebner, 1999

In dieser Phase erfolgt auch die erste gestalterische Visualisierung des Projektes. Konkrete Nutzungsprofile werden mit Flächen hinterlegt und ihre Marktfähigkeit ist nachzuweisen. Ein Kosten- und Finanzierungskonzept liefert Kommune und

Investoren bzw. Entwicklern Eckwerte für die wirtschaftliche Machbarkeit und das weitere Vorgehen. Die Projektpartner erhalten dadurch eine gemeinsame Projektplattform für eine zielgerichtete Projektentwicklung. Sie beinhaltet gleichzeitig die Verpflichtung zur regelmäßigen Fortschreibung der Eckpunkte. Kernstück der Studie ist die so genannte Feasibility-Analyse, deren Ablauf und Handlungsfelder im Schaubild 16 veranschaulicht werden.

Stufe 3 Projektentwicklung

In der dritten und arbeitsintensivsten Stufe erfolgt die Projektentwicklung mit allen erforderlichen Vertragsunterlagen und Genehmigungsanträgen. Für klar definierte Ziele werden Wettbewerbe vorbereitet und durchgeführt. Alle Voraussetzungen zum Grunderwerb, zur Vergabe von Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen, zur Erschließung und Neubebauung, zur Schaffung von Planungs- und Baurecht, zur Finanzierung, Vermarktung und Förderung werden geklärt. Mit klaren Zielen, geregelter Projektorganisation und transparenten Zeit- und Ablaufplänen kann dann der Startschuß für die Projektrealisierung fallen.

Stufe 4 Projektrealisierung

Im Rahmen des Projektcontrolling werden alle Abbruchmaßnahmen, die Altlastensanierung sowie Hochbau und Erschließungsmaßnahmen inklusive Ausschreibung, Vergabe und Abrechnung gesteuert. In Deutschland ist es das besondere Städtebaurecht, das im Zusammenhang mit Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, weitere Vertragsformen des städtebaulichen Vertrages für die Projektrealisierung bietet.

4.4.3 Aktivitäten privater und institutioneller Anleger - Projektentwicklung

Unter dem Einfluß sich verschärfender Wettbewerbsbedingungen sind die Faktoren Standort, Projektidee und Kapital im Rahmen der Projektentwicklung so miteinander zu kombinieren, daß einzelwirtschaftlich wettbewerbsfähige, arbeitsplatzschaffende und -sichernde sowie gesamtwirtschaftlich sinnvolle, sozial-

und umweltverträgliche Immobilienobjekte geschaffen und dauerhaft rentabel genutzt werden können.⁸³

Es werden grundsätzlich drei Ausgangssituationen zu Beginn der Projektentwicklung unterschieden. Zunächst kann ein bereits vorhandenes Grundstück, für das der Grundstückseigentümer eine höherwertige Nutzung anstrebt, den Ausgangspunkt markieren. In der Praxis kommt dieser Fall insbesondere bei Non-Property-Unternehmen häufig vor. Dabei handelt es sich um Unternehmen, deren Hauptgeschäftszweck nicht im Bereich der Immobilienwirtschaft liegt. Das Hauptaugenmerk dieser Gesellschaften liegt im Zuge der steigenden Bedeutung des Corporate-Real-Estate-Management auf dem Produktionsfaktor Boden, d.h. nicht mehr betriebsnotwendige Grundstücke sollen nutzbringend verwertet werden.

Der zweite Ausgangspunkt einer Projektentwicklung kann auch eine Projektidee bzw. ein konkreter Nutzerbedarf sein, den der Projektentwickler an einem geeigneten Standort umsetzen soll. Als typisch gilt an dieser Stelle die Entwicklung von Einkaufszentren auf der grünen Wiese. Dabei steht nicht primär die Wiese als unbebaute Fläche im Vordergrund, sondern die Suche nach adäquaten Standorten vor dem Hintergrund schwieriger Eigentumsverhältnisse und komplizierter Erschließungssituationen, verbunden mit den gleichzeitig hohen Bodenpreisen im Zentrum. Hier hat der zukünftige Nutzer die Möglichkeit, frühzeitig aktiv Einfluss auf die Gestaltung der Immobilie zu nehmen, da sich die Projektentwicklung immer eng an den spezifischen Anforderungen einer Nutzergruppe orientiert.

Das dritte Handlungsfeld berührt die Kapitalmärkte und weist zunehmende Aktivitäten auf. Institutionelle Investoren sind nach wie vor auf der Suche nach attraktiven Renditen und nachhaltigem Wertzuwachs. Fonds sammeln Eigenkapital und haben beträchtliche Kapitalmengen zu investieren. Rentenfonds und institutionelle Anleger nehmen an Bedeutung zu. Hinzu kommt Kapital aus China, Japan und dem Nahen Osten sowie Fonds, die Staatsgelder verwalten.⁸⁴ Die mit der Durchführung beauftragten Immobilienunternehmen entpuppen sich oftmals als Trendsetter in der Entwicklung marktfähiger, innovativer Konzepte, die einen lang-

⁸³ Bank Akademie: Schulungsreihe Immobilienwertermittlung - Studienbrief Nr. 9 Projektentwicklung. Frankfurt, 1999

⁸⁴ JonesLang Lasalle: Rekordhöhe bei direkten Immobilieninvestments in Europa. Pressemitteilung vom 06.07.2007

fristigen Planungshorizont verfolgen. Entsprechen die am Markt befindlichen Bestandsimmobilien nicht den hohen Anforderungen der Investoren, so kann das Kapital langfristig nur in neue Projektentwicklungen investiert werden. Insgesamt besteht der wesentliche Vorteil der Entwicklungstätigkeit in der Ausdehnung des unternehmerischen Entscheidungs- und Handlungsspielraums durch die aktive, gestalterische Einflussnahme auf neue oder vorhandene Immobilienmärkte. Früher war der Immobilienmarkt tendenziell mehr von lokalen Einflüssen geprägt. Heute sieht das vollkommen anders aus. Wie in der Industrie spielen auch in der Immobilienwirtschaft zunehmend supranationale „Global Players“ eine besondere Rolle. Diese institutionellen Anleger beschäftigen sich weniger mit dem Erwerb oder der Vermittlung von Einfamilienhäusern oder Eigentumswohnungen. Der Kapitalmasse entsprechend, die sie betreuen, konzentrieren sie sich auf Großobjekte vornehmlich im gewerblichen Bereich. Hier sind es vor allem Dienstleistungsimmobilien, wie Büro- und Verwaltungsgebäude, die entwickelt und vermarktet werden, aber auch Wohnungsportfolios. Hierbei stehen nicht nur die gegenwärtige Rendite im Vordergrund, sondern auch die Vermarktungschancen auf lange Sicht.

Im Fall der Wasserfrontentwicklungen trifft fraglos die Konstellation „Standort sucht Projektidee“ im Rahmen der Projektinitiierung auf die Mehrzahl der Fälle zu. Auf Grundlage der Einschätzung des Immobilienmarktes und seiner Rahmenbedingungen, in Verbindung mit der Qualität des vorgegebenen Standorts und seines Umfelds, besteht die Aufgabe des Projektentwicklers darin, die besondere Eignung des Grundstücks für eine bestimmte Immobiliennutzung herauszuarbeiten. Hierfür wird dann in Folge ein grobes Nutzungskonzept entwickelt, das den Anforderungen des Standortes, der Lage auf dem Immobilienmarkt und den Bedürfnissen potentieller Nutzer gerecht wird. In diese Konzepte fließen die Erkenntnisse aus dem Austausch mit Stadtplanern, politischen Institutionen, Architekten, Maklern, Gutachtern, Bauunternehmern und Interessenvertretern auf lokaler Ebene ein. Auf eine umfassende Abstimmung und die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten sollte dabei geachtet werden, da jeder dieser Mitwirkenden, sofern sich seine Interessen nicht mit den Interessen des Entwicklers in Übereinstimmung bringen lassen, den Entwicklungsprozeß entscheidend behindern kann.

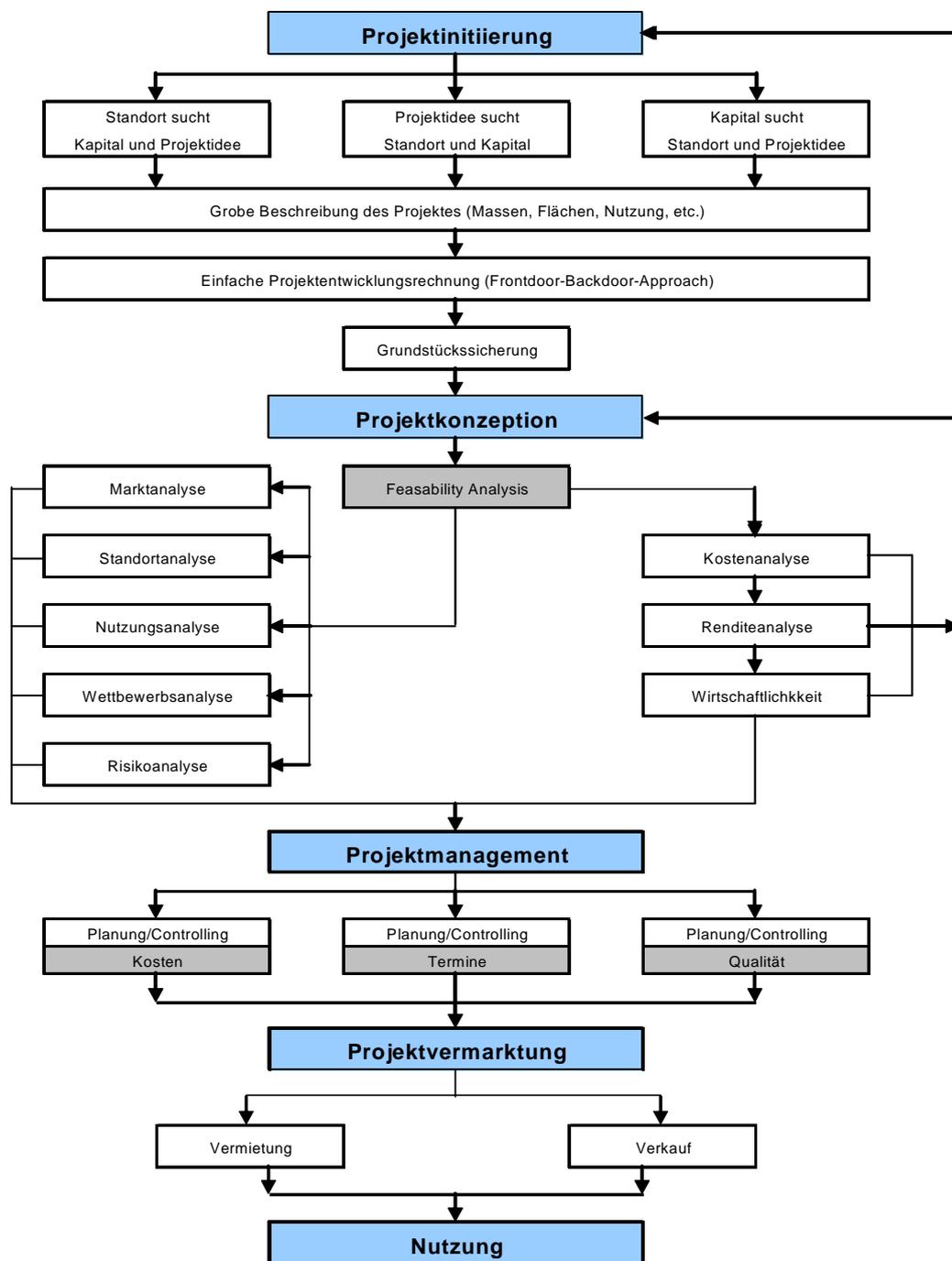


Schaubild 13: Der Projektentwicklungsprozess
Quelle: Ebner, 1999

In der Konzeptionsphase wird das Projekt einer systematischen, formalen Analyse unterworfen. Sie versetzt den Projektentwickler in die Lage, die Realisierungsfähigkeit des Projektes anhand detaillierter Daten und Prognosen zu verifizieren, um es gegenüber den anderen beteiligten Institutionen, wie beispielsweise potentiellen Financiers, Nutzern, Investoren sowie der Öffentlichkeit, vertreten zu können. In diesem Zusammenhang hat sich der Oberbegriff der Machbarkeitsstudie oder auch "Feasibility Analysis" herausgebildet (s. Schaubild 12). Dazu gehören sowohl Markt- Standort- und Nutzungsanalysen, als auch Risiko- und Rentabilitätsanalysen.

Prinzipiell wird im Projektentwicklungsprozess ein institutioneller Investor als der bessere Partner angesehen, besser als beispielsweise ein Fondsanbieter. Institutionelle Investoren sind eher an langfristigen Sicherheiten und an hoher Bauqualität interessiert und nehmen dafür auch eine geringere Anfangsrendite in Kauf. Um Monostrukturen zu vermeiden, sollten optimale Projekte aber eine Mischung aus langfristigem Engagement und frei vermietbaren Flächen am Markt anbieten.

Da der Erfolg einer Projektentwicklung auch von der gesellschaftspolitischen Akzeptanz abhängt, zielt die Projektvermarktung nicht nur auf potentielle Mieter oder Käufer, sondern auch auf Dritte. Durch entsprechende Maßnahmen aus dem Bereich der Public Relations wird beispielsweise versucht, ein positives öffentliches Image für das Projekt zu erzeugen und auf Seiten der Grundstückseigentümer, Financiers, Investoren, Nutzern, politischen Institutionen und Medien Vertrauen in das Projektentwicklungsunternehmen aufzubauen.

Sofern die Sonderform der nutzerbezogenen Projektentwicklung, bei der schon zu Beginn des Entwicklungsprozesses der Endnutzer feststeht, außer Acht gelassen wird, zählt die Projektentwicklung von Immobilien zu den risikoreichsten unternehmerischen Aktivitäten überhaupt. Relativ hohe Investitionen und Kapitalbeträge werden zur Schaffung von Produkten benötigt. Die Investitionen sind in Bezug auf Raum und Zeit sehr fixiert und bedienen in der Regel einen kleinen Markt, über dessen zukünftige Nachfrage große Unsicherheit besteht. Die Einschätzung von Risikogesichtspunkten variiert unter Projektentwicklern erheblich. Insgesamt läßt sich aber feststellen, daß diese weit weniger häufig Gebrauch von Instrumenten

des Risikomanagements machen als andere Branchen. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, daß die größtenteils von kleinen und mittleren Unternehmen dominierte Projektentwicklerbranche dergestalt organisiert ist, daß wesentliche Entscheidungen zentral von der Geschäftsleitung gefällt werden. Dabei spielen Erfahrung und Intuition häufig eine größere Rolle, als durch Analysten abgeleitete Fakten.⁸⁵

Ungeachtet dessen, wird zukünftig ein formaler Ansatz der Entscheidungsfindung erforderlich werden, der auch Risikoaspekten stärker Rechnung trägt. Dies gilt verstärkt vor dem Hintergrund des wachsenden Einflusses von offenen Immobilienfonds sowie Versicherungen und Pensionskassen, und damit der allgemein zunehmenden Institutionalisierung der Immobilienmärkte. Die Aufgabe der Risikoanalyse besteht dann darin, sowohl die Entscheidungsbasis der Entwickler durch die Identifizierung der Risikoparameter zu beeinflussen, als auch die außerhalb der unmittelbaren Einflußnahme liegenden Risikoaspekte (z.B. Entwicklungsrisiko, Genehmigungsrisiko, Finanzierungsrisiko, Vermietungsrisiko etc.) zu erkennen und deren Auswirkungen zu bewerten und zu minimieren.

Alle Risikoarten lassen sich durch frühzeitige, offene und regelmäßige Kommunikation mit den jeweils in der entsprechenden Phase eingebundenen Projektbeteiligten erkennen. Es können so rechtzeitig Maßnahmen zur Gegensteuerung eingeleitet werden. Insbesondere die beteiligten Finanziere und Investoren legen im Verlauf des Projektentwicklungsprozesses ein großes Augenmerk auf die Gegenüberstellung der Entwicklung der Risiken einerseits und des Projektwertes andererseits. Die erwähnten Risiken spiegeln sich auch in einer von Immobilienexperten aufgestellten Liste der Gründe für eine gescheiterte Projektentwicklung wider. Vor dem Hintergrund der jeweiligen besonderen Rahmenbedingungen von derartigen Prozessen sind allgemeingültige Aussagen jedoch nicht oder nur schwer möglich. In absteigender Reihenfolge wurden folgende Gründe für einen Mißerfolg genannt:

- ungenaue oder zu optimistische Feasibility Analyse
- unzureichende Nutzungsadäquanz
- Finanzierungsprobleme

⁸⁵ Bank Akademie: Schulungsreihe Immobilienwertermittlung - Studienbrief Nr. 9 Projektentwicklung. Frankfurt, 1999

- ungeeigneter Standort
- schlechtes Timing (Immobilienzyklus)
- fehlende Professionalität des Projektentwicklers
- Probleme während der Bauphase
- fehlerhafte Cash-Flow-Prognose
- schlechtes Projektmanagement.

Die Neuplanung städtebaulicher Nutzungsmischung ist im Fall der Beteiligung renditeorientierter Investoren nicht unproblematisch. Vor allem in Europa stellt sich die Spezialisierung der beteiligten Investoren als schwierig dar. Wohnungsbau-gesellschaften bauen für gewöhnlich nur Wohnungen, gewerbliche Entwickler nur Büros und Gewerbeflächen. Investoren, die auf beiden Feldern erfolgreich am Markt agieren, sind selten. Baurecht, Planungsvorschriften und etwaige spezielle Förder-richtlinien sind nicht auf eine Integration unterschiedlicher Nutzungsarten zugeschnitten.

4.5 PPP - Public Private Partnerships

PPP bedeutet soviel wie Public Private Partnership und PFI (Private Finance Initiative) steht für die private Finanzierung öffentlicher Investitionen. PPP- bzw. PFI-Projekte lassen sich in Mietkauf-, Leasing-, Miet- sowie in Betreiber- und Konzessionsmodelle unterteilen. PPP/PFI Projekte werden im internationalen Vergleich anhand von Schlagworten bezüglich ihrer Leistungsinhalte gekennzeichnet, wobei diese modulartig miteinander kombiniert werden. Verbreitet sind zum Beispiel BOT-Modelle (build, own, operate), BOOT- (build, own, operate, transfer) oder auch DBFO-Modelle (design, build, operate, transfer).⁸⁶

PPP/PFI-Projekte haben die Optimierung der Gesamtnutzungskosten zum Ziel und versuchen, dies durch einen möglichst ganzheitlichen Ansatz, nämlich mit der Integration von Planung, Errichtung, Betrieb, Finanzierung und Verwertung sicherzustellen. Die integrierte Übernahme von Planungs-, Bau-, Finanzierungs- und Betreiberleistungen, gekoppelt mit einem einheitlichen Leistungsentgelt je nach Realisierungsform, kann in unterschiedlicher Ausprägung und in unterschiedlichen

⁸⁶ Hoffmann, Günther: PPP im Hochbau, Ende der Dichotomie von Staat und Privat. Deutsches Architektenblatt 09/2000, Stgt.

Rechtsformen vereinbart werden, z. B. Bau- und Zwischenfinanzierungsleistungen bei GU (Generalunternehmer)-Vergabe; Integration von Planungs-, Bau-, Finanzierungs- und Betreiberelementen bei Mietkauf, Leasing und Miete.

Das neuere Verständnis des Staates als Auftraggeber von Schlüsselleistungen geht von der veränderten Definition aus, daß der Staat nicht mehr alle gegenwärtig von ihm wahrgenommenen Aufgaben selbst erfüllen muß, die Politik diese Aufgaben aber gewährleisten muß. Der Staat wird als Institution verstanden, die den notwendigen Rahmen für gesellschaftliche Leistungs- und Produktionsprozesse schafft, diese aber nicht mehr generell selbst erbringt. Die Kooperation von öffentlicher Hand und privater Wirtschaft beim Entwerfen, bei der Planung, Erstellung, Finanzierung, beim Management sowie beim Betreiben und Verwerten bislang ausschließlich in staatlicher Regie erbrachter öffentlicher Leistungen, soll helfen, öffentliche Güter und Dienstleistungen für die Bürger schneller, kostengünstiger und effektiver bereitzustellen, ohne daß die Qualitätsstandards darunter leiden.⁸⁷

Die neu erwachte Begeisterung ist dabei aber keineswegs das Ergebnis einer ordnungspolitischen Neuorientierung, sondern erwächst allein aus der Krise der öffentlichen Finanzierungssysteme. Diese wirtschaftlichen Zwänge haben die Investitionsspielräume der öffentlichen Hand inzwischen nahezu auf Null gestellt.

4.5.1 Erfolgsfaktoren im PPP-Verfahren

Ziel der öffentlich-privaten Partnerschaft ist es, eine per se öffentliche Aufgabe durch den privaten Partner gleich gut, oder besser noch zu geringeren Kosten, zu realisieren bzw. anzubieten. Nur wenn ein privater Partner durch sein know-how und Handeln sowohl die Ziele des öffentlichen Auftraggebers, als auch gewinnorientiertes Wirtschaften sicherstellen kann, wird ein PPP-Projekt zum Erfolg. Aufgrund der Komplexität und langfristigen Bindung muss der Umgang der Partner bei PPP-Projekten geprägt sein von Vertrauen und gegenseitiger Akzeptanz der jeweiligen strukturellen Besonderheiten.

⁸⁷ Hoffmann, Günther: PPP im Hochbau, Ende der Dichotomie von Staat und Privat. Deutsches Architektenblatt 09/2000, Stgt.

Mit Hilfe eines sechsstufigen Projektvorgehens kann eine zufriedenstellende und partnerschaftliche Zusammenarbeit gewährleistet werden.

1. Stufe Grundsatzentscheidung: PPP ja oder nein?
2. Stufe Definition der Inhalte, Berechnung der Wirtschaftlichkeit
3. Stufe Partnersuche durch Interessen- und Markterkundungsverfahren
4. Stufe Förmliches Angebotsverfahren und Partnerauswahl
5. Stufe Vertragsfindung/Auftragserteilung
6. Stufe Vertragscontrolling und Vertragsanpassung

Im Verlauf werden jeder Stufe Erfolgsfaktoren zugeordnet:

Stufe 1

- Vermeidung unsachlicher Diskussionen in der Öffentlichkeit
- Schaffen von Fakten bezüglich Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit
- Erstellen einer Entscheidungsvorlage mit den wesentlichen Rahmendaten
- Festlegung der Projektziele

Stufe 2

- Ermittlung der Rahmendaten und Definition von Leistungen durch Service- und Nutzerprofile
- Umfangreiche Überprüfungen der Wirtschaftlichkeit
- Entscheidung, ob Kostenbelastung für den öffentlichen Haushalt tragbar ist
- Aufbereitung der wesentlichen Daten für den Bieter (Vorbereitung Stufen 4/5)

Stufe 3

- Veröffentlichung der Annahmen und Rahmendaten in einem Projekthandbuch
- Rückkopplung der Anregungen und Kritikpunkte seitens der Bieter
- Prüfung und gegebenenfalls Anpassung der Ausschreibungsunterlagen/
Rahmenbedingungen

Stufe 4

- Wahl eines zweistufigen Verfahrens – Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb
- Vollständige und verbindliche Ausschreibungsunterlagen
- Vermeidung redundanter Grundlagenermittlung durch die einzelnen Bieter
- Offenlegung der Bewertungskriterien und deren Gewichtung auf der obersten Aggregationsstufe

Stufe 5

- Gewährleistung von Modalitäten zur Vertragsanpassung über den Zeitraum der Partnerschaft
- Angemessenheit der Bürgschaftsforderungen
- Open-Book-Vereinbarungen bezüglich der Vertragsleistungen und der eingesetzten Subunternehmer
- Festlegung der außergerichtlichen Mediations- oder Schiedsverfahren, Einigung über deeskalierende Konfliktlösungsmechanismen

Stufe 6

- Wille zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit und Deeskalation
- Laufendes Controlling durch eine externe Schiedsstelle, die in die Vertragsfindung mit eingebunden war.

PPP-Vorhaben im öffentlichen Hochbau müssen bestimmte Kriterien hinsichtlich Cashflow, Risikoallokation und marktgerechtem Bedarf erfüllen. Entscheidend wird es den Kapitalgebern darauf ankommen, daß das PPP-Vorhaben wirtschaftlich tragfähig ist. Der Cash-Flow des Projektes muß, auch unter Berücksichtigung pessimistischer Sensitivitätsanalysen, robust sein. Ferner achten Banken auf die Einhaltung bestimmter Regelungen in Bezug auf die Risikoverteilung. Sie legen besonderes Augenmerk darauf, daß die einem Partner zugeordneten Risiken auch tatsächlich bei diesem verbleiben. Grauzonen vertraglicher Formulierungen, die die Weitergabe übernommener Risiken an andere unter besonderen Umständen ermöglichen, stoßen bei Banken auf wenig Wohlgefallen.⁸⁸

⁸⁸ Helm, Ulrich: Finanzierung von PPPs im öffentlichen Hochbau. Immobilienzeitung Nr. 16, 29.07.2004, Frankfurt

4.6 Chancen des wassergebundenen Transports

4.6.1 Grundsätzliche Überlegungen

Der Transport auf dem Wasser war über Jahrhunderte ein einfacher und effizienter Weg, um Waren, Dienstleistungen und Informationen zu transportieren und Menschen zueinander zu bringen. Mittlerweile haben sich Kommunikation und auch die Transportdienstleistung verändert und dies nicht nur durch die einsetzende Motorisierung, sondern auch durch die Einführung des Telefons und nicht zuletzt durch Telefax und Internet. PKW und Lastkraftwagen haben sich auf dem Gebiet des inländischen Transports von Personen und Waren durchgesetzt. Die Luftfahrtindustrie hat dazu noch den interkontinentalen Transport revolutioniert. Viele Schiffsverbindungen wurden durch das weit schnellere Flugzeug ersetzt. Die wenigen, die überlebten, mußten sich auf den Massengütertransport spezialisieren. Ein Großteil der Fährverbindungen, die früher Personentransport durchführten, wurde mittlerweile aufgegeben. Das Wachstum und die Vielfalt der neuen Transportmöglichkeiten machten die Welt kleiner und neue Transportmethoden ersetzten die Alten, infolgedessen verlor der Transport auf dem Wasser seine dominierende Rolle.

Als Überbleibsel blieben die alten Wasserwege in und um die Hafenstädte. Viele von ihnen wurden rückgebaut oder verfüllt und ihre Funktion änderte sich grundlegend. Brücken und Tunnels wurden gebaut, die die Ufer miteinander verbanden. Viele Fährverbindungen wurden stillgelegt und die wenigen, die beibehalten wurden, fristeten ein dürftiges Dasein und wurden systematisch vernachlässigt. Aufgrund der Tatsache, daß sich der Ausbau der Binnenschiffahrtswege nicht so schnell vollzog wie der Ausbau der Straßen und Schienenwege, verlor der Warentransport per Schiff weiter an Tempo und damit an Attraktivität. Die Entwicklung von Gewerbe- und Wohngebieten weiter im Inland ohne Wasserzugangsmöglichkeiten trug ein Übriges dazu bei, den Waren- und vor allem den Personentransport mit dem Schiff weiter zurückzudrängen.

Der Langstreckentransport auf dem Wasser ging ebenfalls zurück und führte zu einem ruinösen Konkurrenzkampf, der viele Verbindungen zwischen den

Kontinenten verschwinden ließ. Der Rückgang der Schifffahrtsindustrie läßt sich sowohl in entwickelten, wie auch in Schwellenländern beobachten. Der kostspielige, prestigeträchtige Bau von hochtechnisierten Unterführungen und Brücken wird forciert, während gleichzeitig das funktionierende, effiziente und preiswerte Fährsystem mangels Unterstützung zerfällt. Die politisch Verantwortlichen verteidigen diese Projekte in der Regel damit, daß durch große Straßenbauprojekte das abgelegene Hinterland besser an den Stadtraum angebunden wird.⁸⁹

Andererseits nimmt der wassergebundene Transport vor allem in dicht bevölkerten und hoch verdichteten wassernahen Ballungsräumen eine wichtige Funktion im städtischen Transportverbund wahr. Als herausragendes Beispiel läßt sich in diesem Zusammenhang die Stadt Hongkong nennen. Hier spielte seit der Gründung der Stadt der Transport auf dem Wasser eine dominierende Rolle. Andere Städte, wie z.B. Sydney, haben den Nutzen erkannt und folgen dieser Entwicklung. Sie forcieren den Ausbau des Wassertaxi-Netzes und formen auf diesem Wege einen neuen Trend, dem viele Wasserstadtentwicklungen folgen werden.

Viele europäische Städte verfügen seit Jahrhunderten über weite Fluß- und Seeflächen und damit bis heute über entsprechende Fährbetriebe. In Städten wie London, Amsterdam oder Hamburg verschwanden Fahren aber fast vollständig aus dem Stadtbild, da durch den Bau von Straßenverbindungen schnellere und leistungsfähigere Transportwege für den öffentlichen Nahverkehr geschaffen wurden.

Städte wie Göteborg, Stockholm, aber auch Venedig und Lissabon, verfügen seit dem Mittelalter über weitverzweigte Fährsysteme. In diesen Städten verschwanden die Fahren bei Aufkommen der Motorisierung allerdings einzig und allein deswegen nicht, weil es keine effizienteren Möglichkeiten gab, innerhalb der Stadt Transportleistungen zu erbringen. Viele der Inseln und Halbinseln, die diese Städte umgeben, waren aufgrund der Entfernungen nicht über Tunnels oder Brücken zu erschließen. In jüngster Zeit werden vor allem Umwelt- und Naturschutzbelange angeführt, um die herkömmlichen Transportmethoden mit Fahren beizubehalten.

⁸⁹ van Triegt, Nik: The changes and opportunities of waterborne transport. Aquapolis 2/2000, Cities on Water. Venedig, 2000

Heutzutage ist dieser Schutz der Umwelt eine Investition in die Lebensqualität dieser Regionen. Es besteht daher kein Grund mehr, aufgrund von ökonomischem Druck, die bewährten Transportstrukturen durch neue zu ersetzen. Die Fähren sind ein Teil dieser neuen Lebensqualität. Kleine, kundenorientierte Nischenanbieter mit qualitativ hochwertigen Schiffen und Anlagen sind heute wieder erfolgreich am Markt tätig.⁹⁰

Überall in der außereuropäischen Welt wachsen die Städte immer schneller und der damit einhergehende Autoverkehr wird zu einer immer höheren Belastung für deren Bewohner. Komfort und Geschwindigkeit des Individualverkehrs gehen zurück, der Landverbrauch für Straßen sowie die Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht mehr steuerbar.

Zeitgleich dazu werden die bisher unterprivilegierten, aufgegebenen Hafenzonen der Städte wiederentdeckt und zum Leben erweckt. Wohnen und Arbeiten an der Waterfront, verbunden mit kulturellen Projekten, entstehen. Die Docklands in London, die Waterfront von Göteborg, die Ostindiendocks in Amsterdam und das Toronto Harbour Area sind, neben vielen anderen Projekten, Beispiele für diese neuen Stadtentwicklungen, deren Entwicklungsmöglichkeiten und Hauptanziehungskraft auf der attraktiven Lage am Wasser beruhen. In Verbindung mit dieser Entwicklung wird auch der wassergebundene Transport für die schnelle, einfache Erreichbarkeit aller Stadtteile wiederentdeckt.⁹¹ Zeitgleich verzeichnen der Sportbootverkehr sowie die touristisch geprägte Fahrgastschiffahrt enorme Zuwächse. Die Symbiose von New Life und New Economy in traditionsbehafteten Stadtteilen und Hafengebieten, in Verbindung mit ambitionierter, qualitativ hochwertiger Architektur in einer sauberen Umwelt, erfordert eine hohe Qualität des Nahverkehrs und bietet daher eine gute Ausgangssituation für den wassergebundenen Transport.

⁹⁰ Hypovereinsbank: Der Nahverkehrsmarkt im Umbruch - Workshop HVB. Bayerische Staatszeitung 23.02.01, München

⁹¹ Bruttomesso, Rinio (ed.): Cities on Water and Transport. Aquapolis 1/1996, Cities on Water. Venedig, 1996

4.6.2 Personenverkehr auf dem Wasser

In der derzeitigen Diskussion über die Aufwertung der Gebiete am Fluss wird in vielen Städten die Frage nach einem öffentlichen Personenverkehr auf dem Wasser thematisiert. In den Städten Lissabon, Sydney, Hongkong und Venedig ist bereits aufgrund der Morphologie ein wassergebundener öffentlicher Personenverkehr vorhanden. Aber auch andere Städte, deren Gewässer nicht trennend wirken, bemühen sich um diesen Transportweg als Alternative zum landseitigen Verkehr. So gibt es heutzutage bereits einen regelmäßigen Personenverkehr auf der Themse in London oder auch auf der Seine in Paris.

Der Personenverkehr auf dem Wasser leistet einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme, wodurch die Flüsse und Seen einen weiteren Bedeutungszuwachs erfahren. Die Wahrnehmung des Raumes erfolgt punkt-axial aus der Perspektive des Gewässers: wie eine Eisenbahnlinie stellt der Wasserweg eine linienförmige Wahrnehmungsachse dar, die punktuell an den Schiffsanlegestellen betont wird. Von hier aus betritt man die Stadt, erlebt sie. Dies ist für die landseitige Entwicklung der neuen Siedlungsbereiche nicht unerheblich. Wenn man auf dem Wasserweg in der Stadt ankommt, sollen sich Nutzung und Gestaltung des Städtebaus nach der Uferseite orientieren und der öffentliche Raum muß stärker auf das Wasser bezogen werden.

Allerdings hat dieser Verkehrsträger nur dann eine Chance, wenn er von der Bevölkerung angenommen wird und in den vorhandenen Stadtverkehr integrierbar ist. Im Wettbewerb mit dem Auto bietet er einen "Kurzurlaub" auf dem Wasser und somit ein anderes Reiseerlebnis. Gewisse Restriktionen, die sich aus der Fahrplangestaltung ergeben, Bequemlichkeit, Erreichbarkeit oder auch der Anschluß an andere Verkehrsträger wirken hingegen als objektiv oder subjektiv empfundene Hemmnisse, auf die es zu reagieren gilt.

Nicht nur die Schifffahrtslinien an sich, sondern auch die Qualität der angebotenen Dienste ist von Bedeutung. Durch den harten Wettbewerb der Fährlinien in Europa mit den Fluggesellschaften, haben sich zahlreiche Qualitätsverbesserungen beim schwimmenden Gerät und bei den Terminalanlagen ergeben. Darüber hinaus wird

der Fährverkehr stark durch staatliche und kommunale Regelungen beeinflusst. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf Umwelt- und Sicherheitsfragen. Alle diese Kriterien zusammengenommen machen neue Schiffe erforderlich, die diesem neuen Nutzungsprofil entsprechen. Auch müssen sich die angebotenen Dienste nahtlos in das Verkehrsnetzwerk auf dem Land einbinden lassen. Es wird keinen Raum für billige und einfache Lösungen geben, um den Wassertransport in die Überlegungen der Stadtplaner und die Planer des öffentlichen Nahverkehrs von Anfang an mit einzubinden.⁹²

Die Einrichtung eines öffentlichen Personenverkehrs auf dem Wasser stellt eine Planungsaufgabe der öffentlichen Hand dar, die in vielen städtebaulichen Projekten thematisiert werden muss. Strategieansätze hierfür sind:

- Untersuchung zur Machbarkeit eines vertakteten öffentlichen Personenverkehrs auf den Gewässern des jeweiligen Agglomerationsraumes vor dem Hintergrund ökologischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Vorgaben sowie angesichts der Akzeptanzproblematik eines solchen Verkehrsmittels durch die Bevölkerung
- Einrichtung besonderer Nutzungen im Einzugsbereich der geplanten Wasserbus-Haltestellen
- Stärkung der Ausflugs- und Fahrgastschiffahrt
- Stärkung der Sportbootschiffahrt; Erhöhung der Serviceangebote an den Anlegestellen.

Um die Reststadt noch weiter zu entlasten, könnte in Kooperation zwischen der Stadtplanung und den wasserbezogenen Fachbehörden ein Baustellenlogistik-konzept entwickelt werden, auf dessen Grundlage Baustellen an den Uferkanten mit Schiffen versorgt werden können. Dazu ist eine verbindliche Festlegung der für den Umschlag zu nutzenden Uferflächen als Auflage im Genehmigungsverfahren für bauliche Vorhaben an der Uferkante erforderlich.

⁹² van Triegt, Nik: The changes and opportunities of waterborne transport. Aquapolis 2/2000, Cities on Water. Venedig, 2000

TEIL 2 FALLSTUDIEN

5. Realisierte Beispiele von aktivierten Uferzonen

5.1 Europa

5.1.1 Poble Nou und Port Vell, Barcelona, Spanien ⁹³

Barcelona ist die Hauptstadt der autonomen Region Katalonien im Nordosten der iberischen Halbinsel. Barcelona stellt sich heute vorwiegend als der in der Gotik gewachsene Stadtkern und die im 19. Jahrhundert entstandenen schachbrettartigen Erweiterungen (Eixample) dar. Hinzu kommen die Bauten und öffentlichen Flächen des „Nou Urbanisme“, die im Vorfeld der olympischen Spiele im Jahre 1992 entstanden.

Im Jahre 1900 zählte Barcelona 537.000 Einwohner und bereits im Jahr 1930 wurde die Millionengrenze überschritten. Mit rund 1.9 Mio. in der Stadt und 3,5 Mio. Einwohnern im Großraum wurde im Jahr 1979 der bisherige Höchststand erreicht, seitdem ist die Einwohnerzahl relativ konstant. Damit ist Barcelona nach der Hauptstadt Madrid das zweitwichtigste Ballungsgebiet in Spanien. Den höchsten Anteil an der Gesamtbevölkerung hat mit 23,2 % die Gruppe der 15- bis 30-Jährigen.

Die Stadt Barcelona war bis in die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts ein allseitig topographisch umschlossenes Stadtgebilde, im steten Kampf mit hoher Bevölkerungsdichte und dem Verkehrskollaps. Aufgrund der drei nadelöhrartigen Stadtausfahrten war es ein langwieriges Unterfangen, die Stadt auf dem Landweg verlassen zu wollen. In der Stadt selbst war funktionierender, nutzungsfähiger, öffentlicher Stadtraum Mangelware. Während der Franco-Diktatur wurde spekulativ Wohnraum geschaffen, allerdings ohne jegliche Infrastruktur und Gestaltung des öffentlichen Raumes. Zudem fand öffentlicher Raum als Ort der Versammlung keine politische Unterstützung. Der natürliche öffentliche Raum - das Meer - war durch Eisenbahnanlagen, weitläufige Industrieansiedelungen sowie Hafenanlagen in seiner Benutzungsqualität sehr eingeschränkt oder über weite Strecken vollkommen unzugänglich.

⁹³ Winkelbauer, Thomas: Barcelona, der politische Wille ist alles. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Nach Francos Tod und dem Beginn der Demokratisierung im Jahre 1979 wurde die Schaffung und Gestaltung von öffentlichem Raum eines der wichtigsten Wahlversprechen der ersten demokratischen Stadtregierung. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage wurde dieses Versprechen in den folgenden 10 Jahren nur schrittweise eingelöst. Nachdem in den 70er Jahren die Stadtplanung unter der Randstellung gegenüber der Zentralregierung und unter lokaler Spekulation litt, setzten die Verantwortlichen fast ausschließlich auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes, um die Stadt wiederzubeleben. In den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts begann die Stadtverwaltung mit der Dezentralisierung und gab Verantwortlichkeiten an die Stadtbezirke ab. Jeder Bezirk kann ab diesem Zeitpunkt eine eigene Strategie entwickeln, die sich oft durch eine eigene Formensprache auszeichnet.



Schaubild 14: Barcelona, Innenstadtbezirke, Port Vell und Küstenabschnitt bis zum Besòs um 1970
Quelle: Ajuntament de Barcelona, 2001

Die durchgeführten Maßnahmen waren von hoher Nutzungsqualität für alle betroffenen Benutzergruppen. Die Idee bestand darin, einen zusammenhängenden, öffentlichen Raum zu schaffen und diesen entlang der stadt-ökonomisch ungenutzten Uferlinie zu entwickeln. Diese Konzeption erfüllte den Traum Barcelonas einer Öffnung zum Meer hin.

Am Beispiel des Port Olympic kann man diese Entwicklung am Entstehen eines neuen Freizeitentrums beobachten. Dort wird nicht deutlich zwischen privatem und öffentlichem Raum unterschieden. Es herrscht ein subtiler, kommerzieller Charakter vor, der unbewußt auf den Besucher wirkt. Luxus und Eklektizismus dominieren.⁹⁴

Dieses Projekt ist auch unter dem Namen „Moll de la Fusta“ bekannt geworden. Die Entwicklung begann zunächst an der Uferkante. Dort entstanden ein neuer Flanierbereich mit Restaurants und Geschäften sowie eine Tiefgarage. Damit einher ging die Verlegung der früheren, der Uferlinie folgenden Durchgangsstraße unter die Erde. Der neu entstandene Uferbereich wurde in der Folgezeit durch die Bevölkerung sehr gut angenommen und behauptet sich auch heute noch mit hoher Passantenfrequenz und Verweildauer gegen die harte Konkurrenz, die durch neue öffentliche Räume im Stadtgebiet entstanden ist. Als Folgeprojekt entstand die Verlängerung der "Ramblas" über die ehemals trennende Infrastrukturschneise hinweg, an den "Port Vell", das frühere Hafenbecken. Diese neue Form der Ramblas schuf einen attraktiven Kristallisationspunkt des gesellschaftlichen Lebens.

Die als olympisches Dorf genutzte Zone in „Poble Nou“ wurde als in dieser Reihe vorerst letztes Projekt entwickelt. Hier entstanden Wohnbauten, das Kongreßzentrum und der spätere Olympiahafen sowie eine aufgewertete Strandzone zur Nutzung als öffentlicher Badebereich. Mit anderen Worten: es entstand auf diese Weise der neue Stadtstrand Barcelonas.

Die Ausgangsposition vor Olympia war also folgende:

- Der Umbau der Stadt war politisch gewollt und wurde dementsprechend forciert und unterstützt.
- Die Entwicklung wurde von breiten Bevölkerungsschichten mitgetragen.
- Vor diesem Hintergrund gab es hoch motivierte Architekten und Stadtplaner, die sich im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion wußten und sich dem Auftraggeber und der Öffentlichkeit gegenüber in der Pflicht fühlten.

⁹⁴ Dutli, Peter und Esenfeld, Jörg: Neue Stadträume in Barcelona - Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Straßenräume. Stuttgart, 1991

Für die Investoren war dieses Klima geradezu ideal. Für private Projekte bedeutete das in der Folge:

- Weil politisch gewollt, wurden behördliche Prüfungen nicht zum Ausdruck eines tiefgründigen Mißtrauens dem Investor gegenüber.
- Eine zügige Abwicklung war gewährleistet.
- Weil von der Bevölkerung mitgetragen, kam es praktisch zu keinerlei Widerständen gegen einzelne Projekte.
- Das Vertrauen in die Städtebaupolitik war ausgesprochen groß.
- Die Architektenschaft genoß großes Vertrauen seitens der Politik. Sie war ausreichend merkantil veranlagt, um für die Auftraggeber angemessen wirtschaftlich zu planen, ohne überzogene Forderungen an die Dichte zu stellen. Der Planungsprozeß wurde infolgedessen nicht unnötig durch Widerstände der Verwaltung verzögert.

Geplant wurde hauptsächlich für die nacholympische Nutzung. Dies erwies sich insofern als vorteilhaft, da sich die spätere Nutzungsanpassung auf wenige Dinge beschränkte, die den Gesamtrahmen nicht wesentlich veränderten. Das Leitmotiv der Entwicklung war die Schaffung qualitätvoller Räume, vielfältig und mit Wechselwirkungen zwischen Enge und Weite. Die Gebäude selbst unterliegen einer relativ strengen Ordnung. Die notwendigen Anpassungen haben sie bis heute gut aufgenommen, ohne die Stimmigkeit des Gesamtkonzeptes damit zu gefährden.

Angesichts leerer Kassen und eines Investitionsvolumens von etwa 4.533 Mio. Euro war die Stadt maßgeblich auf private Investoren angewiesen. Diese stellten rund 43 % der Gesamtinvestitionen. Nach angelsächsischem Vorbild entstanden verschiedene "Public Private Partnerships", die sowohl auf die Planung, als auch bei der Durchführung großen Einfluß nahmen. Anfangs fand sich im Olympiapaket noch das Angebot, auch den sozialen Wohnungsbau in den betroffenen Stadtteilen zu fördern. Da dies jedoch die Renditeaussichten der Investoren minderte, verzichtete man schließlich auf die soziale Abfederungskomponente und die Stadt Barcelona fuhr das Fördervolumen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau zurück. Die Auswirkungen dieses Gentrifizierungsprozesses der letzten 10 Jahre

treten besonders in der traditionell ärmeren und sozial benachteiligten Altstadt zu Tage. Die durchschnittlichen Mieten in diesen Bezirken stiegen allein in den Jahren 1990 bis 1992 um 200%.⁹⁵ In der nacholympischen Phase verdoppelte sich nahezu der Kaufpreis für Wohnungen in der Altstadt. Einkommensschwache wurden in die Randbereiche Barcelonas verdrängt. Immer mehr "Besserverdienende" zogen in die als authentisch und lebendig empfundenen Viertel der Altstadt.



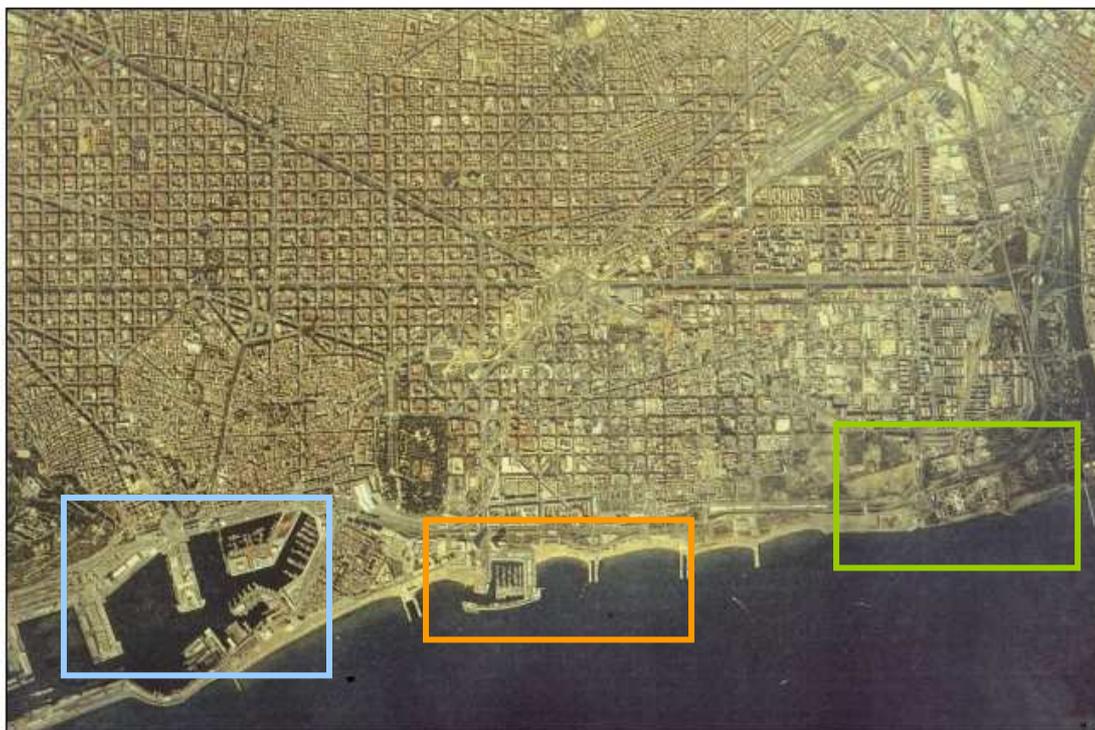
Foto 16: Barcelona, Wohnbebauung und Freiraumgestaltung im Stadtteil Poble Nou
Quelle: Ebner, 1995

Das angenehme Klima, die hohe Lebensqualität und das niedrige Lohnniveau ließen die Stadtverantwortlichen auf ausländische Investitionen hoffen. Trotzdem blieb der erwartete Boom nach den olympischen Spielen aus.

Durch die unerwartete Öffnung Osteuropas nahmen die Investitionsflüsse gleichwohl neue Wege. Nach anfänglicher Stagnation kehrte aber ein gewisser Optimismus zurück, vor allem weil die öffentliche Hand mit antizyklischen Investitionen das Baugeschehen wieder in Bewegung brachte. Nach den Olympischen Spielen im Jahr 1992 bereitete sich Barcelona auf eine Kandidatur als Kulturhauptstadt Europas 2001 vor.

⁹⁵ Iken, Matthias: Hamburgs schöne Schwester - Ein Modell für Olympia, Barcelona - mit den Sommerspielen begann der Aufstieg. Bauwelt 17, 1996

Dem ursprünglichen Gedanken folgend floß das Geld vor allem in Projekte des öffentlichen Raumes. Vor diesem Hintergrund wurde beispielsweise die Verbindung zwischen dem Olympischen Dorf bzw. dem davor liegenden Yachthafen und dem alten Hafen „Port Vell“ Stück für Stück wiederhergestellt. Es entstand unter anderem ein Kultur- und Freizeitzentrum. Diese Anschubinvestition brachte auch das ins Stocken geratene Projekt für den alten Hafen wieder in Schwung. Inzwischen sind hier Einrichtungen für Freizeit und Shopping entstanden. Die industrielle Hafennutzung ist endgültig aus dem Stadtzentrum in Richtung Südwesten zum Delta des Llobregat hin verdrängt worden.



Port Vell

Port Olympic

Litoral Besòs

Foto 17: Barcelona, Innenstadt und Waterfront vom Port Vell bis zum Besòs, 1998
Quelle: Ajuntament de Barcelona, 2001

Mit fortschreitender Stadtentwicklung Barcelonas, beginnend mit der Moll de Espanya in den Jahren 1990 bis 1995, beginnt sich die Proportion Mensch - Raum zum Überdimensionierten hin zu entwickeln. Sowohl das IMAX-Kino an der Moll de Espanya, als auch das Maremagnum - das überdimensionale Walfischmaul – sind vom Volumen her sehr groß. Die Gesamtinszenierung sieht mittlerweile den

Schwerpunkt darin, mittels der Gebäude etwas Spektakuläres darzustellen.⁹⁶

Zunehmend stellt sich die heutige Situation mit der einseitigen Ausrichtung der Investitionen für Nutzungen am Wasser im Freizeit- und Konsumbereich als problematisch dar. Die Stadtverwaltung wird nun erneut stadtstrategisch aktiv, um den drohenden Monostrukturen am Wasser entgegenzuwirken. Bisher noch nicht genutzte infrastrukturelle Ressourcen werden optimiert und der Qualität des Wassers als Verkehrsweg soll Rechnung getragen werden. Hierfür wurden die Flußmündungen des Besòs und des Llobregat, die die Eckpunkte der Wasserfront Barcelonas darstellen, zu neuen Entwicklungsschwerpunkten erklärt.



Foto 18: Port Vell und Port Olympic nach den Entwicklungsmaßnahmen 1998
Quelle: Ajuntament de Barcelona, 2001

Das Nebeneinander von Flughafen, Hafen und Eisenbahn soll genutzt werden, um ein interkontinentales Logistikzentrum für Warenaustausch aufzubauen. Durch die Führung der Trasse des französischen TGV an den Flughafen soll eine optimale Personenverkehrsanbindung erreicht werden. Dadurch würde gleichzeitig der Einzugsbereich des Flughafens nach Südfrankreich erweitert und sich somit der

⁹⁶ Groth, Lasse, Matisky, Wiebke: Waterscapes - Barcelonata. Seminarbeiträge WS 2004/2005, Lehrstuhl für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung. Universität Harburg. Hamburg, 2005

sogenannten "kritischen Masse" von Passagieren annähern, die den Betrieb eines interkontinentalen Flughafens betriebswirtschaftlich darstellbar machen.

Bei der Entwicklung dieser Projekte bleibt der Grundsatz der Planungsverantwortlichen bestehen, daß nur die öffentliche Hand, in der Verantwortung dem Bürger gegenüber, den formalen und inhaltlichen Rahmen für die Stadtentwicklung abstecken kann. Der europäische Städtebau befindet sich derzeit in einem Stadium zwischen dem Verlust einer historisch starken Periode einerseits und einer Phase der komplexen, prozessorientierten und qualitätsbewußten Entwicklung, die stark mit privaten Investoren arbeitet, andererseits. In Barcelona waren die Entwicklung einer Vision für eine vielversprechende Zukunft und die politische Überzeugungskraft der kleinen Eingriffe die entscheidenden Vorinvestitionen in den neuen Stadtraum.⁹⁷

Die Stadt- und Bauverwaltung Barcelonas beschränkt sich jedoch nicht auf die Bewahrung des bisher Erreichten, sondern versucht, nach einer nacholympischen Konsolidierungsphase, sukzessive die benachbarten Küstenabschnitte nach Westen und Osten ebenfalls zu entwickeln und zu transformieren. Diese Maßnahmen werden alle unter dem Sammelbegriff "Barcelona 2004" geführt.

Die im Rahmen des „Fórum Universal de les Cultures 2004“ vorgestellten Maßnahmen zur Umgestaltung des Küstenabschnitts um die Mündung des westlich vom Stadtzentrum gelegenen Flusses Besòs haben weit reichenden Einfluss auf die zukünftige gesamtwirtschaftliche Lage der Stadt. Sie bilden den Höhepunkt des seit Jahren betriebenen Umbaus der maritimen Ansicht von Barcelona. Der betroffene Bereich umfaßt Industrie- und Brachflächen von insgesamt 184 Hektar Fläche, welche zwischen dem Siedlungsgebiet von Poble Nou und der Mündung des Flusses Besòs und somit grenzüberschreitend auf dem Gebiet der Stadt Barcelona und der Kommune Sant Adrià liegt. Die Ziele der geplanten Veränderungen sind bereits definiert. Sie umfassen folgende Aspekte:

- Raumordnung
- Herstellung der Zugänglichkeit zur See
- Landschaftsbau, öffentlicher Raum

⁹⁷ Busquets, Joan: Wasserbezogener Städtebau in Barcelona. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

- Weitgehende Implementierung urbaner Strukturen, um dem städtischen Leben verstärkt Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten
- Schaffung von Wohnraum und Erhöhung der Wohnqualität.

Insgesamt soll ein neues, vitales und urbanes Subzentrum nordöstlich des historischen Zentrums entstehen, welches seinen eigenen Beitrag zur Revitalisierung der es umgebenden Stadtviertel und damit der Gesamtstadt leistet. In der praktischen Umsetzung wird dies bedeuten, daß degradierte Bereiche aufgewertet, Industriebrachen aufgearbeitet und bestehende Industrien modernisiert und auf den neuesten umwelttechnologischen Stand gebracht werden. Geplant sind Wohnbezirke, Kultureinrichtungen und die Wiederherstellung der Strände zur öffentlichen Nutzung. Zahlreiche Durchgänge und Blickachsen sollen das neue Stadtviertel zur See hin orientieren und das Wasser erlebbar machen. Das Flussbett des Besòs soll erneuert und renaturiert werden. Als öffentlich finanzierte oder auch im Rahmen eines Public-Private-Partnership errichtete Einzelbaumaßnahmen sollen ein Konferenzzentrum, ein Universitätscampus und ein Aquarium entstehen. Die Neugestaltung der Zone umfaßt auch die Sanierung und den umweltgerechten Umbau der städtischen Infrastruktureinrichtungen, wie beispielsweise das Heizkraftwerk und die städtische Müllrecyclinganlage.

Die Schlüsselstelle des Entwicklungsgebietes ist der Übergang der Avenida Diagonal in den Parc Litoral am Meer. Diese Situation soll durch einen 60.000 m² großen Park mit flankierenden Bauten gefaßt werden. Der Park soll gleichzeitig die Eingangslösung für das gesamte Gebiet bilden. Zudem werden unter Teilen dieser Freifläche Parkmöglichkeiten für bis zu 1.000 Fahrzeuge geschaffen. Das Hauptbauwerk am Platz, das Forum, soll als Solitär Museen, Galerien und andere öffentliche Einrichtungen beherbergen. Die davon abgehende 100.000 m² umfassende Esplanade entwickelt sich mit mehreren Höhenversprüngen, Rampen und Aussichtsplattformen mit freiem Ausblick auf die Küstenlandschaft zwischen Prim und Bootshafen in Sant Adrià, entlang den neuen Stränden und dem Parc Litoral. In Teilbereichen treppt sich die Esplanade zum Meer hin ab. Sie überdeckt die dort bereits vorhandene Meerwasserentsalzungsanlage, die im Zuge der allgemeinen Baumaßnahmen erneuert werden soll. Die Esplanade wird in Teilbereichen von einer pergolenartigen Konstruktion überspannt, die gleichzeitig die

Unterkonstruktion für Photovoltaikmodule darstellt. Auf 25.000 m² Kollektorenfläche soll Energie erzeugt werden und die Bauten des Forums mit umweltfreundlichem Strom versorgen, was wiederum zu einer erheblichen Reduzierung von Emissionen im Stadtgebiet führen wird.

Ein wichtiger Baustein in der Erneuerung des Gebietes stellt auch der Neubau des Sportboothafens in Sant Adrià de Besòs dar. Die damit verbundenen Baumaßnahmen teilen sich in drei Abschnitte auf. Für den Südwesten ist eine Strandzone für Badebetrieb mit Plattformen in verschiedenen Höhen, die Fortführung des Passeig Marítim und ein Küstenpark mit 38.000 m² Fläche mit einem Auditorium vorgesehen. Der Zentralbereich ist für den Hafen mit 1.000 Liegeplätzen und den erforderlichen Mantelstrukturen bestimmt. Weiter östlich entsteht ein neuer Strandabschnitt, der auch den Passeig Marítim wieder aufnimmt und bis zum Parc Litoral fortführen soll. Zwischen dem inneren Hafenbereich und dem Ronda Litoral sind ein Hotelneubau mit 30.000 m² Geschoßfläche sowie Gewerbeflächen durch private Investoren geplant. Diese Aktivitäten sind eingebettet in Maßnahmen zur urbanen Umgestaltung von Flächen, die sich derzeit im Besitz der Gasgesellschaft und der Endesa (Empresa Energética Española) befinden.

Die Tram- und Metrolinien auf der Avenida Diagonal verfügen bereits heute über ausreichende Kapazitäten, um auch den Bedarf für das neue Entwicklungsgebiet mit abzudecken. Die Planungen schlagen eine Verlängerung der Linie 4 bis zur neu zu schaffenden Station von Sagrera, und die Anbindung der Linie 2 an Pau sowie der Linien 1 und 5 an die Station Sagrera vor. Zusätzlich sollen die Tramlinien der Avenida Diagonal und der Linie von Consell de Cent nach Gloriés das Gebiet des Forums bis zur Station Rodalies der RENFE in Sant Adrià durchqueren.

Die schnelle Verbindung zwischen dem Stadtzentrum von Barcelona und Sant Adrià sowie die Anbindung der wesentlichen Einrichtungen des Forums und des Bereiches Litoral-Besòs soll durch eine parallel zum Meer verlaufende Straßenverbindung als Teil der zukünftigen "Carrer de les Platges" erfolgen. Diese soll als Teil der neuen "Carretera de Catalana" Sant Adrià mit Badalona verbinden. Diese Straßenverbindung wird durch zahlreiche Fußgängerüberwege gekreuzt, um eine optimale Erschließung des Stadtraumes zu gewährleisten.

Die Sanierung des Fernheizkraftwerkes und des Elektrizitätswerkes am Besòs wird durch den Bau neuer gasbetriebener Anlagen forciert sowie durch neue Generatoren effizienter und umweltfreundlicher gemacht. Zwei komplett neue Anlagen mit je 400 MW werden zugeschaltet. Die derzeit noch oberirdisch als Freileitungen über 54 Pylone verlaufenden Stromtrassen werden in den Boden verlegt. Für die Ufer des Flusses vor dem Kraftwerk werden alte Planungen wieder aufgenommen, um den Bereich durch eine Art Flußpark aufzuwerten und öffentlich zugänglich zu machen. Das Flußbett des Besòs soll saniert und renaturiert werden. Derzeit ist der Besòs einer der am stärksten verschmutzten Flüsse Kataloniens. Neben Kläranlagen sollen Rückhalte- und Absetzbecken helfen, das Wasser zu reinigen. Querungsmöglichkeiten über den Fluß werden errichtet und in das städtische Wege- und Radwegenetz eingebunden sowie an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Feuchtbiotope sollen eingerichtet werden, die Ufer sollen renaturiert und als eine Art urbane Auenlandschaft ausgestaltet werden.

Aus infrastrukturellen Gründen müssen die städtischen Müllverwertungsanlagen für Metall, Papier, Kunststoffe und Restmüll am Ufer des Besòs verbleiben. Hier sollen jedoch die entstehenden Emissionen deutlich verringert und das optische Erscheinungsbild durch Einbindung in die Landschaft verbessert werden.

Das große Areal des Stadtparks auf einer erhöhten Plattform bietet den geeigneten Rahmen, um einen Meereszoo zu errichten. Dieser soll in erster Reihe am Meer, zwischen Josef Pla und Prim, errichtet werden. In angemessenem Rahmen sollen die Flora und Fauna, das Ecosystem sowie die Vielfalt der weltweiten Unterwasserlandschaften präsentiert werden.

In dem Gebiet zwischen der Diagonal Mar und Prim sowie dem Ronda Litoral entsteht ein neues Kongreßzentrum, welches mit einer Kapazität von 15.000 Personen sowie 20.000 m² Ausstellungsfläche zu der führenden Tagungseinrichtung in Südeuropa aufgebaut werden soll. Die Intention ist, das Forum zusätzlich zu beleben und den Gewerbetreibenden, der Gastronomie und der Hotellerie im gesamten Gebiet weitere Impulse zu geben.

Der 12 ha große Bereich zwischen der Prim und der Verlängerung der Straßen Llull und Taulat soll als Mischgebiet ausgewiesen werden. Hier sollen neben

120.000 m² Wohnraum, auch Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungsbetriebe und nichtstörendes Gewerbe angesiedelt werden.

Auf der Nordseite der Plaça del Fórum soll im Einzugsbereich der Diagonal und der Prim ein neues, städtisch verdichtetes Viertel entstehen. Hier sollen mehrere Hotels, ein neuer Universitätscampus auf 77.000 m² Fläche, Verwaltungseinheiten sowie Studentenwohnungen angesiedelt werden. Durch die Universitätsinstitute sollen nicht nur Synergieeffekte durch die Ansiedelung von innovativen und wissenschaftsorientierten Firmen sowie Unternehmen des tertiären Sektors erreicht, sondern auch eine intellektuelle Brücke in den Stadtteil Poble Nou geschlagen werden.



Foto 19: Neubaugebiet des Fórum 2004 in Barcelona, mit der Küstenstraße Ronda Litoral (rechts)
Quelle: Ajuntament der Barcelona, 2004

Im Entwicklungsplan der "Front Litoral Besòs-Barcelona 2004" finden auch Vorschläge zur Sanierung der benachbarten Stadtviertel Eingang. Obwohl diese Stadtquartiere, zum Beispiel der sozial schwache Stadtteil Mina, in keinem direkten Bezug zum Entwicklungsgebiet stehen, gehen doch Impulse von ihnen aus, die im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes "Pla General Metropolità" aufgenommen

werden sollen. Der Umfang erstreckt sich auf Maßnahmen des Städtebaus und der Verbesserung der Infrastruktur, aber auch auf die sozialen Belange der dort ansässigen Bevölkerung. Die Ausführung eines in 18 Monaten entwickelten tragfähigen Sanierungskonzepts erfolgt im Rahmen der Realisierung des Programms "Front Litoral Besòs-Barcelona 2004".⁹⁸ Nachdem Barcelona mit den Olympischen Spielen 1992 und dem Fórum 2004 durchaus erfolgreich war, will es ein weiteres Kapitel hinzufügen. Im Zuge des New Economy Hypes wurde die neue Marke 22@Barcelona geschaffen. Darunter finden sich alle Stadtentwicklungsprojekte der nächsten Jahre. Der Untertitel dazu lautet: La Ciutat comença al Poblenou - die Stadt beginnt in Poblenou.

Mit einigem zeitlichen Abstand erkennt man heute, daß das 2,4 Millionen Euro teure Großevent „Fórum 2004“ vorwiegend den Zweck verfolgte, die ins Stocken geratene Stadtentwicklung in Barcelona wieder in Gang zu bringen und die restlichen Gewerbebrachen in Poble Nou vollends zu beseitigen. Somit befindet sich diese Vorgehensweise in guter Tradition der eventorientierten Stadtentwicklung, die ihren Ursprung in den Olympischen Spielen hatte. Im Gegensatz zu damals bleiben heute jedoch Konflikte nicht aus. Für Neubaumaßnahmen wie:

- Forumsgebäude
- Kongresszentrum
- Geschoßwohnungsbau im Entwicklungsgebiet
- Hotel
- Einkaufszentrum

fehlt der breite gesellschaftliche Konsens. Die Maßnahmen werden voll umfänglich mit privatem Geld realisiert, so haben häufig ökonomische Interessen Vorrang vor den Belangen der Stadtplanung. Trotz der Einbindung privater Investoren werden aber in erheblichem Umfang öffentliche Mittel in der aufwendigen Gestaltung des Umfelds gebunden. Diese öffentlichen Mittel fehlen wiederum bei der vorgesehenen Sanierung anderer Problemviertel, wie zum Beispiel La Mina⁹⁹.

Das Forumsgelände wurde innerhalb von 3 Jahren realisiert. Im Vergleich dazu erstreckten sich die Maßnahmen in den anderen städtischen Sanierungsgebieten

⁹⁸ Ajuntament de Barcelona: El front litoral de Besòs. Escenari del fòrum universal 2004. Barcelona, 2001

⁹⁹ Busquets, Joan: Stadterneuerung in Barcelona – Fórum 2004. Vortrag an der TU Cottbus, 2005

über 10 Jahre und länger. Dadurch bleiben ein gewisser Unmut und Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung, im Gegensatz zu den ersten Stadtentwicklungsprojekten Anfang der 80er Jahre, nicht aus. Hinzu kommt, daß für die Baumaßnahmen des Fórum 2004 auch Zwangsräumungen vorgenommen und historische Bausubstanz vernichtet wurden. Bei den Planungen wurde überdies in nicht geringem Maße bei der Höhenentwicklung der Baukörper vom Generalplan abgewichen. Dies provozierte den Streit der Planer mit den Genehmigungsbehörden, der sich auch in der öffentlichen Meinungsbildung niederschlug. Dieser Konflikt lenkte von der notwendigen, sachlichen Auseinandersetzung ab.



Foto 20: Gelände des Fórum 2004 mit Kongresszentrum, Einmündung der Diagonal
Quelle: Ajuntament de Barcelona, 2004

Es bleibt abzuwarten, ob der jetzt erkennbar eingeschlagene Weg der Entwicklung der Stadt zu einer reinen Touristenstadt, die im völligen Widerspruch zu den bisherigen Vorstellungen einer alternativen multifunktionalen Stadtentwicklung steht, eine tragfähige Grundlage für die Zukunftssicherung Barcelonas darstellt.

5.1.2 Greenland Docks / Canary Wharf, London, Großbritannien

Der Großraum London zählt heute ungefähr 7,12 Millionen Einwohner, die sich auf einer Fläche von 1.579 km² ansiedeln. Damit leben über 12 % der britischen Bevölkerung in und um London, welche damit zugleich die größte europäische Stadt darstellt. Die Zahl der Einwohner ist seit dem Jahr 1990 um 270.000 Personen, also um rund 4 %, gestiegen.

Die Themse war lange Zeit der Haupttransportweg für Waren aus Übersee. Der erste Themsehafen lag direkt vor der heutigen City, zwischen dem Tower und dem Temple. Ab dem 16. Jahrhundert wanderte der Hafen kontinuierlich nach Osten hin zum Meer. Der Aufstieg Englands zur Weltmacht verursachte einen immensen Platzbedarf. Ende des 18. Jahrhunderts entstanden die Docks um die Isle of Dogs und der Hauptausbau erfolgte in den Jahren 1802 bis 1921. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Bedeutung vor allem solcher Containerschiffe und Stückgutfrachter zu, die Tiefwasserhäfen brauchten; zudem steigerte sich der Anteil der Luftfracht am Transportvolumen. Der Bau der Thames Barrage, einer stromab der alten Docks gelegenen Flutsperrre, tat ein Übriges. Der Londoner Hafen wanderte immer weiter stromabwärts bis nach Tilbury. In den 60er Jahren begann das Sterben der Docks, in den 70ern verloren sie endgültig ihre traditionelle Funktion. Der Verfallsprozess wurde durch den strukturbedingten Niedergang der britischen Wirtschaft seit dem zweiten Weltkrieg noch verschärft. Das Themseufer verkam zur Schmutzdecke Londons. Das Image der Docks war so schlecht, daß selbst Taxifahrer nur ungern Fahrgäste dorthin fuhren.¹⁰⁰ Angesichts dessen traute sich kein Investor an diesen Ort.

Spätestens mit Ausgang der siebziger Jahre waren die räumlichen Anforderungen des Containerumschlags im Londoner Dockhafen mit den schmalen Fingerpiers nicht mehr umzusetzen. Neben den brachfallenden Hafenumflächen gingen auch rund 80.000 Arbeitsplätze, vor allem in den West-End-Bezirken, verloren. Die von Winston Churchill bereits im Jahr 1909 gegründete Port of London Authority (PLA) versuchte daraufhin den Landbesitz zu veräußern, um dem drohenden Konkurs zu entgehen. Das Verwaltungsgebäude am Tower Hill und die ältesten Docks wurden verkauft. Bereits im Jahr 1969 war das St. Katherines Dock an den Developer

¹⁰⁰ Helten, Jan: Das Stadtbild Londons, Architektur-Stadtplanung - Urban Design. Humboldt-Universität. Berlin, 2001

Taylor Woodrow verkauft worden. Es entstanden hier u.a. der Komplex des World Trade Center, ein Hotel, Eigentumswohnungen und eine Marina, nur einen Steinwurf von der Londoner City entfernt. Der Verkauf der Hafenaareale schien eine lukrative Perspektive für die weitere Vorgehensweise der PLA zu sein.

Das Greater London Council plante ab dem Jahr 1970 die Auffüllung der Docks, um Sozialwohnungen und Industrieparks zu errichten. Dabei wurde großzügig übersehen, daß sich die Wirtschaft im Übergang von der industriellen Produktion zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft befand und die Industrieflächen nicht mehr gebraucht wurden. Aus den Docks wurden die Docklands. Sie umfaßten nach der späteren Gebietsabgrenzung ein Gebiet von 22 Quadratkilometern mit 88 km Uferstreifen. Das Gebiet fiel in die neu gegründete Zuständigkeit der London Dockland Development Corporation (LDDC). Die durch den Wegfall der Arbeitsplätze entfallenen Sozialbeziehungen und Netzwerke der Hafearbeiter sollten im Zuge der Entwicklung und Umstrukturierung berücksichtigt und wieder aufgenommen werden. Noch im Jahre 1980 hatten 40 % der Bevölkerung auf der Isle of Dogs schon immer hier gelebt. Vor dem Hintergrund der Sozial- und Strukturprobleme war, unter Beteiligung der Bevölkerung und der Labour-Partei, im Jahr 1976 der "London Docklands Strategic Plan" ausgearbeitet worden. Er sah vor allem sozialen Wohnungsbau und Gewerbeflächen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze vor. Der Plan blieb im Stadium der Willenserklärung stecken, denn die PLA veräußerte die Grundstücke nur nach Höchstgebot an gewerbliche Projektentwickler. Der Grunderwerb für den Wohnungsbau war unter diesen Rahmenbedingungen nicht mehr wirtschaftlich darstellbar.¹⁰¹

Zwei Jahre später, nach dem Wahlsieg der konservativen Partei, veränderten sich die Ausgangsbedingungen für die Entwicklung der Docklands grundlegend. Durch Premierministerin Margaret Thatcher und Wirtschaftsminister David Haseltine wurden die Docklands zum Schlüsselprojekt der freien Marktwirtschaft in England erklärt. Im Rahmen der Privatisierungs- und Liberalisierungspolitik der Regierung sollten sie zum Pilotprojekt für Deregulierung und marktorientierte Planung werden. Dieser ideologische Wechsel brach mit dem Nachkriegskonsens, der Planung als Gesellschaftsreform und Gemeinschaftsaufgabe verstand. Der politische Umbruch

¹⁰¹ Schubert, Dirk: Toronto und London. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

zeigte auch deutliche Folgen im Urban Design. Deregulierung, Privatbesitz und das freie Spiel der Marktkräfte veränderten das Gesicht Großbritanniens. Für die Stadt London bedeutete dies das Ende des öffentlich geförderten Wohnungsbaus im Stadtkern und damit dessen Ausbildung zum Central Business District, verbunden mit einer starken Vertikalisierung und dem Übergang zum tertiären und quartären Sektor der Wirtschaft.

Im März 1986 wurde schließlich die für Gesamt-London zuständige Verwaltungs- und Planungsinstitution, das Greater London Council (GLC), abgeschafft. Dies geschah, ohne den Weg der öffentlichen Befragung oder der Diskussion von Alternativen zu beschreiten und unter Umgehung der in solchen Fällen üblichen Einschaltung der Royal Commission. Seitdem entwickelt jeder der 33 Londoner Bezirke seine eigenen Planungen, weitestgehend ohne Berücksichtigung von Gesamtzusammenhängen und der entstehenden Probleme an den Schnittstellen.



Schaubild 15: London, Gebiet um Greenwich und die Isle of Dogs
Quelle: Google Earth/Port of London Authority, 1999

In diesem stadtplanerischen und rechtlichen Vakuum wurden die Planungen für die Docklands als Testfall des freien Marktes ungehindert weiterbetrieben. Die Isle of Dogs wurde in beispielloser Weise umgestaltet. Sie wurde in radikalster Art und

Weise aus ihrer Geschichte gerissen und umfunktioniert. Aus einer bis dahin schmutzigen Werkstatt wurde plötzlich ein glänzender Central Business District. Die Planungshoheit wurde nach der Abschaffung des GLC von den angrenzenden Stadtbezirken auf die London Dockland Development Corporation (LDDC) übertragen, welche ihren Grundbesitz von 240 ha durch weitere Enteignungen bis zum Jahr 1990 auf rund 800 ha ausweitete. Die Ressorts Bildung, Gesundheit und Wohnungswesen verblieben bei den Bezirken. Diese Verlagerung von sozialen Aufgaben auf die Bezirke verstärkte in Folge die Differenzierung in Arm und Reich. Im ehemaligen Hafen mit seinen Strukturproblemen, hoher Arbeitslosigkeit und einem überdurchschnittlichen Anteil einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen bildete sich ein immer schnellerer Kreislauf aus Degradation, steigenden Sozialausgaben und immer geringeren Ressourcen. Damit einher ging die Scheu vor Investitionen. Noch heute gibt es dort die meisten Obdachlosen, den größten Anteil überbelegter Wohnungen und die längsten Wartelisten für Sozialwohnungen aller Londoner Bezirke.

Ziel der konservativen Regierung war es, die Funktion Londons als Finanzmetropole Europas auszubauen. Im Jahr 1986 wurden die bis dahin streng regulierten Zugangs- und Handelsbedingungen an der Londoner Börse aufgehoben, um internationales Kapital nach London zu locken. Eine Folge davon war eine extreme Büroflächennachfrage. Die City konnte den Raumbedarf nicht mehr decken und die Büromieten erreichten schwindelerregende Höhen. Die Docklands boten sich als Entlastungsstandort für hochwertige Büroflächen an.

Entwicklungsträger - Urban Development Corporations (UDC) mit der LDDC an der Spitze - wurden in Großbritannien ohne öffentlichen Meinungs austausch eingesetzt. Sie sollten als moderne, unbürokratische, schlanke Organisationen die vermeintlich ineffektiven Bezirksverwaltungen umgehen. Die LDDC erhielt in den Jahren 1985 bis 1994 fast ein Fünftel aller staatlichen Zuschüsse für die 11 UDC's im Land. Das Budget stieg von 200 Millionen Pfund am Anfang, auf stattliche 547 Millionen Pfund im Jahr 1989. Die Entscheidungsprozesse waren weder transparent, noch wurden sie öffentlich kommuniziert, Haushalt und Protokolle waren geheim. Viele Bezirke, in deren Stadtgebiet die Planungen eingriffen, waren an der Mehrzahl der entscheidenden Weichenstellungen nicht mehr beteiligt.

Die erstrangige Aufgabe bestand darin, Investoren zu gewinnen. Ein Gesamtkonzept gab es nicht, Planungen wurden markt- und nachfrageorientiert an den Interessen der jeweiligen Investoren ausgerichtet und laufend fortgeschrieben.¹⁰²



Foto 21: London Docklands, Canary Wharf auf der Isle of Dogs
Quelle: Ivo Beuken, London 1998

Die Möglichkeiten für privates Kapital wurden in den Docklands im Jahr 1982 durch die Einrichtung einer Enterprise Zone (DEZ) mit einer Größenordnung von 194 ha auf der Isle of Dogs weiter verbessert. Am 26. April 1982 wurde die Enterprise Zone formell ausgewiesen. Das Anfangsprojekt der Enterprise Zone war eine Industrie- und Gewerbeflächenansiedelung beiderseits des Milwall Inner Docks. Die Bebauung der Mastmakers Road und Limeharbour folgte, der große Wurf erfolgte jedoch mit der hochverdichteten Bebauung der Canary Wharf.

Das herkömmliche Planungsrecht und bauliche Beschränkungen wurden aufgehoben, um weitere Investitionen zu fördern und Privatkapital für die Sanierung anzulocken. Im Einzelnen bedeutete dies: 100 % Steuerbefreiung für Baukosten, eine 10-jährige Befreiung von lokalen Steuern und vereinfachte,

¹⁰² Schubert, Dirk: Toronto und London. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

beschleunigte Genehmigungsverfahren. Diese Strategie zielte ausschließlich auf die Ansiedelung von Büroflächen, gewerbliche Betriebe waren hierbei nicht vorgesehen, die noch Vorhandenen wurden verlagert. Dieses profitorientierte Denken bewirkte, daß die Bebauung den zu erzielenden Renditen angepasst wurde. In letzter Konsequenz bedeutete dies: Bürobauten im Zentrum und Wohnbau auf billigem Grund und Boden außerhalb des Zentrums.

Gemäß der Maßgabe der "Thatcher-Ära", dem Markt die Entwicklung zu überlassen, blieb das Bebauungschaos nicht aus. So entstanden beispielsweise Bürotürme direkt neben Wohnhäusern. Wie auch in der Stadt selbst, entstand in den Docklands keine einheitliche Raumphilosophie, jeder baute, wie er wollte. Infolgedessen blieb Kritik nicht aus. Es wurden die unästhetische und zusammenhanglose Bebauung und der Mangel an sozialer Rücksicht beklagt. Die amerikanische Formensprache wurde als ortsfremd attackiert.

"Canary Wharf" war das Megaprojekt in den Docklands. Ab dem Jahr 1987 begannen amerikanische Developer mit den Bauarbeiten. Auf der Welle des einsetzenden Baubooms, und der gleichzeitig steigenden Büromieten, kaufte im Jahr 1988 die Olympia & York Gesellschaft der Brüder Reichmann aus Toronto das Kernstück der Canary Wharf für 1,6 Milliarden Pfund. Für 3 Milliarden Pfund wurden 1.000.000 m² Bürofläche und 500.000 m² Einzelhandel erstellt. O&Y wurde mit Steuervergünstigungen und der Übernahme von Infrastrukturkosten in Höhe von 350 Millionen Pfund der Einstieg in die Docklands schmackhaft gemacht. O&Y setzte ihren Planungsschwerpunkt in Canary Wharf und veränderte so nachhaltig die Skyline Londons. Ein völlig neuer Stadtteil für 80.000 Arbeitsplätze wurde geschaffen. Das bis dahin größte Bürobauvorhaben Großbritanniens wurde ohne jegliche öffentliche Anhörungen und Diskussionen realisiert. Dem schlechten Image der Docklands, dieser schmutzigen Arbeiter- und Hafengegend mit zudem schlechten Verkehrsanbindungen, begegnete man mit einer aggressiven Marketingkampagne, die lautete: "Looks like Venice, feels like New York", wobei dieses Statement ein ausgemachter Etikettenschwindel war. Das Ambiente und die Atmosphäre, die die Qualität dieser beiden Städte ausmachen, wurden noch nicht einmal annähernd getroffen.¹⁰³

¹⁰³ Helten, Jan: Das Stadtbild Londons, Architektur- Stadtplanung- Urban Design. Studienarbeit an der Humboldt-Universität. Berlin 2001

Im Juli 1987 unterzeichneten Olympia&York ein "Master Building Agreement" für die Entwicklung der 29 Hektar Hafenfläche um Canary Wharf. Die Architekten Skidmore, Owings und Merrill entwarfen den Master Plan. Cesar Pelli entwarf dort das höchste Bürogebäude Großbritanniens. Andere namhafte Architekten wie Grimshaw, Pei, Rogers und Foster folgten mit teilweise spektakulären Projekten. Anfangs stellte sich O&Y als Retter der Stadt dar, denn niemand außer ihr hätte dieses hochriskante Projekt angerührt. Als größter Investor stellte O&Y unter Hinzuziehung externer Berater und unter Ausschluss der lokalen Verwaltungen sowie der Öffentlichkeit, auch den Master-Plan auf. Im Nachhinein betrachtet bleibt angesichts dieser Vorgehensweise erwähnenswert, daß in jenen Tagen für den Bau einer Fish- and Chips-Imbißbude mehr Verwaltungs- und Planungsaufwand erforderlich war, als er bei Canary Wharf insgesamt überhaupt je betrieben wurde.

In den folgenden Jahren kam es dann zu einer fatalen Konkurrenz der Büroflächenproduktion zwischen der alten City und den Docklands. Zu den etwa 14 Millionen m² Büroflächen, die es in London zu diesem Zeitpunkt schon gab, kamen Anfang der neunziger Jahre schlagartig fast 2 Millionen m² in den Docklands dazu. Der Zeitpunkt der Fertigstellung hätte ungünstiger nicht liegen können, denn Ende der 80er Jahre setzte in der britischen Wirtschaft eine Rezession ein. In deren Verlauf erfolgte ab dem Jahr 1989 der Zusammenbruch des Londoner Immobilienmarktes. Es stellte sich heraus, daß es trotz aller Prognosen im Zusammenhang mit der Deregulierung der Finanzmärkte, in London einen großen Überhang an Büroflächen gab. Die Immobilienpreise fielen und es kam zu zunehmenden Leerständen von Teilflächen und sogar kompletten Bürogebäuden. Im Londoner Durchschnitt betrug die Leerstandsquote 20 %, in der City bei 15 % und in den Docklands teilweise bis 60 %. Die Mietpreise in der City sanken um über ein Drittel. Die Investoren wurden Opfer einer selbst geförderten Überproduktion.¹⁰⁴

Die mangelnden Renditeaussichten entzogen nicht nur den Investitionen den Boden, sondern offenbarten überdies auch die Unzulänglichkeiten der bisherigen Entwicklung der Docklands bezüglich Funktionalität und Infrastruktur. In den folgenden Jahren verödeten die Docklands zu einer Geisterstadt. Die Bekanntgabe der Zahlungsunfähigkeit des Developers O&Y im April 1992, zwei Wochen nach

¹⁰⁴ Nagel, Klaus: Büroimmobilienmarkt London. HVB-Expertise GmbH. München, 1999

den Wahlen in Großbritannien, erschütterte die gesamte internationale Immobilienwelt. Täglich entstanden in Canary Wharf Verluste in Höhe von 38 Millionen Pfund.¹⁰⁵

Auch der Erfolg der Docklands bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze bleibt anzuzweifeln. Vielfach wurde nur betriebsintern verlagert, um in den Genuß der Enterprise Zone zu kommen. Oft nutzten Firmen den Umzug sogar für Rationalisierung, Personalabbau oder Outplacement. Die hohe Arbeitslosenquote von 20 % blieb unverändert.



Schaubild 16: Canary Wharf, das Herzstück der Isle of Dogs im Stadium des Endausbaus
Quelle: Port of London Authority/Google earth 2006

Von der Entwicklung hin zu einem belebten Stadtteil waren die Docks Anfang der 90er Jahre weit entfernt. Die Kritiker jener Zeit ließen allerdings außer Acht, dass

¹⁰⁵ Walter, Florian: Studienarbeit PPP: Fallbeispiel London Docklands Development Corporation. RWTH Aachen. Aachen, 2001

die Rezession Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre die Entwicklung hemmte und alle Baumaßnahmen in einem schwierigen Marktumfeld realisiert werden mussten. Außerdem bestand der südliche Teil der Isle of Dogs immer noch aus einem slumartigen Gebiet mit deutlichen Degradationserscheinungen, die das Image des Entwicklungsgebiets weiterhin deutlich belastete. Die LDDC sprach von "Problemen des Erfolgs" und versuchte, wieder stärker die lokalen Gremien mit einzubeziehen und Absprachen mit den Bezirksverwaltungen zu treffen. Die britische Regierung gewährte prompt weitere Hilfen und mietete unter anderem Büroflächen in Canary Wharf an, obwohl ihr andernorts weit günstigere Mietobjekte angeboten wurden.

Geplant wurde Canary Wharf als Satellitenstadt der Londoner Quadratmeile um die Bank of England in der City mit ihrem mittelalterlichen Stadtbild. Gebaut wurden Bürohäuser, Wohnblocks mit einem Wohnungsangebot im oberen Preissegment, Restaurants und Boutiquen. Als Wahrzeichen wurde das Hochhaus Canary Wharf, mit 50 Stockwerken erbaut. Es wurde im Jahr 1991, und damit mitten in der Rezession, fertiggestellt. Mit der Beendigung der ersten Phase der Entwicklung von Canary Wharf waren 418.000 m² Büros und 19.500 m² Flächen für Handel und Gewerbe errichtet worden.¹⁰⁶ Recht früh stigmatisierten allerdings hohe Leerstände das Projekt als Fehlplanung und erforderten einen hohen Marketingaufwand, um nach dem Wiederanspringen der Konjunktur die Flächen am Markt abzusetzen. Hinzu kamen Imageprobleme ganz anderer Art. Die Trabantenstadt war nach kürzester Zeit als Margaret Thatchers "Yuppie City" verschrien. Die feine "Nadelstreifenbrigade" der City of London rümpfte die Nase über die neureichen Parvenüs in den Hightech-Dealer-Rooms.

Erst Mitte der 90er Jahre gelang es Großbritannien sich von den jahrelangen Wirtschaftsproblemen zu befreien und das Projekt der Docklands damit für Investoren wieder interessant zu machen. Da die Olympia & York Gesellschaft inzwischen in Konkurs gegangen war, wurde das Canary Wharf Projekt von einem Bankenkonsortium weitergeführt, welches an der Finanzierung beteiligt war. Die Überwindung der Rezession, die mit einer Nachfragesteigerung von Firmen aus der Finanz-, Medien- und Marketingbranche einherging, veränderte das Schicksal

¹⁰⁶ Helm: Neue Stadt für Banker. Hamburger Abendblatt vom 04.10.1999.

der Docklands. Die wirtschaftsgeographische Lage des Stadtzentrums verlagerte sich von der City ostwärts in die Docklands und besonders auf die Isle of Dogs. Allein im ersten Halbjahr 1998 wurden 622.000 m² Bürofläche neu geschaffen. Die bisher von Finanzdienstleistern genutzten, überalterten Flächen in der City hatten angesichts der Suche nach zeitgemäßem Büroraum und der Abwanderung dieser Branche ausgedient. Die Banken versammelten sich in Canary Wharf. Beschleunigt wurde dieser Effekt durch die gegensätzlichen Planungen des GLC und der Corporation of London. Letztere setzte auf die denkmalschützerische Konservierung der City, während das GLC eine Wohnungsbaupolitik in der City betrieb.



Foto 22: London, Beispiel für Wohnbebauung am Kairand in den Docklands
Quelle: Photoguide.to, London 2003

Heute arbeiten in Canary Wharf 25.000 Menschen und ein weiterer Anstieg auf 50.000 Nutzer wird prognostiziert. 99,5% der Büroflächen sind vermietet.¹⁰⁷ Seit 1997 stellt die Isle of Dogs mit ihren modernen Bürogebäuden Londons neuen Central Business District (CBD) dar. Nahezu die gesamten Investitionen im

¹⁰⁷ UK Department of the Environment, Transport and the Regions. Regeneration Research Summary No. 16. London, 1998

Büroflächenneubau flossen hierher, was in anderen Gegenden Londons bereits zu Flächenengpässen und entsprechend steigenden Mieten führt.¹⁰⁸

Von entscheidendem Nachteil war, so stellte sich im Rückblick heraus, die erst nach der Einweihung des Komplexes gebaute Verkehrsinfrastruktur. Sie verstärkte in der Bevölkerung anfangs den Eindruck der Abgelegenheit und damit eine Ablehnungshaltung und Wahrnehmungsdefizite. Anfang der 80er Jahre war das Straßen- und Nahverkehrsnetzwerk in einem inakzeptablen Zustand. Im Jahr 1981 war die Anbindung der Docklands nur über die beiden überlasteten Autobahnen A13 und A102 durch den Blackwall Tunnel gewährleistet. Zehn Jahre lang kämpfte die Enterprise Zone mit den Folgen der völlig unzureichenden Versorgung mit Straßen und öffentlichem Nahverkehr. Mit hohem finanziellem Aufwand mussten die Versäumnisse in der Infrastruktur, die durch die unkoordinierte Entwicklung entstanden waren, behoben werden. Der erste Schritt war im Jahr 1982 der Bau der DLR, einer führerlosen, schienengebundenen Bahn, die die Isle of Dogs mit Tower Gateway und Stratford verband. Dieses Nahverkehrsmittel war jedoch ursprünglich für die Versorgung von 740.000 m² Bürofläche ausgelegt. Bei der Einweihung der DLR im Jahr 1987 übersprang die Fläche allein in Canary Wharf schon die Marke von einer Million Quadratmeter und führte zu einer extremen Überlastung der bis dahin ausgebauten Infrastruktur. Direkt nach der Fertigstellung von Canary Wharf mussten täglich 130.000 Pendler befördert werden. Im Jahr 2001 waren es bereits annähernd 200.000 Menschen. Die im Zuge der Weiterentwicklung und dem Bau des Millennium Dome im Jahre 1999 verlängerte Trasse der Jubilee Line erhöhte erst im Jahr 2000 die Beförderungskapazitäten der Schienenverkehrsmittel auf 35.000 Passagiere pro Stunde.¹⁰⁹ Der Bedarf nach öffentlichem Nahverkehr, der in erster Linie aus der Größe von Canary Wharf resultierte, trug dann auch wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen bei. Die Verlängerung der DLR bis zur Station Bank wurde teilweise von dem Projektentwickler Olympia&York finanziert, um die Fertigstellung zu beschleunigen und dadurch die Marktfähigkeit seiner Büroflächen zu erhöhen. Heute schaffen ein neuer Autobahntunnel sowie die Verlängerung der U-Bahnlinie Jubilee Line und die Dockland Light Railway nebst verschiedenen Buslinien die Verbindung zu den anderen Stadtteilen. Erst mit der Vollendung dieser Infrastrukturprojekte gelang es

¹⁰⁸ Helm: Neue Stadt für Banker. Hamburger Abendblatt vom 04.10.1999

¹⁰⁹ Schubert, Dirk: Toronto und London. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

allmählich, die Docklands in der Wahrnehmung der Londoner Bevölkerung zu verankern.¹¹⁰

Die LDDC wurde vielfach für die Nichtbeachtung der sozialen Belange kritisiert. Für große Teile der lokalen Bevölkerung waren Verdrängung und Vernachlässigung die üblichen Erfahrungen aus der Tätigkeit der LDDC im Entwicklungsgebiet. Ein Beispiel dafür war der Neubau der Schnellstraße zwischen der City und den Docklands. Für den sogenannten „Limehouse Link“ mussten 450 Wohnungen abgerissen werden und rund 270 Arbeitsplätze in dort ansässigen Betrieben gingen verloren. Der notwendige 1,5 Kilometer lange Tunnel verursachte eine erhebliche Lärmbelästigung und Luftverschmutzung.¹¹¹ Zudem stiegen die Baukosten aufgrund des weitestgehenden Baus im Hafenbecken unter Wasser und aufgrund der durch bereits realisierte Projekte erzwungenen Streckenführung, von geschätzten 188 Mio. Pfund im Jahr 1986 auf 560 Millionen Pfund im Jahr 1989. Sie machten diese Erschließung damit pro Kilometer zur teuersten Straße der Welt.¹¹²

Eine der Forderungen an die LDDC lautete, sie solle auch neuen Wohnraum schaffen. Das Gebiet war vor der Erneuerung ein Arbeiterviertel mit einem sehr hohen Anteil an Sozialwohnungen (80%) und einer Eigenheimquote von 3%. Bis zum Jahr 1991 sank der Anteil der Sozialwohnungen auf 25% und die Eigentumsquote stieg auf rund 50%. Es entstanden viele Luxuswohnungen und Lofts in bevorzugten Lagen, oft direkt am Fluss. Inseln des Luxuswohnungsbaus entstanden direkt neben dem alten Sozialwohnungsbau und blockierten die früheren Blickbeziehungen zum Wasser.¹¹³ Von 12.000 neuen Wohnungen waren 85% Eigentumsmaßnahmen. Die Preise für Wohneigentum stiegen allein zwischen 1984 und 1988 um durchschnittlich 200%. Das Angebot ging damit vollständig an der lokalen Nachfrage vorbei. Zwar entstanden im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung zahlreiche neue Arbeitsplätze, diese entsprachen aber weder der Mentalität, noch der Ausbildung der ortsansässigen Bevölkerung. Die physische Restaurierung sollte ab Ende der 80er Jahre durch eine soziale Regeneration ergänzt werden. Die Developer sicherten den Bezirken vertraglich

¹¹⁰ Schubert, Dirk: Toronto und London. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH, Berlin, 2000

¹¹¹ Burdett, Richard: Stadt am Fluß - Stadterneuerung in London. db Nr. 2. Hamburg, 2002

¹¹² Burdett, Richard: Stadt am Fluß - Stadterneuerung in London. db Nr. 2. Hamburg, 2002

¹¹³ Walter, Florian: Studienarbeit PPP: Fallbeispiel London Docklands Development Corporation. RWTH Aachen. Aachen, 2001

die Schaffung neuer Arbeitsplätze und den Bau neuer, preiswerter Wohnungen für die ortsansässige Bevölkerung zu.¹¹⁴

Die Bäume wuchsen aber auch für die Wohnungsbauunternehmen, die das hochpreisige Segment bedienten, nicht in den Himmel. Mit der Rezession verfielen die Preise beim Wohnungseigentum rasant. Im Jahr 1992 mußte für eine Eigentumswohnung mit Wasserblick nur noch die Hälfte des Preises aus dem Jahr 1988 gezahlt werden. Unternehmen, wie beispielsweise Tobacco Dock und die London Arena, standen vor dem Konkurs.¹¹⁵ Als Preistreiber stellte sich auch die Notwendigkeit heraus, für die zahlreichen Zugezogenen eine neue, anfangs noch künstliche Atmosphäre zu schaffen. Die Authentizität des Gebiets war durch den massiven Wegzug der alteingesessenen Bevölkerung verloren gegangen. Zudem war die Themse an vielen Orten nicht mehr wahrnehmbar, alte Dockanlagen und Industriegebäude versperrten den Zugang. Entlang den Embankments und zwischen Blackfiars und Tower wurde der Zugang zum Wasser wieder hergestellt. Im Auftrag der Royal Fine Art Commission erstellte die Urban Design Group einen Masterplan zur verbesserten Einbindung des Flusses in das Gewebe der Stadt. Wichtigste Grundlage für die Planung der Ufergestaltung war, neben der allgemeinen Zugänglichkeit zum Wasser, eine konsequent einheitliche Bebauung. Bauvorhaben aller Art sollten den linearen Charakter der Themse unterstreichen. Um diesen Eindruck zu verstärken, sollten nur orthogonale oder parallele Gebäude mit einheitlicher Traufhöhe entlang der Ufer gebaut werden, die sich in Zusammenhang mit dem Fluss setzen ließen.¹¹⁶

Die Einheitlichkeit in der Gestaltung der Uferanlagen, die durchgängige nächtliche Beleuchtung sowie die Ermöglichung vielfältiger Aktivitäten in den Uferanlagen sollten Identität stiften und somit die positive Identifikation der Bewohner mit ihrem Fluss fördern. Historische Gebäude sollten geschützt und saniert werden. Hauptsächlich im Bereich der Isle of Dogs, Rotherhite und Limehouse kamen diese Richtlinien für die neue urbane Gestalt Londons zur Geltung. Das Image eines Ortes ist ein entscheidender Faktor für ökonomischen Erfolg. Hat eine Region ein negatives Image, wird sie sich nicht entwickeln. Für Entwicklungsprojekte wie die

¹¹⁴ Helten, Jan: Das Stadtbild Londons, Architektur-Stadtplanung-Urban Design. Studienarbeit an der Humboldt-Universität. Berlin, 2001

¹¹⁵ Helten, Jan: Das Stadtbild Londons, Architektur-Stadtplanung-Urban Design. Studienarbeit an der Humboldt-Universität. Berlin, 2001

¹¹⁶ London Docklands Development Corporation: LDDC Completion Booklet – Isle of Dogs. London, 1997

Docklands war die Verbesserung des Images durch Maßnahmen der Stadtplanung sowie aktive wie auch attraktive Raumgestaltung unverzichtbar.¹¹⁷

Ein Effekt der Revitalisierung der Isle of Dogs war das Verschwinden der Slums im Süden. Sie wurden entweder saniert oder es wurden neue Wohnungen gebaut. Zunehmend interessierten sich Arbeitnehmer aus dem CBD (Central Business District) für Wohnungen entlang der Themse. Die Vorgaben an das Urban Design wurden auch in den Docklands berücksichtigt. In ihrer Substanz nicht zu erhaltende Gebäude sowie störende oder verengende Baukörper wurden abgerissen. Übersichtlichkeit und natürliches Licht förderten den positiven Raumeindruck. Ergänzt durch Straßenbeleuchtung und Straßenmöbel entstand ein Sicherheitsgefühl. Das Ufer wurde neu eingefasst. In den Straßenzügen wurden Läden und Kleingewerbe angesiedelt und die somit erreichte Belegung des Raumes verhinderte antisoziales Verhalten durch soziale Kontrolle. Wohngebäude wurden direkt neben Krankenpflegeschulen errichtet, alte Gewürzlager blieben teilweise erhalten, dazwischen standen Bürohäuser. Neben hochpreisigen Loftwohnungen entstanden Sozialwohnungskomplexe. Die Erdgeschosse dienten Handel und Dienstleistung. Das Dock wurde von Schlamm und Müll befreit, um den gesundheitlichen Belangen seiner Bewohner Rechnung zu tragen. Das Wasser wurde durch Querungsmöglichkeiten und begrünte Uferpromenaden wieder erlebbar und nutzbar gemacht.

Die weiter verbesserte Verkehrsinfrastruktur soll heutzutage die Isle of Dogs mittelfristig weiter beleben. Zukünftig ist die Anbindung über den Eurostar und den TGV an das europäische Festland geplant. Ein weiterer Entwicklungsimpuls wurde mit dem Bau des London City Airport gegeben. Mit der Eröffnung von Restaurants und Pubs entsteht langsam auch ein Nachtleben entlang der Kais.

Im Jahr 1998 endete die Tätigkeit der LDDC. Sie hatte zuletzt ein überaus negatives Ansehen und mehrere parlamentarische Anfragen hatten überdies die Defizite ihrer Arbeit offengelegt. Die Bezirke übernahmen in Folge wieder die Planungshoheit. Die langfristigen Auswirkungen des Umbaus der Docklands sind schwer zu beurteilen. Ob die Renaissance des Londoner East End nachhaltig die

¹¹⁷ Helten, Jan: Das Stadtbild Londons, Architektur-Stadtplanung-Urban Design. Studienarbeit an der Humboldt-Universität. Berlin 2001

Ungleichgewichte zwischen dem Osten und dem Westen der Stadt verändern wird, ist noch nicht absehbar. Die städtebauliche Entwicklung in den Docklands ist eher das Ergebnis von unkoordinierten Einzelentscheidungen und Zufällen, als das Resultat weitsichtiger Planung. Die Aufmerksamkeit hat sich inzwischen auch weg von der Isle of Dogs hin auf die Uferzone der Themse, die Greenwich Waterfront, den Millennium Dome und auf das Thames Gateway Projekt verlagert. Als Konsequenz der gemachten Erfahrungen aus der Anfangsentwicklung der Docklands kommen in diesen Bereichen auch wieder verstärkt klassische Planungsprozesse und -instrumente unter Einbindung aller Planungsbeteiligten zur Anwendung.

Als eines der größten Waterfrontprojekte zeigt das Beispiel der Docklands wie, entsprechend neoliberaler Ideologie, die Stadt als Standort für die Wirtschaft optimal herzurichten ist. Anhand der gemachten Erfahrungen in London läßt sich feststellen, daß es sich dabei um das absolute Gegenteil einer nachhaltigen Entwicklung handelt. Die überörtliche Anbindung und die Vernetzung mit dem Stadtgewebe wurden vernachlässigt, eine sozial ausgleichende Planung fand nicht statt, ökologische Aspekte wurden nicht berücksichtigt und die lokale Bevölkerung nicht in den Prozeß mit eingebunden. Für die alteingesessenen Bewohner der Docklands wurde der Traum von einer besseren Zukunft zum Alptraum. Die Waterfront und das Hafenumbiente wurden zwar in die Marketingstrategien integriert, aber von der auf Rendite getrimmten Architektur kaum reflektiert. Auf diese Weise entstand ein fragmentiertes Puzzle von spektakulären Solitärbauten und Nutzungen ohne kohärenten Zusammenhang. Verschiedenste Widersprüchlichkeiten und das direkte Nebeneinander von privatem Reichtum und öffentlicher Armut, Wohnungsleerstand im oberen Marktsegment bei gleichzeitiger Obdachlosigkeit für die unteren Bevölkerungsschichten, sind die Erscheinungen sozialer Ungleichheit, die sich in den Docklands stadträumlich manifestieren. Zu den alten kamen neue soziale Ungleichheiten hinzu. Aufgrund falscher Weichenstellungen zu Beginn, fehlender Flexibilität und dem konsequenten Ignorieren von Marktzyklen hat die Entwicklung der Docklands letztendlich den britischen Steuerzahler 4 Milliarden Pfund gekostet. Dies ist ein Vielfaches dessen, was eine gezielte Vorinvestition in Stadtplanung, in funktionierende Infrastruktur und qualitativ voll gestalteten öffentlichen Raum gekostet hätte. Ein derart hoher Grad an Subventionen läßt den Sinn einer öffentlich-privaten Partnerschaft fraglich

erscheinen und drängt den Eindruck auf, daß den Investoren Geschenke gemacht wurden. Es stellt sich die Frage, ob eine städtebauliche Erneuerung, die so wenig der Bevölkerung zugute kommt und zudem in höchstem Maße von politischer Dogmatik beeinflußt wird, noch vertretbar ist.

Neben der etwas früher eingesetzten „Greater London Authority“ (GLA) wurde im Jahre 2000 auch die „London Development Agency“ (LDA) neu eingerichtet, um die ökonomische Entwicklung in London zu fördern. Wie schon für die LDDC, liegt die bedeutendste Aufgabe der LDA im weiteren Umbau der Docklands. Neben dem schwierigen Erbe der bereits entwickelten Docklands um die Isle of Dogs, bilden die weiter östlich, stadtauswärts gelegenen Royal Docks für die LDA eine weitere bedeutende Herausforderung und stellen damit ein weiteres Mal eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte in Europa dar. Das Gebiet umfasst 172 ha, davon 72 ha Wasserflächen. Noch unter der Federführung der LDDC wurde hier der London City Airport gebaut. Später folgten der Campus der University of East London und das London Regatta Zentrum. Ein großes Messegelände mit entsprechenden Mantelnutzungen wurde gebaut. Gegenüber wurde im Jahre 2000 der Royal Victoria Square eingeweiht. Mit dem Thames Barrier Park wurde seit fünfzig Jahren erstmals wieder ein Park an der Themse eröffnet. Die Verkehrserschließung der Docks ist mittlerweile sowohl innerhalb, als auch mit der Anschließung an die City wesentlich verbessert worden.¹¹⁸

Ein weiteres Projekt der LDA stellt die Umnutzung des Royal Arsenal in Woolwich, südlich der Themse und östlich des Themse-Sperrwerkes gelegen, dar. Hier wird ein neues, gemischt genutztes Quartier entstehen, das die Vorzüge der Wasserlage nutzt und zugleich das Zentrum von Woolwich aufwertet. Auf 8,4 ha Fläche sollen 800 neue Wohnungen entstehen. Die Vorhaben an der Themse und in den Docks sind in eine stadtweite Strategie der Aufwertung des Ostens von London eingebunden. Die Schließung der letzten Londoner Hafenanlagen zog den Konkurs hafenbezogener Industrien und hohe Arbeitslosigkeit nach sich und prägte in den folgenden Jahren das East-End als Hinterhof Londons. Ein Ausbau der Verkehrsverbindungen zu den neuen Wachstumspolen im Osten, wie Canary Wharf, Dagenham und Stratford ist Bestandteil dieser Strategie.

¹¹⁸ Schubert, Dirk: Toronto und London. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Die Ziele sind unter anderem eine nachhaltige Entwicklung, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Freiraumsicherung, wirtschaftliches Wachstum, die Stärkung des Zentrums mit Hauptstadtfunktion als World-City und der Zuwachs der Bedeutung der Themse im Stadtentwicklungsprozess. Die vorhandenen Subzentren sollen nach dem Konzept der dezentralen Konzentration ausgebaut werden. Dazu kommen Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur sowie der Umbau der Hafengebiete und des Themseufers. Die Londoner Bemühungen sind in ein regionales Konzept mit Entwicklungskorridoren, wie Thames Gateway und die Region South-East eingebunden. Sie bilden einen Kreis mit einem Durchmesser von 80 km um London bis zur Mündung der Themse in die Nordsee.

Weitere Schwerpunkte des London Plan bilden die Wohnungsversorgung und der weitere Wohnungsneubau. Bis zum Jahr 1983 hatte London Bevölkerungsverluste zu verzeichnen, seitdem überwiegt wieder die Zuwanderung. Als bedeutende Wirtschaftsregion steht London inzwischen unter einem einzigartigen Wachstumsdruck. Laut Prognosen wird die Bevölkerung in den nächsten Jahren von derzeit 7,4 Millionen auf 8 Millionen Menschen anwachsen. 750.000 neue Wohnungen müssen gebaut werden. Jährlich soll Wohnraum für etwa 23.000 neue Haushalte bereitgestellt werden. Schwerpunkte bilden hierbei die Umnutzung von Gebäuden, die Innenentwicklung und auch gemischte Nutzungen. Den Empfehlungen des Architekten Richard Rogers folgend, sollen neue, hoch verdichtete Stadtentwicklungsprojekte, die unter anderem auch Hochhäuser auf Industriebrachen vorsehen, vorangetrieben werden. Die Wirkungen der Gentrifizierung müssen kontrolliert werden. Eine Mischung der Einkommenschichten wird angestrebt, damit keine Ghettos entstehen und sich die Stadtviertel in die bestehende Stadt einfügen. Eine Überzeugung der "Urban Task Force" besteht darin, daß erfolgreiche Stadtentwicklung klaren Gestaltungsrichtlinien zu folgen hat. Hier sind also Architekten und Stadtplaner gefordert. Im gleichen Maße, wie in die Schaffung von Arbeitsplätzen und sozialen Einrichtungen, muß in die Gestaltung und den Unterhalt von Parks und Straßenraum investiert werden. Entscheidend ist dabei inwieweit es gelingt, Verkehrsinvestitionen mit Stadtentwicklungszielen zur Deckung zu bringen. Die meisten der 750.000 neuen Wohnungen werden Einpersonenhaushalte aufnehmen. Für diese Klientel können höher verdichtete Wohnformen als das traditionelle zweigeschossige Reihenhaus entwickelt werden,

ohne die notwendige Flexibilität zu vernachlässigen, um auf spätere Bedarfsänderungen durch Konjunkturschwankungen oder soziodemographische Veränderungen reagieren zu können.¹¹⁹

Die Verlängerung der Jubilee Line von Westminster nach Stratford in Ost-London hat bereits eine Welle der Stadterneuerung ausgelöst. Die Linie führt nun von Westminster an das Südufer der Themse nach Waterloo Terminal Station und unterquert im weiteren Verlauf zweimal die Themse, um Canary Wharf und Nord Greenwich an das U-Bahnnetz anzuschließen. Auf diese Weise wird auch das Schlüsselgebiet der Halbinsel von Greenwich an die Londoner City angebunden.

Die Halbinsel Greenwich, östlich von Canary Wharf gelegen, ist eine etwa 120 ha große ehemalige Industriebrache. Bis in die siebziger Jahre war dies in erster Linie ein Standort der Schwerindustrie und Versorgungseinrichtungen, wie Gas- und Elektrizitätswerken. Im Vorfeld der Feiern zum Jahrtausendwechsel beschloß die britische Regierung, ihre Aktivitäten auf den neu zu errichtenden Millenium-Dome im Stadtteil Greenwich zu konzentrieren. Dieser wurde nach strategischen Gesichtspunkten an der Nordspitze der Halbinsel, direkt neben der U-Bahnstation North-Greenwich, plaziert. Läßt man einmal außer Acht, daß der Dome und seine Ausstellung ein kulturelles Desaster waren, bleibt auf der Habenseite die Tatsache, daß im Zusammenhang mit dem Dome in hohem Maße in die Infrastruktur des Gebietes investiert wurde. Heutzutage fährt man von dort mit der U-Bahn in nur 10 Minuten in die City. Darüber hinaus sind es nur wenige Stationen bis Stratford, von wo aus London mit dem Eurostar durch den Kanaltunnel an das europäische Festland angebunden ist.

Der Masterplan, den Richard Rogers für die Halbinsel entwickelt hat, lotet das Potential mäßig verdichteter Strukturen aus, die um einen zentralen, langgestreckten Park angelegt werden. Die Rasterstrukturen des Parks stellen dabei die Verbindungen zur ausgedehnten Uferzone her. Der erste Abschnitt der Entwicklung stellt das Greenwich Millenium Village für 5.000 Bewohner nach den Plänen von Ralph Erskine dar. Der Plan sieht Gebäude in einer aufgelockerten Struktur zueinander vor, der aber eine klare Ordnung aus städtischen Straßen,

¹¹⁹ Commission For The New Towns: Housing in the renewed Docklands. LDDC. London, 1998

öffentlichen Plätzen und Höfen zugrunde liegt. Der Charakter des Gebietes entspricht eher einem Dorf als dem eines großbürgerlichen Stadtteils, da die natürlichen Gegebenheiten wesentlich in das Konzept mit einbezogen wurden. Hierdurch wird der Rahmen geschaffen, der eine Nachverdichtung erlaubt und innerhalb dessen sich sowohl Funktionen, als auch Eigentumsformen durchmischen können. Das lockere städtische Muster reagiert auf die vergleichsweise großen Entfernungen zu den nächsten Infrastrukturknoten. Als wesentlicher Punkt bleibt festzuhalten, daß Erskine nicht den Fehler begangen hat, der den Planern bei fast allen Stadtentwicklungsprojekten der achtziger Jahre an der Themse unterlaufen ist. Sie hatten eine ghettoähnliche Situation dadurch erzeugt, daß sie die Verbindungen zur Umgebung vernachlässigten und keinen Zugang zum Flußufer vorsahen. Generell gilt auch für Greenwich: der Schlüssel zu anhaltendem Erfolg liegt in einer durchdachten Integration des öffentlichen Raumes in die Gesamtplanung sowie einer sinnvollen Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz.¹²⁰

Die in London ansässigen Banken erwarten bis zum Jahr 2007 einen Beschäftigtenzuwachs von rund 10.500 Personen. Dies entspricht einer zusätzlichen Büroflächennachfrage von rund 167.000 qm, die sich auf die Teilmärkte City und Docklands konzentrieren werden. Es ist also, bezogen auf die reinen Zahlenwerte, von einem weiteren Entwicklungsimpuls bzw. von der Belegung noch immer vorhandener Leerstände auszugehen. Als Hindernisse für eine weiterhin positive Entwicklung des Standorts London werden aber die hohen Lebenshaltungskosten einschließlich der exorbitanten Mieten, die mangelnde Attraktivität als Wohnstandort und das veraltete Nahverkehrssystem gesehen.¹²¹ Im Fall der Stadt London ist also nicht mehr nur von einem punktuellen, die Docklands betreffenden, Problem auszugehen. Mittlerweile haben sich durch entwicklungsplanerische und gesellschaftliche Versäumnisse strukturelle Defizite herausgebildet, die das Stadtgefüge als Ganzes in Mitleidenschaft ziehen und damit die Konkurrenzfähigkeit der Stadt mindern.

¹²⁰ Burdett, Richard: Stadt am Fluss, Stadterneuerung in London. db Nr. 2. Hamburg, 2002

¹²¹ Immobilienzeitung: Wachstum bei hochqualifizierten Bankjobs bringt Büromärkte Mietsteigerungen. IZ aktuell vom 03.02.2005

5.2 Nordamerika

5.2.1 Battery Park City, New York City, USA ¹²²

Ende der 60er Jahre war die Region New York - New Jersey als Zentrum des Personen- und Warenverkehrs und des internationalen Seehandels im Niedergang begriffen, hinzu kamen strukturelle Probleme im Hinblick auf Expansion und Infrastruktur. Fast alle Docks mußten schließen, weil auf der Westseite des Hudson River hocheffiziente neue Häfen entstanden, wie beispielsweise Port Newark und Port Elisabeth. Ganze Stadtviertel in Lower Manhattan wurden dem Verfall preisgegeben und waren folglich reif für eine Neuentwicklung.

Durch die Verlagerung wesentlicher Hafenfunktionen nach New Jersey brach dem New Yorker Hafen die wirtschaftliche Basis weg. Bereits im Jahr 1966 wurde der erste Masterplan erarbeitet, der den Bau neuer Piers vorsah, um den Schiffsverkehr nach Manhattan zurückzuholen. Dieser Plan fand jedoch nicht den ausreichenden Rückhalt, da man gleichzeitig bestrebt war, die Uferzonen der Bevölkerung zugänglich zu machen. Im Jahr 1966 wurde ein weiterer Plan aufgelegt, der auf dem 37 Hektar großen Gebiet entlang des Hudson River Wohnquartiere und Leichtindustrie vorsah. Im Jahre 1969 wurde schließlich ein Wettbewerb ausgelobt, aus dem der erste veröffentlichte Masterplan hervorging. Dieser orientierte sich am bestehenden Straßensystem und beinhaltete neben Wohnquartieren, auch Uferpromenaden, Geschäfte, Restaurants und Parks. Obwohl der Plan großen Zuspruch fand, wurde er nicht umgesetzt, da die Investoren aufgrund der einsetzenden Rezession vor den Risiken zurückschreckten. Bis zum Jahr 1970 war die Stadt Eigentümer des Geländes. Aufgrund der angespannten Haushaltsslage sah man sich gezwungen, die Eigentumsrechte an die Battery Park City Authority abzutreten, die bis dahin nur Pächter der Flächen war. Als Folge des Verkaufs wurde ein neuer, überwiegend von wirtschaftlichen Interessen geprägter, Masterplan erarbeitet. Er sieht 42 % der Fläche für Wohnungsbau, 30 % für Freiflächen, 19 % für Erschließung und 9 % für Gewerbe vor.

¹²² Battery Park City Authority: Battery Park City, Masterplan - history and design. New York City, 2001

Mit Battery Park City sollte ein neues urbanes Zentrum entstehen. Gewerbe, Wohnen und Kultur, in Verbindung mit Veranstaltungen und Gastronomie, sollten ein harmonisches Zusammenspiel ergeben und damit die New Yorker Oberschicht ansprechen. Im Endausbau sollte Battery Park City Arbeitsplätze für 40.000 Menschen und Wohnraum für etwa 100.000 Einwohner bieten. Battery Park City läßt sich folglich in drei Großbereiche unterteilen. Das Zentrum bildet das World Financial Center mit vier Bürotürmen und Höhen zwischen 33 und 51 Stockwerken. Hier konzentriert sich auch der größte Teil der gewerblich genutzten Flächen. Vor dem World Financial Center befindet sich der Yachthafen. Nördlich schließt sich das North Residential Area an, südlich das South Residential Area. In diesen beiden Bereichen finden sich, neben Wohnquartieren, auch Flächen für ein Kulturangebot und Freiflächen zur Erholung. Die Wohngebiete werden durch die Esplanade entlang der Uferkante miteinander verbunden und öffnen sich so zum Hudson River. Entgegen dem ursprünglichen Gedanken, ein sich in die Kernstadt integrierendes Stadtquartier zu schaffen, grenzt dieses sich deutlich durch die Infrastrukturschneise, nämlich der achtspurigen West-Street, von Manhattan, ab.

Man war sich durchaus bewußt, in welchem hohem Maße ein neuer Bürokomplex, nur einen Steinwurf von der Wall Street entfernt, Lower Manhattan einen Entwicklungsschub versetzen würde. Die Annahme war, daß ein World Trade Center zum Dynamo des wirtschaftlichen Aufschwunges würde und nur deshalb wurde es dann auch verwirklicht. Das World Trade Center wurde jedoch seinem Namen niemals wirklich gerecht. Jahrzehntlang bot es See- und Handelsgesellschaften und den damit verbundenen Aktivitäten Raum, ohne deren Zentrum zu werden. In Erwartung einer dynamischen Entwicklung mit dem Aufbau von Battery Park City zogen jedoch auch die Mietpreise an. Kleinere Mieter zogen aus, während Banken, Anwaltskanzleien und Versicherungen große Flächen anmieteten. Im Verlauf der achtziger und neunziger Jahre begann das WTC, mit dem in Battery Park City neu errichteten World Financial Center, die Wall Street als Finanzzentrum abzulösen.

Die frühesten Ideen zur Revitalisierung von Battery Park City datieren aus dem Jahre 1962. Damals wurde versucht, dem Niedergang und Funktionsverlust der 20 Piers am Hudson River gegenzusteuern. Diese hatten bis in die 50er Jahre den gesamten Warenverkehr für den Washington Market im heute als "Tribeca" be-

kannten Stadtteil abgewickelt. Damals wollte das New York Department for Marine and Aviation dieses Gebiet zum 100 acres umfassenden Logistikzentrum für den Umschlag vom Schiff zum LKW umgestalten, um auf diese Weise abgewanderte Reedereien wieder nach Manhattan zurückzuholen.

Die Agentur beauftragte verschiedene Planungsbüros, die eine Vision der Hudson-Waterfront für das Jahr 2000 präsentieren sollten. Immerhin erkannten die Planer recht schnell, daß das Gebiet verschieden geartetes Potential aufwies. Sie entwarfen schicke Apartments im 60er Jahre Strandhotelstil, die vielleicht die kosmopolitischen New Yorker Kreise oder Wall-Street-Workaholics anziehen würden. Mies'sche Bürotürme würden den Firmen in Downtown einen fortschrittlicheren Rahmen für ihre Geschäfte bieten, als dies die bis dahin chaotische Agglomeration des Financial District rund um die Wall-Street tat.

Die gefundene Lösung sah vor, die existierenden Schifffahrtsterminals mit dieser "unvergleichlichen" neuen Stadt zu überbauen. Ergänzend dazu sollte eine Art industriell genutzter Korridor an den jeweiligen Enden geschaffen werden. Der Plan wurde im Jahr 1962 veröffentlicht und von den Verantwortlichen nicht besonders euphorisch aufgenommen. Die Kombination von Wohn- und Bürobauten mit Warenumschlag und Industrie erschien ihnen dann doch zu unangemessen für Lower Manhattan.

Gouverneur Rockefeller allerdings lobte den Plan, da dieser es ihm ermöglichen würde, vielen Menschen Wohnraum zu geben, ohne in größerem Umfang in bereits bestehende Wohnquartiere einzugreifen. Rockefeller stand damals unter dem enormen Druck, in größerem Umfang Slumbewohner unterbringen zu müssen. Er beauftragte den damals bekannten Architekten Wallace K. Harrison mit der Planung einer funktionierenden Wohngesellschaft im Bereich der 20 Piers, unter gleichzeitiger Beibehaltung mäßiger industrieller Nutzung. Harrisons Plan reagierte auf die schlechten Wohnbedingungen in den bis dahin üblichen Mietshäusern. Jedes seiner neuen Apartments erhielt viel Sonnenlicht und frische Luft. Straßen sollten entstehen, in denen sich Kinder gefahrlos entfalten konnten, selbst die Grünflächen sollten einen Geist von Ordnung und Disziplin ausstrahlen. Die Grenzen der nebeneinanderliegenden Stadtteile, deren Bewohner aus

verschiedenen Rassen und Einkommensgruppen kamen, sollten mit öffentlichen Einrichtungen abgepuffert werden. Als der Plan im Jahre 1966 veröffentlicht wurde, wurde schnell deutlich, daß derart öffentlich geförderte Wohnbauprojekte für die armen Bevölkerungsschichten der Stadt zum Scheitern verurteilt waren. Man erkannte dadurch aber auch, daß Architektur alleine nicht die Lösung für soziale Probleme der Gesellschaft bringen konnte. Der grundsätzliche Wert öffentlicher Einrichtungen verschiedenster Art als wertvoller Bestandteil solcher Planungen wurde gleichermaßen anerkannt.

Der Plan Harrisons scheiterte vor allem auch daran, weil er einen strengen Corbusier-Stil verfolgte, der zu jener Zeit bereits in Ungnade zu fallen begann. Der Plan stellte sich als zu schematisch dar und konnte nicht auf die spezielle Örtlichkeit flexibel angepaßt werden. Schuld am Scheitern waren aber auch die Vorgaben Rockefeller, der ein standardisiertes Design wünschte, um es variabel an den verschiedensten Orten einsetzen zu können.

Währenddessen hatte Bürgermeister Lindsay sein eigenes Planungsteam auf das Projekt angesetzt. Es begann ein Grabenkrieg zwischen den staatlichen und den städtischen Behörden. Schließlich einigte man sich auf einen Kompromiß mit dem Entwurf der Stadtverwaltung und mit Harrison als ausführenden Architekten. Als architektonischer Mediator wurde Philip Johnson gewonnen. Alle zusammen arbeiteten unter dem Dach der im Jahre 1968 gegründeten Battery-Park-City-Authority. Das Ergebnis dieser Arbeit war im Jahre 1969 die Präsentation des ersten Masterplans für das Gebiet. Es blieb für lange Zeit der am besten ausgearbeitete und am stärksten in die Tiefe gehende Plan für dieses Gebiet. Er wurde in Flächennutzungspläne und Bebauungspläne umgesetzt, die daraufhin von der Stadt in ihre übergeordneten Planungen mit einbezogen wurden.

Kern der Planungen war eine siebengeschossige, langgestreckte Mall mit urbanen Funktionen und Angeboten wie Läden, Restaurants, Schulen, Parkanlagen, Nahverkehrseinrichtungen sowie öffentlichen und freizeitorientierten Einrichtungen. Dieser Knotenpunkt erstreckte sich in Form einer teilweise verglasten, teilweise offenen, Konstruktion nahezu über die gesamte Länge des Planungsgebietes von Battery Park City, von der Chambers Street im Norden bis fast zum Battery Park im

Süden. Die Planungen sahen vor, daß die übrigen Gebäude an diese Mall ange-dockt werden sollten. Trotz seines futuristischen Aussehens beachtete der Plan sorgfältig einige wichtige Prinzipien der Stadtplanung. Die Mall wurde beispielsweise an bestimmten Schlüsselstellen weitestgehend transparent gehalten, um Sichtachsen herzustellen oder bereits Bestehende zu erhalten. Durch die Anhebung der Hauptebene über das Straßenniveau wurde ein kreuzungsfreier Übergang von Battery Park City nach Manhattan gewährleistet. Der Plan wurde sowohl von den Fachleuten, als auch von den Medien und der Bevölkerung allgemein sehr gut aufgenommen.

Die Tragik des Projektes lag darin, daß im Jahr 1973 zu dem Zeitpunkt, als alle Details ausgearbeitet waren und die Realisierung beginnen sollte, die wirtschaftliche Rezession das Land erfaßte und Investoren vor einem Engagement in ein derart fortschrittliches, noch nie vorher am Markt getestetes Projekt zurückschreckten. Ein weiterer Hinderungsgrund war die Tatsache, daß die Megastruktur der Mall als ganzheitlicher Baukörper geplant war und keine abschnittsweise Entwicklung zuließ. Das Projekt hätte als Ganzes verwirklicht werden müssen oder gar nicht.

In den nachfolgenden Jahren waren die Konzepte für Battery Park City bezüglich Planungsgebiet und Planungstiefe weniger umfassend. Die Planungsschritte wurden weniger kommuniziert und die staatlichen und städtischen Stellen weniger in den Planungsprozeß mit eingebunden. Dafür waren die Planungen, die ab dem Jahr 1975 begannen, weitaus flexibler ausgelegt. Projektentwickler wurden eingeladen, um ihre Vorstellungen einer Bebauung des Plangebietes darzulegen. Dem kurzfristigen Renditedenken wurde der Plan aus dem Jahr 1969 geopfert und Stück für Stück auseinandergenommen. Die wegweisenden Einrichtungen für die öffentliche Infrastruktur wurden auf das Mindestmaß reduziert und Battery Park City wurde in einzelne Cluster zerlegt, die einzeln entwickelt und vermarktet werden konnten. Diese Cluster wurden "Pods" genannt.

Südlich des North Cove Harbor wurde einer dieser Pods, der heutzutage unter dem Namen "Gateway Plaza" bekannt ist, dann auch verwirklicht. Das im Jahre 1983 übergebene Bauvorhaben besteht aus 6 Hochhäusern mit 6 bis 32 Stockwerken, insgesamt 1.712 Wohneinheiten und Parkierungsflächen.



Foto 23: New York City, die Westside Mannhattans in den 40er Jahren des 20. Jahrhunderts
Quelle: Roger et Voillet, Contrasto, 1999

Die Pods orientierten sich größtenteils nach innen und wiesen lediglich einen bewachten Eingang auf. Diese Konstruktion sollte ein kontrolliertes, sicheres Umfeld für 3.000 bis 4.000 Menschen anbieten. Die umliegende Stadt mit ihren vielseitigen vitalen Funktionen und Beiträgen zu einer lebenswerten Umwelt, wurde größtenteils nicht berücksichtigt und außen vor gelassen. Die Vorstellung der Projektentwickler war es, die Bewohner der Schlafstädte, die aus Gründen der Sicherheit und Sauberkeit, und aufgrund der aufkommenden sozialen Spannungen an die Peripherie der Stadt gezogen waren, durch dieses Angebot wieder in die Innenstadt zu locken. Die einzige Reminiszenz an den Plan aus dem 1969 waren Fußgängerüberwege, die die einzelnen Pods über die Straßen hinweg miteinander verbinden sollten. Als letztes Projekt, das sich auf die Planungen von 1975 berief, wurde im Jahr 1982 Pod III realisiert und dies, obwohl die Stadtplanungsbehörden die Verfolgung des Pod-Konzeptes schon einige Jahre zuvor aufgegeben hatten.

Ab 1979 wurde in einer Zeit des Umbruchs und der Neuorganisation innerhalb der Stadtverwaltung ein neues Vorgehen vorgeschlagen. Bis dahin war die Stadt Eigentümerin der Landgewinnungszone und der angrenzenden Grundstücke von Battery Park City. Die Battery Park City Authority mußte die Grundstücke daher von

der Stadt pachten. Aufgrund eines Haushaltsengpasses während der 70er Jahre und des Fehlens von städtischen Finanzmitteln für eine weitere Entwicklung des Gebietes überschrieb die Stadt der Battery Park City Authority schließlich die Grundstücke. Dies versetzte die Entwicklungsgesellschaft in die Lage, auf Veränderungen am Immobilienmarkt und in der Nachfragestruktur schnell und effektiv reagieren zu können.

Als erste Maßnahme wurde ein neuer Masterplan aufgelegt. Dem Zeitgeist der 70er Jahre folgend war der Plan geradlinig und ohne größere Verzierungen angelegt und stellte sich als radikal einfach dar. Straßen und Fußwege wurden begradigt und stellten nur eine Erweiterung des Straßenrasters von Manhattan dar. Diese Vorgehensweise hatte ihr Vorbild in der Erschließung von bereits früher durchgeführten Entwicklungsmaßnahmen auf durch Auffüllung gewonnenem Land. Dieses Straßenraster bewirkte eine herkömmliche Stadtlandschaft mit einer Blockstruktur, die wiederum herkömmliche Blockrand- und Blockinnenbebauung hervorbrachte. Jeder Block konnte damit für sich betrachtet werden und, zeitlich getrennt von den anderen, den Markterfordernissen entsprechend entwickelt und vermarktet werden. Die Einkaufsmöglichkeiten und das wirtschaftliche Zentrum wurden vom Südteil des Entwicklungsgebiets zur Mitte hin verschoben und an das World-Trade-Center angebunden.¹²³

Der Plan stellt eigentlich ein Rahmenwerk dar, innerhalb dessen mit großer Flexibilität Einzelvorhaben geplant und gebaut werden können und damit eine breite Palette von Nutzungen ermöglicht. Besonderes Augenmerk wird aber darauf gelegt, daß sich die neuen Maßnahmen in den Kontext der Stadt einfügen und einen Beitrag zur Vernetzung des Entwicklungsgebietes mit der Reststadt leisten. Der im Jahre 1979 veröffentlichte Masterplan von Alexander Cooper und Stanton Eckstut teilte die Bodennutzung wie folgt auf:

- 42 % für Wohnbau zur Ansiedelung von bis zu 14.000 Haushalten
- 9 % Gewerbeflächen mit 6 Millionen Quadratfuß Büroflächen, hauptsächlich in Gebäuden gegenüber dem World-Trade-Center
- 30 % Freiflächen für Parks, Plätze und Promenaden
- 19 % für Straßen und andere Verkehrsflächen.

¹²³ Cooper, Alexander Associates: Battery Park City Masterplan. New York City, 1979

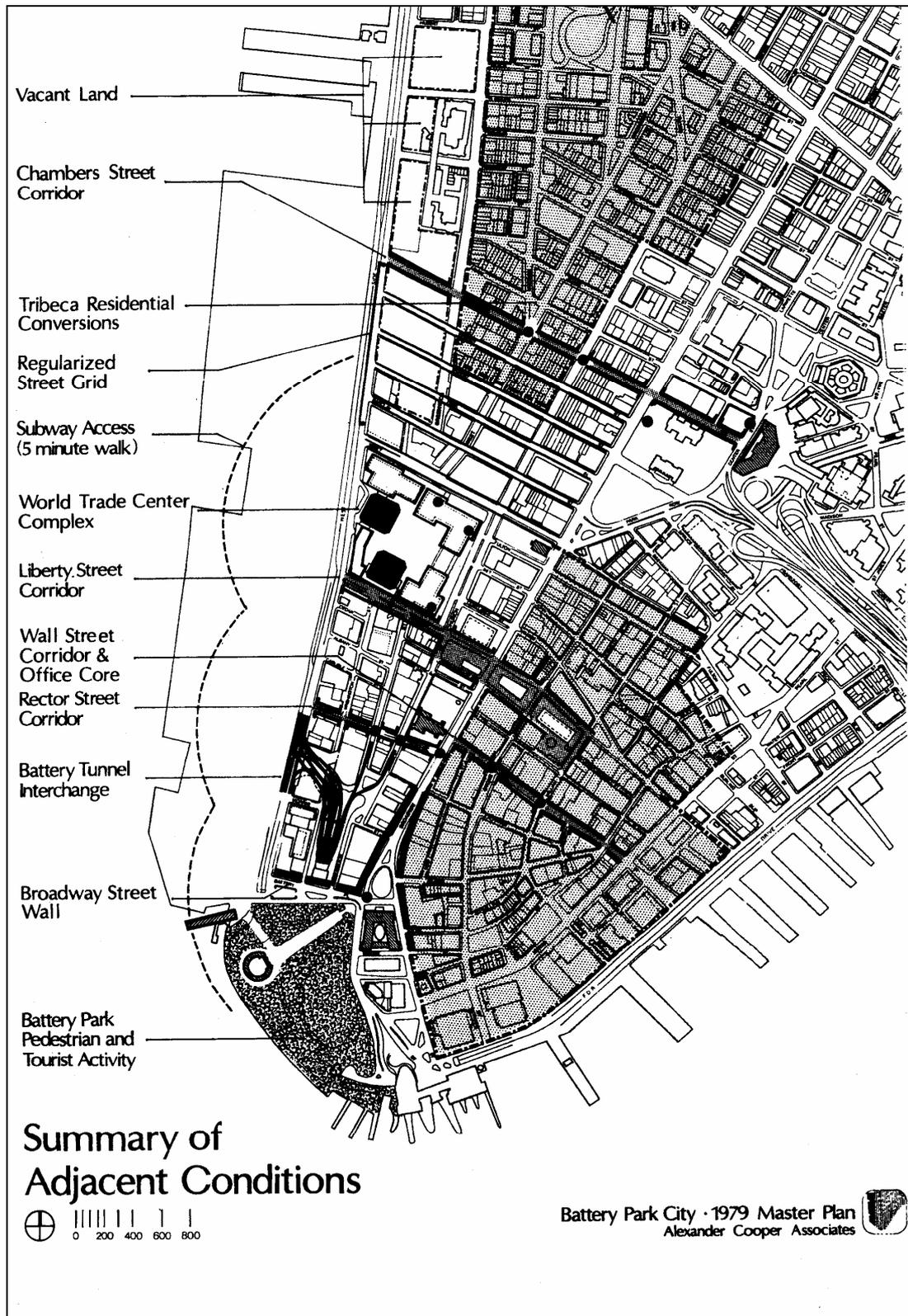


Schaubild 17: Gesamtübersicht südliches Manhattan auf Grundlage des Masterplanes von 1972
Quelle: Alexander Cooper Associates, New York City 1979

Der Masterplan dehnte das Straßenraster von Manhattan auf das Entwicklungsgebiet von Battery Park City aus und unterteilte das Gebiet damit in einzeln entwickelbare Tranchen. Diese wurden an verschiedene Investoren verpachtet, die ihre Bauvorhaben dann in Übereinstimmung mit den Entwurfsrichtlinien realisierten. Diese eigens für Battery Park City entwickelten Richtlinien sollten das Entstehen von Superblocks verhindern, eine große Bandbreite von Nutzungen, Bautypen und architektonischen Stilelementen gewährleisten und damit die Verflechtung mit den gewachsenen Quartieren der bestehenden Stadt erleichtern. Die Battery-Park-City-Authority prüfte und genehmigte und überwachte alle eingereichten Entwürfe auf Einhaltung der Richtlinien und definierte für jedes neu zu entwickelnde Teilstück Entwurfsrichtlinien, die auf die jeweiligen sozialen und stadt-strukturellen Randbedingungen eingingen. So entstand ein Rahmenwerk, in dem Investoren und Projektentwickler auf ihren jeweiligen Pachtgrundstücken relativ frei ihre Vorstellungen verwirklichen konnten. Größere Verzögerungen durch einzelne, individuelle Baugenehmigungsprozesse wurden so weitestgehend vermieden.

Battery Park City teilt sich heute in sechs große Cluster auf:

- Die südliche Bauzone erstreckt sich mit vorwiegender Wohnnutzung über sieben Blocks vom World Financial Center (Liberty Street) bis zum Robert F. Wagner-Park (West Thames Street) und umfaßt die Bauzonen Gateway Plaza und Rector Place. Insgesamt wurden dort in den Jahren 1984 bis 1987 rund 4.000 Wohneinheiten errichtet. Noch weiter südlich schließt sich die Bauzone Battery Place an mit dem 1994 eröffneten Museum of Jewish Heritage, 1.000 Wohnungen und dem Ritz Carlton Hotel mit 300 Zimmern.
- Die südliche Freizone umfaßt den Robert F. Wagner-Park, den Rector Park, die Esplanade und die Wasserfläche des South Cove. Die Parks mit ihren Rasenflächen, seltenen Pflanzen und vereinzelt Pavillons sollen vorwiegend der passiven Erholung dienen. Die Esplanade erstreckt sich als Grünzug über 1,2 Meilen entlang dem Hudson und verbindet wasserseitig alle Bauzonen miteinander. Der South Cove unterbricht die moderne Uferlinie und rekonstruiert die alte Uferform mit hölzernen Piers, naturbelassenen Bereichen und einer Vegetation im Stil des 18. und 19. Jahrhunderts.

- Die nach Norden anschließende Bauzone - Mitte - liegt ungefähr im Zentrum von Battery Park City und umfaßt im wesentlichen das von der Olympia & York Projektentwicklungsgesellschaft erbaute World Financial Center mit der New York Merchantile Exchange (NYMEX), das direkt gegenüber dem World Trade Center liegt. Dieses umfaßt 6 Mio. Quadratfuß Büroflächen in vier Hochhäusern, 280.000 Quadratfuß Gewerbeflächen, eine 8.500 Quadratfuß große überdachte Plaza und 3,5 acres öffentliche Flächen um den North Cove Harbor. Die Baumaßnahmen wurden im Jahre 1997 abgeschlossen. Kurz danach wurde das Embassy Suites Hotel mit 463 Zimmern und einem Multiplexkino fertiggestellt.
- Die Bauzone Nord erstreckt sich über fünf Blocks, an das World Financial Center anschließend, Richtung Norden bis zur Chambers Street. Insgesamt wurden bis zum Jahr 1998 ca. 900 Wohnungen sowie eine Schule für 3.000 Schüler errichtet. Derzeit noch im Bau befindlich sind 220 altengerechte Wohnungen und weitere 300 Eigentumswohnungen im Bereich River Terrace. Im südlich gelegenen Komplex des Tribeca Tower, den die Battery Park Authority selbst entwickelte, wurde eine Mischnutzung aus Wohnen, Einzelhandel und Bildungseinrichtungen vorgesehen. Unter anderem befinden sich in diesem Objekt 150 Wohnungen und die New York City Public School. Eine weitere Schule, die Stuyvesant High School, wurde auf dem nördlichsten Grundstück als zehnstockiges Gebäude mit modernster Ausstattung errichtet. Diese High School ist eine von insgesamt drei Schulen in der ganzen Stadt, die mittels Aufnahmeprüfungen über die Aufnahme der Schüler entscheiden dürfen. Diese bei Eltern sehr begehrte Bildungseinrichtung bietet ein umfassendes akademisches Bildungsprogramm mit den Schwerpunkten Naturwissenschaften und Mathematik an. Die im Jahr 1992 eröffnete Schule bietet Platz für rund 3.000 Schüler aus allen Stadtteilen. Die Battery Park Authority betreibt ergänzend dazu ein Gemeindezentrum mit Turnhalle, Schwimmbad und Theater. Diese Einrichtungen stehen sowohl dem Schulbetrieb, als auch den Anwohnern zur Verfügung. Als einmaliger, architektonisch und ingenieurtechnisch anspruchsvoller Blickfang wurde im Jahre 1992 die vom Architekturbüro Skidmore Owings Merrill entworfene Tribeca-Fußgängerbrücke zwischen der Stuyvesant High School und dem

Stadtteil Tribeca in Lower Manhattan eingeweiht. Sie dient als nördlicher Zugang zum Battery Park City und bietet Schülern, Studenten, Anwohnern und Besuchern eine sichere und schnelle Möglichkeit, die breit ausgebaute und stark befahrene West Street zu überqueren.

- Die nördliche Freizone erstreckt sich entlang dem Hudson in nordöstlicher Richtung. Sie umfaßt den Rockefeller Park, den Rector Park, die nördliche Esplanade, North Cove und die World Financial Center Plaza mit Plätzen und Grünflächen. Der Rockefeller Park ist konzipiert als Stadtteilpark zur aktiven Freizeitnutzung. Robuste Rasenflächen und Sportplätze können sowohl zum Frisbee-Spielen, als auch zum Sonnenbaden genutzt werden. Dazu kommen Basketball-, Volleyball- und Handballfelder sowie Kinderspielplätze, die sich alle in die Landschaftsgestaltung einfügen. Im Park steht auch ein von Demetri Porphyrios im Stil eines griechischen Tempels erbauter Pavillon. Dieser wird als Aussichtsplatz und Veranstaltungsort für Freiluftkonzerte genutzt.
- Der nördliche Teil der Esplanade erstreckt sich als Grünzug über 1,2 Meilen entlang dem Hudson und verbindet wasserseitig alle Bauzonen miteinander. Der im Jahr 1995 fertiggestellte Belvedere at North-Cove-Park ist ein 1,5 acre großer linearer Park, der die urbane World Financial Center Plaza mit dem eher idyllischen Rockefeller Park verbindet. Der Park ist mit englischen Eichen und Pflanzbeeten angelegt und mit einer blauen Pflasterung versehen, die sich mäandrierend bis zum Wasser hinzieht. Zwei Pylonen markieren als bauliches Ausrufezeichen die Öffnung des North Cove Yachthafens zum Hudson River.

Die Anwendung der Blockstruktur bei der städtebaulichen Entwicklung schaffte für Battery Park City eine Struktur, die sich einfach mit den angrenzenden Gebieten der bestehenden Stadt verknüpfen ließ. Konventionelle Stadtstrukturen und Bauformen verminderten auch Vorbehalte der zukünftigen Bewohner gegenüber dem Projekt. Die bereits im Stadtgebiet von Manhattan angewandten Stadtplanungsinstrumente kamen auch in Battery Park City zum Einsatz. Die Gebäude sollten eine klare Formensprache mit einem hohen Wiedererkennungswert aufweisen. Von der engeren Anknüpfung an die bestehende Stadt profitierte auch Lower Manhattan. Für den Finanzdistrikt wurde es einfacher, in die neuen Strukturen zu expandieren, den Bewohnern wurde der

Zugriff auf die Dienstleistungen in Lower Manhattan erleichtert. Die Parks und Wassersportmöglichkeiten wurden für alle Nutzer und Bewohner südlich der Canal Street leichter erreichbar. Dies entsprach auch den Bestrebungen, Lower Manhattan mehr zum Wasser hin zu öffnen, was bereits seit den ersten Überlegungen im Jahre 1969 einen wesentlichen Planungsansatz darstellte. Eine große Palette von Möglichkeiten für die Gestaltung der Freibereiche sollte vorgehalten werden: nämlich Erholungszonen für die Mittagspause, eine Esplanade zum Promenieren am Wasser, große Plätze für öffentliche Veranstaltungen, aber auch kleine geschlossene Rückzugszonen. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die gute Erreichbarkeit, Sicherheit, Attraktivität und Wartungsfreundlichkeit des Freizeitangebotes gelegt. Von den Subway-Bahnhöfen sollte die Waterfront schnell und mit einem Minimum an Berührungspunkten mit dem Fahrzeugverkehr erreichbar sein.

Die ursprünglichen Planungen für Battery Park City sahen Nutzungen mit einem Gesamtflächenbedarf von 200 acre bei einer Grundstücksgröße von 92 acre vor. Dies hätte sich aber nur durch eine Unterteilung nach Fußgängern, Fahrzeugen und öffentlichen Einrichtungen und durch die Anordnung in Ebenen übereinander erreichen lassen, wobei die oberste Ebene für Frei- und Grünflächen reserviert werden sollte. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dieses Lösungsansatzes ergab jedoch, daß dieser unnötig kompliziert und teuer werden würde. Zusätzlich hätten sich erhebliche Schnittstellenprobleme bei der Entwicklung der einzelnen Bauten und der durchgehenden Basisebenen ergeben.

Der überarbeitete Plan sah schließlich ein konventionelles Straße-Fußgänger-Baublock-Schema vor, wie im restlichen Stadtgebiet bereits vorhanden. Die einzelnen Grundstücke konnten von Projektentwicklern aller Größen bebaut werden, wobei der öffentliche Raum als verbindendes Element den größtenteils kommunalen Beitrag zur Entwicklung des Gesamtgebietes darstellte. Zusätzlich wurden mittels eines Bebauungsplanes innerhalb der privat-finanzierten Bebauung Schlüsselstellen für öffentliche Nutzungen definiert, mit dem Schema aus Straße und Block. Das System sollte so robust sein, daß es die Entwicklung über einen längeren Zeitraum mit verschiedenen Gebäudetypologien zuließ und zugleich in der Lage war, blockweise auf veränderte gesellschaftliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen flexibel zu reagieren.

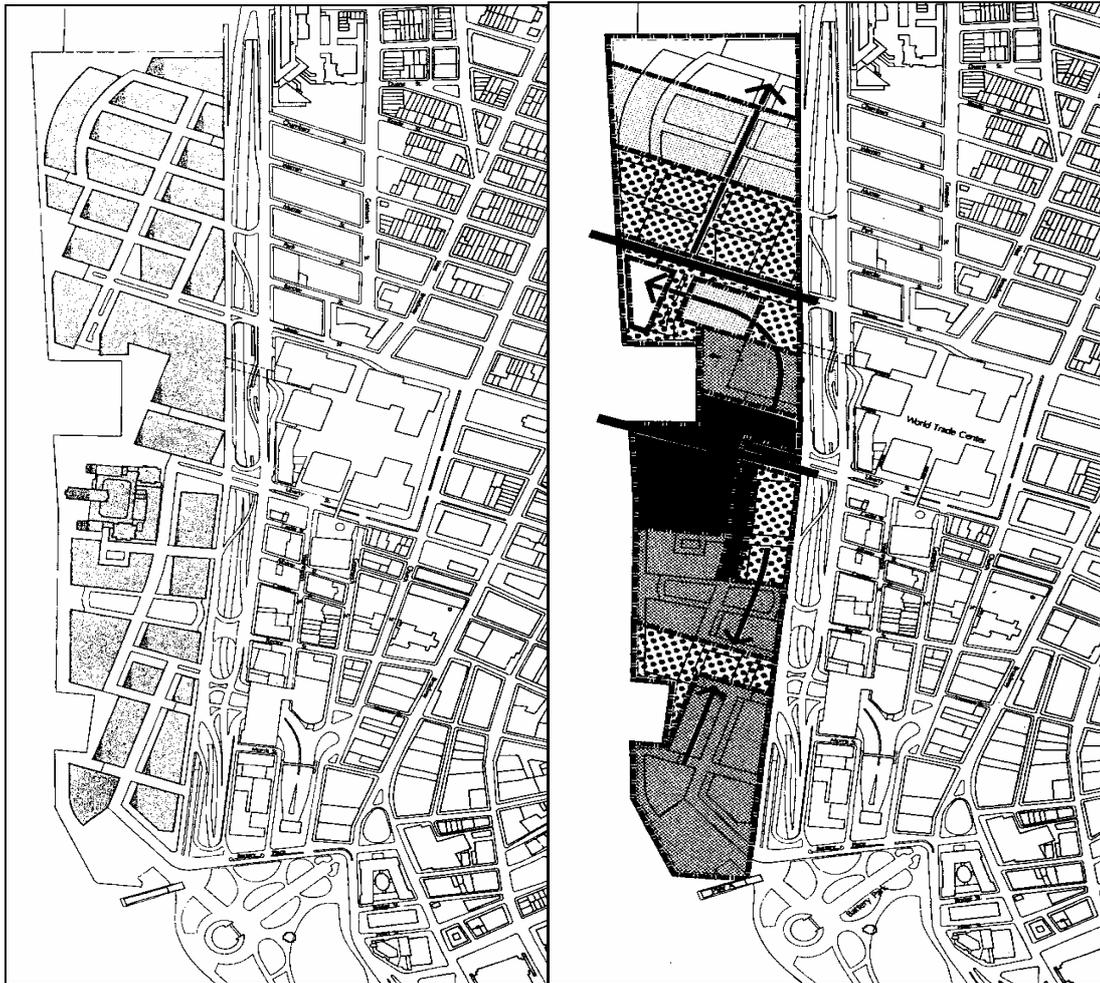


Schaubild 18: New York City, Straße/Blockstruktur des Masterplans von 1979

Schaubild 19: Zonenweise Entwicklung des Projektgebiets nach dem Masterplan von 1979
Quelle: Alexander Cooper Associates, New York City, 1979

Der öffentliche Verkehr sollte auf Straßenniveau stattfinden. Nachdem jahrzehntelang die Planer bei der Realisierung von Großbauvorhaben die vertikale Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr betrieben hatten, wurde rückblickend deutlich, daß exakt diese Vorgehensweise häufig den Erfolg und die Akzeptanz dieser Projekte beeinträchtigt hatte. In Battery Park City sollten daher die Gebäude von der Straßenebene aus erschlossen werden. Lediglich in Bereichen mit überproportionalem Verkehrsaufkommen, hauptsächlich dort, wo sie zu wichtigen Publikumsmagneten wie Einkaufszentren oder Verkehrsknotenpunkten führten, sollten die Zugänge mittels Unter- und Überführungen entflichtet werden. Insgesamt wurden die Ansprüche der Fußgänger und des Fahrzeugverkehrs gleichberechtigt berücksichtigt. Trotzdem sollte keine generelle Verkehrs-

beruhigung erfolgen, lediglich der Durchgangsverkehr sollte durch entsprechende Straßengestaltung aus dem Gebiet fern gehalten werden.

Das wirtschaftliche Zentrum von Battery Park City wurde in der Mitte des Entwicklungsgebietes angesiedelt. Hier lag es günstig zum benachbarten World Trade Center und den zentralen Versorgungseinrichtungen der benachbarten Stadtbezirke und konnte diese in das Entwicklungsgebiet hineinvermitteln. Dieses Zentrum wurde wegen seiner Schlüsselfunktion frühzeitig mit einem hohen Detaillierungsgrad projektiert.

Das Gebiet westlich des World Trade Centers ist das Herzstück des Projektes. Hier sind bereits heute die gesamten für die Entwicklung vorgesehenen 6.000.000 Quadratfuß Büroflächen sowie der Hauptteil der Handelsflächen untergebracht. Mit seiner Verbindung zum World Trade Center strahlt dieses Wirtschaftszentrum bis in den Financial District und die Wohngebiete im Norden und Süden hinein. Die südlichen und nördlichen Grenzen des Wirtschaftszentrums werden von zwei Sichtachsen, der Liberty und der Vesey Street gebildet, über die auch die stadteinwärtsliegenden Gebiete den Blickkontakt zum Wasser erhalten. Die auf jeder Seite angrenzenden Gebiete sind vom Charakter her grundverschieden. Südlich befindet sich der aufstrebende Bürostandort, nördlich das Sanierungsgebiet Washington Market und Tribeca. Diese zwei Pole bilden das Spannungsfeld, in dem sich Battery Park City entwickelt. Die Schaffung von Wohnraum im südlichen Bereich kommt den Angestellten des Financial District zugute, da diese Klientel vorwiegend in Single-Haushalten lebt, kleine Wohnungen bevorzugt und auch höher verdichtete Bauformen akzeptiert. Aufgrund der Tatsache, daß dort noch kein gewachsenes Nachbarschaftsgefüge besteht, können die neuen Einrichtungen und Dienstleistungsangebote optimal auf diese Nutzergruppe zugeschnitten werden. Der bereits in Traditionen verwurzelte Stadtteil Tribeca und das Sanierungsgebiet nördlich des Wirtschaftszentrums fordern eine sozial verträgliche Gestaltung der Nachbarschaft in Battery Park City. Die Bebauung hier ist niedriger und weniger dicht, der Freiraum ist großzügiger gehalten. Die Haushalte sind größer als die im Süden. Die Dienstleistungsangebote, Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Einrichtungen müssen sich in die bereits existierenden Strukturen von Tribeca einfügen und sich am Quartiersbedarf orientieren.

In der gesamten Entwicklung und in allen Planungen für Battery Park City ist das Wasser als vierte hauptsächliche Landnutzung, neben Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur, immer gleichberechtigt berücksichtigt worden. Die Bebauung im Blockraster folgt der seit dem Jahr 1811 in Manhattan geübten Praxis. Dieses System verhält sich, aufgrund der blockweisen Bebaubarkeit, sehr flexibel gegenüber Eigentumsverhältnissen, stadtplanerischen Anforderungen und natürlichen Schwankungen des Immobilienmarktes. Zugleich ermöglicht es die Fortführung von visuellen und funktionalen Achsen bis in das Entwicklungsgebiet hinein, sowie den direkten Zugang zu den Subway Bahnhöfen in der Chambers Street, Rector Street und am Battery Place. Die durchschnittliche Blockgröße beträgt 200 x 400 Fuß.

In der Vergangenheit hat sich diese Größe sowohl für die parzellenweise Bebauung, als auch für die Bebauung eines ganzen Blocks als zweckmäßig erwiesen. Studien moderner Gebäudetypologien zeigen, daß die dadurch möglichen baulichen Abmessungen eine breite Palette an Bauwerken sowohl für wohnwirtschaftliche, als auch für gewerbliche Nutzung abdecken. Die Möglichkeit der einfachen Parzellierung erlaubt es damit nicht nur großen, sondern auch kleinen Projektentwicklern sich an der Bebauung von Battery Park City zu beteiligen.

Der Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr wird über drei Arten von Straßen abgewickelt. Die zwei Hauptstraßen verbinden die nördlichen und südlichen Wohngebiete miteinander und stellen gleichzeitig die Hauptentwicklungsachse dar. Sie sind prestigeträchtige Wohnadressen und zentrale Einkaufsstraßen, aber auch öffentliche Einrichtungen und Unterhaltungsangebote sind hier konzentriert. Jede dieser Avenuen ist 100 Fuß breit, wovon 40 Fuß für Bepflanzung und Rabatten reserviert sind. Dem Fahrzeugverkehr steht eine 36 Fuß breite Fahrbahn zur Verfügung, wobei der Verkehr unidirektional abgewickelt wird. Der 40 Fuß breite Grünstreifen korrespondiert mit den Eingangssituationen der Gebäude und reicht an zahlreichen Stellen bis zur Waterfront vor. An den Kreuzungspunkten mit der Esplanade entlang der Waterfront sind die Plätze besonders hochwertig und detailliert ausgeführt.

Zusätzlich zu den Hauptstraßen gibt es für die Erschließung in 2. Reihe, oder einzelner Liegenschaften bzw. Ensembles, als Sackgassen ausgebildete Anlieger-

straßen. Obwohl sie auf privatem Grund verlaufen und privat finanziert werden, werden sie für das öffentliche Fußwegenetz mitgenutzt. Wie man dem Übersichtsplan entnehmen kann, ist das Wegenetz von Battery Park City prinzipiell eine Erweiterung des an den Broadway angeschlossenen Wegenetzes. Dieses Netz ist so gedreht, daß sich immer wieder Blickbeziehungen zum Hafen und zum Wasser aufbauen und sich somit spektakuläre Ausblicke von den Straßen und Gebäuden bieten. Die Straßenausrichtung sowie die Ausbildung der Erdgeschoßzone als Arkaden bieten den Fußgängern sowohl Schutz vor den stürmischen Winden im Winter, als auch vor der Sonne im Sommer. Weiterhin wird dadurch entlang der Avenuen der Einfall von Sommerwinden aus dem Süden ermöglicht, welche auf diese Weise ungehindert für Kühlung sorgen.

Das Straße-Block-System erfüllt mehrere Anforderungen gleichzeitig. Es bietet die Voraussetzung für eine klare Parzellierung, bietet Möglichkeiten für variantenreiche Ausbildungen der Erdgeschoßzonen und des Straßenraumes und vereinfacht die Anbindung des Entwicklungsgebietes an das Hinterland. Auf diese Weise ermöglicht es Battery Park City, sich als eine organische Erweiterung von Lower Manhattan in das Stadtgefüge einzubinden.

Die Gebietsverteilung legt einen Schwerpunkt auf Wohnnutzung und den öffentlichen Raum. Die Wohnflächen umfassen rund 42 %, die öffentlichen Flächen rund 30 % der Gesamtfläche. Die Wohngebiete bieten Möglichkeiten für eine breit gefächerte Entwicklung und eine Vielzahl von Wohnungstypologien. Die Hauptstraßen bieten Platz für großmaßstäbliche Bauten, eine Überlagerung der Zonen erlaubt Einzelhandel auf Straßenebene. Öffentliche Einrichtungen sind über das ganze Gebiet verteilt und nach Bedarf errichtet. Das Wirtschaftszentrum befindet sich zwischen den Korridoren von Liberty und Vesey Street. Hier konzentriert sich fast die gesamte Gewerbefläche von 6 Millionen Quadratfuß. Weitere 150.000 Quadratfuß sind noch an den Hauptknotenpunkten der Fußgängerströme ausgewiesen. Obwohl sich die gewerbliche Nutzung im Wirtschaftszentrum konzentriert, weisen mehrere dezentrale Punkte in der Nähe der West Street ebenfalls Potential für eine mögliche spätere gewerbliche Nutzung auf. Die an der Waterfront innerhalb des Wirtschaftszentrums gelegenen Blocks südlich der Vesey Street, weisen das Potential für die Entwicklung von herausragender Hotellerie und hochwertigem

Wohnraum auf. Das weitere Umfeld des Wirtschaftszentrums sowie die Randbebauung um die großen Freiflächen eignen sich für gemischt-genutzte Objekte mit Wohnen, Hotel und Handel. Die Baudichten im Wohnungsbau bewegen sich von 5.900 bis 7.700 Wohneinheiten im Norden und von bis zu 6.500 bis 8.500 Einheiten im südlichen Bereich, in räumlicher Nähe zum Financial District.

Jedes Projekt verfügt auf eigenem Grund über seine eigenen Parkmöglichkeiten, die spezifisch auf die jeweiligen Anforderungen aus Erreichbarkeit, Lage zum öffentlichen Nahverkehr, Einkommensstruktur und Belegungsdichte abgestimmt wurden. Generell wurden dabei die Anzahl der Parkplätze stadtweit im Rahmen des "Air Quality Control Plan for New York City" reduziert. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Anzahl der zu schaffenden Parkplätze in Battery Park City.



Foto 24: Beginn der Landfill-Maßnahme während des Baus des World Trade Centers
Quelle: New York City Port Authority, New York City 1975

Die wertvollste Ressource in Manhattan stellten zweifelsfrei die Freiflächen dar. Deshalb lag einer der Schwerpunkte der Entwicklung von Battery Park City auf der Erhaltung von Freiflächen und deren qualitätvoller Gestaltung. Der überwiegende Teil des Entwicklungsgebiets bestand daher aus Freiflächen, da diese als Teil der

zukünftigen Hudson River Waterfront Manhattans größte Erholungsflächenreserve darstellten. Im Plan waren nahezu 70 % (65 acres) der Fläche als Freiraum unterschiedlicher Ausprägung vorgesehen. 30 % der Fläche beanspruchten Parks, Esplanaden und andere öffentliche Freiflächen. Der Anteil für Innenhöfe, Mietergärten und sonstigen privaten Freiraum betrug 20,5 %, hierzu zählten auch die begrünten Dachbereiche. Straßen, Fußgängerzonen und andere Zugangsflächen beanspruchten weitere 19,2 % der Fläche. Entlang der Waterfront von Battery Park City stellte die Erholungsfunktion eine Schlüsselanforderung dar.

Erstmals wurde für Lower Manhattan in Form der Esplanade ein durchgehender Zugang zum Meer geschaffen. Die Esplanade verbindet auf ganzer Länge der Battery Park City den Süzipfel des Entwicklungsgebietes mit einem noch neu zu schaffenden Park am äußeren Nordende und umfaßt auch schon eine potentielle Erweiterungszone im Süden. Ein uneingeschränkter Blick auf den Hafen und die Küste von New Jersey ist von der Esplanade aus möglich. Die Fußgängerzonen und Erschließungsbereiche sind direkt an die Esplanade angeschlossen. An der Plaza des World Trade Centers gibt es eine Fußgängerüberführung, die es ermöglicht, von dem dort befindlichen Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs in das Gebiet von Battery Park City und an die Waterfront zu gelangen, ohne eine einzige Straße zu kreuzen. Andere Zugänge zur Esplanade folgen dem Straßen- und Blockraster.

Ein zweiter Schwerpunkt bei der Gestaltung der Freiflächen stellte der Landschaftsbau dar. Nahezu alle Freiflächen sind bepflanzt worden, wobei sich die Flächengestaltung von Plätzen für die Mittagspause, über Ruhezone, bis zu Plätzen für die aktive Freizeitgestaltung erstreckt. Einige Zonen wurden als "Special Places" ausgewiesen, z. B. im Süden eine Erweiterung des Battery Parkes und weiter nördlich ein Gebiet an der Mündung der Rector Street, welches das Hinterland großzügig mit der Esplanade an der Waterfront verbindet. Um das Wirtschaftszentrum herum entstand ein 4,2 acre großer Platz und daran anschließend ein Wintergarten mit spektakulärer Baukonstruktion als Teil des Zentrums. Am Ende der Vesey Street entstand ein weiterer Park und eine weitere große Grünzone erstreckt sich auf der Vorder- und Rückseite um den gekrümmten Baukörper am nördlichen Ende der Esplanade.

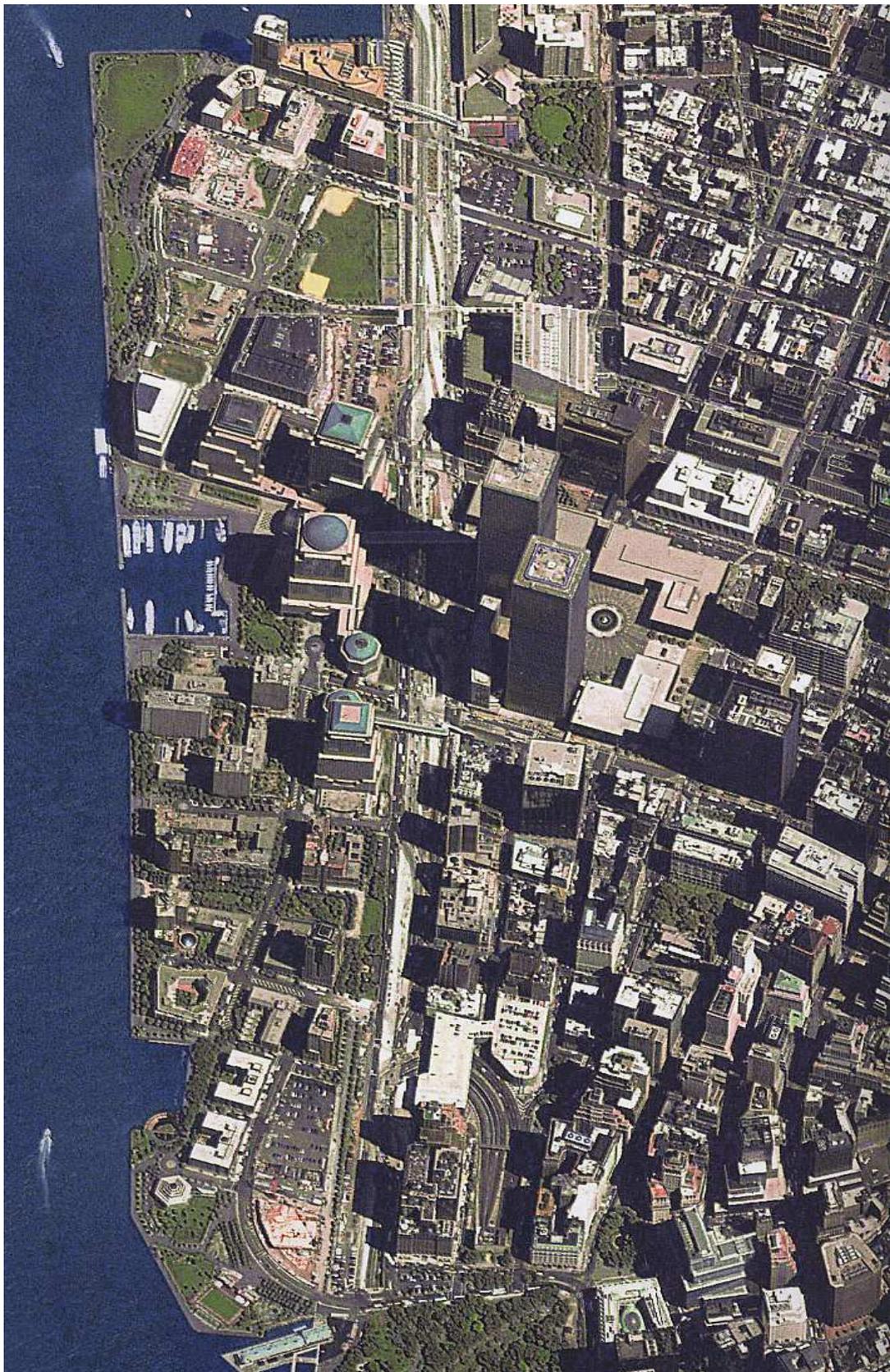


Foto 25: New York City, Westside, Entwicklungsgebiet Battery Park City, 1995
Quelle: Space Imaging, 1996

Alles in allem wurde für die Entwicklung des Gebietes das Planungsinstrumentarium eingesetzt, das auch im Rest Manhattans verwendet wurde. Zur Anwendung kamen konventionelle Flächennutzungs- und Bebauungspläne mit Geschoßflächen, Grundflächen, Gebäudehöhen und Baudichten. Im Bereich des Wirtschaftszentrums wurde dagegen eine andere Planungsgrundlage erforderlich. Ein weitaus flexiblerer Ansatz war dort notwendig, um der besonderen Lage gerecht zu werden und um auf die sich verändernden Anforderungen des Marktes während der Bauzeit von bis zu zehn Jahren schnell reagieren zu können. Ein hochwertiger Entwurf war vonnöten, der auf das sensible Verhältnis zwischen Bauhöhe, Bautiefe und Freiraum entlang der Hauptverbindungsstraßen einging und angemessen die prominente Lage an der Waterfront nutzte, aber auch Rücksicht auf die benachbarte Bebauung nahm.

Die Flächen für das Wirtschaftszentrum wurden als Sonderbaufläche ausgewiesen und aus dem für das restliche Gebiet gültigen Bebauungsplan herausgelöst. Innerhalb der Sondergebietsgrenzen wurden Kubatur und Nutzflächen nicht, wie allgemein üblich, einzelnen Baukörpern zugeordnet, sondern als Flächenpool ausgewiesen und konnten somit nach Bedarf innerhalb der Zone auf andere Baukörper umgeschichtet werden. Individuelle Gebäudetrennungen durch Grundstücksgrenzen wurden dabei, im Bestreben nach variablen Gebäudegrößen mit verschiedenen Nutzungsarten, als zweitrangig behandelt.

Nach der Fertigstellung von POD III und dem AMEX Komplex wurde das gesamte Entwicklungsgebiet in mehreren Entwicklungsschritten weiter bebaut, um den wechselnden Anforderungen des Marktes zu entsprechen. Die erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen wurden allerdings schon vorausschauend für das Endausbaustadium von 6 Mio. Quadratfuß Gewerbeflächen und 16.000 Wohnungen komplett realisiert, um private Investitionen nicht zu behindern und ideale Ausgangsbedingungen für eine Platzierung am Immobilienmarkt zu schaffen.

Battery Park City nach dem Attentat vom 11. September 2001

Die Baulichkeiten von Battery Park City wurden durch den Einsturz der Türme des World Trade Centers (WTC Twin Towers) infolge zweier Flugzeugeinschläge am 11.09.2001 ebenfalls schwer in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere das World Financial Center trug schwerste Beschädigungen davon. Doch schon kurz nach Beginn der Bergungs- und Aufräumarbeiten wurde von der Stadt und dem Staat New York, sowie der amerikanischen Bundesregierung, die Ansicht vertreten, man solle die zerstörten Strukturen wieder aufbauen und das World Trade Center als Symbol der freien Welt und des freien Welthandels wiedererstehen lassen. Der Verlust mehrerer Millionen Quadratmeter Bürofläche hätte darüber hinaus auch erhebliche Auswirkungen auf die Bedeutung der Gesamtstadt im Verbund der Global Cities gehabt.

Die Strukturen von Battery Park City sollen in ähnlicher, bekannter Form wieder aufgebaut oder saniert werden. Für das zerstörte WTC selbst wurde ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben, da nach einer starken, symbolträchtigen Form gesucht wurde. Ein originalgetreuer Wiederaufbau kommt allerdings nicht mehr in Frage.

Im Zuge des Wiederaufbaus auf dem Gelände des WTC soll zukünftig noch mehr als bisher auf die Bebauung von Battery Park City eingegangen werden. Dies wird insbesondere der noch intensiveren Verzahnung des Entwicklungsgebietes mit der Kernstadt zugute kommen. Battery Park City und die neu entstehende Bebauung um das WTC sollen noch mehr als bisher die Wall Street in ihrer Funktion ablösen und sich damit zum Brennpunkt des Wirtschaftslebens nicht nur in der Stadt selbst, sondern auch weltweit entwickeln. Das Gebiet wird vielleicht der Dreh- und Angelpunkt der städtebaulichen Erneuerung von ganz Midtown und Lower Manhattan und damit überaus attraktiv sowohl für Wohn- als auch für Büroimmobilien. Die daraus resultierenden Boden- und Quadratmeterpreise und die sich damit ergebenden Mieten forcieren die Gefahr der sozialen Entmischung. Die Stadtverwaltung wird, im Interesse eines funktionierenden Gemeinwesens, gut beraten sein, dieser Tendenz frühzeitig entgegenzusteuern, um Battery Park City lebendig und für alle Bevölkerungsschichten erlebbar zu halten.



Legende:

1-4	World Trade Center (u.a. Twin Towers)	eingestürzt
5	North Bridge	eingestürzt
6-9	WTC, Marriott Hotel, One Liberty Plaza	teilw. eingestürzt
10+11	East River Savings Bank, Federal Bldg.	schwer beschädigt
12	World Financial Center	schwer beschädigt
13-15	St. Nicholas Church, 90 West, Bankers Trust	schwer beschädigt
16	South Bridge	schwer beschädigt
17	Hilton Hotel	erhebliche Schäden
18+19	World Financial Center	erhebliche Schäden
20	30 West Broadway	erhebliche Schäden
21	Winter Garden	erhebliche Schäden
22+23	NY Telephone Bldg. World Financial Center	erhebliche Schäden
orange	Objekte, die nach Sanierung wieder genutzt werden können	
grünbeige	Objekte, die einer Säuberung bedürfen	

Schaubild 20: New York City, Lower Manhattan nach dem Attentat vom 11. September 2001
Quelle: NYC Office of Emergency Management, 2002

Ein weiteres wesentliches Problem wird sein, die Vorbehalte gegenüber stark vertikalisierter Bebauung auszuräumen. Von zentraler Bedeutung sind die Korrekturen der entstandenen Verwerfungen des Immobilienmarktes in Manhattan. Infolge des Verlustes von Büro- und Wohnflächen nach den Attentaten zogen viele Firmen in die benachbarten Boroughs oder ganz nach New Jersey oder Newark. Nachdem sie dort akzeptable Rahmenbedingungen vorgefunden und sich etabliert haben und vor Ort zusätzlich in den Genuß eines niedrigeren Mietpreinsniveaus kamen, sehen heutzutage viele Unternehmen keine Veranlassung mehr, nach Manhattan zurückzukehren. Die nach dem Wiederaufbau auf den Markt kommenden Büroflächen sorgten für einen Flächenüberschuß und bescherten somit den Investoren weitaus schlechtere Renditeaussichten als bisher.

Jüngste Planungen sehen einen großen Verkehrsknotenpunkt in der Umgebung von Ground Zero vor. Mit Hilfe dieses Projektes soll der Süden Manhattans, der am meisten unter den wirtschaftlichen Folgen der Anschläge zu leiden hatte, belebt werden. Mit insgesamt 4,6 Milliarden Dollar Bundesmitteln werden verschiedene U-Bahnverbindungen aus mehreren Stadtteilen, sowie Eisenbahnlinien aus dem benachbarten Bundesstaat New Jersey und Fährlinien auf dem Hudson River miteinander verknüpft. Ferner soll ein neuer Großbahnhof in ähnlicher Größe wie die Grand Central Station in Midtown Manhattan entstehen. Bereits vor dem 11. September galt das Gebiet, trotz des Touristenmagneten WTC, infrastrukturell als vergleichsweise unterentwickelt und schlecht an das Umfeld angebunden. Von diesen Verkehrsprojekten erhoffen sich die Stadtpolitiker, daß sich auch Unternehmen und Kultureinrichtungen verstärkt wieder in Süd-Manhattan ansiedeln werden. Der "Transit Hub Lower Manhattan" soll u. a. durch Fußgängerbrücken und -tunnel mit dem World Financial Center in Battery Park City verbunden werden.

Nicht direkt betroffen von vorgenannten Verkehrsprojekten sind die nach wie vor umstrittenen Pläne zur Neugestaltung des unmittelbaren Geländes um Ground Zero. Schon relativ kurz nach dem Ereignis wurden sechs Entwürfe vorgestellt, die bei der New Yorker Bevölkerung weitestgehend auf Ablehnung stießen. Allgemein beklagen die New Yorker, daß die bisherigen Entwürfe zuviel Büroflächen und zu wenig Raum für kulturelle Einrichtungen vorsähen.¹²⁴

¹²⁴ Handelsblatt vom 14.08.2002

Aus einer neuen Entwurfsrunde ging schließlich der Masterplan des Architekten Daniel Libeskind als Siegerentwurf hervor. Obwohl Libeskind nur als Master-Planer den Zuschlag erhielt, gingen New York und die übrige Welt zu diesem Zeitpunkt davon aus, daß mit seinem Vorschlag für die Gestaltung des Zentralbaus auch seine Architektursprache dominieren würde. Unter seiner Idee hat man sich die symbolische Freiheitshöhe von 1776 Fuß, und mit der asymmetrischen Turmspitze gleichsam den gereckten Fackelarm der Freiheitsstatue vorzustellen. Der Gebäudeschaft darunter soll sich um die eigene Achse winden. Neben David Childs wurden für weitere Neubauten die Architekten Norman Foster, Jean Nouvel, Fumihiko Maki und Santiago Calatrava engagiert.

Überraschend ist jedoch, daß sich David Childs, einer der Mitkonkurrenten im Rennen um Ground Zero, mit seiner Handschrift durchgesetzt hat. Childs, der New Yorker Hochhausroutinier, hat an dieser Stelle dem in Hochhausbauten völlig unerfahrenen Libeskind gezeigt, was eine architekturpolitische Harke ist. Natürlich war dies nur mit Zustimmung des alten und zukünftigen Eigentümers, Bauherrn und Pächters von Ground Zero, Larry Silverstein möglich. Dieser wollte sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht auf die von Libeskind vorgeschlagene moderate Stockwerksanzahl von 70 Vollgeschossen beschränken lassen. Libeskind wurde entmachtet.¹²⁵ Silverstein plant nun, die gerichtlich erstrittene Versicherungssumme von 4,6 Milliarden Dollar mit Hilfe von David Childs umzusetzen.

Das Gerangel um die Gedenkstätte und Bebauung von Ground Zero sind die New Yorker inzwischen leid. Längst hat Silverstein allen Idealisten, die die amerikanische Nation als eigentlichen moralischen Eigentümer von Ground Zero sehen wollten, gelehrt, wer den Ton angibt: der Investor. Gegen diese Entwicklung konnte auch Gouverneur Pataki nichts mehr unternehmen.

27 Monate nachdem Daniel Libeskind's Pläne für den New Yorker Freedom Tower ausgewählt wurden, 17 Monate nach ihrer Überholung durch David Childs und ein knappes Jahr nach der Grundsteinlegung steht auf Ground Zero alles wieder zur Disposition. Im Februar 2005 sollte mit dem Bau der Fundamente begonnen werden, die Fertigstellung war für 2009 geplant gewesen. Im April 2005

¹²⁵ Mejias, Jordan: Endgültiger Entwurf für Freedom Tower. Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 296 vom 20.12.2003

meldete die Polizei plötzlich Sicherheitsbedenken an dem Freiheitsturm an. Das wichtigste und umstrittenste Bauprojekt der letzten Jahre droht in einem Chaos aus politischen Ränkespielen und privaten Interessen zu versinken.¹²⁶



Foto 26: Ursprünglicher Entwurf für die Neubebauung auf „Ground Zero“
Quelle: Studio Daniel Libeskind, New York City, 2003

Gouverneur Pataki, der sich mit dem Freedom Tower sein eigenes Denkmal setzen will, ist über die New Yorker Polizei verärgert. Bei den Planern herrscht Kopfschütteln, daß die Polizei erst jetzt Bedenken anmeldete. Zu allem Überfluß ist auch noch der Präsident der für die Durchführung der Bebauung zuständigen Lower Manhattan Development Corporation überraschend zurückgetreten. Und Bürgermeister Bloomberg wird überdies mangelnde Führungskraft vorgeworfen. Er habe sich statt auf Ground Zero zu sehr auf ein anderes lukratives Bauprojekt konzentriert: das Jets-Footballstadium im nördlichen Manhattan.

¹²⁶ Köhler, Andrea: Anhaltende Querelen um Ground Zero. Neue Zürcher Zeitung vom 21.05.2005

Auch sonst ist die Zukunft der gigantischen Baustelle, die immer noch aussieht wie ein nicht fertig planierter Parkplatz, weitgehend offen. Keiner der Beteiligten besitzt den Mut und die Kraft ein Projekt zu stemmen, dessen Baukosten inzwischen auf 12 Milliarden Dollar veranschlagt werden.¹²⁷ Der Immobilienunternehmer Silverstein soll, Presseberichten zufolge, für sein 52-stöckiges Hochhaus direkt neben der Baugrube, erst einen einzigen Mieter gefunden haben. Es ist absehbar, daß die Bauten auf Ground Zero mit den salbungsvollen, multimedialen Projektionen, mit denen die Weltöffentlichkeit seit dreieinhalb Jahren bombardiert wird, wenig bis gar nichts mehr zu tun haben werden. Dieser Eindruck wird noch verstärkt durch die kürzlich veröffentlichte kleinlaute Erklärung von Gouverneur Pataki, demzufolge der Freedom Tower weder eine Spiralform haben, noch an den ausgestreckten Arm der Freiheitsstau erinnern werde.¹²⁸ Ebenso zur Disposition stehen damit die Zukunft des Performing Arts Center von Frank Gehry, sowie das von Santiago Calatrava geplante Kulturzentrum. Auch über das Design des Memorials für die Opfer des 11. September 2001 herrscht weiterhin Unklarheit.

Wenig konstruktiv ist in diesem Zusammenhang auch die Wortmeldung des gewohnt lautstarken Immobilienmoguls Donald Trump, der verlautbaren ließ, das Design des Freedom Tower sei ohnehin eine "Idee von Eierköpfen". Trump hat auch bereits einen Gegenvorschlag zu dem "Schrott von Liebeskind" vorgelegt: das alte WTC soll nahezu originalgetreu wiederaufgebaut werden, nur eben höher, stabiler und besser.¹²⁹

So wird das Projekt "Ground Zero" bleiben, was es von Anfang an war: das Wunschprojekt von profilierungssüchtigen Politikern, die es allen recht machen wollen, eine Spielwiese für den Expertenstreit und letztendlich ein Kompromissprodukt, dessen Erfolg oder Mißerfolg fast ausschließlich vom Renditedenken der Investoren abhängen wird.¹³⁰

¹²⁷ Köhler, Andrea: Anhaltende Querelen um Ground Zero. Neue Zürcher Zeitung vom 21.05.2005

¹²⁸ www.nytimes.com. 2005/05/05/nyregion/05rebuild.html. New York City, 2005

¹²⁹ Köhler, Andrea: Anhaltende Querelen um Ground Zero. Neue Zürcher Zeitung vom 21.05.2005

¹³⁰ Böhnelt, Max: Der Freedom Tower knickt ein. 06.05.2005 www.telepolis.de/r4/artikel/20/20040. Heise Zeitschriften Verlag, 2005

5.3 Südamerika

5.3.1 Parque do Flamengo, Rio de Janeiro, Brasilien

Der erste Impuls für das Flächenwachstum Rio de Janeiros ging von der Ankunft des portugiesischen Hofes im Jahre 1808 aus. Auf der Flucht vor Napoleon brachte der portugiesische Prinzregent Dom João rund 12.000 Mitglieder seines Hofes nach Rio. In der Folge zogen scharenweise portugiesische Einwanderer nach, wodurch neue Anforderungen an die Stadt entstanden. Die Urbanität Rios wurde daraufhin systematisch gefördert. Straßen und Wege, bisher nur für landwirtschaftliche Bedürfnisse ausgelegt, wurden ausgebaut. Eine öffentliche Infrastruktur mit Behörden, Banken und Ausbildungsstätten entstand. Die Aristokratie zog es jedoch aus dem noch immer teilweise sumpfigen Stadtzentrum in zwei Richtungen aus der Stadt hinaus. Zum einen in Richtung Tijuca-Massiv, das durch seine Höhenlage ein angenehmeres Klima versprach, und zum anderen in Richtung Atlantikküste, außerhalb der Guanabara-Bucht.

Mit der Abschaffung der Sklaverei im Jahre 1888 und der Ausrufung der Republik im Jahre 1889 setzte sich die kaufmännisch geprägte Oberschicht durch, die den Handel mit den Boomprodukten Kaffee und Kautschuk beherrschte und bereits städtisch orientiert war. Die erste Welle der Bewegung vom Land in die Stadt setzte ein. Durch die mit internationalem Kapital entstandenen Verkehrsverbindungen, wie beispielsweise im Jahre 1868 der Bau einer Straßenbahnlinie nach Leblon oder 1858 die Inbetriebnahme der Zugstrecke Estrada de Ferro Dom Pedro II im Norden, wurde der suburbane Raum mit dem Zentrum verbunden.

Dieser Zeitpunkt kann auch als Beginn der flächenhaften Expansion Rios und der Entwicklung der Stadt zur Metropole betrachtet werden. Wichtige Voraussetzungen für das wirtschaftliche Wachstum waren geschaffen worden. Im Jahre 1892 hatte Rio bereits 552.000 Einwohner. Die Entwicklung der Stadt vor allem in Richtung Süden setzte sich bis Ende des 19. Jahrhunderts durch den weiteren Ausbau der Verkehrsverbindungen fort. Im Jahre 1892 wurde eine Tunnelverbindung von Botafogo nach Copacabana und Ipanema geschaffen. Das rasche wirtschaftliche

Wachstum und die damit verbundene zunehmende Überbevölkerung und Verelendung des Stadtzentrums machten die Widersprüche zwischen einer kolonial geprägten Stadt einerseits und den Anforderungen an eine moderne Metropole andererseits deutlich.

In den Jahren 1895 bis 1910 wurden zahlreiche Bauvorhaben durchgeführt. Durch Aufschüttungen nördlich der Praça Mauá entstand ein Hochseehafen mit Kais und Hallen, die Straßen im Zentrum wurden verbreitert, die Avenida Central - die heutige Avenida Rio Branco - neu angelegt. Diese Maßnahmen geschahen jedoch teilweise zu Lasten der vorhandenen Bausubstanz und vernichteten billigen Wohnraum. Im Jahre 1904 wurden für den zunehmenden Verkehr der neue Tunnel vom Centro nach Süden nach Copacabana und die dann später angelegte Avenida Atlantica gebaut. Die Kanalisation in den Wohnvierteln entlang der Bucht wurde ausgebaut. Die meisten dieser Bauvorhaben zur Stärkung der Infrastruktur fanden im südlichen Stadtbereich statt, also im Wohngebiet der Mittel- und Oberschicht. Auf diese Weise wurde das bis heute bestehende Gefälle zwischen der armen Nordzone und der reichen Südzone zementiert.¹³¹ Die weniger begüterten Bevölkerungsschichten versuchten, trotz des knappen Raumangebotes, im Zentrum zu bleiben und begannen die Hänge am Rande des Zentrums zu besiedeln. Die ersten Favelas entstanden. Die Anzahl dieser Siedlungen sollte von 6 im Jahre 1920 bis auf 400 im Jahre 1998 ansteigen.

Ab dem Jahr 1930 propagierte der damalige Staatspräsident Getulio Vargas eine verstärkte Industrialisierung unter zentralistischer Verwaltung. Der "Estado Novo" löste die Republik ab. Die damit verbundenen Entwicklungsmaßnahmen konzentrierten sich allerdings nur auf die urbanen Zentren Brasiliens, insbesondere auf die damalige Hauptstadt Rio de Janeiro und auf das in jener Zeit schnell zum Industriezentrum heranwachsende São Paulo. Der Aufbruch in eine neue Zeit sollte sich auch in der Gestaltung der öffentlichen Bauten widerspiegeln. Dies war die Geburtsstunde der brasilianischen Moderne. Das erste architektonische Symbol, das sich der neue Staat erschuf, war der Neubau des Ministeriums für Erziehung und Gesundheit in Rio de Janeiro. Es wurde von den Architekten Lúcio Costa und Oskar Niemeyer entworfen und von Le Corbusier propagandistisch

¹³¹ Bauwelt: Traumstadt, Alptraum, Weltstadt. Bauwelt online, 1997

tatkräftig unterstützt. Costa bestimmte fortan als Stadtplaner die urbane Entwicklung Brasiliens und definiert als oberster Denkmalpfleger die Symbole der nationalen Tradition bis in jüngste Zeit. Erst seit kurzem wagen sich junge brasilianische Architekten aus dem Schatten der Übeväter hervor und betreiben eine Erneuerung der brasilianischen Moderne.

Die einsetzende Industrialisierung machte eine Urbanisierung nicht nur möglich, sondern aufgrund des Arbeitskräftebedarfs geradezu notwendig. Doch sie benachteiligte den ländlichen Raum und löste damit eine massive Wanderungsbewegung vom Land in die Stadt aus. Bis zum Jahr 1940 stieg die Bevölkerung Rios auf 2.168.000 Bewohner an, gegenüber dem Jahr 1920 bedeutet dies ein Wachstum um 221 %.

Als Folge der Übervölkerung des historischen Zentrums und der Degradationserscheinungen zog sich die Oberschicht immer mehr in die weiter entfernte Südzone um Ipanema und Leblon zurück. Das flächen- und bevölkerungsmäßig höchste Wachstum wies jedoch nach wie vor die Nordzone auf. Hier entstanden im Umkreis der entlang der Bahnstrecken angesiedelten Industrien mehr oder weniger regellose Wohngebiete der Unterschicht.

Der Bau der Avenida Central - der heutigen Avenida Rio Branco - Anfang dieses Jahrhunderts war der Auftakt für den Beginn der Vertikalisierung des Zentrums von Rio de Janeiro. Doch die räumliche Gegentese zur Enge des historischen Stadtgefüges wurde erkaufte mit dem Abbruch der Altbausubstanz und dem Verlust des Wohnstandortes Centro. Erst in den 80er Jahren beginnt die Sanierung und Umnutzung, eine Neubewertung der Altstadt zeichnet sich ab. Erklärtes Ziel der Stadtplaner ist noch bis in die 80er Jahre hinein das monofunktionale Zentrum. Doch die Verdrängung der Bewohner aus ihren angestammten Wohngebieten führt zu Verwahrlosung und Verfall, der öffentliche Raum wandelt sich nach Geschäftsschluss zum Niemandsland und das Vordringen des informellen Handels wird beschleunigt. Heute wird die Nutzungsmischung vorsichtig wieder entdeckt, die Stigmatisierung des Centros lässt sich jedoch nur allmählich überwinden.¹³²

¹³² de Freitas, Augusto Ivan: The city and its heritage. Aquapolis Nr.1. Cities On Water. Venedig, 1999

Im Jahr 1960 verlor Rio die Hauptstadtfunktion an Brasilia, was wiederum Auswirkungen auf die ökonomische Stellung Rios hatte. Das wirtschaftliche Schwergewicht São Paulo zog mehr und mehr das Kapital aus dem Industriesektor an sich. Trotzdem hielt das starke Wachstum Rios noch bis Ende der 60er Jahre an, bedingt vor allem durch Migrationsgewinne aus den Bundesstaaten Pernambuco und Alagoas. Erst ab dem Jahr 1970 nimmt der Anteil der Migrationsgewinne am Bevölkerungswachstum ab und das natürliche Wachstum überwiegt.



Foto 27: Rio de Janeiro, Blick von Osten auf die Stadtteile Copacabana und Ipanema
Quelle: Ebner, 1995

Die soziale Segregation, also das Auseinanderdriften unterschiedlich wohlhabender Gruppen, lässt sich am Beispiel Rios besonders deutlich nachvollziehen. Hier hat der Segregationsprozess eine Eigendynamik erreicht, die sich stadtplanerisch und politisch nur noch äußerst schwer korrigieren lässt.

Heute umfasst das Gebiet der Stadt Rio de Janeiro 1.255 km² Festland und Inseln. Die Ost-West-Ausdehnung beträgt 70 km und die Süd-Nord-Ausdehnung 44 km. Die Stadt ist in 32 Verwaltungsbezirke und 159 Kommunen unterteilt. Der Großraum Rio umfaßt dazu weitere 17 selbständige Gemeinden und erstreckt sich insgesamt über ein Gebiet von 5.384 km². Die Küstenlinie beträgt zirka 246 km.

Der zunehmende Auszug ganzer Gruppen privilegierter Bevölkerungsschichten in Richtung der südlichen Küstenabschnitte war allerdings auch im Zeitgeist begründet. Zunehmend wurde das Lebensgefühl des "Beach Life" gelebt. Der Strand wurde im Zeichen der beginnenden Freizeitgesellschaft zu einem Merkmal des Lebensstils der Cariocas, er wurde Treffpunkt für die Schönen und Reichen. Das Bild einer idyllischen Stadt, fernab vom Geschäftszentrum und seinen täglichen Problemen, entstand.

Bereits im Masterplan von 1930 des Architekten André Agache wurden die Freizeit- aspekte hervorgehoben und durch den Bau der auf Copacabana zentrierten Zufahrtsstraßen unterstützt. Das Wachstum des Stadtteils Copacabana war eng verbunden mit dem Aufkommen des idyllischen Idealbildes einer Stadt. Ein Symbol dafür wurden die aufwendig wellenartig verlegten Pflasterreihen der Gehwege an der Promenade des Architekten Pinheiro Furtado. Die Eröffnung des Copacabana- Palace Hotels im Jahre 1923, das Aufkommen von Bars, Restaurants und später der legendären Nachtclubs, wie das Cassino da Urca und das Cassino Atlântico, gaben der Strandmetropole ein Rückgrat und Ansehen in der Welt.¹³³

Anfang der 60er Jahre wurde die vom Architekten Burle Marx gestaltete Avenida Atlântica eingeweiht. Sie stellte einen weiteren Anziehungspunkt für Intellektuelle, Politiker, wohlhabende Bürger und Touristen aller Länder dar und markierte den Küstenstreifen als einzigartig in der Welt. Sowohl die Brasilianer selbst, als auch Fremde träumten davon an der Copacabana, der "Princess of the Seas", zu leben. Die Strandzone wurde zu einer städtischen Struktur und verankerte sich als eine Art öffentlicher Raum sowohl im Bewußtsein der Cariocas, als auch der Fremden.

Besonderen Reiz übt auch heute noch die Gegensätzlichkeit von geschlossener Bebauung gegenüber dem offen, weithin überschaubaren Strand aus. Durch die einsetzende, panikartige Bautätigkeit ohne jegliche städteplanerische Reglementierungen, wurde einem unkontrollierten Wachstum und stark vertikalisierter Bebauung Vorschub geleistet. Heutzutage ist die Copacabana eines der am dichtest besiedelten Gebiete der Stadt. Die erste und zweite Baureihe wurde mit bis zu 30 Geschossen bebaut, die dahinterliegende Bebauung brach dagegen ab

¹³³ Herschmann, Michael; Edson, Farias: Rios beaches-the great meeting place. Aquapolis Nr.1. Cities On Water. Venedig, 1999

und wurde von Sonne, Luft und Meer abgeschnitten. In der Folgezeit drängten immer mehr Bewohner nach Copacabana. Der Immobilienmarkt reagierte auf diese Entwicklung in der Form, daß ehemals großzügige Wohnungen geteilt und Bevölkerungsgruppen mit niedrigerem sozialen Status angeboten wurden. Dies erhöhte wiederum die Bevölkerungsdichte. Als Reaktion darauf verlagerte sich das hochpreisige Wohnungsangebot weiter in den Süden, nach Ipanema.

Die Teilung Rios in eine Nord- und eine Südzone ist allerdings auch das Ergebnis der ungleichen Verkehrsanbindung ans Zentrum. Während der gesamten Stadtentwicklung wurde die Südzone immer bevorzugt mit Infrastruktur versorgt. Daß sich bei der Verteilung der Mittel für die Infrastrukturmaßnahmen in den letzten 100 Jahren nichts geändert hat, zeigt sich deutlich an der im Jahre 1978 in Betrieb genommenen Metrolinie. Sie versorgt fast ausschließlich die Südzone und wurde erst in jüngster Zeit mit großem Aufwand bis nach Ipanema verlängert.

Mitte der 60er Jahre wurde das Straßenbahnnetz in den Stadtteilen um das Centro, das bis dahin mit rund 400 km Schienenweg eines der größten der Welt war, rückgebaut, um dem Fortschritt in Form des Linienomnibusses Platz zu machen. Aus heutiger Sicht war dies eine verhängnisvolle Entscheidung. Der Zusammenbruch des öffentlichen Nahverkehrs, welcher mit dem Transportmittel Straßenbahn den heutigen Anforderungen durch den Anstieg der Fahrgastzahlen auf inzwischen 6 Millionen täglich und dem flächenmäßigen Wachstum der Stadt nicht mehr gewachsen war, war vorprogrammiert. Die Leistungsfähigkeit des Bussystems ist heutzutage ausgereizt, ganz abgesehen von den negativen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft durch die enorme Zeitverschwendung und die rasant zunehmenden Umweltprobleme.¹³⁴ Heute wird wieder intensiv über die Erneuerung des vernachlässigten Schienennetzes der Vorortbahnen im Norden der Stadt, den zügigen Ausbau der Metro und den verstärkten Einsatz von wassergebundenem Verkehr nachgedacht, beispielsweise über die Einrichtung einer Schiffslinie von der Barra da Tijuca ins Zentrum.

Das vorzugsweise in der Südzone, in den Stadtteilen Flamengo Copacabana, Ipanema und Leblon zu findende Appartementhaus avancierte in den 30er Jahren

¹³⁴ Monié, Frédéric: Marine Transport; comings and goings. Aquapolis Nr. 1. Cities On Water. Venedig, 1999

und auch danach zur bevorzugten Wohnform nicht nur in Rio de Janeiro, sondern auch in anderen Metropolen Lateinamerikas. Luxuriöse Eingangsbereiche, üppige Ausstattung und umfassender Service charakterisierten das vertikale Wohnen. Im krassen Gegensatz dazu stand das traditionelle Wohnverhalten in den Cortiços, den Hofhäusern der Gründerzeit, in denen beispielsweise Küchen und Sanitäreinrichtungen gemeinsam genutzt wurden. Hier wird die Trennung in área social und área de serviço praktiziert, die sich in der Spaltung der Gesellschaft in Arm und Reich, in favelas und condomínios fechados, fortsetzt.



Foto 28: Beispiel aus Rio de Janeiro, Koexistenz zwischen arm und reich in engster Nachbarschaft
Quelle: pixie 2005

Die räumliche Nähe der Favelas zu den Bairros verdeutlicht die rigide Trennung der Stadt einerseits, wie die gegenseitige Abhängigkeit andererseits. Ohne die billigen Arbeitskräfte aus den Favelas wäre das umfangreiche Dienstleistungsangebot in den Oberschichtquartieren nicht denkbar.

Die bevorzugten Viertel befinden sich heute nach wie vor in Küstennähe. Sie sind noch weiter südlich in die Barra da Tijuca gewandert und sind über Schnellstraßen und Metro ans Zentrum angebunden. Die vermögende Bevölkerungsschicht ist darauf bedacht, ihre Wohngebiete vor einer möglichen Unterwanderung durch die

Mittelschicht zu schützen. Die bauliche Vertikalisierung, die in den 60er Jahren den Zuzug der Mittelschicht nach Copacabana und Ipanema ermöglichte, wird in den neuen Vierteln der Barra da Tijuca, die bis zu 30 Kilometer vom Zentrum entfernt liegen, als Gefahr erkannt und verhindert. Eine neue Wohnform hat sich hier etabliert, die „Condomínios Exclusivos“: für die Öffentlichkeit nicht zugängliche, luxuriöse Villen und Hochhauskomplexe mit ausreichenden Abstandsflächen, ähnlich den „Gated Communities“ in den USA.¹³⁵ Für die Bebauung der Barra da Tijuca wurde Anfang der 80er Jahre sogar ein „Plano Piloto“ von Lucio Costa erstellt. Eine planerische Grundlage in dieser Form hat es für die Nordzone nie gegeben. Die Siedlungen in der Nordzone verschmelzen heutzutage immer mehr mit den einstmals selbstständigen Mittel- und Kleinstädten an der Peripherie wie Nova Iguaçu, Nilópolis oder Duque de Caixas.



Foto 29: Rio de Janeiro, Aterro do Flamengo mit der Marina Glória im Vordergrund
Quelle: Eduardo Tavares, Rio de Janeiro 1996

Insgesamt ist die vormals nach Süden und Norden ausgreifende Bandstadt, die sich entlang der schmalen Küstenebene hinzieht, zu einer ausufernden Agglomeration geworden, die zunehmend das Tijuca-Massiv durchdringt und umfließt. Nur noch durch eine große Reservefläche getrennt, stoßen die Barra da

¹³⁵ Jones, Lang, LaSalle: Real Estate Profile Rio de Janeiro. Report 2004. Jones Lang LaSalle Research. São Paulo, 2005

Tijuca und Jacarépaguá - die Siedlungsspitzen der reichen und der armen Stadt - im Süden aufeinander, um in naher Zukunft zu einer Bandstadt zu verschmelzen.

Sollte diese Konstellation tatsächlich eintreten, sind unmittelbare soziale Konflikte vorprogrammiert. Um das weitere Ausufernd entlang den Küsten zu verhindern, und damit auch die immensen Ausgaben für die notwendige Infrastruktur zurückzuschrauben, ist ein eindeutiges Signal zur Revitalisierung der Kernstadt Rios um das Centro und den Morro São Bento unerlässlich. Erste Schritte in diese Richtung wurden bereits zu Beginn der 50er Jahre unternommen. Hintergrund dieser Maßnahmen war allerdings nicht, den Degradationserscheinungen des Centro entgegenzuwirken, sondern die bessere verkehrstechnische Erschließung der Stadtteile Flamengo und Gloria, sowie der Ausbau eines innerstädtischen Flughafens.

Damals wurde der Morro Santo Antônio abgetragen. Mit dem Material wurden die Ufer der Guanabara Bucht aufgeschüttet. In der Bucht entstanden Erweiterungsflächen für den Flughafen Santos Dumont und zudem Flächen, die heute mit einer sechsspurigen Stadtautobahn und seewärts mit dem Park Brigadeiro Eduardo Gomes überbaut sind.

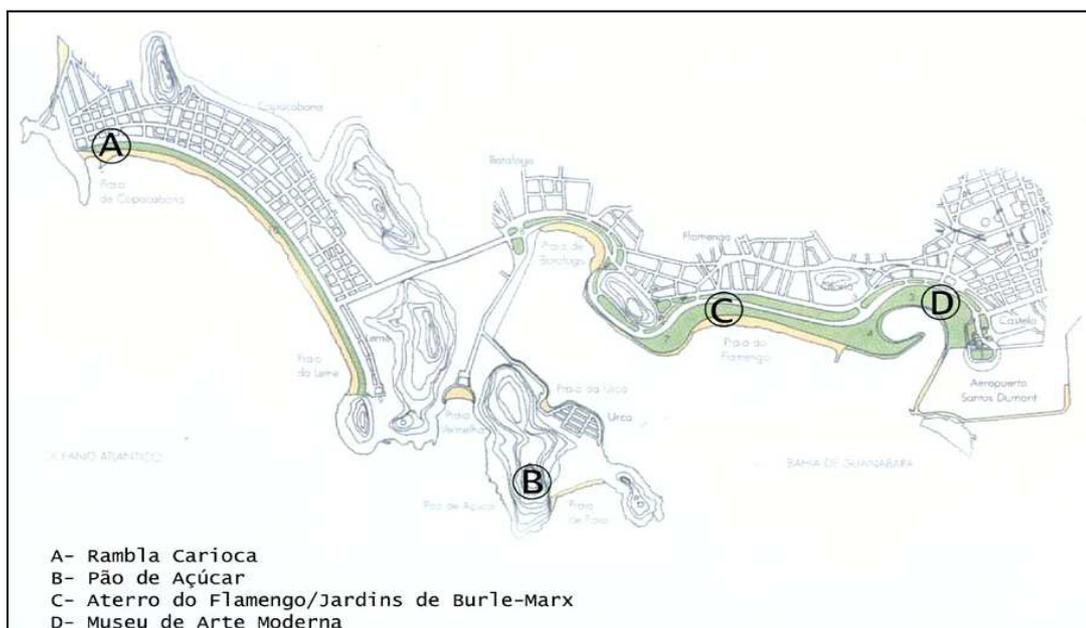


Schaubild 21: Küstenstreifen zwischen Copacabana-Strand und Flughafen Santos Dumont
Quelle: Arq. Jorge Mario Jáuregui, Rio de Janeiro, 2001

Insbesondere der von dem renommierten Landschafts-architekten Roberto Burle Marx gestaltete und im Jahre 1964 eingeweihte Park mit zahlreichen Attraktionen und Freizeitmöglichkeiten, unter anderem dem von Affonso Eduardo Reidy geplanten Muesu de Arte Moderna, wertet die Wohnqualität der dahinter liegenden Stadtteile erheblich auf.

Heute umfasst das Parkgebiet mit Straßenflächen rund 121 Hektar. Nach 1970 erfuhr der Park mehrere Aufwertungen und Erweiterungen, unter anderem durch das Bauprojekt der Marina Glória im Jahre 1978. Im Jahr 1997 wurde der Flamengo-Park in das "Rio-Mar-Projekt" der Stadtverwaltung aufgenommen. Dieses Projekt soll die, durch das verschmutzte Wasser der Guanabara-Bucht, in Mitleidenschaft gezogene Nutzungsqualität der Strände Rios verbessern. Zur Nutzungsintensivierung des Parkbereiches ist auf der Südseite des Flughafens Santos Dumont ein Tagungszentrum, sowie der Neubau eines Theaters beim Muesu de Arte Moderna geplant. Im Park selbst sind Maßnahmen zur besseren wassersportlichen Nutzung des Uferstreifens geplant.



Foto 30: Aterro do Flamengo - Jardins de Burle Marx mit Blick auf den Stadtteil Glória
Quelle: Ebner 1996

Entsprechend der Maßgabe, die südlichen Stadtteile bevorzugt mit leistungsfähigen Transportwegen zu versorgen, war ursprünglich auf dem aufgeschütteten Bereich eine wesentlich intensivere Nutzung durch Verkehrsbauwerke geplant. Schon im Jahre 1961, kurz nach Beginn der Bauarbeiten, wurde jedoch das Projekt durch die Erkenntnis korrigiert, daß es für die Sicherung des sozialen Friedens und im Interesse einer Verbesserung der Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen der Mittelschicht nutzbringender wäre, innenstadtnahe Erholungsflächen zu schaffen.

Anfang der 90er Jahre des 21. Jahrhunderts wurde vom damaligen Bürgermeister der Stadt Rio, Luiz-Paolo Conde, das mittlerweile weltweit anerkannte Programm „Favela-Bairro“ initiiert.¹³⁶ Zielsetzung der damit verbundenen Maßnahmen war es, grundlegende Infrastruktureinrichtungen und kommunale Dienstleistungen in die bis dahin planlos wuchernden, informellen Siedlungen zu bringen. Die erste derartige Siedlung, von denen es heute rund 500 gibt, entstand bereits um 1920. Anders als die bislang angewandte Praxis in Lateinamerika, Armensiedlungen niederzureißen und die Bewohner zu vertreiben, sollen die Lebensbedingungen verbessert, die Grundstücksverhältnisse legalisiert und die Stadtviertel in die Gesamtstadt integriert werden. Ferner werden Straßen, Ver- und Entsorgung, Sport- und Freizeiteinrichtungen errichtet. Straßenbeleuchtung und Müllabfuhr komplettieren das Angebot. Wichtig ist auch die Stabilisierung des Baugrundes der an den Berghängen gelegenen Siedlungen. Dessen Labilität hatte in der Vergangenheit immer wieder nach starken Regenfällen Erdrutsche ausgelöst und ganze Stadtviertel unter Erdmassen begraben. Weiterhin werden soziale Dienste, wie Kinderhorte, Programme für Jugendliche zur Kriminalitätsprävention, Erwachsenenbildung etc. angeboten.

Das Programm konzentriert sich dabei auf Ansiedlungen von 500 bis 2.500 Wohnungen. Grundlage bildet ein partizipativer Entwicklungsansatz, auf den die örtlichen Anwohner zwar weitgehende Einflußmöglichkeiten haben, im Gegenzug die Maßnahmen aber auch mit beträchtlicher Eigenleistung mittragen müssen. Dadurch steigt die Akzeptanz der Maßnahmen erheblich. Durch die für Rio de Janeiro ungewöhnliche Kontinuität der Maßnahmen wird das Programm

¹³⁶ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: Introducion Programa Favela/Bairro, Secretaria Municipal de Habitação. Rio, 2004

inzwischen, nach einer aktuellen Meinungsumfrage in der Bevölkerung, als eines der am höchsten angesehenen Handlungsfelder der Stadtverwaltung betrachtet.

Condes Nachfolger im Amt des Bürgermeisters, César Maia, berichtete anlässlich einer Tagung der Inter-American Development Bank (IDB) im Oktober 2003 in Washington, daß insgesamt bereits 1 Milliarde US-Dollar in das Programm investiert wurden und noch werden. Favela-Bairro hat mittlerweile vergleichbare Verbesserungsprogramme in zehn anderen lateinamerikanischen Städten inspiriert.¹³⁷

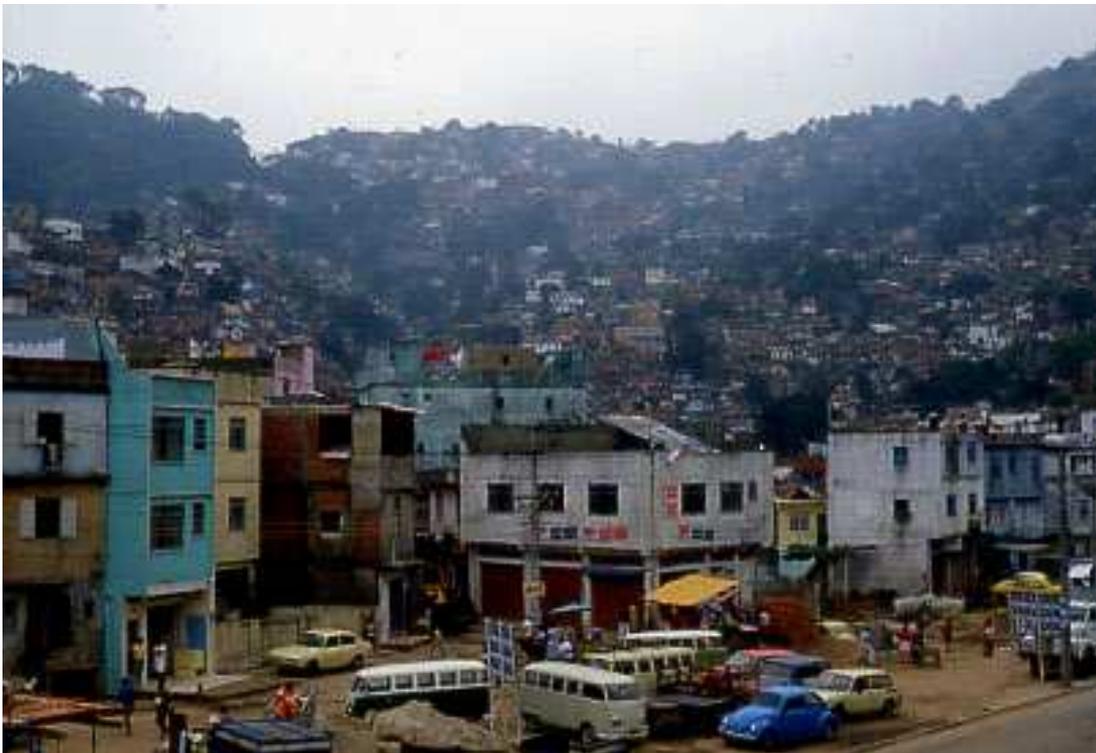


Foto 31: Beispiel für eine nachträglich legalisierte, informelle Siedlung im südlichen Bereich der Metropole Rio de Janeiro (Aufnahme aus dem Jahr 1996)
Quelle: Peter Hall, London 2005

Inzwischen geht das Programm in die dritte Phase. Die ersten zwei Phasen mit einem Gesamtvolumen von 600 Millionen US-Dollar wurden von der IDB mit einer Kreditzusage von 360 Millionen US-Dollar mitfinanziert und umfaßten die Sanierung von 168 Favelas. Die dritte Phase weist ein Volumen von 400 Millionen US-Dollar auf und soll Maßnahmen in weiteren 330 städtischen Brennpunkten

¹³⁷ Jones, Lang, LaSalle: Real Estate Profile Rio de Janeiro. Report 2004. Jones Lang LaSalle Research. São Paulo, 2005

umfassen. Insgesamt leben 1,7 Millionen Bewohner in den Favelas der Stadt Rio de Janeiro. Von den Maßnahmen des Programms haben davon mittlerweile rund 500.000 Einwohner profitiert.¹³⁸

¹³⁸ Bótas Paulo: Rio de Janeiro to spent US\$1 billion on innovative slum improvement. Citymayors Report . London, 28.06.2004

5.4 Asien

5.4.1. Victoria Harbour Area/New Towns, Hongkong, VR China

Nach einer Untersuchung von 127 Städten durch die Economist Intelligence Unit (EIU) gilt Hongkong hinter Tokyo und Osaka als drittteuerste Stadt der Welt. Trotz der derzeitigen Niedrigpreise sind es die anhaltend hohen Wohnkosten, die seit geraumer Zeit dafür verantwortlich sind. Brauchbares Bauland für Wohn-, Büro- und Gewerbeflächen ist seit jeher knapp. Sowohl die geographische Lage Hongkongs, als auch der Pachtvertrag mit China schränkten die Möglichkeiten zur flächenmäßigen Ausdehnung ein. Hinzu kamen die ständigen Migrationsgewinne. Im Jahre 1841 stand Großbritannien als Handelsstützpunkt lediglich die 72 km² große Insel Hongkong zur Verfügung. Die geschätzte Einwohnerzahl belief sich damals auf etwa 15.000 Personen. Im Jahr 1929 schätzte man die Bevölkerung bereits auf 630.000, im Jahr 1931 wurde die Millionengrenze überschritten und im Jahr 1971 betrug die Einwohnerzahl bereits vier Millionen. Um dem Bevölkerungswachstum Herr zu werden, ergriff man bereits früh verschiedene Maßnahmen. Anfang der zwanziger Jahre stellte die Regierung zinsgünstige Darlehen und Grundstücke für Bauherren zur Verfügung und entwickelte auch selbst Wohnbauprojekte. Im Jahre 1956 wurde die Bauverordnung von 1935 grundlegend geändert, um eine höhere Ausnutzung der Grundfläche zuzulassen.

Infolge der steigenden Bautätigkeit erhielten in den darauffolgenden fünf Jahren rund 67.000 Menschen eine Wohnung. Die höhere Grundstücksausnutzung führte allerdings zu einer Unterversorgung der Stadtbezirke mit Freiflächen, Gemeinschaftseinrichtungen und leistungsfähigen Transportmitteln. Im Jahr 1966 trat dann eine Vorschrift in Kraft, die erneut die Dichte der Bebauung regelte. Als Folge daraus veränderte sich das Stadtbild Hongkongs grundlegend. Wo noch bis zum Jahr 1956 vier- bis fünfgeschossige Bauten die Regel waren, kennzeichnete nun extreme Vertikalisierung die vorherrschende Gebäudeform.¹³⁹

Parallel zu dieser baulichen Nachverdichtung wurde ständig neues Land gewonnen. Im Hinterland, den sog. New Territories, entstanden innerhalb kürzester Zeit Schlafstädte und verwandelten die einstmals kleinen Dörfer in

¹³⁹ Jones Lang LaSalle: Asia Pacific Property Digest 2004. JLL Real Estate Intelligence Service Asia. Hongkong, 2004

Trabantenstädte. An der Küste wurde durch Aufschüttungen neues Land erschlossen. Wo noch im Jahr 1887 Kowloon als schmale Halbinsel in die Bucht ragte, wird es bald keine Halbinsel mehr geben. Jährlich wächst das Gebiet der ehemaligen Kronkolonie um ein Prozent. Die Ausdehnung der Küstenlinie wird auch in Zukunft immer weiter das Stadtbild verändern. Bis zum Jahr 2016 prognostiziert man einen Anstieg der Bevölkerung von derzeit 7 Millionen auf 9 Millionen Menschen.



Foto 32: Blick vom Peak auf Kowloon und Central Wanchai/Hongkong Island
Quelle: YPMap.com, 2000

Das Maklerunternehmen Jones Lang LaSalle führt die Flächennachfrage auf den steigenden Bedarf durch die Firmen der New Economy zurück. Die wachsende Nachfrage lokaler und internationaler Firmen nach Büroraum wird sich auch über die chinesischen Großstädte Peking und Shanghai bis nach Guangzhou fortsetzen. Diese Städte werden sich bald in ihren Randzonen berühren, immer mehr verschmelzen und dann einen urbanen Korridor entlang der Küste bilden.¹⁴⁰

Diese Veränderungen sind teilweise auch das Ergebnis der von China im Jahr 1978 eingeführten „Politik der offenen Tür“. Diese führte zu einem explosionsartigen Wachstum der „Shenzen Special Economic Zone“ nördlich der

¹⁴⁰ Walker, Anthony/ Rowlinson, Steven M.:The Building of Hongkong. Hongkong University Press. Hongkong, 1990

Grenze zwischen Hongkong und China, sowie der kleineren „Zhuhai Special Economic Zone“ nördlich von Macau und zur Wandlung der Provinzhauptstadt Guangzhou (Kanton) in eine moderne Metropole. Dadurch wurde eine heftige und ungesteuerte Bautätigkeit im Umkreis zahlreicher Landstädte, besonders aber am Ostufer des Pearl River ausgelöst. Diese Gegend bildet das Kerngebiet des Pearl River Delta, wo derzeit eine Bevölkerung von 27 Millionen Menschen lebt, die laut Prognosen bis zum Jahr 2044 auf 44 Millionen anwachsen soll.¹⁴¹

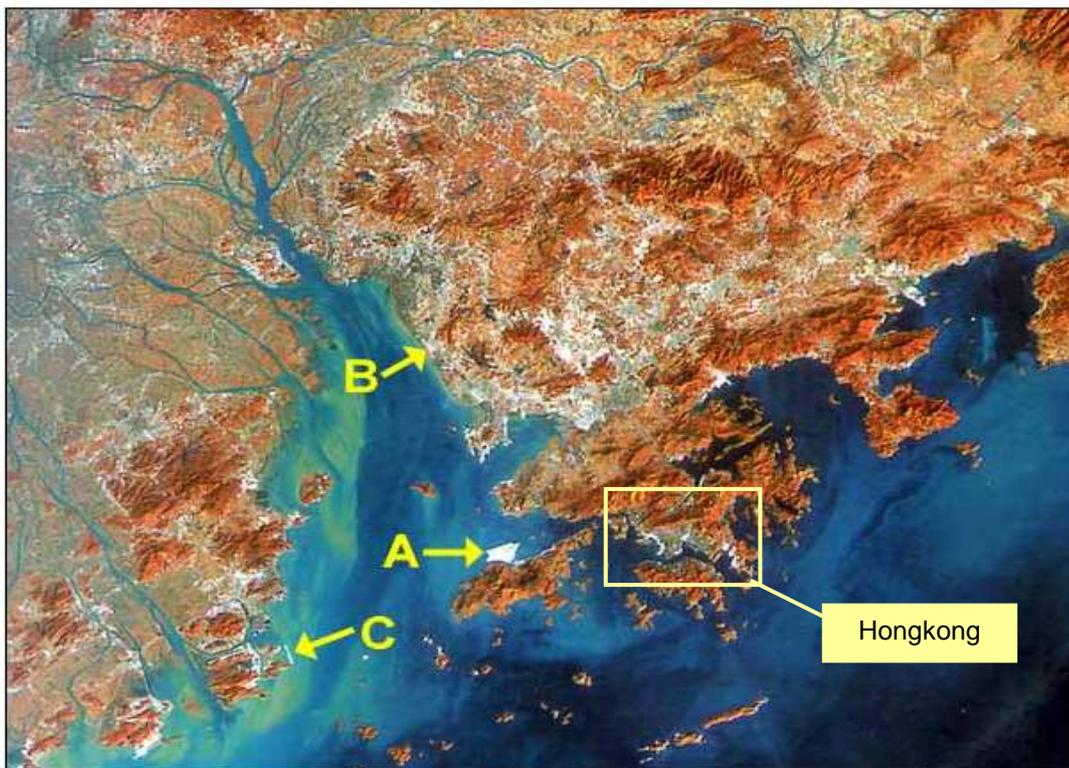


Schaubild 22: Hongkong und Pearl River Delta. A = Chek Lap Kok, B = Guangzhou, C = Macau
Quelle: ASL Bildmagazin, Universität Kassel, 2002

In wirtschaftlicher Hinsicht stellt Hongkong einen integralen Teil der Gesamtregion dar. Die Stadt als leistungsfähiger Tiefseehafen, als Knotenpunkt des internationalen Luftverkehrs, als Zentrum für Handel, Finanzen und Hochtechnologie wird auch künftig Hauptmotor für das Wachstum der Region sein. Dies wiederum zieht Investitionen an und wirkt damit als Katalysator für immer neue Zyklen der Bautätigkeit und Entwicklung der Infrastruktur. Hongkong wird sich weiter entlang den bereits schon jetzt bestehenden Entwicklungsachsen entwickeln, und zwar vom Flughafen Chek Lap Kok nach Tseung Kwan O von Osten nach Westen und

¹⁴¹ Jones Lang LaSalle: Asia Pacific Property Digest 2004. JLL Real Estate Intelligence Service Asia. Hongkong, 2004

vom Central District auf Hongkong Island über die New Territories / chinesische Grenze bis Guangzhou von Südosten nach Nordosten.

Zu einem der größten Bauvorhaben des vergangenen Jahrhunderts gehört der von Sir Norman Foster geplante neue Flughafen Chek Lap Kok. Im Jahr 1998 eröffnet, ebnete man für den größten Airport Ostasiens eine Insel von 100 m Höhe ein. Mit dem gewonnenen Material verband man den ehemaligen Hügel mit der Insel Lantau. Auf diese Art wurden 940 Hektar neues Land gewonnen.

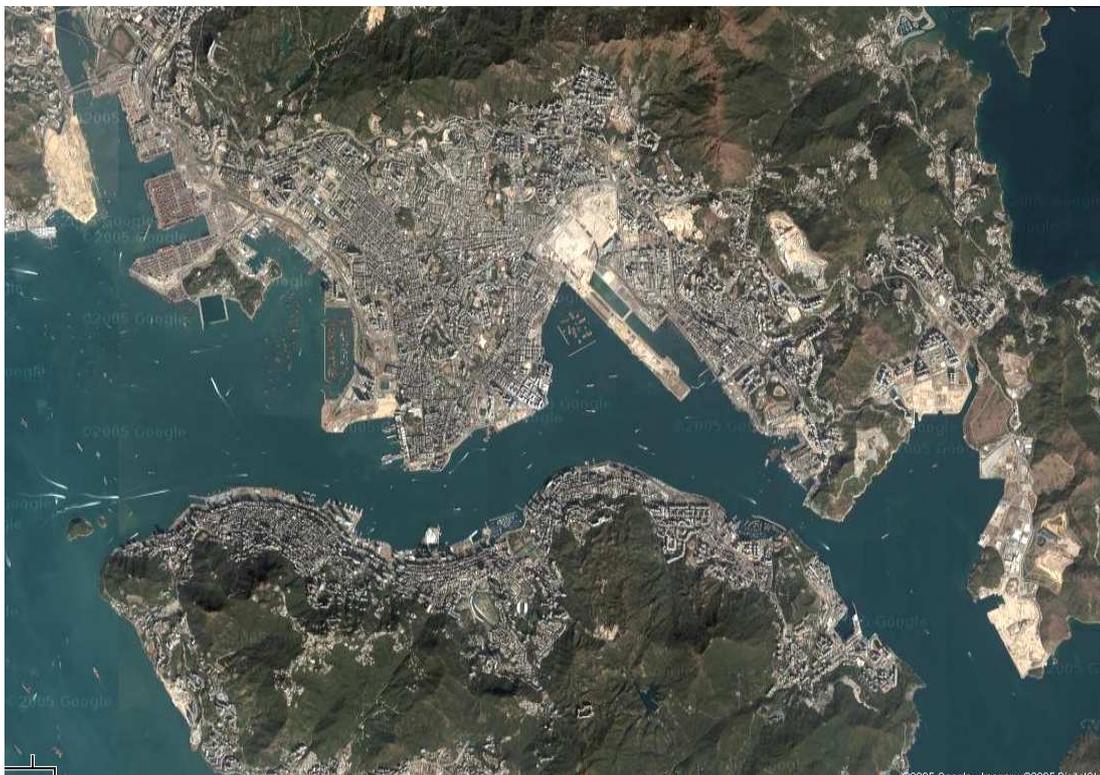


Foto 33: Hongkong, Kowloon, Victoria und Causeway Bay
Quelle: Google Local 2005

Vom Lärm landender und startender Flugzeuge von Hongkongs ehemaligem internationalem Flughafen in Kai Tak waren lange Zeit große Teile des Stadtgebietes von Kowloon betroffen. Hier schuf der neue Flughafen auf Chek Lap Kok erhebliche Erleichterung. Die jetzt brachliegenden Flächen des alten Flughafens, der seinerzeit ebenfalls auf aufgeschüttetem Land entstanden war, wurden durch weitere Aufschüttungen umgestaltet. Im Endausbau wird das Stadtgebiet von Kowloon dadurch um 172 Hektar erweitert sein.¹⁴²

¹⁴² Lampugnani, Vittorio, Magnago: Neuer Flughafen in Chek Lap Kok. Hongkong Ästhetik der Dichte. Deutsches Architektur

Die mit den Piers der Hongkong Star Ferry Company und anderen maritimen Nutzungen belegten Flächen wurden für den Bau eines innerstädtischen Bahnhofs der neuen Flughafenbahn gewonnen. Um den Bahnhof herum sind neue Geschäfts- und Bürogebäude entstanden. Die Hongkong Star Ferry Company, die nach wie vor einen wesentlichen Anteil an innerstädtischer Transportleistung erbringt, plant den Bau von vier neuen Piers, die mit dem zukünftigen Bahnhof durch eine erhöhte zweigeschossige Ladengalerie mit Glasdach verbunden sind. Die Galerie erweitert sich zu den Piers und bildet dort ein geräumiges Atrium.¹⁴³

Angesichts all dieser Umgestaltungsmaßnahmen darf sich laut Bebauungsplan allerdings eines nicht ändern: das Wahrzeichen Hongkongs und die spektakuläre Hintergrundkulisse, der sog. Peak, dürfen nicht bebaut oder verändert werden.

Zur Verknüpfung aller Hauptgebiete wurde ein erweitertes und verbessertes Schnellstraßensystem entwickelt und Bahntrassen gebaut. In der Nachbarschaft von Verkehrsknotenpunkten entstanden dadurch hochverdichtete Stadtformen. Nahe Tsuen Wan in Central Wanchai, West Kowloon und im Gebiet Kai Tak/Kowloon Bay liegen auch zukünftig die Neubau- und Sanierungsschwerpunkte. New Towns sollen voraussichtlich in Tseung Kwan O, Tung Chung Tin Shu Wai und im Grenzgebiet entstehen.

Um einen Ausgleich für die verdichteten Gebiete zu schaffen, wurden ausgedehnte Landschaftsflächen erhalten und teilweise in so genannte Country Parks eingebunden, die nahezu 50 % des gesamten Stadtgebiets ausmachen. Daneben wurden ausgedehnte Küstenabschnitte für Erholung, Freizeit und Schutzzwecke ausgewiesen.

Die als Folge der Baumassenkontrollen des Jahres 1965 einsetzende intensive Bautätigkeit führte zusammen mit dem hohen Belegungsgrad der Häuser zu einer schweren Belastung des städtischen Nahverkehrssystems und schuf, angesichts knapper werdender Ressourcen, beträchtliche Probleme bei den Versorgungsbetrieben. Weiterhin trug sie zur Übervölkerung der Stadtbezirke bei, die ohnehin

Museum, Frankfurt/Main, 1994
¹⁴³ Immobilienzeitung: Hongkong - Einzelhandel mit Blick über die Wolken. Immobilienzeitung Nr. 1-2, 13.01.2000

mit Freiflächen und sozialen Einrichtungen bereits unterversorgt waren. Eine grundlegende Neuordnung wurde für notwendig erachtet.¹⁴⁴

Die Neuordnung der Metro Area

Während in den siebziger und frühen achtziger Jahren die öffentlichen Gelder primär in die New Towns flossen, vollzog zur gleichen Zeit die Metro Area einen tiefgreifenden Wandlungsprozeß:

- Private Bauträger investierten weiterhin in umfangreiche Wohnprojekte, wie beispielsweise Chi Fu Fa Yuen in Pok Fu Lam, Taikoo Shing in Quarry Bay und Whampoa Gardens in Hing Hom
- Housing Authority und Housing Society setzten umfangreiche Programme zur langfristigen Sanierung alter Sozialbausiedlungen in Gang
- Durch den Bau zahlreicher neuer Bürohäuser wurde versucht, die starke Nachfrage sowohl örtlicher, als auch internationaler Firmen nach Gewerberaum zu decken
- Die weiterhin wachsende internationale Nachfrage nach Produkten "Made in Hongkong" heizte in Gegenden wie Kwai Chung, Cheung Sha Wan und Aberdeen den Bau von Fabrikgebäuden an
- In Zusammenarbeit mit Privatunternehmen führte die Regierung ein gestaffeltes Programm zum Bau von Containerterminals in Kwai Chung durch
- Der sprunghafte Anstieg der Touristen aus Übersee stimulierte den Bau neuer Hotels, besonders in Central-Wanchai und Tsim Sha Tsui East, sowie den phasenweisen Ausbau des internationalen Flughafens in Kai Tak
- Überall im Stadtgebiet entstanden neue, vielspurige Straßen sowie ein Nahverkehrssystem zur Bewältigung des gewaltigen täglichen Verkehrsaufkommens.

All diese Faktoren kurbelten zwar Hongkongs Konjunktur an, zogen aber auch erhebliche negative Konsequenzen nach sich. So ging die Bautätigkeit in der Metro Area vielfach unkoordiniert vonstatten und die Landknappheit führte zu exzessiver Verdichtung und einem Mangel an Freiflächen. Im Norden und Osten von Kowloon

¹⁴⁴ Pryor, Edward, George + Pau, Shui-hung: Die Stadtentwicklung Hongkongs. Hongkong Ästhetik der Dichte. Deutsches Architektur Museum, Frankfurt/Main, 1994

stehen noch heute ganze Reihen alter Sozialbausiedlungen, deren Wohndichte und Ausstattung modernen Ansprüchen nicht mehr genügen. In Grünzügen gibt es immer noch Behelfssiedlungen mit minimaler Ausstattung. Zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend sind viele der Hauptverkehrsstraßen verstopft, und selbst die leistungsfähigen Züge der Nahverkehrslinien von MTR und KCR können die Belastungen der rush-hour nur mit Schwierigkeiten bewältigen. Hochstraßen führen im Abstand von nur wenigen Metern an Wohnzimmerfenstern vorbei, in manchen Fällen sogar durch Gebäude hindurch.



Foto 34: Hongkong, Metro Area an der Causeway Bay
Quelle: YPMap.com 2004

Viele Industriegebiete sind stark überbelegt und führen durch die dadurch entstehenden Emissionen zu störenden Einflüssen auf die Anwohner benachbarter Gebiete. Die eingeschlossenen Gewässer des Victoria Harbour müssen täglich Millionen Liter nur grob gereinigter Abwässer aufnehmen.

Ein neuer Anfang - der Metroplan¹⁴⁵

Im Jahr 1987 entschied man sich für eine langfristige Strategie zum Ausbau von Hafen und Flughafen: die Port und Airport Development Strategy (PADS). Im Oktober 1989 lagen die Richtlinien für die westliche Erweiterung der Hafenanlagen und den Bau eines neuen Flughafens in Chek Lap Kok, North Lantau, vor. Geplant wurde die Verlegung des Flughafens von Kai Tak bis zum Jahre 1997.

Die PADS hatten direkt, wie auch indirekt großen Einfluss auf die Metro Area. Die durch den Bau zusätzlicher Hafen- und Flughafenanlagen verursachte neue Gewerbetätigkeit hatte Investitionen in neue Unternehmen, Hotels und zugehörige Dienste zur Folge. Der Bau des neuen Flughafens machte ausgedehnte Projekte zur Landgewinnung für neue Straßen, Bahnverbindungen und für Stadtterminals erforderlich. In deren Nachbarschaft wiederum ergaben sich Gelegenheiten zum Bau von Mehrzweckprojekten. Nach der Verlegung des Flughafens weg von Kai Tak, war eine beträchtliche Fläche als "Ausweichraum" verfügbar, um veraltete Teile der Metro Area sanieren zu können. Zusammen mit der gestiegenen Einsicht in die Notwendigkeit, auch andere Probleme der Metro Area in den Griff zu bekommen, führten diese Überlegungen zur Konzeption des Metroplans. Damit sollte auf Bezirksebene ein Rahmen für die besser koordinierte Planung und Entwicklung von öffentlichen und privaten Projekten geschaffen werden.

Im Einzelnen enthielt der Metroplan folgende Zielvorgaben:

1. Form der Stadt

Die Stadt soll sich entlang zweier Hauptachsen entwickeln. In nord-südlicher Richtung entlang der bestehenden Hauptachse von Central nach Nordkowloon, und in ost-westlicher Richtung entlang der Nordküste der Insel Hongkong, und ebenfalls in ost-westlicher Richtung auf neuen Verkehrswegen durch die Halbinsel Kowloon mit Verbindung nach Tseung Kwan O über Kai Tak.

¹⁴⁵ Pryor, Edward, George + Pau, Shui-hung: Die Stadtentwicklung Hongkongs. Hongkong Ästhetik der Dichte. Deutsches Architektur Museum, Frankfurt/Main, 1994

2. Größe der Stadt

Die Stadtfläche soll, abgesehen von Hafenanlagen, Friedhöfen und Stadtrandparks, von ihrer Anfangsgröße von etwa 6.500 ha auf etwa 8.600 ha anwachsen. Gleichzeitig soll die Bevölkerungszahl auf etwa 4,2 Millionen Menschen begrenzt werden. Insgesamt soll die Stadt geräumiger werden. Die Hauptwachstumsgebiete sind die Landgewinnungsflächen in West Kowloon, Kowloon Bay, Hung Hom Bay, Tsuen Wan Bay, Shau Kei Wan, Chai Wan, Central-Wanchai und Green Island. Die Neubebauung des vorhandenen Geländes in Kai Tak bietet beträchtliche Chancen für Investitionen und erleichtert die Sanierung der überfüllten Bezirke in Ost- und West-Kowloon.

3. Wohnungsbau

Die zur Verfügung stehenden Flächen kommen vorwiegend dem Wohnungsbau zugute, der sich in Planung und Ausführung dem Standard der New Towns nähern soll. Für große Neubaugebiete und Gebiete, die für eine umfassende Sanierung vorgesehen sind, gibt es eine von öffentlichen und privaten Vermittlern vorgelegte Reihe von Wohnbautypen, örtlichen Gemeinschaftseinrichtungen und gewerblichen Nutzungen. Alte Bezirke wie Mongkok, To Kwa Wan und Wanchai werden durch die Sanierung geeigneter Restflächen durch die kommunale Land Development Corporation, die Housing Society und private Bauträger mit neuem Leben erfüllt. Einzelne am Meer gelegene Grundstücke in West Kowloon und Wanchai-Causeway Bay werden mit hochwertigen Eigentumswohnungen und damit verbundenen Gewerbeflächen bebaut, um den Bedürfnissen der Wirtschaft zu entsprechen.

In sämtlichen neuen hochverdichteten Wohnanlagen werden Vorkehrungen für die sichere und bequeme Fortbewegung großer Passantenströme getroffen. Über Fußwege, die auf unterschiedlichen Ebenen verlaufen und mit Stadtplätzen und überdachten Ladenzonen verbunden sind, werden die Anlagen vernetzt.

4. Beschäftigungszentren

In Central-Wanchai und Südkowloon sollen ausgedehnte Geschäftszonen und großdimensionierte Einkaufszentren und Einrichtungen für Touristen dominieren.

An Hauptverkehrsknotenpunkten, wie Quarry Bay, Kowloon Tong, Mongkok und Kwai Fong entstehen umfangreiche Flächen für Büronutzung. Beim Entwurf solcher Gebiete ist der Passantenverkehr von vorrangiger Bedeutung.



Foto 35: Tuen Mun (westlicher Cityrandbereich, New Territories), Beispiel für das enge Nebeneinander von traditionellen Wohnformen, Neubau, Gewerbe und Freiflächen
Quelle: YPMap.com 2004

In Aberdeen, Chai Wan, Tsuen Wan, Cheung Sha Wan, Kwai Tsing und Kwun Tong sind schwerpunktmäßig industrielle Standorte geplant, sie haben den Vorzug der Nähe zu wichtigen Hafenanlagen. Die umfassende Neustrukturierung des bestehenden Industriegebietes in San Po Kong soll Gegenstand einer Konzeption in unmittelbarer Zukunft sein.

5. Besonderheiten des Stadtdesigns

Das Stadtgefüge wird durch ein zusammenhängendes System von öffentlichen Freiflächen, großen Parks und Uferpromenaden aufgelockert. Die vertikale Silhouette der Stadt wird eine dramatische Wandlung erleben. Dies betrifft hauptsächlich große Teile Kowloons, wo die Gebäudehöhen mit Rücksicht auf den

nahen Flughafen lange Zeit beschränkt waren, was wiederum zu einem monotonen, plateauartigen Profil führte. Die Verlegung des Flughafens nach Chek Lap Kok gab den Startschuß für innovativere Entwürfe, wobei an wichtigen Verkehrsknotenpunkten und visuell markanten Uferstellen hohe Bauten im Sinne von Orientierungspunkten und Landmarken entstehen sollen.

In den Landgewinnungszonen und in Gebieten mit guten Sanierungsmöglichkeiten wird interessanten Stadtformen durch umfassende dreidimensionale Gestaltung breiter Raum gegeben. Jede der Hauptzufahrten zur Stadt soll eine markante Besonderheit aufweisen, entweder durch Bauformen oder behutsame Landschaftsgestaltung. Innerhalb des Stadtgebiets soll es Orientierungspunkte geben, die zur Schaffung eines "sense of place" (genius loci) beitragen sollen. Wo immer möglich, sollen wichtige Elemente des architektonischen, historischen oder kulturellen Erbes der Stadt bewahrt werden.

6. Freiflächengesamtplan für Erholung und Freizeit

Die Vorschläge des Metroplans zu einem Freiflächengesamtplan für Freizeit- und Erholungszwecke unterscheiden folgende Komplexe:

- Städtische Freiflächen - dazu zählen große städtische Parkanlagen, öffentliche Plätze, Uferpromenaden, Freiflächen als Zwischenglieder sowie landschaftlich gestaltete Pufferzonen
- Städtische Sport- und Freizeiteinrichtungen - dazu zählen Schwimmbäder, Spielhallen und Sportkomplexe, Sportplätze und Stadien sowie Vergnügungs- und Freizeitzentren
- Ländliche Freizeiteinrichtungen - darunter fallen ländliche Parkanlagen, Stadtrandparks, Strände, Wassersportanlagen an Binnenseen sowie spezielle Sportzentren.

7. Verkehrsplanung

Das Stadtgebiet wird durch ein sich verschiedener Transportmittel bedienendes leistungsfähiges und effizientes Verkehrssystem versorgt, um dessen Hauptverkehrsknotenpunkte sich hochverdichtete Bebauung konzentriert. Das Schnellstraßennetz muss beträchtlich erweitert werden. Unterhalb des Hafens zwischen

Hongkong Island und Kowloon sollen drei Straßentunnel verlaufen, die Teil eines Ost-West/Nord-Südnetzes von Hauptverkehrsstraßen sind. Sie sollen sich mit dem größeren Landesstraßensystem vereinigen und Verbindungen von und zu dem neuen Flughafen und den Hafenanlagen im Westhafen und dem Pearl River Delta herstellen. Im Bereich dieses Straßensystems entsteht in der Metro Area ein Geflecht von Ortsstraßen und ausgedehnteren, auf unterschiedlichen Ebenen verlaufenden Fußwegenetzen, die mit den Hauptverkehrsknotenpunkten verbunden sind.

Der Personenverkehr auf Schienen wird ausgebaut, um in Gegenden mit hoher Konzentration von Wohnbebauung und Arbeitsplätzen eine flächendeckende Transportversorgung zu gewährleisten. Nahverkehrsträger bieten ergänzende Buslinien an. Gegenden wie West Kowloon und Kowloon Bay-Kai Tak bieten sich unter Umständen als Einsatzgebiet für Straßenbahnen an.

Fährlinien zur Hafenüberquerung und zu den Außenbezirken, wie auch Fährdienste nach China stehen weiterhin zur Verfügung. In unmittelbarer Nähe, oder einbezogen in die Terminalanlagen, entstehen neue Wohn- und Geschäftsbauten.

Auswirkungen auf die Umwelt

Die fortschreitende Umsetzung des Metroplans führte mittlerweile zu Veränderungen der städtischen Lebensqualität:

- Die Gesamtbevölkerung und die Konzentration von industriellen Arbeitsplätzen in den Ballungsgebieten nahm ab
- Inkompatible Nutzungen, wie Verbrennungsanlagen, Schlachthöfe oder schlecht platzierte Industrieanlagen wurden entfernt oder verlegt
- Hinsichtlich der Wasserqualität gefährdete Stellen, zum Beispiel in Kowloon Bay und Tsuen Wan Bay, wurden durch Landgewinnungsarbeiten und die Durchsetzung der Abwasserverordnung saniert
- Mit der Verlegung des internationalen Flughafens von Hongkong von Kai Tak nach Chek Lap Kok verschwand der Fluglärm über weiten Teilen Kowloons

- Weitläufige Grüngürtel schirmen die Menschen gegen Lärm und Abgase der Hauptverkehrsstraßen ab
- Brachen wurden für Freizeit- oder Stadtentwicklungszwecke zurückgewonnen
- Stadtrandgebiete wurden durch die Entfernung restlicher Behelfssiedlungen und anschließender Landschaftsgestaltung, oder durch die Erschließung für geeignete Gemeinschaftszwecke, aufgewertet.

Während das Gelände der New Towns vor der Bebauung ungenutzt war, sehen sich die Stadtplaner in der Metro Area innerhalb ihrer heutigen geographischen Grenzen mit schwerwiegenden räumlichen Beschränkungen konfrontiert. Die Bodenknappheit hat sich aber, statt als unüberwindliches Hindernis, eher als Stimulans für innovative Ideen von Bauträgern und Architekten erwiesen. Um die Metro Area herum liegen heutzutage mehrere neue Projekte, die durch die Sanierung von Grundstücken entstanden, deren frühere Nutzung aufgegeben wurde. Die Grundstücke dienten zuvor als Öltanklager, Werften, Elektrizitätswerke, Rangierbahnhöfe oder waren mit Militäranlagen belegt. Es handelt sich in diesen Fällen also um klassische brown-field-developments. Genannt seien an dieser Stelle Tai Koo Shing auf einem ehemaligen Werftgelände, Laguna City auf dem Gelände der ehemaligen Shell Oil Ltd. oder das Stadterneuerungsprojekt Tsui Ping Road, wo baufällige, 4- bis 5-geschossige Altbauten der Nachkriegszeit saniert und durch neu erbaute Wohnhochhäuser ergänzt wurden.

6. Projekte zur Reaktivierung von Hafengebieten

6.1 Europa

6.1.1 HafenCity, Hamburg, Deutschland ¹⁴⁶

Hamburg leidet bis heute an einem althergebrachten wirtschaftspolitischen Grundverständnis. Es ist der Mythos vom Hafen und der davon abhängigen Industrien als dominante wirtschaftliche Existenzgrundlage der Stadt. Dieser Mythos steht ganz in der Tradition des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts. Er begründete die Autonomie des Seehafens, denn Hafen und hafenabhängige Industrien garantierten zu jener Zeit den Wohlstand der Stadt. Noch heute ist der Hafen konsequenterweise nicht Bestandteil des Planungsraumes Hamburg.

Dieser Sachverhalt bezeichnet das historische Spannungsverhältnis zwischen dem Flächennutzungsplan für die Stadt und dem Flächen- und Raumanpruch des Hafens als industrieller Stadt in der Stadt. Mit anderen Worten: das Spannungsfeld zwischen Stadtentwicklung und Wirtschaftspolitik.

Nachdem für den Bau der Speicherstadt zwei über Jahrhunderte gewachsene Stadtteile geopfert wurden und bis zu 25.000 Menschen ihren Wohnort hatten verlassen müssen, wird nach mehr als 120 Jahren auf der Kehrwiederinsel heute wieder gewohnt. Damit wird auch die seit jener Zeit streng verfolgte Funktions-trennung in der Stadt aufgehoben. Das Wohnen war im Freihafen, der mit dem Zollanschluß Hamburgs im Jahr 1888 eröffnet wurde, nicht mehr erlaubt. Seitdem war dieser Teil der Stadt, vor allem die südlich der Speicherstadt gelegenen Bereiche, wo nun die HafenCity entsteht, langsam aus dem Bewußtsein der Hamburger Bevölkerung entschwunden.¹⁴⁷

Der Status Hamburgs im 19. Jh. war der einer kompakten, von großflächiger Landschaft und Weichbildern umgebenen Stadt. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts kommt es im Urstromtal der Elbe sukzessive zu einer technologischen Überformung. Die breite Zone zwischen Stadtkern im Norden und der Stadt Harburg am südlichen Geestrand des Urstromtales wird dem Raumanpruch der

¹⁴⁶ Wustlich, Reinhard: HafenCity Hamburg, städtebaulicher Wettbewerb. Das Bauzentrum spezial. Hamburg, 2000

¹⁴⁷ Bartels, Olaf: Die HafenCity lebt? Deutsches Architektenblatt 09/2005. Stuttgart, 2005

industriellen Infrastruktur gewidmet. Es entstehen Häfen, Werften, dann Hafenvirtschaftszonen mit Umschlag- und Lagereinrichtungen und schließlich Eisenbahnanlagen zur Weiterverteilung der Waren.

Dem weltweiten Strukturwandel der Hafenvirtschaftszonen sah Hamburg in Bezug auf übergreifende Planungsvorstellungen lange Zeit unschlüssig zu. Die Hafenvogistik hatte sich gewandelt. Der Ausbau des Containerumschlages Ende der 60er Jahre hatte die innerstädtischen Umschlaganlagen für Stückgut verdrängt. Somit standen die betroffenen Hafenflächen für neue Nutzungen bereit und galten als Flächenreserven für eine ungewisse wirtschaftliche Entwicklung.



Foto 36: Stadt- und Hafengebiet Hansestadt Hamburg
Quelle: Luftbild Matthias Friedel/GHS, Hamburg, 1998

In Hamburg wurde auf eine Stadtentwicklung entlang den lange freigehaltenen, traditionellen Landschaftsachsen innerhalb der Stadt gesetzt. Im Zuge der Innenverdichtung sollten sich die Achsenzwischenräume nur noch zu baulich gefaßten Stadtteilparks entwickeln. Man nutzte die Freibereiche zur weiteren Verdichtung, nicht aber die Hafenzonen.

Im Jahr 1989 wurde erstmals die Barriere der in den Jahren 1885 bis 1888 entstandenen Speicherstadt übersprungen und die Gebiete um den Sandtorhafen, Grasbrookhafen und Magdeburger Hafen ins Visier genommen. Das Stadtentwicklungskonzept von 1996 geht jedoch nach wie vor von der traditionellen Zweiteilung des Planungsraumes zwischen der Kernstadt und dem Hafen aus. Erste Ansätze wurden damals jedoch schon formuliert. Eine innerstädtische, metropole Entwicklung des Bereichs HafenCity entspricht einer flächenschonenden Stadtentwicklung. Die angestrebte Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit wird Ziel der Stadtentwicklungspolitik. Die Umwandlung des innerstädtischen Hafensandes stärkt die City gegenüber den ausufernden Subzentren. Das Bild der um die Binnenalster und Alster introvertierten Stadt soll so korrigiert werden.

Im Jahr 1998 verabschiedet die Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt, Wirtschaft und Verkehr eine Masterplankonzeption, die den Entwicklungsrahmen für das Projekt HafenCity festlegt. Diese Konzeption berücksichtigt die übergeordneten Ziele der Stadt Hamburg bezüglich Dichte und Nutzung und trifft außerdem Aussagen zu Hochwasserschutz, Verkehr, zu erhaltenden Betriebsstätten und sozialer Infrastruktur.

Mit der treuhänderischen Verwaltung des Sondervermögens der Hafensflächen wurde 1998 die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS) betraut. Die GHS wickelt seitdem die Planungen für die HafenCity ab und vermarktet die städtischen Grundstücke, die etwa 83 % der Gesamtbaupläche ausmachen.¹⁴⁸ Zu den Aufgaben der GHS gehört es, Investoren und Bauherren zu akquirieren und zu betreuen, alle Planungen und Bauvorhaben zu koordinieren, die Erschließungsmaßnahmen zu planen und durchzuführen, mit Behörden und den parlamentarischen Gremien zusammenzuarbeiten, das Standortmarketing und die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt durchzuführen.

Der Hauptbereich der Entwicklung, der auch touristisch am interessantesten ist, liegt direkt an der Elbe. Im Jahr 1997 wurde eine Entwicklungsstudie vorgestellt, deren Untersuchungsgebiet sich vom Sandtorhöft bis zu den Elbbrücken erstreckte. Hiernach sollen sich, einer Perlenkette gleich, die Einzelprojekte

¹⁴⁸ Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen, Schleswig Holstein: Regionales Entwicklungskonzept 2000 - Metropolregion Hamburg, Hamburg, 2000

Övelgönne, Neumühlen, Fischereihafen, Landungsbrücken, Alstermündung, Kehrwiederspitzte, Hafencity - West - Mitte - Ost, aufreihen. Es soll auf diese Art und Weise, in Fußgängerentfernung zur Kernstadt, ein hochattraktives Feld entstehen, um den Fluss und die konvertierten Hafenbecken urban wahrnehmen zu können. Ein lebendiges Stadtviertel mit maritimem Ambiente soll Raum für Wohnen, Tourismus, Handel und Dienstleistungen bieten.

Kurzbeschreibung		
Staat	Bundesrepublik Deutschland Bundesland Hamburg	
Einwohner	1.744.000	EW
Fläche	755	km ²
Einwohnerdichte	2.308	EW/km ²
Entwicklungsgebiet	Hafencity	
Zentralität	1	km
Größe	155 (60 Ha Nettobauland)	Ha
Einwohner zu Beginn der Entwicklung	0	EW
geplante WE	5.800	Stück
Zielbevölkerung	12.000	EW
Dienstleistungs- und Gewerbeflächen	1.800.000	m ² BGF
Arbeitsplätze	40.000	
Zielgruppen	Wohnen, Büro, Freizeit, Kultur, Tourismus, Handel	
Investitionen in Landeswährung	6.300.000.000	EUR
davon öffentlich	1.300.000.000	EUR
Bodenrichtwert		EUR/m ²
Mieten	Wohnen: 10-18; Büro 14-22	EUR/m ²
Kaufpreise Wohnen	2.500-5.000 (7.000)	EUR/m ² Wfl.
Fertigstellung	2025	
Entwicklungsträger	Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, www.hafencity.de	
Gebietsteile in öffentl. Hand	80	%

Tabelle 3: Rahmendaten Hansestadt Hamburg, Stand 31.12.2006
Quelle: Eigene Erhebungen, Gutachterausschuss Hamburg, GHS

Verschiedene Bauvorhaben wurden in den darauffolgenden Jahren realisiert, beispielsweise die leider etwas konservativ geratene Kehrwiederspitzte des

Investors P&O, die Alstermündung mit dem Verlagshaus von Gruner & Jahr, die Hafensstraße mit der umgebauten Mälzerei, das Stilwerk oder der neu erbaute Fährterminal für die Englandfähren.

In der Konsequenz wurde dann im Jahr 1999 der städtebauliche Wettbewerb „Masterplan HafenCity“ ausgelobt. 175 Teams der internationalen Architekturszene beteiligten sich daran, 8 Teilnehmer wurden für die Endrunde ausgewählt.¹⁴⁹

Veranstalter des Wettbewerbs waren die Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung aus Hamburg und die Deutsche Bahn Immobilien GmbH aus Frankfurt am Main. Die Deutsche Bahn AG ist, neben einigen Privatpersonen, Eigentümerin von etwa 20 % des gesamten HafenCity-Areals, 80 % der Fläche gehören der Stadt Hamburg. Der zentralen Lage des Gebietes innerhalb Hamburgs und der Metropolregion, wie auch dem hohen Entwicklungsaufwand soll durch eine urbane Dichte Rechnung getragen werden. Theoretisch könnten in der HafenCity 1.540.000 m² Geschoßfläche gebaut werden. Die durchschnittliche Geschoßflächenzahl soll 2,5 betragen. Höher soll sie beim Elbbrückenzenrum im Osten ausfallen, wo eine verdichtete Bebauung mit hohem Vertikalisierungsgrad geplant ist.

Insgesamt 155 Hektar umfasst die Fläche der HafenCity zwischen Kehrwiederspitze im Westen und den Elbbrücken im Osten. 55 Hektar davon sind Wasserfläche, 60 Hektar stehen als Nettobauland zur Verfügung. Das Entwicklungsgebiet erstreckt sich von Westen nach Osten über 3,3 Kilometer und von Norden nach Süden über 1 Kilometer. Der Bau von 5.500 Wohnungen mit 12.000 Bewohnern und die Schaffung von rund 20.000 Arbeitsplätzen wären möglich.¹⁵⁰

Die Basisgestalt der HafenCity entwickelt sich aus den einzelnen Quartieren mit unterschiedlichen städtebaulichen Typologien. Diese Typologien reagieren auf die jeweiligen Bedingungen, die sich aus der jeweiligen Umgebung des zu entwickelnden Quartiers ergeben. So sieht der Plan am Sandtorkai eine Einzelhausbebauung vor, die Durchblicke auf die Speicherstadt gewähren soll. Im zentralen Bereich um den Magdeburger Hafen soll dagegen eine Blockbebauung entstehen.

¹⁴⁹ GHS: HafenCity Hamburg. Der Masterplan. Hamburg, 2000

¹⁵⁰ GHS: HafenCity Hamburg. Der Masterplan. Hamburg, 2000

Der Bereich der Elbbrücken bietet sich, aufgrund seiner besonderen Lage am Eingang zur inneren Stadt, als Landmarke im Sinne eines Standortes für Hochhausbebauung dar.

Die Quartiere sollen durch Grün- und Wasserflächen mit klaren Raumdefinitionen gegliedert werden und hierdurch zueinander in Beziehung treten. Durch die Integration von Wasserflächen in die städtebauliche Konzeption der Quartiere werden standortbezogen hohe Dichten, auch für empfindliche Nutzungen, möglich.

Quartier Elbbrückenzentrum¹⁵¹

Auf einer Fläche von rund 22.000 m² sind für das Elbbrückenzentrum ca. 80.000 m² Bruttogeschoßfläche geplant. Eine prozentuale Nutzungsverteilung von 52% Dienstleistung, 18% Einzelhandel und 30% Sondernutzungen ist vorgesehen. Das Quartier präsentiert sich als Eingangssituation und Tor zur HafenCity, dementsprechend dominieren Sondernutzungen wie Handelsflächen und Entertainmentbereiche. Durch eine geplante starke Vertikalisierung bietet sich ein grandioser Ausblick auf die HafenCity und die gesamte Stadt und damit ein neuer Anziehungspunkt für Bewohner und Besucher.

Quartier Lohseplatz¹⁵²

Dieses Gelände umfaßt rund 53.000 m² und bildet durch seine zentrale Lage und Nutzungsausweisung das Herzstück der HafenCity. Geplant sind rund 145.000 m² Bruttogeschoßfläche. Für das Quartier ist eine Nutzungsverteilung von 45% Wohnen, 40% Einzelhandel sowie 12% Gemeinbedarf vorgesehen. Die Bebauung um den Lohseplatz nimmt den Maßstab und die Orientierung der erhaltenswerten Gebäude auf. Damit entsteht ein dichtes Stadtquartier mit Blockrandbebauung, eingelagertem öffentlichem Grünzug und einer klaren Orientierung aller Straßenräume auf das umgebende Wasser.

¹⁵¹ Deutsche Bank Research: Vertriebspublikation für die DB Immobiliengesellschaft NL Hamburg, Frankfurt, 2000

¹⁵² Deutsche Bank Research: Vertriebspublikation für die DB Immobiliengesellschaft NL Hamburg, Frankfurt, 2000

Quartier Oberhafen

Auf einer Fläche von rund 15.000 m² sind ca. 80.000 m² Bruttogeschoßfläche geplant. Die Nutzungsverteilung sieht hier eine Aufteilung von ca. 30% für Dienstleistungen, 70% für modernes Gewerbe sowie ergänzenden Wohnungsbau vor. Das Gebiet zwischen Oberhafen und Bahnviadukt wird sich als flächige Bebauung mit einzelnen Höhenakzenten präsentieren.¹⁵³

Bei der Präsentation der preisgekrönten Arbeiten wurde jedoch die generelle Kritik geäußert, daß Ausschreibung und Lösungen sich zu sehr über die gewachsenen Strukturen des Gebietes und dessen fein bis grob gerasterten Bestände hinwegsetzten. Unüberhörbar war der Ruf nach einem herausragenden Bau, einem neuen Wahrzeichen für die HafenCity.

Ferner wurde beanstandet, daß die Planungen den Eindruck vermittelten, als ob sie für die grüne Wiese konzipiert seien. Für die städtebauliche Entwicklung könne es generell nicht von Vorteil sein, die Abstraktions- und Vereinheitlichungstendenzen immer weiter zu treiben, die mit den Mustern nach Art des Berliner Planwerks (Blockstrukturen, abstrakte Puzzles) verbunden seien. Der Geltung des genius loci solle zur Wirkung verholfen werden. Das Bestreben von Hamburg müsse es sein, sich im internationalen Vergleich das Beste auszusuchen und nicht nur Mittelmaß zu sein. Die Kritiker waren der Meinung, es müsse etwas geschaffen werden, was die Eigenheiten des Standortes reflektiere. Die Wahrung von städtebaulichen Merkmalen der Kleinteiligkeit, Ortsbezogenheit und großstädtischer Komplexität müsse für die Entwicklung der HafenCity ein besonderes Anliegen sein. Bei der Entwicklung käme es darauf an, den Zielkonflikt zu lösen, daß die Vision der europäischen Stadt der vergangenen Jahrzehnte, die eine gemischtgenutzte Verdichtung mit nebeneinander bestehenden verschiedenen Wohn- und Arbeitsformen, heutzutage nicht umsetzbar sei. Trotzdem wurde festgelegt, daß mindestens 5.000 Wohnungen das Kernstück der HafenCity bilden sollten.

Der Siegerentwurf stammt von einem Team, welches sich zusammensetzt aus

¹⁵³ Deutsche Bank Research: Vertriebspublikation für die DB Immobiliengesellschaft NL Hamburg, Frankfurt, 2000

Hamburgplan, Hamburg und Kees Christiaanse/Astoc Architects & Planners aus den Niederlanden, die ihrerseits von Andersen Consulting Hamburg beraten wurden. Zu Hamburgplan gehören die Architekturbüros Bassewitz, Patschan, Hupertz und Limbrock, das Büro Schweger und Partner sowie die Garten- und Landschaftsarchitekten Kontor Freiraumplanung Möller, Tradowsky.



Schaubild 23: Erster Preis des städtebaulichen Wettbewerbs „Masterplan HafenCity-Hamburg“
Quelle: Ingenieurbüro Hamburgplan, 1999

Der Siegerentwurf definiert 3 wesentliche Ziele, die umzusetzen sind. Er verzahnt zum einen die neue HafenCity mit der denkmalgeschützten Speicherstadt, kombiniert ferner zeitgemäße und zukunftsweisende städtebauliche Aspekte und teilt die HafenCity in 8 Quartiere auf, die stufenweise entwickelt werden können.

Für Hamburg wird es in den kommenden Jahren vorrangig darum gehen, ehemalige Hafengebiete in das angrenzende Stadtgefüge zu reintegrieren. Dies betrifft die Elbuferzone zwischen St. Pauli und Övelgönne ebenso, wie den Harburger Binnenhafen und das derzeit wichtigste Projekt der Entwicklung, der HafenCity. Für dieses Gebiet wurde im Dezember 1998 eine Masterplankonzeption beschlossen, die die städtebaulichen Rahmenbedingungen hinsichtlich Art und Maß der

Nutzung, Hochwasserschutz usw. festlegte und die Grundlage für einen im Jahr 1999 durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerb im Maßstab 1:2000 bildete.

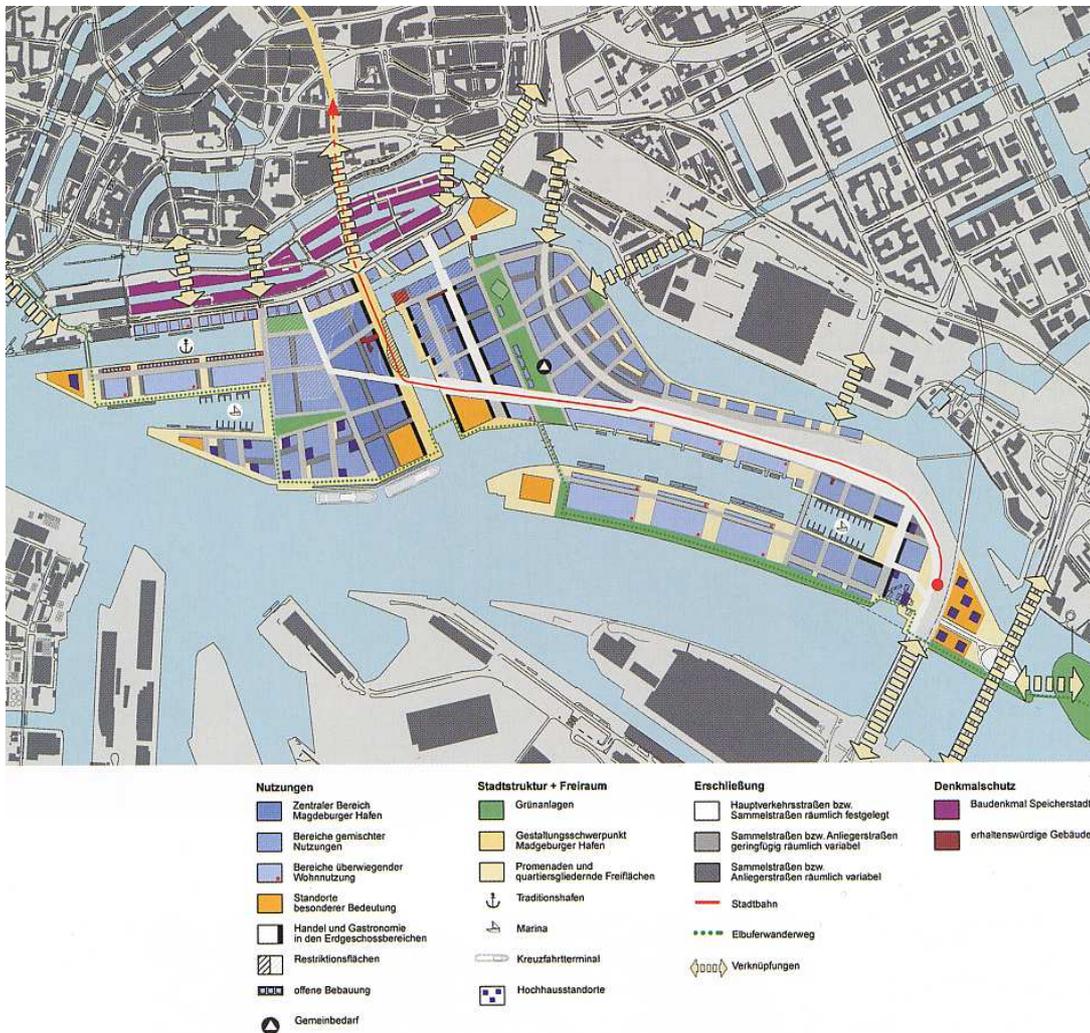


Schaubild 24: Erster Preis des städtebaulichen Wettbewerbs „Masterplan HafenCity-Hamburg“
Quelle: Ingenieurbüro Hamburgplan, 1998

Der zentrale Punkt in allen Wettbewerbsbeiträgen ist der öffentliche Raum am Wasser. Einen sehr großräumigen Umgang mit diesen Fragen zeigt die Arbeit des ersten Preisträgers, dem Team HamburgPlan mit Kees Christianse/Astoc.

Diese Arbeit differenziert die in der Bebauung meist einheitlich durchgestalteten Uferkanten auf befestigte und grüne Bereiche. Mit Ausnahme des zentralen und versiegelten Bereiches um den Magdeburger Hafen, sind die öffentlichen Flächen im wesentlichen differenziert auszugestaltende Grünräume, deren maßgebliche Aufgabe es ist, das große Baugebiet in sinnvolle Quartiere zu gliedern.

Kleinräumige Unterteilungen in ein Straßen-, Wege- und Platzraumsystem zeigen sich sowohl in der Beziehung zum Wasser, wie auch innerhalb der Baufelder nur punktuell. Dieses Konzept begreift den öffentlichen Raum mit seinen Frei- und Grünzonen als wichtige Entwurfsaufgabe, macht ihn aber nicht zum eigenen Thema. Die eigentlichen Qualitäten dieser Arbeit liegen sicher in der Robustheit des Konzeptes gegenüber langfristigen Entwicklungen und einer hervorragenden Verknüpfung mit der Innenstadt in Form einer klaren Orientierung der Straßenzüge und Bebauungsstrukturen.

Der zweite Preis zeigt zwar ein hohes Maß an Verwandtschaft zum Siegerentwurf in der städtebaulichen Grunddisposition, aber Differenzierungen in der Behandlung des öffentlichen Raumes. Die Becken des Sandtor- und Grasbrookhafens sollen gedanklich verlängert werden und, ebenso wie das Ende des Baakenhafens, als tideabhängige Feuchtbiotope ausgebildet werden. Vom Preisgericht wurden diese wattenmeerähnlichen Bereiche in der gebauten Umgebung aus Stahl und Stein als eher problematisch gesehen, heben sich diese Bereiche doch deutlich von den übrigen hart ausgebildeten Uferkanten des Entwurfes ab. Diese differenzieren sich jedoch bei näherer Betrachtung in baumbestandene Promenaden und steinerne Kaiflächen. Die genauere Betrachtung des Magdeburger Hafens verdeutlicht, daß sich die Planverfasser hierbei eine verspringende Uferkante mit kleineren, vorgelegerten, in der Regel auf drei Seiten geschlossen umbauten Plätzen vorstellen, obwohl die Bebauung nur in wenigen Ausnahmefällen bis an die Ufer heranrückt.

Die Arbeit des dritten Preises weist als markantesten Aspekt die Gliederung des Baugebietes durch großzügig ost-west-gerichtete Grünräume auf. Diese gehen ähnlich wie beim zweiten Preis mit weichen Ufern in das Wasser über. Die steinern gedachte Uferkante soll allein mit Hilfe der begleitenden Bebauung erreicht werden. Die Palette reicht hier von schmalen bis großzügigen Kaianlagen, kleinen und großen, quadratischen und polygonalen Plätzen hin bis zu auskragenden Baukörpern. Der Variationsreichtum der Uferbebauung und seines Systems öffentlicher Räume wird noch durch den zwingenden Vorschlag verstärkt, innerhalb der einzelnen Baublöcke jeweils einen Quartierplatz zu schaffen.

Ein weiterer Vorschlag ist die Führung einer Hauptverkehrsstrasse an der südlichen

Uferkante entlang des Strand- und Versmannkais. Diese soll den besonderen Reiz der Uferkante für den fließenden Individualverkehr thematisieren. In der Bewertung wurde dieser Punkt jedoch im Hinblick auf die speziellen Nutzungsanforderungen der angrenzenden Gebäude, des Infrastrukturaufwandes und der Aufenthaltsqualität der benachbarten öffentlichen Räume eher kritisch betrachtet.

Eine Arbeit, die das Netz der öffentlichen Räume ganz in den Mittelpunkt setzt, wurde von den Planern Trojan-Trojan-Neu/3-Plus vorgelegt. Das Leitbild einer in den Fluß gebauten Stadt wird neben dem bestehenden Hafenbecken durch drei neue Wasseradern noch verstärkt. In Verbindung mit den angrenzenden unterschiedlichen Bebauungsstrukturen und der Einlagerung von Inseln und Pontons in den Wasserraum selbst, entsteht ein vielfältiges Netz von öffentlichen Räumen aus Straßen, Promenaden und kleinen Plätzen an, im und hinter dem Wasser. Diese Lösung ist allerdings mit einem sehr hohen Infrastrukturaufwand verbunden und schreckte daher die Vertreter der Stadt aufgrund der hohen Vorlaufkosten ab. Im Rahmen des Wettbewerbes war diese Lösung aber wohl das eindringlichste Plädoyer für den öffentlichen Raum am Wasser als eigentlich qualitätsbildendes Element der künftigen Stadt.

Aus diesen Entwürfen und der Masterplankonzeption von 1998 entstand dann der Masterplan, der am 29.02.2000 vom Hamburger Senat beschlossen wurde. Dieser Masterplan definiert das städtebauliche Entwicklungskonzept, um die HafenCity zu einer Erweiterung der Innenstadt zu gestalten. Dabei sollen ökonomische, soziale, kulturelle und stadökologische Gesichtspunkte Berücksichtigung finden.

Fein aufeinander abgestimmte Typologien entstehen, mit denen räumliche und gestalterische Vielfalt garantiert werden soll. Takt, Dichte und Nutzungsmischung sollen variieren. Der preisgekrönte Siegerentwurf sieht auf dem Areal acht Quartiere vor. Diese erwecken jedoch den Eindruck, daß sie die Eigenheiten des Standortes wenig reflektieren und diese zugunsten einer generellen Wirkung und Allgemeinheit der Vorschläge nicht so sehr ausprägen. Deutlich erkennbar sind bestimmte Muster, wie beispielsweise die Wohnblöcke auf der Kaizone zwischen Sandtor- und Grasbrookhafen, die beim Rotterdamer „Koop van Zuid“ entlehnt sind oder auch Amsterdamer Vorbilder, wonach niedriggeschossige Cluster mit Hochhausstelen überbaut werden.

Hochhäuser sollen vor allem im Gebiet „Überseequartier“ zwischen Grasbrook- und Sandtorhafen entstehen. Hier sollen Wohnungen und Dienstleistungsanbieter angesiedelt werden. Zur Norderelbe hin, kurz vor der Einfahrt in den Magdeburger Hafen und zum Baakenhafen, soll der neue Kreuzfahrterminal seinen Platz finden. Am langgezogenen Hafenbecken des Magdeburger Hafens, dem Zentrum des gesamten Areals, wäre Platz für Projekte wie ein Sea Education Center oder ein Entertainment Center. Diskutiert werden auch Ideen wie ein Großaquarium oder ein Hafen- und Schiffahrtsmuseum. Hier, in der direkten Verlängerung des Jungfernstiegs an der Binnenalster Richtung Süden, soll es eine 6- bis 8-schossige Bebauung mit Restaurants, Geschäften und Büros geben. Treppen am Hafenbecken und Anleger für Ausflugsboote betonen die besondere Lagequalität am Wasser. Der attraktive Mündungsbereich des Magdeburger Hafens in den Baakenhafen bietet sich an für Sondernutzungen aus den Bereichen Freizeit, Kultur, Handel und Tourismus. Die beiden Eckpunkte am Eingang des Hafenbeckens sind prädestiniert für Touristik- oder Entertainmentnutzungen.¹⁵⁴

Ein markantes, durch Türme geprägtes Quartier könnte mit dem Elbbrückenzentrum östlich des Baakenhafens entstehen. Der Bereich der Elbbrücken ist aufgrund seiner Lage und verkehrlichen Anbindung für Kerngebiets- und Sondernutzungen vorgesehen. Das Siegerteam plant hier gewerblich zu nutzende Flächen, eine S-Bahn Station und eine multifunktionale Veranstaltungshalle.

Unmittelbar an die Speicherstadt grenzende Flächen sollen so bebaut werden, dass die Sicht und die Sichtbeziehungen auf das unter Denkmalschutz stehende Ensemble erhalten bleiben. Großzügige Freiflächen zwischen den geplanten Wohn- und Bürogebäuden lassen dies zu.

Den Auftakt zur baulichen Umsetzung der Rahmenplanung der HafenCity bildete der Bau der Dependence der SAP AG. Östlich des Grasbrookhafens wurde dieses erste neue Gebäude in der HafenCity auf etwa 3.000 m² als Büro- und Schulungszentrum mit rd. 10.000 m² Nutzfläche errichtet. Das Projekt stand lange Zeit als einsamer Rufer in der Wüste. Von der Präsenz des Walldorfer Softwarehauses erhofften sich die Projektentwickler, Investoren und Bauherren eine Sogwirkung,

¹⁵⁴ Immobilienzeitung: Die HafenCity gewinnt an Kontur. Immobilienzeitung Nr. 22., 21.10.1999

die weitere internationale Konzerne zur Ansiedelung in der HafenCity bewegen würde.¹⁵⁵ Die weitere Entwicklung zeigt, daß diese Einschätzung nur teilweise zutraf. In direkter Nachbarschaft errichtete der Architekt Jan Störmer die Deutschlandzentrale des Logistikunternehmens Kühne & Nagel. Am Ende der Straße Kibbelsteg wurden die Planungen der Architekten Renner, Hainke, Wirth für ein temporäres Kreuzfahrtterminal (Hamburg Cruise Center) umgesetzt. An der Ericusspitze am Brooktorkai plant die Spiegel-Gruppe einen neuen Unternehmenssitz. Auch Unilever wird seine Deutschlandzentrale zum Strandkai verlagern.¹⁵⁶ Zwischen dem Cruise Center und dem Sandtorkai hat der Architekt David Chipperfield ein gelb verlinkertes Bürogebäude geplant. Es markiert gleichzeitig den Beginn des nächsten Abschnitts der Bebauung der HafenCity auf der Landzunge zwischen Dalmann- und Kaiserkai.¹⁵⁷

Die Nähe zur Innenstadt wird als wesentlicher Standortvorteil gesehen. Das Areal grenzt direkt an die historische Speicherstadt und liegt nur 15 Fußminuten von der Binnenalster und dem Jungfernstieg entfernt. 800 Meter sind es zum Rathaus und rund 1 km zum Hauptbahnhof. Die noch vorhandenen historischen Hafenbecken, Kaimauern und Kräne sollen nun die Atmosphäre des neuen Stadtteils am Strom entscheidend prägen. Neben Büros, Handwerksbetrieben, Behörden und kulturellen Einrichtungen sollen auch 5.500 Wohnungen für unterschiedliche Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen entstehen, um einen zunehmend von der Nachfrage her bestimmten Wohnungsmarkt zu befriedigen. Ein sozial geförderter Wohnungsbau ist nicht vorgesehen.¹⁵⁸ Noch vor den Hamburgern selbst haben Interessenten von auswärts das Wohnen in der HafenCity entdeckt. Pioniere sind vor allem Singles und Paare.

In der HafenCity wird die Integration von Wohnen und Arbeiten realisiert. Der Wettbewerb für den ersten Bauabschnitt am Sandtorkai ist entschieden. Für den Wettbewerb mußten von jedem Investor drei bis fünf Architekturbüros beauftragt werden, von denen sich jedes nur an einem Projekt beteiligen durfte. Es sollte ein möglichst breites Spektrum an Ideen, sowohl für die Entwicklung von Grundrissen,

¹⁵⁵ Frankfurter Allgemeine Zeitung: Hamburg startet zwei ehrgeizige Stadtentwicklungsprojekte. FAZ-Immobilien. Frankfurt 12.02.2002

¹⁵⁶ HVB Expertise GmbH: Immobilienmarktübersicht HafenCity. Hamburg, Januar 2007

¹⁵⁷ Bartels, Olaf: Die HafenCity lebt? Deutsches Architektenblatt 09/2005, Stuttgart, 2005

¹⁵⁸ Immobilienzeitung: Die HafenCity gewinnt an Kontur. Immobilienzeitung, 21.10.1999

als auch für die Gestaltung der 4.000 bis 5.000 m² BGF großen Gebäude für je 30 Millionen DM entstehen. Die Aufgabe lautete, nicht nur einzelne Bauwerke zu entwerfen, sondern ein zusammenhängendes Quartier mit unterschiedlichen Nutzungen und Ideen zu entwickeln. Es mußte eine Symbiose zwischen den einzelnen Gebäuden und dem umfangreichen städtebaulichen Konzept des Masterplanes gefunden werden. Gleichzeitig ging es darum, mit architektonischen Stilelementen dem "Platz an einem alten Hamburger Hafenbecken" gerecht zu werden. Als weitere Herausforderung kam die Auflage hinzu, sich in das Bild der im Jahr 1888 erbauten Speicherstadt mit ihren Backsteinfassaden aus der Gründerzeit einzupassen. Hohe Ansprüche wurden an die Grundrißentwicklung für die Wohngebäude gestellt. Angebote für eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeiten sollten geschaffen werden. Große, nach den Vorstellungen der späteren Bewohner zu unterteilende Grundflächen, hohe Räume, moderne Lofts, lebendige Erschließung sowie der Blick zum Wasser waren wichtige Kriterien. Anfang 2004 wurden die 170 Wohnungen und die beiden Bürohäuser nebst Hochwasserschutzanlagen fertiggestellt.

Viele Entwürfe versuchten, diesem Anforderungsprofil mit einer Kombination von Klinker und Glas gerecht zu werden. In Keramikbändern und der Verwendung von Ziegeln klingt die Speicherstadtarchitektur an. Andere Entwürfe spielen mit Glas und farbigen Metallelementen oder weisen Lochfassaden und Ziegelemente mit Holzrolläden auf. Einzige Gemeinsamkeit aller Projekte ist die Ausbildung des Sockelgeschosses, das 7,50 m über NN hochwassersicher erstellt werden muß. Die Sockelbebauung ist von der Kaikante so weit zurückgesetzt, daß eine 5 m breite öffentliche Promenade entsteht. Die maximale Tiefe der Baukörper beträgt 30 m, ihre Höhe 25 m für Wohnbau und 30 m für gewerbliche Nutzungen.¹⁵⁹

Für das im Westen direkt an das World Trade Center anschließende Grundstück (1) haben die Architekten Ingenhoven Overdiek und Partner ein Gewerbe- und Bürohaus mit gläsernem Kern entworfen. Ein symmetrisches, aussenliegendes Tragsystem ermöglicht eine weite Auskragung über die Promenade. Die Stützenkonstruktion und die Glasfassade geben dem Gebäude eine technische Ausprägung und stellen so Bezüge zur Hafearchitektur her.

¹⁵⁹ Gesellschaft für Hafen und Standortentwicklung GHS, Arbeitshefte zur HafenCity- Quartiere westliche HafenCity, Hamburg, 2002

Daran anschließend (2) entwickelten die Architekten Böge - Linder - Böge ein System von ineinander verschränkten Wohnungen. Das Konzept des Loft-Wohnens wird durch Wohnungen mit doppelgeschossigen Räumen umgesetzt. Die Fassade des Gebäudes bildet einerseits die Struktur des Gesamtbaukörpers wie auch die Vielfalt der Wohnungstypen ab.

Auf dem Baufeld (3) behandelten die Architekten Spengler und Wiescholek die Nutzungen Wohnen und Büro grundlegend unterschiedlich. Der Wohnungsbau erhält eine Ziegel-Lochfassade, die Büronutzung wird mit einer Glasfassade versehen. Der mäandrierende Ziegelbaukörper liegt auf dem Glasbaukörper auf, so daß eine Durchdringung unterschiedlicher Baustrukturen entsteht.

Für Baufeld (4) erhielten die Architekten Schweger & Schweger den Zuschlag. Sie legten Wert auf eine rationale Grundstruktur mit hoher Variabilität, die nach außen ablesbar ist.

Den originellsten Entwurf, der sich gleichzeitig am weitesten vom historischen Kontext entfernt, lieferten die Planer Bothe, Richter, Teherani (BRT) mit dem Bürogebäude für Aug. Prien auf Baufeld (5). Dabei hängt das gläserne Bürogebäude an einem Stahlskelett, welches Assoziationen mit den Vancarriern im Containerhafen weckt. In das Stahlgerüst werden die Wohn- und Bürocontainer dann quasi eingehängt.

Für Baufeld (6) hat Marc-Olivier Mathez ein Gebäude entworfen, das sehr differenzierte Wohnungsgrundrisse aufweist. Dieses vielfältige Wohnungsangebot spiegelt sich auch in der abwechslungsreichen Klinkerfassade mit Bändern, Vor- und Rücksprüngen wider.

Das Gebäudekonzept des Architekturbüros APB für das Baufeld (7) unterscheidet sich grundlegend von den anderen Wohnungsbauentwürfen. Der Baukörper wird in zwei Riegel aufgelöst, die über eine gebäudehohe, zentrale Halle verbunden sind. Dadurch erhält jede Wohnung Sichtbeziehungen sowohl zur Speicherstadt als auch zum Sandtorhafen.

Der Entwurf des Büros Jan Störmer Architekten für das Baufeld (8) markiert baulich das Ende des Polders. Das Gebäude bildet zur Speicherstadt eine geschlossene Lochfassade aus Klinker und öffnet sich mit einer Glasfassade nach Süden und Westen zum Sandtorhafen. Im Sockelgeschoss erlaubt die Lage am Ende des Hafenbeckens die Nutzung für Gastronomie mit großzügiger Terrasse.

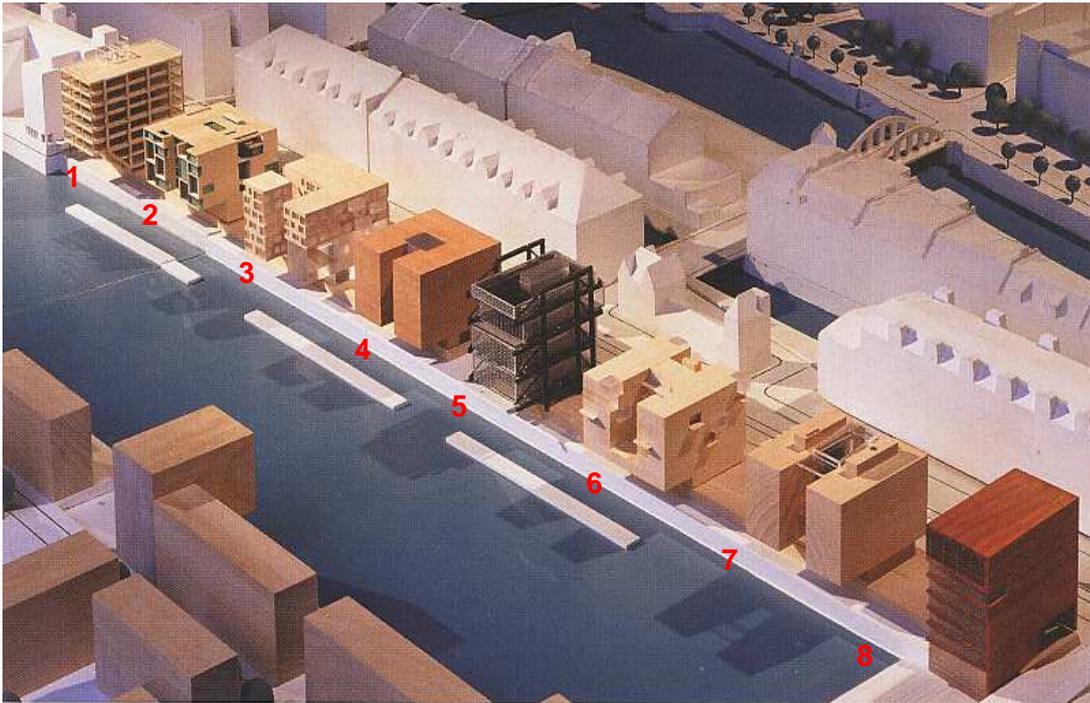


Schaubild 25: Geplante Bebauung am Sandtorhafen
Quelle: Michael Korol, GHS, Hamburg, 2002

Mit ihrer spielerisch zum Sandtorhafen abgetreppten Ebene bieten die von Benedetta Tagliabue vom Büro EMBT (Barcelona) entworfenen Magellanterrassen am Ende des ehemaligen Hafenbeckens beste Möglichkeiten. Der fast 5.000 m² große Platz läßt sich mit seinen diversen Sitzflächen vor maritimem Hintergrund auch als Bühne wunderbar inszenieren. Der Sandtorhafen, den EMBT zusammen mit den Terrassen und einem noch nicht fertig gestellten Park östlich der Straße Kibbelsteg gestalten sollen, wurde zur Eröffnung schon einmal probenhalber mit einem Museumshafen und historischen Schiffen bespielt. Die westlichen Häuser am Sandtorkai wurden zwischenzeitlich fertiggestellt und teilweise auch bereits bezogen. Die Architektur der HafenCity nahm mit den Bauten am Sandtorkai und den Magellanterrassen erste Konturen an.

Alle im vorhergehenden Abschnitt vorgestellten Gebäude haben ihren Platz in der Reihe von Versuchen gefunden, so etwas wie eine Hafearchitektur zu schaffen. Dazu gehören in der sogenannten Perlenkette am Elbufer unter anderem das Verlagshaus von Gruner + Jahr, das Versicherungsgebäude von APB sowie der Englandterminal der Architekten Alsop und Störmer. Dazu gesellt sich auch der Entwurf von BRT zum Projekt Dockland, mit 8.700 m² BGF für das Maklerhaus Engel & Völkers am nördlichen Elbufer. Mit seinem gläsernen, 40 m hohen, von Ost nach West über die Elbe gekippten Bau, mit Restaurant im Staffelgeschoß und einer integrierten Anlegestelle für die HADAG-Hafenfähren, nimmt er das maritime Thema beispielhaft auf und erinnert in seiner Großform an ein modernes Kreuzfahrtschiff.¹⁶⁰



Foto 37: Stand der Bebauung am Sandtorhafen 2006, links unten Kaispeicher A, Standort der geplanten Elbphilharmonie
Quelle: Elbe&Flut, Hamburg 2006

Das gesamte zur Umgestaltung anstehende Areal der heute zu überplanenden HafenCity wurde seinerzeit aus dem Freihafen ausgegliedert. Bis zum Sommer 2002 wollte der Senat entscheiden, mit welchen Verkehrssystemen, also U-Bahn, Bus oder Magnetschwebbahn, der neue Stadtteil verkehrsmäßig erschlossen wird und welche öffentlichen und kulturellen Einrichtungen der Stadt angesiedelt werden sollen. Dieser Zeitrahmen wurde nicht eingehalten. Ungeachtet dieser offenen Punkte wird derzeit bereits an 100.000 m² Gewerbefläche gebaut.¹⁶¹

¹⁶⁰ Immobilienzeitung: HafenCity- die Perlenkette an der Elbe. Immobilienzeitung 15.02.2002

¹⁶¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung: Hamburg startet zwei ehrgeizige Stadtentwicklungsprojekte. FAZ-Immobilien. Frankfurt 12.02.2002

Bis Ende 2002 wurden in die HafenCity bereits rund 100 Millionen Euro investiert. Insgesamt werden die Infrastrukturkosten auf mehr als eine halbe Milliarde Euro veranschlagt. Finanziert werden die Maßnahmen mit dem eigens dafür geschaffenen Sondervermögen HafenCity. In dieses Sondervermögen fließen die Erträge aus dem Verkauf der Grundstücke. Zusätzlich wurden für das Vorhaben Kredite aufgenommen.¹⁶²

Die Stadt Hamburg hat für die HafenCity einen Wohnanteil von 80% festgelegt. Da Büroflächen sich aber im Verkauf als lukrativer darstellen, ist zu befürchten, die Stadt könnte der Versuchung erliegen, den Anteil für Wohnraum zu senken. Die Stadt will die erforderlichen 450 Mio. Mark für den Ausbau des neuen Containerhafens Altenwerder mit dem Erlös des Verkaufs der Grundstücke in der HafenCity finanzieren. Die Bodenpreise in der HafenCity werden also auf einem entsprechend hohen Niveau liegen, welches nur gewerbliche Nutzer bezahlen können. Das Konzept des durchmischten Stadtraums umfaßt jedoch auch weniger lukrative Einrichtungen, vom Kleintheater bis zum Gemischtwarenladen. Diese sind in der Regel bei maximalen Grundstückspreisen nicht mehr möglich.

Fraglich bleibt daher, ob sich in einem Stadtviertel, welches vorwiegend aus Büroflächen für 15.000 Beschäftigte besteht, jene Technologievorreiter ansiedeln werden, die sich die Stadtplaner dort wünschen und ob, angesichts der erforderlichen Renditen, Wohnraum zu attraktiven Konditionen erbaut und vermietet werden kann. Die Boombranchen der New Economy fassen erfahrungsgemäß bevorzugt in jenen Stadtbereichen Fuß, in denen auch nach Büroschluß noch Angebote vorhanden sind. In den Stadtvierteln St. Georg, im Schanzenviertel oder rings um das Verlagshaus von Gruner+Jahr wird bereits heute die alteingesessene Bevölkerung wegen hoher Mieten verdrängt.

Die HafenCity wird sukzessive von Westen nach Osten gebaut. Dabei entstehen acht eigenständige Viertel, die jeweils über funktionsfähige, durch zukünftige Bauabläufe nicht gestörte Verbindungen zur Stadt verfügen. Monostrukturen, wie sie an anderen Stellen entstanden, wo außerhalb der Bürozeiten ganze Stadtviertel aufgrund fehlender Wohnungen veröden, sollen vermieden werden. Nachteilig

¹⁶² Frankfurter Allgemeine Zeitung: Hamburg startet zwei ehrgeizige Stadtentwicklungsprojekte. FAZ-Immobilien. Frankfurt 12.02.2002

wirkt sich allerdings aus, daß die 5.500 Wohnungen an der Elbe für Normalverdiener kaum erschwinglich sind, wie die ersten Angebote in den realisierten Gebäuden am Sandtorhafen zeigen.

Nach Angaben des Maklerbüros Jones, Lang, LaSalle werden derzeit in Hamburg rund 50.000 m² Büroflächen von der Telekommunikationsbranche gesucht. Die Zukunftsbranchen benötigen Geschäftsräume, die technisch optimal mit allen notwendigen Anschlüssen ausgestattet werden können. Allerdings sind die Mietpreise entsprechend hoch, da eine verstärkte Nachfrage, auch durch die kreativen Branchen, besteht.¹⁶³

Bei der Vermarktung muß festgelegt werden, wie viele und welche Gewerbe- und Büroflächen marktfähig sind und welche Preise dafür erzielt werden können. Bei der Entwicklung des Wohnungsmarktes gilt es, die Charakteristika des örtlichen Wohnungsmarktes neben den rein wohnungswirtschaftlichen Zusammenhängen zu erfassen. Quantitative und qualitative Aspekte des Wohnungsmarktes, wie Wohnungsgrößen, Ausstattungsmerkmale und bauliche Gestaltung müssen genauso berücksichtigt werden, wie die direkte Ansprache bestimmter Zielgruppen.

Die GHS hatte im Sommer 2001 die Vorgehenemigung erhalten. Mit der Investorenausschreibung sollte am Dallmannkai/Kaiserkai begonnen werden, so daß im Jahr 2002 mit dem Bau der ersten von etwa 800 Wohnungen begonnen werden konnte. Dies sind fast 80% der vorgesehenen Bebauung. Der Rest ist für Gewerbebauten vorgesehen. Die Wohnbebauung soll gemäß den Empfehlungen des Masterplanes nicht höher als sechs Geschosse erfolgen. An städtebaulich herausragenden Punkten sollen jedoch Akzente mit Zehngeschossern vorgesehen werden.

Als weiterer Entwicklungsschritt sind am Sandtorkai seit Februar 2001 acht Baufelder zum Verkauf ausgeschrieben, davon drei für Gewerbeansiedelungen mit rund 4.000 m² Bruttogeschoßfläche, und fünf Flächen für hochwertiges Wohnen gemischt mit Dienstleistungen mit jeweils 4.500 m² Bruttogeschoßfläche.¹⁶⁴

¹⁶³ Jones Lang LaSalle: IT-Unternehmen suchen Spezialimmobilien. Die Welt 09.09.1999, Hamburg, 1999

¹⁶⁴ Die Welt online 29.01.2001

Die HafenCity soll die einmalige Chance bieten, auf innerstädtischen Flächen einen komplett neuen Stadtteil zu entwickeln. Dieser soll die Wirtschaftskraft und das urbane Image Hamburgs potenzieren und damit die Stadt in der nationalen, wie internationalen Rangordnung der Metropolen nach vorne führen.

Bei der Planung der gemischten Bebauung für Büros, Gewerbe und Wohnen im ersten Bauabschnitt des Sandtorkais herrschte allgemein die Vorstellung, daß Investoren auf einer strikten vertikalen Trennung von Wohnen und Arbeiten bestehen würden. Vor allem Sicherheitsaspekte waren in der Vergangenheit dafür angeführt worden. Nachdem die Planungen für den ersten Bauabschnitt inzwischen in die Realisierungsphase gehen, stellt sich heraus, daß eine Reihe von Investoren Gefallen an der Idee gefunden haben, die unteren Etagen für Gewerbe und Büro zu planen und darüber Wohnnutzung vorzusehen. Hieraus ergeben sich neue Möglichkeiten, für solche Flächen eine interessante Nutzung zu finden, die beispielsweise in Nordlagen für Wohnen ungeeignet sind.

Geschichtlich betrachtet war es für Handwerker und Kaufleute üblich, in den unteren Gebäudeetagen zu arbeiten und darüber zu wohnen. Erst in den dreißiger Jahren und vor allem durch die Charta von Athen wurde im Städtebau die verhängnisvolle Trennung von Wohnen und Arbeiten propagiert. Innovative Großprojekte wie die HafenCity können Maßstäbe setzen, um diese Fehlentwicklung zu korrigieren. Der Rückgriff auf die historische Stadtentwicklung könnte in den 2. Bauabschnitt, die Bebauung des Dalmannkais, einfließen.

An dessen Spitze soll der Media City Port in Form eines gläsernen, 25-Stockwerke hohen Rundlings mit einer Fläche von mehr als 50.000 m² Bruttogeschosßfläche entstehen. Zwischen diesem Projekt und dem Ostende, wo sich ein weiteres Büroprojekt mit 9.000 m² BGF befindet, sind auf sechs Baufeldern 650 Wohnungen geplant. Ungewöhnlich ist die 5 m hohe Erdgeschoßzone, die viel Spielraum für kreative Lösungen läßt. Die Nutzungspalette reicht von Büros, über Handel, bis zu Gastronomie oder Wohnnutzung als Maisonetten. Im Übrigen entwickeln sich die Blocks weitgehend konventionell als Geschoßwohnungsbau mit Staffelgeschoß. Sie sind meist U-förmig angelegt und öffnen sich zur davor liegenden Promenade und dem Wasser. Maritimes Flair bietet zusätzlich die geplante Marina mit ca. 150

Liegeplätzen. An der Innenseite der Mole vor der Hafeneinfahrt sollen Wassertaxis festmachen.

Mittlerweile wird auch das Nahverkehrskonzept konkreter. Nachdem die Wiedereinführung der Straßenbahn vom Senat abgelehnt wurde, stehen vier Alternativen zur Wahl:

- Busse
- Magnetschwebebahn
- Schwebebahn
- U-Bahn auf Hochbahntrasse.

Eine endgültige Entscheidung wurde in den Gremien lange vertagt, ist dann aber im Jahre 2004 endlich gefallen. Eine zeitnahe Lösung und Umsetzung ist jetzt dringend erforderlich, um den Investoren Planungssicherheit zu geben und die Akzeptanz der HafenCity zu steigern. Letztendlich muß eine Unterversorgung des Gebietes, wie beispielsweise in den Londoner Docklands geschehen, mit den daraus resultierenden Folgeproblemen vermieden werden.¹⁶⁵

Ende 2004 wurde nunmehr der Verlauf der Anbindung des neuen Stadtteils an das öffentliche Verkehrsnetz geklärt. Eine U-Bahn soll ab dem Jahr 2011 zwischen der neuen Wohn- und Geschäftsstadt und der klassischen City verkehren. Die Strecke wird einen weiten Bogen westlich um die Innenstadt ziehen und am Jungfernstieg an die dortigen U-Bahnlinien anschließen. Die Projektkosten sollen 255 Mio. Euro betragen, ein sehr hoher Preis für die nur 3,4 Kilometer lange Strecke mit einer einzigen Haltestelle.

Selbst die Möglichkeit einer überirdischen Trassierung wurde zeitweise in Betracht gezogen, da dies zum einen preiswerter, zum anderen eine Touristenattraktion sei. Der Stadtentwicklungssenator stellte schließlich klar, daß diese Lösung nicht in Frage käme, da der Wert der an die Linie angrenzenden Häuser in der HafenCity durch die in diesem Abschnitt auf Stelzen geführten Strecke stark beeinträchtigt werde.¹⁶⁶

¹⁶⁵ Immobilienzeitung: Frischer Wind für die neue Stadt im alten Elbhafen. Immobilien Zeitung 14.03.2002

¹⁶⁶ Immobilien Manager Nr. 3, März 2003

Der zwischen 1963 und 1966 errichtete Kaispeicher A an der Spitze des Dalmannkais sollte als Media City Port zu einem städtebaulichen Markstein des Stadtteils werden, der zwischen Speicherstadt und Elbbrücken entsteht. Die Pläne sahen einen 28-stöckigen Glasturm vor. Der 98 m hohe Turm sollte auf einem Sockel ruhen, der die Umriss des heutigen Kaispeichers nachzeichnet. Die ursprüngliche Absicht, den alten Speicher zur Erinnerung an Zerstörung und Wiederaufbau nach dem Krieg zu erhalten, wurde aus bautechnischen Gründen aufgegeben. Stattdessen entstand ein Entwurf, der in Farbe und Gestalt an den vorhandenen Speicher anknüpft. Die Planungen für das neue Gebäude wiesen rund 35.000 m² Bürofläche auf, die Geschoßflächen waren flexibel einzuteilen. Dank einer Glasfassade mit offenbaren Schiebfenstern hätte auf eine Klimaanlage verzichtet und die Betriebskosten gesenkt werden können. Im flutsicheren Sockelgebäude sollten eine öffentliche Passage und eine großflächige Spa-Einrichtung entstehen. Auf der Spitze des Kaiserhöfts wurde Gastronomie geplant. In begrenztem Umfang hätten die eingemieteten Unternehmen auch über Wohnappartements verfügen können.

Doch alle diese Planungen wurden mittlerweile wieder verworfen. Nun sollen die Architekten Herzog & de Meuron bis zum Jahr 2009 den Kaispeicher umbauen und zur sogenannten Elbphilharmonie aufstocken. Die Stadt will damit das erste Glanzlicht im Hafen setzen und verspricht sich davon einen zweiten Sydney-Effekt. Der geplante futuristische Glasbau soll insgesamt 186 Millionen Euro kosten. Die Stadt selbst will davon 77 Millionen Euro aufbringen. Weitere 74 Millionen Euro soll ein Unternehmer investieren, der in dem Gebäude ein Hotel und Apartments unterbringen will. Weiterhin sind 35 Millionen Euro Spenden einkalkuliert, 30 Millionen Euro haben die Mäzene Helmut und Hannelore Greve bereits zugesichert. Außerdem sollen 10 Millionen Euro vom Versandhauschef Michael Otto in die Stiftung Elbphilharmonie fließen, die aus ihren Kapitalerträgen den jährlichen Betriebskostenzuschuss von 3,6 Millionen Euro finanzieren wird.¹⁶⁷

Das Projekt geht auf den Investor und Architekten Alexander Gérard zurück, der das Projekt erstmals im Oktober 2001 dem Senat vorgeschlagen hatte. Es folgte ein erster Entwurf von Herzog & de Meuron im Juni 2003. Die Eröffnung ist für 2009 geplant.

¹⁶⁷ Spiegel-online: Elbphilharmonie-Hamburg baut Traumhaus für die Musik. Spiegel-online vom 25.10.2005

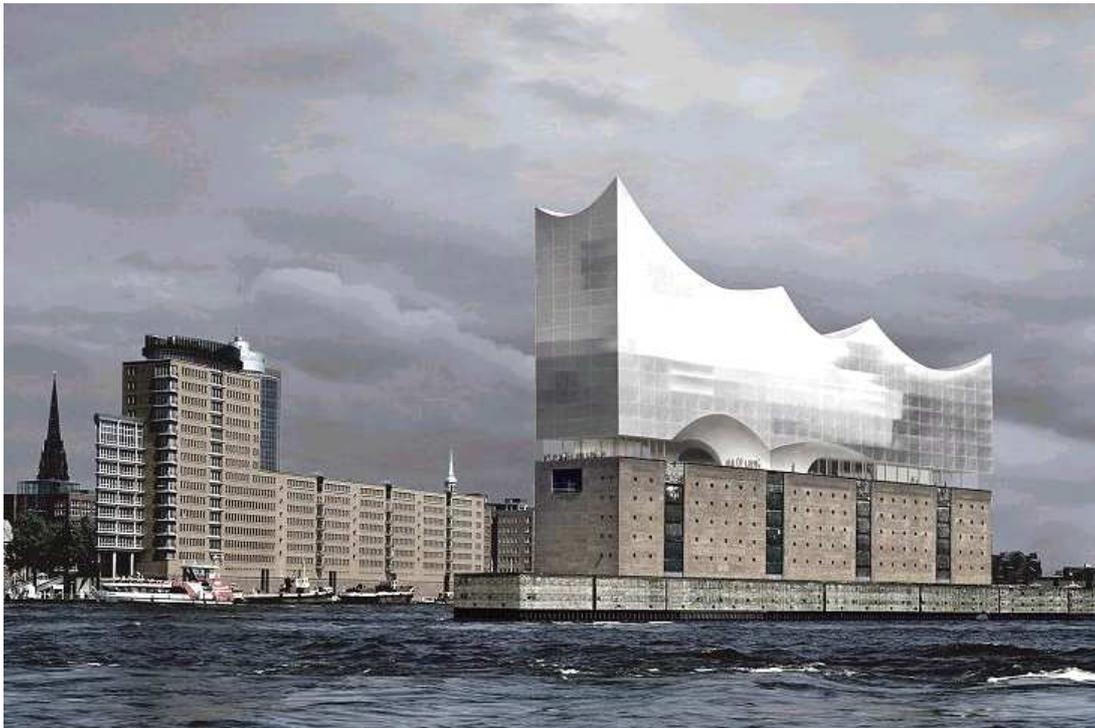


Foto 38: Projektierter Neubau der Elbphilharmonie auf dem Kaispeicher A
Quelle: Spiegel-online, 26.10.2005

Für das zukünftige Zentrum der HafenCity am Magdeburger Hafen ist eine internationale Ausschreibung geplant. Im sogenannten Überseequartier ist bis zum Jahr 2010 ein neuer Kreuzfahrtterminal geplant und vor allem Einzelhandel und gastronomische Einrichtungen sollen sich dort ansiedeln. Ergänzend soll später hier die HafenCity Universität für Baukunst untergebracht werden.

Derzeit verhandelt die Entwicklungsgesellschaft mit einem Investor, der hier eine Shopping-Mall betreiben will. Während bisher für die Entwicklung der HafenCity von einer wesentlich längeren Bebauungszeit die Rede war, sollen nun innerhalb von drei Jahren rund 20% des 155 ha großen Areals mit neuen Büro- und Wohnhäusern bebaut sein. Der Senat der Stadt will die Arbeiten vorantreiben, damit sich Unternehmen schneller ansiedeln können.¹⁶⁸

Nachdem erst verspätet geklärt wurde, inwieweit und mit welchen Mitteln die infrastrukturelle Erschließung innerhalb der HafenCity erfolgen soll, sind ähnliche Probleme wie zu Beginn der Entwicklung in den Londoner Docklands zumindest zu erahnen. Der Senat wäre gut beraten, bei einer überstürzten Bebauung die

¹⁶⁸ Süddeutsche Zeitung 28.05.2002 und Die Welt 22.07.2002. München und Hamburg, 2002

Nachhaltigkeit und Publikumsfähigkeit des Gebietes nicht aus den Augen zu verlieren. Bei einer nachträglichen Intervention sind die Umsetzungsmöglichkeiten beschränkter und der finanzielle Aufwand um ein Vielfaches höher, als er es bei einem organischen Wachstum von Baumasse und Infrastruktur je wäre.

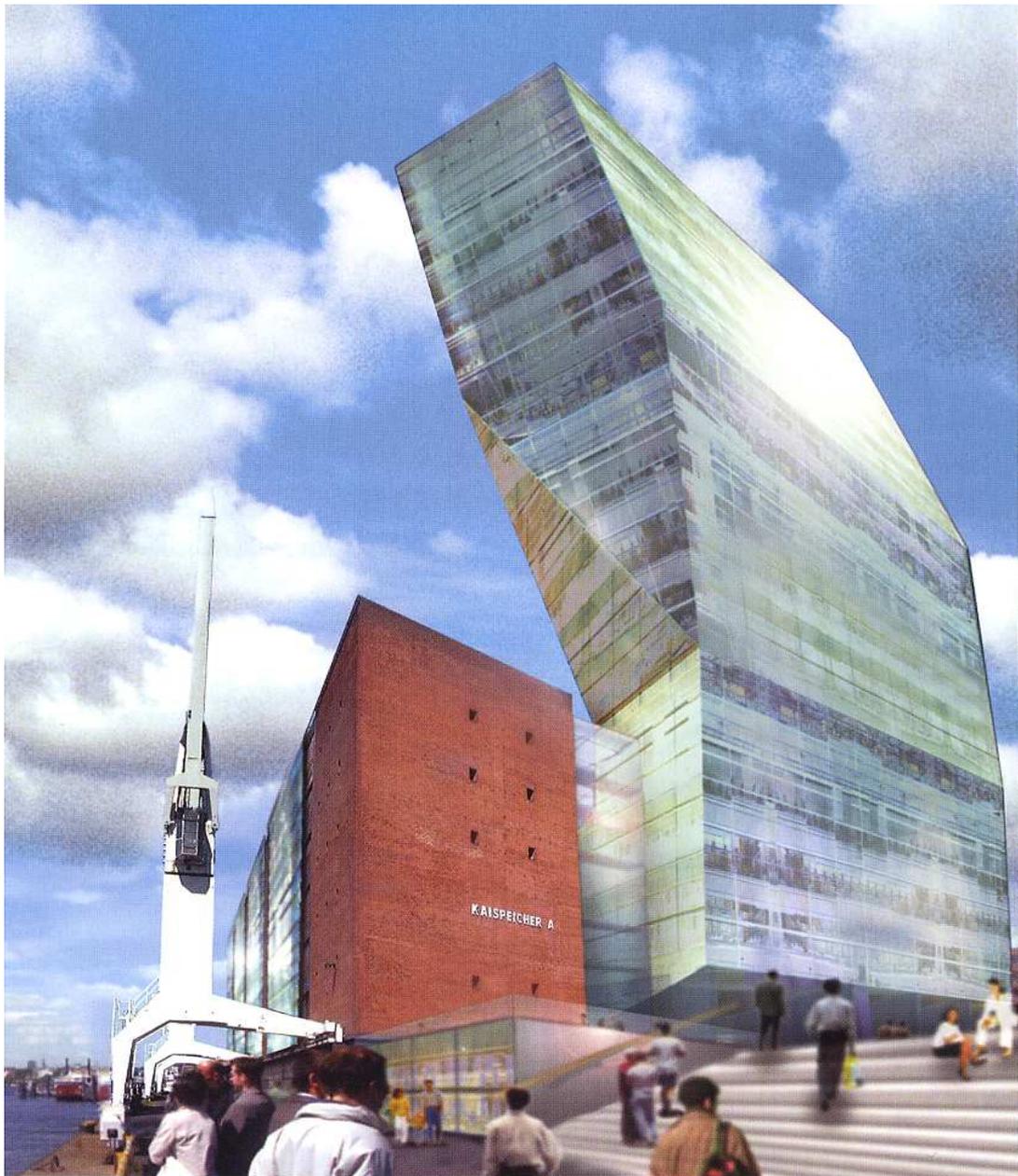


Schaubild 26: Erster Preis des Wettbewerbs um den Media City Port
Architekturbüro Benthem Crowel, Amsterdam
Quelle: MCP Media City Port, Hamburg 2003

Die aktive Rolle in der Entwicklung der HafenCity bleibt Investoren und Projektentwicklern vorbehalten, die im großen Maßstab agieren. Eine Aneignung und Gestaltung des neuen Stadtteils im kleinen Maßstab (nach dem Vorbild Amsterdams) durch Eigentümergemeinschaften, die sich für Hauseinheiten im Format der Altstadtquartiere interessieren, ist ebenso unmöglich wie die Ansiedelung von kleinen und mittleren Gewerbeeinheiten. Aufgrund der Bodenwertvorstellungen der Stadt sind niedrige Mieten nur sehr vereinzelt zu finden.

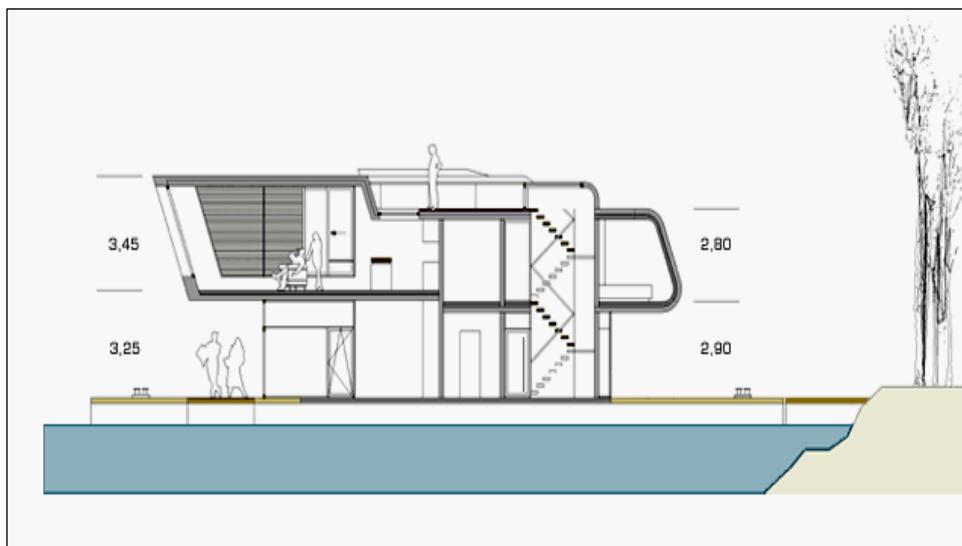


Schaubild 27: Floating Homes, Projekt für den City-Sport-Hafen, Hamburg
Quelle: Floating Homes GmbH, Hamburg 2007

Die jetzt fertig gestellten Wohnungen wurden vor allem für zahlungskräftige Singles errichtet. Familiengerechte Wohnungen sind in der HafenCity die Ausnahme. Somit ist zu befürchten, daß ein gewisser Docklands-Effekt, d.h. erhöhte Fluktuation und keine emotionale Bindungen an das Wohnumfeld, nicht ausgeschlossen werden kann. An die Tolerierung von identitätsstiftenden Zwischennutzungen in den verlassenen Lagerhallen im Osten der HafenCity wird dabei nicht gedacht. Die Stadt befürchtet, diese könnten sich verfestigen und den Plan der zukünftigen Bebauung und Nutzung gefährden. Es sind aber gerade diese „ungeplanten“ Nutzungen, die Vitalität in einen Stadtbezirk bringen.

Ein Beispiel für die erwähnte Ausgestaltung des Wohnungsangebots am oberen Ende der Nachfrageskala sind auch die für den City-Sport-Hafen in der HafenCity projektierten Hausboote. Von der Grundidee her ein hervorragender Beitrag zur Belebung der Waterfront, richten sich die 114-225 m² großen „Floating Homes“ allerdings nach Raumangebot und Ausstattung eher an gut verdienende Single- oder „dink“-Haushalte und weniger an Familien. Eine weitere Verfestigung der exklusiven Monostruktur an der Waterfront wird die Folge sein.

Die HafenCity als neuer Stadtteil entsteht nach den klassischen Rezepten des Städtebaus. Er wird durch seine Architektur als Hardware mit genau festgelegter Nutzung definiert. Es ist nicht zu bestreiten, daß man sich um eine gute Mischung der Stadtfunktionen bemüht und eine weitaus größere Vielfalt erreicht als noch bei dem ersten Projekt, der Bebauung auf der Kehrwiederspitze. Diese kämpft heutzutage aufgrund ihrer monofunktionalen Struktur auch weiterhin um Attraktivität.¹⁶⁹

Trotz dieser hohen Standards bleibt wenig Raum für Spontaneität, Individualität und bürgerliches Engagement. Die bereits beschriebenen drei Momente - Ungleichheit, Ungleichzeitigkeit und Ungleichwertigkeit - bleiben weitgehend unberücksichtigt. Diese Faktoren machen jedoch schlussendlich ein lebendiges Stadtquartier aus. Für die HafenCity ist heute schon absehbar, daß urbanes Leben auf lange Zeit von der Stadt behördlich inszeniert werden muss.

¹⁶⁹ Bartels, Olaf: Die HafenCity lebt? Deutsches Architektenblatt 09/2005. Stuttgart, 2005

6.1.2 Stralauer Halbinsel / Rummelsburger Bucht, Berlin, Deutschland

Anders als in den älteren Metropolen Paris und London fiel in Berlin die Entwicklung der Stadt zur Reichshauptstadt zeitlich mit der Industrialisierung zusammen. Die Wasserläufe der Stadt, bis dahin auch Orte der städtischen Öffentlichkeit, wurden zu Verkehrsräumen und Hafengewässern. Die Landseiten wurden gewerblich oder industriell genutzt. Die Beziehung Stadt und Wasser definierte sich als Wirtschaftsbeziehung. Mit dem schnellen Ende der Industriestadt Berlin nach dem Krieg und der langsamen Entwicklung zur Dienstleistungsmetropole nach der Maueröffnung, holt Berlin heutzutage nach, was in anderen Städten, wie beispielsweise London, Antwerpen und New York bereits in den 80er Jahren erfolgte. Die Wiederaneignung der Waterfront durch die Stadt.

Wasser hat die Menschen zu allen Zeiten fasziniert. Dies gilt vor allem für Wohnen am Wasser mitten in einem Ballungszentrum. Die deutsche Hauptstadt ist ein typisches Beispiel dafür. Mit seinen 200 km schiffbaren Flüssen und Kanälen, 50 Seen und 600 km Uferlage ist Berlin eine Wasserstadt. Dabei ist Berlin nicht gerade eine Stadt, die in ihrer jahrhundertelangen Geschichte das Wasser zur städtebaulichen Inszenierung genutzt hat, wie dies etwa in Venedig zu beobachten ist. Die Wasserflächen und angrenzenden Uferbereiche wurden stattdessen von der Industrie genutzt und waren für die Verkehrsinfrastruktur unerlässlich. Heute sind die brachliegenden Industriegebiete gesuchte Entwicklungsflächen und von Stadtplanern begehrt.¹⁷⁰

Erste Bemühungen der Heranführung der Stadt an ihre eigenen Gewässer wurden im Zuge der Internationalen Bauausstellung (IBA) unternommen, nämlich der Bau eines postmodernen Stadtfragmentes am Tegeler Hafen durch den Kalifornier Charles Moore.¹⁷¹

Am Tegeler Hafen beschritt die IBA, unter der Leitung von Josef Paul Kleihues, einen anderen Weg der Rekonstruktion der Stadt am Wasser. Der im Jahr 1908 im Zuge der Industrialisierung Tegels erbaute Hafen hatte in den sechziger Jahren seine verkehrswirtschaftliche Bedeutung verloren. Der Hafen bestand aus einem

¹⁷⁰ Hellweg, Uli: Spandauer See und Stralauer Spree. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2001

¹⁷¹ Sewing, Werner: Stadt am Wasser - Berliner Potentiale. Léonce Berlin Magazin Online, 16.02.2002

556 m langen Becken mit Kaianlagen und Eisenbahnanschluss. Nach mehreren Planungsansätzen in den sechziger Jahren wurde das Projekt in die Demonstrationsgebiete der Internationalen Bauausstellung aufgenommen.

Kurzbeschreibung		
Staat	Bundesrepublik Deutschland Bundesland Berlin	
Einwohner	3.392.000	EW
Fläche	891	km ²
Einwohnerdichte	3.803	EW/km ²
Entwicklungsgebiet	Rummelsburger Bucht	
Zentralität	4	km
Größe	130	Ha
Einwohner zu Beginn der Entwicklung	300	EW
geplante WE	5.800	Stück
Zielbevölkerung	12.000	EW
Dienstleistungs- und Gewerbeflächen	444.000	m ² BGF
Arbeitsplätze	12.000	
Zielgruppen	Verwaltung, Freizeit, Einzelhandel Ausbildung, Familien, sozial Schwache	
Investitionen in Landeswährung	1.500.000.000	EUR
davon öffentlich	155.000.000	EUR
Bodenrichtwert	360 W 2,0	EUR/m ²
Durchschnittsmiete	6,00-12,00 für Wohnen	EUR/m ² Wfl.
Fertigstellung	2020	
Entwicklungsträger	Wasserstadt GmbH www.wasserstadt.de	
Gebietsteile in öffentl. Hand	7	%

Tabelle 4: Rahmendaten Berlin, Stand 31.12.2006
Quelle: Eigene Erhebungen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Wasserstadt GmbH

Der im Jahr 1980 ausgeschriebene Wettbewerb brachte sehr unterschiedliche Ergebnisse. Die Entwürfe reichten von der interpretativen Aufnahme der Berliner Blockstruktur durch Ralph Erskine, über die Erfindung einer Kleinstadt am Wasser durch Leon Krier, bis hin zu freien Siedlungskonfigurationen. Der 1. Preis ging jedoch an die Architekten Moore, Ruble, Yudell aus Santa Monica/USA und

brachte ein Stück kalifornischen Waterfront-Städtebaus an den Tegeler See. Sie verformten die strenge Geometrie des orthogonalen Hafenbeckens in eine inszenierte Wasserlandschaft mit einer künstlichen Insel, auf der sich Kultur- und Freizeiteinrichtungen befinden. Das Repertoire postmodernen Freizeitstädtebaus wurde routiniert zitiert. Historisierende Architektur, landschaftlich gestaltete und hochwertig ausgeführte Promenaden am Wasser, eine Insel als Schiffsmotiv und ein großzügiger zur Stadt hin orientierter Wasserplatz. Obwohl die Bebauung am Tegeler Hafen allgemein als populärstes Projekt der IBA gelobt wurde, bleiben Zweifel, ob es für Planungsstrategien am Wasser richtungsweisend ist. Die Beliebigkeit der städtebaulichen Figur, die mangelnde Geschichtlichkeit des Entwurfs, die einseitige räumliche Orientierung der Nutzungen auf besondere Orte und nicht zuletzt die hohen Kosten lassen das Projekt als Sonderfall einer ambitionierten Ausstellung erscheinen.¹⁷²

Die deutsche Hauptstadt galt lange als größte Baustelle Europas. Im Blickpunkt der Öffentlichkeit waren der Potsdamer Platz, das Regierungsviertel und der neue Zentralbahnhof. Neben den Bauten im Regierungsviertel um den Reichstag und in der Stadtmittte entstanden jedoch fernab weitaus größere Projekte. In den Jahren 1992 bis 1994 wurden vom Berliner Senat fünf städtebauliche Entwicklungsgebiete festgelegt. Diese lagen größtenteils in der Osthälfte Berlins und sollten im Endausbau vorbildlichen Wohn- und Lebensraum für 100.000 Menschen bieten. Vor allem im Bezirk Friedrichshain stehen noch reichlich Flächen zur Disposition. Trotz innenstadtnaher Lage hat dies seinen Ursprung, neben Mängeln in der infrastrukturellen Versorgung, vor allem im negativen Image des Gebietes. Bis in jüngster Zeit wurde diese Gegend immer mit intensiver Hafen- und Industrienutzung, der Untersuchungshaftanstalt Rummelsburg und einer Kaserne der DDR-Grenztruppen in Verbindung gebracht.

Bei den Berliner Entwicklungsgebieten handelt es sich um Adlershof im südöstlichen Bezirk Treptow, um Biesdorf-Süd im östlichen Bezirk Marzahn, um das Gelände des Alten Schlachthofs im nord-östlichen Bezirk Prenzlauer Berg, das Gebiet Pulvermühle und Havelspitze am Spandauer See im westlichen Bezirk Spandau, und um die Stralauer Halbinsel sowie die Rummelsburger Bucht in den östlichen Bezirken Friedrichshain und Lichtenberg. Die zwei zuletzt erwähnten

¹⁷² Hellweg, Uli: Wasser- Stadt- Planung. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Stadtbezirke sind ausgesprochene Wasserlagen und daher für eine Betrachtung unter dem Aspekt Waterfront-Entwicklung prädestiniert. Auf die Rummelsburger Bucht soll im Folgenden näher eingegangen werden.

Dieser Entwicklungsbereich wurde im April 1994 gemäß § 165 BauGB vom Berliner Senat förmlich festgesetzt. Er umschließt die Halbinsel Stralau und den Rummelsburger See, ein durch Verlandung entstandener Seitenarm der Spree. Auf dieser Fläche am Ufer des Rummelsburger Sees sollen bis zum Jahr 2010 auf der Basis des Masterplanes etwa 5.700 Wohneinheiten, 412.000 m² Bruttogeschoßfläche Dienstleistungs- und Gewerbeflächen sowie die erforderlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur entstehen.¹⁷³ 200 Mio. EUR öffentliches Kapital und 2,8 Mio. EUR privates Kapital sollen investiert werden.¹⁷⁴



Schaubild 28: Berlin, Bezirke Friedrichshain und Treptow mit der Halbinsel Stralau
Quelle: Google Earth 2006

Der Standort repräsentiert eine exponierte innerstädtische Wasserlage, die durch umfassende Restrukturierung des ehemals gewerblich genutzten Umfelds im südöstlichen Stadtgebiet Berlins, rund 5 km vom Alexanderplatz entfernt, entstanden ist. Nach Ansicht des Entwicklungsträgers Wasserstadt GmbH bietet er die

¹⁷³ Helle, Herbert: Die Wasserstadt in der Rummelsburger Bucht. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH, Berlin, 2000

¹⁷⁴ Schönball, Ralf: Interview mit Klaus Zillig, Prof. für Architektur an der TU Berlin, Tagesspiegel vom 11.10.1998, Berlin, 1998

Möglichkeit zur Entwicklung innovativer hochwertiger Wohnformen mit maritimem Charakter, als neuen Ausdruck wasserseitigen Wohnens in einem anspruchsvollen städtebaulichen und landschaftsräumlichen Umfeld.

Zunächst soll in diesem Zusammenhang der Begriff „Entwicklungsgebiet“ genauer beleuchtet werden. In der Diktion des Berliner Senats sind Entwicklungsgebiete sog. Sondergebiete, die den Bau von Stadtteilen oder Wohnquartieren erleichtern sollen. Ein ehemaliger Bausenator bezeichnet sie als "schärfstes Schwert des Städtebaurechts zur kommunalen Einflußnahme auf den Städtebau."¹⁷⁵ In den ausgewiesenen Gebieten müssen sich Grundstückseigentümer den festgelegten Planungszielen beugen. Wenn ein Grundstücksbesitzer nicht baut, kann leicht ein Enteignungsverfahren durchgesetzt werden oder er muß zu Marktpreisen verkaufen. Durch die Ausweisung als Entwicklungsgebiet sollen gleichzeitig auch Bodenspekulationen unterbunden werden. Die entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerungen fließen in die Landeskasse und sollen wiederum für Erschließungsmaßnahmen, Infrastrukturverbesserungen sowie für Grünflächen und die Gestaltung des Wohnumfeldes genutzt werden.

Die Entwicklungsträger sind privatwirtschaftlich geführte Gesellschaften, welche die Projekte realisieren sollen. Sie treten als Bauherren für Infrastrukturmaßnahmen, Auftraggeber für Altlastensanierungen und als Käufer von Grundstücken auf. Im Gegenzug verkaufen sie die entwickelten, baureifen Grundstücke an Investoren. Der Entwicklungsträger tritt jedoch nicht als Bauherr einer einzelnen Baumaßnahme auf. Die Investitionen der Entwicklungsträger werden meist über Kredite finanziert. Im Falle Berlins sind die Gläubiger hierbei der Senat und die Investitionsbank Berlin, also die öffentliche Hand.

Die Rummelsburger Bucht umfaßt ein Gebiet bestehend aus ehemaligen Industrie-Lager-, Militär- und Hafentflächen. Es gliedert sich in zwei Teile:

- Das Rummelsburger Ufer im Bezirk Lichtenberg, das durch seine intensive industrielle Nutzung sowie die berüchtigte Haftanstalt Rummelsburg ein problematisches Image hat.
- Die Halbinsel Stralau mit Werftanlagen und der ehemaligen Glashütte Stralau.

¹⁷⁵ Hoeft, Markus: Berlin erobert seine Ufer.- Wasserstadt am Spandauer See, BBA Nr. 9 Stuttgart, 2000

Zur Erschließung der Uferräume waren große Anstrengungen sowohl auf der Land-, als auch auf der Wasserseite nötig, denn die Altnutzungen hatten Spuren hinterlassen. Die Flächen waren versiegelt, die Böden kontaminiert, das Wasser verschmutzt, die Schlammschicht vergiftet. Der Entwicklungsträger trat hier bei der Altlastenbeseitigung erheblich in Vorleistung. Diese Maßnahmen verschlangen bereits einen erheblichen Teil der Entwicklungskosten, ohne daß Strukturen greifbar wurden. Von vielen politisch Verantwortlichen, die schnelle Resultate erwartet hatten, wurde dabei vergessen, daß es für die nachhaltige Entwicklung einer Waterfront unerlässlich ist, die neue Adresse, besser gesagt die Fassade der Waterfront, bestmöglich zu präsentieren und einen Identifikationspunkt für die künftigen Nutzer zu schaffen. Angesichts der aufzuwendenden Finanzmittel wurden diese Maßnahmen dann in Folge nicht mit dem nötigen Nachdruck und Umfang durchgeführt.

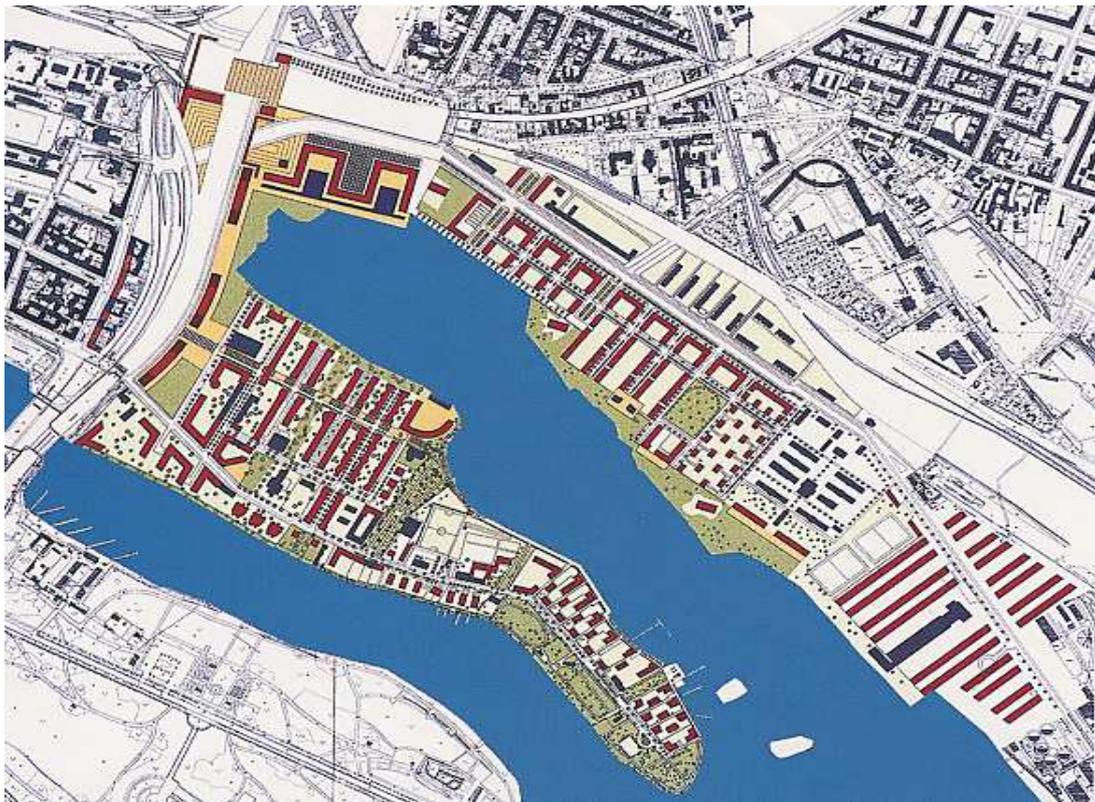


Schaubild 29: Masterplan von Klaus Theo Brenner für das Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht, Berlin
Quelle: Wasserstadt Berlin GmbH, Berlin, 1998

Für die landschaftlich reizvolle und innenstadtnahe Halbinsel Stralau und die Rummelsburger Bucht wurde ein kooperatives Gutachterverfahren ausgelobt, zu

dem fünf Planungsbüros eingeladen wurden. Die drei Büros Brenner/Berlin, Herzberger/Amsterdam und McKay/MBM Barcelona wurden beauftragt, die konzeptionellen Grundlagen für einen Masterplan zu schaffen. Der schließlich von Klaus Theo Brenner erarbeitete Masterplan wurde im Jahr 1994 Grundlage der förmlichen Festlegung als Entwicklungsgebiet nach dem Baugesetzbuch. Der Plan stellt einen Konsens zwischen unterschiedlichen urbanistischen Ansätzen des 20. Jh. dar.



Foto 39: Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht, Ansicht Rummelsburg von Osten
Quelle: Wasserstadt GmbH, Berlin, 2000

Die städtebaulichen Lösungen des Masterplanes machen den unterschiedlichen Charakter der Schnittstelle zwischen dicht bebauter Gründerzeitstadt und landschaftlich geprägtem Raum deutlich. Städtische Konfigurationen, wie beispielsweise der Baublock, finden sich hier in abgeschwächter Form ebenso wieder, wie die Zeilenbebauung aus dem Scharoun'schen Konzept der Stadtlandschaft. Die Blöcke werden auf der dem Wasser zugewandten Seite aufgebrochen, so daß eine dem barocken Stadtpalais am Wasser entsprechende Figur entsteht. Die von Herzberger in Scharoun'scher Tradition konzipierten, quer zum Wasser angeordneten Zeilen auf der Stralauer Halbinsel entwickeln sich mit gemäßigter Höhe über fünf Geschosse.

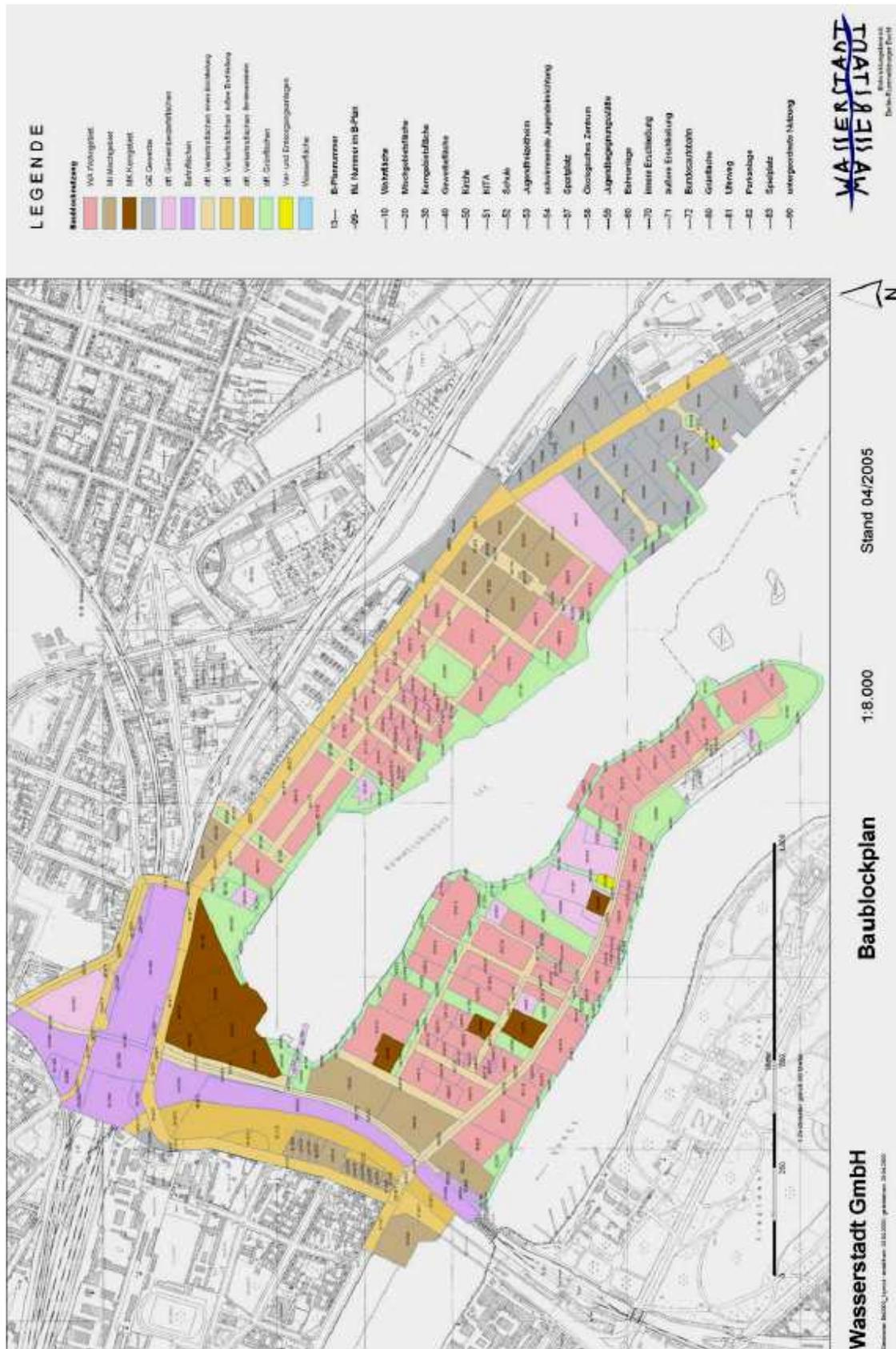


Schaubild 30: Nutzungsausweisung und Baublockplan, Rummelsburger Bucht
Quelle: Wasserstadt GmbH 2005

Im Zuge der bisherigen Entwicklung haben sich massive Akzeptanz- und Vermarktungsprobleme ergeben. Die bisherigen Erschließungsmaßnahmen und Investitionen in den öffentlichen Raum wurden vom zuständigen Rechnungshof als zu umfangreich und hochwertig und damit als zu teuer kritisiert. Hinzu kommt der Verfall der Quadratmeterpreise für Wohn- und Gewerbeflächen am Berliner Markt, die die Gewinnmargen der Bauträger und Wohnungsbaugesellschaften auf Null schrumpfen lassen, oder sogar zu einem Zuschußgeschäft machen und hohe Leerstandsquoten nach sich ziehen.

Als zusätzlicher Hemmschuh stellte sich heraus, daß die angebotenen Bau- und Wohnungsformen von den potentiellen Erwerbern oder Mietern nicht akzeptiert wurden. Der Sozialmix geriet durch die einseitige Wohnbauförderung für preiswerten Wohnraum des sozialen Wohnungsbaus in Schieflage, derzeit dominieren in den Entwicklungsgebieten sozial schwache Mieterstrukturen. Der Bau und die Vermarktung von renditestarken Objekten, unter anderem 545 frei finanzierte Wohnungen, sind für Investoren dementsprechend unattraktiv.

Die bisherigen Baukörper stellen sich als Folge der öffentlichen Förderung als zu massiv und zu hoch verdichtet dar. Die typische Bauform Block - Block - Zeile des Berliner Planwerks Innenstadt, stellt sich mit den damit verbundenen harten Raumkanten, als nicht anziehend heraus. Zumal unter dem Aspekt besserer Raumnutzung die Abstände der Baukörper zueinander verringert, die erste Reihe zugebaut und die zusätzlich Atmosphäre-Schaffenden Grachten nach Amsterdamer Vorbild, die im Masterplan von Herzberger ursprünglich vorgesehen waren, aus Kostengründen eingespart wurden. Eine Großzügigkeit, die dem weiten Flusslauf gerecht wird, fehlt. Kritiker halten die für einen Außenbezirk ungewöhnlich hohe Baudichte, den teilweise fehlenden Blick auf das Wasser für Mieter der zweiten Häuserreihe und die in den Sozialwohnungen seltenen Balkone für einen Planungsfehler. Auch das angekündigte „maritime Wohnen“ wurde bisher kaum realisiert. Hier wirken offenbar die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung Berlins in der Wendezeit nach. Vor dem Hintergrund der tatsächlichen demographischen Entwicklung hat mittlerweile ein Wechsel in den Überzeugungen stattgefunden.

Aus diesen Erfahrungen resultierend, soll ein neues Konzept das Wechselspiel zwischen städtischer Dichte und weicher Uferkante mit aufgelockerter Bebauung

vertiefen. Neue Haustypen sollen dazu beitragen. Im Gespräch ist eine Mischung der Bautypologien. Block-, Punkt-, und Zeilenbebauung rechtwinklig zur Uferkante, unterteilt in Quartiere mit unterschiedlicher Dichte, sollen städtische und soziale Vielfalt erreichen. Dabei soll das Sockelgeschoß über die Geländeebene ragen, um mögliche Konflikte im Gartenbereich zwischen Hausbewohnern und Benutzern der öffentlichen Flächen zu minimieren. Das Wasser soll mehr als bisher in die Planungen mit einbezogen werden, die Neubebauung soll mit dem Wasser ein Wechselspiel eingehen (Stichwort Floating Homes).



Foto 40: Öffentlich geförderter Mietwohnungsbau in erster Reihe im Bereich Stralau Stadt
Quelle: Ebner, 1998

In diesem Zusammenhang erwägt die Wasserstadt GmbH, individuelle Terrassenreihenhäuser in Form des englischen Haustyps "Terrace" als städtisches Wohnhaus wiederzubeleben. Diese zeichnen sich dadurch aus, daß sie individuell parzellenorientiert sind und verschiedene Geschößflächenzahlen von 1,5 bis 3,0 aufweisen. Der Eingang liegt auf der Straßenseite im Souterrain, wobei das Untergeschoß auf der Gartenseite niveaugleich sein soll. Die Grundstücke weisen dabei eine Breite von 4,5 bis 9 m und eine Tiefe von 7,5 bis 14 m auf. Die Variation von Parzellenbreite und -tiefe ermöglicht eine Art Baukastensystem mit unterschiedlichen Haustypen, vom dreigeschossigen Einfamilienhaus bis zum fünfge-

schossigen Zweifamilienhaus. Wohnungsgrößen von 40 bis 200 m² können realisiert werden.¹⁷⁶

Durch verschiedenartig gestaltete Hausfassaden, mit variierenden Klinkern und Fenstern, bleiben sie einzeln wahrnehmbar. Von den Architekten wurden Bandbreiten von hellbeigem Klinker mit weißen Fenstern, bis ziegelroter Klinker mit Holzfenstern vorgeschlagen. Allen Haustypen gemeinsam sind die Erdgeschosse, in denen hauptsächlich Neben- und Versorgungsräume sowie eine von der Straße aus einsehbare Eingangshalle liegen. Das Souterrain kann auch als Garage, Einliegerwohnung oder als Gewerbefläche genutzt werden. Die Beletage im Einfamilienhaus ermöglicht von der Terrasse den Zugang zum Garten. Große Fensterflächen in den Wohnbereichen ermöglichen den ungehinderten Blick nach draußen und verstärken den großzügigen Raumeindruck. Im 2. Obergeschoß befinden sich Schlafräume und Bäder.

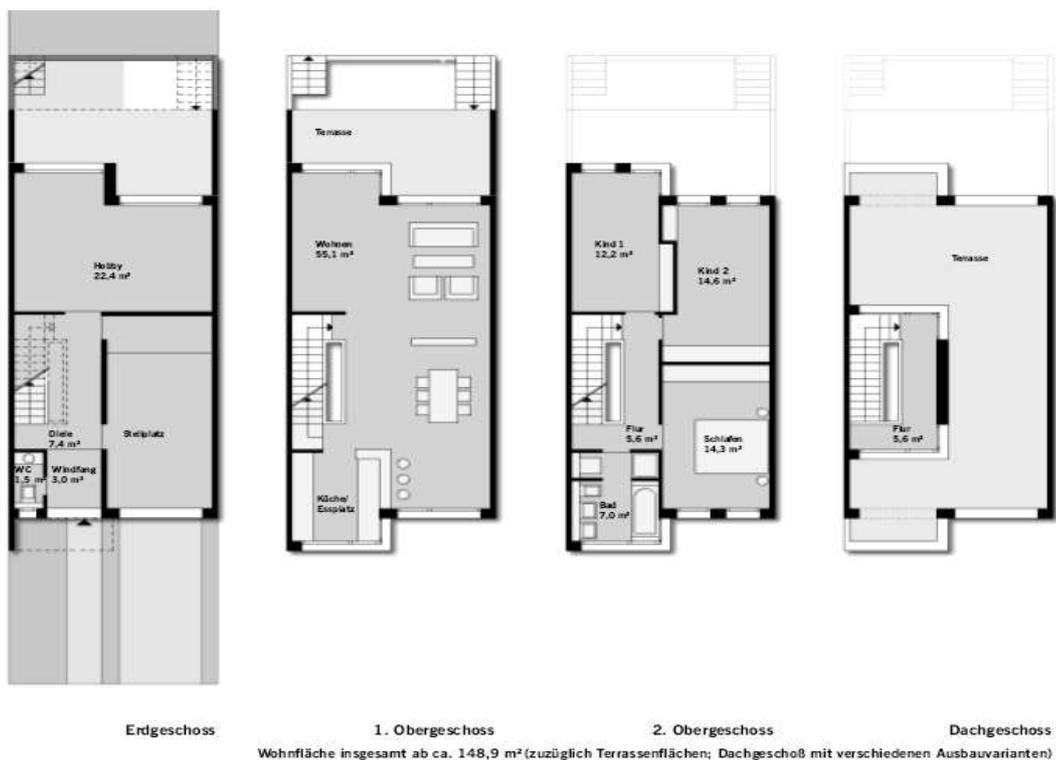


Schaubild 31: Berlin-Terrace, Projekt der ZIEL Unternehmensgruppe
Quelle: Architekten Pudritz und Paul, Berlin, 2005

¹⁷⁶ Der Tagesspiegel 13.08.2003. Berlin, 2003

Als Vorbilder dienen dabei, neben den historischen Formen in England und dem so genannten "Bremer Haus", die zeitgenössischen Bauten in den Niederlanden auf den Halbinseln "Java" und "Borneo" im Amsterdamer Hafen. Diese Bauten zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsvielfalt und differenzierte Fassadengestaltung aus. Die Verbindung der Individualität geschieht in diesen Fällen durch eine einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raumes.



Foto 41: Berlin Terrace am Rummelsburger Ufer, Clara-Grunwald-Straße.
Planung Architekten Pudritz und Paul, 2005
Quelle: Ebner, 2007

Im Juli 2002 wurde zunächst im Entwicklungsgebiet Spandauer See an der Oberhavel der Grundstein für den ersten Bauabschnitt für das Projekt "Berlin Terrace" gelegt. Später ist die Erstellung dieses Haustyps auch für das Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht geplant. Auf dem westlichen Teil des Quartiers Haveleck werden zunächst acht der insgesamt 40 geplanten Reihenhäuser gebaut. Entworfen wurden die Gebäude von der Kasseler Architektengruppe Baufrosche.

Im ersten Stock dieser Gebäude wird mit einer Geschosshöhe von 3 m und einem durchgehenden Fensterband ein liches und großzügiges Raumgefühl geschaffen.

Ein gesonderter Eingang gestattet die gewerbliche Nutzung der loftähnlichen Fläche. Im Erdgeschoß können die Bewohner mit dem Kraftfahrzeug einfahren. Im dritten Geschoß befinden sich ein Studio und ein Dachgarten. Die erwarteten Kosten pro Einheit sollen zwischen 250.000 und 350.000 Euro liegen. Von der Berliner Bauverwaltung wird das Projekt sehr begrüßt, da damit die vom Bezirk geforderte geringere Bebauungsdichte realisiert wird. Die in früheren Projekten erzeugte Dichte führte zu Beginn der Entwicklungsmaßnahmen zu massiven Akzeptanz- und Vermarktungsproblemen, die bis heute nachwirken.

Im Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht soll die städtebauliche Situation auf der Wasserseite zusätzlich durch attraktive schwimmende Häuser aufgewertet werden. Es soll anspruchsvolles maritimes Wohnen mit besonderem Charakter in Korrespondenz zum landseitigen gehobenen Wohnungsbau entstehen.

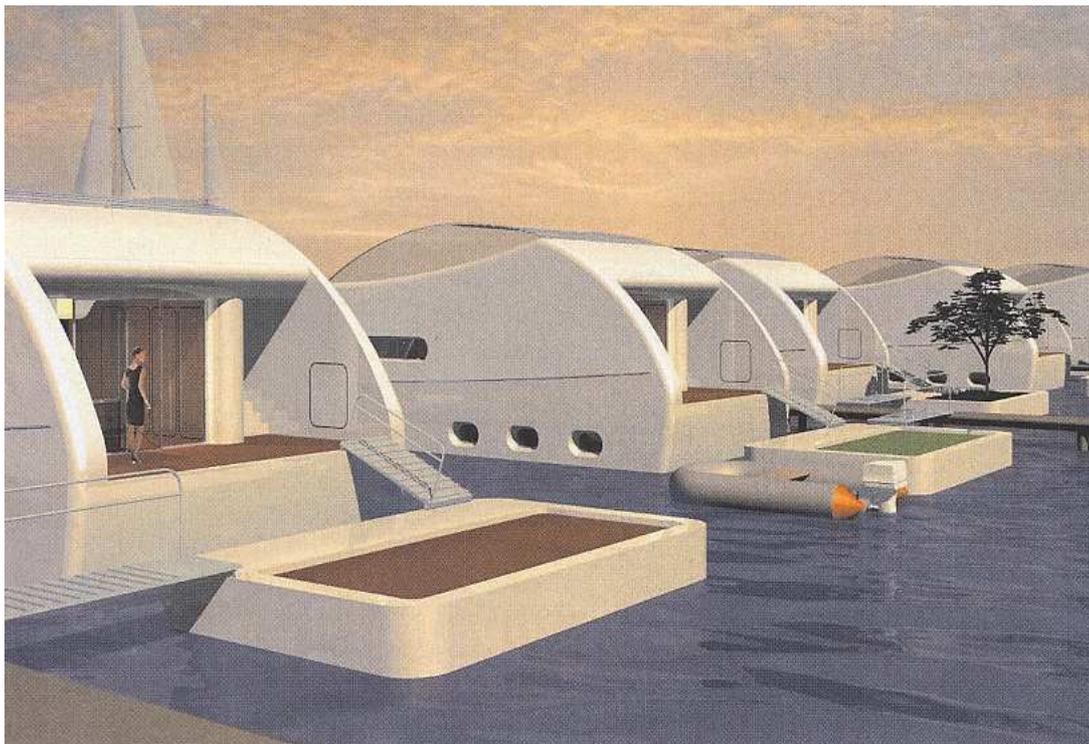


Schaubild 32: Entwurf für Floating Homes in der Rummelsburger Bucht
Quelle: Wasserstadt GmbH, 2002

Stralau Dorf schließt sich östlich an das Quartier Stralau Stadt an und erstreckt sich bis zur Spitze der Halbinsel Stralau. Die Landzunge hat aufgrund ihres sehr hohen Grünanteils dörflichen Charakter. Am Rummelsburger See und am

Spreeufer wird Wohnen in landschaftlich reizvoller Umgebung entwickelt. Die Parkanlagen am südlichen Ufer und an der Inselspitze werden durch weitere Grünflächen und das Anlegen eines öffentlichen Grünzugs ergänzt, um den Zugang zum Wasser zu ermöglichen und dieses erlebbar zu machen.

Der städtebauliche Entwurf des Masterplanes von Klaus Theo Brenner sieht für die Grundstücke nördlich der Tunnelstraße die städtebauliche Figur des märkischen Gehöftes vor: die dörfliche Form eines Wohnhofes mit drei freistehenden Einzelbauten, die als so genannte Straßen-, Gassen- und Uferhäuser definiert werden. An der Spree bzw. am Rummelsburger See sind eine Stadtvillenbebauung und die Arrondierung der historischen Straßenbebauung geplant. Weiterhin prägen eine Schule, der Pocketpark zwischen Tunnelstraße und Nordufer sowie der Uferwanderweg den Standort. In diesem inhaltlichen Zusammenhang sind die acht schwimmenden, maximal 2-geschossigen Häuser mit Wohnfunktion auf ca. 200 m² Bruttogeschoßfläche zu sehen, welche entlang 180 m Kaikante am Ufer des Rummelsburger Sees und nördlich des Pocketparks geplant sind.

Im angrenzenden Quartier Stralau Stadt befinden sich die Kindertagesstätte und die Grundschule. In den Gebäuden rund um den Speicherplatz sind im Erdgeschoß Ladenlokale geplant. Weitere Einkaufsmöglichkeiten und Flächen für Dienstleistungen sind im Kreuzungsbereich der Straßen Alt-Stralau/Krachtstraße und im Bereich des Flaschenturms vorgesehen.¹⁷⁷

Nachfragerspezifische Bauformen und Differenzierung bei der Verdichtung, hohe Qualitäten bei der Erstellung der Wohnungen sowie kleinteilige Angebote von 10 bis 20 Wohneinheiten sind notwendig. In Berlin gibt es eine nicht befriedigte Nachfrage im hochpreisigen Marktsegment. Dieser Klientel müssen "Maßanzüge" bei gemäßigter Dichte angeboten werden. Auch im freifinanzierten Wohnungsbau besteht zwar eine besondere Nachfrage nach Wasserlagen, jedoch muß darauf geachtet werden, daß die soziale und technische Infrastruktur stimmt und mit dem übrigen Angebot der Stadt vernetzt wird. Die Entwicklungsgebiete dürfen nicht als Inseln gesehen werden, die isoliert nebeneinander existieren. Im Fall der Rummelsburger Bucht treffen genau diese entscheidenden Voraussetzungen aber nicht zu. Der Zugang zum Entwicklungsgebiet wird durch die westlich gelegene

¹⁷⁷ Wasserstadt GmbH: Newsletter 2002. Berlin, 2002

S-Bahn-Trasse abgeschnitten. Die Zufahrt ist nur über eine Erschließung möglich, die verkehrstechnisch als Nadelöhr zu bezeichnen ist. Der in anderen Städten parallel aufgebaute wassergebundene Transport ist in Berlin noch nicht vorhanden und kann somit keine Entlastung oder gar verkehrstechnische Alternative bieten.

Als ausschlaggebend für den Erfolg der Entwicklungsmaßnahme wird auch in der Wasserstadt die Realisierung von Schlüsselprojekten betrachtet. Diese sollen in der Folge private Investitionen nach sich ziehen. Als Landmarken sollen bestehende Strukturen erhalten und nach leichten Retuschen neuen Nutzungen zugänglich gemacht werden. Der sog. Flaschenturm der ehemaligen Brauerei auf der Stralauer Halbinsel, Baujahr 1920, soll beispielsweise in ein „Web-House“ umgebaut werden und mehreren Firmen aus der Informationstechnologiebranche Arbeitsflächen bieten. Damit einhergehen soll die qualitativ hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes. Als Rahmenwerk soll ein Masterplan dienen, der so flexibel ausgelegt sein soll, daß er auf veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen angemessen reagieren kann.

Obwohl die Projekte gut angelaufen sind, sind sie nicht unumstritten. Hintergrund ist die Tatsache, daß sich der Berliner Wohnungsmarkt merklich entspannt hat. Nach dem Wegfall der öffentlichen Förderungsmittel wurden Zweifel an der Verwertbarkeit der Wohnungen geäußert. Da die Entwicklungsmaßnahmen mit erheblichen Investitionen verbunden sind, wird derzeit von den politisch Verantwortlichen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des politischen Tagesgeschehens, die Frage nach der Rentabilität der Entwicklungsmaßnahmen gestellt. Erschwerend kommt hinzu, daß von den Koalitionären des Berliner Senats versucht wird, parteipolitisches Kapital aus der Situation zu schlagen.¹⁷⁸

Ein Hauptproblem der Entwicklungsgebiete besteht darin, daß sie unter dem Aspekt Ausbau auf einen langen Zeitraum hin angelegt sind und daher in den seltensten Fällen innerhalb eines konjunkturellen Zyklus fertiggestellt werden können. Damit sind Krisen und Krisendiskussionen solchen Projekten zwangsläufig inhärent. Die Entspannung des Wohnungsmarktes folgt einer logischen Konsequenz aus Konjunkturzyklus, Förderpolitik und Abschreibungsphantasien.

¹⁷⁸ Hellweg, Uli: Spandauer See und Stralauer Spree. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2001

Eine hohe Leerstandsquote und mangelnde Abschreibungsmöglichkeiten führen zu einem rapiden Rückgang der Baugenehmigungen. Nach Untersuchungen von empirica wurde der Tiefpunkt um den Jahrtausendwechsel durchschritten. Problematisch wirken sich die Fördermöglichkeiten der Bundesregierung für den Eigenheimbau aus, die für viele Wohnungssuchende eine Alternative darstellen. Diese Eigenheimförderung verstärkt aber ungewollt den Trend zur Stadt-Umlandwanderung, da nur dort Bauland zu einem angemessenen Preis angeboten wird.

Rückblickend lässt sich feststellen, daß auch frühere Stadtentwicklungen in vergleichbarer Größenordnung, wie beispielsweise La Défense in Paris oder die Docklands in London, von solchen Entwicklungsphasen nicht verschont geblieben sind. Die Frage ist, ob es gelingt, die Talsohle zu durchschreiten oder ob man in den Netzen der Zweifler hängen bleibt, den vorherrschenden politischen Strömungen nachgibt und das Projekt stilllegt. Die Verantwortlichen müssen sich dann aber auch im Klaren darüber sein, daß damit die bisher erbrachten Investitionen in großen Teilen entwertet werden.¹⁷⁹

Daraus lassen sich folgende Schlußfolgerungen ziehen:

Preiswertes Bauland im Entwicklungsgebiet muß ausgewiesen werden, um eine echte Alternative zum Umland zu schaffen.

Es besteht ein Markt für eigennutzungsfähigen (gehobenen) Wohnungsbau für urban orientierte Bewohnerschichten.

Das Wohnungsangebot im Entwicklungsgebiet muss auch für potentielle Stadtflüchtige eine Alternative bieten, d. h. Baukosten müssen gesenkt werden.

Entwicklungsbedingte Bodenwertabschöpfung darf von den Kommunen nicht exzessiv betrieben werden.

Daraus ergeben sich für das Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht folgende Forderungen:

1. Die Dichte des bisherigen städtebaulichen Konzepts muß überprüft werden.
2. Neue kostensparende und marktfähige Konzepte müssen in Zusammenarbeit mit Architekten, Planern und Investoren entwickelt werden.

¹⁷⁹ Hellweg, Uli: Spandauer See und Stralauer Spree. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2001

3. Individuelle Formen des Geschößwohnungsbaus auf der Parzelle müssen entwickelt werden.
4. Die Eigennutzer müssen im Rahmen des Public-Private-Partnership in den Planungsprozeß mit einbezogen werden.
5. Die Suche nach neuen Wohn- und Arbeitsformen muß unterstützt werden.
6. Die Quartiere müssen städtebaulich stärker differenziert werden, die Struktur der Blockbebauung muß überdacht werden. Wohnungsangebote für unterschiedliche Nachfragen in gefächerten Preisklassen müssen geschaffen werden.
7. Ein moderater Bodenwertansatz.

Gerade die Lagen am Wasser bieten aufgrund ihrer stadt- und landschaftsräumlichen Qualitäten eine echte Alternative zur Abwanderung ins Umland.



Foto 42: Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht, Aufnahme nach Westen
Quelle: Wasserstadt GmbH, Berlin, 1999

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung DIW kommt zu dem Schluß, daß sich die Entwicklungsgebiete trotz hoher Vorlaufkosten und Investitionen in die Infrastruktur letztendlich rechnen. Die indirekten und entwicklungsinduzierten Steuereinnahmen aus den Investitionen sowie die Steuereinnahmen der Haushalte

sorgen laut einer regionalwirtschaftlichen Analyse aus dem Jahre 1997 für ein Erreichen des "Break-Even-Point" im Jahre 2015.

Das Verhältnis des öffentlichen Mitteleinsatzes für die Anstoßinvestitionen liegt mit 1:4 (1,00 DM öffentlicher Mitteleinsatz, 4,00 DM private Investitionen) im Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht höher als in den klassischen Sanierungsgebieten Weißensee, Pankow und Prenzlauer Berg der Berliner Kernstadt. Hier stellt sich das Verhältnis mit 1:1,80 wesentlich ungünstiger dar.¹⁸⁰

In der öffentlichen Diskussion hat sich allerdings die Ansicht verfestigt, daß sich die Aufgaben und Ausgaben des Entwicklungsträgers weit von Renditevorstellungen entfernt haben, die man als angemessen bezeichnen könnte. Renditen von weniger als 3% werden genannt. Das zu 50,5% an der Wasserstadt GmbH beteiligte Land Berlin trat mittlerweile auf die Bremse. Die Vermarktungserfolge lassen, angesichts überhöhter Mieterwartungen von bis zu 13 EUR/m² Wohnfläche sowie infrastruktureller und entwicklungsbedingter Mängel im Entwicklungsgebiet, auf sich warten.¹⁸¹ Diese hohen Mieten lassen sich nur in besten Innenstadtlagen verwirklichen, auch Quadratmeterpreise von 1.900 bis 2.600 EUR/m² Wohnfläche dämpfen die Nachfrage an diesem Standort.¹⁸²

Der folgende Artikel aus dem Berliner Tagesspiegel vom 08.08.2003 kennzeichnet den Stand der Diskussion. Er dokumentiert geradezu beispielhaft die immer wieder feststellbaren Defizite in der Entwicklung von Wasserlagen, wie sie nicht nur in Berlin entstehen:

Wohnen am Wasser: Der Ansturm blieb erst einmal aus.

Terrassenhäuser, Stadtvillen, Promenaden und das eigene Boot gleich vor der Tür: So stellte man sich in den neunziger Jahren Schöner Wohnen am Wasser vor. Als der Senat unter Federführung des früheren SPD-Bausenators Wolfgang Nagel zwischen 1992 und 1994 fünf Entwicklungsgebiete festlegte, waren die Rummelsburger Bucht und die Wasserstadt Oberhavel darunter. Dort wollte der Senat attraktive Stadtquartiere schaffen. Was ist daraus geworden?

Beispiel: Rummelsburger Bucht: Die Stralauer Halbinsel gehört zum Entwicklungs-

¹⁸⁰ Hellweg, Uli: Spandauer See und Stralauer Spree. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2001

¹⁸¹ Immobilien Zeitung: Berliner Entwicklungsgebiete, weiterführen oder aussteigen (ch). Immobilien Zeitung 31.01.2002

¹⁸² Hoeft, Markus: Berlin erobert seine Ufer - Wasserstadt am Spandauer See. BBA Nr. 9 Stuttgart, 2000

gebiet. Entlang der Dorfstraße stehen Wohnanlagen, dazwischen Grünflächen. Doch viele Wohnungen sind unbewohnt, vor Grundstücken locken Schilder mit „Besichtigungen samstags, käuferprovisionsfrei“ oder nur „Zu vermieten“. Es gibt einen einzigen Zeitungs- und Getränkeiosk, der Tante-Emma-Laden hat im letzten Jahr dichtgemacht. Auf der „Rummelsburger Seite“ fünfgeschossige Backsteinbauten mit riesigen Innenhöfen. Menschenleer. Auf den Bänken an der Uferpromenade sitzt auch niemand. Nur vor der „Trattoria Paganini“ warten ein paar Gäste aufs Essen.

Leerstand? Das ist für Uli Hellweg, Geschäftsführer der Wasserstadt GmbH, die für das Land treuhänderisch tätig ist, kein Thema. „Alles im Fluss.“ Hellweg begründet das Ausbleiben von Mietern mit „Anfangsschwierigkeiten“. 5800 Wohnungen sollen auf der Rummelsburger Seite und auf der Halbinsel entstehen, 2000 Mieter sind es zurzeit. Die Mieten bewegen sich zwischen sechs und zwölf Euro pro Quadratmeter. „Bezahlbar“, findet Hellweg.

Die Wasserstadt hat vom Land 580 Millionen Euro bekommen, um auf 130 Hektar Fläche in der Rummelsburger Bucht Infrastruktur aufzubauen: Miet- und Eigentumswohnungen, Büro- und Gewerbeflächen, Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheime. Dass hier noch einmal so richtig das Leben einzieht, mag André Wennicke, SPD-Bezirksverordneter in Friedrichshain-Kreuzberg, nicht glauben. „Unter aller Kanone“ seien Verkehrsanbindungen und Einkaufsmöglichkeiten, schimpft Wennicke. Dass Stadtentwicklungssenator Peter Strieder (SPD) angekündigt hatte, die Entwicklungsgebiete 2007 statt wie geplant 2010 auslaufen zu lassen, bezeichnet er als „geordneten Rückzug“. Bis dahin rechnet man mit bis zu einer Milliarde Euro Schulden fürs Land. Nach aktuellem Stand ist Rummelsburg mit 88 Millionen Euro dabei. Das bringt Geschäftsführer Hellweg aber nicht aus der Ruhe: Man werde „plus minus null“ abschließen.

Sabine Beikler¹⁸³

Positive Impulse für den freifinanzierten Wohnungsbau im Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht werden zweifellos von der zukünftigen Entwicklung der "Media Spree" ausgehen. Es handelt sich hierbei um ein degradiertes Hafen- und Industriegebiet von 120 ha Größe, beidseitig der Spree zwischen Michael- und Oberbaumbrücke im östlichen Bezirk Friedrichshain gelegen. 1,3 Mio. Quadratmeter Bruttogeschoßfläche und Arbeitsplätze für 30.000 Menschen sollen geschaffen werden. Sieben Investoren und Projektentwickler, darunter Hochtief, BSR (Berliner Stadtreinigung), HPE-Development, KapHag-Projektentwicklung und die Deutsche Post Immobilien haben zu diesem Zweck die Standortentwicklungsgesellschaft Media-Spree gegründet. Ziel der Gesellschaft ist es, die Interessen und Ressourcen der einzelnen Investoren und Eigentümer zu bündeln und Synergien in den Bereichen Planung, Erschließung und Standortmarketing zu

¹⁸³ Beikler, Sabine: Wohnen am Wasser, der Ansturm blieb aus. Der Tagesspiegel vom 08.08.2003, Berlin 2003

schaffen. Zusammen mit dem projektierten Bau der Mehrzweckhalle "Berlin National Arena" der amerikanischen Anschutz Gruppe, soll ein Kompetenzzentrum für Medien und Dienstleistungsunternehmen entstehen. Durch seine hervorragende Lage innerhalb Berlins bietet der Standort die Gelegenheit, die bisher über die Stadt weit verteilten Medienaktivitäten zu bündeln und so zu einer zugkräftigen Adresse zu machen.

Anerkannte internationale Architekten gewährleisten den individuellen Charakter der verschiedenen Objekte und sollen ein von Qualität geprägtes Ensemble schaffen.

Beteiligt sind die Büros: Becker, Gewers, Kühn & Kühn; BRT Bothe Richter Teherani; gmp – Architekten von Gerkan, Marg, Partner; Hemprich & Tophoff Architekten; Kny & Weber; Müller Reimann Architekten; Nalbach & Nalbach; Prof. Kollhoff; Léon Wohlhage Wernik Architekten; Volker Staab Architekten; WSSA Wörle, Siebig, Strauch Architekten.¹⁸⁴

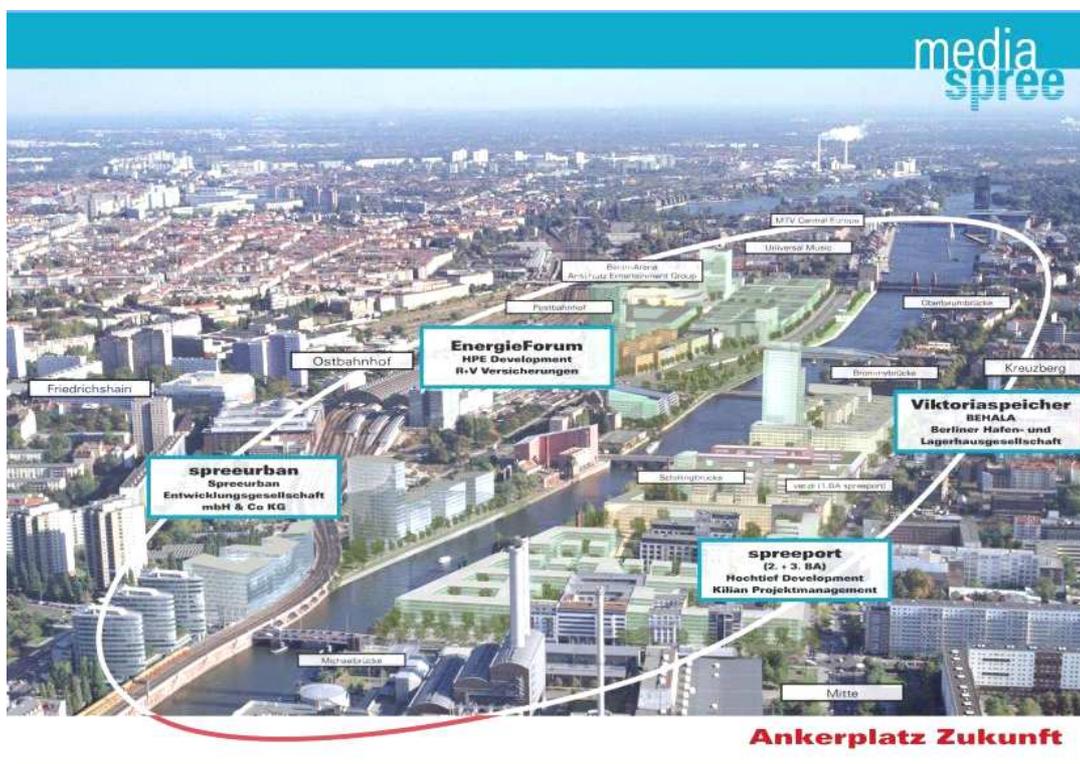


Schaubild 33: Projekt Media-Spree, Berlin
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtplanung und Bauen, Berlin 2004

¹⁸⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Bauen Berlin, Berlin, 2004

Als Weiterentwicklung des gleich nach der Wende entstandenen, abseits um die von der Allianz Immobilien GmbH errichteten Treptowers im Stadtteil Treptow liegenden Nukleus, soll sich der Standort im Stadtteil Friedrichshain, aufgrund seiner Wasserlage und des urbanen Umfeldes mit Bars und Restaurants, besonders für kreative Menschen und Unternehmen als ein attraktiver Ort zum Leben und Arbeiten darstellen. Geplant ist eine Mischung aus hochwertig sanierten Baudenkmalern und charakteristischen Neubauten, die über Erschließungs-, Sicht- und Funktionsachsen gut in die sie umgebenden Stadtstrukturen eingebunden werden sollen. Das Investitionsvolumen für die Planung und Realisierung der Einzelprojekte wird mit 2,5 Milliarden Euro angegeben und ist damit größer als das des Potsdamer Platzes in Berlin-Mitte. Die ersten Projekte sind Ende 2004 fertig gestellt worden.¹⁸⁵ Mitte 2004 wurde auch die Bundeszentrale der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi an der Schillingbrücke bezogen. Universal Music und der Musiksender MTV haben in sanierten Hafengebäuden des Osthafens ihre Europa-zentralen aufgeschlagen.¹⁸⁶

Das Motto lautet "Wohnen und Arbeiten an der Spree". Neben den Flächen für Medien und Dienstleistungen wird es ein breites Angebot an Freizeitaktivitäten, Gastronomie und Wohnungen geben. Das neue Stadtgebiet soll sich zum Garant für eine attraktive Adresse mit internationalem Flair entwickeln.¹⁸⁷ Die Immobilienkrise in der Stadt hat allerdings dazu geführt, daß die großen Projektentwicklungen, wie beispielsweise das Projekt Spree-Urban der BSR, ins Stocken geraten sind. Bis zum heutigen Tag wurde nur ein einziges weiteres Projekt der BEHALA mit 134.000 m² Geschoßfläche projektiert.¹⁸⁸ Folglich läßt auch der erwartete Nachfrageschub nach Wohnraum auf der Halbinsel Stralau weiter auf sich warten. Der Leerstand in diesem Gebiet bleibt nach wie vor auf einem hohen Niveau und nährt weiter die Diskussion um die wirtschaftliche Umsetzung von Entwicklungsgebieten.

¹⁸⁵ Frankfurter Allgemeine Zeitung: Schwimmende Häuser für Berlin. Frankfurter Allgemeine Zeitung 08.03.2002

¹⁸⁶ WWW Regionalmanagement Media Spree e.V. Berlin, 2005

¹⁸⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Bauen Berlin, Berlin, 2004

¹⁸⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Bauen Berlin: Große Projekte in Berlin. Im WWW, Berlin, 2005

6.2 Nordamerika

6.2.1 New York City Waterfront Plan - Überlegungen zu Flächenaufteilung und Flächennutzung ¹⁸⁹

New York City ist der größte, komplexeste und am klarsten abgegrenzte Immobilienmarkt in den USA. Hier sind beispielsweise rund zwei Drittel der drei Millionen Wohneinheiten vermietet. Dies entspricht fast exakt der Umkehr der landesweiten Eigentumsquote von 66,7 %. Im Gegensatz zum nationalen Markt, der den Gegebenheiten von Angebot und Nachfrage folgt, unterliegen darüber hinaus über die Hälfte der Mietwohnungen in New York staatlichen oder städtischen Mietpreisbindungen.¹⁹⁰

Manhattan ist nach Brooklyn der zweitgrößte Mietwohnungsmarkt in New York City. Er umfaßt mit ca. 600.000 Wohneinheiten rund 80 % des gesamten Wohnungsbestandes und ist aufgeteilt in vier Hauptmärkte: Upper East Side, West Side, Lower Manhattan und den Korridor Park Avenue/Fifth Avenue. Rund 60 % des Bestandes unterliegt verschiedenen Mietpreisbindungen. Nach dem Niedergang der Wirtschaft in den 80er Jahren, förderte während der zweiten Hälfte der 90er Jahre die auflebende nationale und internationale Wirtschaft sowie eine massive Imagekampagne für New York City als saubere, sichere Stadt, das Wachstum des Mietwohnungsmarktes. Ein prinzipielles Problem wird jedoch auch in Zukunft die extreme Abhängigkeit des Wohnungsmarktes von den Ereignissen an der Wall Street bleiben. Allerdings wird diese zunehmend durch das Wachstum der Unterhaltungs- und Informationsindustrie abgemildert.¹⁹¹

Die Zahl der vorhandenen Mietwohnungen ist relativ konstant. Durch die hohe Bebauungsdichte in Manhattan sind wenige Grundstücke für Neubauvorhaben vorhanden. Selbst in den Boomjahren brachte die Neubautätigkeit von rund 10.000 Einheiten jährlich, lediglich einen Flächenzuwachs von 2 % pro Jahr. Steigende Nettoeinkommen und Verkaufspreise führen der Erfahrung nach zu stärkerer Neubautätigkeit. Diese bleibt jedoch in Manhattan aus Mangel an bebaubaren Grundstücken und hohen Grundstückspreisen beschränkt. Nachdem die Neubautätigkeit zu Beginn der 90er Jahre fast völlig abebbte, nahm sie Mitte der

¹⁸⁹ Department Of City Planning: New York City - comprehensive waterfront plan- reclaiming the city's edge. New York City, 2000

¹⁹⁰ HVB Expertise GmbH: Marktanalyse Manhattan. Hypovereinsbank. München, 1999

¹⁹¹ Just, Tobias, Dr.: Deutsche Bank Research: Die Immobilienmärkte in den USA., Deutsche Bank, Frankfurt M., 2004

90er Jahre wieder zu und zieht bis heute ständig an. Ein Großteil dieser Neubautätigkeit spielt sich außerhalb der traditionellen Wohnlagen von Uptown und Eastern Midtown ab. Sie konzentriert sich auf Downtown, 50. bis 60. Straße West und 10. bis 30. Straße East sowie auf den Korridor 8th Avenue/Theater District.¹⁹²

Kurzbeschreibung New York City		
Staat	Vereinigte Staaten von Nordamerika Bundesstaat New York	
Einwohner	8.143.000	EW
Fläche	1.214	km ²
Einwohnerdichte	10.316	EW/km ²
Entwicklungsgebiet	Manhattan Peninsula	
Zentralität	1-5	km
Größe		Ha
Bodenrichtwert		US\$
Mieten		US\$
Kaufpreise Wohnen		US\$/m ² Wfl.
Fertigstellung		
Entwicklungsträger	BPDA Department of City Planning	
Gebietsteile in öffentl. Hand		%

Tabelle 5: Rahmendaten New York City, Stand 31.12.2006
Quelle: Eigene Erhebungen, Wikipedia, New York City -Department of City Planning, eigene Erhebungen, JonesLang LaSalle, Hypovereinsbank

Trotz der verbesserten wirtschaftlichen Lage werden die meisten Mietwohnungen weiterhin mit Unterstützung des Staates oder der Stadt begonnen und fertig gestellt. Diese Unterstützung erfolgt durch Senkung der Immobiliensteuern, der Gewährung zinsgünstiger Darlehen und durch Einkommenssteuernkredite. Im Gegenzug verpflichten sich die Bauträger mindestens 20 % der Wohnungen an Mieter mit mittleren oder niedrigen Einkommen zu gebundenen Mietpreisen zu vermieten. Die Baufinanzierung solcher Objekte wird durch die Emission teilweise steuerbefreiter Kommunalobligationen refinanziert, während die gesamte Steuerschuld des Eigentümers für das fertiggestellte Gebäude über einen Zeitraum von 20 Jahren fällig wird. Die Mietpreisbindung für mindestens 20 % der Wohnungen endet mit dem Auslaufen der gesenkten Immobiliensteuern. Danach dürfen alle Einheiten des Objektes zu Marktpreisen vermietet werden.

¹⁹² HVB Expertise GmbH: Marktanalyse Manhattan. Hypovereinsbank. München, 1999

Beim Beispiel New York City handelt es sich nicht um ein konkretes Waterfront-Projekt, sondern um die Vorstellung eines Rahmenwerkes, welches als Grundlage und Absichtserklärung der Stadtverwaltung für eine Erneuerung der Hafenzonen verstanden werden soll. Die dadurch sich öffnenden Aktionsräume sollen langfristig mit Einzelprojekten, die auf den Prinzipien des Plans beruhen, ausgefüllt werden.

Die Waterfront von New York City wird inzwischen sowohl von der Stadtverwaltung, als auch von Interessenvertretungen der Bürger zunehmend als wertvoller, aber streckenweise immer noch stark vernachlässigter Stadtraum betrachtet. Jahrzehnte des Niedergangs der maritimen Nutzung und des wassergebundenen Transports haben die Hafengebiete um die Halbinsel Manhattan sowohl substantiell, als auch im Ansehen geschädigt. Nach Jahren zahlreicher Revitalisierungsversuche, die aber im Streit der Verwaltungseinheiten, miteinander konkurrierender Interessen und Ideen stecken blieben, wird heutzutage ein erneuter Versuch unternommen, um den öffentlichen Auftrag zu erfüllen und die Hafengebiete einer neuen Nutzung zuzuführen.

Vor diesem Hintergrund wurde der "Comprehensive Waterfront Plan" von der Stadtplanungsbehörde aufgelegt, um die einzigartige Planungsmöglichkeit nicht ein weiteres Mal zu verschenken. Zum ersten Mal in der Stadtgeschichte wurde ein Rahmenwerk veröffentlicht, welches den Gebrauch des 578 Meilen langen Küstenstreifens der Stadt als städtisch nutzbares Land differenziert und zudem als natürliche Ressource regelt. Der Plan ist auf eine Langzeitentwicklung ausgelegt. Die Belange des Umweltschutzes und des immer noch existenten Hafenbetriebes sollen mit den Anforderungen an öffentlich zugängliche Uferzonen sowie mit Raum für Wohnen und Arbeiten verbunden werden.

Der Waterfront-Plan entwickelt eine Vision für das 21. Jahrhundert:

- Parks und öffentliche Flächen, mit schneller Erreichbarkeit sowohl von den benachbarten Wohngebieten, als auch vom ganzen Stadtraum sollen geschaffen werden
- Möglichkeiten, in sauberem Wasser zu Fischen, zu Schwimmen oder andere wassergebundene Aktivitäten auszuüben, sollen geschaffen werden

- natürliche Lebensräume sollen wiederhergestellt und geschützt werden
- maritime und gewerbliche Nutzungen in reduziertem Umfang mit angemessener Erschließung und Infrastruktur sind zuzulassen
- ein Netz aus wassergebundenem Nahverkehr, Fußwegen und Radwegen mit einem Anschluß an die existierenden Nahverkehrsträger ist zu schaffen
- die Nachfrage nach sicherem und sauberem, wassernahem Wohnraum für alle Einkommensschichten soll befriedigt werden
- neue Dienstleistungen und nicht-störende Technologien sollen angesiedelt werden.

Für diese Maßnahmen sind an der erwiesenermaßen längsten innerstädtischen Waterfront der USA bereits geeignete Orte im Gespräch. Die städtischen Uferzonen umfassen bereits heute Badestrände, Feuchtbiotop, kleinteilige Siedlungsgebiete an Lagunen und Bächen, Hochhauswohnungen und Bürogebäude mit spektakulären Aussichten auf Brücken, Parks und Alleen und die Skyline von Downtown Manhattan. Dazu kommen Flughäfen, Heliports, massive Hafen- und Industriekomplexe und eine Vielzahl öffentlicher Einrichtungen. Der Plan vertieft das Spiel mit Größe und Vielfalt der städtischen Waterfront, um dem historischen Wettbewerb zwischen wirtschaftlichem Nutzen und dem Gemeinnutzen Rechnung zu tragen. Er versucht, ein Gleichgewicht herzustellen, indem er den Funktionsverlust der ursprünglich durch maritime Industrien genutzten Gebiete mit neuen Nutzungen ausfüllt und gleichzeitig die historischen, vitalen maritimen Funktionen aufrecht erhält, indem Möglichkeiten für eine soziale und umweltverträgliche, neue wirtschaftliche Nutzung eröffnet werden.

Der Waterfront Plan baut auf den Erfahrungen der vergangenen Revitalisierungsbemühungen auf, indem er die heutigen Anforderungen an Lebens- und Arbeitsqualität mit der Fülle von Gesetzen und Regelungen zu vereinen versucht. Das Konzept des "Public Trust" soll helfen, mit dem wertvollen Beitrag der Waterfront zur Lebensqualität der Stadt verantwortungsvoll umzugehen und alle Maßnahmen zum größtmöglichen Nutzen aller Stadtbewohner umzusetzen. Der "Federal Coastal Zone Management Act" aus dem Jahr 1972 ist ein wesentlicher rechtlicher Rahmen, der den Entwurf des "Waterfront Revitalization Plan" (WRP) in Folge ermöglichte.

Seit mehr als einem Jahrzehnt ist dieser WRP das Rahmenwerk für die Waterfrontentwicklung der Stadt. Nun soll ein überarbeiteter und verbesserter WRP die neuen Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung schaffen. Der Plan soll sich um vier grundlegende Funktionen der Waterfront entwickeln:

- die natürlichen Ressourcen, Wasser, Strände, Feuchtbiotope, Rückzugsgebiete für Wasservögel und andere Tiere
- den öffentlichen Raum mit Parks, Promenaden, Piers, Straßen, Aussichtspunkten und Wasserstraßen für Transport und als raumbildendes Element
- die historische Waterfront mit Schifffahrt, wasserbezogener Industrie, Büros, Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Transport
- die sich wandelnde Waterfront, in der Nutzungen sich geändert haben oder dabei sind, sich zu ändern und in der untergenutzte oder nicht-genutzte Einrichtungen und Flächen das Potential für einen Wandel darstellen.

Der Plan soll für jede Funktion Ziele, Ressourcen sowie Kurz- und Langfriststrategien beschreiben, um den Umbau zu planen, zu koordinieren, den Mitteleinsatz zu optimieren und ein investitionsfreundliches Klima zu schaffen. Jeder dieser Punkte soll, obwohl er separat entwickelt und beschrieben wird, mit den anderen Punkten verwoben werden, um Nutzungslücken auszuschließen.

Der Plan umfaßt gleichfalls drei herausragende naturbelassene Uferstreifen, die knapp 30 % der Waterfront ausmachen und schlägt für sie Strategien vor, um die natürliche Umgebung zu schützen und das Ökosystem zu stabilisieren.

Im ganzen Stadtgebiet sollen an über 100 Stellen die Anlieger über definierten öffentlichen Raum wieder an die Waterfront angebunden werden. Als Reaktion auf den Rückgang der industriellen Produktion vieler Standorte am Wasser, sollen etwa 500 acres ehemaliger Produktionsflächen für Wohnen, Erholung und Dienstleistung umgenutzt werden. Etwa 50.000 bis 75.000 Wohneinheiten können auf diese Weise auf den zur Parzellierung vorgesehenen Flächen, wie „Hunters Point“ und „Averne“, errichtet werden. Trotz dieser umfangreichen Maßnahmen ermöglicht es der Plan, daß auch weiterhin ausreichend Fläche für eine Nutzung durch maritime Industrien zur Verfügung steht. Etwa 4.000 acres davon sind mit

Hilfe öffentlicher Förderung als Musterbereich für neue, alternative, die spezifische Wasserlage berücksichtigende, gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Zusätzlich zu den das Festland betreffenden Maßnahmen, werden neue Regelungen und Nutzungsbestimmungen zu den Wasserflächen und dem Gebrauch von Wasser als Rohstoff und dessen Schutz getroffen.



Foto 43: New York City, die Waterfront der Südspitze Manhattans vor dem 11.09.2001, links Battery Park City, rechts die East-River-Waterfront
Quelle: Hapag Lloyd Seereisen, 1999

Die geplanten Maßnahmen können in vier Hauptaufgabengebiete unterteilt werden, die im Folgenden näher beschrieben werden.

1. Die natürliche Waterfront

Ziel des Planes für die naturbelassenen Küstenstreifen ist es, die natürlichen Ressourcen zu schützen und bereits geschädigte Bereiche wiederherzustellen. Unterschieden wird dabei in Gebiete mit speziellen schützenswerten natürlichen Gegebenheiten oder herausragendem ökologischem Wert, und solche mit geringerem Beitrag zum Umweltnutzen, die durch soziale und wirtschaftliche Aktivitäten bereits genutzt werden.

Für den Bereich der im Stadtgebiet liegenden Salzwassermarschen und Sumpfgebiete sollen Regelungen, Koordinations- und Managementstrategien entwickelt werden, die die Erweiterung und Entwicklung stärken, sowie bereits von Nutzung

betroffene Bereiche arrondieren und die verbreiteten, illegalen Müllablagerungen reduzieren und vermeiden helfen sollen. Der Plan unterstützt die Einrichtung und den Ausbau von 15 Fisch- und Wildrückzugsgebieten und schlägt den Bau von dazugehörigen Pufferzonen und Flutschutzzonen vor. Um der Gezeiten- und sturmflutbedingten Erosion der Küstenzone zu begegnen, fordert der Plan eine Fortsetzung des Dünenschutzprogrammes der Bundesregierung für die Bereiche Rockaway und Coney Island mit Seagate und Plumb Beach. Außerdem wird die Beteiligung der Stadt am Long Island South Shore Monitoring Programm empfohlen.

Der Plan fordert die Fortsetzung des Programmes der Stadt zur gezielten, dauerhaften Verbesserung der Wasserqualität. Dazu gehören der Ausbau von Überwachungseinrichtungen, der Ausbau der kombinierten Schmutz- und Tagwassersammler und der Ausbau von Rückhaltebecken und Flutschutzanlagen. Für die Bereiche Newtown Creek, Gowanus Canal und Coney Island Creek soll ein Programm zur Ausbaggerung und Entsorgung der kontaminierten Flußablagerungen und Sedimente aufgelegt werden. Stadtweit soll eine Strategie entwickelt werden, wie im Falle eines Hochwassers die Verschmutzung der See durch die im ablaufenden Wasser mitgerissenen Schadstoffe vermieden werden kann.

In diesem Plan werden drei einzigartige, natürliche Zonen ausgewiesen, die jede für sich einen besonderen und einzigartigen Aspekt der Küstenzone repräsentiert.

Jamaica Bay ist eines der letzten intakten Ökosysteme in New York. Laut Plan sollen hier, im Rahmen eines Public-Private-Partnership zusammen mit der Jamaica Bay Task Force, ein kontrollierter Ablauf der Sturmfluten, ein ungestörter Gezeitenwechsel innerhalb der Bucht sowie die Beseitigung und Vermeidung von illegalen Mülldeponien im Sumpfland und in den Pufferzonen durchgeführt werden. Nutzungsstrategien sollen für sieben stadteigene Gebiete entwickelt werden. Im Großen und Ganzen soll das Gebiet als Parkland ausgewiesen werden. In Bereichen, in denen eine wirtschaftliche Nutzung bereits vorher bestand oder projektiert war, sollen strikte Richtlinien zum Schutz der natürlichen Umgebung Anwendung finden.

Der **Harbor Herons Complex** im industriell genutzten Gebiet Richtung Coney Island zeichnet sich durch ein komplexes Zusammenspiel von Süß- und Salzwasserwiesen und Sumpfland entlang dem Arthur Kill aus. Der Plan sieht hier ein Forschungsprogramm für die Schaffung und den Schutz weiterer sensibler Ökosysteme vor, die Schaffung von Hochwasserschutz- und Ablaufstrategien und die Entwicklung eines differenzierten Flächennutzungsplanes.

Das **Long Island Sound/Upper East River** Gebiet verfügt über eine im Gezeitenbereich liegende, felsige Küstenlinie, flache Buchten sowie Salz- und Süßwasserschwemmland. Der Plan fordert hier die Übertragung der Gebietsverantwortung auf das Department of Parks and Recreation, Beschränkungen im Erwerb privater Grundstücke, Straßenrückbau im Schwemmland und den Bau von Hochwasserschutzzonen, um einen naturnahen Gezeitenwechsel zu gewährleisten. Der Plan unterstützt ebenfalls die Bestrebungen zu einer umweltgerechten Sanierung der Flushing Bay.

2. Die öffentliche Waterfront

Ausblicke auf das Wasser, einfache Erreichbarkeit sowie Zugang zu den Wasserflächen für Erholung und Entspannung sind in allen Städten mit diesem Potential immer ein stark nachgefragter, wertvoller Stadtbaustein. New York hat glücklicherweise bereits heute ein System von Parks und entwickelten Freiflächen, die sich über mehr als 40 % der Küstenlinie erstrecken. Aufgrund vernachlässigter Küstenabschnitte, Industriebrachen und Infrastrukturschneisen sowie unterschiedlich stark ausgeprägter Zugangsmöglichkeiten, ist andererseits vielen Stadtbewohnern noch immer der Zugang zum Wasser teilweise oder ganz abgeschnitten.

Ein herausragendes Ziel des Planes ist es, die Erlebbarkeit der Waterfront wieder herzustellen. Dazu sollen Blickachsen und Wegebeziehungen wiederhergestellt, sowie bereits Bestehende verbessert und aufgearbeitet werden. Um die Entwicklung einer verstärkt öffentlich zugänglichen Waterfront zu gewährleisten, legt die "Zoning Resolution" fest, in welchem Ausmaß in allen mittel- und hochverdichteten Wohn- und Gewerbegebieten Anforderungen und Voraussetzungen definiert werden können. In der planerischen Bestandsaufnahme

und Projektierung der Wasserzugänge sollen auch ortstypische Merkmale und Besonderheiten stärker als bisher berücksichtigt und mit eingearbeitet werden.



Schaubild 34: Planungen zur Revitalisierung der Pier 15 am East-River mit maritim orientierter Freizeitnutzung
Quelle: SHop-Properties, New York City 2004

Der Schwerpunkt liegt auf bisher unterversorgten Gebieten, doch letztendlich haben alle Verbesserungsmaßnahmen folgende gemeinsame Ziele:

- durchgängiger Zugang parallel zur Küstenlinie in Form von Wegenetzen und Promenaden
- dazu rechtwinklig verlaufende Erschließungen in das Hinterland, mit einer Vernetzung zu bereits existierenden Verbindungen
- größere, frei zugängliche, gepflegte, gebrauchstüchtige und sichere Freiflächen in Wassernähe im Rahmen von Neubaumaßnahmen und im Bestand
- Bauverbot im Uferbereich vor Wohn- und Gewerbebebauung
- Definition von Mindestanforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes
- das Erhalten und Freimachen von Sichtbeziehungen und Sichtachsen zum Wasser

- Den Aufenthalt am und den Gebrauch des Wassers als Quelle der Erholung fördern
- die touristische Nutzung fördern.

In der **Bronx** sind Wege und Promenaden entlang dem Hudson und Harlem River, Soundview-Park und Ferry-Point-Park geplant. Eine neue Verbindung zu Randall Island wird den Zugang zu diesem bisher untergenutzten Erholungsgebiet verbessern. Entlang der Ufer der Eastchester Bay und an strategischen Punkten der weitgehend industriell genutzten South Bronx werden punktförmige Erschließungen, in Form von Stichstraßen und aufgeweiteten Aussichtspunkten das Wasser wieder erlebbar machen.

Der Plan für **Brooklyn** schlägt Zugangsmöglichkeiten am East River und der Upper Bay, in Verbindung mit der baulichen Entwicklung der Waterfront auf bisher städtischen Grundstücken, vor. Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten sollen auf diese Weise vor allem für die angrenzenden, bisher vom Zugang zum Wasser abgeschnittenen, benachteiligten Wohngebiete geschaffen werden. Weiter südlich soll ein Grünzug entlang dem Shore Parkway, Coney Island und Jamaica Bay den Bezug zum Wasser erhöhen. Kein Zugang zum Wasser ist dagegen in den stark industriell genutzten Bereichen Newton Creek und Gowanus Canal geplant.

Die Halbinsel **Manhattan** weist dagegen, dank ihrer bereits existierenden, ausgedehnten Parks und Promenaden am Wasser, die bisher am besten entwickelte, öffentlich zugängliche Wasserfront aller New Yorker Stadtteile auf. Die Zugangsmöglichkeiten sollen zukünftig auf die gesamte Küstenlinie ausgedehnt werden und die gesamte Halbinsel umfassen. Im Rahmen einer langfristigen Planung sollen im Bereich der East Side Lücken geschlossen werden. Aufgrund ungünstiger topographischer und verkehrstechnischer Rahmenbedingungen akzeptiert der Plan den Verzicht auf die Herstellung eines Zugangs entlang des Harlem River. Stattdessen wird ein Brückenschlag zur Promenade entlang des Harlem River auf der Seite der Bronx vorgeschlagen.

Der Plan für **Queens** sieht speziell entlang dem East River Zugangsmöglichkeiten zum Wasser vor. Bereits vorhandene Freiflächen sollen reaktiviert und unter-

einander verbunden werden. Zusätzliche, örtlich begrenzte Möglichkeiten sind an einigen Punkten an der Flushing Bay, am Long Island Sound, Jamaica Bay und den Rockaways vorgesehen. In diesen Bereichen besteht jedoch der größte Teil der Waterfront aus öffentlichen Stränden und ökologisch sensiblen Gebieten, auf die Rücksicht genommen werden muß. Gleichwohl sind an einigen Punkten Zugänge in überschaubarem Umfang machbar.

Mehrere flankierende Entwicklungsmaßnahmen an der Nordküste von **Staten Island** sollen die Entwicklung der North Shore Esplanade erleichtern. Dieses Projekt wurde bereits im Jahr 1988 vom Stadtplanungsamt begonnen, geriet aber wegen Problemen bei der Finanzierung und durch Widerstände in der Verwaltung immer wieder ins Stocken. Die Erschließung des öffentlichen Raumes wird auch vom Ausbau des Schienen- und Wegenetzverbundes der North Shore- und Travis-Bahntrasse und vom Abschluß der Auffüllung des Fresh Kills Landfill-Projektes profitieren. Zusätzlich werden kleinteilige Maßnahmen im Bereich des South-Beach-Strandes, zwischen Conference House Park und Fort Wadsworth, den Erholungswert dieses wichtigen Naherholungsgebietes verbessern.

3. Die gewerblich und industriell genutzte Waterfront

Die gewerblich und industriell besetzte Waterfront umfaßt vier Kategorien von wasserbezogenen Nutzungen:

1. Industrie
2. Werften- und Schiffbau
3. Marinas und entsprechende Serviceeinrichtungen, Ausflugsverkehr und Bootscharter
4. öffentlicher Transport, wie Fährterminals, Flughäfen und Heliports.

Die gewerblich genutzte Waterfront weist darüber hinaus auch kommunale Nutzungen auf, sowie Nutzungen durch Versorgungsunternehmen wie Wasserwerke, Kraftwerke, Kläranlagen etc., die traditionell am Wasser angesiedelt sind oder aber im Betrieb teilweise vom Wasserzugang abhängig sind. Bei verschiedenen wasserabhängigen Nutzungen ist, aufgrund topographischer oder hydrographischer Rahmenbedingungen, an bestimmten Standorten ein eindeutiger

Trend zu räumlicher Ballung festzustellen. Andere Einrichtungen verteilen sich dagegen entlang der ganzen Küste, entsprechend den Markterfordernissen oder dem Angebot an Infrastruktur. Die Industrie konzentriert sich in Gewerbegebieten mit hauptsächlich verarbeitendem Gewerbe an Orten mit schneller Erreichbarkeit von und nach Manhattan sowie guten Verbindungen ins Hinterland.

Der Hauptteil der Hafeneinrichtungen für die Hochseeschifffahrt befindet sich in und um New Jersey. Nur ein geringer Teil der Staten Island und Brooklyn Waterfront eignet sich für diese Nutzung. Trotzdem liegen an der zur Stadt gehörenden Seite des Hafens verschiedene Waren- und Passagierterminals sowie viele Serviceeinrichtungen für die Schifffahrt. Dazu kommen eine zunehmende Zahl von Einrichtungen für Tourismus und Freizeit, wie Reedereien für Ausflugsschifffahrt, Sportboothäfen und Fährterminals.

Hauptziel des Waterfront Plan ist es, Nutzungen, die auf das Wasser angewiesen sind oder deren Nutzung vom Wasser abhängt, zu erleichtern und deren Ansiedelung zu ermutigen. Zusätzlich soll in ausreichendem Maß geeignetes Land von Nutzungen frei gehalten werden, damit für die Zukunft gewerbliche Dispositionsflächen zur Verfügung stehen, um auf kommende Erfordernisse flexibel reagieren zu können. Diesbezüglich werden Verbesserungen und Vernetzungen der Infrastruktur (Schiene, Straße, Luftfracht) projektiert und im Vorgriff auf kommende Erfordernisse angelegt. Hierdurch soll die Wettbewerbsfähigkeit der gewerblich genutzten Gebiete langfristig erhalten und verbessert werden. Durch die geplante Konzentration der Infrastrukturflächen erfolgt eine Freistellung der bisher mit Infrastrukturen belegten Flächen für andere Nutzungen. Als weitere Maßnahme, die in traditionellen Planungsansätzen immer vernachlässigt wurde, werden die Möglichkeiten eines verstärkten Transports von Personen und Waren auf dem Wasser untersucht.

Der Waterfront-Plan beschreibt sechs herausragende, auch heute schon maritim und industriell genutzte Gebiete am Wasser, wo zukünftig die gewerbliche Nutzung weiter konzentriert werden soll:

- der Kill Van Kull in Staten Island vom Howland Hook zum Snug Harbor
- die Brooklyn Waterfront vom Erie Basin bis Owls Head

- die Brooklyn Waterfront von Pier 6 bis zum Red Hook Container Terminal
- der Brooklyn Marinehafen
- die Uferabschnitte des Newton Creek in Queens und Brooklyn
- die South Bronx in den Bereichen Port Morris und Hunters Point.

Eine Vielzahl von Empfehlungen wird bezüglich planerischer Vorgaben für die Disziplinen Bodennutzung, Stadtklima, Städtebau, Objektplanung und Freiflächenplanung gegeben. Zusätzlich sind Vorschläge bezüglich der Optimierung von Entscheidungsvorgängen in der Sondernutzungszone im Plan enthalten.

Mit der Umsetzung der Vorschläge für die industriell genutzte Waterfront und durch Flächenzusammenlegung, Optimierung von Transport- und Arbeitsabläufen und die Nutzung von innerbetrieblichen Synergien sollen die bereits existierenden, gewerblich genutzten Gebiete unter ökologischen Aspekten intensiviert oder nachverdichtet werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe zu stärken. Nicht mehr genutzte öffentliche Liegenschaften in der Nachbarschaft sollen den Gewerbegebieten zugeschlagen werden, um Flächenreserven auszuweisen. Dadurch sollen die bisher wenig gewerblich genutzten Gebiete entlastet oder ganz von gewerblicher Nutzung freigeräumt werden und dem öffentlich zugänglichen Freiraum zugeordnet werden.

Der Plan erkennt und berücksichtigt die Bedeutung der Flughäfen La Guardia und John F. Kennedy International für die regionale Wirtschaft. Deren Betrieb soll weiterhin langfristig gewährleistet werden. Die Luftfrachtkapazitäten sollen ausgebaut werden. Verbesserungen der Transportabläufe durch den Ausbau von Verkehrswegen sowie die bessere Erschließung und Erreichbarkeit über das Wasser für Personen und Waren werden gefordert.

Zusätzlich zu den Strategien für die Sondernutzungszonen und die Flughäfen empfiehlt der Plan Vorgehensweisen zu Finanzierung, Projektentwicklung und Schaffung von Regelwerken für die Arbeit in den Industriegebieten und den Bereichen mit verstreuter gewerblicher Nutzung. Eine interdisziplinär durch alle Behörden besetzte Einsatzgruppe soll Prioritäten setzen, Langzeitstrategien für Planungsvorgänge entwickeln und Investitionsstrategien für den Hafenausbau und

hafenbezogene Infrastrukturen ausarbeiten. Dadurch soll für die Zukunft die Entscheidungskette bei der Schaffung neuer Zugangsmöglichkeiten zum Wasser gestrafft werden. Öffentlich zugängliche Waterfronts in industriell genutzten Gebieten sollen verstärkt zur Nutzung angeboten oder ausgebaut werden. Sie sollen so gestaltet werden, daß die Sicherheit gewährleistet und Beeinträchtigungen durch benachbarte industriell genutzte Bereiche vermieden werden.

4. Die durch Veränderung sich erneuernde Waterfront

Mit dem Verschwinden industrieller und maritimer Nutzungen, teilweise sogar an Schlüsselstellen, bieten jetzt Gebiete, die früher mit Betrieben aller Art und mit einfachen Wohngebieten belegt waren, Möglichkeiten für eine Neuentwicklung, die für eine Stärkung der gesamten Waterfront sorgen könnte. Eine Überplanung von Frei- und Bauflächen mit Nutzung durch Wohnen, Büros, Handel und Gewerbe sowie Parkanlagen bietet einen großen Handlungsspielraum für Maßnahmen zur Stärkung der Stadtteile. Damit werden gleichzeitig auch die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes und eine bessere Erreichbarkeit des Übergangs von Land zu Wasser erreicht.

In einem ersten Schritt werden Gebiete ermittelt, wo bereits kombinierte Wohn- und Gewerbenutzung gestattet ist, ohne sich gegenseitig in größerem Ausmaß der Standortqualität zu berauben. In einem zweiten Schritt werden brachliegende oder untergenutzte Grundstücke auf ihre Eignung hin untersucht, ob deren Umnutzung und Projektentwicklung die Schaffung von Arbeitsplätzen, akzeptable Renditen und das Wachsen von neuen, höherwertigen Wohngebieten verspricht.

Frühere Flächenneueinteilungen und Nutzungsdefinitionen waren eher zaghafte Versuche zur Wiederbelebung der Waterfront und haben deutlich gemacht, wie unangemessen die bisherigen Planungen auf die Gestaltung der Ufer, den Ausbau des öffentlichen Raumes und die Berücksichtigung der Sichtbeziehungen eingegangen sind. Die Erneuerung der Waterfront wurde durch ein Reglement eingengt, das wasserbezogene Nutzungen, wie Fährbetrieb, Marinas für die Freizeitschiffahrt, schwimmende Restaurants und andere saisonale Nutzungen kaum zuließ.

Die Kriterien, die für einen Wechsel in Art und Maß der Nutzung sprechen, sind:

- ausreichend dimensionierte Flächen
- die ökologische Unbedenklichkeit, oder bei natürlichen Besonderheiten die Möglichkeit der Kompensation an anderer Stelle
- das Potential zur Verzahnung mit den benachbarten Wohn- oder Gewerbegebieten
- die Öffnung der Ufer für die Öffentlichkeit
- die Anzahl der eventuell abgebauten Arbeitsplätze, aufgerechnet mit den durch die Entwicklung geweckten neuen Möglichkeiten.

In der **Bronx** eignen sich einzelne, derzeit untergenutzte Stellen der Waterfront entlang des Harlem River für die Entwicklung einer Wohnbebauung mit mittlerer Dichte. Entlang der East Bronx Waterfront gibt es weniger derartige Stellen, da der Uferstreifen bereits heute mit Parks, Naturschutzgebieten und Wohnbebauung besetzt ist. In Shorehaven und Castle Hills Estate wurden schon zu einem früheren Zeitpunkt geringer verdichtete Wohngebiete projektiert oder angelegt. Hier wird kein Handlungsbedarf festgestellt.

In **Brooklyn** weist der Nutzungsplan für die Waterfront im Bereich Newton Creek bis Owls Head Flächen für produzierendes Gewerbe aus. Obwohl diese Nutzung weitestgehend beibehalten werden soll, weisen einige in Privatbesitz befindliche Grundstücke in Greenpoint und Williamsburg das Potential zur Umwidmung als Wohnbauland auf. Die Piers 1 bis 5 und ein Abschnitt der Red Hook Halbinsel erscheinen ebenfalls für eine Erneuerung geeignet. Weiter südlich gibt es die Möglichkeit den Steeplechase Freizeitpark wiederaufzubauen und es bestehen Chancen für die Entwicklung von Wohnbebauung in Coney Island. Darüber hinaus soll in Sheepshead Bay durch eine Stärkung des gewerblichen Sektors der Charakter eines Fischerdorfes hervorgehoben werden.

In **Manhattan** laufen Planungen, die die Möglichkeiten baulicher Veränderungen an der West Side und in Lower Manhattan aufgreifen sollen. Die East Side und Lower Manhattan bieten Platz für einen Mix an wasserbezogenen öffentlichen Nutzungen, wie beispielsweise einen sanierten Fährterminal mit Läden und

Restaurants. Feasibility Studien sind derzeit in Arbeit, um die Machbarkeit des Hudson Projekts in der West 125 Straße zu untersuchen. Für eine Neueinteilung ist auch das Industriegebiet am Sherman Creek vorgesehen.

Im Westen von **Queens** wurden bereits im Vorfeld gemischt genutzte Gebiete bei Hunters Point sowie der am nahe gelegenen East River liegende Tennis Club für eine Erneuerung projektiert. Nördlich dieser Gebiete wird in ausgesuchten Lagen eine Wohnnutzung empfohlen.

Am Flushing River besteht die Möglichkeit, die Innenstadt durch Umnutzung eines bisher untergenutzten Streifens und durch Schaffung öffentlicher Flächen bis zum Wasser auszudehnen. Zusätzlich zum bereits genehmigten Wohnbauprojekt in Averte im Bereich von Rockaway wird eine Revitalisierung und Erneuerung im Abschnitt von Edgemere durch Wohnungsbau und Versorgungseinrichtungen empfohlen. Dazu kommen noch Verbesserungen der infrastrukturellen Versorgung mit öffentlichen Transportmöglichkeiten.

Entlang der Nordküste von **Staten Island**, dem St. George Fährterminal und dem daran anschließenden Bahnbetriebsgelände, werden Möglichkeiten für den Bau eines neuen kombinierten Bürgerzentrums mit Nahverkehrsterminal und Tourismusbüro sowie Wohn- und Gewerbebebauung mit mittlerer Dichte untersucht. Im Gebiet von Outerbridge und der Südküste bei Tottenville sind mehrere Projekte mit geringer baulicher Verdichtung in der Planungs- oder der Genehmigungsphase. Bestimmte Abschnitte des Industriegebietes südlich von Outerbridge Crossing eignen sich für gering verdichteten Wohnbau und wasserbezogene Freizeitaktivitäten.

Die für jeden Stadtteil im vorangegangenen Abschnitt herausgearbeiteten Möglichkeiten zur Erneuerung und Revitalisierung repräsentieren eine breite Palette von Nutzungsmischungen und baulichen Dichten. Die Auswahl der Gebiete wägt wasserbezogene Planungsaspekte mit den Zielen der Arbeitsplatzsicherung durch den Erhalt von Industrie- und Gewerbeflächen, ökologische Aspekte, Schaffung von Wohnraum und der öffentlichen Nutzbarkeit der Uferkanten sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes gegeneinander ab.

Einteilung der Flächennutzung an der Waterfront

In Abstimmung mit den Empfehlungen des Planes werden Instrumente zur Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozeß vorgeschlagen. Wasserbezogene Nutzungen und Nutzungen, die die Wirkung des Wassers als Rohstoff und Erholungselement verstärken, sollen durch die Sicherstellung einer angemessenen Planungsqualität gewährleistet werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen in erster Linie die Blocks in der ersten Baureihe und sollen öffentliche Erreichbarkeit und Blickbeziehungen zum Wasser sichern oder herstellen. Es erfolgt eine Festlegung von Bauhöhen und Bauabständen sowie eine Regulierung der Nutzungen, Baumassen und Höhen der Bebauung auf den Piers.

Laut Plan sollen wasserabhängige und die Wirkung des Wassers verstärkende Nutzungen gepflegt werden, indem die Zonen, in denen sie gestattet sind, ausgedehnt werden. So soll Ausflugsbootsverkehr, der bisher nur in den Gegenden mit produzierendem Gewerbe möglich ist, auch in einigen anderen gewerblich geprägten Gebieten zugelassen werden. Der Verkehr von Hochseepassagierschiffen soll auch im Central Business District möglich sein, um die Terminaleinrichtungen an den Orten, an denen sie derzeit befinden oder gewünscht werden zu ermöglichen. Um die Basis der Möglichkeiten zu verbreitern, soll auch die Entwicklung von Marinas als Bestandteil von Wohngebieten gefördert werden und sowohl von Anwohnern als auch von Ortsfremden genutzt werden können.

Die Ansiedelung von wasserabhängigen Nutzungen, wie z. B. kleine Restaurants und kulturelle Aktivitäten auf schwimmenden Konstruktionen, soll umfassend gefördert werden. Für intensiv das Wasser nutzende Aktivitäten, öffentliche Einrichtungen und Kraftwerke sollen gesonderte Genehmigungsverfahren gelten.

Der Plan wird für Gebiete mit mittlerer und hoher Einwohnerdichte und auch für Gewerbegebiete bindende Regelungen für die allgemeine Zugänglichkeit der Waterfront definieren. In den betreffenden Bereichen soll ein durchgehender, unbebauter Streifen entlang dem Ufer vorgesehen werden, um sich so jederzeit die

Option offenzuhalten, an jeder beliebigen Stelle eine Zugangsmöglichkeit zum Wasser zu schaffen. Projektentwicklungen in Wohn- und Gewerbegebieten werden verpflichtet, öffentlich zugänglichen Raum am Wasser sowie Sichtverbindungen von der ersten landeinwärts gelegenen Straße von Anfang an in ihre Planungen mit einzubeziehen. In Industriegebieten werden öffentliche Zugangsmöglichkeiten zum Wasser nicht zwingend gefordert. Eine verbindliche Festlegung wird demnach diesbezüglich nicht getroffen. Desgleichen werden die Zugangsmöglichkeiten in gering verdichteten Wohngebieten nicht generell, sondern fallweise geregelt.

Die Stadtverwaltung soll einen Plan ausarbeiten, der die allgemeine Zugänglichkeit zum Wasser regelt und die betreffenden Gebiete ausweist. Zusätzlich werden Orte von speziellem Interesse erfaßt, von denen wichtige Verbindungen der Grünzüge untereinander ausgehen oder wo besonders reizvolle Aussichtspunkte liegen. Dieses Netzwerk soll durch geeignete Maßnahmen weiter entwickelt und ausgebaut werden.

Um die Maßstäblichkeit der dem Wasser zugewandten Entwicklungsmaßnahmen zu gewährleisten, sollen keine weiteren Bauflächen unterhalb der Flutlinie gewonnen werden, die über die äußerste Pierkante hinausgehen. Die Nutzung der Flächen zwischen den Piers und Plattformen soll jedoch ermöglicht werden. Der überwiegende Teil der unterhalb der Flutlinie liegenden Flächen, vor allem in Manhattan, ist im Besitz der Stadt. Die Möglichkeiten der Landgewinnung auf diesen Flächen soll beschränkt werden.

Neue Regelungen zu Baumassen, Bauhöhe und Geschoßfläche sowie Festlegungen für den öffentlich zugänglichen Raum sollen Projektentwicklungen auf den Piers beschränken. Wasserabhängige Nutzungen sollen von diesen Regelungen ausgenommen werden. Freie Pierflächen sollen denselben Regelungen bezüglich Nutzungsbeschränkungen, Zugangsmöglichkeiten, Sichtachsen und Baumassenfestlegungen unterworfen werden wie die Festlandflächen. Neue Piers und Plattformen werden zukünftig nur noch für wasserabhängige und die Waterfront belebende Nutzungen genehmigt.

In Stadtteilen mit geringer Dichte (R1 bis R5) sollen die bestehenden Festlegungen, die Bauhöhen bis 40 Fuß zulassen, zur Gewährleistung einer

maßstabsgerechten Bebauung entlang der Waterfront beibehalten werden. In Gebieten mit mittlerer und hoher Dichte (R6 bis R10) werden zwei Möglichkeiten angeboten. Zum einen das bereits vorhandene Regelwerk zur Errichtung von Quality Housing, welches relativ geringe Bauhöhen, jedoch einen festgelegten Baurahmen gewährleistet. Zum anderen eine neue Baumassenregelung, die im Einzelfall flexibel auf die jeweiligen Randbedingungen angepaßt wird. Sie soll eine interessante, facettenreiche und für Blickbeziehungen offene Bauflucht schaffen. Die derzeit an der Waterfront praktizierten Höhenbeschränkungen und die Einteilung in Höhenzonen gestatten direkt am Wasser den Bau von Hochhäusern in einer nicht akzeptablen Höhe. Die vorgeschlagenen Baumassen-beschränkungen sollen die bisherige Höhenzonierung in mittel- bis hochverdichteten Wohnquartieren sowie in den bezüglich Dichte vergleichbaren Gewerbegebieten ablösen.



Schaubild 35: „The Esplanade Projects“ Beispiel für die Entkoppelung des Durchgangsverkehrs von der lokalen Erschließung der East River Waterfront
Quelle: Department of City Planning, New York City, 2006

Die neue Regelung ermöglicht, daß niedrige flächenhafte Bebauung sich mit dem vereinzelt Bau von größeren Gebäudekomplexen abwechselt, die in einem städtebaulichen Kontext stehen. Maximale Höhen sollen festgelegt werden und mindestens die Hälfte der Geschoßfläche jedes Gebäudes soll unterhalb einer noch festzulegenden Höhe liegen, um den traditionellen Wandcharakter der

Straßenfluchten zu erhalten. Um Turmelemente platzieren zu können, werden Gebäuderücksprünge notwendig, damit Blickachsen und öffentliche Räume nicht unmittelbar durch die starke Vertikalisierung beeinträchtigt werden.

Auf Straßenniveau soll der ruhende Verkehr von öffentlichen Bereichen und Plätzen ferngehalten werden. Sofern Parkplätze entstehen, sollen sie von den öffentlichen Flächen abgeschirmt werden. Um größere Planungsflexibilität zu erhalten, soll es gestattet werden, Sammelparkplätze für mehrere Projekte zusammen auszuweisen, sofern sie die Anforderungen an Lage, Größe und Abschirmung erfüllen.

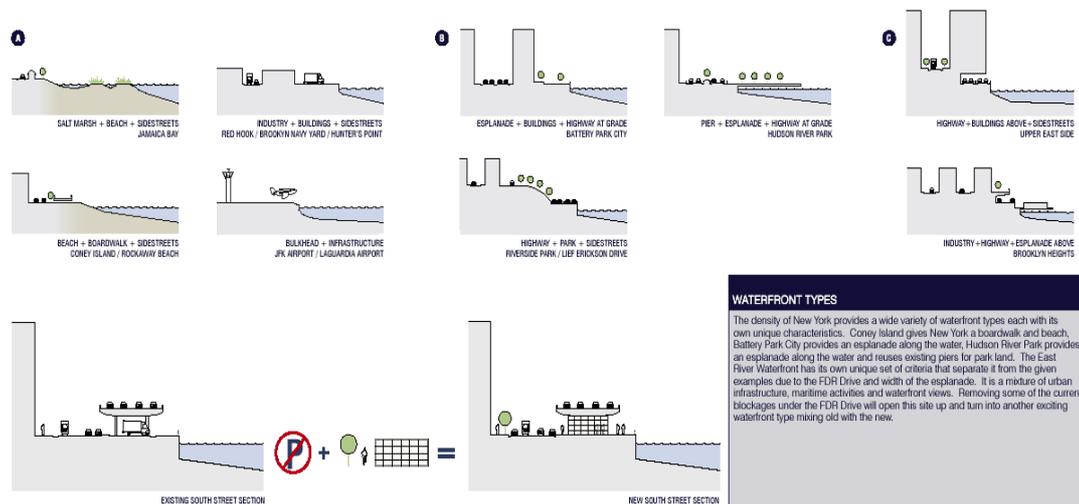


Schaubild 36: Profilstudien für die Manhattan Waterfront
Quelle: Transforming the Manhattan Waterfront, NYC Department of City Planning, New York City 2005

Zusammengenommen sollen diese Flächenumwidmungen, Flächennutzungspläne, Investitionsstrategien und Planungsrichtlinien den gestalterischen Neubeginn der Waterfront signalisieren. Das partnerschaftliche Vorgehen aller Planungsbeteiligten soll sich auch in der Flexibilität ausdrücken, mit der notwendige Planungsänderungen und Verbesserungen diskutiert und eingearbeitet werden können. Das gemeinsame Ziel soll es sein, eine lebenswerte Waterfront zu schaffen, die gleichzeitig die natürlichen Grundlagen bewahrt und andererseits einen attraktiven Rahmen für Wohnen, Arbeiten und Freizeit anbietet.

The Manhattan Waterfront

Die Bedeutung der Stadt rührt ursprünglich aus ihrer Funktion als wichtigster Hafenstandort der amerikanischen Ostküste her. Die Entwicklung Manhattans ist eng mit der Waterfront und den wasserbezogenen Nutzungen verknüpft. Viele Jahre lang war die Waterfront Manhattans ein Platz für die Schifffahrt, Logistik und den Schiffbau. Bis zum Jahr 1850 wurden viele der Clipper, die im Chinahandel eingesetzt wurden, wie zum Beispiel die „Flying Cloud“, am East River geplant und gebaut. Als der Warentransport per Schiff von und nach Manhattan zurückging, verödeten die Piers oder wurden ganz aufgegeben.

Mehrere Faktoren waren für den Rückgang verantwortlich. Durch den Bau des Express-Highway-Systems entstand eine Barriere in Form einer Infrastrukturschneise, die die Hafenflächen vom Hinterland abschnitt. Der Wechsel von der Stückfracht zum Containertransport erforderte aber zusätzliche disponible Lagerflächen, die jetzt nicht mehr erreichbar waren. Darüber hinaus entstanden andernorts neue Häfen und damit ein starker Konkurrenzdruck, der große Teile des Warenumschs abzog. Heute existieren nur noch wenige Fragmente des einstigen Hafenbetriebs. Besondere Bedeutung haben noch der Superliner Terminal entlang den 50er Straßen West und zum anderen der Pier 42 auf der Lower East Side.



Schaubild 37: East River Waterfront – Study Area “Transforming the East River Waterfront”

Quelle: Lower Manhattan Development Corporation, New York City, 2006

1= Battery Maritime Building Plaza

5= Peck Slip

2= Pier 15

6= The Esplanade

3= Burling Slip

4= New Market Building

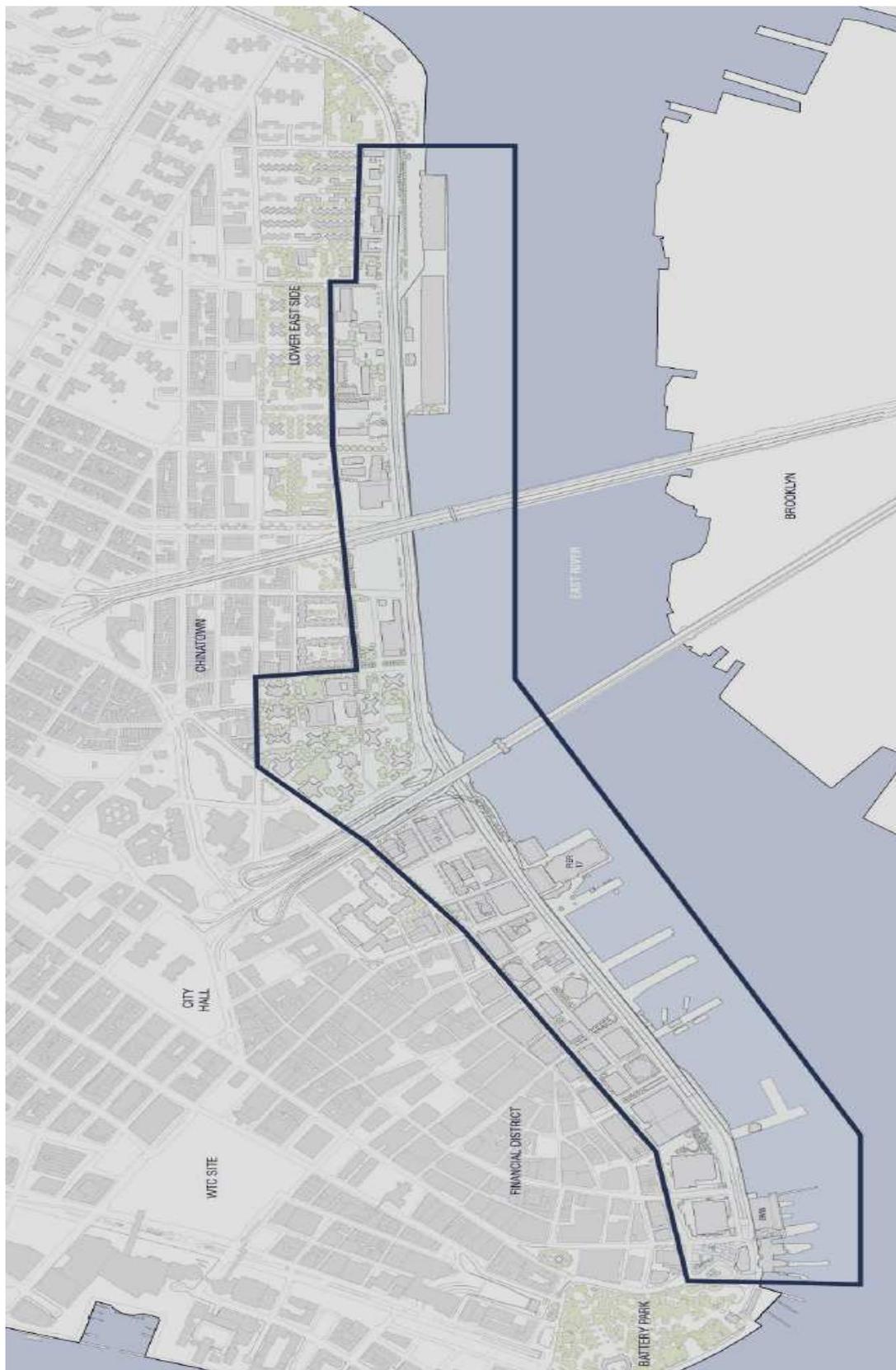


Schaubild 38: The East River Waterfront – Study Area
Quelle: Department of City Planning, New York City 2006

Die Manhattan Waterfront bietet ein weites Spektrum an Bodennutzungen. Sie reichen von verdichteten Wohngebieten auf der Upper East Side bis zu aufgegebenen Piers auf der West Side. Hinzu kommen große Parkflächen in Upper Manhattan und der Lower East Side mit großartigen Aussichten auf die Flüsse und die gegenüberliegenden Ufer. Zwischen diesen Extremen erstrecken sich weitere städtische Nutzungen, wie Heliports, Kraftwerke, Industrieanlagen, Fährhäfen und vieles mehr. Für viele dieser Nutzungen ist die Waterfront oder das Wasser ein erforderlicher Produktionsfaktor. Hinzu kommen noch Nutzungen, für deren Funktionstüchtigkeit die Lage am Wasser nicht unbedingt notwendig ist, wie zum Beispiel Busdepots, Streusalzlager und Parkplätze.



Schaubild 39: East River Park Connection, Plananimation
Quelle: NYC Department of City Planning, New York City, 2006

Aufgrund der Tatsache, daß die Waterfront über weite Strecken bis in jüngste Zeit vom Hinterland abgeschnitten war, stellte sie ein Rückzugsgebiet für all diejenigen nicht-wasserbezogenen Nutzungen dar, deren Ansiedelung weiter im Stadtzentrum zu Schwierigkeiten mit den Anliegern geführt hätte. Die Waterfront wurde somit Schritt für Schritt degradiert und weite Abschnitte sind heute schwer erreichbar oder vernachlässigt und der Aufenthalt dort nicht erstrebenswert. Die Bemühungen zur Wiederbelebung der Manhattan Waterfront wurden ausdrücklich auch in der Debatte über die Entwicklung des West Side Highway Riverwalk und des Penn

Yard diskutiert. Vorschläge zur Verbesserung der Waterfront enthalten darüber hinaus verschiedene Untersuchungen, wie die East River Esplanade Study der Stadtplanungsbehörde, der Hudson River Waterfront Plan, der Riverside Park Master Plan und der Manhattan Borough President's Plan for the Waterfront. Sämtliche Studien wurden von städtischen oder staatlichen Institutionen in Auftrag gegeben.



Schaubild 40: Projektstudie für das New Market Building (ehemals Fulton Fish Market) am East-River
Quelle: Department of City Planning, New York City 2004/2006

Der umfassende Plan für die Manhattan Waterfront versucht, alle diese Teilpläne soweit wie möglich zu berücksichtigen. Als Leitprinzip steht dabei die Forderung im Mittelpunkt, die Küstenzone mit dem Hinterland wieder derart zu verzahnen, daß die Erreichbarkeit und die Nutzbarkeit für die Bevölkerung gewährleistet werden. Die zentrale Empfehlung dafür ist eine durchgängige Esplanade oder ein Wanderweg rund um die Insel. Als problematisch erweist sich hierbei jedoch die Tatsache, daß sich in Manhattan der Hauptteil des Küstenstreifens in öffentlicher Hand befindet. Die Esplanade würde das Hinterland wieder an die Küste anbinden, die Erholungsfunktion stärken sowie die Wohngebiete entlang der Ufer vernetzen. Sie kann teilweise auf ungenutztem oder gering erschlossenem öffentlichem Land errichtet werden. Ergänzend können private Entwickler angesprochen werden, die

auf ihren Flächen Wasserzugänge und Einrichtungen für die Nutzer anbieten können. Darüber hinaus wird eine Zonierung eingeführt, welche die Höhenentwicklung und die Baulinien steuern, sowie Standards für die qualitative Ausgestaltung der Wasserzugänge in den mittel oder hoch verdichteten Wohn- und Gewerbegebieten definieren wird.

Ein verbindender Korridor wird auch als Teil von Projektentwicklungen entlang der Uferzonen des Hudson- und East River Küste geplant. Hier sollen unter anderem die Lücken zwischen Battery Park und Battery Park City geschlossen und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Trotzdem wird es an einigen Stellen, aufgrund topographischer Gegebenheiten und der Dominanz der Küstenautobahn, nicht möglich sein, durchgängig Zugangsmöglichkeiten zum Wasser zu schaffen. Als Ersatz dafür sollen Brückenschläge zur geplanten Harlem River Esplanade auf Seiten der Bronx den Zugang zum Wasser ermöglichen.

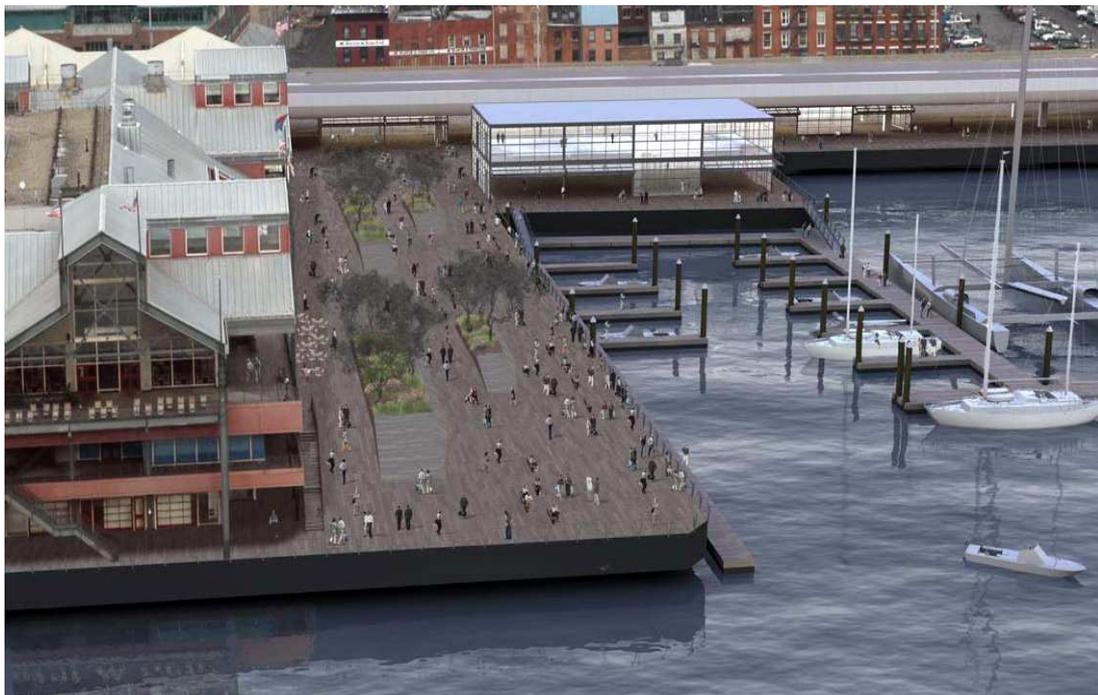


Schaubild 41: Projektstudie für das New Market Building (ehemals Fulton Fish Market)
Quelle: The Pier Projects, Department of City Planning, New York City 2004/2006

Ein Schwerpunkt bei der Entwicklung von Vorhaben auf den noch verbliebenen Stadterneuerungsflächen wird in der Ausweitung des öffentlichen Zugangs zum Wasser liegen. Zwei der prominentesten Orte befinden sich am unteren Hudson

River: der Riverside South Park sowie der Hudson River Park. Diese Parkanlagen umfassen die drei Erneuerungsgebiete Pier 40 auf Höhe der Houston Street, die Chelsea Piers und die Piers an der 40th Straße. Der Hudson River Park Plan schafft die Grundlage für den Bau einer durchgehenden Promenade mit weiteren öffentlichen Flächen vom Battery Park bis zur 59th Straße, wo die Entwicklungsflächen des Riverside South Park beginnen. Eine davon abgetrennte Maßnahme unter Federführung des Stadtplanungsamtes soll Pier 76 gegenüber des Convention Center entwickeln. Das bereits begonnene Vorhaben Riverside South stellt im Endausbau einen 21,5 acre großen Waterfront Park dar, der den Hudson River Park mit der Promenade zum Riverside Park verbindet. Diese Maßnahmen schließen die Lücke im durchgängigen Band vom Südzipfel Manhattans bis zur 125th Straße. Die Vision ist ein durchgehender Streifen rund um die Insel, mit Ausnahme eines kleinen Abschnitts entlang des Harlem River.

Den öffentlichen Zugang zum Wasser zu schaffen ist ein Planungsschwerpunkt für die Manhattan Waterfront. Er ist von herausragender Bedeutung für ein Stadtgebiet, wo viele hoch verdichtete Wohn- und Geschäftsviertel zwar einen Mangel an Frei- und Erholungsflächen aufweisen, sich aber in fußläufiger Entfernung zum Wasser befinden. In vielen dieser Gebiete stellt die Waterfront die einzige Möglichkeit für die Schaffung von Freiflächen dar. Heute erinnern, mit Ausnahme der Wasserläufe, nur noch Fragmente an die natürlichen Uferbereiche von Manhattan.

Die industriell und gewerblich genutzte Waterfront hat nahezu alle Bereiche überformt. Von Nutzungen wie Passagierterminals, Heliports und Lagerhäusern ist aber zukünftig kein Entwicklungsimpuls für die Waterfront mehr zu erwarten. Die einzigen Nutzungen, die eine gewisse Leistungsfähigkeit aufweisen, stellen Fährtterminals für den wassergebundenen innerstädtischen Personentransport dar. Sie müssen, aufgrund ihres Potentials zur Entlastung des Straßenverkehrs, verstärkt in den Planungen für die öffentlich genutzte Waterfront berücksichtigt werden.

6.3 Südamerika

6.3.1 Praça Mauá/Saude, Rio de Janeiro, Brasilien

Von einer hauptsächlich ländlichen Gesellschaft seit der Besiedelung durch die Portugiesen im Jahr 1494, hat Brasilien seit den 50er Jahren einen Prozeß der Verstädterung durchlaufen. Im Jahr 1980 lebten bereits 70 % der brasilianischen Bevölkerung in Städten. Im Jahr 1996 hatte die städtische Bevölkerung bereits die Marke von 120 Millionen überschritten. Etwa 55 % der städtischen Bevölkerung lebten in 14 urbanen Zentren und in 16 weiteren Städten mit über 500.000 Einwohnern. Dreißig brasilianische Städte wiesen bereits damals eine durchschnittliche Einwohnerzahl von 2,2 Millionen auf. Die verbleibenden 45 % der Einwohner lebten in mehr als fünftausend Gemeinden mit einer durchschnittlichen Einwohnerzahl von 10.000 Menschen.¹⁹³

Das Brasilianische Institut für Geographie und Statistische Studien (IBGE) prognostizierte bereits im Jahre 1996, daß die urbane Bevölkerung zum Ende des 20. Jahrhunderts die Grenze von 134 Millionen erreichen würde. Dies bedeutete eine Zunahme von 10 Millionen Einwohnern in nur 4 Jahren, vergleichbar mit dem Entstehen von 20 Städten mit einer Einwohnerzahl von mehr als 500.000 Einwohnern.

Ballungsraum	Land	Bevölkerung in Mio.
Tokyo/Yokohama	Japan	32,30
New York	USA	19,70
Sao Paulo	Brasilien	15,20
Los Angeles	USA	15,00
Shanghai	China	12,90
Mumbai	Indien	12,60
Buenos Aires	Argentinien	11,00
Kalkutta	Indien	10,90
Peking	China	10,80
Seoul	Süd-Korea	10,60

Tabelle 6: Die zehn größten küstennahen Ballungszentren der Erde
Quelle: Ebner, 1999

Rio de Janeiro hat, offiziellen Zählungen zufolge, heutzutage 5,5 Millionen Einwohner, die sich auf insgesamt 1,2 Millionen km² verteilen. Die 602 Favelas und informellen Siedlungen nehmen davon rund 26 km² ein.¹⁹⁴ Die Anzahl der Bewohner auf diesen Flächen wird laut Journal do Brasil vom 30.04.2000 mit 2,3 Millionen angegeben.¹⁹⁵

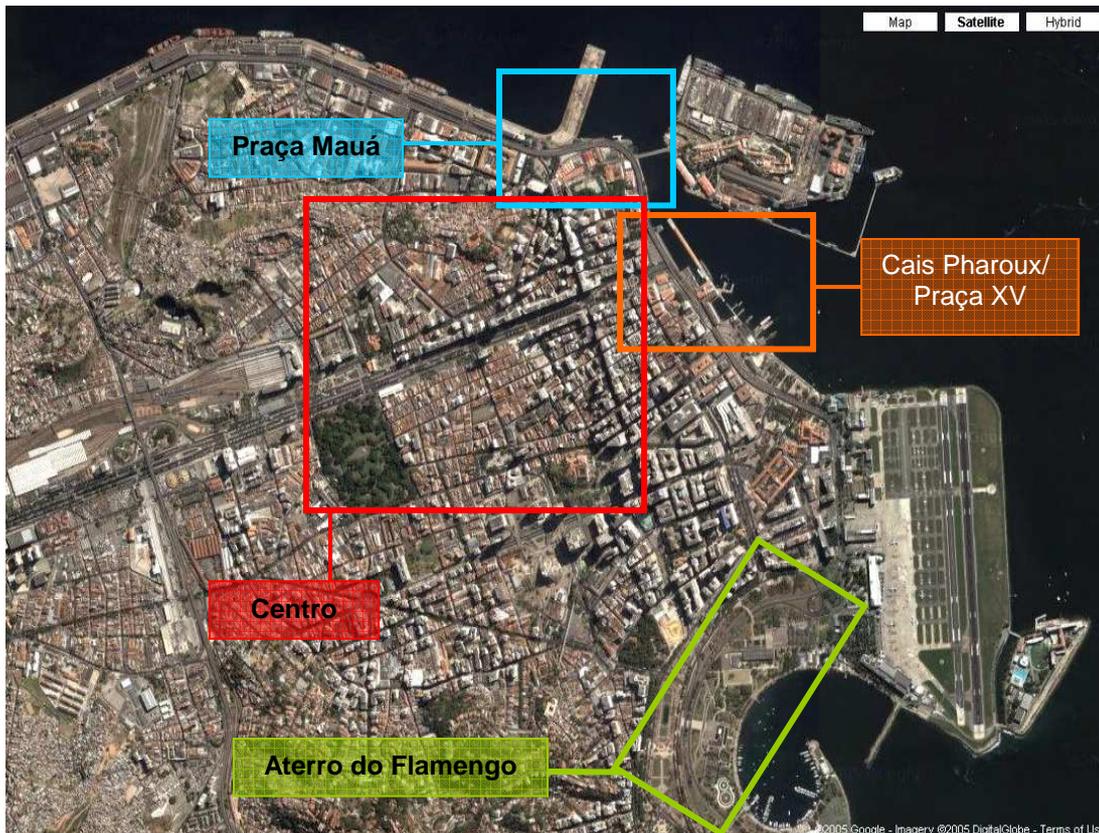


Schaubild 42: Rio de Janeiro, Stadtplan Stadtzentrum
Quelle: Google Earth 2006/Rio Convention & Visitors Bureau, 2000

Anhand dieser Daten wird die ungeheure Dichte deutlich, die in diesen Stadtteilen anzutreffen ist. Die hauptsächlich provisorische Bebauung liegt meistens an den Flanken der Berge oder in den Sumpfgebieten der die Kernstadt Rio umgebenden Ebenen. Im ersten Stadium des ungebremsten Wachstums verfügten die illegal errichteten Siedlungen noch über keinerlei öffentliche Infrastruktur. Im Rahmen von Legalisierungs- und Konsolidierungsmaßnahmen wurden von der Stadtverwaltung verschiedene Programme aufgelegt, wie beispielsweise das derzeit laufende unter dem Namen "Favela Bairro". Mit Hilfe von Bodenordnung und infrastrukturellen

¹⁹³ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: Rio Informações Infra Estrutura e Economia. Rio de Janeiro, 2001

¹⁹⁴ Secretaria Municipal de Urbanismo: Operações Urbanas. Caderno No 3. Rio de Janeiro, 2000

¹⁹⁵ Journal do Brasil. São Paulo, 2000

Maßnahmen wurden erste Schritte zur Sanierung der Favelas unternommen und somit die informellen Stadtteile nachträglich legalisiert. Dadurch bot sich später die Möglichkeit, sie mit dem kommunalen Genehmigungs- und Planungsrecht zu erfassen, um zukünftige Entwicklungen steuern zu können.

Kurzbeschreibung Rio de Janeiro		
Staat	Föderative Republik Brasilien Bundesstaat Rio de Janeiro	
Einwohner	6.136.652	EW
Fläche	1.264.296	km ²
Einwohnerdichte	5.191	EW/km ²
Entwicklungsgebiet	Área Portuária/Praça Mauá	
Zentralität	1	km
Größe	317	Ha
Einwohner zu Beginn der Entwicklung	20.100 (Santo Cristo+Gamboa) 2.186 (Sãode)	EW
geplante WE	5.600 (Bestand) + 2.500 (zusätzlich)	Stück
Zielbevölkerung		EW
Dienstleistungs- und Gewerbeflächen		m ² BGF
Arbeitsplätze		
Zielgruppen	Mittelstandswohnen, Gewerbe Tourismus, öffentl. Verwaltung	
Investitionen in Landeswährung	595.120.000	R\$
davon öffentlich		R\$
Bodenrichtwert		R\$
Mieten		R\$
Kaufpreise Wohnen		R\$/m ² Wfl.
Fertigstellung		
Entwicklungsträger	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro	
Gebietsteile in öffentl. Hand	15	%

Tabelle 7: Rahmendaten Rio de Janeiro, Stand 31.12.2006
Quelle: Wikipedia, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, eigene Erhebungen,
JonesLangLasalle, Colliers International

Das "Seafrent-Projekt", das sich vom Flughafen Santos Dumont bis zur Candelária-Kirche erstreckt, ist ein weiterer Mosaikstein in der Erneuerung der alten Kernstadt. Die Entscheidung der Stadtverwaltung Ende 1997, diesen Küstenabschnitt als Einheit zu betrachten und zu erneuern, beruht auf den Rahmenrichtlinien des Programmes "Rio-Cidade", welches seit 1993 versucht, die

Attraktivität des öffentlichen Raumes der gesamten Innenstadt durch Erneuerungsmaßnahmen zu steigern.¹⁹⁶

Es ist bis heute das Bestreben der gesamten Stadtverwaltung, und insbesondere des ehemaligen Bürgermeisters und damaligen Initiators Luiz-Paolo Conde, die Bürgerverantwortung, den Freizeitwert und die Sicherheit im gesamten Stadtgebiet zu verbessern und zu stärken, um damit positive Auswirkungen auf bessere Lebensbedingungen und eine gesteigerte Attraktivität für den Tourismus in der Stadt zu erzielen.

Das heutige Bild Rios ist untrennbar verbunden mit seiner spektakulären Seeseite, den Stränden, den begrünten Hügeln, eingerahmt von den massiven Morros und stark vertikalisierte Bebauung, vor allem in der Südzone um die Stadtteile Flamengo, Copacabana und Ipanema. Im Bereich des Geschäftszentrums um den historischen Kern verändert sich jedoch der Küstenstreifen schlagartig. Hier beherrschen, von allen Erneuerungsbestrebungen unberührt, vernachlässigte Bürogebäude, Marineeinrichtungen, aufgelassene Fracht- und Passagierterminals und alte Kaianlagen das Bild.

Die Innenstadt, die alte Keimzelle der kolonialen Gründung, erstreckt sich um den Praça Quinze de Novembro aus dem 17. Jahrhundert. Sie wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Geschäfts- und Verwaltungszentrum der damaligen Hauptstadt Brasiliens. Die flächenhafte Ausdehnung geschah durch Auffüllungen in den sumpfigen Ebenen zwischen den Morros, den Abtrag mehrerer von ihnen sowie durch großflächige Landgewinnungen in der Guanabará-Bucht. Durch das starke Wachstum des tertiären Sektors, durch die starke Vertikalisierung unter gleichzeitiger Vernachlässigung des öffentlichen Raumes, wurden zunehmend Degradationstendenzen gefördert und ließen das Gebiet an Wochenenden und nach Büroschluss zunehmend unsicher werden. Dies hatte zur Folge, daß sich das öffentliche Leben sowie touristische Aktivitäten, trotz der vorhandenen kulturellen und historischen Attraktionen, in andere Stadtteile, insbesondere in die Südzone, verlagerten.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Portas, Nuno: The Seafront Project – from Santos Dumont Airport to the Candelaria Church. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig 1999

¹⁹⁷ Conde, Luiz Paolo: Rio de Janeiro: The city and the water. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

Das Kernstück des Seafront-Projektes ist der koloniale Nukleus von Rio, auch als "Praça XV" bekannt. Neben seiner Umgestaltung und Aufwertung soll die Erneuerung des öffentlichen Raumes in den umgebenden Quartieren und Uferabschnitten im Rahmen des Projekts "Rio-Cidade" erfolgen¹⁹⁸. Im Zuge dessen sollen die grundlegende Erneuerung von Straßen und Plätzen, sowie die bessere Erschließung der städtischen Attraktionen sowohl für die Anwohner, als auch für die Pendler und Touristen durchgeführt werden. Die Grundvoraussetzung dafür ist die Verlegung bzw. Umleitung der starken Verkehrsströme in Unterführungen. Diese Verkehrsströme verbreiten Lärm und Gestank, schneiden als Infrastrukturschneisen die Strandzone von der Stadt ab und verhindern so Erneuerung, Entwicklung und Erreichbarkeit.

Der im Jahr 1997 der Stadtverwaltung und Geschäftsleuten präsentierte Vorschlag kann zwar als unproblematisch hinsichtlich beabsichtigter Auswirkungen, aber als schwer in die Realität umsetzbar angesehen werden. Laut Plan soll der gesamte Verkehr unterirdisch in einem Streifen entlang der Küste zusammenfaßt werden. Dabei soll die im Jahr 1950 entlang der Küste erbaute Hochstraße "Avenida Perimetral", die den Norden mit dem Süden verbindet, erhalten bleiben. Nachteilig für das Raumempfinden wirkt die Stahlkonstruktion als optische Barriere seewärts, andererseits erlaubt sie in 8 m Höhe spektakuläre Ausblicke auf die Bucht und die Stadt. Mit Renovierungsmaßnahmen (Retuschen) und gezielter Beleuchtung soll ihre Attraktivität gesteigert werden. Unterhalb der Konstruktion sollen an geeigneten Stellen Restaurants, Kioske, Promenaden sowie Plätze für öffentliche Aktivitäten errichtet werden. Als Vorbild könnten hier sinngemäß die Nutzungen in den Unterbauungen der S-Bahn Bögen in Berlin-Mitte dienen.

Kritiker sind der Auffassung, daß für die weitere Entwicklung einer attraktiven Waterfront um die Cais Pharoux im alten (Hafen-)Zentrum der Stadt die Beibehaltung der Avenida Perimetral als bestehende, massive optische Trennlinie von Nachteil wäre. Im Rahmen einer Studie des Verfassers an der Universität Stuttgart wurde ein Vorschlag vorgestellt, in dessen Rahmen die Haupttrasse der Verkehrsader im Bereich zwischen der Estação das Barcas und in etwa dem Morro São Bento unter Niveau abgesenkt wird und mit einer Esplanade, vergleichbar der Moll

¹⁹⁸ Jones, Lang, LaSalle: Real Estate Profile Rio de Janeiro. Report 2004. Jones Lang LaSalle Research. São Paulo, 2005

de la Fusta in Barcelona, überbaut wird (vgl. Schaubild 34). Parallel dazu soll die Entlastungsstrecke des Küstenverkehrs, die Querspange von Santo Cristo – Santa Tereza - Flamengo, gestärkt werden. Dies schafft einen wesentlich attraktiveren Uferstreifen um den Praça XV und den weiteren Bereich bis hin zur Altstadt und über die Candelaria-Kirche hinaus. Diese Maßnahme würde Chancen eröffnen, den Bereich dann mit flankierender Bebauung in den Bestand zu verzahnen und mit neu gestalteten öffentlichen Flächen und Infrastrukturmaßnahmen, sowie einer neu gestalteten Uferlinie, aufzuwerten.

Noch existierende Baulücken im Streifen entlang der Kaianlagen sollen für neue Wohnungsbauprojekte und Hotelneubauten genutzt werden. Auf diese Weise sollen die dauerhafte Besiedelung gefördert und dadurch die soziale Kontrolle der öffentlichen Räume sowie Strukturen für die Anziehung neuer Besuchergruppen geschaffen werden. Inzwischen wurde beschlossen, ein neues Meeresaquarium auf den Kaianlagen der „Cais Pharoux“ nördlich des Praça XV zu errichten. Dieses Projekt befindet sich derzeit im Stadium der Feasibility-Analyse.¹⁹⁹ Weitergehende Modernisierungen betreffen den Bereich um die Estação das Barcas, den Hafen für die Fähren nach Niterói und die Inseln Ilha do Paqueta und Ilha Grande. Täglich werden von dort aus zehntausende Pendler und Touristen befördert. Hier soll eine große Mall für Einkaufen, Unterhaltung und kulturelle Veranstaltungen errichtet werden, die den bereits bestehenden Fährterminal teilweise ersetzen und erweitern soll. Eine Anbindung an die Metrolinie Saens Peña – Maracanã - Copacabana ist geplant. Begonnen wurden diese Arbeiten mit einem ersten kleinen Schritt: die alten Kaimauern und die Fundamente des Leuchtturmes der Hafenanlagen aus dem 17. Jahrhundert nördlich der Praca XV wurden freilegt, entsprechend restauriert und in eine aufwendige Freianlagengestaltung mit eingebunden.²⁰⁰

Nachdem der Durchgangsverkehr zukünftig wohl von der Oberfläche verschwunden sein wird, soll die neue Seafront dann über eine breite Promenade mit Freizeitangeboten, Erholungsmöglichkeiten und kulturellen Aktivitäten verfügen. Dazu gehören das neue Aquarium, das Museum in den Marinedocks, der neue Passagierterminal, das Museum für Ton und Bild beim Flughafen und der

¹⁹⁹ Jones, Lang, LaSalle: Real Estate Profile Rio de Janeiro. Report 2004. Jones Lang LaSalle Research. São Paulo, 2005

²⁰⁰ Portas, Nuno: The Seafront Project – from Santos Dumont Airport to the Candelaria Church. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

sanierte Convento, der das historische Museum Brasiliens beherbergt. Es soll Angebote für die Anwohner, für die dort Beschäftigten, für Touristen und für die Pendler von der gegenüberliegenden Seite der Bucht geben. Eine aufwändige Gestaltung der Verkehrsflächen mit graphischen Motiven, ähnlich der Wege entlang der Copacabana, viele Grünflächen und eine spezielle, durchgehende Beleuchtung sollen diese Punkte miteinander verbinden und dem öffentlichen Raum einen großzügigen Charakter verleihen. Er soll den geeigneten Rahmen für die verschiedensten Aktivitäten bieten, die sowohl von der Stadt organisiert, als auch spontan durch die Bürger veranstaltet werden. Die Stadtverwaltung ist bemüht, den Bezug zum Wasser wiederherzustellen und auch Strandleben in diesem Bereich wieder mit einzubinden.²⁰¹



Foto 44: Städtebaulicher Entwurf für die Bebauung um den Praça XV, Rio de Janeiro
Quelle: Ebner, 1996

Dieses Projekt wird zweifellos einen hohen finanziellen Aufwand, sowie ein geraumes Maß an Zeit erfordern, um die Verkehrsprobleme zu regeln, die Einbindung der Baumaßnahmen in die Wahrnehmung der Nutzer zu erreichen und eine robuste, fußgängerfreundliche Infrastruktur zu schaffen. Aber der Enthusiasmus, die Stadt erneuern zu wollen und die Einbindung aller

²⁰¹ Silva, Gerardo; Cocco, Giuseppe: The ports of Rio: Ways of life and industry. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

maßgeblichen städtischen Behörden, der Investoren und der Bürgervertretung in den Entscheidungsprozeß, schaffen ein breites Fundament für eine weitgehende Konsensfähigkeit. Diese hilft, Termine und Kosten straff zu steuern. Die bereits durchgeführten Maßnahmen, vor allem um den Praca XV, zeigen bereits in Ansätzen die eingeschlagene Richtung und fördern damit das Vertrauen für die zukünftigen Verhandlungen zur Schaffung der durchgrünten Uferstreifen, des Baus des Straßentunnels und der Mall.

Jahrzehntelang war es in Rio nicht möglich, eine langfristige und gezielte Stadtentwicklungspolitik zu verfolgen. Jeder Bürgermeister setzte, der Einflußnahme der ihn unterstützenden Lobbyisten folgend, seine Prioritäten neu. Während der Zeit als brasilianische Hauptstadt kamen noch die Bevormundungen durch die Bundesbehörden dazu, die ihre eigenen Schwerpunkte setzten. Herausragendes Beispiel dafür ist der begonnene und nicht vollendete Bau der Avenida Presidente Vargas im Zentrum. Mit der Wahl des Architekten und Stadtplaners Luiz Paulo Conde zum Bürgermeister wurde zum ersten Mal ein ausgewiesener Fachmann an die Spitze der Verwaltung berufen. Infolgedessen bekamen die Bemühungen der Stadtentwicklung um eine Erneuerung der Stadt hinsichtlich Professionalität und Nachhaltigkeit neuen Auftrieb und damit auch einen starken Rückhalt nicht nur in der Verwaltung, die durchaus Leistungsfähigkeit und Kreativität an den Tag legte, sondern auch in der Bevölkerung. Der unbedingte Wille zu Veränderungen, nicht nur zugunsten der Begüterten, sondern auch der sozialen Randgruppen, wurde erkennbar.

Aufgrund des großen Zuspruchs, den das Projekt von Anfang an erfuhr, wurde der Vorschlag gemacht, die ausgewiesene Erneuerungszone auf die nördlich in der Nähe des Geschäftszentrums liegenden Mauá-Piers, im südlichen Gamboa-Hafen, auszudehnen. Durch den Bau des neuen Überseehafens in Sepetiba, 90 km westlich der Stadt gelegen, verloren die historischen Lagerschuppen, Docks und Kaianlagen auf rund 40.000 m² ihre wirtschaftliche Funktion.

Derzeit gehen die Meinungen darüber noch auseinander, ob das Gebiet als Flächenreserve für eine zukünftige Stadterweiterung freigehalten, oder ob die Flächen durch gezielte Entwicklungsmaßnahmen zeitnah mit dem Teppich der

Stadt verwoben werden sollen. Eine Fußgängerzone könnte den bereits existierenden Kreuzfahrtterminal mit der Praça Mauá und anderen historisch interessanten Punkten in der Innenstadt verbinden. Dieser Hafengebiet könnte zu einem Brennpunkt der Stadtentwicklung werden, wo wirtschaftliche und kulturelle Unternehmungen sowie Freizeitaktivitäten miteinander in Wechselbeziehung treten. Die Praça Mauá könnte dabei als Bindeglied zwischen der bereits bestehenden Stadt und dem Hafengebiet entwickelt werden.

Entwicklungsperspektiven um die Praça Mauá

Wie bei allen Städten, die über ein Entwicklungspotential auf ehemaligen Hafengebieten verfügen, ist auch die Geschichte Rio de Janeiro eng mit dem Hafen und dessen Entwicklung verbunden. Von besonderer Bedeutung in diesem Zusammenhang ist die Epoche, als Rio de Janeiro auch Hauptstadtfunktion besaß. Die Häfen waren Tore, durch die Waren, Informationen und Dienstleistungen Ein- und Ausgang fanden. Sie waren jahrhundertlang die Hauptverbindung im Austausch der Städte und Länder untereinander. Im letzten Jahrhundert veränderte sich das Bild zunehmend. Die Entwicklung der Gesellschaften und der Wirtschaftsströme führte dazu, daß die Häfen nicht mehr integrierter Teil der Stadt waren, sondern sich zu Infrastrukturmaschinen entwickelten. Im Falle Rio geschah dies, als der Hafen mit seinen Funktionen unter Bundesverwaltung gestellt und von der Companhia Docas do Rio betrieben wurde. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Hafen mit einem Pier von 3,3 km Länge, 18 Lagerhäusern und 2 breiten Straßen ausgebaut.

Zur damaligen Zeit war dies eine ganz und gar eindrucksvolle Anlage. Durch die Überformung, den damit verbundenen Verlust des historischen Ambientes und die zunehmende Isolierung der Hafenanlagen, verlor Rio jedoch seine maritime Identität. Folgeinvestitionen erschöpften sich darin, den Hafen infrastrukturell von der Landseite immer besser zu erschließen und schnitten ihn damit von der Reststadt mehr und mehr ab. Dadurch wurde er aus der Wahrnehmung der Bevölkerung verbannt, die sich verstärkt ins Landesinnere orientierte.²⁰²

²⁰² Giuseppe Cocco; Gerardo Silva: The Ports of Rio. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

Durch die Veränderungen im Seehandel genügten die vorhandenen Anlagen bald nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen. Zusätzlich verlor Rio nicht nur die Hauptstadtfunction an Brasilia, sondern auch noch die Funktion als wichtigster Industriestandort an São Paulo. Im Zuge der Modernisierung und Reprivatisierung des Hafensbetriebes zogen die Hafenfunktionen zunehmend nach Sepetiba um. Nur geringe Umschlagkapazitäten verblieben im Centro.

In Rio de Janeiro besteht Konsens über die Wahrnehmung der Chancen, die die aufgelassenen Hafeneinrichtungen mit Piers und Lagerhallen in Sichtweite des Hauptgeschäftszentrums bieten. Die Stadtverwaltung ist sich im klaren darüber, daß eine neue Beziehung zum Meer hin, inklusive attraktivem Strandleben, hergestellt werden muss, um die maritime Geschichte des Centro als Beitrag in die attraktive Revitalisierung der Innenstadt mit einzubinden. Die Wiederbelebung der Verbindung Stadt-Meer hätte damit eine weitaus stärkere Auswirkung auf die Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung als jedes Bauprojekt, wie groß auch immer.

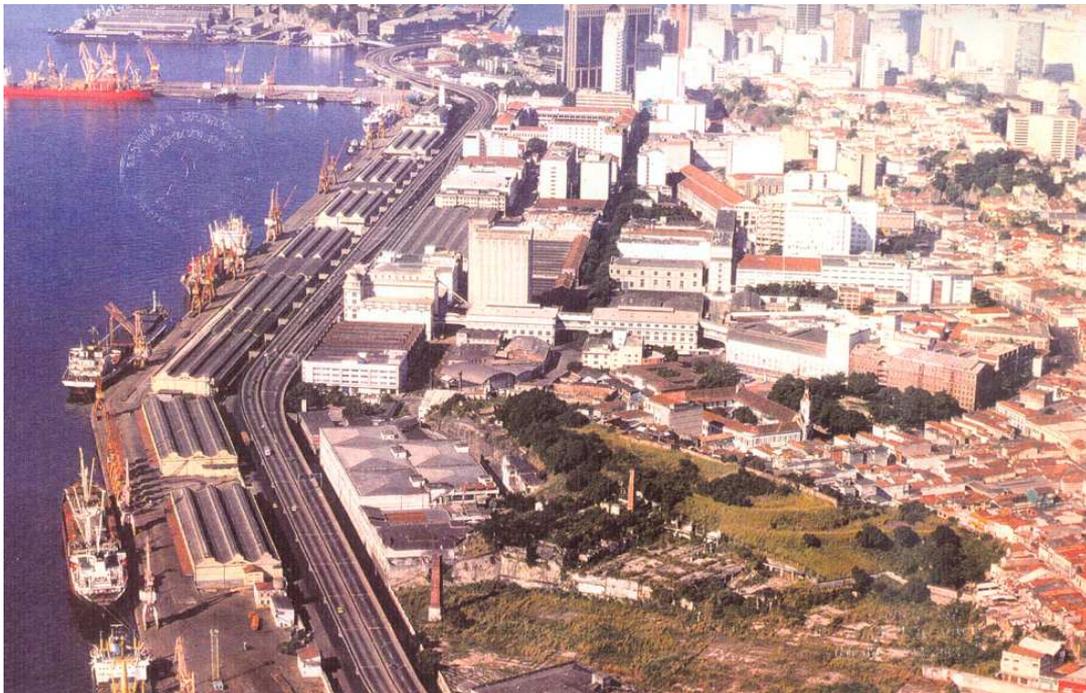


Foto 45: Luftbild der Hafenzone um die Praça Mauá in ihrer derzeitigen Ausprägung
Quelle: Companhia do Docas do Rio, Rio de Janeiro, 2000

Dazu gehören auch die Bemühungen, die selektive Wahrnehmung der Bevölkerung für das Landesinnere wieder zum Meer hin umzukehren. Die Revitalisierung sowie die Erneuerung und Schaffung von Wohnraum und

Förderung neuer Nachbarschaftsstrukturen sollen diese Bemühungen stützen. Zwei Projekte verdeutlichen diese Bemühungen. Als Pilotgebiet wurde der Morro da Conceição ausgesucht. Es handelt sich hierbei um ein weitreichendes Projekt zur städtischen Erneuerung unter Berücksichtigung lokaler Besonderheiten. Geplant sind die grundlegende Sanierung der dort befindlichen profanen und klerikalen historischen Bauwerke, die Restrukturierung des öffentlichen Raumes und die Privatisierung von städtischem Land. Im Gegenzug gehen die Grundstückserwerber die Verpflichtung ein, erschwingliche Wohnnutzung zu dulden. Daneben soll die touristische Nutzung intensiviert werden. Zinsgünstige Darlehen werden von der Staatsbank dafür zur Verfügung gestellt. Durch den Neubau und die Sanierungsarbeiten sollen die lokal ansässigen Handwerker Beschäftigung finden bzw. zusätzliche angesiedelt werden.²⁰³

Das aktuelle Layout des Hafens ist das Ergebnis von organischem Wachstum auf Auffüllflächen, die dem Meer abgerungen wurden. Rios Hafengebiet umfaßt drei Abschnitte: die Piers von Gamboa, São Cristovão und Cajú. Die Campanhia Docas do Rio sieht für jedes der Hafenbecken ein eigenes Nutzungsszenario vor. Sie reichen von Tourismus, Erholung und Nahverkehr im Bereich von Gamboa, bis zu klassischen Hafenfunktionen mit Containerumschlag und einem RoRo-Terminal im Bereich Cajú. Die Planungen sehen die weitgehende Nutzung bestehender Strukturen und deren Umbau oder Modernisierung vor.

Alle Beteiligten sind sich darüber einig, daß die Einrichtungen im Bereich Gamboa, zu dem auch die am südlichsten Ende des Hafens gelegenen Maua-Piers gehören, für den Seehandel nicht mehr nutzbar sind. Dies sowohl hinsichtlich Platzangebot und Baulichkeiten, als auch aufgrund der Tatsache, daß die Gamboa-Piers inzwischen in die Stadt eingewachsen sind und damit als Insellage keinen sinnvollen Hafenbetrieb mehr zulassen. Diese Hafenzone kann, zusammen mit der Praça Mauá als Hauptverteiler mit vielfältigen urbanen Funktionen, zu einer Schlüsselstelle der künftigen Revitalisierung der alten Kernstadt werden.

Die Mauá-Piers mit rund 40.000 m² Fläche und die derzeit noch als Verkehrsknoten genutzte Praça Mauá sollen mit einem Fußgängerkorridor miteinander, und mit

²⁰³ Conde, Luiz Paolo: Rio de Janeiro: The city and the water. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

anderen Orten von geschichtlichem Interesse, verbunden werden und stellen die Keimzelle der zukünftigen Stadtentwicklung in diesem Bereich dar.

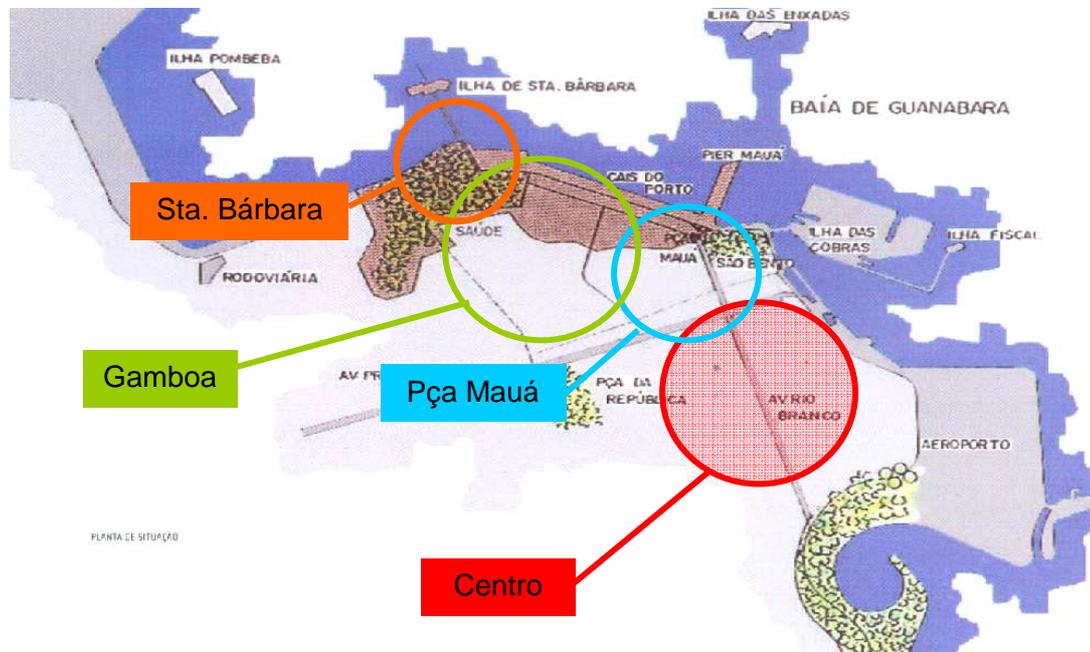


Schaubild 43: Entwicklungszusammenhänge um die Praça Mauá
Quelle: Arq. Jorge Mario Járaugui, Rio de Janeiro 2001

Obwohl der ursprüngliche Plan hauptsächlich nur für die Hafenzone gedacht war, wurde es im Interesse einer zukunftsweisenden Planung notwendig, angrenzende Gebiete in den Entwicklungsplan mit aufzunehmen. Im Einzelnen sind dies neben der Pier Mauá und der Praça Mauá, die Santa-Barbara-Insel, der Morro da Saúde und die Avenida Rio Branco.

Die Avenida Rio Branco soll zukünftig diese Zone nicht mehr von der Stadt trennen, sondern ein Hilfsmittel zur Kommunikation der neuen Lagequalität sein. Neue Achsen entstehen, die senkrecht und diagonal dazu laufen, um damit das Entwicklungsgebiet mit der Stadtstruktur zu verweben. Als Schlüsselprojekt auf dem Pier ist ein 4-geschossiges Unterhaltungs- und Kulturzentrum geplant. Es bietet Raum für Ausstellungen, Galerien, Kinos, Büchereien und Theater. Ferner soll ein Konferenzzentrum mit 2.400 Plätzen sowie ein Parkhaus mit 900 Plätzen angeschlossen werden. Am äußersten Ende der Pier soll ein Amphitheater für etwa 2.500 Personen errichtet werden. Diese Projekte stehen in starkem Kontrast zu dem internationalen Handelszentrum, welches von der Campanhia Docas do

Der Wohnbau soll maximal 5 Stockwerke hoch, als geschlossene oder halbgeschlossene Blocks mit Innenhöfen, konzipiert werden und sich in die umgebenden Wohngebiete einfügen. Die Bahnhofsgebäude werden beibehalten und für öffentliche Nutzungen saniert. Überhaupt sollen verschiedene alte Lagergebäude am Kai auf ihren baulichen Zustand überprüft und, sofern möglich, für kommerzielle und kulturelle Zwecke umgebaut und umgenutzt werden. Hier wird als Zielgruppe eindeutig der Tourist angesprochen.²⁰⁵ Der grüne Boulevard soll das Rückgrat des Projektes sein.

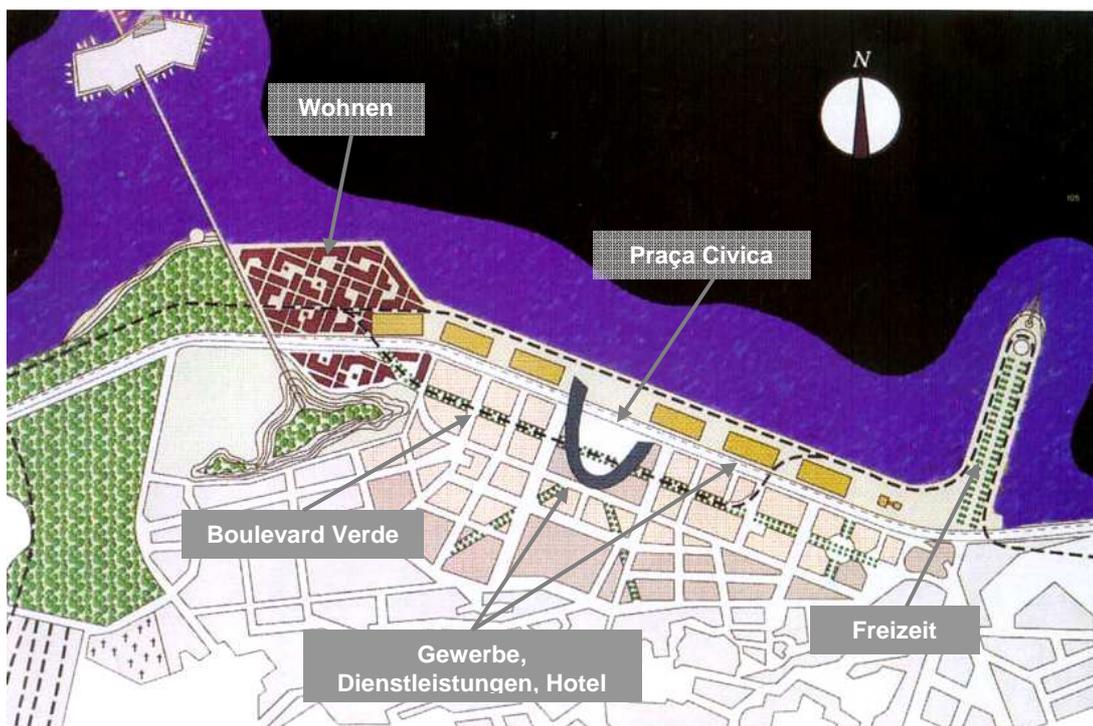


Schaubild 45: Masterplan für die Entwicklung der Hafenzone um die Praça Mauá
Quelle: Arq. Jorge Mario Jáuregui, Rio de Janeiro, 2001

Dieser nur für den Fußgängerverkehr vorgesehene Straßenzug verbindet die Praça Mauá mit dem Morro da Saúde. Er soll intensiv begrünt werden, um sich so auch optisch in der Vegetation des Parks Morro da Saúde fortzusetzen. Diese Architekturpromenade verläuft parallel zur Küstenlinie und bestimmt die neue Waterfront. Hinter ein- bis zweigeschossigen Ladenzonen mit großzügigen Verkehrsflächen im Erdgeschoß mit Pilotis-Geschossen sollen zurückspringend höhere Gebäude errichtet werden. Wichtig ist, daß der Fußgänger hier Priorität vor dem Auto hat.

²⁰⁴ Nina Maria de Carvalho; Ana Petrik Magalhães: The Port and upper Districts. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

²⁰⁵ Jorge Mario Jáuregui, Arquitecto: Waterfront Rio de Janeiro, a outra opção de desinvolvimento do Rio, Rio de Janeiro, 2001

Der Boulevard besteht aus drei Hauptpunkten. Zu Beginn an der Praça Mauá befindet sich ein großes Dienstleistungszentrum mit Hotels, die sich um einen großen öffentlichen Platz entwickeln. Das zweite Element, die Praça Cívica, wird von einem geschwungenen Gebäude, welches ein Symbol für die Integration sein soll, eingefasst. Der dritte Entwicklungsschwerpunkt ist der Morro da Saúde, wo sich großzügige Flächen für Sport und Erholung befinden. Vor dem Morro wird eine größere Fläche mit Handel, Freizeitobjekten und Wohnnutzung bebaut. Die Erdgeschosse werden weitgehend durch Innenhöfe verbunden. Es ist vorgesehen, die Höhenentwicklung in diesem Gebiet auf vier Vollgeschosse zu begrenzen. Ein offenes gestaltetes Einkaufszentrum wird in die Hafenzone integriert. Dort entstehen dreigeschossige Gebäude, die sich um Innenhöfe entwickeln und Flächen für gewerbliche Nutzungen ausweisen.

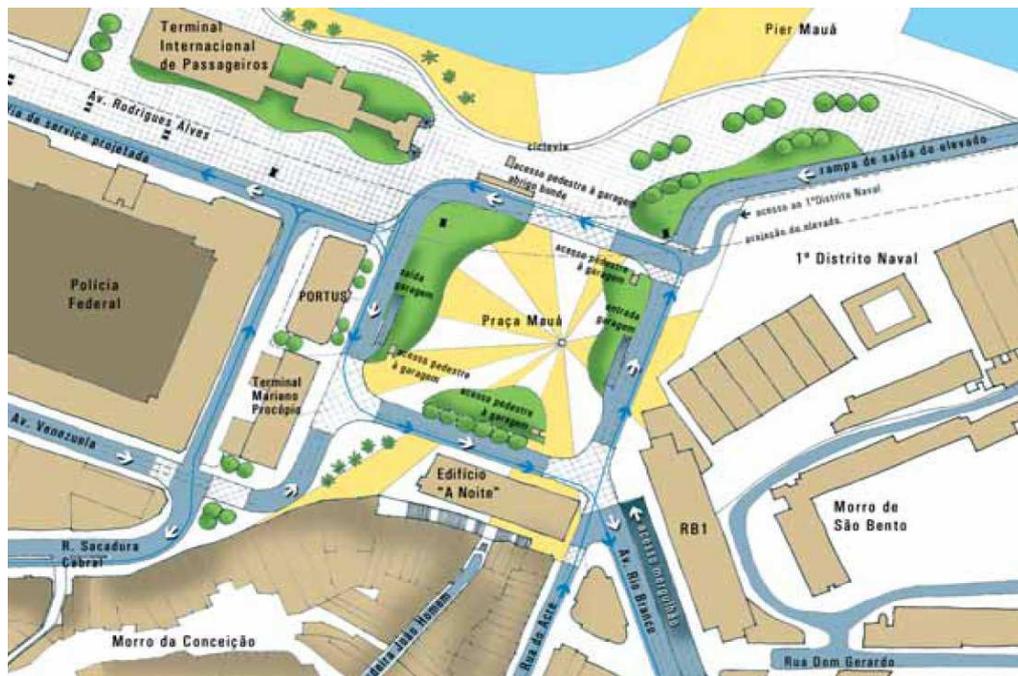


Schaubild 46: Geplante Neugestaltung der Praça Mauá (Configuração proposta)
Quelle: Porto do Rio - Plano de Recuperação e Revitalização, Prefeitura da
Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro 2001

Die Santa-Barbara-Insel wird über eine Brücke mit dem Festland verbunden. Auf der Insel selbst entstehen eine Marina, ein Aquarium mit weiteren

Freizeitangeboten und ein wissenschaftliches Zentrum für Meeresforschung und Ökologie in der Guanabara-Bucht.²⁰⁶

Rio kämpft damit an zwei Fronten. Zum einen muß das Stadtwachstum in der westlichen Zone, zusammen mit dem neuen Hafen in Sepetiba im Norden, im Hinblick auf die Auswirkungen für die Gesamtstadt gesteuert werden. Zum anderen muss der Prozess der Erneuerung und Restrukturierung des Zentrums um den alten Hafen Rios sowohl wirtschaftlich, als auch städtebaulich in Angriff genommen werden. Die langfristige Strategie der städtischen und staatlichen Behörden ist es, die zwei gegensätzlichen Entwicklungsrichtungen der Wasserfront Rios, die eine entlang der südlichen Strände Richtung Barra da Tijuca und Recreio dos Bandeirantes und die andere entlang der Eisenbahn im Norden, mit Sepetiba und dem Gebiet um die Slums von Bangú, Campo Grande und Santa Cruz, gegeneinander auszubalancieren. Der Funktionsentleerung des Stadtzentrums soll gegen-gesteuert werden, um ein Gegengewicht zu den Wanderungstendenzen nach Süden zu bilden. Mit einer Rezentralisierung der Stadt sollen die sozialen Spannungen entschärft und die Chancen offengehalten werden, auf die wirtschaftliche Entwicklung zu reagieren und in der Weltliga der Megastädte mitzuspielen.²⁰⁷

²⁰⁶ Jorge Mario Jáuregui, Arquiteto: Waterfront Rio de Janeiro, a outra opção de desinvolvimento do Rio, Rio de Janeiro, 2001

²⁰⁷ Giuseppe Cocco; Gerardo Silva: The Ports of Rio. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

6.4. Asien / Australien

6.4.1 Melbourne, Yarra River Docklands, Australien

Die südaustralische Stadt Melbourne erstreckt sich entlang der großen Bucht der Port Philip Bay, orientiert sich gleichzeitig aber auf das nördliche Ufer des Yarra River. Der Stadtplan der City ist schachbrettartig mit rechtwinkligem street grid angelegt. Die Planungen entstanden im Jahr 1837 durch Robert Russel, um der zukünftigen Entwicklung der Stadt eine Orientierung zu geben. Melbourne entwickelte sich in der Folgezeit aber weniger als Küstenstadt, denn als Stadt am Fluss.



Foto 46: Melbourne, Zentrum mit Yarra River, Hobson Bay
Quelle: Archiv Ado Franchini, 2000

Bis in die achtziger Jahre hinein war Melbourne das bedeutendste industrielle, finanzielle und kulturelle Zentrum Australiens. Während der industriellen Krise gegen Ende des Jahrtausends holte Sydney allerdings nach und nach auf und pflegt heute das Image als dynamischer Ort der Wirtschaft mit "Easy Life", während Melbourne eher Merkmale einer modernen postindustriellen Stadt Nordeuropas aufweist. Große öffentliche Bauvorhaben und bedeutende private Investitionen veränderten beide Städte grundlegend. Dienstleistungen und Infrastrukturen wurden verbessert, neue städtische Landschaften wurden sowohl in

den Zentren, als auch an den Industrieperipherien geschaffen, die sich schnell in städtische Strukturen verwandelten.²⁰⁸

Kurzbeschreibung		
Staat	Australien Bundesstaat Victoria	
Einwohner	3.384.000	EW
Fläche	1.705	km ²
Einwohnerdichte	1.985	EW/km ²
Entwicklungsgebiet	Victoria Harbour	
Zentralität	1	km
Größe	200	Ha
Einwohner zu Beginn der Entwicklung	0	EW
geplante WE	8.000	Stück
Zielbevölkerung	20.000 (+ 50.000 Besucher/Tag)	EW
Dienstleistungs- und Gewerbeflächen	700.000	m ²
Arbeitsplätze	25.000	
Zielgruppen	Verwaltung, Film, Medien, Freizeit Unterhaltung Einzelhandel, Ausbildung	
Investitionen in Landeswährung	7.000.000.000	AUS \$
davon öffentlich	70.100.000	AUS \$
Bodenwert		AUS \$/m ²
Mieten	Büro: ~37; Wohnen: 15-33	AUS \$/m ²
Kaufpreise Wohnen		AUS \$/m ²
Fertigstellung	2015	
Entwicklungsträger	Melbourne Docklands Developm. Corp. www.docklands.com	
Gebietsteile in öffentl. Hand	100	%

Tabelle 8: Rahmendaten Melbourne, Stand 31.12.2006
Quelle: Eigene Erhebungen und Melbourne Docklands Development Authority

Die Konzepte der Städte, an denen sich die heutigen Entwicklungspläne für die nächsten Jahrzehnte orientieren, beziehen Sydney und Melbourne auf zwei verschiedene Stadtmodelle. Fast drängt sich der Eindruck auf, jede Stadt versuche unbewusst die andere zu imitieren, um sich einem Bild vermuteter Modernität anzupassen.

²⁰⁸ Franchini, Ado: Terra Australis Urbana, in Centrum-Jahrbuch Architektur und Stadt 2000-2001, Basel, 2000

Melbournes Projekt für den großen Hafenbereich der Docklands scheint eher eine Planung für das so häufig beschriebene "easy life" Sydneys zu sein, als für das anspruchsvolle und industrielle Melbourne, während der Plan zur Wiederherstellung des Green Square in South Sydney über den Charakter einer europäischen Stadt verfügt, den man wiederum eher in Melbourne erwarten würde.

Für heutige Planungen ist von Bedeutung, daß Melbourne, als Hauptstadt und Regierungssitz des Bundesstaates Victoria, städtische und staatliche Planungsaktivitäten zu integrieren hat, die nicht demselben Politikverständnis unterliegen. Integrierte Stadtplanung steht gegen marktorientierte Planung und Deregulierung. Bisher wurde nicht versucht, eine architektonische und städtebauliche Mischung zu entwickeln, die der Charakteristik der Stadt Melbourne entspricht. Marketing und Computerdesign der "Instant City" haben derzeit die Oberhand.²⁰⁹

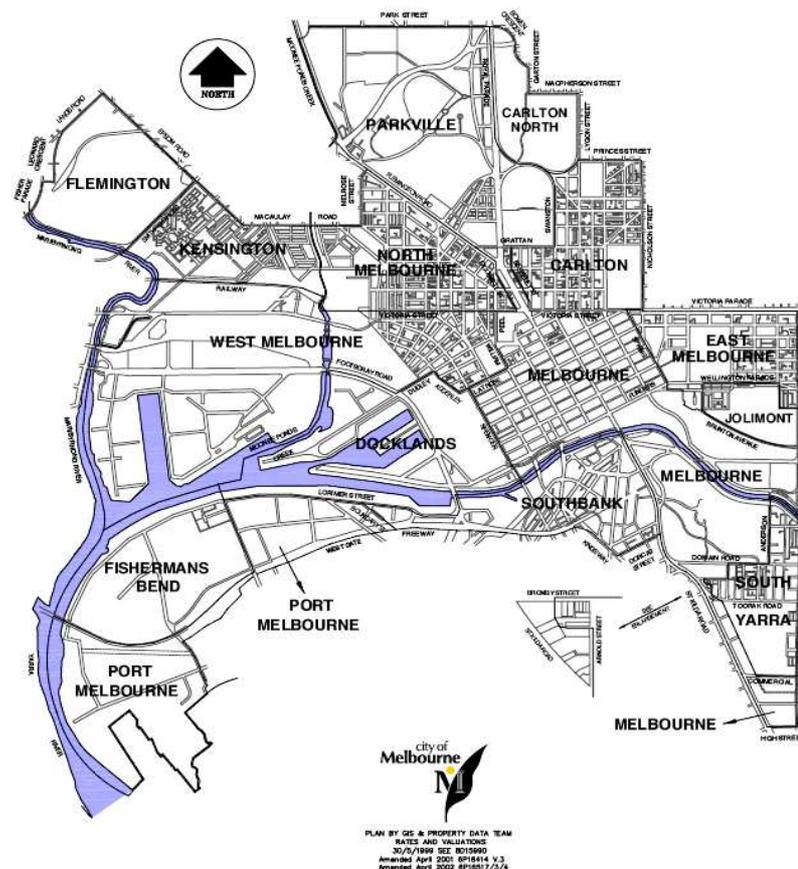


Schaubild 47: Karte der Stadtbezirke Melbournes mit der Einordnung der Docklands
Quelle: GIS and Property Data Team, City of Melbourne, 2007

²⁰⁹ Franchini, Ado: Terra Australis Urbana, in *Centrum-Jahrbuch Architektur und Stadt 2000-2001*, Basel, 2000

Die Anforderungen neoliberaler Wirtschaftspolitik und die Vorstellungen integrierter Planung für das großstädtische System prallen beim derzeitigen Konzept ungebremst aufeinander, wobei die Pläne der Docklands Authority mit den planerischen Vorstellungen der Stadt, des MSS (Municipal Strategic Statement), kollidieren. Es besteht die Gefahr, daß zukünftig ideologische Gegensätze die Zukunft der Stadt beeinflussen werden.²¹⁰ Unter diesem Aspekt suggerieren die Docklands in Melbourne, wie auch das Federation Square in Sydney, den unbewußten Wunsch nach Nachahmung Sydneys als der großen, ewigen Konkurrentin.

Nachdem bereits in den städtischen Strategieplänen von 1974 und 1985 auf die große Bedeutung der Victoria Docks für die Entwicklung der Innenstadt zum Yarra River hin aufmerksam gemacht wurde, begannen die eigentlichen Planungen erst im Jahre 1988 mit der gescheiterten Bewerbung Melbournes für die Olympischen Spiele im Jahr 1996. Damals erhielt das amerikanische Atlanta den Zuschlag. Nach dem Scheitern der Olympiapläne wurde im Jahr 1990 die Docklands Task Force eingerichtet. Ein Jahr später legte diese ein Konzept vor, welches davon ausging, daß die Nachfrageentwicklung die entscheidende Größe für die zukünftige Stadtentwicklung sei. Demzufolge mußte ein möglichst flexibles Planwerk entwickelt werden. Als unterstützende Maßnahme wurde im gleichen Jahr vom Bundesstaat Victoria der Besitz an Grund und Boden an die Docklands Authority überschrieben. Seitdem ist sie zuständig für die Entwicklung des Gebietes und somit verantwortlich für Planung, Koordination der Infrastruktur, Verlagerungen, Umnutzung, Abriß und Neubau. Hinzu kommen daraus resultierende Anforderungen, wie Aufteilung und Vermarktung des Bodens und gegebenenfalls die Neuanlage von Hafenbecken. Nach Verkauf der Grundstücke an die Projektentwickler sollen die Erlöse aus der entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerung in Form einer Dividende von der Gesellschaft an den Bundesstaat Victoria abgeführt werden.²¹¹ Durch diesen Mechanismus ist zu erwarten, daß abweichend vom Prinzip der Nachhaltigkeit und Nutzungsmischung, immer der höherwertigen Bodennutzung, sprich Gewerbe- oder Büronutzung, der Vorrang eingeräumt wird.

²¹⁰ MSS: Grid and Greenery-Case Studies, City Plan, Municipal Strategic Statement, Melbourne, 1999

²¹¹ Deutsche Bank Research: Melbourne Office Market 2003. DB Real Estate Australia Ltd., Sydney, 2003

Der Bundesstaat und die Docklands Authority propagieren und vermarkten die Projekte zur Umnutzung der Waterfront Melbournes mit dem Anspruch, das weltweit führende Waterfront-Projekt zu sein.

Das größte städtebauliche Konversionsprojekt Melbournes erstreckt sich auf die Docklands, eine Hafenzone südwestlich der Kernstadt, sowie auf den Bereich der South Bank jenseits des Yarra River. Das Areal der Victoria Docks schließt westlich an die Kernstadt an. Zu Beginn des 20. Jh. wurden hier 90 % der Handelsgüter für den Bundesstaat Victoria umgeschlagen. Das sumpfige Schwemmland war künstlich aufgeschüttet worden. Neben dem Hafen siedelten sich zügig weitere Industrien an. Noch heute weist der Boden aus jener Zeit herrührende, industrielle Altlasten und Bodenkontaminationen auf. Nach ihrer letzten Blütezeit, während und kurz nach dem 2. Weltkrieg, verloren die Docks nach dem Bau neuer Hafenanlagen (Webb Docks) weiter flußabwärts schnell an Bedeutung. Der Neubau der Webb-Docks wurde auch durch den Bau der Hochbrücke über den Yarra River notwendig. Die wichtige Nord-Süd-Verbindung war seinerzeit das wichtigste Infrastrukturprojekt Australiens. Elf Schiffsliegeplätze gingen aber verloren, weil die neue Brücke nicht von Hochseeschiffen passiert werden konnte.²¹²

Die Verlagerung des Industrie- und Handelshafens hinaus in die für Überseeschiffe geeigneteren Außenbereiche (Port Melbourne, Hobson Bay), haben im alten Victoria Harbour ein Gelände von 220 ha mit 7 km Waterfront freigemacht. Diese Flächen waren für die Mehrheit der Bevölkerung bisher als exterritorialer Bereich nur in Verbindung mit Aktivitäten der Hafenwirtschaft im Bewusstsein verankert, obwohl sie unmittelbar an den Stadtkern anschließen. Insofern ist die Ausgangslage im Wesentlichen vergleichbar mit dem Ursprung der überwiegenden Mehrzahl der Waterfrontprojekte.

Die Gesamtplanung und das Standortmanagement für die neue Stadt am Wasser, die in der Hauptsache durch privates Kapital realisiert werden soll, liegt bei einer unabhängigen Behörde, der Docklands Authority, welche von der Staatsregierung eingesetzt wurde. Sie kontrolliert und koordiniert die Aktivitäten des Immobilien-

²¹² Bentley, Philipp / Dunstan, David: The hub of Victoria - a history of Melbourne Docklands, Docklands Authority, Melbourne, 1996

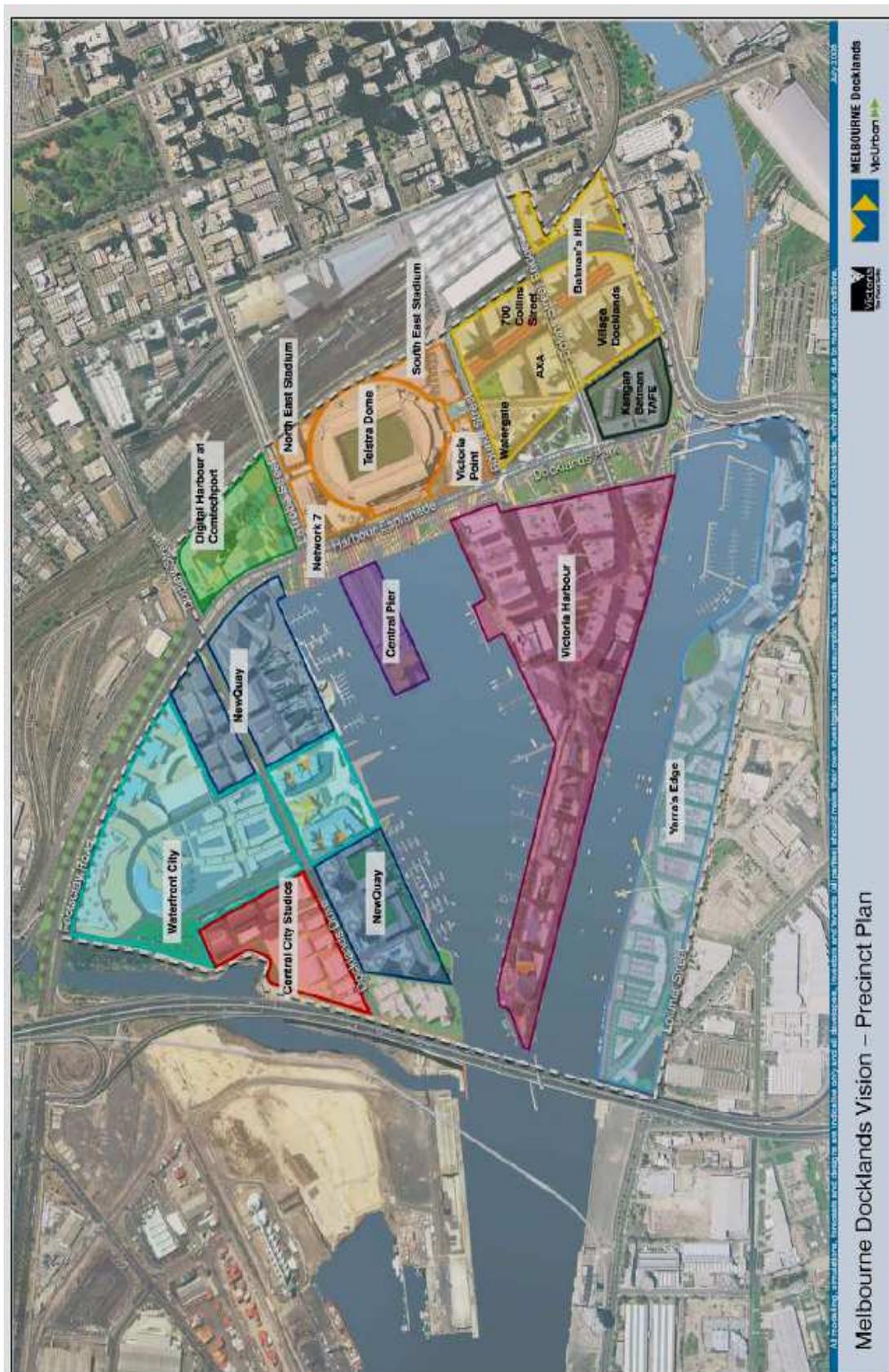


Schaubild 48: Melbourne Docklands, Bezirkseinteilung
Quelle: VicUrban, Melbourne 2006

sektors nach einem Deregulierungsmodell. Parallelen zur ehemaligen Londoner LDDC sind hier durchaus vorhanden.

Zur weiteren Abwicklung des Projektes wurde das Gebiet zunächst in 5, später dann in 7 Teilbereiche untergliedert: Batmans Hill, Business Park, Technology Park, Victoria Harbour, Yarra Waters. Jede Zone erhielt eine gebietsbezogene Nutzung. Die verfeinerte Zonierung sieht folgende Nutzungsrechte und Bestimmungen vor:²¹³

- a) Wohnquartiere, Handels- und Bürobereiche
(Batmans Hill, Victoria Harbour, Mirvac Docklands, MAB Docklands)
- b) Sportanlagen (Colonial Stadium und nähere Umgebung)
- c) Schifffahrtseinrichtungen sowie Einrichtungen für Forschung und Wissenschaft
(Comtechport)
- d) Hotels, Erholungsgebiete sowie Einrichtungen für die Freizeit
(Entertainment City).

Für diese Gebiete gab es jeweils getrennte Ausschreibungsverfahren für Stadtplaner, Investoren und Architekten, die sich mit ihren Plänen und Nutzungskonzepten bewarben. Ein wesentlicher und positiver Faktor im Entwicklungsprozess war die Regelung zur Schaffung einer funktionierenden Infrastruktur. Für die Ausführung dieser Arbeiten gab es einen gesonderten Wettbewerb. Der Anbieter sollte die gesamte Erschließung, einschließlich Strom, Wasser, Entsorgung herstellen und vorfinanzieren. Im Gegenzug sollten später für die Nutzung der Einrichtungen von den Grundstückseigentümern Anschlußentgelte verlangt werden.

Der Lagevorteil der Docklands beruht vor allem auf der unmittelbaren Nähe zum Central Business District, dem Hochhausquartier der Stadt. Entlang der Flussufer sind nach Art eines "Animation Plan" Hochhaus-Cluster und Büroblöcke, Hotels Wohnungen und Kaufhäuser vorgesehen. An der inneren Seite der Waterfront, in Richtung der Carres der City, wurde das neue Colonial Stadium errichtet, eine Unterhaltungsmaschine der jüngsten Generation. Es ist umgeben von Shopping-Malls, Dienstleistungseinrichtungen und Parkplätzen. Neue Straßenanlagen (West

Gate Freeway) durchqueren das Gebiet und verbinden es mit den wichtigsten außerstädtischen Zentren.

²¹³ Mayer, Eric: Concept vision. Melbourne Docklands Authority, Melbourne, 2005

Die Projekte und Bauten entlang des Ufers des Yarra River gegenüber der City haben in den vergangenen fünfzehn Jahren auf den Umbau des Industriesystems Melbournes reagiert. Wo einst die Stadt den Hafen und Eisenbahntrassen für die städtische Versorgung unterhielt, reihen sich heute entlang einer neuen Uferpromenade auf der South Bank die wichtigsten Projekte der Stadt aneinander. Dazu gehören das neue Exhibition Center für Messen, das Melbourne Casino, ein die Größe eines Blocks umfassendes Areal mit innen liegender Mall und Spielcasino, welches den zentralen Teil des Südufers einnimmt, sowie das Southgate Development Projekt, ein neues Wohnareal und Zentrum des Dienstleistungsgewerbes. Weiterhin befindet sich dort die Sandridge Bridge für Fußgänger, eine Verbindung aus der City zum Queensbridge Square, der zu einem Treffpunkt für Jugendliche umfunktioniert wurde.



Schaubild 49: Melbourne Docklands, Entwicklungsgebiet mit den Planungen bis 2020
Quelle: Melbourne Dockland Authority, Melbourne, 2001

Darüber hinaus liegen dort der Federation Square und der Riverside Park an der Nordseite der Flussbiegung am östlichen Eingang der City. Die Errichtung der Freianlagen am Yarra Turning Basin hat dem Nordufer der City zu einem neuen Aussehen verholfen.

Das wichtigste Programm sieht die Realisierung des neuen Federation Square vor. Im Rahmen dieses Wettbewerbes wurde ein Projekt des LAB Architecture Studio ausgezeichnet, welches ein großes Kulturforum um einen neuen Stadtplatz vorsieht, wie er in der City bislang nicht zu finden war. Das Gebiet, auf dem sich das Projekt für das neue City-Forum erheben soll, überlagert den Fächer der Gleisanlagen der Flinders Street Station und liegt gegenüber der Hauptbrücke (Swanston Street), die die Stadt mit South Melbourne verbindet. Zum überplanten Gebiet gehören gleichermaßen ehemalige Gas- und Treibstofflager. Auf der gegenüberliegenden Flußseite befinden sich die Melbourne Concert Hall, das State Theatre, die National Gallery sowie die bereits erwähnte Fortsetzung des Riverside Park.

Die Lage des Federation Square hat bereits in den zwanziger Jahren verschiedenste Bebauungsvorschläge angeregt. Das Wettbewerbsprojekt aus dem Jahr 1997 wird nun tatsächlich realisiert. Das Projekt setzt auf einen dramatischen Bruch mit dem street grid und seinem rechtwinkligen Raster und bietet Baukörper um eine Civic Plaza, die skulptural bearbeitet werden sollen. Eine lebhafte Mischung aus öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen ist vorgesehen. Geplant sind u.a. Theater, Kinos, Einkaufspassagen, Tourismuseinrichtungen, Multi-mediacenters, Ausstellungsflächen etc. Darüber hinaus gibt es Vorschläge für ein Regenwald- und Wüstengewächshaus, als Ausdruck der im Land deutlich spürbaren Tendenz, Umweltschutz zu inszenieren.

Batman's Hill ist rund 14,6 ha groß. Anders als in den übrigen Gebieten gibt es hier Vorgaben durch den Denkmalschutz, die es zu berücksichtigen gilt. Das Rail Goods Shed #2, eine alte Lagerhalle der Eisenbahngesellschaft, muß beispielsweise erhalten bleiben. Für dieses Gebiet bewarben sich zwei Investoren. Die Melbourne Tower Pty. Ltd. wollte dort einen 560 m hohen Wolkenkratzer bauen. Insgesamt 113 Stockwerke mit 115.000 m² Bürofläche, 300 Zimmer eines

Luxushotels und 258 Appartements sollten neben einem Einkaufs- und Freizeitzentrum entstehen. Um die Objekte herum sollte ein großzügiger Park entstehen. Als Realisierungszeitraum wurden fünf Jahre veranschlagt.²¹⁴

Das Yarra City Consortium sah dagegen eine viel niedrigere Bebauung vor. Neben einem Eishockeystadion mit 8.000 Plätzen sollten Wohnungen und Multimedia- sowie Freizeiteinrichtungen entstehen. Im Dezember 2003 erhielt der Melbourne Tower Pty. Ltd. den Zuschlag. Allerdings war das Projekt inzwischen soweit verändert, daß das Hochhausprojekt, ähnlich wie der Millennium Tower in Tokyo, den immensen Baukosten zum Opfer fiel und nicht realisiert wurde. Es wurde durch 16 niedrigere, konventionelle Bauteile ersetzt. Die Investitionen verteilen sich inzwischen auf drei Investoren. Zudem war das Areal im Laufe der Entscheidungsphase mittlerweile auf 10 ha geschrumpft. Die endgültige Bebauung durch diese drei Investoren stellt sich heutzutage als klassisches Mischgebiet mit Büros, Läden, Hotels und Einrichtungen für Freizeit und Kultur dar. In die denkmalgeschützte Lagerhalle werden Läden und Gastronomie einziehen.

Business Park ist mit 36,2 ha das größte Teilstück. Es stellt das Eingangstor zu den Docklands und den CBD dar und bildet den Nordteil der Docklands. Die Corporation will hier in den nächsten zehn Jahren insgesamt 2.100 Wohnungen des oberen Preissegmentes, 250.000 m² Bürofläche, 20.000 m² Ladenfläche und 15.000 m² Fläche für Gemeinschaftseinrichtungen errichten lassen. Die ersten beiden Bürotürme mit 56.000 m² Gesamtfläche wurden Ende 2003 fertig gestellt.²¹⁵

Yarra Waters umfaßt ca. 14,5 ha. Es zeichnet sich durch einen spektakulären Blick auf den CBD aus. Der ursprüngliche Bebauungsvorschlag sah eine 1,5 km lange Promenade vor, wo kleine und große Wohnblocks mit insgesamt 930 Wohnungen, alle mit Wasserblick, entstehen sollten. Hinzu kamen ein Yachthafen mit 250 Liegeplätzen und ein großer Besucherparkplatz. Dazwischen sollte sich ein aufwendig gestalteter Landschaftspark entwickeln. Der heute realisierte Plan sieht mehrere Wohntürme mit insgesamt 2.000 Wohnungen vor. Dazu kommen Flächen für Büros, Restaurants, eine Schule sowie ein Schwimmbad. Einzig an der

²¹⁴ Melbourne Docklands Authority: Integration and Design Excellence Guide. Melbourne, 2005

²¹⁵ Melbourne Docklands Authority: Integration and Design Excellence Guide. Melbourne, 2005

Konzeption des Yachthafens und der landschaftlichen Gestaltung der Freiflächen wurde festgehalten.²¹⁶

Victoria Harbour ist mit 30,2 ha das zweitgrößte Teilgebiet der Docklands und gilt als das Herzstück. Mit seinen 3,7 km Uferpromenade und den Fingerpiers weist es Lagequalitäten am Wasser auf, über die die übrigen Teilgebiete in diesem Ausmaß nicht verfügen. Geplant sind hier Wohnen, Hotelnutzungen und Unterhaltungseinrichtungen. Hinzu kommen private und öffentliche Einrichtungen für Telekommunikation und Technologie der Melbournen Universitäten. Geplant ist die Aufrechterhaltung eines 24-Stunden-Betriebes.²¹⁷

Die Gestaltung der Grünflächen ist generell positiv zu bewerten. Die bereits existierenden Grünzonen der Stadt werden durch ausgeprägte Flächen in den Docklands ergänzt. Das Image Melbournes als naturverbundene und umweltbewusste Stadt wird dadurch weiter gefördert.



Schaubild 50: Victoria Harbour, Entwurf für die Promenadengestaltung
Quelle: Melbourne Docklands Authority, Melbourne, 2001

Obwohl die Gestaltung der Uferpromenaden durchaus als qualitativvoll anzusehen ist, und der gesamte Uferstreifen öffentlich zugänglich ist, bleibt es fraglich, ob das

²¹⁶ Melbourne Docklands Authority: Integration and Design Excellence Guide. Melbourne, 2005

²¹⁷ Melbourne Docklands Authority: Integration and Design Excellence Guide. Melbourne, 2005

Ziel, aus den Docklands einen Platz für jedermann zu schaffen, erreicht werden wird.

Zwar konnte mit der Umgestaltung eine Verbindung zwischen der reichen Nord- und der armen Südstadt geschaffen werden, jedoch ist absehbar, daß sich die Docklands nur als ein Siedlungsgebiet für wohlhabende Bürger darstellen. Die Preise für Wohnungen werden allein schon aufgrund der Lage und der Blickbeziehungen extrem hoch sein. Gleiches gilt auch für die Büro- und Ladenflächen, so daß sich hier nur exklusive Firmen ansiedeln werden. Fraglich ist auch, ob überhaupt alle Gebäude mit Leben gefüllt werden können. Der Büroflächenbestand in Melbourne ist seit dem letzten Bauboom von einem erheblichen Flächenüberhang geprägt.



Schaubild 51: Plananimation der Ostseite des Victoria Harbour, Entertainment City
Quelle: VicUrban, Melbourne 2006

Der Leerstand im CBD beträgt heute schon zwischen 20 und 30 %.²¹⁸ Dies macht die sowieso schon zweifelhaften Renditeberechnungen und die darauf

²¹⁸ Ernst & Young: Australian Commercial Office Market Survey. December 2002, Sydney, 2002

basierenden Planungen weiter fragwürdig. Das Angebot an Wohn- und Büroflächen wird sich demnach verstärkt an der Nachfrage orientieren. Folglich werden geplante Projekte gestreckt oder verschoben und die bereits fertig gestellten Objekte, ihre Nutzer und damit auch die Investoren, dann mit den daraus resultierenden Auswirkungen auf Ambiente, Infrastruktur und Marktmechanismen fertig werden müssen. Die Distanz zwischen realer Stadt und dem selbstbezogenen Projekt scheint hier für europäische Empfindungen sehr ausgeprägt zu sein und ist Zeugnis einer Architektur der Isolation. Ein Phänomen übrigens, daß sich, aus welchen Gründen auch immer, mehr und mehr in der städtischen Realität und in den städtischen Entwicklungsmodellen ausbreitet.

Das wesentlichste Problem liegt aber im australischen Planungssystem. Ähnlich dem britischen System, hat die lokale Ebene nur geringen Einfluß. Die Verlagerung der Planungshoheit auf die Docklands Authority wurde von der Stadtverwaltung schon mehrfach als Privatisierung der Demokratie kritisiert. Die Verhandlungen finden im Wesentlichen zwischen der Authority und den Investoren statt. Die Stadtverwaltung sieht sich somit von grundlegenden Entscheidungen ausgeschlossen, da eine Beteiligung vielfach, auch ganz bewußt, ausgehebelt und die Kommunalpolitik damit umgangen wird. Die Stadt wird infolgedessen mit Entwicklungen konfrontiert, die sie nicht, oder nicht mehr beeinflussen kann.²¹⁹ Der positivste Aspekt an der gesamten Entwicklung der Docklands ist aber, daß die schon lange von den Bewohnern geforderte Anbindung der Innenstadt an den Yarra River nun endgültig verwirklicht wird. Der Bundesstaat Victoria hat bei der Planung der Docklands als eine wesentliche Auflage für die Investoren festgelegt, daß neben der 30m breiten Uferpromenade mindestens 5 % der Flächen des Entwicklungsgebietes als öffentliche Freiflächen erhalten werden müssen. Die wichtigsten Freiflächenbereiche finden sich in den Gebieten Land Lease Victoria Harbour und Mirvac Yarra's Edge:

- die Grand Plaza mit einem 500 m langen und 40 m breiten Central Park, der vorzugsweise für Touristen vorgesehen ist
- die Hauptstraße Harbour Esplanade von Nord nach Süd, die für Straßenfeste genutzt werden kann

²¹⁹ Bentley, Philipp / Dunstan, David: The hub of Victoria - a history of Melbourne Docklands, Docklands Authority, Melbourne, 1996

- den Docklands Park, eine großzügige Grünzone mit Rasenflächen für Erholung und Freizeitsportmöglichkeiten
- sowie den Central Pier, an dem Veranstaltungen rund ums Wasser stattfinden sollen.

In den Gebieten am Südufer wird es zusätzlich vier große Parks zwischen den einzelnen Wohntürmen geben. Neben der Umgestaltung der Freiflächen war dem Bundesstaat auch der Umgang mit den umgebenden Wasserflächen ein Anliegen. Diese Flächen sollen nicht nur als Standortfaktor bzw. "Renditebringer" dienen, sondern sollen von Anfang an als ein wesentlicher Gestaltungsfaktor in den Planungen berücksichtigt werden. Aus diesem Grund wurde ein Plan entwickelt, der der Qualität des Wassers als Verkehrsweg und wesentlichem gestalterischen Element Rechnung trägt. Er regelt ausschließlich die Nutzung der Wasserflächen und den öffentlichen Transport auf dem Wasser. Damit ist Melbourne auf diesem Gebiet nun doch noch wegweisend für andere Waterfrontprojekte geworden, die dem Faktor Wasser keinen so hohen Stellenwert einräumen.

Planungsstand und Planungshorizont

Mit der Umstrukturierung der Docklands und der Anbindung an den CBD Melbournes will die Docklands Authority die Stadt wieder an das Wasser zurückführen. Dabei ist eine schrittweise Entwicklung mit kontinuierlicher Realisierung einer Serie von Projekten vorgesehen, der "große Wurf" soll nach Möglichkeit vermieden werden. Der Planungshorizont wurde zu Beginn der Projektarbeiten mit 15 bis 20 Jahren geschätzt. Die Regierung gab das Maß vor und wollte in diesem Gebiet 5.000 Wohnungen mit etwa 15.000 Einwohnern und 15.000 Arbeitsplätzen realisiert haben. Dazu wurden Investitionen in Höhe von 2,5 Milliarden australischen Dollar veranschlagt. Als Anschubfinanzierung wurden 50 Millionen Dollar von der öffentlichen Hand bereitgestellt. Zwischenzeitlich wurden alle Zahlen nach oben korrigiert. Bis zum heutigen Tag sind bereits 1,75 Milliarden Dollar verbaut oder in der Realisierung gebunden. Die Gesamtausgaben werden heute auf rund 8,7 Milliarden Dollar geschätzt. Der ursprüngliche Anteil der öffentlichen Hand in Höhe von 50 Millionen wird sich auf 500 Millionen Dollar erhöhen. Das Verhältnis der privaten zu den öffentlichen Investitionen soll 70:1 betragen.

Schätzungen besagen, daß die Einwohnerzahl von heute 300 auf 20.000 im Jahre 2015 steigen und die Anzahl der Arbeitsplätze sich bis dahin auf rund 25.000 belaufen wird. Heutzutage arbeiten in den Docklands ca. 3.500 Menschen.²²⁰

Als wesentlicher Marktfaktor wird, neben Büronutzung, die erhebliche Steigerung des Tourismus gesehen. Schon heute besuchen ca. 3,5 Millionen Menschen jährlich die neu entstehenden Docklands. Dies rührt hauptsächlich aus dem Besuch von Veranstaltungen im Colonial Stadium her. Bis zum Jahr 2015 soll die Anzahl auf 20 Mio. Besucher jährlich ansteigen und bedeutet folglich einen täglichen Besucheransturm von 100.000 Personen. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen der Tourismus auf die Wohnqualität ausüben wird. Einerseits sind die Docklands ohne Besucher nicht lebensfähig, andererseits können sich derartige Besuchermassen negativ auf das Wohnumfeld auswirken. Hier sind die Planer gefordert, trotz des Renditedruckes der Investoren und der Erwartungshaltung der Bevölkerung, eine Verträglichkeit von öffentlichem, privatem und halböffentlichem Raum zu realisieren und dabei die langfristige Funktionsfähigkeit der Docklands zu gewährleisten.



Foto 47: Beispiel für die Wohnbebauung in den Docklands: hier Flinders Wharf Riverfront
Appartements des Projektentwicklers Butler & Co., 2005
Quelle: Butler & Co., Melbourne 2005

²²⁰ Dockland Authority: Melbourne Docklands 2000 - Victoria's New Waterfront. Melbourne, 2000

Die derzeit genehmigten Projekte der Investoren umfassen 7.000 Wohnungen, 77.000 m² Laden- und 450.000 m² Büroflächen, über 2.000 Hotelzimmer und 100.000 m² für Unterhaltungsangebote. Zusätzlich entstehen in der geplanten Marina 500 Liegeplätze für Freizeitkapitäne. Die Flächenanteile in den Docklands verteilen sich wie folgt: 53 % Wohnen, 8 % Läden, 33 % Büro, 5 % Hotel und 1 % sonstige Einrichtungen.²²¹

Die Regierung des Bundesstaates Victoria wollte von Beginn an mit den Docklands einen blühenden Platz am Wasser schaffen, der für alle Nutzer ein Angebot bereithält. Weitere Eckpunkte, wie der verantwortungsvolle Umgang mit den natürlichen Ressourcen und eine international zukunftsweisende, qualitätvolle Architektur kamen hinzu. Trotz dieser Anforderungen sollte das Ganze aber auch noch finanzierbar bleiben. Doch gerade die Finanzierbarkeit scheint sich im Falle der Melbourne Docklands zum wesentlichen Störfaktor zu entwickeln.



Foto 48: Melbourne Docklands - Yarra Waters
Quelle: DB Real Estate Research, 2005

Die Finanzplanung scheint den Verantwortlichen der öffentlichen Hand sowie auch den Investoren aus den Händen geglitten zu sein. Nach einer bisher noch

²²¹ Dockland Authority: Melbourne Docklands 2000 - Victoria's New Waterfront. Melbourne, 2000

inoffiziellen Schätzung werden die Gesamtprojektkosten wohl von veranschlagten 2,5 auf rund 8,7 Mrd. australischen Dollar ansteigen.²²² Der Anteil der öffentlichen Ausgaben wird sich auf 500 Millionen Dollar erhöhen und damit verzehnfachen. Eine weitere Verteuerung ist nicht auszuschließen. Wenn man bedenkt, daß der Staat eine Dividende aus dem Projekt Docklands erhalten sollte, rückt dieses Ziel somit in weite Ferne.

Nicht zuletzt unter dem Druck der Investoren läßt sich auch ein weiterer wesentlicher Punkt, nämlich hochwertige Architektur zu schaffen, allem Anschein nach nicht erfüllen. Ursächlich dafür sind allerdings nicht nur der finanzielle Aspekt, sondern auch die wenig konkreten Kriterien des Staates für die Planungen. Kriterien, wie urban design, Finanzierung, Risiken, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen und Integration in das Umfeld wurden aufgeführt. Für die konkrete städte-bauliche Entwicklung fand sich dann kein Raum mehr, diese wurde den Investoren überlassen. Die Regierung verpachtete die Teilgrundstücke an diejenigen Anbieter, die das am meisten Erfolg versprechende und vor allem das finanziell lukrativste Angebot abgaben. Auf der Habenseite schlugen sich zumindest die Bemühungen um die Schaffung einer funktionierenden Infrastruktur nieder. Wenigstens auf diesem Gebiet hat man aus den Fehlern der Entwicklung der London Docklands gelernt.

²²² Ernst & Young: Australian Commercial Office Market Survey. December 2002, Sydney, 2002

TEIL 3 BEWERTUNG

7. Fazit und Ausblick

7.1 Entwicklungstendenzen, Strategien, innovative Trends

Grundsätzlich kann festgehalten werden, daß Wasser eine formende Kraft darstellt, die wesentlich den Charakter der umgebenden Landflächen beeinflusst. Aus diesem Grund sollte das Wasser und die von ihm gebildete Waterfront bei städtebaulichen Überlegungen nicht nur als Produktionsfaktor oder Kosmetik, sondern als Lebensgrundlage und Stadtbaustein mit Schlüsselfunktion betrachtet werden.

Um im globalen Wettstreit der Regionen bestehen zu können, muss das erklärte Ziel der Städte sein, endogene Entwicklungspotentiale auf- bzw. auszubauen. Einerseits zählen hierzu solche Bemühungen, wie beispielsweise die unzureichende Wahrnehmung der Stadt als Wissenschafts-, Technologie-, Wohn- oder Bürostandort zu verbessern. Andererseits spielen bei der Akquisition zukunftssträchtiger Branchen zunehmend weiche Standortfaktoren eine Rolle. In diesem Kontext wird die Aufwertung der bereits bestehenden Lagepotentiale einer Stadt, die im Falle der Wasserstädte in erster Linie auf der maritimen Prägung beruhen, von besonderer Bedeutung sein.

Die Vermarktungsaktivitäten zur Entwicklung einer Waterfront, welche eine Realisierungszeit von bis zu 20 Jahren erfordern kann, werden solche Städte bei internationalen Investoren und Entscheidungsträgern bekannt machen und in der Wahrnehmung verankern. Gleichzeitig wird durch die Erhöhung der urbanen Erlebnisqualität auch die bereits ortsansässige Bevölkerung an den Standort gebunden.

Waterfronts sind einzigartige Situationen mit eigenen Gesetzmäßigkeiten und eigener Geschichte. Städtische Waterfronts definieren Stadträume und sind, wie die Städte selbst, dynamische Entwicklungsräume. Mit der wachsenden Bedeutung dieser geographischen Gegebenheit ist in der Stadtplanung die Tendenz zu beobachten, daß von den mit diesen Aufgaben befaßten Planern häufig der

einfache Weg eingeschlagen wird. Schnelle Lösungen, die irgendwo anders in der Welt ihre Berechtigung haben und dort ihre Funktionsfähigkeit bereits unter Beweis gestellt haben, werden kurzerhand übernommen. Dies geschieht allerdings nicht nur aus Unkenntnis oder aufgrund handwerklicher Defizite der Planer, sondern ist vielerorts auch der angespannten Haushaltslage der Kommunen geschuldet. Für diese sind vorseilende Planungsleistungen ein vermeintlich unkalkulierbarer Kostenfaktor und schmälern den erwarteten Erlös beim Verkauf der Bauflächen an Investoren. Zugleich sind Trends erkennbar, Planungen mit Planungsinstrumenten für verdichtete innerstädtische Bereiche durchzuführen, ohne in einen Dialog mit der ortsspezifischen Situation einzutreten. International gibt es vielfältige Beispiele für zu starke Verdichtung, Vertikalisierung oder extreme Privatisierung der Waterfront. Neben dem Einkaufen haben auch Freizeitfunktionen, Unterhaltung und Kultur an der Waterfront ihre Berechtigung. In diesem Marktsegment muss sowohl für die ortsansässigen Bewohner bzw. Nutzer, als auch für die Besucher ein ansprechendes Angebot bestehen.

War in den 80er Jahren der Marktplatz oder die Festivalisierung der Waterfront das vorherrschende Thema, folgten in den 90er Jahren Urban Entertainment Districts, Sportstadien oder Veranstaltungsarenen. Im Zeitalter der Globalisierung, und damit der Homogenisierung der städtebaulichen Planungen, ist die Gefahr, die Waterfront durch eine unangemessene Planung zu uniformisieren, zu anonymisieren und damit zu entwerten, stark gestiegen. Diesen Tendenzen sollte dadurch entgegengesteuert werden, daß der Waterfront durch eine entsprechende Planung die Chance gegeben wird, ihren individuellen Beitrag zum Stadtbild zu leisten. Es muss versucht werden, die Einzigartigkeit der speziellen Situation hervorzuheben und somit die Stadt mit dieser typischen Szenerie von anderen Städten zu unterscheiden.

Das Potential in der Stadt ist vorhanden – nicht nur für herausragende öffentliche und gewerbliche Nutzungen, sondern auch für innerstädtisches Wohnen. Dieses Potential muss angesprochen und gemäß den spezifischen Wohninteressen mit angemessenem Raum versorgt werden. Das Interesse zielt sowohl auf die erste Reihe zum Wasser, als auch auf die angrenzenden Stadtviertel der alten Stadt. Das Ergebnis wird sein, daß sich die Innenstadt vergrößert und die bestehende Stadt sich mit den Entwicklungsgebieten der Hafenzone verzahnt.

Um diese Bestrebungen zu fördern, wurde vom Waterfront Center, in Zusammenarbeit mit angesehenen Planern von Waterfront-Projekten, folgender Anforderungskatalog veröffentlicht:²²³

- Die Planungen sollten langfristig ausgelegt werden, verständlich und umfassend alle Aspekte berücksichtigen.
- Die Planungen sollen in interdisziplinär besetzten Teams mit modernsten Planungswerkzeugen erfolgen.
- Die Beteiligung der Bevölkerung am Planungsprozess sollte frühzeitig beginnen und während der gesamten Planungszeit fort dauern.
- Die Arbeit an der Waterfront ist nicht nur eine Frage der wirtschaftlichen Entwicklung, der Berücksichtigung von Umweltbelangen oder eine reine Entwurfsaufgabe, sondern vielmehr eine Kombination dieser drei Aspekte.
- Die Gemeinden sollten sich vergegenwärtigen, daß Waterfrontplanungen langfristige Strategien und damit einen langen Atem erfordern. Manche Entwicklungspläne erstrecken sich über mehrere Dekaden. Es sollte daher der Versuchung widerstanden werden, langfristige Ziele dem kurzfristigen Renditedenken und schnell sichtbaren Resultaten zu opfern. Langfristige Planungen werden sich in Bezug auf Planungstiefe und Gestaltungsreichtum prinzipiell mehr auszahlen als der sog. "Große Wurf".
- Die Entscheidungsträger müssen sich bewußt sein, daß die revitalisierte oder neu entwickelte Waterfront immer integraler Bestandteil der gesamten Ufersituation mit Küstenlinie, Bächen, Buchten und Feuchtgebieten sein wird.
- Die am meisten Erfolg versprechende Zusammenarbeit ist diejenige, die die Dynamik der privaten Investoren mit dem durch die Verwaltungsorgane vertretenen öffentlichen Interesse zur beiderseitigen Zufriedenheit vereinbart, und sich darüber hinaus der aktiven Mitwirkung der Bevölkerung versichert.
- Öffentliche Zugangsmöglichkeiten entlang der Ufer zu schaffen, sollte einer der Schwerpunkte der Planungen auch in geschlossen gehaltenen Wohngebieten sein. Dabei sollten in Gebieten ohne direkte Zugangsmöglichkeit zum Wasser unbedingt Sichtbeziehungen geschaffen werden.
- Es ist wichtig, daß die Stadtverwaltungen und andere Planungsbeteiligte

²²³ The Waterfront Center: Urban Waterfront Manifesto. 1st Draft, 10.07.1999, Washington DC, 1999

anhand erfolgreicher Beispiele für Waterfront-Entwicklungen unterscheiden lernen, funktionale Mechanismen für ihre Zwecke zu übernehmen und nicht nur blindlings Sachverhalte zu kopieren. Jede Waterfrontplanung sollte noch ihren natürlichen Ursprung, sowie die historischen Vornutzungen erkennen lassen. In allen Planungsphasen muss der jeweilige genius loci berücksichtigt werden.

- Wo möglich, sollte ein breites Spektrum an Nutzungen sowohl für tagsüber, als auch für das Nachtleben vorgesehen werden. Von Grünflächen für die Erholung, über Flächen für intensive kommerzielle Nutzung, sollten für alle sozialen Schichten und Altersgruppen Angebote bestehen. Motto: Lautes sollte sich mit Leisem abwechseln.
- Waterfronts sind anregend und lehrreich für den Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen und historischen Sachverhalten sowie der städtischen Industriekultur. Eventuellen Bestrebungen, die Waterfront aufzuräumen und glattzustreichen, sollte widerstanden werden, um nicht Werte und Potentiale, die vielleicht derzeit noch nicht in ihrem vollen Umfang erkennbar sind, unnötigerweise zu opfern.
- Die Ausweisung von Hochhauszonen sollte nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Sie fördern die Ausbildung einer unverwechselbaren Skyline. Auch in der Hochhauszone soll ein Anstieg der Wohnungen durch Schaffung eines geeigneten Wohnumfeldes und nachgefragter Wohnungstypen, sowie der Mischung aus Wohnen und anderen städtischen Funktionen gefördert werden.
- Im Rahmen des städtischen Unterhaltungsangebots geht es um die Publikumsfunktion im weitesten Sinne: Geschäfte, Hotels, Gaststätten, Kultur, Tourismus, Festivals und Veranstaltungen. Bei der Verstärkung des urbanen Klimas geht es darum, eine weitere Verdichtung und Erfahrbarkeit der Stadtkernsituation als Ganzes zu realisieren. Die Verbesserung des Verweilklimas, die Verbindungsmöglichkeiten und die Schaffung von öffentlichen Freiräumen sind dabei von Bedeutung. Weiterhin fördert die Vergrößerung von Kontrasten und Unterschieden zwischen den einzelnen Zonen die Auswahlmöglichkeiten der Besucher und Nutzer.

Besucher aus aller Welt werden mehr Bereitschaft zeigen, in das Entwicklungsgebiet zu kommen, wenn der subjektive Aufwand durch eine größere Attraktivität

und die Möglichkeit, die Aufenthaltsdauer auf angenehme Weise zu verlängern, kompensiert wird. Sollte sich der Erlebniskonsum in Zukunft zu einer dominierenden Aktivität der Besucher entwickeln, gilt es, die Stadtkultur in allen ihren Facetten umzusetzen und zu präsentieren. Die Stadt sollte aufgrund eines vollständigen Angebots und gleichzeitiger Spezialisierung in hohem Maße konkurrenzfähig werden. Dabei stellt die "Stadt am Wasser" das Basiserleben dar.

In den Städten werden sich die groß angelegten Strukturen aus früheren Perioden des Stadtwachstums immer mehr verwischen. In den Entwicklungsgebieten muß darauf geachtet werden, daß eine Kombination aus Makroform und kleinen urbanen Strukturen realisiert wird. Hierdurch erhält die Stadt die Möglichkeit, eine spezifische eigene Prägung und somit ein eigenes Profil zu entwickeln. Das Versorgungsgebiet der Innenstadt kann auf Grundlage der Vergrößerung der Strukturen, der Spezialisierung und der Qualitätssteigerung weiter anwachsen. Die Entwicklung eines Konzepts der Multimobilität muss diese Tendenzen unterstützen. Dabei müssen die kundenorientierte Zusammenarbeit der sowohl land- als auch wasser- gebundenen Transportnetze und der gebietsorientierte Betrieb die Leitprinzipien darstellen. Aufgabe ist es, ein attraktives System der Multimobilität zu verwirklichen, mit dem sowohl Verweilqualität, als auch Bewohnbarkeit und wirtschaftliche Flexibilität gewährleistet bleiben. Die gute Erreichbarkeit der Waterfront mit sämtlichen Verkehrsmitteln stellt einen einzigartigen Wettbewerbsvorteil dar.

Die Rolle des öffentlichen Raumes in einer Strategie der Verdichtung und Transformation wird immer wichtiger. Es geht dabei um die Schaffung eines Rahmens für interessante Investitionen und um die Akzentuierung verschiedener Identitäten innerhalb des Entwicklungsgebietes und es geht ferner darum, das Entstehen verschiedener Begegnungsräume zu stimulieren. Die Planung des Aussenraumes in einer sich immer weiter verdichtenden und spezialisierenden Stadt wird dabei ständig komplexer und differenzierter. Sie zielt auf die Schaffung und Verbesserung von Netzwerken innerhalb der Stadtviertel und die Verbindung der einzelnen Cluster untereinander.

Die Globalisierung, mit der Folge weltweiter Angleichung der Objektstandards und zunehmender Markttransparenz, führt zu einem immer stärkeren internationalen

Wettbewerb der Immobilienmärkte, insbesondere für Büroimmobilien. Politische Grenzen verlieren für Investoren in den Binnenmärkten Europas, Amerikas und Asiens zunehmend an Bedeutung. Sie folgen der Wirtschaftskraft von Regionen. Die Renditen vergleichbarer Objekte an vergleichbaren Standorten passen sich zunehmend an. Hier sind Märkte mit Wasserlagen und ihrem standortspezifischen Bonus hervorragend aufgestellt.



Foto 49: Beispiel für eine identitätsstiftende „Landmarke“ am Wasser, hier bisher nicht reaktivierter Spreespeicher an der Rummelsburger Bucht, Berlin
Quelle: Ebner, 2003

Stabile politische, rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen, erstklassige Bauqualität vor Ort, Markttransparenz und die Professionalität der Marktteilnehmer, kommen als weitere Kriterien, die die Standortwahl positiv beeinflussen und konsequent verfolgt werden müssen, hinzu. Entscheidend für die Ansiedelung von Unternehmen sowie deren hochqualifizierte Beschäftigte, ist die Attraktivität einer Region, die regionale Wirtschaftskraft, die Nähe zwischen Arbeitsplatz und Wohnort sowie die Präsenz von Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen. Insgesamt wird zwar der Flächenbedarf pro Mitarbeiter tendenziell geringer, jedoch

werden die funktionalen und ästhetischen Anforderungen an die Immobilie deutlich steigen.

Ende der 70er Jahre verlangte eine neue Designer-Avantgarde radikales Umdenken. Der bis dahin gültige Weltstandard des Funktionalismus wurde für überholt erklärt. Im Rückblick auf den Formenreichtum vergangener Epochen revidierten sie das seit Anfang des 20. Jh. dominierende Leitbild rationaler Gestaltungsarbeit. Sie demontierten sogar die von der Moderne bisher unangestasteten, vor 2000 Jahren von Vitruv formulierten, Grundregeln der Nützlichkeit, Festigkeit und Schönheit, nach denen jeder Architekt seine Ziele zu verfolgen habe.



Foto 50: Beispiel für skulpturale Architektur am Potsdamer Platz in Berlin
Quelle: Ebner, 2001

Fortan sollte der Architekt die Nützlichkeit den Kaufleuten und die Festigkeit den Ingenieuren überlassen, sich nicht um wirtschaftliche oder technologische Innovationen kümmern und ausschließlich Künstler sein. Diese Programmatik ist seitdem in der gegenwärtigen Architektur ungebrochen wirksam. Die damit auf den Weg gebrachte Postmoderne hat allerdings längst an Strahlkraft verloren. In der Hauptsache gestalterisch anspruchsvolle, meist solitär angelegte Bauvorhaben

weisen heutzutage oft unerträgliche Anachronismen auf. Autonom verfolgte Designansprüche eines Architekten stoßen auf differenzierte, von wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen getragene Anforderungen und Vorgaben von Bauherren und Investoren und umgekehrt.

Eine auf künstlerische Fähigkeiten reduzierte Kompetenz des Architekten wird den neuen Herausforderungen an eine ganzheitliche Planung nicht gerecht. In der Phase der immobilienwirtschaftlichen Marketingaktivitäten und Projektentwicklung werden umfassende Zielvorgaben festgelegt. Hier muß Architektur ein wesentlich mitprägendes Element sein.

Neue Planungsansätze müssen eingeführt werden. Standardisierte Vorgehensweisen und autoritäre Planungsmethoden sind für eine nachhaltige Regionalentwicklung ungeeignet. Über formalisierte und situationsbezogen entwickelte Strategien und Prozesse wird eine breite Einbindung aller regionalen Akteure und Planer erreicht. Demonstrative Solitär-Projekte ersetzen selbst in ihrer Aneinanderreihung keine Gesamtkonzeption, sind aber eingebettet in diese. Der Kontext stellt somit eine wichtige Voraussetzung dar, um den Sinn der Planung erfahrbar zu machen. Die Sanierung von Bestandsbauten mit hohem Wiedererkennungswert oder die Schaffung von zusammenhängenden naturnahen Freiflächen sind hierfür besonders gut geeignet.

Die Einbeziehung aller gesellschaftlichen Interessengruppen ist Voraussetzung für die Akzeptanz und Umsetzung nachhaltiger Entwicklung von gemeinwohl- und umweltorientierten Konzepten. Die Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen steht im Spannungsverhältnis von individuellen Interessen und gemeinschaftlichen Anforderungen. Nutzungskonflikte und konkurrierende Raumannsprüche sind unvermeidbar, daher ist der direkte Nutzen (Arbeit, Umwelt, Freizeit) für alle Gruppen transparent darzustellen. Konflikte, die durch die Einbindung der unterschiedlichen Interessengruppen entstehen, müssen akzeptiert und durch integrative Konfliktlösung bewältigt werden.

Es gibt 4 zentrale Aufgabenstellungen, die im Vordergrund der Entwicklung stehen:

- Umbau und Weiterentwicklung ohne Zersiedelung
- Verhinderung und Abbau sozialer und kultureller Ungleichgewichte

- demographischer Wandel
- Organisation der Mobilität, Verkehrsentwicklung.

Die Planungen sind nur dann erfolgreich, wenn sie auf einem gesellschaftlichen Konsens beruhen und zukunftsfähig sind. Diese Konsensbildung ist ein interkommunikativer Prozess zwischen Bürgerschaft, Verwaltung, Politik und Immobilienwirtschaft. Planer sind in diesem Prozess maßgebliche Akteure und können aufgrund ihrer Qualifikation die Moderation und Koordination übernehmen. Planung ist dabei ein offener Prozess und kein finales Produkt. Globalisierung, Deregulierung und Privatisierung erweitern laufend den räumlichen und sachlichen Betrachtungshorizont. Entwicklungen vollziehen sich heute sehr schnell. Vor diesem Hintergrund sind kurzfristige Entscheidungen immer auf ihre langfristigen Auswirkungen zu überprüfen. Eine Änderung der konsumorientierten und ressourcenverzehrenden Lebensstile ist nur im Dialog zu erreichen. Aufgabe der Planung ist hierbei, Fehlentwicklungen aufzuzeigen und möglichst weitgehend zu vermeiden. Planung heißt zukünftig auch: Vorsorge zu treffen und Krisen zu bewältigen.

Europäische Städte sind in ihrer jeweiligen Ausprägung unverwechselbar. In ihren Gründungskernen zeigen sie heute noch eine ausgeprägte Individualität. Dies gilt nicht ohne weiteres für die Stadterweiterungen der Gründerzeit und kaum noch für Stadtteile und Siedlungen dieses Jahrhunderts. In der Suburbanisierungswelle der Nachkriegsjahre sind auch noch die letzten Ansätze von Individualismus verloren gegangen. Es erscheint heute kaum mehr möglich, das Spezielle und Einzigartige zu erkennen und das Erinnern einzuordnen, gäbe es da nicht die Orientierung am historischen Gründungskern. Genau dieser Mechanismus gilt auch für die vielfach überformten Waterfronts. Sie haben sämtliche Epochen durchlebt, wurden umgebaut und ergänzt und haben doch ihre ortstypischen Wiedererkennungsmerkmale behalten. Zum einen sind diese Merkmale baulicher Art, aber im Wesentlichen topographischer Art, nämlich der Übergang vom Land zum Wasser. Genau diese Merkmale gilt es heutzutage von Ballast zu befreien und damit wieder klar erkennbar zutage zu fördern.

Der öffentliche Raum ist der Fingerabdruck einer Stadt. Städte unterscheiden sich vor allem im Erscheinungsbild ihrer Straßen und Plätze, sowie der Zwischenräume

und ihrer Verflechtungen. Im öffentlichen Raum drücken sich das Ansehen einer Stadt, ihre Kultur sowie ihr wirtschaftliches und kulturelles Klima aus. Die Geschichte einer Stadt ist an den Veränderungen des öffentlichen Raums ablesbar, er hat damit eine besondere Faszination. Maßstäbe, Proportionen, Materialien und Farben prägen das Bild einer Stadt. Unterschiedliche Nutzungen im Wechsel der Tages- und Jahreszeiten geben einen Rhythmus vor. Spuren des Gebrauchs erzählen von der sozialen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Geschichte, regen unsere Phantasie an und setzen Ketten von Assoziationen frei.

Dieser Idealvorstellung einer Stadt steht heutzutage eine gnadenlose Konfrontation auf allen Ebenen gegenüber: neue Kunstwelten gegen alte Stadt, Zentralisierung gegen Dezentralisierung, harte gegen weiche Standortfaktoren, privatisierter gegen öffentlichen Raum, Mega-Mall gegen Mega-Mall. Die Städte haben in den siebziger Jahren zunächst ihre Funktion als Wohnort, später zunehmend auch als produktiver Arbeitsort aufgegeben. Inzwischen beschleunigt sich die Abwanderung des Einzelhandels, Verödung und zunehmende Discount-Orientierung in den Zentren sind die Folgen. Schöne Innenstädte werden nur als Schaufenster gebraucht, der Einkauf findet mit dem Auto in den Zentren der Peripherie statt. Vorhandene städtische Infrastruktur wird entwertet und muss an der Peripherie kostenintensiv artifiziell neu aufgebaut werden.

Mancherorts ist zu beobachten, daß Städte infolge hektischer Vermarktungszwänge und der Angst vor zeitweise un bebauten Brachen, den gerade aktuellen Immobilien- und Architekturströmungen folgen und diese Flächen den Einkaufsmalls und Urban Entertainment Centern mit ihren Großformen opfern. Damit beginnen Nutzungen in Lagen zu drängen, die nicht den Weiterbau des Zentrums mit städtischer Dichte und Mischung bedeuten, sondern Monofunktionalität, Umweltbelastung und mehr Verkehr. Kurz gesagt, die verwirklichten Nutzungen und Bauformen sind nicht lageadäquat und können unter dem Aspekt der Werthaltigkeit des Immobilienmarktes als nicht-nachhaltig bezeichnet werden. Da Finanzkrisen zu einer festen kommunalen Größe geworden sind, ist den Städten nahezu jede Investition willkommen. Als Bedarf gilt, was Investoren und Finanziere als vermarktbar und renditeträchtig definieren. Alles was groß, spektakulär und außenwirksam ist und zudem noch geeignet erscheint, Arbeitsplätze zu schaffen, wird legitimiert. Was jedoch die Schaffung von

Arbeitsplätzen anbelangt, ist die Gefahr groß, daß es sich lediglich um lokale oder regionale Verschiebungen handelt.

Angesichts der Funktionsentleerung der Kernstädte und der Stadtteilzentren, wird als Reaktion darauf eine „Europäisierung der Innenstädte“ propagiert. Historische Gebäude werden gepflegt, kleinteiliger Einzelhandel gefördert, öffentliche Räume für den Bürger hergerichtet und die Segregation des öffentlichen Raumes wird durch soziale Filter rückgebaut oder entschärft. Zur Vitalisierung der Stadtzentren und zentrumsnahen Lagen bieten sich die Waterfronts an, die schon von jeher in den historischen Zentren liegen und zudem über ein riesiges Flächenpotential verfügen. Doch wie gehen die Städte mit diesen Entwicklungsmöglichkeiten in Innenstadtlagen um und welche Vorstellungen, Bedarfe und Nutzungen definieren sie? Wird die Chance genutzt, nach innen ein neues Stück vitale Stadt wachsen zu lassen? Nach Auffassung von Ulrich Hatzfeld lassen sich allgemein gültige Merkmale der funktionalen Stadt formulieren, die diese Entwicklung unterstützen.²²⁴

Die Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung sind sicherlich zunehmend schwieriger geworden. Nach der Phase der planerisch-technisch dominierten Stadtplanung in der 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts, die von einem sehr weitreichenden Planungs- und Gestaltungswillen der Kommunen getragen wurde, sind kommunalpolitische Aufgaben heutzutage größtenteils von einer Verwaltung des Mangels geprägt. Ökonomische Argumentarien dominieren wie selten zuvor. Städtebauliche Planung muß sich in nie gekanntem Umfang an privat festgelegte, oder privat ausgehandelte Bodenerlöse oder Geschoßflächenmaxima binden lassen. Finanzierungsrisiken und technische Sachzwänge verlangen Beschleunigung und behindern so die Entwicklung von Rahmenkonzepten, die langfristig tragend sein sollen und eine seriöse Abwägung der unterschiedlichen Interessen garantieren. Aus Angst vor Investitionsverweigerung oder Abwanderungsdrohungen der Investoren werden Planungsprozesse verkürzt und vorhandene Steuerungsinstrumente nicht angewandt.

²²⁴ Hatzfeld, Ulrich: Die Probleme des Handels sind die Probleme der Städte. In: Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes NRW (Hrsg.): Handel in der Stadt – Handeln in der Stadt. Düsseldorf, 1996

Merkmale der multifunktionalen Stadt	
Historie	Geschichte und Einzigartigkeit Innenstädte sind historisch einzigartig. Bewohner können dies in Bauwerken, Stadtgrundrissen und Nutzungsstrukturen ablesen und erfahren
Städtebau	Konzentration, Dichte und Masse Die bauliche, räumliche und funktionale Verdichtung von Aktivitäten und Informationen in der Innenstadt ist Voraussetzung für Urbanität und Attraktivität
Funktion	Nutzungsvielfalt und Nutzungsmischung Die Nutzungen Wohnen, Arbeit, Versorgung und Freizeit sind untereinander gemischt und weisen innerhalb ihrer Funktion eine Vielfalt auf.
Verkehr	Erreichbarkeit Voraussetzung für Kommunikation, Konzentration, Mischung, Vielfalt und Öffentlichkeit in der Innenstadt ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, bestehend aus öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr
Region	Attraktivität und Ausstrahlung Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung der Innenstädte hängt von ihrer Größe und Zentralität ab. Sie reicht entsprechend ihrer Bedeutung in die Region hinein
Ökonomie	Markt und Wirtschaft Der tertiäre Sektor und dabei besonders der Einzelhandel stellt die Leitfunktion für die Innenstadt dar
Politik	Öffentlichkeit und Darstellung Die Innenstadt ist der öffentliche Raum, in dem sich gesellschaftlich relevante Einrichtungen konzentrieren und gesellschaftliche sowie individuelle Aktivitäten stattfinden können. Da die Innenstadt ein Raum mit extrem großer Öffentlichkeit ist, kristallisieren sich hier auch die gesellschaftlichen Widersprüche
Veränderung	Dynamik Immer kürzere Produktzyklen und wirtschaftliche Reinvestitionszeiträume bewirken eine permanente Veränderung von baulicher Gestalt und funktionaler Mischung des Stadtkerns

Tabelle 9: Merkmale der funktionalen Stadt
Quelle: Bundesgesellschaft für Bauwesen, Bonn/Berlin, 1998

Stadtentwicklungsplanung, die entscheidende Leitebene für Planung und öffentliche Zielformulierung, wird zunehmend von Einzelprojektplanungen und Stadtmarketing (auch über PPP) verdrängt. Skulpturale, medial gut vermarktbar Großprojekte auf lukrativen Teilräumen rücken in den Vordergrund. Die Festivalisierung der Stadtentwicklung ersetzt immer öfter die planerische Auseinandersetzung. Der öffentliche Raum an sich steht immer seltener im Mittelpunkt der Planungen. Mit dem Abrücken von Stadtkonzeptionen und einer zunehmenden Orientierung an Einzelprojekten wächst eine planungsabstinente Haltung in den Planungsämtern der Städte. Die Praxis zeigt, daß Stadtplanung sich zunehmend, auch aufgrund struktureller und personeller Defizite der Verwaltung, auf die Bereitstellung verfahrens- und rechtstechnischer

Minimalanforderungen für Investitionsvoraussetzungen beschränkt und sich damit von einer aktiven Steuerung im öffentlichen Interesse des Gemeinwohls verabschiedet.

Projektplanung und Privatisierung bedrohen den öffentlichen Raum. Städte schaffen sich zunehmend isolierte, homogene Einzelorte mit begrenzter, weil kontrollierter Öffentlichkeit. Dabei handelt es sich um exklusive Räume, abgesichert durch Überwachungseinrichtungen. Investoren neigen zur Monofunktionalisierung der Stadt. Monofunktionale Räume sind einfacher zu planen, klarer zu finanzieren, besser zu vermarkten und sicherer zu kontrollieren. Mischfunktionen, soweit nicht bereits in der Planung einkalkuliert, bergen nach Investorenmeinung die Gefahr unliebsamer Nachbarschaften und die Entstehung schlechter Adressen.

Mit der zunehmenden Privatisierung des öffentlichen Raumes, mit immer homogeneren Nutzungen und mit geplanter Segregation, verliert sich das Leitbild der kompakten, urbanen Stadt als Ort sozialer Integration, kultureller Vielfalt und kurzer Wege. Spezialisierte Innenräume werden vor allem durch jene Nutzungen produziert, die weltweit zunehmend auf innerstädtische Brachen und Konversionsflächen drängen und sich als "vitalizer" der Kernstädte ausgeben. Hochspezialisierte Center-Betreiber, wie z.B. ECE, bedienen diesen vermeintlichen Bedarf. Sie geben mit großmaßstäblichen Superprojekten, wie Einkaufsmalls, Factory Outlets oder Urban Entertainment Center mit Musicals oder Großkinos für Massenkultur und Massenkonsum, die endgültige Antwort der Immobilienwirtschaft auf die "Erlebnis ohne Risiko" - Anforderungen der Freizeit- und Konsumgesellschaften.

Im Zuge der Realisierung dieser (Risiko-) Projekte wird deutlich, daß diese Einzelhandels- und Kulturobjekte aufgrund ihres Maßstabssprungs selbst spezifisch neue Orte und Zentren darstellen. Diese grobgerasterten Stadtbausteine schotten sich gegenüber der gewachsenen Stadt ab und brauchen eigentlich keine Nachbarschaft und auch keine sie umgebende Stadt mehr. Sie verzahnen sich nicht mit der Umgebung und bilden somit Inseln im Stadtgefüge. Auf diesen Inseln wird dann in den Stadtbausteinen städtisches Leben inszeniert, der normale Konsum wird zum Erlebnis hochstilisiert. Die dadurch leergesaugten gewachsenen Stadtzentren können angesichts ihrer pluralistischen Struktur und der

Marketingübermacht der Profis nichts mehr entgegensetzen. Einziger Ausweg sind dann die Einrichtung von sogenannten BID's – Business Improvement Districts, die verbunden mit hohem organisatorischen und finanziellen Aufwand, versuchen, die „Alte Stadt“ nach den Prinzipien eines Center Managements wiederzubeleben.

Die zeitgenössische Terminologie der neuen Baukultur umfaßt sodann marketingorientierte Wortschöpfungen wie Erlebnisanker, Erlebnisdramaturgie, Erlebnislinien, Faszinationselemente und Basiserlebnisfelder. Sie definieren Mechanismen der Wahrnehmung, die im Gegensatz zum künstlich geschaffenen, einer gewachsenen städtischen Umgebung zwangsläufig inhärent sind. Inzwischen weisen Immobilienfachleute zwar immer lauter darauf hin, daß diese Immobilien kurze Lebenszyklen, einen hohen Reinvestitionsbedarf und mangelhafte Nutzungsflexibilität aufweisen. Andererseits locken diese jedoch mit Umsatzrenditen von weit über 20 % und erzeugen somit entsprechend hohe Erwartungen in den Wachstumsmarkt der Freizeitimmobilien. Den Anstoß für diesen Trend gab wieder einmal die Entwicklung in den USA. Trendforscher sehen die Gesellschaft immer mehr auf dem Weg zur Freizeitgesellschaft und raten den Städten, sich durch erlebnisorientierte Angebote für Kurzreisen attraktiv zu machen. Ganz eindeutig geht bei diesen Mixed-Use-Projekten der Trend zurück in die Innenstadtlagen. Durch die Realisierung solcher Projekte sind aber alle Revitalisierungsbemühungen in den Innenstädten zum Scheitern verurteilt. Die Mall als Attraktion vernachlässigt das klassische Zentrum und verdrängt es in der Wahrnehmung der Bürger.

Bei der Entwicklung der Waterfront besteht angesichts des Investitions- und Renditedrucks, sowie unter Berücksichtigung der hohen Anlaufkosten, für die Städte die Gefahr, daß durch die überproportional starke Nachfrage nach gewerblich nutzbaren Flächen, oder durch Begehrlichkeiten der Städte selbst, sich die Bodenpreise ebenfalls auf hohem Niveau ansiedeln. In der Folge erschwert dies unverhältnismäßig stark den Bau von Wohnraum in sozial verträglicher Dichte, mit marktgängigen Wohnungsgrößen und erschwinglichen Mieten. Angesichts der Gefahr des Entstehens von Monostrukturen, erscheint es in diesem Fall nicht opportun, die Bodenpreisentwicklung dem freien Spiel der Marktkräfte zu überlassen. Die öffentliche Hand muß hier steuernd eingreifen und sollte auch der Versuchung widerstehen, ihre Finanzen sanieren zu wollen, indem sie öffentliche

Grundstücke verkauft oder Auflagen für gewerbliche Bauherren definiert, anteilig Wohnbau zu realisieren, oder auch durch die Abschöpfung der entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerung. Zonierung, die Förderung von Wohnungsbau über Baukostenzuschüsse, Aufwendungszuschüsse, oder auch der in der Bundesrepublik in der Vergangenheit sicherlich exzessiv betriebene soziale Wohnungsbau können in überschaubarem Rahmen weitere probate Mittel sein, einen lebendigen Sozialmix zu sichern, der das Gesellschaftsgefüge widerspiegelt, aber sicher auch exklusive Nischen zulässt.

Bei der Bearbeitung von Planungsaufgaben müssen, ebenso wie im Übrigen städtischen Kontext so auch an der Waterfront, zu Beginn elementare Fragestellungen untersucht werden (vgl. auch Kap. 3.3):

- Welche aktuelle Bedeutung hat das Entwicklungsgebiet für die Gesamtstadt?
- Welche vitalen Funktionen erfüllt es derzeit noch in den Bereichen Dienstleistung, Versorgung, Verkehr, Wohnen ?
- Welches Image hat das Hafengebiet bei der städtischen Bevölkerung?
- Gibt es Degradationserscheinungen?
- Gibt es Spaltungstendenzen in einen absinkenden und einen prosperierenden Bereich im Stadtgebiet?
- Welche Rolle spielt das Wohnen in den umliegenden Gebieten?
- Welche sozialen Merkmale weist die Wohnbevölkerung der umliegenden Gebiete auf?
- Welche Tendenzen gibt es hinsichtlich Bevölkerungsentwicklung und Migration?

Diese Fragen müssen seriös und vollständig bearbeitet werden. Wunschvorstellungen von Investoren und überzogenen Versprechungen von politisch Verantwortlichen, sollte in diesem Stadium der Grundlagenermittlung kein Raum gegeben werden. Derartigen Versuchen der Einflussnahme muss im Interesse der späteren Funktionsfähigkeit der Waterfront widerstanden werden. Ein solcher Standpunkt setzt natürlich ein schlüssiges Konzept mit belastbaren Grundlagen und entsprechende Kommunikation voraus. Dies soll allerdings nicht bedeuten, dass kein Raum für die Entwicklung von Visionen gegeben werden kann, sie sollten sich

aber frühzeitig manifestieren und die Waterfront als Gesamtorganismus nie aus dem Blick verlieren.

Grundsätzlich ist es erforderlich, daß die Entwicklungsgebiete eine effiziente Stadtstruktur mit hoher Nutzungsmischung und eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes aufweisen. Um eine nachhaltig wirksame Waterfront zu erhalten, sind die Planungsverantwortlichen, neben fachlicher Sorgfalt, gleichzeitig zu sozial verantwortlicher Handlungsweise aufgerufen. Für die Entwicklung von städtebaulichen Leitbildern sind ferner folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Konzentration auf ausgewählte Handlungsfelder, nicht jedes dem Zeitgeist folgende "In-Thema" wird besetzt.
- Aufbau auf bestehenden Ressourcen und Strukturen. Hierbei sind nicht nur inhaltliche Aspekte wichtig. Entscheidend für die Umsetzung von Leitbildern ist die Kooperation zwischen Verwaltungen, öffentlichen und privaten Institutionen und Unternehmen.
- Realistische Einschätzung von Ressourcen und Potentialen. Entscheidend ist dabei weniger die subjektive Beurteilung. Von größerem Interesse ist vielmehr die Einschätzung, welche Kompetenzen einer Stadt von außen im Vergleich zu wichtigen Wettbewerbern zugesprochen werden.
- die qualitativ hochwertige Gestaltung großer Freiflächen sowie die Schaffung großzügiger, miteinander vernetzter öffentlicher Räume
- ein regionales Verkehrsmanagement, das neben den herkömmlichen Verkehrsmitteln wie Auto, Bus und Metro auch die Chancen des wassergebundenen Personennahverkehrs mit aufnimmt
- gestalterische Tätigkeit, sowohl in Form von kleinteiliger und behutsamer Reparatur in und am Bestand, um dadurch identitätsstiftende Landmarken zu sichern und sie einer zeitgemäßen Nutzung zuzuführen
- als auch die Einfügung moderner Großbauten als Einzelmaßnahme oder komplette Quartierneugestaltung, um die Attraktivität des Zentrums für finanzstarke private und institutionelle Anleger wirtschaftlich reizvoll zu machen.

Die in Kapitel 1 dargestellten fünf Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung von Metropolitanregionen, und in diesem besonderen Falle der Wasserrandlagen, behalten nach den vorliegenden Erkenntnissen weiterhin Gültigkeit:

1. Ausgleich der verschiedenen Ansprüche an die Nutzung des Raumes

- Der Ausgleich zwischen qualitativ hochwertigem öffentlichem/halböffentlichem Raum und umbautem Raum.
- Fragen der städtebaulichen Typologie des Bauens am Wasser sowie die Definition von Nutzungsarten und deren Potentialen sollen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit untersucht werden. Keine Monostrukturen oder hochverdichtete Baufelder ohne Erfüllung des Wunsches nach Individualität.
- Wechselwirkungen zwischen kommunalen Investitionen im öffentlichen Raum und dem privaten Investitionsverhalten.
- Schaffung öffentlicher Zugänge zum Wasser. Das Thema Uferpromenade wird für heterogene Freizeitnutzungen entsprechend gestaltet.

2. Verbesserung der Lebensqualität in den betroffenen Zonen

- Priorität sollte die Innenentwicklung vor einer expansiven Aussenentwicklung haben, sog. „brown field developments“ sind vorrangig zu sehen.
- Die Antwort auf die Fragestellung, ob eine Entwicklung zur „amerikanischen Stadt“ unvermeidbar ist, oder ob regionale archetype Stadtformen eine letztendlich größere Nachhaltigkeit und damit Lebensfähigkeit besitzen.
- Der Druck, der von der Konzentration sozialer Problemgruppen auf die städtischen Zentren ausgeht, soll analysiert werden.
- Fragestellungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum.
- Wiederherstellung einer ökologischen Basis für die Entwicklung der Landseite, Bodensanierung und Flächenrecycling.

3. Wahrung und Wiederbelebung des kulturellen Erbes der Waterfront. Industriedenkmäler sollen als identitätsstiftende Merkmale erkannt und nutzbar gemacht werden. Historische Strukturen liefern die wichtigsten

Orientierungslinien. Verknüpfung der neuen Stadtviertel mit dem bestehenden Stadtgewebe

4. Regionales Verkehrsmanagement bedingt den kapitalintensiven Ausbau öffentlicher Netze. Die Integration von verschiedenen Verkehrsangeboten muss vorangetrieben werden. Dazu sollen die Verkehrsstrukturen nach Leistungsfähigkeit und Ausbaupotential untersucht und optimiert werden.
5. Die Entwicklung neuer Partnerschaften, der sog. „Public-Private Partnerships“, zur Bewältigung der Herausforderungen soll betrachtet werden. In dem Maße, in dem die Bürokratie ihre Rolle als Qualitätsmanager in Politik und Öffentlichkeit vermitteln kann, gewinnt sie an Akzeptanz und Unterstützung. Regionale Strukturen, besonders in solch sensiblen Schlüsselstellen wie innerstädtischen Wasserlagen, sind in aller Regel nur im Verbund der Partner zu entwickeln.

Bei der Bearbeitung der Themenstellung des Übergangs von Wasser zu Land kann es sich als hilfreich erweisen, den amphibischen Übergang in abgrenzbare Bereiche zu unterteilen. Diese müssen jeweils einen inhaltlichen Schwerpunkt für eine Stadtentwicklung am Wasser darstellen, will eine Stadt ihre Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung ernst nehmen und die umfangreichen Investitionen so einsetzen, daß dadurch die größtmöglichen Synergieeffekte erzielt werden können.

Die Vorgehensweise stellt sich wie folgt dar:

- Zunächst sind eingehend die Anforderungen und die Bedingungen des Elementes Wasser als Ressource zu analysieren.
- Der Güterverkehr auf den Gewässern kann einen Beitrag zur umweltgerechten Verkehrsabwicklung darstellen.
- Analog kann der Personenverkehr auf dem Wasser den landseitigen Verkehr substituieren.
- Im eigentlichen Übergangsbereich, der amphibischen Zone, stellen Nutzungen auf und im Wasser eine funktionale und identitätsstiftende Bereicherung der Stadt dar.
- Die Uferzone bildet den landseitigen Teil der amphibischen Zone.

- Abschließend folgt die Thematisierung der Landseite.

Ressource Wasser

Um die Gefährdung des Wassers zu begrenzen, sind bereits viele Institutionen und Handlungsfelder geschaffen worden. Langfristiges Ziel soll es sein, von der dauerhaften Wasserbewirtschaftung, über eine neue Integration des Wassers in der Stadt, zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu gelangen. Als Strategieansätze können hierfür aufgeführt werden:

- Konzeption und Umsetzung eines nachhaltigen Wassermanagements Wasserbewirtschaftung, deren Basis der Wasser- und Nährstoffkreislauf darstellt
- Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers
- Ausweisung und Vergrößerung der Wasserschutzgebiete, verbunden mit der
- Verschärfung und der Kontrolle der dort geltenden Ge- und Verbote
- Trinkwassereinsparung und –substitution
- Dezentraler Umgang mit dem Niederschlagswasser, Verminderung der Versiegelung
- Maßnahmen im Umgang mit dem Abwasser und der Einleitung in die Oberflächengewässer
- Verbesserung der Gewässerqualität und Stabilisierung der Wassermengen in den Oberflächengewässern
- Grundwassersanierung.

Amphibische Zone

- Gründung eines zentral gelegenen, für die Öffentlichkeit zugänglichen Stadthafens (Marina) mit Anlegestellen für Fahrgastschiffahrt, Sportboote, Ruder- und Tretboote.
- Entwicklung einer amphibischen Struktur im Bereich dieses Hafens durch das Angebot "städtischer" Nutzungen auf Schiffen oder von Freizeitsportarten auf dem Wasser. Stärkung der amphibischen Identität des Ortes als Hafenort und als Stadt am Wasser.

- Imageaufwertung durch die Stärkung des maritimen Charakters der Stadt am Wasser, dadurch auch Imagegewinn für die Landseite und schließlich Investitionszuwächse.
- Einrichtung von Liegestellen für Hausboote.
- Konzeption eines Wassersportentwicklungsplanes.
- Entwicklung eines Liegeplatzkonzeptes für die verschiedenen Nutzungsarten auf den Gewässern (Gütertransport, Fahrgastschiffahrt, Freizeitsport, öffentliche Einrichtungen etc.)

Uferzone

- Betonung von Wasserläufen als gliedernde Elemente des Stadt- und Landschaftsraumes.
- Einrichtung eines öffentlichen, vernetzten Wegesystems an den Flussufern zur Steigerung der Erlebnisqualität des Wassers in der Stadt. Grundsatz der öffentlichen Ufer, in Abstimmung mit den notwendigen wasserbezogenen städtischen Funktionen (z.B. Güterumschlag). Ausweisung eines ausreichend breiten, von einer Bebauung freizuhaltenen Uferrandstreifens.
- Ermittlung von sog. Schnittlinien, d.h. städtebaulichen, funktionalen und gestalterischen Zäsuren, welche die parallel zum Gewässer liegenden Siedlungsbänder in Unterabschnitte einteilen. Diese Schnittlinien stellen zum Beispiel Straßen, Zufahrten zu Brücken und Fähren sowie in das Gewässer einmündende Bäche und Gräben dar. Diese Zäsuren sollen gestalterisch betont werden, um dem Nutzer die Zugänge aus der Stadt zum Wasser deutlich zu machen.
- Entwicklung eines Querungskonzeptes zur Überwindung der Gewässer, damit diese nicht als Barrieren zwischen den neu errichteten Quartieren empfunden werden. Die Querung erfolgt – wie bereits historische Beispiele zeigen – als Inszenierung, bei der das Wasser erneut betont wird. Hierfür kommen neben den Verkehrsbauwerken, auch überbaute Brücken, Fähren und Sichtbeziehungen in Betracht.
- Die Verankerung funktional besonderer Orte an der Uferkante. Hier befinden sich die Anlegestellen der Schiffe und Fähren, hier stehen die Brückenköpfe, hier wird der Blick des Flaneurs entlang des Flusses in eine neue Richtung

über den Fluss hinweg gelenkt. Deshalb sind diese Orte auch gestalterisch als Uferplätze oder andere besondere öffentliche Räume zu betonen.

Landseite

Folgende Restriktionen sind bei der Entwicklung der Landseiten zu beachten:

- Flächen zur Vorhaltung für solche Industrie- und Gewerbebetriebe, die einen Wasseranschluss für den Umschlag benötigen,
- von Bebauung freizuhaltende Uferrandstreifen,
- Abwicklung der Bauprojekte nach den Maßgaben der wasserbezogenen Baustellenlogistik,
- Schutzzonen für Biotope und Wasserschutzgebiete,
- Immissionsbelastete Flächen durch Hafenstandorte und den damit zusammenhängenden landseitigen Ziel- und Quellverkehren,
- Maßgabe öffentlicher Uferzonen,
- Erweiterungsflächen bestehender Firmen.

Bei der Entwicklung der landseitigen Flächen ergeben sich aus der Auswertung der bisherigen Erkenntnisse folgende Maßgaben:

- Abstimmung der Landseite auf die Bedürfnisse der Wasserseite.
- Wiederherstellung einer ökologischen Basis für die Entwicklung der Landseite, Bodensanierungsmaßnahmen und Flächenrecycling.
- Optimierung der Auslastung vorhandener Infrastruktureinrichtungen.
- Verbindung der neuen mit den bestehenden Vierteln, Verzahnung mit der bestehenden Stadt.
- Schaffung öffentlicher Zugänge zum Wasser. Die Uferpromenaden für heterogene Freizeitnutzungen sind entsprechend zu gestalten.
- Hinführung der Bevölkerung zum Ufer. Neue Identifikation durch besondere Nutzung und Gestaltung der Stadt am Fluss.
- Wiederaufnahme des historischen Bezugs der Stadt zum Wasser.
- Sicherung industriegeschichtlicher Spuren und Integration in die Stadt-

entwicklung. Neben neuen Nutzungen in alten Gebäuden, ist der Erhalt von Umschlaggeräten innerhalb der neu angelegten Uferpromenaden, von historischen Kaimauern, Anlegestellen und Liegeplätzen anzustreben.

- Anerkennung der Stadt am Wasser als Ort der Verbindung von Wohnen und Arbeiten. Die Gemengelage kleinerer Logistikstandorte, Häfen und Gewerbebetriebe ist nicht prinzipiell ein Hindernis für eine Siedlungsentwicklung in der Umgebung.
- Schaffung besonderer Nutzungen und von Gewerbe- und Handelseinrichtungen an den Haltestellen projektierter wassergebundener Verkehrsmittel, um deren Rentabilität zu erhöhen und die Bedeutung der Verkehrsträger zu stärken.
- grundsätzlich öffentlich gehaltene Uferzonen. Die Uferwege sind durchgängig, ohne Hindernisse und Umwege auszubilden
- Schaffung gemischter Nutzungen für breite Bevölkerungsschichten, vorhandene Bewohner und Firmen sollen ansässig bleiben.
- Bebauung der Standorte am Wasser in Abschnitten (gestalterisch und zeitlich), um eine gewachsene Struktur zu erreichen und aus den Ergebnissen der ersten Bauabschnitte Folgerungen für die weiteren Flächen abzuleiten.
- Unterstützung der Investitionen privater Grundstücksbesitzer durch Investitionen der öffentlichen Hand in den öffentlichen Raum in besonders hochwertiger Qualität; dies ist für eine Adressenbildung unabdingbar.
- die Stadt am Wasser ist kein privatwirtschaftliches Produkt. Hier steht die öffentliche Hand in der Verpflichtung, eine geordnete städtebauliche Entwicklung unter Abwägung aller Belange herbeizuführen.
- Konzept für sog. besondere Orte im Fluss. Hierbei werden Standorte ermittelt, die für die historische, gegenwärtige und zukünftige Entwicklung der Stadt Knotenpunkte in einem funktionalen Sinne und, bezogen auf die Wahrnehmung, im gesamtstädtischen Kontext darstellen. Folgerichtig sind diese Orte mit einer hochwertigen Gestaltung und Nutzung auszustatten. Dabei stellen nicht alle Orte am Fluss besondere Orte dar. Vielmehr sollten Nutzungen, wie Wohnviertel und Grünanlagen, bis an die Uferzonen heranreichen, um das Vorhandensein des Gewässers auch im Alltag im

Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

- Konzept für sog. Aquatope. Dies sind räumlich abgrenzbare Bereiche, in denen vorbildhaft ein nachhaltiges Wassermanagement realisiert wird und dadurch der Wasser- und Nährstoffkreislauf weitestgehend wiederhergestellt wird. Hierfür ist ein Maßnahmenkatalog zu entwickeln, nach dem Bauprojekte geprüft und entsprechend genehmigt werden sollen.

Dem übergeordneten Motiv, nämlich der linearen Verbindung durch die gesamte Stadt, folgen die Fahrten der Güter- und Personenschiffe sowie die Uferwege. Diesem linearen Motiv ordnen sich die Charaktere einzelner Uferabschnitte unter, die dennoch ein eigenes Profil entwickeln können. Für die Teilung in verschiedene Abschnitte und die dabei erfolgende Zuweisung von Eigenschaften sind, neben bereits vorhandenen Ansätzen, insbesondere die folgenden Kriterien von Belang:

- Historische Situation des Ortes und Entwicklungsgeschichte
- Naturnähe und Überformung des Uferraumes, Überlagerung der geologischen Struktur mit der derzeitigen Gestaltung
- Überlagerung und Erlebbarkeit von stadtraumprägenden Strukturen und Zäsuren (Schnittlinien)
- Städtebauliche und landschaftliche Prägung des Uferraumes
- Nutzung des Wassers, insbesondere Zunahme der Freizeitnutzung
- Zunahme der Verbindungsfunktion der Flüsse im Zusammenhang mit dem Wassertourismus regional und national, sowie im Bereich des ÖPNV
- Nutzung der Uferzonen
- Wahrnehmung des Flusstraumes durch die Nutzer
- Zusammenhang zwischen der landseitigen und der wasserseitigen Nutzung.

Die o.g. Punkte erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die zuverlässige Bearbeitung der Fragestellungen und die Übernahme der Erkenntnisse sowohl in die städtebauliche Planung als auch in der Vermarktung bieten aber eine erhebliche Sicherheit im Hinblick auf städtebauliche Qualität und Akzeptanz durch die Nutzer. Fundierte Untersuchungsergebnisse kommen der Vitalität der Gesamtstadt und den Interessen der Investoren in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Vermarktbarkeit zugute. Sie stärken somit erheblich die nachhaltige Wirksamkeit der Waterfront.

7.2 Hochverdichtete Stadtformen in Asien

In vielen Gesellschaften bestehen Vorbehalte gegen hochverdichtete Wohnformen. In "westlichen" Kulturen zeigen Familien mit kleinen Kindern häufig eine ausgeprägte Vorliebe für ein Wohnumfeld, das einen ebenerdigen Zugang zu Freiflächen ermöglicht. Gleichzeitig herrscht eine starke Abneigung gegen das Wohnen in Hochhauswohnungen vor, die mit Eierkartons verglichen werden. Man befürchtet, dort unter Umständen Sicherheitsrisiken ausgesetzt zu sein und hat das Gefühl des Eingepferchtseins, ohne Gelegenheit zu zwanglosem Geplauder mit den Nachbarn. Entsprechend gibt es in Europa, wie auch in den Vereinigten Staaten, viele Beispiele für heruntergekommene Hochhaussiedlungen.

Woran aber liegt es, daß in Hongkong das Leben und Arbeiten in einer von Hochhäusern geprägten Umgebung von der Mehrheit der Menschen im Allgemeinen als akzeptabel empfunden wird? Es werden gigantische Summen für Miete oder den Erwerb von Wohnungen in mehrgeschossigen Blocks und auch für hochliegende Büros und Fabrikgebäude gezahlt. Was noch wichtiger ist: es gibt äußerst selten Anzeichen von Vandalismus und bei der großen Mehrheit der im Lauf der letzten zehn Jahre fertiggestellten Gebäude ist der Erhaltungszustand gut. Es gibt bisher keine stichhaltigen Beweise, die einen überzeugenden Zusammenhang zwischen dem Leben in Hochhäusern und geistigen Beeinträchtigungen ihrer Bewohner herstellen. Die Kriminalitätsrate in hochverdichteten Wohnblocks liegt nicht außerhalb der Norm, und tatsächlich finden gerade in Sozialbausiedlungen Recht und Gesetz Beachtung.

Zu den möglichen Faktoren, die in Hongkong zu positiven Reaktionen auf das Leben und Arbeiten in hochverdichteter Umgebung geführt haben, zählt die Tatsache, daß für städtische Zwecke brauchbares Land, im Verhältnis zum wachsenden Bevölkerungsdruck, immer knapp war und der traditionelle chinesische Lebensstil, selbst auf der dörflichen Ebene, in Bezug auf Raumnutzung äußerst anspruchslos war. Dies steht im Einklang mit der chinesischen Lebensweise, die zu ihrem Gedeihen auf enge soziale Interaktion angewiesen ist, ja diese sogar stärkt. Und sie geht sparsam mit dem knappen Bauland um und schützt in der Folge erhaltenswerte, von den Stadtbewohnern

leicht zu erreichende Landschaften. Das Ergebnis ist, daß beengte Wohnverhältnisse in Asien weithin akzeptiert werden.

Daneben setzt die Funktionstüchtigkeit einer solchen Bebauung eine intelligente Planung, Bauausführung und Instandhaltung voraus. Die Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte legen den Schluss nahe, daß Hongkong ein "Labor" für Städteplaner war und weiterhin ist.



Foto 51: Hongkong, verdichtete Wohnformen entlang den Küstenabschnitten
Quelle: pixie, Hongkong, 1999

Es besteht kaum ein Zweifel daran, daß in den fünfziger und sechziger Jahren, also in Jahren mit hektischen Entwicklungszyklen, bestenfalls elementare Standards die Regel waren. Man verfügte über nur wenig Erfahrung mit dem Bau und Unterhalt hochverdichteter städtischer Siedlungen und dementsprechend dürftig war der Wert der entstandenen architektonischen Gestaltung. Vor dem Hintergrund dieser Lernphase bietet Hongkong, im Vergleich zu horizontal strukturierten, gering verdichteten Städten mit gleicher Bevölkerungszahl, wertvolle Vorzüge, die anderen städtischen Gesellschaften zur Orientierung dienen könnten. Leben in der Stadt ist das Schicksal einer wachsenden Zahl von Menschen überall auf der Welt, und da städtisches Bauland immer knapper wird, muss die

Bereitschaft wachsen, neue Ansätze zu erproben. Es ist ein Punkt erreicht, an dem innerhalb eines relativ flexiblen Planungssystems gute dreidimensionale Entwürfe für hochverdichtete Bebauung allein dem Einfallsreichtum der Architekten, bei Anwendung der sich ständig erweiternden technischen Möglichkeiten, anheim gestellt sind.

7.3 Indikatorgestützte Erfolgskontrolle in der Stadtentwicklung

Politisch gesetzte bzw. gesellschaftlich vereinbarte Ziele sind die Voraussetzungen für eine Erfolgskontrolle. Je konkreter das Ziel, desto klarer ist der Nachweis. Die Würdigung des Erfolges ist nur möglich, wenn die gewünschte Zielrichtung vorher festgelegt ist. In diesem Punkt unterscheidet sich die Erfolgskontrolle von der statistischen Berichterstattung. Erfolgsindikatoren sind kein Selbstzweck. Sie erfüllen eine bestimmte Funktion, nämlich Nachweise für die erfolgreiche Ausführung zu liefern oder Entscheidungsgrundlagen für Kurskorrekturen zu bieten. Damit wird den Herausforderungen von Habitat II entsprochen, Nachhaltigkeitskriterien zu entwickeln und durch gute Beispiele (best practice) zur Zukunftsfähigkeit der Städte beizutragen.

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat 9 Thesen zur indikatoren-gestützten Erfolgskontrolle für eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik aufgestellt:²²⁵

1. Nachhaltigkeitsindikatoren sind aus politisch vereinbarten Zielen abzuleiten, nur dann ist eine indikatorgestützte Erfolgskontrolle möglich.
2. Indikatoren dienen als Anzeiger von Zuständen, veranschaulichen Fortschritte und decken Defizite auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung auf.
3. Die Entwicklung von Erfolg anzeigenden Indikatoren bedarf einer Balance zwischen allgemeiner Verständlichkeit und präziser Meßgröße.
4. Die Zusammenstellung von Indikatorenkatalogen erfordert eine konsequente Prioritätensetzung.
5. Indikatoren fördern die Transparenz fachlicher Belange und festigen die Kooperation aller beteiligten Akteure.

²²⁵ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Forschungsfeld Stadt der Zukunft. ExWoSt-Kurzfassung zum Endbericht. Bonn, 2003

6. Nachhaltigkeitsindikatoren erfüllen ihre Funktion als Erfolgsanzeiger nur, wenn sie durch qualitative Aspekte ergänzt und mit konkreten Projekten verknüpft werden.
7. Erfolgsanzeigende Indikatoren unterliegen einem Wandel und sind lokal von unterschiedlicher Bedeutung. Kataloge sind daher offen und flexibel zu halten.
8. Angesichts enger werdender kommunaler Handlungsspielräume werden Nachhaltigkeitsindikatoren zunehmend als zukunftsicherndes Steuerungsinstrument kommunaler Entwicklungsplanung eingesetzt.
9. Knappe finanzielle und natürliche Ressourcen lassen Nachhaltigkeitsindikatoren zunehmend zu Kriterien von Förder- und Investitionsentscheidungen werden.

Auch wenn nach Stand des Wissens keine absolut geltenden Kriterien für die nachhaltige Stadt bestehen, so lassen sich doch brauchbare Orientierungen ableiten. In der folgenden Aufstellung sind Strategien nachhaltiger Stadtentwicklung aufgeführt, aus denen sich erfolgsanzeigende Indikatoren herleiten lassen.

1. Haushälterisches Bodenmanagement

- Siedlungs- und Verkehrsfläche. Reduzierung des Zuwachses an bebauter Siedlungsfläche (Orientierung: Innenentwicklung vor Außenentwicklung im Verhältnis 3:1)
- Mobilisierung baureifer Baulandreserven. Brachflächenentwicklung und Wiedernutzung von leerstehenden Gebäuden
- Optimale Nutzung städtebaulicher Dichte, Siedlungsdichte
- Erhaltung und Vernetzung klimawirksamer Freiflächen, Anteil von Grün- und Erholungsflächen
- Reduzierung der Bodenversiegelung, Anteil von Schutzgebieten und Biotopen
- Vernetzung des öffentlichen Raums.

2. Vorsorgender Umweltschutz

- Energieeinsparung und Ausweitung des Anteils regenerativer Energien, Energieverbrauch der privaten Haushalte

- Minderung der Luftschadstoffe, Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um mindestens 20 % bis zum Jahr 2005
- Schutz und Pflege des Grundwassers und lokaler Wasservorkommen (Begrenzung des Wasserverbrauchs privater Haushalte auf unter 110 Liter pro Tag und Person)
- Stärkung von Stoffkreisläufen und Reduzierung des Restmüllaufkommens (Begrenzung des Restmüllaufkommens privater Haushalte auf unter 10 Liter bzw. 2,5 kg pro Woche und Person)

3. Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung

- Anbindung von Wohngebieten und Arbeitsstätten an den öffentlichen Nahverkehr, Anteil des Siedlungsbereiches im Einzugsgebiet von ÖPNV-Stationen
- Reduzierung des Flächenbedarfs für den motorisierten Individualverkehr, PKW-Dichte
- Ausbau des Fahrradwegenetzes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Verkehrssicherheit, Anzahl der Verkehrsunfälle/Verkehrsoffer
- Modal-Split. Umweltverbund aus Fuß/Rad/öffentlicher Nahverkehr zu motorisiertem Individualverkehr im Verhältnis 2:1

4. Sozialverträgliche Wohnungsversorgung

- Ressourcenschonender, preisgünstiger / kostenreduzierter Wohnbau
- Versorgung Wohnungssuchender mit besonderem Wohnbedarf, Binnenwanderung in der Gesamtstadt, Umzugskennziffer, Wanderungssaldo Kernstadt-Umland
- Förderung nachbarschaftlicher Selbsthilfe
- Sicherung wohnungsnaher Grundversorgung

5. Standortsichernde Wirtschaftsförderung

- Sicherung innerstädtischer Wirtschaftsstandorte, Pendlersaldo, Business-Improvement-Districts (BID's)
- Schaffung wohngebietsverträglicher Arbeitsplätze
- Stärkung und Entwicklung innerstädtischer Zentren, Anzahl der Wohnungsfertigstellungen
- Standortförderung für umweltschonende Betriebe.

Erfolgskontrollen sind ein Instrument zur Überprüfung der eingeschlagenen Richtung. Sie geben zugleich Auskunft über zwischenzeitlich eingetretene Abweichungen und können Anlass für notwendige Änderungen sein. Kurskorrekturen helfen, Fehlentwicklungen zu vermeiden. Durch eine solche fakten-gestützte Steuerung werden Ressourcen nachhaltig geschont. Eine indikatoren-gesteuerte Erfolgskontrolle zeigt Schwachstellen und Felder des Handlungsbedarfs auf. Aus diesen erkannten Defiziten können dann rechtzeitig Konsequenzen gezogen werden. Die Datenvergleiche erfolgen dabei sowohl intrakommunal (Werte des Entwicklungsgebiets in Relation zur Gesamtstadt) als auch interkommunal (Daten mehrerer Städte werden gegenübergestellt).

Für die Umsetzung dieser indikatorgesteuerten Erfolgskontrolle im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung kann nur ein genereller Rahmen vorgegeben werden. Die konkrete Umsetzung hat lokale Besonderheiten zu berücksichtigen. Diese Besonderheiten sollten aber ebenfalls im Vorfeld definiert werden, um spätere Differenzen in der Auslegung zu vermeiden. Die Wissenschaft kann Methoden und Kriterien liefern, die Wertmaßstäbe sind politisch und gesellschaftlich zu definieren. Zu vage Ziele lassen den Maßstab für den Erfolg vermissen. Die räumliche Dimension verfeinert sich im Prozess dabei immer mehr. Vom Stadtteil über das Quartier gelangt man schließlich zum Einzelobjekt.

Die politischen Zielkonflikte zwischen Ökologie, Ökonomie und sozialen Aspekten müssen konsensorientiert moderiert werden. In jedem Fall wird es darum gehen, die konkurrierenden Interessen offenzulegen. Die Zukunftsfähigkeit hängt davon ab, ob eine nachhaltige Stadtentwicklung von einem breiten Konsens aller

Bevölkerungsgruppen getragen wird. Langfristige Maßnahmen müssen demnach durch erlebbare Erfolge gefüllt werden.²²⁶

7.4 Fazit

Die Revitalisierung brachgefallener Hafen- und Uferzonen ist aktueller denn je. Diese Bereiche werden als letzte verfügbare innenstadtnahe Flächenreserve für neue Nutzungen und als zukunftssträchtiges Arbeitsfeld betrachtet. Vielfach kommt es zu Verzögerungen zwischen Verfall und Erneuerung. Zwei Dekaden sind in diesem Zusammenhang, zumindest in den betrachteten Fallbeispielen, die Regel. Der Hafen von Barcelona ist diesbezüglich mit nur 10 Jahren als Ausnahme zu betrachten.

Die Stadtentwicklung innenstadtnaher, wasserbezogener Brachen ist aber nicht eine modische Attitüde der Postmoderne, sondern die historisch einmalige Chance der erneuten Integration des Wassers als gestaltungsgebendes Element in die Stadt. Das Entwicklungspotential dieser Areale, das durch das Brachfallen der Uferzonen entsteht, erfährt eine neue Wertschätzung durch die Immobilienwirtschaft.

Um nicht permanent die selben Fehler bei der Entwicklung dieser wertvollen stadtgestaltgebenden Flächen zu machen, ist es erforderlich, die weltweiten Lösungsansätze in sozialer, ökonomischer, planerischer, ökologischer und sozio-kultureller Hinsicht zu verfolgen. Vergleichen heißt dabei nicht gleichsetzen, sondern Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu erkennen und herauszuarbeiten. Dabei sollte ein reger Erfahrungsaustausch erfolgen, zumal themenbezogener Erfahrungstransfer in der heutigen Zeit nur in Ansätzen vorhanden ist. Vor einer simplen Bewertung von Projekten und einer Übertragung von Vorgehensweisen wird eindringlich gewarnt. Generalisierung und Patentrezepte gibt es in diesem Zusammenhang nicht, wohl aber erprobte Herangehensweisen, Analyse- und Planungsmethoden. Dabei sind allerdings unterschiedliche Anlässe, Verfahren und Planungskulturen zu berücksichtigen. Während eine quantitative Wertung der Dimensionen, Finanzierung, Anzahl der Wohneinheiten oder Büros oder Träger-

²²⁶ Fuhrmann, Dr., Manfred: Indikatoren als Instrument der Erfolgskontrolle auf dem Weg zur zukunftsfähigen Stadt. Bundesbaublatt Nr.6. Wiesbaden, 2000

schaft noch machbar erscheint, ist eine qualitative Untersuchung der ökologischen Auswirkungen, Auswirkungen auf die Stadtentwicklung (mittel- und langfristig) sowie der Einflüsse auf den lokalen Wohnungs- und Arbeitsmarkt wesentlich schwieriger.

Die Projektziele sind in der Regel nicht in allen Einzelheiten ausformuliert. Die Bewertungsmaßstäbe und die Interessenlagen der Beteiligten sind nicht immer durchschaubar, globale und lokale Entwicklungen sowie individuelle Faktoren und örtlicher Kontext sind zu reflektieren und zu analysieren. Es handelt sich bei den Revitalisierungsvorhaben nicht nur um architektonische Gestaltungsfragen, sondern vielmehr um komplexe, planerische, organisatorische, politische, ökonomische, ökologische, juristische und finanzielle Aspekte, die eine verantwortungsvolle, nicht auf Einzelinteressen abzielende, Interaktion aller Beteiligten erfordern. Daß dies, angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen der Teilnehmer, kein einfaches Unterfangen darstellt, ist klar. Die daraus resultierende Unsicherheit vieler Städte im Umgang mit ihren Wassergrundstücken ist groß.

Schlüsselfragen für eine erfolgreiche Platzierung im Gesamtgefüge der Stadt sind dabei:

- Wie entwickelt sich der regionale Büroflächenmarkt?
- Wie groß ist der Bedarf an Wohnraum generell und in den Teilmärkten?
- Welche Nutzungen, welche Träger und welche Investoren werden sich nicht nur kurzfristig, sondern langfristig als sozial, umweltverträglich, sinnvoll und leistungsfähig erweisen?
- Wie kann die Einbettung der Revitalisierungsmaßnahmen in den regionalen und gesamtstädtischen Stadtentwicklungs- und Planungskontext erfolgen?
- Wie kann der Bedeutungsverlust der Innenstädte gegenüber der Peripherie und die Auflösung der Stadt verhindert werden und welchen Beitrag können Hafen- und Uferzonen dazu leisten?

Die in Nordamerika seit den Hafenentwicklungen der frühen siebziger Jahre erfolgreichen Modelle von Mix Used Developments und Festival-Markets an Uferzonen, sind nicht ohne weiteres auf andere Lebensstile und Konsumgewohnheiten über-

tragbar. In der Regel handelt es sich dabei um Inselplanungen, die vor allem den Interessen der Investoren folgen und lokale sowie gesamtstädtische Bezüge wenig aufnehmen und reflektieren. Investoren werden häufig größere Freiheiten und Kompetenzen gewährt als in anderen Wirtschaftsbereichen. Häufige Kritikpunkte sind die Gleichartigkeit und der „Einheitsbrei“ an der Waterfront. Der scheinbar beliebige Mix von Clustern aus Museumshafen, Aquarium, Marinemuseum, Marina, Festival-Marketplaces, Promenaden, neuen Restaurants in alten Speichern sowie Büros und Condominiums berücksichtigt nicht in ausreichendem Maße die Einzigartigkeit des Ortes, den jeweiligen *genius loci*. Die Gefahren einer globalen Einheitsarchitektur an der Waterfront sind dabei nicht von der Hand zu weisen. Die Festivalisierung oder auch "Disneyfication" macht die Waterfront zu einem Traumgebilde des Konsumkapitalismus und zur Bühne für die Inszenierung einer maritimen Erlebniswelt, die dazu dient, bei der Bevölkerung Akzeptanz zu erzielen für ein Vorhaben, das auf maximales Gewinnstreben ausgerichtet ist. Die Waterfront wird zum Ort kollektiver Nostalgie und zum Mythos einer positiv besetzten Hafenstadt. Die typischen Trends der globalen Ökonomie, nämlich die Deregulierung, der Städtetourismus, das Stadtmarketing und die Event-Orientierung der Waterfront sind deutlich ablesbar.

Die Chance, die Besonderheiten und die kulturelle Bedeutung der Hafen- und Uferzonen herauszuarbeiten, wird häufig vertan. Spezifische Bezüge zum Wasser werden selten aufgenommen. Die Architektursprache ist entweder postmodern und austauschbar, oder aber hybrider Historismus und inszeniert ausschließlich den Lebensstil der Yuppiekultur. Hier muß aus Fehlern gelernt und Konzeptionen entwickelt werden, die das Globale im Lokalen nicht negieren, sondern auf und mit dem Ort reagieren, lokale Baukulturen aufnehmen und Tradition zum Ausgang für eine qualitätvolle Gestaltung nutzen. Es sollten keine "großen Würfe" und allgemein gültigen Rezepte entstehen bzw. erwartet werden. Vielmehr müssen Konzepte und Strategien entwickelt werden, die auf die Örtlichkeit und deren Ereignisse, auf Situationen und Prozesse eingehen und zudem flexibel genug sind, sich an veränderte ökonomische Randbedingungen anzupassen, ohne dadurch den Gesamtzusammenhang zu gefährden. Insgesamt sollte eine lebendige und funktionsfähige Waterfront, neben dem offenen Umgang mit dem Element Wasser, vor allem Authentizität widerspiegeln, indem sie die Grundströmungen und das

Sozialverständnis der Gesellschaft widerspiegelt, in deren urbanen Kontext sie eingebettet ist.

TEIL 4 Anhang

8. Verzeichnis der Abbildungen

8.1 Tabellen

Tabelle 1	Internationale Entwicklungsgebiete im direkten Vergleich	15
Tabelle 2	Nutzungen und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Hydromorphologie	33
Tabelle 3	Rahmendaten Hansestadt Hamburg, Stand 31.12.2006	226
Tabelle 4	Rahmendaten Berlin, Stand 31.12.2006	250
Tabelle 5	Rahmendaten New York City, Stand 31.12.2006	371
Tabelle 6	Die zehn größten küstennahen Ballungszentren der Erde	296
Tabelle 7	Rahmendaten Rio de Janeiro, Stand 31.12.2006	298
Tabelle 8	Rahmendaten Melbourne, Stand 31.12.2006	312
Tabelle 9	Merkmale der funktionalen Stadt	340

8.2 Schaubilder

Schaubild 1	Der Urbanisierungsgrad der Erde	10
Schaubild 2	Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung nach Hoyle	21
Schaubild 3	Profilstudien für die Ausbildung der Wasserkanten in der HafenCity im Rahmen der Masterplankonzeption	29
Schaubild 4	Entwicklung der Stadt als Marke	35
Schaubild 5	Das Profil der Marke Hamburg - Bausteine der Markenentwicklung Hamburgs	36
Schaubild 6	Entwicklungsgebiet København-Ørestad	67
Schaubild 7	Masterplan der Bebauung von Borneo und Sporenburg, Amsterdam	81
Schaubild 8	Bebauungsstruktur Borneo und Sporenburg, Amsterdam	82
Schaubild 9	Beispiel für den „Terrace“ bzw. Patio-Haustyp in Amsterdam	84
Schaubild 10	Entwurfsbeispiel einer Wohnhofbebauung an der Landsberger Allee für die Wohnbaugesellschaft Friedrichshain aus dem Jahr 1999 in Berlin	90
Schaubild 11	Methodisches Konzept der Stadtentwicklungsplanung	121
Schaubild 12	Aufbau der Feasibility-Analyse	122
Schaubild 13	Der Projektentwicklungsprozess	126
Schaubild 14	Barcelona, Innenstadtbezirke, Port Vell und Küstenabschnitt bis zum Besòs um 1970	139
Schaubild 15	London, Gebiet um Greenwich und die Isle of Dogs	154
Schaubild 16	Canary Wharf, das Herzstück der Isle of Dogs im Stadium des Endausbaus	159
Schaubild 17	Gesamtübersicht südliches Manhattan auf Grundlage des Masterplanes von 1972	178
Schaubild 18	New York City, Straße/Blockstruktur des Masterplans von 1979	183
Schaubild 19	Zonenweise Entwicklung des Projektgebiets nach dem Masterplan von 1979	183

Schaubild 20	New York City, Lower Manhattan nach dem Attentat vom 11. September 2001	192
Schaubild 21	Küstenstreifen zwischen Copacabana-Strand und Flughafen Santos Dumont	205
Schaubild 22	Hongkong und Pearl River Delta	212
Schaubild 23	Erster Preis des städtebaulichen Wettbewerbs „Masterplan HafenCity-Hamburg“	230
Schaubild 24	Erster Preis des städtebaulichen Wettbewerbs „Masterplan HafenCity-Hamburg“	231
Schaubild 25	Geplante Bebauung am Sandtorhafen	238
Schaubild 26	Erster Preis des Wettbewerbs um den Media City Port Architekturbüro Benthem Crouwel, Amsterdam	246
Schaubild 27	Floating Homes, Projekt für den City-Sport-Hafen, Hamburg	247
Schaubild 28	Berlin Bezirke Friedrichshain und Treptow mit der Halbinsel Stralau	252
Schaubild 29	Masterplan von Klaus Theo Brenner für das Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht, Berlin	254
Schaubild 30	Nutzungsausweisung und Baublockplan, Rummelsburger Bucht	256
Schaubild 31	Berlin-Terrace, Haustyp B7	259
Schaubild 32	Entwurf für Floating Homes in der Rummelsburger Bucht	261
Schaubild 33	Projekt Media-Spree, Berlin	268
Schaubild 34	Planungen zur Revitalisierung der Pier 15 am East-River mit maritim orientierter Freizeitnutzung	278
Schaubild 35	„The Esplanade Projects“ Beispiel für die Entkoppelung des Durchgangsverkehrs von der lokalen Erschließung der East River Waterfront	288
Schaubild 36	Profilstudien für die Manhattan Waterfront	289
Schaubild 37	East River Waterfront – Study Area “Transforming the East River Waterfront”	290
Schaubild 38	The East River Waterfront – Study Area	291
Schaubild 39	East River Park Connection, Plananimation	292
Schaubild 40	Projektstudie für das New Market Building (ehemals Fulton Fish Market) am East River	293
Schaubild 41	Projektstudie für das New Market Building (ehemals Fulton Fish Market)	294

Schaubild 42	Rio de Janeiro Stadtplan Stadtzentrum	297
Schaubild 43	Entwicklungsperspektiven um die Praça Mauá	307
Schaubild 44	Stadtplanerische Entwicklungsziele (Estruturação proposta)	308
Schaubild 45	Masterplan für die Entwicklung der Hafenzone um die Praça Mauá	309
Schaubild 46	Geplante Neugestaltung der Praça Mauá (Configuração proposta)	310
Schaubild 47	Karte der Stadtbezirke Melbournes mit der Einordnung der Docklands	313
Schaubild 48	Melbourne Docklands, Bezirkseinteilung	316
Schaubild 49	Melbourne Docklands, Entwicklungsgebiet mit den Planungen bis 2020	318
Schaubild 50	Victoria Harbour, Entwurf für die Promenadengestaltung	321
Schaubild 51	Plananimation der Ostseite des Victoria Harbour, Entertainment City	322

8.3 Fotos

Foto 1	Baulicher Generationenmix am Hafen von Stralsund mit Lückenschließung	46
Foto 2	Wohnbebauung am Landwehrkanal, Berlin, Deutschland	47
Foto 3	Das Fingersystem am Beispiel der Hafenanlagen der Manhattan-Waterfront 1963, New York City, USA	61
Foto 4	The Palm Island Jumeirah, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	62
Foto 5	System der Hafenbecken des Hafens von Antwerpen, Niederlande	63
Foto 6	Ørestad Syd, Luftbild des Entwicklungsgebietes mit Blick nach Norden	69
Foto 7	Luftbild der Innenstadt Amsterdams mit den Entwicklungsgebieten	71
Foto 8	Wohnbebauung auf Java-eiland	72
Foto 9	Zentraler Verschiebebahnhof Amsterdam-Rietlanden im Jahr 1976	74
Foto 10	Amsterdam-Rietlanden im Jahr 2003	75
Foto 11	Entwicklungsgebiet Amsterdam mit den Halbinseln KNSM-Eiland, Borneo und Sporenburg	76
Foto 12	Borneo – Wohnbebauung mit Gestaltung öffentlicher Raum	78
Foto 13	Innere Erschließung auf Java-eiland	79
Foto 14	Beispiel für die Wohnbebauung mit Reihenhäusern auf Borneo	80
Foto 15	NeMo von Renzo Piano, gegenüber das Musikzentrum	86
Foto 16	Barcelona, Wohnbebauung und Freiraumgestaltung im Stadtteil Poble Nou	142
Foto 17	Barcelona, Innenstadt und Waterfront vom Port Vell bis zum Besòs, 1998	143
Foto 18	Port Vell und Port Olympic nach den Entwicklungsmaßnahmen 1998	144
Foto 19	Neubaugesamt des Fórum 2004, mit Avenida Diagonal und Port Olympic, Barcelona	149
Foto 20	Gelände des Fórum 2004 mit Kongresszentrum und Forumsgebäuden, Barcelona	151
Foto 21	London Docklands, Canary Wharf auf der Isle of Dogs	156
Foto 22	London, Beispiel für die Kairandbebauung in den Docklands	161

Foto 23	New York City, die Westside Manhattans in den 40er Jahren des 20. Jahrhunderts	176
Foto 24	Beginn der Landfill-Maßnahme während des Baus des World Trade Centers	187
Foto 25	New York City, Westside, Entwicklungsgebiet Battery Park City, 1995	189
Foto 26	Ursprünglicher Entwurf für die Neubebauung auf „Ground Zero“	195
Foto 27	Rio de Janeiro, Blick von Osten auf die Stadtteile Copacabana und Ipanema	200
Foto 28	Beispiel aus Rio de Janeiro, Koexistenz zwischen arm und reich in engster Nachbarschaft	203
Foto 29	Rio de Janeiro, Aterro do Flamengo mit der Marina Glória im Vordergrund	204
Foto 30	Aterro do Flamengo - Jardins de Burle Marx mit Blick auf den Stadtteil Glória	206
Foto 31	Beispiel für eine nachträglich legalisierte, informelle Siedlung im südlichen Bereich der Metropole Rio de Janeiro	208
Foto 32	Blick vom Peak auf Kowloon und Central Wanchai/ Hongkong Island	211
Foto 33	Hongkong, Kowloon, Victoria und Causeway Bay	213
Foto 34	Hongkong, Metro Area an der Causeway Bay	216
Foto 35	Tuen Mun (westlicher Cityrandbereich, New Territories). Beispiel für das enge Nebeneinander von traditionellen Wohn- Formen, Neubau, Gewerbe und Freiflächen	219
Foto 36	Stadt- und Hafengebiet Hansestadt Hamburg	224
Foto 37	Stand der Bebauung am Sandtorhafen 2006, links unten Kaispeicher A, Standort der geplanten Elbphilharmonie	239
Foto 38	Projektierter Neubau der Elbphilharmonie auf dem Kaispeicher A	245
Foto 39	Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht, Ansicht Rummelsburg von Osten	255
Foto 40	Öffentlich geförderter Mietwohnungsbau in erster Reihe im Bereich Stralau Stadt	258
Foto 41	Berlin Terrace am Rummelsburger Ufer, Clara-Grunwald-Straße	260

Foto 42	Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht, Aufnahme nach Westen	265
Foto 43	New York City, die Südspitze Manhattans vor dem 11.09.2001 links Battery Park City	275
Foto 44	Städtebaulicher Entwurf für die Bebauung um den Praca XV, Rio de Janeiro	302
Foto 45	Luftbild der Hafenzone um die Praça Mauá in ihrer derzeitigen Ausprägung	305
Foto 46	Melbourne, Zentrum mit Yarra River, Hudson Bay	312
Foto 47	Beispiel für die Wohnbebauung in den Docklands hier: Flinders Wharf Riverfront	325
Foto 48	Melbourne Docklands - Yarra Waters	326
Foto 49	Beispiel für eine identitätsstiftende „Landmarke“ am Wasser, hier Spreespeicher an der Rummelsburger Bucht Berlin	334
Foto 50	Beispiel für skulpturale Architektur am Potsdamer Platz in Berlin	335
Foto 51	Hongkong, verdichtete Wohnformen entlang den Küstenabschnitten	353

9 Literatur- und Quellennachweis

9.1 Verzeichnis der Fundstellen, Quellennachweis

Ajuntament de Barcelona: El front litoral de Besòs. Escenari del fòrum universal 2004. Barcelona, 2001

Bahr, Christian: Das gefährliche Wuchern der Mega-Metropolen. Berliner Morgenpost, 02. Juli 2000

Bank Akademie: Schulungsreihe Immobilienwertermittlung - Studienbrief Nr. 9 Projektentwicklung. Frankfurt, 1999

Bankgesellschaft Berlin: Stadtvisionen – Leitbilder und Projekte. Immobilienmarkt-Research, Marktbericht 9. Berlin, 2001

Bartels, Olaf: Die HafenCity lebt? Deutsches Architektenblatt 09/2005. Stuttgart, 2005

Battery Park City Authority: Battery Park City, Masterplan - history and design. New York City, 2001

Bauwelt: Traumstadt, Alptraum, Weltstadt. Bauwelt online, 1997

Beckers, Gisbert, Dr.: Sind klassische Einkaufszentren bald Vergangenheit. Immobilienzeitung 16.06.2000

Beikler, Sabine: Wohnen am Wasser, der Ansturm blieb aus. Der Tagesspiegel vom 08.08.2003, Berlin 2003

Bentley, Philipp / Dunstan, David: The hub of Victoria - a history of Melbourne Docklands, Docklands Authority, Melbourne, 1996

Beyerle, Thomas, Dr.: Deutsche Ges. für Immobilienfonds. DEGI Research - Büroimmobilien der Zukunft. Frankfurt/Main, 2005

Bodemann, U. : HafenCity Hamburg – Anlass, Masterplan, Chancen. In Schubert, D. (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue, Berlin, 2002

Böhnel, Max: Der Freedom Tower knickt ein. 06.05.2005 www.telepolis.de/r4/artikel/20/20040. Heise Zeitschriften Verlag, 2005

Bótas Paulo: Rio de Janeiro to spent US\$1 billion on innovative slum improvement. Citymayors Report . London, 28.06.2004

Bote, Peter Dr.: Urban 21 in Rio de Janeiro. Bundesbaublatt Nr. 6. Wiesbaden, 2000

Bruttomesso, Rinio (ed.): Cities on Water and Transport. Aquapolis 1/1996, Cities on Water. Venedig, 1996

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Forschungsfeld Stadt der Zukunft. ExWoSt–Kurzfassung zum Endbericht. Bonn, 2003

Burdett, Richard: Stadt am Fluss - Stadterneuerung in London. db Nr. 2. Hamburg, 2002

Busquets, Joan: Stadterneuerung in Barcelona – Fórum 2004. Vortrag an der TU Cottbus, 2005

Busquets, Joan: Wasserbezogener Städtebau in Barcelona. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Busquets, Joan: Wasserbezogener Städtebau. Wasser in der Stadt, Perspektiven einer neuen Urbanität. Berlin, 2000

Commission For The New Towns: Housing in the renewed Docklands. LDDC. London, 1998

Conde, Luiz Paolo: Rio de Janeiro: The city and the water. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

Cooper, Alexander Associates: Battery Park City Masterplan. New York City, 1979

de Freitas, Augusto Ivan: The city and its heritage. Aquapolis Nr.1. Cities on Water. Venedig, 1999

Department Of City Planning: New York City - comprehensive waterfront plan-reclaiming the city's edge. New York City, 2000

Der Tagesspiegel 13.08.2003. Berlin, 2003

Deutsche Bank Research: Melbourne Office Market 2003. DB Real Estate Australia Ltd., Sydney, 2003

Deutsche Bank Research: Vertriebspublikation für die DB Immobiliengesellschaft NL Hamburg, Frankfurt, 2000

Deutsches Institut für Urbanistik: Dokumentation des Symposiums "Städtebauliche Großvorhaben in der Umsetzung". DIFU. Bonn, 1998

Die Welt vom 22.07.2002, Hamburg

Die Welt online 29.01.2001

Dobberstein, M.: Städtebauliche Großprojekte in der Umsetzung - Zum Spannungsfeld zwischen öffentlicher Steuerung und Immobilienmarktmechanismen. DISP-Themenheft „Großprojekte“, 2007

Dockland Authority: Melbourne Docklands 2000 - Victorias New Waterfront. Melbourne, 2000

Droege, Peter, Prof.: Waterworlds - Bauen am Wasser im 21. Jahrhundert. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Dtv-Atlas zur Baukunst: Baugeschichte von der Romanik bis zur Gegenwart, S. 436 ff., München, 1989

Durgreau, Hans-Jörg: Neues Bauen, neue Strategien. Deutsches Architektenblatt Nr. 5. Stuttgart, 2000

Dutli, Peter und Esenfeld, Jörg: Neue Stadträume in Barcelona - Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Straßenräume. Stuttgart, 1991

Dziomba, M.: Großprojekte auf innerstädtischen Brachflächen. Revitalisierungs- und Vermarktungsprozesse und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. In Berichte zur deutschen Landeskunde 80(1): 65-84, 2006

Ehm, Bertrand, Jones Lang Lasalle: IT-Unternehmen suchen Spezialimmobilien. Die Welt vom 09.09.2000, Hamburg, 2000

Einzelhandel mit Blick über die Wolken - Vertical Malls. Immobilienzeitung vom 13.01.2000

Emenlauer, Rainer Dr.: Märkte für die Stadt am Wasser. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Emenlauer, Rainer, Dr.: Was wollen Bauherren. Deutsches Architektenblatt Nr. 5. Stuttgart, 2000

Englert, Klaus: Metropolis ist machbar - Neues Bauen in Amsterdam. Frankfurter Allgemeine Zeitung 04.07.2001

Entwicklungsgesellschaft dRO Amsterdam: Pressemitteilung 24.01.2002. Amsterdam, 2002

Entwicklungsgesellschaft dRO-Amsterdam: Presseveröffentlichung 24.01.2001. Amsterdam, 2001

Ernst & Young: Australian Commercial Office Market Survey. December 2002, Sydney, 2002

Ewen, Christoph; Heerde, Stefan: Ökologie - Flächenrecycling, direkte Effekte der zersiedelten Landschaft und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH, Berlin, 1997

Fleckenstein, Martin: Städtebauliche Entwicklungsgebiete in Deutschland. Frankfurter Allgemeine Zeitung 23.08.2002

Franchini, Ado: Terra Australis Urbana, in Centrum-Jahrbuch Architektur und Stadt 2000-2001, Basel, 2000

Frankfurter Allgemeine Zeitung: Hamburg startet zwei ehrgeizige Stadtentwicklungsprojekte. FAZ-Immobilien. Frankfurt 12.02.2002

Frankfurter Allgemeine Zeitung: Schwimmende Häuser für Berlin. Frankfurter Allgemeine Zeitung 08.03.2002

Friedrich Ebert Stiftung: Das Leitbild der gegliederten und gestuften multi-zentrischen Stadt. Digitale Bibliothek. April 2001

Fuhrmann, Dr., Manfred: Indikatoren als Instrument der Erfolgskontrolle auf dem Weg zur zukunftsfähigen Stadt. Bundesbaublatt Nr.6. Wiesbaden, 2000

Gesellschaft für Hafen und Standortentwicklung GHS, Arbeitshefte zur HafenCity- Quartiere westliche HafenCity, Hamburg, 2002

Geuze, Adriaan: Borneo -Sporenburg. Der Architekt Nr. 8, 2002

GHS: HafenCity Hamburg. Der Masterplan. Hamburg, 2000

Giuseppe Cocco; Gerardo Silva: The Ports of Rio. Aquapolis 1/99. Città d' Acqua. Venedig, 1999

Groth, Lasse, Matisky, Wiebke: Waterscapes - Barcelonata. Seminarbeiträge WS 2004/2005, Lehrstuhl für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung. Universität Harburg. Hamburg, 2005

Hall, Peter, Sir: A global urban agenda, Urban Land Institute. London, 2005

Hamm, Oliver G.: Vergesst Ethik - Die Stadt: Weniger Ästhetik, mehr Ethik. Deutsches Architektenblatt 8/2000. Stuttgart, 2000

Handelsblatt vom 14.08.2002

Hatzfeld, Ulrich: Die Probleme des Handels sind die Probleme der Städte. In: Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes NRW (Hrsg.): Handel in der Stadt – Handeln in der Stadt. Düsseldorf, 1996

Haupt, Hans: Investitionsstandort Stadt. XXII Studientagung Urbanicom 11.06.1999, Bonn. GuG 2/2000

Hausenstein, Wilhelm: Kunstgeschichte für Jedermann. Deutsche Buch Gemeinschaft GmbH. Berlin, 1928

Häußermann, Hartmut: Lebendige Stadt oder inszenierte Urbanität. Foyer III. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1995

Heerde, Stefan: Ökologie-Konversion-nachhaltige Entwicklung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Heinemann, Robert, Stiftung Lebendige Stadt, Forschungsprojekt Wassertourismus, Schriftenreihe Band 4, Bernburg, 2005

Helle, Herbert: Die Wasserstadt in der Rummelsburger Bucht. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH, Berlin, 2000

Hellweg, Uli: Netzwerk Wasserstadt. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Hellweg, Uli: Spandauer See und Stralauer Spree. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2001

Hellweg, Uli: Wasser- Stadt- Planung. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Helm, Ulrich: Finanzierung von PPPs im öffentlichen Hochbau. Immobilienzeitung Nr. 16, 29.07.2004, Frankfurt

Helm, Ulrich: Neue Stadt für Banker. Hamburger Abendblatt vom 04.10.1999

Helten, Jan: Das Stadtbild Londons, Architektur- Stadtplanung - Urban Design. Studienarbeit an der Humboldt-Universität. Berlin 2001

Herschmann, Michael; Edson, Farias: Rios beaches-the great meeting place. Aquapolis Nr.1. Cities On Water. Venedig, 1999

Hoefl, Markus: Berlin erobert seine Ufer - Wasserstadt am Spandauer See. BBA Nr. 9 Stuttgart, 2000

Hoffmann, Günther: PPP im Hochbau, Ende der Dichotomie von Staat und Privat. Deutsches Architektenblatt Nr. 9. Stuttgart, 2002

HVB Expertise GmbH: Immobilienmarktübersicht HafenCity. Hamburg, Januar 2007

HVB Expertise GmbH: Marktanalyse Manhattan. Hypovereinsbank. München, 1999

Hypovereinsbank: Der Nahverkehrsmarkt im Umbruch - Workshop HVB. Bayerische Staatszeitung 23.02.01, München

Hypovereinsbank: Wohnungsmarkt - Zwischen Überangebot und neuer Not. Immobilienbusiness 2000, München

Iken, Matthias: Hamburgs schöne Schwester - Ein Modell für Olympia, Barcelona - mit den Sommerspielen begann der Aufstieg. Bauwelt 17, 1996

Immobilien Manager Nr. 3, März 2003

Immobilien Zeitung: Berliner Entwicklungsgebiete, weiterführen oder aussteigen (ch). Immobilien Zeitung 31.01.2002

Immobilienzeitung: Die HafenCity gewinnt an Kontur. Immobilienzeitung Nr. 22., 21.10.1999

Immobilienzeitung: Frischer Wind für die neue Stadt im alten Elbhafen. Immobilien Zeitung 14.03.2002

Immobilienzeitung: HafenCity- die Perlenkette an der Elbe. Immobilienzeitung 15.02.2002

Immobilienzeitung: Hongkong - Einzelhandel mit Blick über die Wolken. Immobilienzeitung Nr. 1-2, 13.01.2000

Immobilienzeitung: Wachstum bei hochqualifizierten Bankjobs bringt Büromärkte Mietsteigerungen. IZ aktuell vom 03.02.2005

Institut für Städtebau und Wohnungswesen München: Kooperation von Wirtschaft und öffentlicher Hand. München, 2000

Jaeger, Falk: Kraftakt im Brachland. Foyer IV. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1999

Jones Lang LaSalle: Asia Pacific Property Digest 2004. JLL Real Estate Intelligence Service Asia. Hongkong, 2004

Jones Lang, Lasalle: IT-Unternehmen suchen Spezialimmobilien. Die Welt 09.09.1999, Hamburg, 1999

Jones, Lang, Lasalle: Real Estate Profile Rio de Janeiro. Report 2004. Jones Lang LaSalle Research. São Paulo, 2005

Jones, Lang, Lasalle: Rekordhöhe bei direkten Immobilieninvestments in Europa. Pressemitteilung vom 06.07.2007

Jorge Mario Jáuregui, Arquitecto: Waterfront Rio de Janeiro, a outra opção de desinvolvimento do Rio, Rio de Janeiro, 2001

Journal do Brasil. São Paulo, 2000

Just, Tobias, Dr.: Deutsche Bank Research: Die Immobilienmärkte in den USA., Deutsche Bank, Frankfurt M., 2004

Kerstein, Kirsten: Das Jahrtausend der Metropolen. Deutsches Architektenblatt Nr.8. Stuttgart, 2000

Köhler, Andrea: Anhaltende Querelen um Ground Zero. Neue Zürcher Zeitung vom 21.05.2005

Kommunalentwicklung Baden Württemberg GmbH: Entwicklung von Brachen. KE-Report Nr. 19. Stuttgart, 2004

Kossak, Egbert. Der Entwicklungsprozess europäischer Wasserstädte. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Kossak, Egbert: Herausforderung für Stadtplanung und Architektur. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Krau, Ingrid: Höher, breiter, dichter? Für und Wider steigender Verdichtung der kompakten Stadt. Deutsches Architektenblatt Nr. 12. Stuttgart, 2000

Kraus, Christian, L., Prof. Dr.: Waterscapes: Amsterdam – Borneo/Sporenburg. Lehrstuhl für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung, RWTH Aachen, 2005

Krauter, Uwe: Innerstädtische Freiraumkonzepte. Deutsches Architektenblatt Nr. 3. Stuttgart, 2002

Krautzberger Maria, Kunst, Friedemann: Foyer Februar 2001. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2001

Krischanitz, Adolf: Waterworlds - Globales Disneyland oder internationale Verantwortung. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Kvorning, Jens: Ørestad - Kopenhagens Finger ins Grüne. Topos Nr. 17, 1996

Lampugnani, Vittorio, Magnago: Neuer Flughafen in Chek Lap Kok. Hongkong Ästhetik der Dichte. Deutsches Architektur Museum, Frankfurt/Main, 1994

Leue, Christian: Amphibische Stadtentwicklung. Leue Verlag. Berlin, 2001

Loderer, Benedikt; Blomeyer, Gerald: Stadtplanung und Architektur im Entwicklungsprozess der europäischen Wasserstädte. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

London Docklands Development Corporation: LDDC Completion Booklet – Isle of Dogs. London, 1997

Lutzky Dr., Nikolai: European Metropolitan Regions Project: Resümee anlässlich der europäischen Regionalkonferenz, 15.-17. September 1999, Essen, 1999

Marten Ingrid: Wohnen und Arbeiten in der Stadt. Hypovereinsbank-Immobilienbusiness IV, München, 2000

Mayer, Eric: Concept vision. Melbourne Docklands Authority, Melbourne, 2005

McCleary, Boyd: PFI in Großbritannien, Erfahrungen mit der privaten Finanzierung öffentlicher Projekte. Deutsches Architektenblatt Nr. 9, Stuttgart, 2002

Mejias, Jordan: Endgültiger Entwurf für Freedom Tower. Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 296 vom 20.12.2003

Melbourne Docklands Authority: Integration and Design Excellence Guide. Melbourne, 2005

Mogelin, Gernot: Was wollen Bauherren. Deutsches Architektenblatt Nr. 5. Stuttgart, 2000

Monbiot, George: Captive State, the Corporate Takeover of Britain. Macmillan, 2000

Monié, Frédéric: Marine Transport; comings and goings. Aquapolis Nr. 1. Cities on Water. Venedig, 1999

MSS: Grid and Greenery-Case Studies, City Plan, Municipal Strategic Statement, Melbourne, 1999

Nagel, Klaus: Büroimmobilienmarkt London. HVB-Expertise GmbH. München, 1999

Nikolaus Busse: Bahrain will das Bankenzentrum des Nahen Ostens werden, Frankfurter Allgemeine Zeitung 05.11.2004

Nina Maria de Carvalho; Ana Petrik Magalhães: The Port and upper Districts. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

Pfeiffer, Ulrich: Europas Städten droht die Vergreisung, Verlagsbeilage zur FAZ 07.06.2000 anlässlich Urban 21, Frankfurt, 2000

Portas, Nuno: The Seafront Project – from Santos Dumont Airport to the Candelaria Church. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

Possinke, Barbara, RKW Architekten, Düsseldorf: Architektur und Rendite. Immobilienwelten 25.02.2001

Possinke, Barbara, RKW Architekten. Immobilienzeitung Nr. 22, 25.10.2001, Die Schönheit der Immobilie als nicht zu unterschätzender Renditefaktor, 2001

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: Rio Informações Infra Estrutura e Economia. Rio de Janeiro, 2001

Preifetura da Cidade do Rio de Janeiro: Introducion Programa Favela/Bairro, Secretaria Municipal de Habitação. Rio de Janeiro, 2004

Pryor, Edward, George + Pau, Shui-hung: Die Stadtentwicklung Hongkongs. Hongkong Ästhetik der Dichte. Deutsches Architektur Museum, Frankfurt/Main, 1994

Psotta, Michael: Das Baskenland und der Guggenheim-Effekt. Frankfurter Allgemeine Zeitung 31.03.2001

Römer, Thomas: Urban Entertainment Center - Immobilientyp der Zukunft. Immobilienzeitung 04.01.2001

Rumpel, Friedrun; Schulz, Britta: Die Øresund Region, Exkursionsdokumentation Juni 2004. TU Hamburg Harburg, 2004

Sauerbruch, Matthias: Architektur als Imageträger. Deutsches Architektenblatt Nr. 1, Stuttgart, 2001

Scholz, Carola: Privatsache Stadt - die Megamall erobert den öffentlichen Raum. Deutsches Architektenblatt Nr. 5, Stuttgart, 1999

Schönball, Ralf: Interview mit Klaus Zillig, Prof. für Architektur an der TU Berlin, Tagesspiegel vom 11.10.1998, Berlin, 1998

Schubert, Dirk: Toronto und London. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Secretaria Municipal de Urbanismo: Operações Urbanas. Caderno No 3. Rio de Janeiro, 2000

Secretariat Municipal de Habitação, Grupo Executivo de Programas Especiais para Assentamentos Populares Prefeitura do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Bauen Berlin, Berlin, 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Bauen Berlin: Große Projekte in Berlin. Im WWW, Berlin, 2005

Sewing, Werner: Stadt am Wasser - Berliner Potentiale. Léonce Berlin Magazin Online, 16.02.2002

Shah, Kirtee: India Habitat Forum. Der Weg nach vorn - zur Zukunft der Städte. Deutsches Architektenblatt Nr. 8. Stuttgart, 2000

Shaw, Barry: Mit dem Markt bauen - Greenland Dock und Cardiff Bay, Neue Adressen am Wasser, Berlin, 2000

Silva, Gerardo; Cocco, Giuseppe: The ports of Rio: Ways of life and industry. Aquapolis 1/99. Città d'Acqua. Venedig, 1999

Simons, K. : Politische Steuerung großer Projekte. Berlin Adlershof, Neue Mitte Oberhausen und Euralille im Vergleich. Stadtforschung aktuell 91. Opladen: VS Verlag, 2003

SMR Sold Marketing Research in Zusammenarbeit mit Brandmeyer Markenberatung. „Profil der Marke Hamburg“, Studie im Auftrag der Hamburg Marketing GmbH. Hamburg, 2005

Spiegel-online: Elbphilharmonie-Hamburg baut Traumhaus für die Musik. Spiegel-online vom 25.10.2005

Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen, Schleswig Holstein: Regionales Entwicklungskonzept 2000 - Metropolregion Hamburg, Hamburg, 2000

Steffen, Dieter: Ehemaliger Hafen erwacht zu neuem Leben - Binnenhafen Duisburg. Zadelmarkt 9, Zadelhoff Deutschland. Düsseldorf, 1999

Stegreifentwurf Rio de Janeiro. Städtebauliches Institut Universität Stuttgart - Prof. Ribbeck. Stuttgart, 1995

Stimmann, Hans: Berliner Plätze. Foyer III. Senat für Bauen und Verkehr. Berlin, 1995

Strauß, Christian: Amphibische Stadtentwicklung. Leue Verlag. Berlin, 2001

Süddeutsche Zeitung vom 28.05.2002, München

The Ørestad Development Corporation: Annual Report 2002. BB Serigrafí & Offset A/S. Kopenhagen, 2003

The Ørestad Development Corporation: Ørestad-Expanding Copenhagen City. Richard Larsen Grafisk. Kopenhagen, 2001

The Waterfront Center: Urban Waterfront Manifesto. 1st Draft, 10.07.1999, Washington DC, 1999

Toffler, Alvin: The third wave, Bantam Books, ISBN 05533246984, 1980

UK Department of the Environment, Transport and the Regions. Regeneration Research Summary No. 16. London, 1998

UNHCS: World Urbanisation Prospects, Nairobi, 1999

United Nations Centre for Human Settlements: The State of the World Cities Report. Nairobi, 2001

United Nations Centre for Human Settlements: World Urbanization Prospects. The 2005 Revision. New York

Van Gool, Rob; Geuze, Adriaan: Wohnen auf Borneo Sporenburg. Baumeister, Januar 2001, München, 2001

van Triegt, Nik: The changes and opportunities of waterborne transport. Aquapolis 2/2000, Cities on Water. Venedig, 2000

Wagner, René: Eine Museumskathedrale wie die Oper von Sydney. Frankfurter Allgemeine Zeitung 27.08.2001

Walker, Anthony / Rowlinson, Steven M.: The Building of Hongkong. Hongkong University Press. Hongkong, 1990

Walter, Florian: Studienarbeit PPP: Fallbeispiel London Docklands Development Corporation. RWTH Aachen. 2001

Walter, Jörn, Oberbaudirektor Hamburg: Öffentlicher Raum am Wasser. Wasser in der Stadt. Wasserstadt GmbH. Berlin, 2000

Wasserstadt GmbH: Neue Adressen am Wasser. Arbeitsgruppe I, Ökologie-Flächenrecycling Konversion, Kongressdokumentation, Berlin, 1997

Wasserstadt GmbH: Newsletter 2002. Berlin, 2002

Weidinger, Hans: Atriumhäuser, Hofhäuser, Wohnhöfe. Aktuelle Beispiele aus Europa. Neuauflage DVA, 2007

Weltkonferenz zur Zukunft der Städte: Abschlußbericht URBAN 21, Berlin, 2001

Wentzke, Martin: Die Zukunft der städtischen Dichte im Wohnungsbau, Frankfurt, 1993

West, Niels: Urban Waterfront Developments - A Geographic Problem in Search of a Model. Geoforum Vol. 20, Nr. 4

Winkelbauer, Thomas: Barcelona, der politische Wille ist alles. Neue Adressen am Wasser. Wasserstadt GmbH. Berlin, 1997

Wustlich, Reinhard: HafenCity Hamburg, städtebaulicher Wettbewerb. Das Bauzentrum spezial. Hamburg, 2000

10 English Summary

For centuries, cities on shorelines, rivers and seas have proven their vitality and sustainability under various economic and technological conditions. Meanwhile many cities rediscover their unique situation along waterways and the outstanding possibilities for urban development. It is essential to keep in mind the inherent public interest in waterfronts, reflected in public ownership of water itself.

The decline of shipbuilding and the decrease of maritime shipping capabilities are disclosing the chance for the development of unused former maritime facilities and underused waterfront areas. Until the 80ies of the past century, the cities development routed towards the heartland, loosing the close relationship with the water, developed over centuries. The city's connection to the water got lost, the former vitality disappeared and as a result, the waterfront faced degradation. In addition the industrial caused infrastructural lanes cut off the links between port and inner city. The waterfront disappeared in the perception of the cities population. Facing the loss of traditional functions of the urban nucleus, it is now on the agenda for planners and city officials to make this effect reversible. Now it is time to redefine the cities relationship to the waterfront in favour of urban development. "Waterfront Projects" are generating highly attractive locations for living, working, leisure and cultural interests, as well as allocating space to special places for recalling the particular maritime heritage.

Facing the actual movements in inner city planning in connection with the development of waterfront areas under additional consideration of public space, the chances of forward-looking and sustainable development of urban zones are seriously endangered. In addition the question emerges mainly in third world countries, how cities can stay operable facing extreme population increase and the tendencies of the transformation to megacities in Africa and Asia.

The presented elaboration wants to show topics how to compile the basics of urban planning under special consideration of waterfront issues. In metropolitan areas, urban planning is at first hand defined by architectural, ecological and social quality requirements as well as assuring the central economic capability. The idle areas must be an integrative part of the cities structure again and therefore accordingly

designed careful and attractive. Only appropriate attractiveness causes sustainability. By incorporating existing landmarks and so called “special places” into the planning process the cities shape keeps its unique identity. The public space between water and tilled areas and in between the built environment, is one further identity creating aspect. The awareness of the value of adequate public space along the waterfront must be made clear strictly. The water must be a key experience for all users.

One key topic for the success of any development on the waterfront is the quality of the decision making process under participation of all users, developers, city officials and financing institutions. In the past official institutions dealing with urban planning and development lost their operating experience of handling large scale projects in time, cost- conscious and with high quality-awareness. This confidence must be newly developed by example in the accomplishment of public-private-partnerships, just to mention one.

Preliminary five key statements can be made for sustainable development of the waterfront. These aspects are provided for further analysis:

1. Adjustment of meeting the various demands in open space

- adjustment of the balance between built and open space
- development of building typologies at the waterfront
- definition of occupancy and their potentials under the aspect of sustainability
- analysis of the demand in public space
- creation of public space for use without obligation of consuming goods or services
- interaction between public and private investments

2. Increase of quality of life, land management

- priority of “inner-development instead of outer-development. Brown-field-developments must be seen as first choice.
- decision whether the tendencies of forming an “American City Style” are irreversible or if regional, archetype structures can create higher benefits.

- commitment to mandatory rules for politics and administrations
3. Keeping and reactivating the cultural heritage of the waterfront. Contemporary industrial witnesses and monuments should be kept for creating identity.
 4. Design and implementation of regional traffic management systems for various means of transport. Analysis of existing structures concerning performance and development potential.
 5. Development of new Public-Private-Partnerships for management of the future challenges. It is highly a matter of cooperation between local authorities, state administrations and the public with developers, planners and construction enterprises which leads future projects to a successful outcome. As far as the administration can prove its expertise towards future challenges it will be accepted as an equal partner in the continuing process. Key issues such as the development of the waterfront can only be developed in close partnership of all partners in the project.

It is the main target to show trends of development in the change of urban structures along the waterfront under the key aspect of sustainability. In addition it is worth a look on existing conflicts, potentials for conflict and to reveal possible solutions. With analysis, demonstration and description of real trends, tangible projects and strategies, incitements for innovative solutions towards sustainable regional development were given.

To meet the requirements of coping with the very complex questions of waterfront cities in order of a comprehensive presentation I choose a small number of cities with appropriate potential for demonstration purposes. These cities are comprising exemplarily the chances as well as the threads and are most suitable for undergoing detailed examination. They qualify themselves by means of history, geography and development potential which can be captured with the perspicuity required. Nevertheless each situation is unique and must be treated accordingly. Therefore a detailed discussion of the geographical and cultural background is inevitable for each city analysed. Scopes for design are analyzed having regard to designated use, potential for development and conflicts. In this context possible activities of development agencies in cooperation with private and institutional investors are

reviewed. Strategies and possible exemplary approaches were elaborated and analysed. Incitements for innovative methods of regional development under special consideration of the sustainability at the waterfront were presented. For insistence in the global challenge of cities, the main target of each city must be the development of its endogenous potentials regarding urban resources. In this context the reassessment of existing potentials of the local waterfront is attached great importance to.

During the elaboration of my work I came to the conclusion, that each waterfront has its own unique profile which requires a specific approach adjusted exactly to the particular genius loci. The aspects mentioned consecutively are reflecting in general the results of my appraisal of waterfronts in Europe, Asia, North- and South America. Each of the following issues has to be dealt with high accuracy to gain full success for the benefit of the waterfront. The main topics are:

- Waterfront planning should be long range, comprehensive and holistic and should encompass all relevant disciplines. It should use all appropriate technologies and encourage a system of sustainable growth and operation.
- Meaningful community involvement is integral to valid waterfront planning and development. It should begin early and be continuous.
- Waterfront work is not just about economic development, is not simply a design question or only about environmental issues. Rather it is a fusion of these and related disciplines that should be sought. Interdisciplinary action will be encouraged expressly.
- We encourage communities to think long-term in waterfront work. Many conversions take ten to twenty years. The understandable desire to achieve instant results should be resisted in all except the smallest steps. Development over the time allows a richness of character versus the sameness of a one-time “Big Bang” approach.
- It should be remembered that every waterfront is an integral part of a watershed consisting of creeks, rivers, estuaries or bays. Environmental issues should be integrated in the decision making process.

- The best undertakings involve a partnership between the dynamism of the private sector, the stewardship of public entities and the energy of citizens.
- Public access to and along the urban waterfront should be the hallmark of all projects, including residential developments. This means physical and psychologically welcoming access. Visual access to the water should be a pervading objective.
- It is vital that communities distinguish between learning from good examples of waterfront planning and development elsewhere and blindly copying them. Waterfront concepts and projects should flow from the nature of each place and embody its essential spirit
- Where possible, a diversity of uses wants to be included along waterfronts, from passive parks to vibrant commercial attractions. People of all income cultures and social levels should feel welcome. Nighttime activities as well as daytime can be provided. Distinctive places for children as well as the elderly should be included. It is highly recommended to invest in highly quality public space. Waterbound public transport should be encouraged
- Waterfronts present unparalleled opportunities for interpretation and education- of natural values, community history and culture, including notably the industrial and transportation activities that often preceded today's developments. Preserving and interpreting the tangible aspects of the history of a place provides character and meaning to waterfront development.
- The tendency to clean up waterfronts should be approached carefully so that rich underlying values are not unnecessarily sacrificed. Preferences for uses that require access to the water is important, even if they are somewhat unsightly. Nevertheless leisure activities concerning the waterfront are encouraged as well.
- Public art installations should be encouraged and the active participation of each city's arts community sought from the outset of waterfront planning, to ensure artists' special way of seeing things is incorporated.

The chance of elaborating similarities and differences as well as the characteristic cultural heritage of the waterfront are often mistaken. Specific references were infrequently taken up. The architectural shape is either post modernist, exchangeable or often hybride historicism. In many times it solely stages the yuppie lifestyle behaviours. The danger of global unified architecture is always substantial. Aberrations must be seen as a chance for turning worse to better and as stimulus for creating innovative solutions by accepting the local within the global. Local building traditions should be assimilated as well as being responsive to the genius loci during the design-process for achieving the best results for each waterfront by developing its unique shape.

All considerations however must be flexible enough to react upon changed local and global economic conditions during design or construction without losing the overall coherence. In addition the temptation of political influence according to legislative periods during the stages of development should be resisted as far as possible.

Primarily a vital and functional waterfront should reflect authenticity beneath the open handling with its fundamental resource – the water. Each waterfront should reflect the mainstream and the social comprehension of the societies urban context it is embedded.

In the work presented here, I try to absorb all aspects of design and to constitute all shades of waterfront development under various conditions in different countries. The initial position and approaches differ from New York City over Melbourne to Hamburg but one mainly formative factor remains the same – the handling of the water as a key source itself. I would like to make clear, that every city must analyse its basics by its own, certainly there are many examples of best practice but finally only the individual approach leads to a sustainable development with its own empathy for local needs.

In several case-studies I analysed already realised waterfront projects concerning basic parameters, main targets and principles of planning in Barcelona, London, New York City, Hongkong and Rio de Janeiro. Subsequently I opposed the results with projects in state of design or projects under construction in Berlin, Hamburg, Barcelona, Rio de Janeiro and Melbourne.

Within two further digressions I analysed examples of best practise in Holland illustrated by the project Borneo/Sporenburg in the city of Amsterdam and the project Ørestad on the outskirts of Kopenhagen.

The analysis of successful waterfront developments in comparison with failed or faulty and incomplete developments lead me to a catalogue of tokens which are significant for prosperous activities. My annotations are not basically new findings but it is necessary to point out that designers and persons responsible should accept the basic principles of urban planning and city design mentioned herein, their capabilities of adapting item centered views obviously got lost during the past decades of investors driven design.

If, among others, all aspects mentioned in the compilation above are considered careful and equally there is a high chance of creating architecturally superior and sustainable waterfront developments which meet both needs – the need of the city and the public and the requirements of an acceptable yield for banking institutions and Investors. Each effort is worth it and will result in a liveable environment for future generations.