

STRUKTURWANDEL UND REVITALISIERUNG INNENSTADTNAHER
HAFENFLÄCHEN – DAS FALLBEISPIEL KOPENHAGEN*)

Mit 3 Abbildungen und 7 Photos

AXEL PRIEB

Summary: Structural change and revitalization of inner city harbour areas – the Copenhagen case

Containerization and new logistic systems have revolutionized international shipping patterns, so that urban waterfronts in port cities of the developed world are experiencing radical changes. In Copenhagen the active port zone has moved northwards, leaving only few maritime functions (e.g. ferry terminals) in the Inner Harbour. Due to the close links between harbour and city development the abandoned quays and industrial areas are situated in the centre of the agglomeration. The objective of the present article was to discuss consequences of the structural changes and examples for revitalization of the inner waterfront. It is shown that transformation processes in the port of Copenhagen, and especially the municipality's attitude towards private and public building projects along the waterfront, have caused a serious political debate. In spite of public demands from town planners and architects, a comprehensive plan for the Copenhagen waterfront and a strategy for revitalization is missing. The national parliament has discussed the port's future, too, and the government has brought in a bill to establish a waterfront development company.

1 Waterfront Revitalization als Stadtentwicklungsstrategie und als Forschungsgegenstand

Seit den 50er Jahren ist in den Hafenstädten zumindest der Industriestaaten eine allmähliche Lockerung der räumlichen und funktionalen Einheit von Stadt und Hafen zu beobachten. Was als Reaktion auf vergrößerte Schiffsklassen begann, führte mit den tiefgreifenden logistischen, technologischen und organisatorischen Umwälzungen in der Seeschifffahrt seit Mitte der 60er Jahre zur völligen Neuorganisation des Hafenbetriebs. Namentlich der Siegeszug des Containers, aber auch das Aufkommen des Roll-on-Roll-off-Verkehrs, ließen die konventionellen Umschlags- und Lagereinrichtungen der Häfen weitgehend obsolet werden. Die räumliche und funktionale Segregation von Stadt- und Hafenfunktionen wurde durch veränderte Arbeitsabläufe und Flächenansprüche nachhaltig beschleunigt. Im Containerzeitalter steht bei kürzeren Liegezeiten der Schiffe dem Rückgang der benötigten Kailängen an der Wasserseite ein erhöhter Flächenanspruch an Land

zwecks Behandlung und Zwischenlagerung der Container gegenüber. In der Folge ist der Schwerpunkt der Umschlagaktivitäten weg von den traditionellen Häfen hin zu neuen stadtfremden Containerterminals mit direktem Bahn- und Straßenanschluß ins Hinterland gewandert.

Auch bei der Arbeitsteilung und in der Bedeutungshierarchie der Seehäfen haben sich in den vergangenen Jahrzehnten deutliche Veränderungen ergeben. Ein wesentlicher Faktor war die Desindustrialisierung vieler Städte, die den klassischen Industriehäfen die wirtschaftliche Grundlage entzog. Mindestens so wichtig aber sind die Wettbewerbsstrategien der Großreedereien. Insbesondere die interkontinentalen Schiffslinien haben die Zahl ihrer Anlaufstationen in Europa drastisch reduziert; die Feinverteilung – etwa in den Ostseeraum hinein – wird zunehmend durch Feeder-Lines oder sogar auf dem Landwege vorgenommen. Zukünftig ist mit einer Verstärkung dieser Entwicklung zu rechnen; namentlich die Einführung der Round-The-World-Lines wird bei hoher Abfahrtdichte aus Rentabilitäts-erwägungen der Großreeder heraus zu einer weiteren Bündelung der interkontinentalen Verkehre führen. Einer Reihe klassischer Hafenstädte, die nicht von den Round-The-World-Diensten angelaufen werden, droht damit der Abstieg in die Zweit- oder Drittklassigkeit mit entsprechenden strukturellen Folgen für die Städte.

Die Abwanderung der Hafenfunktionen und der Niedergang von hafenorientierten Industriezweigen haben zu einer Wiederentdeckung des Wassers für die Stadtentwicklung geführt. Längst ist Waterfront Revitalization nicht nur in nordamerikanischen Städten wie Boston und Baltimore, sondern auch in europäischen Hafenstädten zum Kernstück der Stadterneuerung geworden. Hierbei spielt eine wichtige Rolle, daß in den letzten Jahrzehnten parallel zu den Änderungen in Transporttechnologie und Seeverkehrslogistik auch ein Einstellungswandel der

*) Für die großzügige Unterstützung des Forschungsaufenthaltes in Kopenhagen sei der Deutschen Forschungsgemeinschaft sehr herzlich gedankt.

Öffentlichkeit zu den lange am Ende der Attraktivitätsskala rangierenden Hafengebieten stattgefunden hat (HAYUTH 1988, S. 52). Die Neubewertung der Stadt im Umbruch von fordistischen zu postfordistischen Arbeits- und Lebensbedingungen stützt diesen Trend – immerhin verfügt ein nicht unerheblicher Teil der aufgegebenen Hafengebiete über baulich und atmosphärisch hochinteressante Bereiche, in denen – entsprechende Sanierung vorausgesetzt – die Nachfrage nach innenstadtnahem Wohnen und anderen aus der City verdrängten Funktionen, etwa Naherholung und Kultur, durchaus zu befriedigen ist. Für die Innenstädte ergeben sich also mit dem Rückzug der Hafenfunktion völlig neue Chancen und Perspektiven, da sie sich – ansonsten eingezwängt in ein Korsett aus Vorstädten, Verkehrsbändern und Gewerbeflächen – nun wieder offensiv auf das Wasser zubewegen können. Damit übernehmen gerade die Hafenbereiche, die bis vor kurzem eine Barriere für die Stadtentwicklung bildeten, nun eine ganz neue, verbindende Funktion im Stadtgefüge, was eine entsprechende planerische Steuerung verlangt. Auch wenn ROBINSON (1987) vor einer undifferenzierten und unpräzisen Verwendung der Begriffe „yuppies“ und „gentrification“ bei der Revitalisierung von Hafengebieten warnt, ist doch für viele revitalisierte Hafenbereiche eine Gentrifizierung mit der Gefahr der Verdrängung angestammter Quartiersbewohner vorgezeichnet (vgl. SMITH 1989), weswegen die sozialen Segregationsprozesse in der revitalisierten Hafenzone in jedem Fall einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen.

Die wissenschaftliche Begleitung und Analyse der Umstrukturierungsprozesse in der innenstadtnahen Hafenzone hat namentlich in Nordamerika recht früh eingesetzt; beispielhaft sei hier auf die Arbeiten von FORWARD (1968, 1969) über die Flächennutzung an der Waterfront kanadischer Städte hingewiesen. Einen aktuellen Überblick über die US-amerikanische Diskussion vermittelt der von HERSHMAN (1988) herausgegebene Reader „Urban Ports and Harbor Management“, in dem historische, politische, technische und planerische Aspekte gleichermaßen aufgearbeitet werden. In Europa dürfte die politische Diskussion um die Waterfront Revitalization am intensivsten in Großbritannien geführt werden, wobei namentlich die in den 80er Jahren begonnene Revitalisierung der London Docklands nicht nur im Lande selbst ein gewaltiges Medienecho erfahren hat. Auch die wissenschaftliche Aufarbeitung dieses spektakulären Fallbeispiels ist in vollem Gang; besondere Aufmerksamkeit richtet sich auf den planungspolitischen Ansatz der Docklands-Revitalisie-

rung (BRINDLEY et al. 1989) und hierbei nicht zuletzt auf die Rolle der London Docklands Development Corporation (BARNES 1990) und die Folgen der ausschließlich auf die freien Marktkräfte vertrauenden Stadtentwicklungsphilosophie (CHURCH 1988, HOME 1990). In der internationalen Literatur ist aber auch eine Reihe weniger brisanter Fallbeispiele aufgearbeitet worden; beispielhaft sei hier auf die Veröffentlichungen über Cardiff (THOMAS u. IMRIE, 1989), Toronto (DESFOR et al. 1988, 1989), Swansea (EDWARDS 1987, 1988) und Sidney (LUKES 1989) verwiesen. Auch die theoretische Aufarbeitung der Waterfront-Problematik ist inzwischen im Gange; beispielhaft sei hier eine Veröffentlichung von WEST (1989) genannt, der eine auf einem stadtoökonomischen Ansatz fußende Modellbildung vorstellt.

Das derzeit wichtigste Kompendium zur internationalen Waterfront-Diskussion dürfte der von HOYLE et al. (1988) herausgegebene Sammelband „Revitalising The Waterfront“ sein, der die Ergebnisse eines internationalen Symposiums an der Universität Southampton dokumentiert. Die Herausgeber unterstreichen in ihrer Einleitung, daß das Themenfeld „Waterfront revitalisation“ trotz seiner Popularität und seiner weitreichenden stadtstrukturellen Bedeutung noch bei weitem nicht erforscht sei; insbesondere vermissen sie einen integrierten, systematischen Überblick über die Revitalisierungsansätze. Es ist das Verdienst der Herausgeber und Autoren dieses Bandes, wichtige Bausteine zur Schließung dieser Lücke bereitgestellt zu haben. So enthält der Band neben gut gewählten Fallstudien zur politischen und planerischen Praxis auch grundlegende Beiträge zur Gesamtproblematik: HOYLE stellt, aufbauend auf einer Darstellung des Wandels der funktionalen Beziehung von Stadt und Hafen, ein Modell aller Kräfte und Faktoren vor, welche die Zone des Konflikts oder der Kooperation an der Waterfront beeinflussen. HILLING arbeitet die Folgen des Rückgangs der Hafennutzung auf die soziale und ökonomische Struktur der hafennahen Stadtquartiere heraus („the demise of sailortown“) und warnt vor einer Beschränkung der Diskussion auf die Hafenzonen im engeren Sinne unter Ausschluß der hafengebundenen Innenstadtprobleme im weiteren Sinne. RILEY u. SMITH weisen darauf hin, daß trotz der international wirksamen Kräfte im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Waterfront den lokalen Gegebenheiten und Politikansätzen eine besondere Bedeutung für das Verständnis der Prozesse zukommt. HAYUTH schließlich versucht, die Veränderungen am „port-city-interface“ in einem modellbezogenen Ansatz zu verarbeiten.

Obwohl WEHLING schon 1986 eine deutschsprachige Darstellung der Planungsprobleme in den London Docklands unter besonderer Berücksichtigung der sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen vorgelegt hat, ist die Waterfront-Diskussion bislang kaum in der deutschsprachigen Literatur aufgegriffen worden. Erstaunlich ist, daß auch in der geographischen Literatur der skandinavischen Länder eine weitgehende Zurückhaltung bezüglich der Aufarbeitung der Waterfront-Problematik festzustellen ist, obwohl in allen wichtigen Hafenstädten Nordeuropas erhebliche Strukturveränderungen entlang der Waterfront zu beobachten sind. Am Beispiel der innenstadtnahen Hafenanlagen der Stadt Kopenhagen sollen nachfolgend die Vielschichtigkeit der Problematik dargestellt sowie die bisherigen Ansätze zur Steuerung der Veränderungen an der Waterfront kritisch hinterfragt werden.

2 Der Kopenhagener Hafen im Wandel

Die zentrale Lage der älteren Hafenbereiche im Kopenhagener Stadtbild läßt unschwer erkennen, in welcher enger Wechselbeziehung Stadt- und Hafenentwicklung stets in der Kopenhagener Geschichte gestanden haben. Ohne den Hafen und die von ihm ausgehenden Impulse wäre die jahrhundertlange wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und ihres Umlandes nicht denkbar gewesen. Entsprechend hat die Leistungssteigerung des Hafens stets eine wichtige politische Rolle gespielt. Insbesondere seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Hafenanlagen erheblich erweitert, so durch die Anlage des Freihafens (1894) nordöstlich des Altstadtkerns und die Fertigstellung von Südhafenabdämmung und -schleuse (1904), womit die Voraussetzungen für die Anlage des Kopenhagener Industriehafens geschaffen wurden. Diese Erweiterungen waren ebenso mit umfangreichen Auffüllungen und Trockenlegungen verbunden wie die großzügigen Nordhafenerweiterungen der letzten 20 Jahre, auf denen heute die Containeranlagen konzentriert sind. Erhebliche Auffüllungen wurden auch für den Osthafen vorgenommen, wo heute der Mineralölumschlag konzentriert ist. Auch wenn die Kopenhagener Hafenverwaltung also versucht hat, den eingangs geschilderten transport-technologischen und logistischen Veränderungen der Seeschifffahrt Rechnung zu tragen, konnte sie doch nicht die negative Entwicklung im Massengutumschlag kompensieren, so daß die Umschlagmengen in den 70er Jahren deutlich zurückgingen (Abb. 1). Auch die relative Bedeutung des Kopenhagener

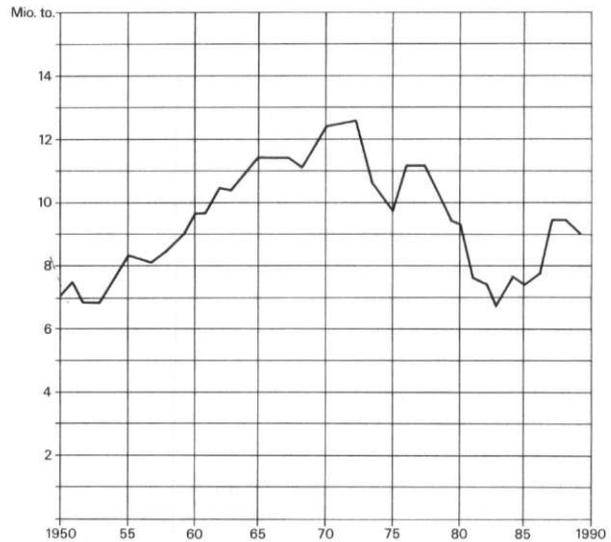


Abb. 1: Güterumschlag im Kopenhagener Hafen 1950-1989

Quelle: FÜSSEL 1985; Københavns kommune

Cargo handling in the port of Copenhagen, 1950-1989

Hafens unter den dänischen Häfen war weiter rückläufig. Wurde bis zum 1. Weltkrieg noch die Hälfte des seewärtigen Handels Dänemarks über den Kopenhagener Hafen abgewickelt, so lag dessen Anteil 1970 nur noch bei 14,2% und ist inzwischen auf 10,8% (1989) abgesunken. Die Anstrengungen der Hafenverwaltung konnten es schließlich auch nicht verhindern, daß Kopenhagen nicht mehr von den großen interkontinentalen Liniendiensten bedient wird. Längst hat der Hamburger Hafen die Rolle des Logistikzentrums auch für den südsandinavischen Raum übernommen; in dieser Arbeitsteilung wird Kopenhagen vor allem von Feeder-Lines bedient. Zur Substituierung klassischer Hafenfunktionen hat auch die Distribution von Containern auf dem Landwege geführt; in der Region Kopenhagen wird gut die Hälfte der jährlich ca. 200 000 Container mit dem Schiff, der Rest im wesentlichen auf dem Schienenwege angeliefert.

Die Desindustrialisierung des Ballungsraumes Kopenhagen, die in den 60er Jahren in vollem Umfang zum Tragen kam, wirkte sich schon bald auf die älteren Hafenbereiche aus. Insbesondere änderte sich die Struktur des Südhafens, wo das produzierende Gewerbe mehr und mehr durch flächenintensive Betriebe, vor allem aus der Speditionsbranche, ersetzt wurde. Doch auch der Innere Hafen bekam die Krise der hafenorientierten Industrie zu spüren. Nachdem Christianshavn über Jahrzehnte durch die Produktionsanlagen der B&W-Werft geprägt worden

war, die hier vor allem Dieselmotoren herstellte, zog sich B&W bis Anfang der 80er Jahre vollständig aus diesem Stadtteil zurück. Besonders nachhaltig wirkten sich die geschilderten transporttechnologischen und logistischen Veränderungen im Inneren Hafen aus, wo in den 60er und 70er Jahren traditionelle Hafenfunktionen mehr und mehr durch extensive bzw. nicht unbedingt hafenorientierte Nutzungen (Lager, Abstellplätze, Straßen) ersetzt wurden. Auf Kalvebod Brygge etwa verschwanden Anfang der 60er Jahre die bis dahin dominierenden Kohlenhalden und Krananlagen; Anfang der 70er Jahre wurde auf dem Kai eine neue, zum Teil 6-spurig ausgebaute Haupteinfallsstraße angelegt. Auf Christians Brygge verloren die erst 1954 überdachten Kaianlagen ihre Funktion, als die Großschlachtereien und die Reederei DFDS 1967 begannen, den Export landwirtschaftlicher Produkte im Nordseehafen Esbjerg zu konzentrieren. Ein besonders einschneidendes Ereignis für die Bedeutung des Inneren Hafens war die Einstellung der beiden letzten innerdänischen DFDS-Fährlinien nach Ålborg und Århus im Jahre 1970, die der Konkurrenz auf Schiene und Straße erlegen waren. Drei Jahre später wurde die Grönlandflotte nach Ålborg verlegt, wodurch die Kaianlagen im nördlichen Teil Christianshavns verwaisten.

Ganz besonders eindrucksvoll lassen sich die Folgen des Strukturwandels im Seeverkehr am Beispiel des Südlichen Freihafens demonstrieren. Dieser repräsentiert mit seinen stattlichen Packhäusern und den fingerförmigen Kaianlagen den konventionellen Hafentypus (Photo 1), in dem sich der Warenumschlag in einem arbeitsintensiven Prozeß vollzog und in dem Umladen und Zwischenlagern der Waren



Photo 1: Blick auf den Freihafen 1948

Photo: Port of Copenhagen Authority: Port of Copenhagen, 1949

View of the Free Port, 1948



Photo 2: Ungenutztes Packhaus im südlichen Freihafen 1990

Photo: A. PRIEBIS

Unused warehouse in the southern Free Port, 1990

eine wesentliche Rolle spielten. Die Hafenbecken werden heute hauptsächlich als gelegentlicher Liegeplatz für größere und kleinere Schiffe und den Schwimmkran genutzt; ein eigentliches Umschlag- und Löschgeschäft findet hier nicht mehr statt. Verwaiste Kaianlagen, unterbrochene Bahngleise und seit 15 Jahren nicht mehr genutzte Packhäuser (Photo 2) fordern Überlegungen zur zukünftigen Nutzung dieses Bereiches geradezu heraus, wobei die Nähe zur City und zum S-Bahnhof Østerport nicht zu unterschätzende Gunstfaktoren darstellen. Spätestens nach Fertigstellung einer Brücke über den Øresund – vielleicht schon Ende der 90er Jahre – werden im Südlichen Freihafen weitere stadtnahe Flächen für eine neue Nutzung zur Verfügung stehen, da dann auch die Eisenbahnfähre nach Helsingborg (Danlink) eingestellt werden wird.

3 Beispiele für den abgeschlossenen Funktionswandel im Inneren Hafen

Beim Inneren Hafen handelt es sich um den ältesten Teil des Kopenhagener Hafens, der im Norden bis zum Kastell reicht und im Süden durch die Langebro begrenzt wird (Abb. 2). Auch wenn der Innere Hafen wegen der früh begonnenen Verfüllung von Hafenbecken und Kanälen allmählich die Gestalt eines Flußlaufes angenommen hat (Photo 3), sind die verbliebenen, fast nur noch für die Freizeitschifffahrt genutzten Kanäle im Bereich Amalienborg sowie im gegenüberliegenden Stadtteil Christianshavn immer noch stadtbildprägend. Mit der Verlagerung der aktiven Hafenzonen in den Nord- und Osthafen ist die



Schiffsanleger

- A Eisenbahnfähre nach Helsingborg (Dan Link)
- B Langelinie - Kai (Kreuzfahrtschiffe)
- C Kfz - Fähre nach Swinoujscie (Polen)
- D Kfz - Fähre nach Oslo (Norwegen)
- E Kfz - Fähre nach Rønne / Bornholm
- F Schnellboote nach Malmö (Schweden)
- G Passagierfähren nach Malmö (Schweden)

Wichtige, im Text erwähnte Lokalitäten

- ① Langelinie
- ② Søndre Frihavn (Südlicher Freihafen)
- ③ Parkanlage "Amaliehaven"
- ④ Hotel Admiral
- ⑤ Hotel Nyhavn
- ⑥ Flottenstation Holmen
- ⑦ Christiansholm
- ⑧ Islands Plads
- ⑨ Grønlands Handels Plads
- ⑩ Wilders Plads
- ⑪ Gammel Dok (Architekturmuseum)
- ⑫ Außenministerium (Asiatisk Plads)
- ⑬ Marinemuseum (Søkvæsthuset)
- ⑭ Ehemalige B & W - Schiffsmotorenfabrik
- ⑮ Ehemalige Zuckerfabrik (Applebyes Plads)
- ⑯ Hotelprojekt Kalvebod Brygge
- ⑰ Von Bürgerinitiative umgestaltete Kaifläche
- ⑱ Fisketorvet (Fischmarkt)
- ⑲ Industriegelände (DS - Industries)
- ⑳ Christians Brygge
- ㉑ Nordre Toldbod
- ㉒ Havnegade
- ㉓ Christians - Kirche

Sonstige Symbole

- Wichtige Eisenbahnlinie (vereinfacht)
- Uferpromenade ausgebaut
- ▨ Aktuelles Revitalisierungsprojekt

Abb. 2: Übersichtskarte der innenstadtnahen Hafenbereiche in Kopenhagen

Quelle: eigene Zusammenstellung

Map of the Copenhagen inner city harbour areas

wirtschaftliche Nutzung des Inneren Hafens auf ein Minimum zurückgegangen; verblieben sind die Terminals für Autofähren (Kvæsthusbro, Nordre Toldbod) und Passagierschiffe (Havnegade) sowie das Papierimportlager der dänischen Presse (Christians-

holm). An Christians Brygge liegt seit 1985 eine Eisenbahnfähre als Museums- und Restaurantschiff vertäut. Nachfolgend soll der Wandel im ältesten Bereich der Kopenhagener Hafenfront an einigen Beispielen näher belegt werden.



Photo 3: Blick auf den Inneren Hafen in den 60er Jahren

Photo: Archiv DFDS

View of the Inner Harbour in the sixties

Ein besonders citynaher Hafenbereich, in dem bereits in den 50er Jahren der Güterumschlag deutlich zurückging, ist der Nyhavn. Dieser ca. 400 m lange Stichkanal hatte überwiegend dem innerdänischen Schiffsverkehr gedient (Photo 4); besonders eng mit der hafengewirtschaftlichen Nutzung verknüpft war die Gebäudereihe auf der Nordseite des Kanals. Hier war die typische Infrastruktur einer „sailortown“ im Sinne von HILLING (1988) vorhanden – neben den Kontoren der Kaufleute gehörten hierzu vor allem Schiffsausrüster sowie eine große Anzahl von Seemannskneipen. Gerade letztere dürften dazu beigetragen haben, daß sich im Laufe der Zeit zahlreiche Legenden um den Nyhavn und sein charakteristisches Milieu bildeten und er einen hohen Bekanntheitsgrad als Touristenattraktion erhielt. Es muß heute als Glücksfall angesehen werden, daß die Stadt schon 1943 einen Plan zur Erhaltung des einmaligen Nyhavn-Ensembles aufstellte, so daß die aus dem 17. und 18. Jahrhundert stammenden Häuser die Modernisierungswut der Nachkriegsjahrzehnte unbeschadet überstanden haben. Während die Kaianlagen in den 60er Jahren zunehmend als Parkplatz mißbraucht wurden und sich unerwünschte Gebäudenutzungen ausbreiteten, begannen erste „Pioniere“ in privater Regie mit der Sanierung und Restaurierung einzelner Häuser. Eine grundlegende Neuorientie-

rung in Nyhavn fand in den 70er Jahren statt. So sorgen seit 1973 Veteranenschiffe für maritime Atmosphäre, und in den Häusern entlang des Nyhavn haben sich exklusive Eigentumswohnungen ausgebreitet. Direkt im Anschluß an die Kvæsthusbro wurde 1971 ein Packhaus zum Hotel mit gepflegtem Restaurant umgebaut. Auch die meisten der frühe-



Photo 4: Konventioneller Stückgutumschlag im Nyhavn (Vorkriegsaufnahme)

Photo: Københavns Havn: Betaeknkning fra udvalget om Københavns Havn, April 1989

Traditional general cargo handling in Nyhavn (pre-war photograph)



Photo 5: Maritime Atmosphäre als touristische Attraktion: Nyhavn 1990

Photo: A. PRIEB

Maritime atmosphere as a tourist attraction: Nyhavn, 1990

ren Seemannskneipen wandelten ihren Charakter – entweder zu ausgesprochenen Touristengaststätten oder aber zu exklusiven Speiserestaurants. In den Sommermonaten drängen sich Touristen und Einheimische auf dem Kai, wobei Imbissstände, Straßencafés sowie die Aktivitäten auf den im Hafen vertäuten Schiffen (Café, Restaurant, Theater) zusätzliche Anziehungspunkte bilden (Photo 5).

Ein erheblicher Wandel hat sich auch im Uferbereich nördlich des Nyhavn bis zur Esplanade vollzogen. Es ist heute nur schwer vorstellbar, daß hier noch vor rund 20 Jahren eine Barriere aus Kaianlagen, Lagerschuppen und anderen Gebäuden das Schloß Amalienborg vom Wasser trennte (Photo 6). Mit der 1970 erfolgten Aufgabe der inländischen DFDS-Fährlinien und der Konzentration des verbliebenen Fährverkehrs auf den Bereich Kvæsthusbro war die wesentliche Voraussetzung für eine grundlegende Umgestaltung dieses Bereichs geschaffen, der ohne Zweifel zu den attraktivsten der Kopenhagener Hafentfront zählt. Obwohl der Magistrat schon 1973 in einem Bericht über die städtebaulichen Verhältnisse im Inneren Hafen eine durchgehende Fußgängerpromenade favorisiert hatte, vergingen etliche Jahre, bis die Gebäude zwischen Schloßplatz und Kai abgerissen wurden. Dort wurde 1983 – finanziert durch eine private Stiftung – als zentraler Teil der neuen Uferpromenade eine Gartenanlage (Amalienhave) eingeweiht. Entlang der Promenade sind auch Beispiele für den Erhalt und die sinnvolle Umnutzung hafentypischer Gebäude zu finden. So wird der größte Packhauskomplex gegenüber der Kvæsthusbro seit 1978 als Hotel genutzt, während in zwei nördlich gelegenen Packhäusern Eigentums-

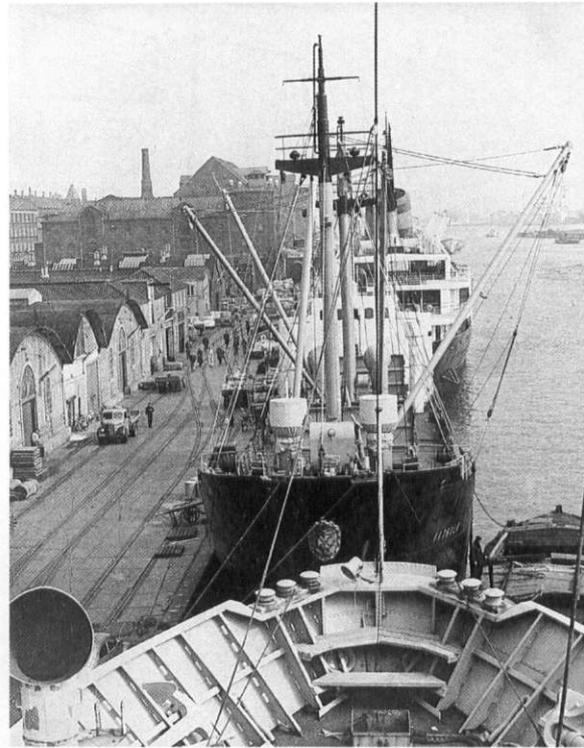


Photo 6: Kaischuppen vor Schloß Amalienborg in den 60er Jahren

Photo: Archiv DFDS

Quay sheds at Amalienborg castle in the sixties

wohnungen entstanden sind. Trotz der anfänglichen Kritik an der Gestaltung von Amalienhave hat sich die Uferpromenade schnell zu einem stark frequentierten Ausflugsbereich entwickelt.

Am nachhaltigsten haben sich Struktur und Physiognomie zweifelsohne im Stadtteil Christianshavn verändert (vgl. Abb. 3). Während noch Anfang der 60er Jahre die hafenbezogenen Nutzungen dominierten und die einstige Bedeutung dieses Stadtteils als Herz der internationalen Handelsverbindungen Dänemarks erahnen ließen, stehen heute Wohn- und Büronutzung im Vordergrund. Das von der Stadt formulierte Ziel, ein Übergreifen von Cityfunktionen nach Christianshavn zu verhindern, ist insbesondere durch die Bautätigkeit der staatlichen Zentraladministration, so etwa durch das 1980 fertiggestellte Außenministerium auf Asiatic Plads, gründlich konterkariert worden. Deutlich zeigt sich der Trend zur Tertiärisierung auch in der Erwerbsstruktur der Wohnbevölkerung Christianshavns; nach HANSEN u. MØLLER (1983) ist der Anteil der Handwerker und Industriebeschäftigten zwischen 1960 und 1976 von 42% auf 21% zurückgegangen, während sich im gleichen Zeitraum der Anteil der Beschäftigten in

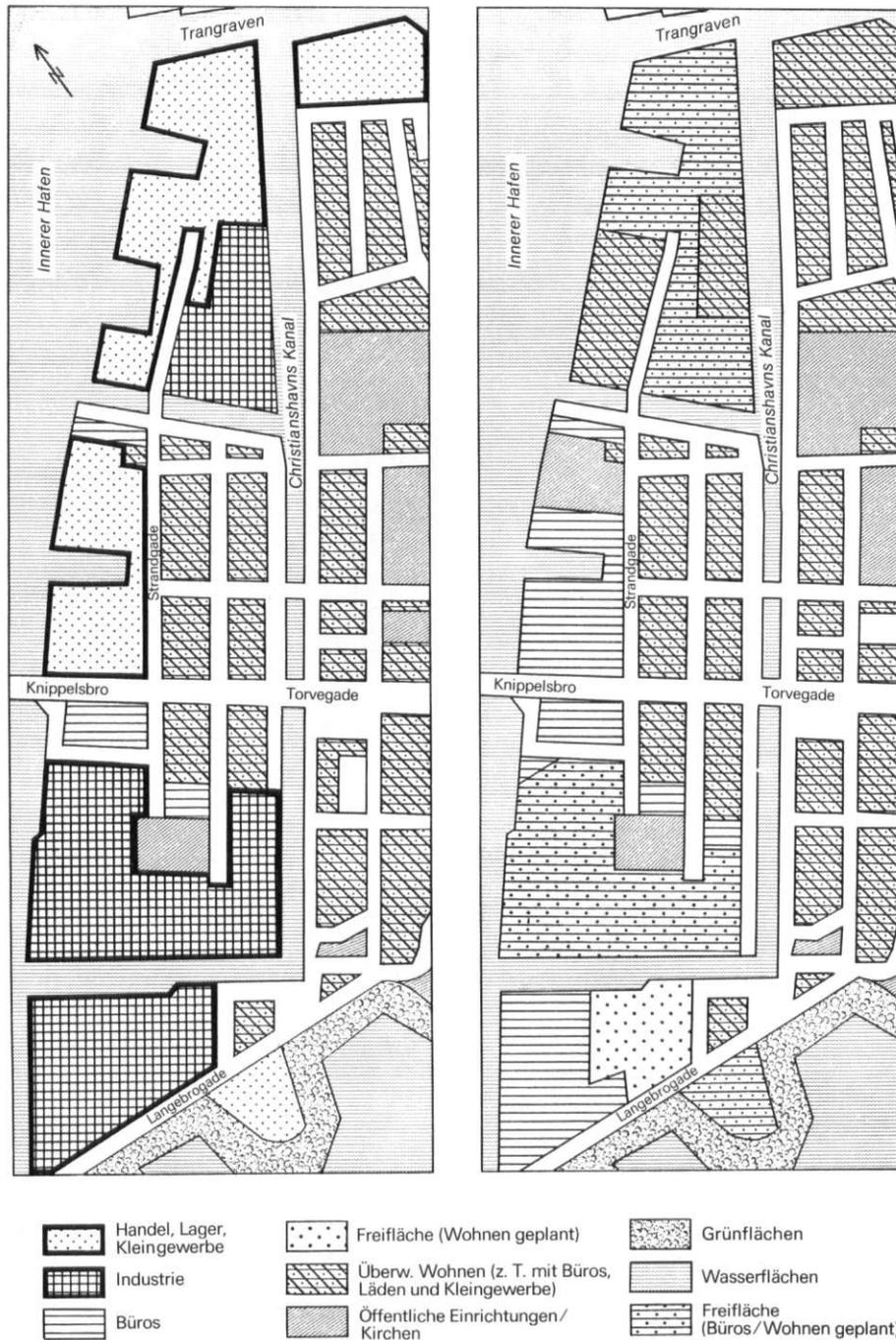


Abb. 3: Wandel der Flächennutzung in den ufernahen Bereichen von Christianshavn; linke Karte: um 1965; rechte Karte: Juni 1991

Quellen: Luftbildauswertung sowie „Dispositionsplan for Christianshavn“ (1965); eigene Kartierung (1991)

Change of land use at the Christianshavn waterfront

Verwaltung und verwandten Tätigkeiten von 28% auf 53% erhöht hat. Wesentlich zum Funktionswandel des Stadtteils trugen auch der in den 70er Jahren

begonnene Wohnungsbau auf Islands Plads und Wilanders Plads sowie städtische und private Sanierungsmaßnahmen in den Altbauquartieren bei, in denen

die Verslumung schon stark fortgeschritten war. Inzwischen hat sich Christianshavn zunehmend zu einem beliebten Wohnviertel auch für wohlhabendere Bevölkerungsgruppen entwickelt, die z. B. alte Packhäuser aufwendig restaurierten. Die reizvollen Ensembles entlang Christianshavns Kanal mit seinen Museumsschiffen, Hausbooten und Marinas sind ebenso wie das Dänische Architekturzentrum (Gammel Dok) und das Marinemuseum, die beide in restaurierten historischen Gebäuden eingerichtet wurden, längst auch zu einer bedeutenden touristischen Attraktion geworden. Entlang des Kanals und in einigen Seitenstraßen sind Kunstgewerbeläden, Keramikwerkstätten und eine kleine Kneipenszene entstanden. In der Tat sind für Christianshavn deutliche Anzeichen einer Gentrifizierung festzustellen. Teile der angestammten Bevölkerung versuchen sich gegen die zunehmende Überfremdung ihres Quartiers zu wehren, doch dürfte die anstehende Bebauung des ehemaligen B&W-Grundstückes den Charakter und die Struktur Christianshavns weiter verändern.

4 Die aufgegebenen Hafensflächen als politischer Konfliktstoff

Die zentrale Lage der Hafensflächen in Kopenhagen ließe erwarten, daß die Stadt schon früh planerische Vorkehrungen zur Begleitung des Umstrukturierungsprozesses getroffen hätte. Zwar hat die Stadt in der Tat bereits 1954 in einer Generalplanskizze recht weitsichtige Vorstellungen, etwa zur Umnutzung der innenstadtnahen Hafensflächen, entwickelt, doch hat sich ihre Tätigkeit in der Zeit des Umbruchs im wesentlichen darauf beschränkt, eine Bestandsaufnahme der städtebaulichen Situation im Inneren Hafen (1973) sowie einen Dispositionsplan für Christianshavn (1972/75) vorzulegen. Letzterer hat jedoch nur geringe Steuerungswirkungen entfaltet und das Vordringen der Büronutzung auf Christianshavn nicht verhindern können (HANSEN u. Møller 1983, 68). Der unkontrollierte Verlauf der Umstrukturierungsprozesse in den aufgegebenen Hafengebieten Kopenhagens führte zu wachsender Kritik namhafter Stadtplaner und Architekten, die ein übergeordnetes stadtplanerisches Leitbild einforderten. Die Anfang 1979 durchgeführte Vortragsreihe „Hafen und Stadt“ kann als Auftakt einer engagierten und bis in die Gegenwart andauernden Diskussion gelten. Nachdem anfangs die Durchführung eines Ideenwettbewerbes am Widerstand der Stadt scheiterte, gaben die positiven Erfahrungen, die man in Oslo 1982/83 mit dem Wettbewerb „Stadt und Fjord“ ge-

sammelt hatte, den Ausschlag dafür, daß der private Realkreditfonds BRP im September 1984 einen Architektenwettbewerb für den Kopenhagener Hafen ausschrieb. Obwohl es gelang, den Oberbürgermeister als Vorsitzenden des Preisgerichts zu gewinnen, wurden die zahlreichen Anregungen des Wettbewerbs (vgl. RØGIND 1986) von der offiziellen Stadtplanung weitgehend ignoriert; den Unmut weiter Kreise über diese Situation brachte die Politikerin GUNNA STARCK (1986) auf den Punkt: „Die Visionen sammeln Staub, während sich der Hafen verwandelt“.

Zum politischen Thema ersten Ranges avancierten die Hafensflächen schließlich im Jahre 1987, als sich die größte dänische Tageszeitung POLITIKEN in einer Serie der Problematik annahm. Auslöser hierfür war, daß die Hafenverwaltung ca. 100 ha Hafensflächen, vor allem im Südhafen, an Privatfirmen verkauft hatte. Kritiker warfen der Hafenverwaltung vor, mit den Geländeverkäufen die Möglichkeit einer einheitlichen Entwicklungspolitik für den Hafen verschenkt zu haben. Die Grundstücksverkäufe machten jedoch auch die Ohnmacht der Politik gegenüber der Hafenverwaltung deutlich, deren starke Position auf ein Gesetz aus dem Jahr 1913 zurückgeht. Bereits in den Jahren zuvor war das finanzielle Gebaren der Hafenverwaltung auf vielfältige Kritik gestoßen – etwa im Jahr 1980, als sie aufgegebenes Kaiflächen auf Islands Brygge der Stadt zu Marktpreisen anbot. Da die finanzschwache Stadt hierauf nicht eingehen konnte, schloß die Hafenverwaltung langfristige Mietverträge mit privaten Interessenten ab, wodurch die Hoffnungen der Bevölkerung auf die Anlage von Erholungsflächen begraben wurden. FÜSSEL (1985) hat kritisch darauf hingewiesen, daß die Vermietung von Immobilien im Laufe der Jahre zum wichtigsten Einnahmeposten der Hafenverwaltung (1980: 48%) geworden ist.

Nach dem Bekanntwerden der Grundstücksverkäufe forderten Stimmen im politischen Raum eine drastische Beschneidung der Kompetenzen der Hafenverwaltung und bis zur Vorlage eines Hafengesamtplanes einen Stop für alle weiteren Baugenehmigungen im Hafengebiet. Über parlamentarische Anfragen wurden diese Themen auf die staatliche Ebene gehoben, was die große Bedeutung unterstreicht, die nunmehr den zentral gelegenen Hafensflächen für die Entwicklung der Hauptstadt beigemessen wurde. Auf Empfehlung des Umwelt- und Planungsausschusses des Parlaments wurde im Juli 1988 eine Hafenskommission eingesetzt, die sich hauptsächlich mit dem zukünftigen Flächenbedarf des Hafens sowie den Möglichkeiten zur Bildung

einer Entwicklungsgesellschaft beschäftigte, wie sie u. a. auch aus London bekannt ist. Von Anfang an stand die Arbeit der Kommission unter ungünstigen Vorzeichen, da die Stadt Kopenhagen ihre Mitarbeit verweigerte – nach Ansicht von Beobachtern wollte der damalige Oberbürgermeister auf diese Weise sein Mißfallen darüber ausdrücken, daß sich der Staat in die Angelegenheiten der Stadt einmischte. Aber auch ohne die Stadt Kopenhagen konnte sich die Hafenkommision nicht auf einen gemeinsam getragenen Abschlußbericht einigen, wovon zahlreiche Minderheitsvoten zeugen. Eines der spektakulären, für Insider jedoch nicht überraschenden Ergebnisse des im April 1989 vorgelegten Berichtes war, daß die Hälfte der insgesamt 829 ha untersuchten Flächen im Hafenbereich mit nur begrenzt als hafensorientiert zu bezeichnenden Funktionen belegt war. Die Kommission schlug die Konzentration des Hafenbetriebes auf Nord- und Osthafen vor, während die stadtnahen Flächen verstärkt für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen genutzt werden sollten. Ferner enthält der Kommissionsbericht zwei Organisationsmodelle für die Bildung von Entwicklungsgesellschaften, denen die Revitalisierung der Hafentflächen übertragen werden sollte.

Da im Jahre 1989 die Genehmigung des Kopenhagener Stadtentwicklungsplanes anstand, verfügte das zuständige Umweltministerium über eine günstige Position, der Stadt eine Reihe von Planänderungen für die Hafenbereiche aufzuerlegen. So mußte die Stadt einen zusätzlichen Abschnitt zur Hafenentwicklung in den Plan aufnehmen und den Anteil der Wohnbauflächen im Hafen erhöhen. Nach zähen Verhandlungen mit der Umweltministerin erhielt die Stadt im Gegenzug jedoch grünes Licht für die Durchführung einer Reihe von Einzelprojekten im Hafen. Auch nach dem Inkrafttreten des Stadtentwicklungsplanes ist die Forderung von Stadtplanern und Architekten nach einem Leitbild für die zukünftige Entwicklung der aufgegebenen Hafenbereiche nicht verstummt. Die Stadt Kopenhagen stellt sich allerdings auf den Standpunkt, daß der Stadtentwicklungsplan genau diese Funktion erfülle und ein gesondertes Entwicklungskonzept für diese Bereiche nicht erforderlich sei. Der Position der Stadt kann freilich nur insoweit gefolgt werden, als der Stadtentwicklungsplan den rechtlichen Rahmen für die zukünftige Flächennutzung setzt. Um jedoch eine gewünschte Entwicklungsrichtung zu stützen, ist ein „passiver Plan“ unzureichend. Zu fordern ist ein strategischer Plan, der verlässliche Aussagen der Stadt für potentielle Investoren enthält, etwa über den angestrebten Charakter eines Gebietes oder die

Gestaltung der Gebäude. Nach Meinung von Beobachtern hat zum Beispiel die von der Stadt genährte Diskussion um mindestens drei neue Hotel- und Kongreßzentren, davon zwei im Hafenbereich, zu einer abwartenden Haltung der Investoren geführt.

Nachdem die Hafenkommision ihren Bericht vorgelegt hatte, stand die Frage erneut auf der Tagesordnung, welche Organisationsstruktur für eine unabhängig von der Hafenverwaltung ausgerichtete Revitalisierung aufgegebenen Hafentflächen zu schaffen sei. Da die Umweltministerin schnell erkannte, daß ihr Ressort alleine für dieses heiße Eisen zu schwach war, übergab sie die Angelegenheit Anfang 1990 an den Regierungschef. Dieser schlug in einer großen Parlamentsdebatte um die Zukunft Kopenhagens im März 1990 die Bildung einer Entwicklungsgesellschaft vor, um die im Eigentum der öffentlichen Hand befindlichen Hafentflächen einer angemessenen Nutzung zuzuführen. Kurioserweise scheiterte das Vorhaben des Ministerpräsidenten nicht nur am Widerstand der Stadt Kopenhagen, ihre Hafengrundstücke in eine Entwicklungsgesellschaft einzubringen und damit ihren Einfluß aufzugeben, sondern auch an der Weigerung staatlicher Grundstückseigentümer (vor allem der Staatsbahnen und des Militärs), ihre Flächen abzutreten. In der Folge konzentrierte sich die Aufmerksamkeit der Regierung auf die strategisch zentral gelegenen Flächen der Hafenverwaltung. Im Mai 1991 legte sie einen Gesetzesentwurf vor, der auf die Zerschlagung der auch in Regierungskreisen als übermächtig empfundenen Hafenverwaltung abzielt und an ihrer Stelle die Bildung zweier Aktiengesellschaften vorschlägt. Während sich die eine Gesellschaft der Betriebsführung im aktiven Teil des Hafens widmen soll, ist der anderen Gesellschaft die Rolle einer Entwicklungsgesellschaft für die aufgegebenen Hafenbereiche zugeordnet, wobei ihr die bislang noch im Besitz der Hafenverwaltung befindlichen Flächen als „Startkapital“ übereignet werden sollen. Zu welchem Ergebnis die sehr kontrovers auch zwischen der konservativ-liberalen Regierungskoalition und der Hafengewirtschaft geführte Diskussion über diesen Gesetzesentwurf führen wird, ist derzeit noch nicht abzusehen.

5 Aktuelle Projekte zur Waterfront Revitalization

Die Forderungen nach einem geschlossenen Entwicklungskonzept für die Hafentflächen sind nicht zuletzt deswegen immer lauter geworden, weil sich in den vergangenen Jahren die Planungen für Büro-

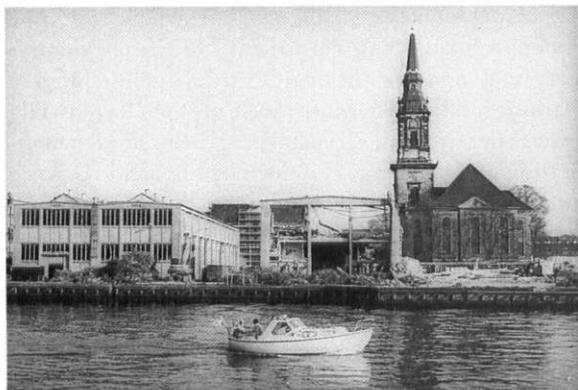


Photo 7: Hallen der ehemaligen B&W-Schiffsmotorenfabrik in Christianshavn während des Abrisses 1991; im Hintergrund die Christianskirche

Photo: A. PRIEB

Halls of the former B&W marine engines factory in Christianshavn during demolition; Christians Church in the background

komplexe, Wohnanlagen, Hotelprojekte und Kongresszentren förmlich überschlugen. Die Stadt Kopenhagen trug nicht gerade zur Entkräftung des Vorwurfes der Planlosigkeit bei, indem viele ihrer in jüngster Zeit vorgelegten Lokalplanentwürfe gleichzeitig Änderungen bzw. Ergänzungen des erst 1989 in Kraft getretenen Stadtentwicklungsplanes erforderlich machten. Neuerdings scheinen jedoch zumindest einige der lange diskutierten Planungen im Hafengebiet planungsrechtlich konkretere Formen anzunehmen. Trotzdem wird immer wieder bekannt, daß Projekte wegen unsicherer Finanzierung bzw. fehlender Nachfrage doch nicht realisiert werden können. Nachfolgend sollen kurz diejenigen Projekte im innenstadtnahen Hafengebiet vorgestellt werden, die am weitesten gediehen sind bzw. deren Realisierung unmittelbar bevorsteht (vgl. Abb. 2).

- Für das Gelände der ehemaligen B&W-Schiffsmotorenfabrik im südlichen Teil Christianshavns (vgl. Abb. 3) sieht der im Dezember 1990 beschlossene Lokalplan eine völlige Neubebauung vor. Entsprechend wurden Anfang 1991 - abgesehen von einer dem Kanal zugewandten Fassade der ehemaligen Eisengießerei - sämtliche Industrieanlagen abgerissen, wobei es sich überwiegend um architektonisch wenig wertvolle, zum Teil erst in den 50er Jahren errichtete Zweckgebäude handelte, welche die historische Bausubstanz (insbesondere die Christianskirche) optisch erdrückten (Photo 7). Auf gut der Hälfte der geplanten Geschoßfläche sollen nun Büros, ein Hotel sowie

ein Handelszentrum entstehen; für die übrige Geschoßfläche ist Wohnbenutzung vorgesehen. Die Kaiflächen werden der Öffentlichkeit zugänglich sein.

- Im Gegensatz zu den abgerissenen B&W-Gebäuden gelten die in südlicher Nachbarschaft gelegenen Gebäude der Dänischen Zuckerfabriken auf Applebyes Plads als wichtige Zeugen gelungener Industriearchitektur. Die kaisseitigen Gebäude wurden deswegen erhalten; die dort eingerichteten Büros wurden u. a. durch die Hauptverwaltung des Unternehmens bezogen. Für die rückwärtigen Flächen ist eine Neubebauung vorgesehen, wobei der im Mai 1991 beschlossene Lokalplan 30% der Nutzung des gesamten Bereichs für Wohnungen vorbehält und den öffentlichen Zugang zu den Kaiflächen festschreibt.
- Nach jahrelangen Diskussionen hat die Stadtvertretung im Januar 1991 einen Lokalplanentwurf für die Revitalisierung des nicht mehr genutzten Teils des Südlichen Freihafens beschlossen, der allerdings noch nicht rechtskräftig ist. Für die (durch Aufschüttungen zu verbreiternde) Mittelmole und den südlich anschließenden Bereich wird eine Nutzungsteilung (40% Wohnungen und 60% Dienstleistungsgewerbe) vorgeschrieben. Die exponiert gelegene Langeliniemole wird in ihrem westlichen Teil vorrangig für ein Hotel- und Kongresszentrum reserviert, während die bisherige Funktion des Langeliniekais als Anlaufstelle für Kreuzfahrtschiffe, Flottenbesuche usw. beibehalten werden soll. Ein Teil der vorhandenen Gebäude, nämlich das architektonisch besonders wertvolle Packhaus Nr. 4 auf der Langeliniemole sowie ein guter Teil der ehemaligen Verwaltungsgebäude im südlichen Bereich, wird im Gegensatz zu früheren Planungen als erhaltenswürdig eingestuft und muß bei der Neubebauung berücksichtigt werden.
- Der letzte große Industriebetrieb im Südhafen nimmt derzeit noch große Flächen auf Islands Brygge ein und ist wegen der dort stattfindenden Chlorproduktion in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem stark verdichteten Wohnbereich seit Jahren heftig umstritten. Nachdem die Betreiberfirma DS Industries im Januar 1991 die von der Öffentlichkeit lange geforderte Stilllegung des Betriebes angekündigt hat, sind die förmlichen Planungsverfahren für die Nachfolgenutzung umgehend in Gang gesetzt worden. Bevor hier jedoch Wohnungen und Dienstleistungsbetriebe entstehen können, sind noch umfangreiche Vorbereitungen, u. a. die Beseitigung der Altlasten, erforderlich.

- Nach der für 1995 vorgesehenen Umstellung des im Südhafen gelegenen Kraftwerkes auf Erdgas werden auch die Kohlentransporte in den Südhafen aufhören und dieser endgültig zum Sportbootrevier werden. Die beiden Klappbrücken sollen dann für den Schiffsverkehr geschlossen werden, womit auch der Rückstau des Straßenverkehrs bei geöffneten Brücken der Vergangenheit angehören wird. Bei den besonders citynahen Bereichen, mit deren Umgestaltung demnächst begonnen werden soll, handelt es sich um Kalvebod Brygge, wo unweit des Hauptbahnhofes ein Hotel- und Kongreßzentrum entstehen soll, sowie Fisketorvet, wo nach der Verlagerung des Fischmarktes die Errichtung publikumsorientierter Handels- und Dienstleistungsbetriebe mit teilweiser Wohnnutzung geplant ist; Lokalplanentwürfe für beide Bereiche liegen bereits vor.

Zu den Flächen im Hafenbereich, für die bislang noch keine konkreten Zukunftsplanungen entwickelt worden sind, zählt insbesondere der Bereich des Flottenstützpunktes Holmen. Aufgrund politischer Dezentralisierungsbestrebungen soll die Marine bis 1993 den größten Teil des direkt gegenüber der Innenstadt gelegenen Areals geräumt haben. Ohne Zweifel stellt die Überführung dieses Bereichs in eine zivile Nutzung eine der interessantesten Zukunftsaufgaben im Inneren Hafen dar. Das Gelände hat neben der attraktiven Lage auch eine große Zahl hervorragend erhaltener, z. T. unter Denkmalschutz stehender Gebäude aufzuweisen, und seine zukünftige Nutzung hat deswegen schon für vielfältige Spekulationen gesorgt. Das Marinegelände ist jedoch auch ein Paradebeispiel für die Rivalität verschiedener öffentlicher Institutionen. Während der Stadtentwicklungsplan für die von der Marine zu räumenden Flächen eine Nutzung für Wohnungen und Dienstleistungen festlegt, hat nicht nur das Verteidigungsministerium verschiedentlich eigene Nutzungsansprüche auf das Gelände geltend gemacht, sondern auch das Kultur- und das Unterrichtsministerium.

6 *Schlußbetrachtung*

Das Fallbeispiel Kopenhagen belegt eine Reihe der eingangs skizzierten internationalen Trends in der Umnutzung und Revitalisierung aufgegebener innenstadtnaher Hafentflächen. Gleichwohl konnten auch eine Reihe spezifischer Facetten herausgearbeitet werden, welche die Kopenhagener Situation von vergleichbaren Städten unterscheidet. Obwohl die Bedeutung des Erhalts wertvoller Bausubstanz in

Kopenhagen schon früh erkannt wurde und die Hafentproblematik in der Öffentlichkeit sehr qualifiziert und engagiert diskutiert wird, muß die jüngere Planungspolitik der Stadt doch als sehr eigenwillig bezeichnet werden, da sie bislang die in der Revitalisierung aufgegebener Hafentflächen liegende Chance nur unzureichend erkannt zu haben scheint und mit ihrer Haltung auch zur Verunsicherung von potentiellen Investoren beigetragen hat. Als jüngstes Beispiel ist die Diskussion um den völlig neuen Stadtteil „Ørestad“ auf der Insel Amager hinzuzufügen (vgl. PRIEBES 1991).

Die Zurückhaltung der Investoren ist allerdings auch auf die wirtschaftliche Rezession der letzten Jahre und den damit zusammenhängenden Angebotsüberhang vor allem bei Büroflächen zurückzuführen. Ob der Bau einer festen Verbindung nach Schweden den erhofften wirtschaftlichen Impuls für die Region Kopenhagen bringen wird, erscheint im Moment noch sehr fraglich, so daß in naher Zukunft - auch mit Hinblick auf die hohe Staatsverschuldung - nur mit zögernden Investitionen in den aufgegebenen Hafentbereichen zu rechnen ist. Was die Etablierung einer privatrechtlich organisierten Entwicklungsgesellschaft betrifft, so ist diese so lange positiv zu beurteilen, wie sie eine weniger sektoral orientierte Politik als die Hafengesellschaft betreibt, eine Integration der widerstreitenden kommunalen und staatlichen Interessen zu erreichen vermag und nicht die bei der Umnutzung der London Docklands gemachten Fehler, vor allem den Verzicht auf eine öffentliche Infrastrukturplanung sowie eine intensive Bürgerbeteiligung, wiederholt.

Positive Anregungen könnte Kopenhagen u. a. aus Göteborg beziehen, wo ein Teil der aufgegebenen Hafent- und Werftflächen durch privatrechtlich strukturierte Entwicklungsgesellschaften umgestaltet wird und wo für den gesamten Bereich der innenstadtnahen Hafentflächen von der Stadtverwaltung vorbildliche Planungsunterlagen erstellt wurden. Abschließend ist hervorzuheben, daß das Fehlen eines überzeugenden und von breitem Konsens getragenen Entwicklungsleitbildes bislang die Ausschöpfung der vielfältigen Möglichkeiten verhindert, die auch in Kopenhagen in den aufgegebenen Hafentflächen liegen.

Literatur

- Akademiraadet u. Dansk Byplanlaboratorium: Havnen og Byen. København 1979.
 BARNES, J.: Urban development corporations - the lessons from London's Docklands. In: MONTGOMERY, J. u.

- THORNLEY, A. (Hrsg.): Radical Planning Initiatives. Hants 1990, S. 59-74.
- BRINDLEY, T., RYDIN, Y. u. Stoker, G.: Remaking Planning. The politics of urban change in the Thatcher years. London 1989.
- CHURCH, A.: Demand-led planning, the inner-city crisis and the labour market: London Docklands evaluated. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront, London 1988, S. 199-221.
- DESFOR, G., GOLDRICK, M. u. MERRENS, R.: Redevelopment of the North American water-frontier: the case of Toronto. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988, S. 92-113.
- : A Political Economy of the Waterfront: Planning and Development in Toronto. In: Geoforum 20, 1989, S. 487-501.
- EDWARDS, J. A.: Marine quarter redevelopment: The case study of Swansea. In: Cambria 14, 1987, S. 147-161.
- : Public policy, physical restructuring and economic change: the Swansea experience. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988, S. 129-145.
- FORWARD, C. N.: Waterfront land use in Metropolitan Vancouver, British Columbia. Geographical Paper No. 41, Ottawa/Ontario 1968.
- : A Comparison of Waterfront Land Use in Four Canadian Ports: St. John's, Saint John, Halifax, and Victoria. In: Economic Geography 45, 1969, S. 155-169.
- FÜSSEL, L. R.: Københavns Havn - om årsager til nedgangen. In: Byplan 37, 1985, S. 6-8.
- FÜSSEL, L. R. u. MASKELL, P.: Den nødvendige havn. København 1989.
- HANSEN, J. S. u. MØLLER, J.: Christianshavn - varsom byfornyelse? SBI-Byplanlægning 43. Hørsholm 1983.
- HAYUTH, Y.: Changes on the Waterfront: a model-based approach. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988, S. 52-64.
- HERSHMAN, M. K. (Hrsg.): Urban Ports and Harbor Management. Responding to Change along U.S. Waterfronts. New York et al. 1988.
- HILLING, D.: Socio-economic change in the maritime quarter: the demise of sailortown. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988, S. 20-37.
- HOFF, C. u. FJELDBERG, J.: Hovedstadens Havn. København 1988.
- HOME, R.: Planning around London's megaproject. Canary Wharf and the Isle of Dogs. In: CITIES 7, 1990, S. 119-124.
- HOYLE, B.: Development dynamics at the port-city interface. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988, S. 3-19.
- HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988.
- Københavns Magistrat, 4. afdeling: Københavns Inderhavn. København 1973.
- : Dispositionsplan for Christianshavn. København 1976.
- Københavns Magistrat, overborgmesterens afdeling: Københavns Kommuneplan. København 1989.
- LUKES, P.: Publick-privat projekt: Darling Harbour in Sydney. In: Geografisch Tijdschrift 23, 1989, S. 149-158.
- Miljøministerens udvalg om Københavns Havn: Københavns Havn. Betænkning fra April 1989.
- Miljøministeriet/Planstyrelsen: Bygninger og anlæg i Københavns havn (bearb. v. P. TUXEN u. N. E. JENSEN). København 1988.
- MØLLER, J.: Jysk foretagsomhed i hjertet af København. In: Byplan 41, 1989, S. 51-52.
- NUHN, H.: Der Hamburger Hafen. Strukturwandel und Perspektiven für die Zukunft. In: Geographische Rundschau 41, 1989, S. 646-654.
- PRIEB, A.: Eine Metropole sucht ihre Zukunft: Aktuelle Fragen der Stadtentwicklung Kopenhagens. In: Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung 24, Kiel 1991, S. 38-50.
- RILEY, R. u. SHURMER-SMITH, L.: Global imperatives, local forces and waterfront redevelopment. In: HOYLE, B. S., PINDER, D. A. u. HUSAIN, M. S. (Hrsg.): Revitalising the Waterfront. London 1988, 38-51.
- ROBINSON, V.: The trendy triumvirate: yuppies, gentrification and docklands. In: Cambria 14, 1987, S. 163-175.
- RØGIND, B. (Red.): Den nordiske konkurrence om Københavns havn. København 1986.
- SMITH, A.: Gentrification and the spatial construction of the state: The restructuring of London's docklands. In: Antipode 21, 1989, S. 232-260.
- STARCK, G.: Visionerne samler støv - mens havnen forvandles. In: Byplan 38, 1986, S. 156-157.
- THOMAS, H. u. IMRIE, R.: Urban redevelopment, compulsory purchase, and the regeneration of local economics: the case of Cardiff docklands. In: Planning, Practice & Research 4 (3), 1989, S. 18-27.
- WEHLING, H.-W.: Revitalisierung der Londoner Docklands. Planungsprozesse und Planungsprobleme unter dem Einfluß gewandelter sozio-ökonomischer Bedingungen. In: Die Erde, 117, 1986, S. 97-114.
- WEST, N.: Urban-waterfront Developments: a Geographic Problem in Search of a Model. In: Geoforum 20, 1989, S. 459-468.