



Zu bürokratisch, zu teuer, zu unbequem: 1986 schaffte Margaret Thatcher die Londoner Stadtregierung ab. London rutschte in eine tiefe Krise. Immobilienpreise explodierten, Straßen und Plätze verwahrlosten, ein Verkehrskollaps drohte. Die neoliberale Radikalur provozierte die Rückkehr zur Planung. Seit 2000 gibt es den Prototyp einer schlanken, unbürokratisch agierenden Verwaltung. Sie setzt heute Maßstäbe im Umgang mit dem öffentlichen Raum und testet Konzepte für die Stadterneuerung in Zeiten der Sparpolitik.

London Renaissance – Entwicklung der Themse-Metropole seit den 80ern

Einleitung **Tobias Goevert** und **Cordelia Polinna**

Noch ist das Lower Lea Valley ein weißer Fleck, ein unüberwindbar wirkender Korridor im industriell geprägten Osten Londons. Im Rahmen der Olympischen Spiele sollen neue Parks, Wohnquartiere und Verbindungen über den Fluss Lea entstehen.

Abb.: Design for London/GLA

Eine Anekdote erzählt, warum London nach dem großen Stadtbrand von 1666 nicht nach den barocken Plänen wieder aufgebaut wurde, die Christopher Wren vorlegte: Der Aufbau mit herrschaftlichen Achsen und großen Gesten hätte viel zu lange gedauert und zu hohe Kosten verursacht. Die Grundstücksbesitzer brauchten schnell wieder eine Existenzgrundlage und haben die Stadt deshalb wieder auf dem mittelalterlichen Grundriss aus der Asche auferstehen lassen.

Auch heute spielen die Kräfte des Marktes und damit die häufig privat co-finanzierte Infrastruktur eine wichtigere Rolle für die Londoner Stadtentwicklung als in vielen anderen europäischen Städten. Zugleich gab es nirgendwo in Europa in den letzten Jahrzehnten derart wechselnde politische Voraussetzungen für Planung. Diese außergewöhnliche, von Unsicherheit und radikalen Umwälzungen gekennzeichnete Situation hat mit dazu beigetragen, dass sich in London in den ersten 12 Jahren des 21. Jahrhunderts eine völlig neue Herangehensweise an Stadtplanung entwickelt, die – wenn auch in vielen Aspekten nicht als ideal – dennoch als wegweisend für viele europäische Städte bezeichnet werden kann.

Seit Mitte der 80er Jahre wächst London beachtlich. Derzeit leben ca. 7,8 Millionen Menschen in der Stadt, Prognosen rechnen bis 2030 mit einem Wachstum um 1,2 Millionen und mit zusätzlichen 776.000 Arbeitsplätzen. Wirtschaftlich bietet das große Chancen, für viele Bewohner ist die daraus resultierende Wohnungskrise aber ein großes Problem. Familien finden innenstadtnah keinen bezahlbaren Wohnraum mehr, Pri-

vathaushalte verschulden sich auf beängstigend hohe Weise mit Immobilienkrediten und die Bezirke können Bedürftigen kaum noch Mietzuschüsse zahlen. Die Stadt ist gezwungen, in der räumlichen Planung neue Wege einzuschlagen.

Die Krise der Neunziger

Die Weichen für eine neue Herangehensweise an den Städtebau wurden in der Ära Thatcher gestellt. 1986 hatte die Premierministerin die Londoner Stadtregierung kurzerhand abgeschafft. Sie erschien ihr zu bürokratisch, zu teuer, zu links und zu unbequem. Fortan lagen die planerischen Geschicke der Millionenmetropole in den Händen der finanziell mau ausgestatteten 32 Bezirke sowie einiger demokratisch nicht legitimer Institutionen wie z.B. dem London Planning Advisory Committee. Die Folgen dieser Politik ließen nicht lange auf sich warten. Zu Beginn der 90er rutschte London in eine tiefe Krise, deren Folgen bis heute spürbar sind. Rasant steigende Kosten für Wohn- und Büroimmobilien, ein überlastetes Nahverkehrssystem sowie zunehmende Angst vor Kriminalität erschwerten das tägliche Leben. Das gerade fertiggestellte Büro- und Finanzzentrum Canary Wharf startete als bankrotte Geisterstadt. Zahllose Industriebrachen in der ganzen Stadt warteten auf neue Ideen. Die öffentlichen Räume befanden sich in einem bedauernswerten Zustand. Straßencafés und fußgängerfreundliche Wege waren nahezu unbekannt, Radfahrer eine selten vorkommende Spezies. Die wirtschaftliche Konkur-

Politik

1986	1987	1988	1990	1991	1993	1996	1997–98	1999	2000	2001
1. April: Abschaffung des Greater London Council	Margaret Thatcher wird erneut zur Premierministerin gewählt		Margaret Thatcher tritt zurück, John Major wird neuer Premierminister	Die Europäische Gemeinschaft veröffentlicht das „Green Paper on the Urban Environment“	Berufung eines Ministers für London Gründung des Government Office for London	Tony Blair kündigt an, im Falle seiner Wahl einen Bürgermeister in London einzuführen	1997: Wahl von Tony Blair zum Premierminister 1998: Gründung der Urban Task Force unter Vorsitz von Richard Rogers		Gründung der Greater London Authority (GLA) Wahl von Ken Livingstone zum Bürgermeister Londons	Wiederwahl von Tony Blair bei den General Elections Richard Rogers gründet das Architecture and Urbanism Unit der GLA

Bauprojekte



Fertigstellung des Lloyd's Buildings von Richard Rogers
► BW 13.86



Einweihung der Broadgate Arena durch Prinz Charles



Baubeginn Canary Wharf
► BW 23.92

Fertigstellung des Sainsbury Wing der National Gallery am Trafalgar Square nach Plänen von Venturi, Rauch, Scott-Brown & Partners
► BW 37.91



Baubeginn der Jubilee Line Extension

Die Tate-Stiftung entscheidet, eine Galerie für zeitgenössische Kunst in der Bankside Power Station am Südufer der Themse zu eröffnen
► BW 12.96



Eröffnung der Jubilee Line Extension
► BW 23.00



Eröffnung der Peckham Library von Will Alsop als wichtiges Projekt der „culture-led regeneration“
► BW 6–7.00



2000: Die Eröffnung der Tate Modern leitet die Revitalisierung des Südufers der Themse ein
► BW 23.00

Zeitstrahl: Cordelia Polinna

Abb.: Cordelia Polinna, außer: Lloyd's: Richard Bryant/Arcaid Images; London City Airport: Frans Zwart; Sainsbury Wing: Richard George; Tate Modern: Hans Peter Schaefer; Plan Jubilee Line: London's Transport Museum

renzfähigkeit Londons drohte auf der Strecke zu bleiben. „Wir hinken 20 Jahre hinter Städten wie Amsterdam und Barcelona hinterher“, stellte Richard Rogers noch 1999 fest.

Endlich wieder Planung

Als Reaktion auf diese Krise forderten Architekten, Wissenschaftler, aber auch Vertreter aus der Wirtschaft ein radikales Umdenken und die Wiedereinsetzung einer demokratisch legitimierten Stadtregierung, die eine strategische Planung für den Großraum London erstellen und die Stadt vor dem Kollaps bewahren sollte. 1997 machte New Labour die Situation der Hauptstadt zu ihrem zentralen Wahlkampfthema. Nach einem eindeutigen Wahlsieg konnten Tony Blair und New Labour die neue Regierung bilden. Seitdem versuchen die Stadtplaner, den Städtebau entsprechend der wachsenden Bedeutung des Marktes und der Standortkonkurrenz zu steuern.

Die planungsfeindliche Politik der Regierung Thatcher hatte ein „Zurück-zur-Planung“ provoziert. Im Jahr 2000 – parallel zum mit spektakulären Bauprojekten gefeierten Millennium – wurde die Greater London Authority (GLA) neu gegründet und ein Bürgermeister gewählt. Der direkt gewählte Londoner Bürgermeister – von 2000 bis 2008 regierte der Labour-Politiker „Red Ken“ Livingstone, seit 2008 der Tory Boris Johnson – ist mittlerweile eine der mächtigsten politischen Figuren im Land. Umgesetzt wird seine Politik von der Greater London Authority, dem Prototyp einer schlanken, unbürokrati-

sch agierenden und strategisch ausgerichteten Verwaltung, die nur aufgrund der Radikalkur von Abschaffen und Neufinden entstehen konnte. Viele Entscheidungen, etwa die Genehmigung von großen Bauprojekten, sind das Ergebnis von Aushandlungsprozessen und Kompromissen. Die Macht des Bürgermeisters gegenüber den Bezirken und dem Staat ist zwar gesetzlich eingeschränkt, wächst aber stetig durch seine starke Medienpräsenz und durch inhaltliche Schwerpunktsetzungen, z.B. die Vergabe von Fördermitteln.

Im Jahr 2001 berief Livingstone Richard Rogers zum „Chief City Architect“ und forderte, London zu einer Modellstadt der „Urban Renaissance“ zu machen. Um diese Forderung mit Modellprojekten an strategisch wichtigen Orten umzusetzen, gründete Rogers die Architecture and Urbanism Unit, die parallel zu den anderen Planungsabteilungen der GLA arbeitet. Unter dem heutigen Namen Design for London fordert sie hohe Qualitätsstandards in der architektonischen und städtebaulichen Gestaltung ein und versucht diese in Planungsprozessen, Projekten und Leitlinien zu verankern. So berät die Abteilung z.B. lokale Planungsämter und Projektentwickler, die städtische Liegenschaften betreuen, in Gestaltungsfragen bei Städtebauprojekten und bei der Bau- und Freiraumplanung. Zudem greift sie in einer möglichst frühen Phase in Planungsprozesse ein – bei Projekten im öffentlichen Raum genauso wie bei der Entwicklung stadtweiter Strategien wie zum Beispiel den Qualitätsrichtlinien für öffentlich geförderten Wohnungsbau. Design for London hat eine besondere

Position innerhalb der Verwaltung. Sie kann keine rechtlich bindenden Entscheidungen treffen und muss sich die Zustimmung städtischer Akteure zu ihren Vorschlägen bei jedem Projekt aufs Neue erarbeiten.

Nach vierzehn Jahren ohne Stadtregierung musste sich die GLA erst Gehör verschaffen und Handlungsspielraum gewinnen. Ken Livingstone wagte Radikales. Er führte die Innenstadtmaut „congestion charge“ ein, setzte durch, dass bei großen Wohnungsbauprojekten ein Anteil von 50 Prozent subventionierter Wohnungen angestrebt wird, und er warf die Frage auf, ob der Blick auf St Paul's Cathedral denn wirklich auf keiner Seite verstellt werden dürfe. Mit diesen zunächst unverschämten Forderungen verband der Londoner Bürgermeister erfolgreich seine selbstbewusste Vision vom ökonomisch wachsenden, nachhaltigen und sozialen London. Die staatliche Instanz GLA wird seitdem als starker Verhandlungspartner wahrgenommen.

Wohin mit dem Wachstum?

Wie London auf das für europäische Verhältnisse immense Bevölkerungswachstum reagiert, bleibt das zentrale Thema der Stadtplaner. Schon bevor Livingstone gewählt wurde, hatten Privatinvestoren aufgrund des anziehenden Immobilienmarktes mehrere „Ladenhüter“ aus den Schubladen gezogen: die Entwicklung von Industrie- und Verkehrsbrachen im Umfeld der Bahnhöfe King's Cross, Liverpool Street, London

Bridge, Victoria und Paddington. Inspiriert von Rogers' Vision einer kompakten Stadt, erklärte Livingstone die Nachverdichtung durch Wohn- und Gewerbebauprojekte an Verkehrsknotenpunkten zu einem wichtigen Pfeiler seiner Entwicklungsstrategie, dem so genannten London Plan. Das Schienennetz „London Overground“ der nationalen Eisenbahn wurde ins Londoner Tarifgebiet aufgenommen und erweitert, um außerhalb des Zentrums gelegene Stadtteile mit Entwicklungspotenzial, wie Dalston oder Hoxton, besser anzubinden. Das Netz der Docklands Light Railway wurde ebenfalls verlängert und eröffnet Hafenbrachen wie den Royal Docks im bisher schlecht erreichbaren Osten Londons eine Perspektive. Dabei ging es vor allem darum, das dynamische Wachstum der Stadt – die ja eher für ihre lockere Reihenhausbausweise bekannt ist – innerhalb der Stadtgrenzen zu unterstützen und somit der Verlockung zu widerstehen, den Londoner Grüngürtel oder innere Grünflächen zu bebauen. Dies sollte über Masterpläne gesteuert werden, die auf Flexibilität und zügige Umsetzung ausgerichtet waren – auch wenn die Realisierung nicht immer so schnell wie beim Masterplan für den heutigen Olympischen Park gelang (S.28).

Seit ihrem nationalen Wahlerfolg 2010 setzen die Tories ihre Priorität auf die Verknüpfung von Stadtentwicklung und wirtschaftlicher Dynamik. Weil im Zuge der Haushaltskonsolidierung viele Förderprogramme gekürzt oder gestrichen wurden, konzentrieren sich öffentlich finanzierte Städtebaumaßnahmen jetzt auf jene Bereiche, in denen neue Büro- und

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

Einführung der Congestion Charge

Wiederwahl von Ken Livingstone als Bürgermeister Londons

6. Juli: Wahl Londons zum Austragungsort der Olympischen Spiele 2012
7. Juli: Terroranschläge auf U-Bahn und Bus mit 52 Toten

Aus dem Architecture and Urbanism Unit (A+AU) wird Design for London

Boris Johnson wird Londoner Bürgermeister
Richard Rogers tritt als Berater des Bürgermeisters für Architektur und Städtebau zurück

Schwere Ausschreitungen erschüttern Londons Stadtteilzentren, vor allem Tottenham und Croydon

Wiederwahl von Boris Johnson als Bürgermeister Londons



Die Greater London Authority bezieht das Rathaus am Südufer der Themse ▶ BW 46.02



Eröffnung des Quartiers Paternoster Square von William Whitfield ▶ BW 4.04

Fertigstellung von 30 St. Mary Axe (die „Gurke“) von Norman Foster ▶ BW 9.04

Transport for London's Streetscape Guidance gibt erstmals einheitliche Standards für die Gestaltung von Londons Straßen vor

Eröffnung des Bürokomplexes Bishops Square in Spitalfields



Beginn des Umbaus der Bahnhöfe hinter King's Cross/St Pancras

Das Projekt „High Street 2012“ wird ins Leben gerufen, das die High Street, die das Zentrum Londons mit dem Olympiapark verbindet, umgestalten soll

Das Projekt „Making Space in Dalston“ setzt neue Maßstäbe für Bürgerbeteiligung ▶ BW 36.10

A Vision for the Royal Docks: flexible Strategie für die Entwicklung der Royal Docks im Osten Londons

Fertigstellung des von Alford Hall Monaghan Morris und muf architecture/art erneuerten Barking Town Centres



Die Exhibition Road im Stadtteil Kensington wird nach dem Shared-Space-Konzept fußgängerfreundlich umgebaut ▶ BW 6.12



Die Olympischen und Paralympischen Sommerspiele finden statt ▶ BW 24.12



Die Millennium Bridge wird eröffnet



Eröffnung des Laban Dance Centres von Herzog de Meuron in Deptford ▶ BW 14.03



Programm „Making Space for Londoners“ zur Gestaltung von 100 öffentlichen Räumen

Eröffnung des von Foster and Partners neu gestalteten Trafalgar Square



Genehmigung der Hochleistungsregionalbahn Crossrail



Der Outer London Fund finanziert Projekte an den High Streets im Außenbereich Londons



Shard London Bridge wird fertig gestellt

Abb.: Cordelia Polinna, außer: King's Cross/St Pancras: Steve Alderson/Miller Hare; Crossrail: Design for London/GLA; Olympia: LOCOG, London 2012; Shard: Woodviller

Gewerbebauten sowie Wohnhäuser vorrangig zu erwarten sind – an den High Streets, den Hauptgeschäftsstraßen, die die Londoner Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt verbinden (S. 26).

Öffentliche Räume gestalten

Einen Quantensprung erlebte London in der vergangenen Dekade bei der Neuerfindung öffentlicher Räume. Richard Rogers waren die Dominanz des Autos und die inakzeptable Situation für Fußgänger – die eingezäunten Bürgersteige oder die komplizierten Zickzack-Straßenüberquerungen – schon lange ein Dorn im Auge. Als Londoner Stadt-Architekt konnte er dieses Thema nun ganz vorne auf die Agenda des Bürgermeisters setzen. Zunächst wurden die touristisch bedeutsamen „Wohnzimmer der Stadt“ neu gestaltet, allen voran der Trafalgar Square. Vor allem aber gelang die Neuinterpretation der Themse als zentrale Lebensader Londons mit dem durchgängigen Fußweg am Südufer, dem Riesenrad und neuen Fußgängerbrücken wie der Millennium Bridge.

Schließlich sollte die Aufwertung von öffentlichen Räumen eine positive Entwicklung in den Quartieren anstoßen. Hierbei konnte Design for London mehrere Vorzeigeprojekte anschieben und ein weiteres wichtiges Programm des Bürgermeisters Boris Johnson ins Leben rufen: „London's Great Outdoors“. Im Zentrum von Barking Town entstand ein Stadtplatz mit Bibliothek der dazu beiträgt, dass das Gebiet den Wandel

von kleinteiligen, zweigeschossigen Arbeiterquartier zum verdichteten Stadtteilzentrum mit mehr als 500 neuen Wohnungen und Gewerbeflächen verträgt und dass auch die Alteingesessenen eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität spüren.

Bei der Neugestaltung von Straßen und Plätzen, beispielsweise in Woolwich (S. 68), gewinnt eine integrierte Sichtweise der Themen Verkehr und öffentliche Räume an Bedeutung. Tiefbaumaßnahmen etwa werden so erweitert, dass gut gestaltete Straßen entstehen. Mit Projekten wie dem umgestalteten Oxford Circus oder der Exhibition Road in Kensington (Bauwelt 6.12) wurde eindrucksvoll belegt, dass fußgängerfreundliche Plätze und Shared-Space-Konzepte auch in innerstädtischen, vom Autoverkehr dominierten Gebieten möglich sind.

In Zusammenarbeit mit lokalen und regionalen Partnern entstand ein neues planerisches Instrument, das East London Green Grid. Es benennt alle Grün- und Resträume im Osten der Stadt, zeigt deren Veränderungsbedarf auf und bringt die Akteure an einen Tisch. So sollen etwa die Erholungsgebiete in diesem räumlich fragmentierten Teil der Stadt besser zugänglich werden. Ein wichtiger Meilenstein bei der Umsetzung des Green Grid sind die Rainham Marshes. Dieses Gebiet, zuvor Müllkippe und Militärsperregebiet, wurde renaturiert und hat sich inzwischen zu einer Attraktion für Vogelbeobachter entwickelt. Angrenzende Quartiere und der Bahnhof Rainham wurden durch eine Fußgängerbrücke besser an das neue Erholungsgebiet angebunden (Bauwelt 43.10).

Doch nicht alle Projekte für die öffentlichen Räume konnten bisher umgesetzt werden. Der fußgängerfreundliche Umbau des Parliament Square sowie der Schnellstraße Victoria Embankment, die eine kaum überwindbare Barriere zwischen City of Westminster und Themse darstellt, fielen den massiven Sparmaßnahmen der Regierung zum Opfer und wurden 2008 auf Eis gelegt.

Was kommt nach den Spielen?

Nach den Olympischen Spielen werden die Londoner 18 Monate warten müssen, ehe sie den Olympiapark in Besitz nehmen können. In dieser Umbauphase soll er mit den umliegenden Gebieten verknüpft werden. Erst dann wird sich zeigen, ob das so genannte Legacy-Konzept, der Plan vom nachhaltigen Erbe der Spiele, aufgeht. Ebenso werden der Bau der Hochleistungsregionalbahn Crossrail und die Konversion aufgelassener stadtnaher Hafengebiete wie der Royal Docks die Städtebaudebatte bestimmen.

Private Investitionen machen den Hauptteil des Bauvolumens in London aus und werden das Stadtbild in den kommenden Jahren sichtbar verändern. Unübersehbar ist dies schon jetzt am Bahnhof London Bridge, wo im Schatten des Hochhauses „The Shard“ von Renzo Piano ein neues Quartier entsteht. Allerdings werden Großprojekte wie King's Cross, Chelsea Barracks, WhiteCity oder die Battersea Powerstation mittlerweile häufig als Erbe einer vergangenen Ära bezeich-

net, in der Spekulation, einfache Kreditvergabe und Renditemaximierung zu den Antriebsfedern der Stadtentwicklung zählten. Vordenker wie Tony Travers von der London School of Economics sehen die Zukunft Londons in kleinen, von lokalen Initiativen angestoßenen und auf lokalen Ökonomien beruhenden Projekten, die denen ähneln, die bereits jetzt durch den Outer London Fund (siehe S. 69) oder im Olympic Fringe (siehe S. 36–55) umgesetzt werden; kleine oder auch temporäre Eingriffe, die Nutzungen testen, bevor große Summen in langfristige Lösungen fließen, Erneuerungsstrategien, die die Produktion vor Ort fördern und Potenziale aufgreifen und so eine nachhaltige Entwicklung von Quartieren anstoßen. In Zukunft wird es immer stärker darauf ankommen, innovative Aushandlungs- und Steuerungsprozesse zu entwickeln, um Projekte umzusetzen, die langfristig tragfähig sind, in physisch-gestalterischer, aber auch in ökonomischer und sozialer Hinsicht. Design for London testet bereits neue Wege, wie dies mit stark eingeschränkten finanziellen Mitteln, dafür aber mit umso mehr Erfindungsreichtum gelingen kann. ■

Cordelia Polinna | geb. 1975, studierte Stadt- und Regionalplanung in Berlin und Edinburgh und promovierte 2007 über Städtebau in London. Sie gründete das Büro Polinna Hauck Landscape + Urbanism und lehrte in Berlin, München und an der New York University. Zurzeit ist sie Gastprofessorin für Architektur- und Stadtbauplanung an der TU Berlin.

Tobias Govert | geb. 1973, studierte Architektur und Urban Design in Aachen und Oxford, war ab 2003 Mitarbeiter von Richard Rogers bei der Greater London Authority und ist seit 2007 Design Manager bei Design for London, der Architektur- und Städtebauplanung des Bürgermeisters. Beiträge zu London für Ausstellungen, Publikationen und Vorträge.