

Lissabon: Stadtentwicklung zur Wasserfront

Urbanisierung durch (Wieder-) Erschließung der Wasserfront

PETER WEBER und MICHAEL SCHOTT

Mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel der Hafenmetropolen in den westlichen Industrieregionen in den 1960er und 1970er Jahren wurde die zentrumsnahe Lokalisierung industrieller Anlagen zunehmend fragwürdig. Viele Häfen erschienen ohnehin als zu gering dimensioniert, um am weltweit zunehmenden Güterumschlag wertschöpfend teilzuhaben, zumal durch die Hafenfunktionen vielfach wichtige Erweiterungsflächen für citynahe Dienstleistungsstandorte besetzt wurden.

Ergebnis dieser Entwicklung war, dass zwischen den urbanen Stadtzentren und den Wasserfronten indifferente Bereiche (aus aufgegebenen Produktionsanlagen, Eisenbahngleisen, Lagerflächen, Hafenanlagen und Verkehrswegen) die städtebauliche Situation charakterisierten. Dies bedeutet, dass an solchen Standorten hohe Flächenanteile für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Darüber hinaus bedingt die architektonische Ausformung industrieller Hafengebiete eine eindeutige physische und visuelle Barriere, die die strukturellen Gegensätze zwischen Innenstadt und Wasserfront kaum deutlicher hervorheben kann.

Mit Beginn der wirtschaftlichen Umstrukturierung wurden diese Areale zunächst in den USA, dann auch in Europa zunehmend in den Mittelpunkt von Stadt- und Regionalentwicklung gestellt und erreichten vielerorts Priorität, sei es, um dringend notwendige Erweiterungsflächen für City-Standorte anbieten zu können und die Stadt als Metropole für „global player“ zu profilieren oder sei es, um sich in wirtschaftsräumliche Wachstumszonen einzurordnen.

Während in den USA bei der Rückgewinnung der Wasserfronten zunächst die Implementierung neuer wirtschafts- und raumstrukturierender Elemente die städtebaulichen Ideen bestimmten (was nicht bedeutet, dass die Bezüge zum Wasser besonders gelungen sind), setzten viele europäische

Metropolen auf (architektonische) Großereignisse.

Innerhalb dieser architekturfixierten Revitalisierungsstrategien wurde relativ schnell die Bezuglosigkeit zur Metropole und ihrer Geographie erkennbar, wie sie hinsichtlich des Guggenheim-Museums in Bilbao analysiert werden konnte (vgl. LENFERS 1999); finanzielle Sachzwänge, macht-politische Interessen der Guggenheim-Foundation („Guggenheim-Imperialismus“) und das starke Interesse der Metropolitanregion Bilbao an einem Museumsprojekt wirkten einer frühen Bevölkerungsbeteiligung entgegen.

Diese eher negative Sicht auf postulierte Innovations- und Investitions-schübe durch Weltausstellungen, olympische Spiele etc. soll nicht die einzelnen Maßnahmen und Projekte infrage stellen, sondern vielmehr die grundlegende Idee von Entwicklung vor dem Hintergrund der Rückgewinnung der Wasserfronten neu überdenken.

In den Phasen wirtschaftlicher Depression, wie z. B. in den 1970er und 1980er Jahren, stellen Großprojekte durchaus ein sinnvolles Mittel dar, um Standorte durch neue Impulse aufzuwerten (vgl. NOVY 1991). Über renommeeträchtige Architektur können internationale Bedeutsamkeit symbolisiert und Anreize für Investitionen generiert werden. In Zeiten des Wachstums und insbesondere in Boomphasen, wie sie seit Anfang der 90er Jahre mit der Kommunikationsbranche als Basisindustrie fassbar wurden, ist es mehr denn je für die Städte erforderlich, strukturierende und raumgleidernde Energien aufzufangen, zu kanalieren und vom architektonisch beliebigen Projekt zum geographisch-städtebaulichen Konzept überzugehen.

Geographisch-städtebauliche Konzepte

Dominique Perrault greift für seine städtebaulichen Ideen in Bezug auf Bordeaux ganz bewusst natürlich ge-

wachsene Strukturen wie Fluss- und Uferverlauf, Uferböschungen etc. auf. Zugleich bleiben aber auch altindustrielle Residuen als Teil der städtebaulichen Konzeption bestehen, um eine „Flanier- und Vergnügungsmeile“ mit Erinnerungscharakter zu schaffen. Der Grundgedanke Perraults ist der, dass Architektur und Natur geschützt werden – nicht um diese zu konservieren, sondern damit sich deren Entwicklung als Verwandlung und Aufwertung gewachsener Strukturen vollziehen kann und nicht als Verleugnung (vgl. WOTTRENG 1994, S. 34).

Auch die Entwurfsstudie von REISER und UMEMOTO zum F. D. Roosevelt Drive in New York zeigt sehr deutlich, wie z. B. die bestehenden und als störend empfundenen Verkehrsleitlinien entlang des Ufers einer Rückgewinnung der Wasserfronten dienlich sein können. Hier wird das bestehende Kräfteverhältnis aufgenommen und dahingehend weiterentwickelt, dass über den Verkehr neue Zugänglichkeiten zum Wasser entstehen.

Beide Architekten betonen den „hybriden Charakter“ der Uferfront. Einerseits ist dieser Bereich strukturell an die bestehenden Innenstadtbereiche angeschlossen, besitzt aber andererseits eigene Subsysteme, die zu einem zusammenhängenden öffentlichen Raum entwickelt werden können. Dementsprechend werden auch einzelne, lokal zugängliche Segmente abgelehnt, die einer „echten kulturellen Durchmischung“ im Wege stehen würden.

Im Folgenden sollen drei wichtige Elemente für ein wasserfrontbezogenes städtebauliches Konzept angesprochen werden, die zugleich Ansatzpunkte für eine Bewertung der Wasserfront-Entwicklung in Lissabon sein könnten: ein umfassendes strategisches Modell, die Anbindung der Cityerweiterung an das urbane Zentrum und die demokratische Partizipation der Bevölkerung.

Die Strategie

Der strategische Plan als übergeordnetes Planungsinstrument sollte von Spezialisten unterschiedlichster fachlicher Ausprägung in Form einer offenen Rahmenkonzeption erarbeitet werden. Das Ziel besteht darin, nicht einfach vorhandene Muster zu wiederholen, sondern sich wieder auf die Stadt als Ganze einzulassen (vgl. REISER und UMEMOTO 1999, S. 53). Ausgehend von der morphologischen Analyse der an die Uferbereiche angrenzenden Stadtteile werden in Bezug auf Geometrie des Stadtgrundrisses, Topographie, Farben und Texturen jeweils individuell abgestimmte Lösungen entwickelt (vgl. TARASÓ und HENRICH 1999, S. 40f.). Nur so können vielfältige Raumnutzungen von Dienstleistungen, Verwaltung und Gewerbe bis Freizeit und Erholung sinnvoll miteinander verbunden werden, ohne dabei strukturell und räumlich determinierend zu sein. Denn insbesondere bei größeren dem Uferverlauf folgenden Revitalisierungsbereichen würde eine fest umrissene Planung über die Unterschiede der einzelnen Teilgebiete hinweggehen. Solchen homogenisierenden Strategien wird sich jeder Raum widersetzen müssen (vgl. REISER und UMEMOTO 1999, S. 53). Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch Robert KALTENBRUNNER, wenn er die Art und Weise der Einbindung des städtebaulichen Projekts in das topographisch-räumliche Kontinuum als entscheidendes Kriterium herausstellt (vgl. KALTENBRUNNER 1999, S. 6). Das Verständnis vom städtischen Raum als „unterschiedenes Ganzes“ (ebd.) löst die Fixierung auf einen umfassenden flächendeckenden Plan auf. Auch die gegenwärtige Praxis des public-private-partnership ist wenig geeignet, großflächige Planungen in konsistenter Weise zu realisieren.

Somit ist offensichtlich, dass ganz spezielle Anforderungen an den strategischen Plan gestellt sind: einerseits die Festschreibung von Ideen und Zielen der Entwicklung und andererseits die Offenheit in Bezug auf die Inhalte der Konzeption.

Die Verknüpfung (interface)

Ein weiteres Charakteristikum ist die unbedingte Anknüpfung der Cityerweiterung an vorhandene Strukturen, um den Übergang von Stadt und Fluss/

Uferbereichen erfahrbar und erlebbar zu gestalten. Hierbei erweisen sich Begriffe wie „Rückeroberung“ oder „Anbindung“ jedoch als hinderlich, um zum wahren Verständnis der städtebaulichen Situation vorzudringen (vgl. RODRIGUÈS MALTA 1999, S. 415). Derartige Begriffe suggerieren die Verfügbarkeit eines geeigneten Modells. Ein sachdienlicherer Begriff könnte der des „interface“ sein (interface: ein Ort oder ein Gebiet, an dem verschiedene Dinge gegeben sind und gegenseitig aufeinander einwirken). Hieraus resultiert eine Fülle von möglichen Wechselwirkungen, die insgesamt das ausmachen, was RODRIGUÈS MALTA mit der „Unsicherheit des Kontextes“ meint. Allein durch Einbeziehung aller Hauptakteure lassen sich diese Unsicherheiten verringern. Neben den Spezialisten ist somit ebenfalls die Bevölkerung zu den Hauptakteuren zu zählen, da sie maßgeblich die Folgenutzung der „neuen Räume“ und somit die wirtschaftliche Tragfähigkeit mitbestimmt. Auch REISER und UMEMOTO sehen in der Bürgerbeteiligung keinen Selbstzweck, sondern die wichtige Ermittlung vielfältiger Nutzungsmuster. Eine wie auch immer realisierte demokratische Partizipation der Bevölkerung oder wenigstens die Identifikation der Bevölkerung mit den Ideen der Planung ist somit in hohem Maße wünschenswert.

Das Prinzip „temenos“

In vielen Fällen jedoch muss der Bezug der Bevölkerung zum Wasser wieder neu gefunden werden, indem eine differenzierte Raumnutzung von rein öffentlicher Ausrichtung bis hin zu öffentlich-privaten Bereichen (vgl. GIROT 1999, S. 38) die Identifikation und Aneignung des Raumes unterstützt. Die Integration und Kombination sowohl citytypischer Funktionen (Dienstleistung, Verwaltung, Einkaufen, Re-Präsentation etc.) als auch cityuntypischer Nutzungen (Wohnen, Freizeit, Erholung) in den Revitalisierungsbereichen bilden das dafür notwendige Spektrum der raumstrukturerden Elemente. Das mediterrane Prinzip „temenos“ bietet die Möglichkeit, Architektur wieder ortszugänglich auszurichten und sich damit vom vorgefertigten Objekt zu lösen. „Temenos“, die Einfriedung heiliger Stätten

im hellenistischen Griechenland, durch eine Mauer, versinnbildlicht das Gleichgewicht zwischen dem Bauwerk und seiner Umgebung. Es berührt die Frage der Verknüpfung von Architektur und Landschaft und zwischen der Stadt und ihrer Lage (vgl. GIROT 1999, S. 37). Viele Revitalisierungsprojekte in Europa, auch diejenigen, die nicht realisiert wurden, konzentrieren sich auf architektonische Spektakel, die Sinn, Inhalt und Macht symbolisieren und vor allem verdeutlichen sollen: „Das Architekturobjekt von heute befasst sich mehr mit dem Image, das es wiedergibt, als mit dem Image, das es von der Außenwelt verliehen bekommt“ (GIROT 1999, S. 39). Ortsbezogener Städtebau dagegen bedeutet, lokale Baukulturen und Traditionen, den „genius loci“, aufzugreifen. Er erkennt die Kräftefelder der Stadt in ihren wirtschafts- und sozialräumlichen Beziehungen, in ihren Überlagerungen und Brüchen, die die Balance der Stadt ausmachen.

Statt eines immer „neuen“ historisierenden Versuchs der Implantation urbanen Lebens könnte somit über das Prinzip „temenos“ ein neuer Zugang zur Stadtwirklichkeit gefunden werden, mithin zur Auseinandersetzung mit den tatsächlichen räumlichen Gegebenheiten.

Lissabon: Peripherisierung des Zentrums

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die räumliche Struktur der Stadt Lissabon durch eine bauliche Orientierung auf den Tejo hin gekennzeichnet. Wie der Bellin-Plan von 1756 (vgl. Abb. 1, die jedoch die Situation vor dem Erdbeben von 1755 zeigt) ausweist, verlief ein schmales Siedlungsband am Ufer entlang von Belem im Westen bis (über den Plan-Ausschnitt hinausgehend) zum Poço do Bispo im Osten, darüber hinaus bildete die Hangbebauung der zum Tejo hin führenden Riedel („Stadt der sieben Hügel“) das charakteristische Siedlungsmuster.

Seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts erfolgten massive Eingriffe durch den großflächigen Ausbau von Transport-Infrastrukturen, wobei die Uferlinie durch umfangreiche Aufschüttungen in die Flussbereiche hinein verschoben wurde. Dadurch konnten zwar die benötigten Neuflächen

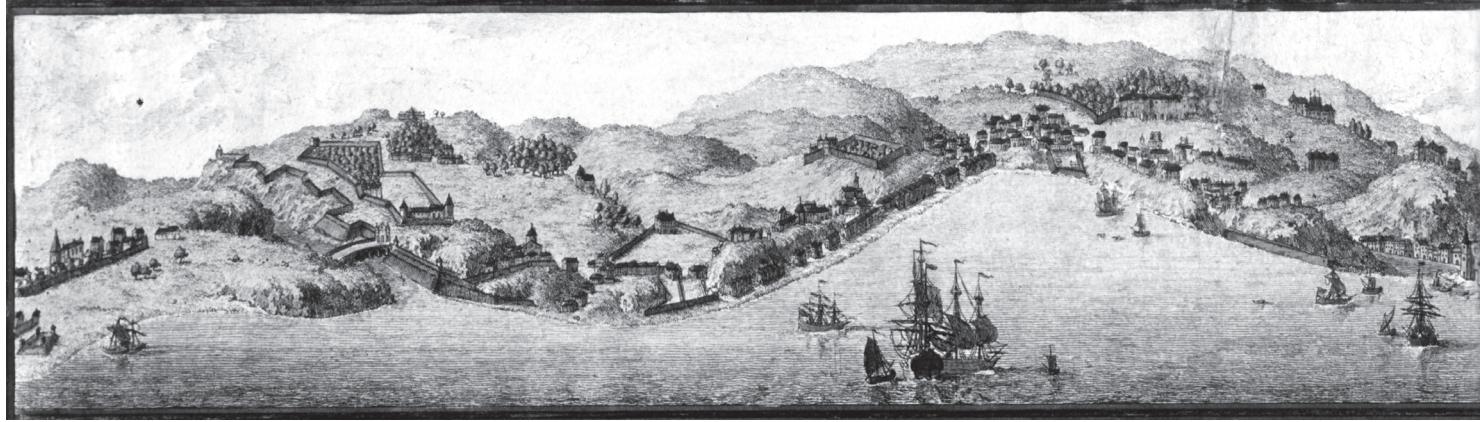


Abb. 1: Bellin-Plan 1756

gewonnen werden, aber zugleich wurden die gewachsenen Ufersiedlungen vom Fluss abgeschnitten.

Die große Begeisterung für technische Installationen bei den Hafenausbauten und beim Schienenverkehr lässt in jener Phase überhaupt kein Bewusstsein für die Problematik einer funktionalen „Segregation“ und der Isolation des urbanen Zentrums erkennen. Als symptomatisch können die Bewertungen in der verkehrsgeographischen Dissertation von SCHNEIDER (1882, S. 29f.) angeführt werden:

„Die Benachteiligung der atlantischen Häfen der ganzen Westküste hat nicht wenig dazu beigetragen, die durch außerordentlich günstige Seelage ausgezeichnete Hauptstadt Portugals zu einem der Haupthandelsplätze der Welt zu erheben. Wenn die mit großem Kostenaufwand in Ausführung begriffenen Hafenanlagen, welche künftig einen direkten Verkehr mit dem Lande möglich machen sollen, fertig gestellt sind, wird dieser Stadt, die im Jahre 1875 trotz der hohen Einfuhrzölle von 3 064 Schiffen besucht wurde, eine weit größere Zukunft erblühen.“

Seit den 1930er Jahren hat eine andere Entwicklung die Abkehr der Stadt vom Tejoüfer entscheidend verstärkt. 1934 wurde durch staatliches Dekret die „Sonderzone des Hafenbereichs Lissabon“ eingerichtet, die über eine von der Stadt unabhängige Sonderverwaltung verfügte. Sie konnte über Jahrzehnte hinweg ihre hafenorientierten Standortinteressen durchsetzen, ohne auf gesamtstädtische Interessen Rücksicht nehmen zu müssen. Obgleich vor allem in den 70er Jahren Modernisierungen für die Containerschifffahrt und für den Kreuzfahrtschiffsbetrieb durch-

geführt wurden, blieben riesige Uferflächen einem kontinuierlichen Funktionsverlust ausgesetzt und verfielen zu Zonen ohne urbanes Leben und ohne irgendwelche Entwicklungsimpulse (vgl. MATIAS FERREIRA 1997, S. 148). Noch 1987 wurde durch ein Dekret der APL (= Administração do Porto de Lisboa) die uneingeschränkte Hoheit über die Uferfronten im gesamten Tejo-Delta (= 25 km mit einer Saumbreite von 2-14 km) überstellt und damit den neun Anrainer-Kommunen ihre Planungs- und Entwicklungshoheit entzogen.

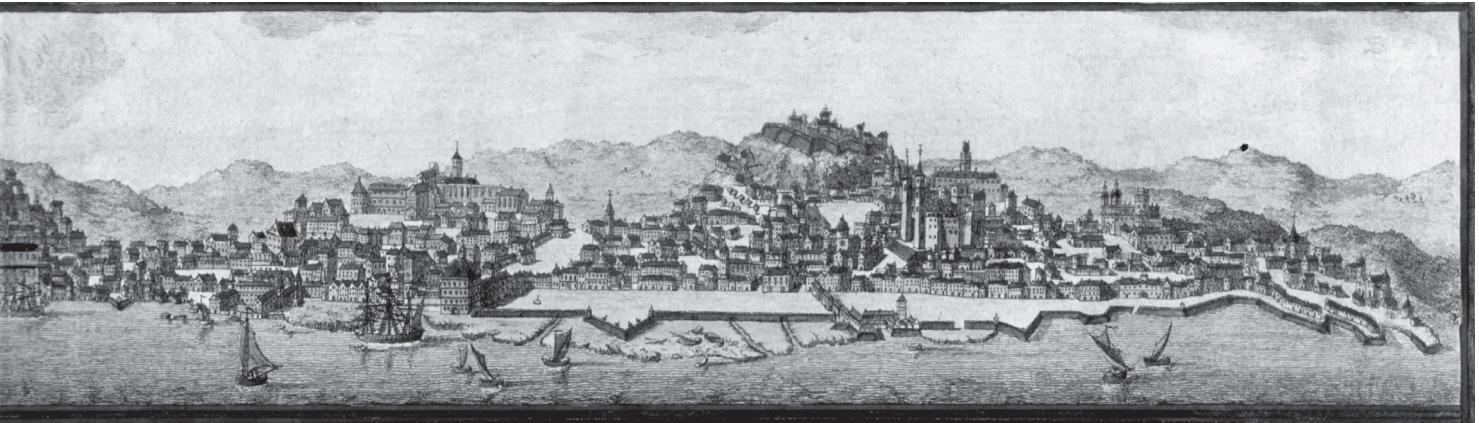
Tatsächlich haben die Hafenausbauten am Tejoüfer und die damit verbundenen Gleis- und Industrieanlagen zu einer Abtrennung der Stadt vom Fluss mit ganz grundsätzlichen stadtstrukturellen Konsequenzen geführt. Zum einen hat die Nutzung der Uferfront-Bereiche für Transport- und Industriefunktionen zu einer allmählichen Degradierung der flussnahen Wohngebiete geführt, wobei sich neben Tendenzen der Slumbildung auch großflächig Barackenviertel vor allem in nordöstlichen Stadtquartieren bilden konnten (vgl. CROZAT 1998). Bedeutsamer für die Stadtentwicklung insgesamt war jedoch die Umstrukturierung des innerstädtischen Zentralitätsgefüges. Die Isolierung des altstädtischen Zentrums und dessen mangelnde Entwicklungs- und Erschließungsmöglichkeiten, „abgesperrt“ von der Leitlinie des Flusses, hat einen Erosionsprozess in Gang gesetzt, in dessen Verlauf – vor allem seit den 1950er Jahren – die meisten hochrangigen Cityfunktionen abgezogen wurden, um sich an den „Avenidas Novas“ zu konzentrieren, die sich zunehmend vom Tejoüfer wegorientierten (vgl. GASPAR 1979;

WEBER 1980, 1995). Dieser Prozess der Peripherisierung der zentralen Funktionen ist deshalb als so problematisch anzusehen, weil sich dadurch für die Metropole Lissabon kein eigentliches Zentrum, keine richtige City fassen lässt; das historische Zentrum ist heute weitgehend entleert von cityzentralen Aufgaben, die ihrerseits diffus und sehr unübersichtlich angeordnet sind.

Die langsame Wiederentdeckung der Wasserfront

Das Bewusstsein der Disfunktionalität des historischen Zentrums von Lissabon – entstanden durch die weitgehende Separierung von Hafen und Stadt – ist seit dem 19. Jahrhundert als Widerspiegelung des baulichen Verfalls und der sozioökonomischen Rückständigkeit verstanden worden. Die Mystifizierung der Vergangenheit scheint immer wieder aufkommende Ansätze städtebaulicher Neuorientierung blockiert zu haben (vgl. GASPAR 1979). Auch die Außenwahrnehmung der Stadt reduziert sich traditionell auf morbide Aspekte vergangener Stadtpracht (vgl. etwa auch Wim Wenders‘ Lissabon-Film).

Dass solche Repräsentationen nicht geeignet sein konnten, um Vertrauen in eine durchgreifende Modernisierung zu schaffen, wurde spätestens mit dem Beitritt Portugals zur Europäischen Union (1985) offenbar. Die damals sich entwickelnden Impulse wurden für das städtische Territorium erstmals im Rahmen eines Ideenwettbewerbs für die Uferfront von Lissabon im Jahr 1988 umgesetzt („Concurso de Ideias para a Zona Ribeirinha de Lisboa“), wobei es nicht nur darum gehen sollte, ein erweitertes Problembeusstsein zu



erzeugen, sondern auch ein städtebauliches Gesamtkonzept zu entwerfen, in das konkrete Projekte für eine Wiederbelebung der Uferfront eingearbeitet werden sollten.

Daran anschließend wurde – und zwar bewusst auf der Ebene des Großraums Lissabon (1,8 Mio. Einwohner) – ein Verbund städtebaulicher Instrumente entwickelt. Für die Stadt Lissabon erschienen 1992 ein strategischer Plan (PEL = Plano Estratégico de Lisboa) sowie 1993/94 der Stadtbauleitplan (PDM = Plano Director Municipal), wozu eine Vielzahl von Fach- und Detailplänen gehörte wie beispielsweise der Wohnsanierungsplan (PER = Plano Especial de Relogamento).

Der PEL (vgl. Abb. 2) sollte ausschließlich orientierenden Charakter haben und keine verbindlichen Planungsanweisungen enthalten. In ihm sind neben fünf allgemeinen Leitzügen vier städtebauliche Entwicklungszonen ausgewiesen: Die erste Zone repräsentiert das Zentrum der Metropolitanregion Lissabon. Als Hauptziele werden hier hervorgehoben: Aufbau einer genauen Flächen- und Funktionskontrolle, Erhaltung der Stadtsilhouette und der historischen Atmosphäre, Verbesserung der Wohnbedingungen, Einschränkung des Privatverkehrs und Förderung des ÖPNV. Deutlich getrennt wird das historische Zentrum von dem Umgebungsbereich der „Avenidas Novas“. Auffällig ist, dass das Hauptproblem einer mangelnden räumlichen Konzentration hochrangiger zentraler Funktionen nicht thematisiert wird.

Die zweite Zone umfasst den „äußeren zentralen Ring“, in den in jüngerer Zeit zentrale Dienstleistungen

(Einkaufszentren, Banken, Versicherungen) verstärkt eindringen. Diese Zone soll die Verbindungsfunction zwischen dem (Über-) Regionalver-

kehr und dem binnenstädtischen Nahverkehr übernehmen.

Die dritte Zone wird als Übergangszone beschrieben, die zwischen den

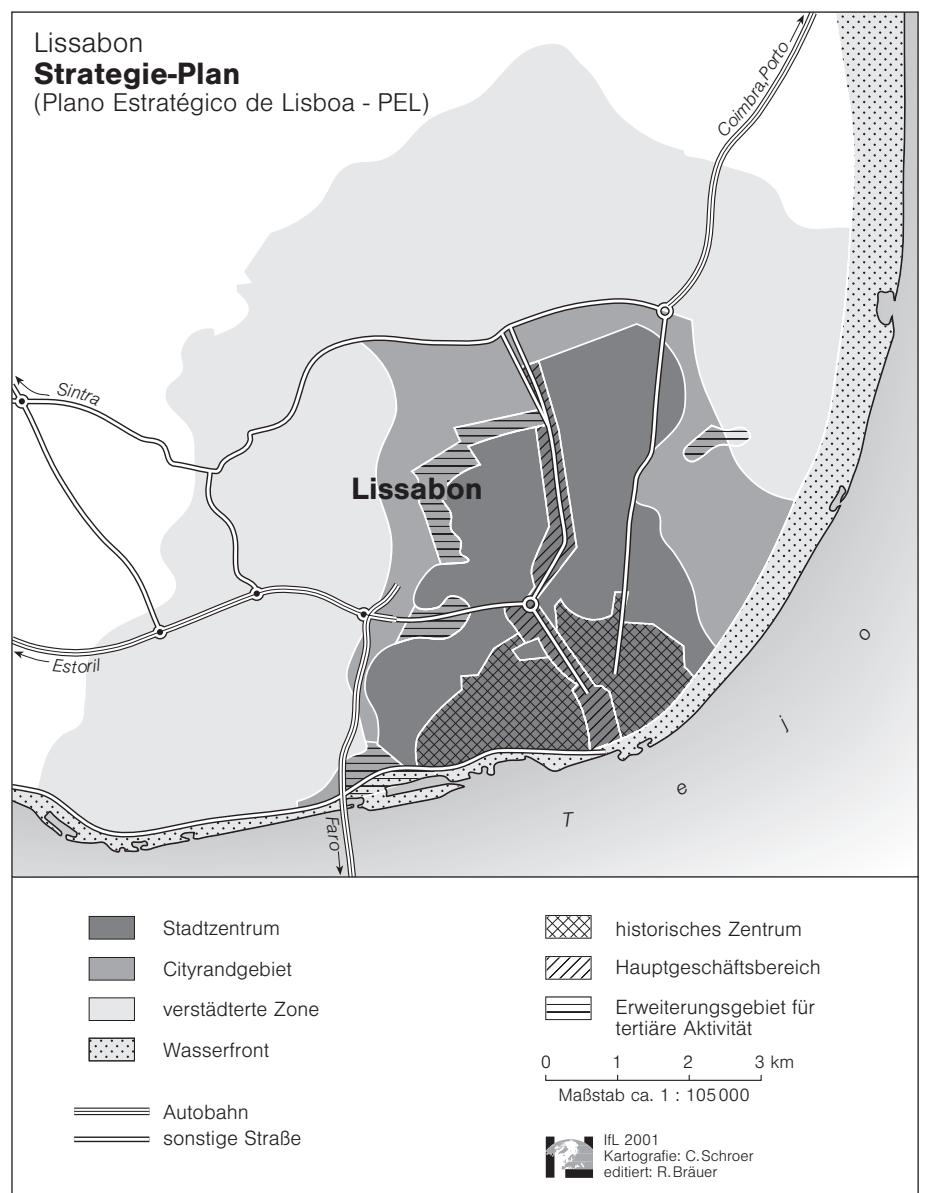


Abb. 2: Strategischer Plan – Lissabon (Plano Estratégico de Lisboa – PEL)
Quelle: PEL 1994

stadtzentralen Bereichen und dem städtischen Umland vermittelt. Hier soll die zukünftige urbane Entwicklung unter Wahrung von Grünkorridoren stattfinden.

Die vierte Zone geht auf die Flussfront ein und hebt die strategische Notwendigkeit hervor, „die Rückgabe des Flusses an die Stadt“ zu organisieren „zum Wohle der Lebensqualität der Stadtbewohner und zur internationalen Wahrnehmbarkeit Lissabons als eine europäische Hauptstadt“.

Auch der Stadtbauleitplan (PDM) thematisiert breit die Fragen der Wiederanbindung der Stadt an den Fluss sowohl in Bezug auf die Schaffung von Zugänglichkeiten als auch im Hinblick auf die Konstruktion visueller Beziehungen.

Auffällig erscheint jedoch in diesem Zusammenhang, dass zu wichtigen Themen keine Interventionsstrategien und konkreten Eingriffsmaßnahmen entwickelt werden. So wird etwa auf die Bauplanung und Nutzung der brachliegenden Rangiergleise und der aufgelassenen Fabrikareale nicht eingegangen. Insgesamt lässt sich von heute aus feststellen, dass nur wenige Planungsmaßnahmen innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens vorangetrieben werden konnten.

EXPO '98: ein Durchbruch zum Tejo

Im Rahmen des strategischen Plans von 1992 wurde ein Strukturplan für die östlichen Stadtteile (PEZO = Plano de Estrutura da Zona Oriental) erstellt, der zunächst eine große Fläche (1622 ha = 28,6 % des Stadtgebietes) umfasste, dann aber vor allem auf Sonderflächen um die „Doca dos Olivais“ konkretisiert wurde. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um einen Wasserflughafen, der in den 1940er Jahren erbaut und seit den 1960er Jahren als Militärhafen genutzt wurde, sowie um veraltete petrochemische Industrien, Raffinerieflächen, aufgelassene Fabrikareale, Lagerhallen u. ä., die revitalisiert werden sollten. Zeitgleich mit der Entwicklung des Strukturplans (PEZO) kandidierte die Stadt Lissabon für die Weltausstellung 1998. Die Integration des EXPO-Geländes auf den zu revitalisierenden innerstädtischen Arealen im Bereich der „Doca dos Olivais“ bot überzeugende Argumente für die Wahl Lissabons vor Toronto (23. Juni 1992).



Foto 1: Estação do Oriente: Neuer EXPO-Bahnhof mit Metro- und Busbahnhof
Quelle: STUBBE 1999

Das gesamte Planungsgebiet wurde bereits 1993 in eine sogenannte EXPO-Interventionszone (ZIE = Zona da Intervenção da Expo) und in ein Umgebungsareal (AE = Área Envolvente) aufgeteilt. Auffällig war in diesem Zusammenhang (vgl. VAZ 1999, S. 166), dass die Stadtverwaltung die Planungshoheit für die EXPO-Interventionszone an das Kommissariat des Parque EXPO '98 S. A. abgab, während die Planung und Entwicklung des Umgebungsgebietes AE in der Zuständigkeit der Stadtverwaltung verblieb.

EXPO-Interventionszone: Die Aktivitäten auf der ZIE begannen 1994 mit Grundstücksregelungen durch Flächenankauf bzw. der Beschaffung alternativer Flächen für die bisherigen Eigener. Es folgten sehr aufwändige Abriss- und Dekontaminationsarbeiten auf der 65 ha umfassenden Ausstellungsfläche. Die Bedeutung der EXPO-Infrastrukturen für die langfristige Entwicklung der Flussfront im Nordosten der Stadt Lissabon wird durch anspruchsvolle Freizeiteinrichtungen charakterisiert. Neben der größten Attraktivität, dem Ozeanarium, sind hier die Mehrzweckhalle, die „Praça Sony“, die „Torre Vasco da Gama“ und der „Teleférico“ zu erwähnen.

Im Bereich der kommerziellen Infrastrukturen werden zukünftig die vier Pavillons der nationalen EXPO-Ausstellungen als Messehallen der FIL (Feira International de Lisboa) genutzt. Wichtiger sind die kommerziel-

len Nutzungen des Ausstellungspavillons und vor allem das große Shopping-Center im Zugangsbereich Ostbahnhof (Estação do Oriente) zum Ausstellungsgelände.

Besonders durch den Ostbahnhof (siehe Foto 1), der durch Verbindung von öffentlichen Fern-, Regional- und Nahverkehr mit dem Individualverkehr als „intermodale Station“ konzipiert wurde, ist eine wichtige Voraussetzung für die Zugänglichkeit zum Tejo und für die Anbindung des neuen Uferfrontbereichs an die Gesamtstadt geschaffen worden. Dieses Nachnutzungskonzept der EXPO scheint durchaus erfolgreich zu sein, da bereits im August 1999 – kaum 10 Monate nach der Weltausstellung – über 10 Mio. Menschen den Nationenpark besuchten.

EXPO-Umgebungsareal (AE): Dieser Plan wurde 1995 fertiggestellt, ist jedoch nicht vom Stadtrat offiziell genehmigt worden. Die auffällige räumliche Abgrenzung (vgl. Abb. 3) ist bedingt durch die Bemühung, die Gesamtheit der industriegeprägten und modernisierungsbedürftigen Flächen in den Plan einzubeziehen.

Hauptzielsetzung des AE-Plans ist es, eine Verbindung zwischen der EXPO-Interventionszone (ZIE) und dem urbanen Umfeld in Richtung Westen herzustellen. Dadurch sollte erreicht werden, dass die ZIE sich nicht als eine vom Rest der Stadt isolierte Insel entwickeln würde, sondern sich als eine kohärente Stadterweiterung

Lissabon

Flächennutzungsplan für das EXPO'98-Umgebungsareal

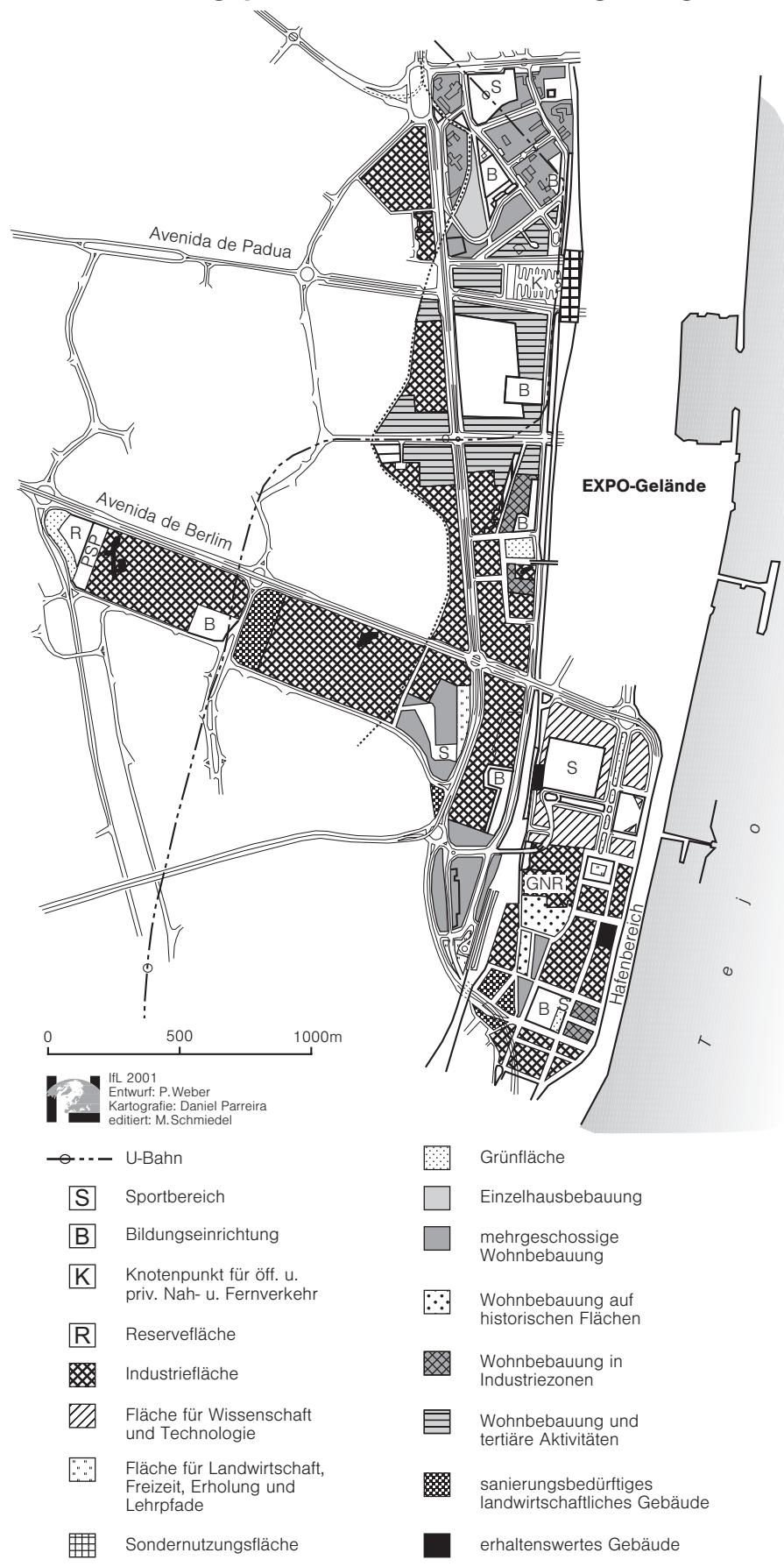


Abb. 3: Flächennutzungsplan für das EXPO '98-Umgebungsareal
Quelle: Câmara Municipal de Lisboa

in Richtung auf den Fluss ausbilden könnte. Im Einzelnen sollten Industrie und Gewerbe entlang der Haupterschließungsachsen des Interventionsgebietes (Avenida de Padua, Avenida de Berlim) durch Versorgungsinfrastrukturen und durch öffentliche Räume ersetzt werden; dessen ungeachtet soll die industrielle Nutzung aber auch zukünftig einen erheblichen Flächenanteil (45,9 %) einnehmen. Die Wohnfunktion, die hier traditionell von untergeordneter Bedeutung auf sehr niedrigem Niveau war, soll 38,7 % der Fläche einnehmen, wovon ca. ein Viertel als Sozialwohnungen errichtet werden soll. Dem tertiären Sektor, der bisher nur eine ganz unbedeutende Rolle gespielt hat (1995 = 2,4 %), soll im AE-Plan eine Fläche von 15,4 % zugewiesen sein (Tab. 1).

In Ergänzung zu den in Abbildung 3 dargestellten Nutzungsstrukturen im EXPO-Umgebungsareal soll das Hauptaugenmerk auf die Erschließungsstraßen gelegt werden (vgl. VAZ 1999, S. 167). Die Avenida de Padua verbindet das Zentrum des Stadtteils „Olivais Sul“ mit dem EXPO-Gelände; sie soll durch Wohnbebauung mit anspruchsvoller kommerzieller Nutzung im Erdgeschoss verdichtet werden. Insgesamt soll eine durchgrünte und für Fußgänger attraktive urbane Atmosphäre entstehen. Eine ähnliche Zielsetzung ist auch für die Avenida de Berlim geplant, die den Ostbahnhof mit dem Flughafen verbindet. Die extrem optimistische Sicht der Planung von 1995 wird deutlich, wenn man Planungsdetails mit der Wirklichkeit im Jahr 2000 vergleicht. So stellt die hervorgehobene städtebauliche Komponente des alten Dorfkerns von Olivais, dem hohe Qualitäten für eine urbane Animation zugesprochen werden, bis heute einen nur teils entwickelten, weitgehend degradierten und letztlich architektonisch reizlosen traditionellen Siedlungsrest dar.

Nach dem Ende der EXPO '98 wurde das EXPO-Kommissariat aufgelöst und eine neue Gesellschaft (PES = Parque Expo-Serviços) gegründet, die – ohne die staatlichen Teilhaber – nur noch aus Vertretern der betroffenen Kommunen Lissabon und Loures zusammengesetzt ist. Diese Gesellschaft verfolgt das Ziel, den städtebaulichen Entwicklungsprozess im Uferfrontbereich des Nordostens zu organisieren

	Nutzungen 1995		geplante Nutzung	
	absolut (ha)	%	absolut (ha)	%
Wohnen	41,2	15,2	104,7	38,7
davon Sozialwohnungen	19,5	7,2	25,4	9,3
Territärer Sektor (ohne Handel)	6,4	2,4	41,8	15,4
Handel	2,8	1,0	13,5	5,0
Industrie	223,1	82,4	124,2	45,9
Gesamtfläche	270,7	100,0	270,7	100,0

Tab. 1: Nutzungsstrukturen im EXPO-Umgebungsareal

Quelle: Vaz 1999 (leicht verändert)

und bis zum Jahr 2009 abzuwickeln. Es wird jetzt bereits erkennbar, dass die PES vor allem durch eine höhere Verdichtung (statt der geplanten und zulässigen 20 Stockwerke sollen bis zu 33 Stockwerke gebaut werden) und die damit verbundenen Immobiliengewinne finanzielle Defizite auszugleichen bestrebt ist (vgl. PARREIRA 2000; siehe Foto 2).

Es ist verfrüht, eine abschließende Bewertung dieses „Durchbruchs“ zum Tejo vorzunehmen, zumal ein großer Teil der Planungen bisher noch nicht realisiert ist. Dennoch kann festgestellt werden, dass mit der EXPO '98 eine erste wichtige Öffnung zur Wasserfront in Lissabon geschaffen werden konnte, wobei ein städtebaulich schwieriger, weitgehend degraderter Stadtteil im Nordosten der Stadt durch ein aufwändiges Verkehrssystem über eine vertikale Entzerrung von Metro, Straßen- und Schienenverkehr aufgeschlossen werden konnte und damit die Funktion eines „Interface“ übernehmen kann.

Chancen für eine urbane Erneuerung der Flussfront

1988 hatte die „Vereinigung portugiesischer Architekten“ Konzepte für eine Neugestaltung von Lissabons Wasserfront entworfen, die von den Planern der Stadtverwaltung (CML = Câmara Municipal de Lisboa) seit 1990 zu einer Strategie für die Revitalisierung der Wasserfront weiterentwickelt wurden (vgl. Abb. 4). Konkret bedeutete dies, dass innerhalb der städtischen Flussfront zahlreiche Teilpläne erstellt wurden (PP = Planos de Pormenor), mit deren Hilfe die urbane Erneuerung der tejonahen Stadtgebiete erreicht werden sollte. Die EXPO-Planung ist Teil dieser Initiative, fällt aber durch ihre überragende Größenordnung und die zeitlichen Planungsvorgaben und ihre zwingende Planrealisierung aus dem Gesamtkonzept heraus (vgl. Punkt 4): Denn die übrigen Teilpläne kommen nur ganz allmählich voran, werden in ihrer Programmatik immer wieder reduziert und sind im parteipolitischen Diskurs äu-

ßerst umstritten. MATIAS FERREIRA (1997, S. 156ff.) kann für 1997 feststellen, dass von 103 in Planung befindlichen Teilplänen nur drei vom Stadtrat genehmigt worden sind. Im Ergebnis sind bis Ende der 1990er Jahre die Projekte weit hinter den Ambitionen der ursprünglichen Konzepte zurückgeblieben. Beispielsweise soll anstelle der geplanten Unterführung der Cascais-Linie bis zum Bahnhof „Alcântara-Mar“ nur ein kleines Stück als Tunnel geführt werden. Die Ersatzlösung zur Rückerschließung der Wasserfront über Brücken und Tunnel (vgl. Abb. 5) kann nur als unbefriedigend bewertet werden und lässt befürchten, dass die (in Alcântara) bereits in Ansätzen durchgeföhrte Umsetzung von Lagerhallen in gastronomische und freizeitorientierte Betriebe langfristig in ihrem Erfolg in Frage gestellt werden muss.

Auf der anderen Seite kommen verschiedene Konzepte seit Jahren über den Zustand des Planungsansatzes nicht hinaus. Eines der wichtigsten und schwierigsten Projekte bildet die zentrale historische „Praça do Comércio“. Es gelingt bis heute nicht, die komplexen verkehrstechnischen Probleme – insbesondere die Anbindung an die Baixa im Rahmen einer Untertunnelung – mit den Finanzierungsmöglichkeiten in Einklang zu bringen (vgl. PARREIRA 2000, S. 80).

Vergleicht man die bisher erfolgten städtebaulichen Maßnahmen der Reurbanisierung durch Wiedererschließung der Wasserfront anhand der Beispiele Barcelona und Lissabon, dann wird der erhebliche Rückstand von Lissabon deutlich. Obgleich beide Metropolen erst spät das Konzept der „Reurbanisierung durch Wiedererschließung der Wasserfront“ übernommen haben, bleibt es in Lissabon bisher trotz umfassender Gesamtplanungen im Wesentlichen auf den einmaligen „Kraftakt“ der EXPO '98 beschränkt, während in Barcelona eine vergleichsweise stringente und konsequente Weiterführung der wasserorientierten Reurbanisierung feststellbar ist.

Betrachtet man abschließend noch einmal die drei wesentlichen Charakteristika für einen organischen Städtebau, so ist für Lissabon festzustellen, dass umfangreiche planerische Leistungen erbracht worden sind. Seit 1992 ist ein Verbund städtebaulicher In-



Foto 2: EXPO' 98: Blick nach Westen auf Siedlungsausbauten in der „Interventionszone“

Quelle: STUBBE 1999

Lissabon

Pläne und prioritäre Projekte der C.M.L für die Wasserfront 1997

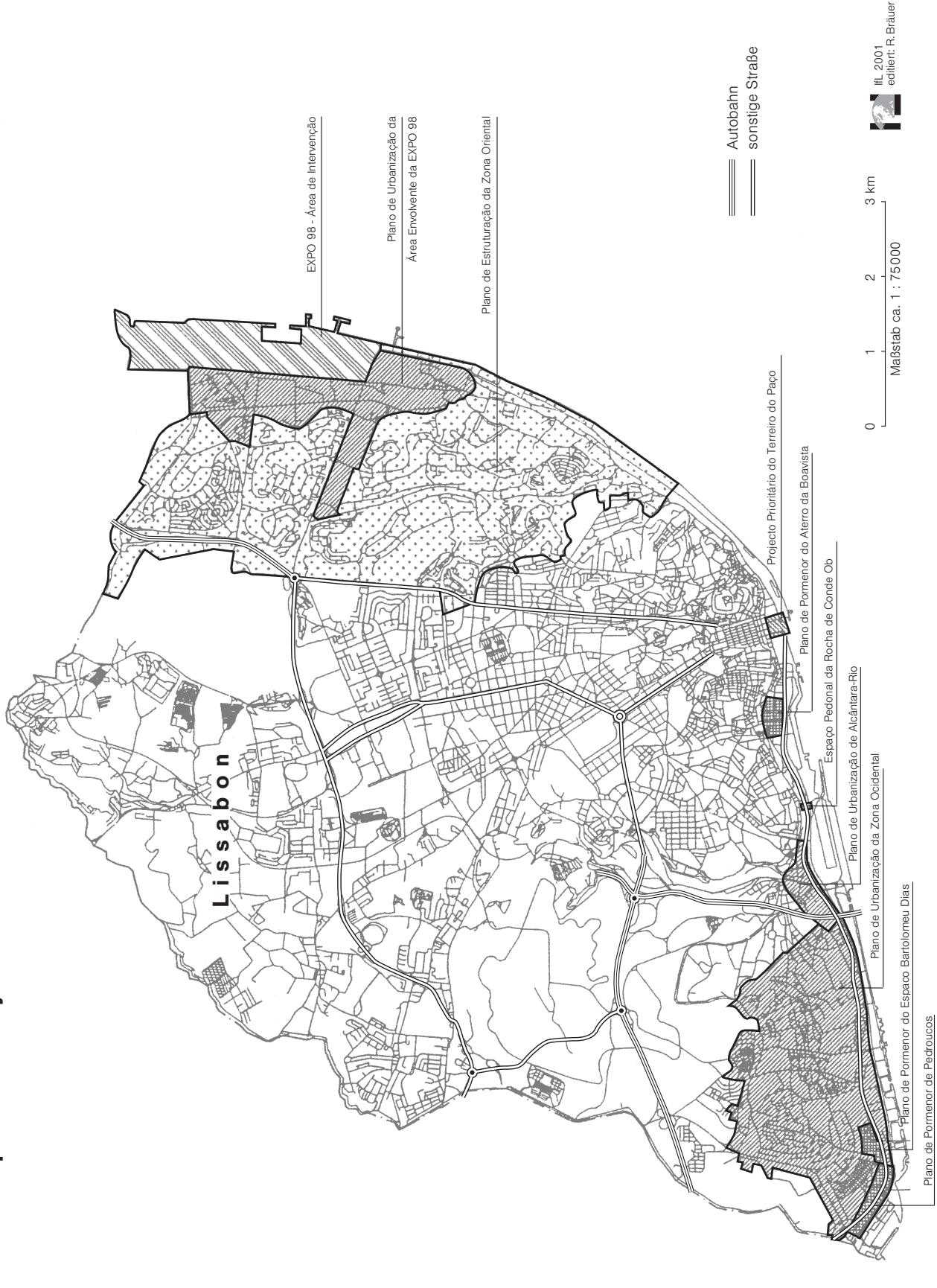


Abb. 4: Pläne und prioritäre Projekte der C.M.L für die Wasserfront
Quelle: MATIAS FERREIRA 1997, S. 160

Übergänge und Tunnel für Fußgänger und Autofahrer im Flussfrontbereich 1997

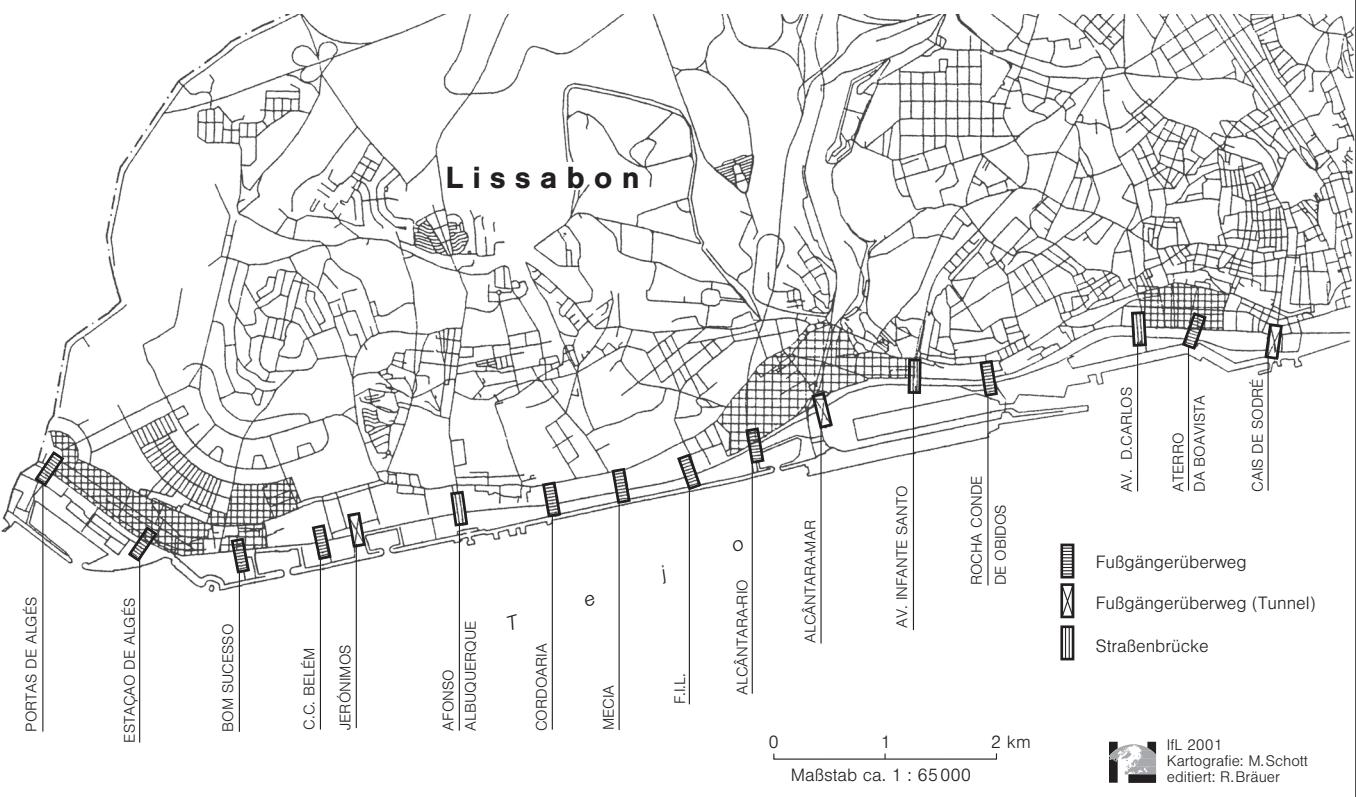


Abb. 5: Übergänge und Tunnel für Fußgänger (und Autofahrer) im Flussfrontbereich

Quelle: MATIAS FERREIRA 1997, S. 161

strumente entwickelt worden, der von der Ebene des Großraums Lissabon, vielfältig abgestuft, bis zum parzellscharfen Bebauungsplan reicht. So- wohl in der Planungsphase zur EXPO '98 als auch in der Nach-EXPO-Zeit sind entscheidungsfähige Organe herausgebildet und mit weitreichenden planerischen Hoheiten ausgestattet worden. Die neu gegründete Parque Expo-Serviço (PES) verfügt z. B. über alle Rechte einer Kommunalverwaltung (vgl. PARREIRA, 2000, S. 88).

Die demokratische Partizipation der Bevölkerung am Planungsprozess ist eindeutig nicht gegeben. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass eine breite, öffentliche Diskussion über die regionalen und lokalen Printmedien stattgefunden hat (vgl. hierzu die Analyse von PARREIRA 2000), so dass der gesamte Großraum Lissabon und die Bewohner der direkt an das EXPO-Gelände anschließenden Wohngebiete über Planungen, Fortschritte und Hintergründe informiert waren. Die Beiträge bezogen sich aber lediglich auf die Darstellungen der Chancen

und Risiken der EXPO. Eine tatsächliche Einbindung der Bevölkerung in Entscheidungsstrukturen blieb somit aus.

Neben den Beiträgen zur Beeinträchtigung durch Baustellenaktivitäten überwiegen insbesondere die Artikel zum Problemfeld der Nach-EXPO-Zeit, also eine Problematisierung der Tragfähigkeit der neuen Entwicklungen. Die regionale Akzeptanz der neu geschaffenen Freizeiteinrichtungen, die in dieser Höhe nicht selbstverständlich zu erwarten war, kann sicherlich mit der öffentlichen Thematisierung von Tragfähigkeit und Wirtschaftlichkeit in Verbindung gebracht werden. Die Identifikation der Bevölkerung mit den Ergebnissen der Planung muss aber auch im Kontext mit dem neuen, europäisch-fortschrittlichen Image gesehen werden, das sich Portugal mit der EXPO selbst gegeben hat. Somit bleibt abzuwarten, ob und wie lange dieser Effekt Bestand hat und inwieweit er die städtebaulichen und verkehrstechnischen Anbindungen der Stadtteile an die neuen

Areale sowie die kohärente Entwicklung des Tejoufers forcieren kann.

Insbesondere an diesem letzten Punkt werden Schwächen in der Entwicklung deutlich. Die ursprünglich gesetzten Ziele scheinen konfliktträchtig und qualitativ zu hoch angesetzt zu sein, was am Beispiel der nachträglich höheren Verdichtung und der nur mühsam voranschreitenden Umsetzung bestehender Detailpläne deutlich wird.

Es ist zu vermuten, dass der internationale Bedeutungsgewinn Portugals durch die Weltausstellung und die damit verbundenen Chancen, attraktive Investoren in das Gesamtkonzept einzubinden, nicht oder nur wenig genutzt werden. Bei gleichzeitig anhaltendem Trend, die Konsensfähigkeit der Teilpläne durch Reduktion ihrer Programmatik zu erreichen, dürfte es schwierig werden, den selbstgesteckten strukturellen Vorgaben zu entsprechen. Lissabon läuft somit Gefahr, die (unter Vorbehalten) positiven Entwicklungen in Alcântara nicht fortzusetzen und die gestalterische, konstruk-

tive Perspektive an eine Position der Reaktion zu verlieren.

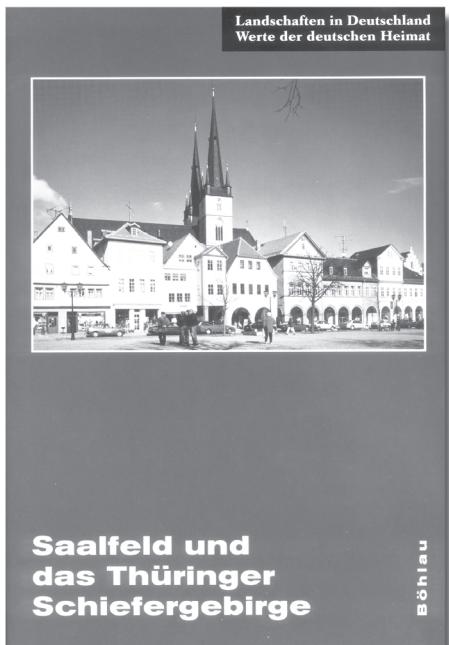
Schließlich zeichnet sich im Rahmen der Bemühungen um die Rückerschließung der Wasserfront bisher keine Lösung ab hinsichtlich der Rekonstruktion eines metropolitanen Zentrums für Lissabon: Die Erosion der meist hochrangigen Cityfunktionen aus dem historischen Zentrum in Tejonähe setzt sich ungebremst fort.

Literatur

- ALDEN, J. u. A. da ROSA PIRES (1996): Lisbon – Strategic planning for a capital city. In: Cities, Vol. 13, No. 1, S. 25-36.
- CROZAT, D. (1998): Ville dégradée et bidonvilles à Lisbonne: quelle réalité? In: Norois, p. 407-425.
- GIROT, C. (1999): Ansätze zu einer allgemeinen Landschaftstheorie. In: Topos, Bd. 28, S. 33-41.
- GASPAR, J. (1979): Zentrum und Peripherie im Ballungsraum Lissabon. In: Urbs et Regio, 12, Kassel.
- GASPAR, J. (1999): As frentes de água no contexto estratégico do desenvolvimento da A. M. Lisboa. In: MATIAS FERREIRA, V.: A Cidade da EXPO '98.
- KALTENBRUNNER, R. (1999): Jenseits der Planung – Städtebauliche Strategien heute. In: Daidalos, Bd. 72, S. 6-9.
- LENFERS, E. (1999): „Flagship-Projekte“ als Instrument im Strukturwandel von Alt-industrieregionen – Genese, Auswirkungen und Erfolgsfaktoren am Beispiel des Guggenheim Museum Bilbao, Spanien. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Institut f. Geographie, Münster.
- MATIAS FERREIRA, V. (1999): E depois da Expo – A „cidade“ à beira-mar plantada? In: MATIAS FERREIRA, V.: A Cidade da EXPO '98, Lissabon.
- NOVY, K. (1991): Lange Wellen und die Konjunktur der großen Themen. In: NOVY, K. u. F. ZWOCH (Hrsg.): Nachdenken über Städtebau: Stadtbaupolitik, Baukultur, Architekturkritik. Braunschweig, Wiesbaden.
- PARREIRA, D. (2000): Dynamisierungsimpulse der Stadtentwicklung durch Großveranstaltungen – Wahrnehmung und Darstellung eines stadtplanerischen Großprojektes in den Printmedien: Die EXPO '98 in Lissabon. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Institut f. Geographie, Münster.
- RODRIGUÉS MALTA, R. (1999): Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid. In: Annales de Géographie, N° 608, S. 397-419.
- REISER & UMEMOTO Architects (1999): Grenzverkehr – Entwurfsstudie für den Franklin D. Roosevelt Drive in New York. In: Daidalos, Bd. 72, S. 53-65.
- SCHNEIDER, P. (1882): Die Siedlungen am Meeresbusen in ihrer Abhängigkeit von den geographischen Bedingungen, Halle-Wittenberg, Phil-Diss.
- TARRASÓ, O. u. J. HENRICH (1999): Drei lineare Freiräume. In: Topos, Bd. 29, S. 39-45.
- VAZ, J. ANSELMO (1999): O plano de urbanização da zona envolvente da Expo'98. In: MATIAS FERRERA, V. u. F. INDOVINA (Hrsg.): A cidade da Expo '98, Lissabon.
- WEBER, P. (1980): Portugal: Räumliche Dimension und Abhängigkeit. Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Bd. 19.
- WEBER, P. (1995): Lissabon: Wiederaufbau des Chiado und die kommerzielle Umstrukturierung der portugiesischen Metropole, GR 47, H. 5.
- WOTTRENG, W. (1994): Bordeaux: die zwei Ufer. In: Topos, Bd. 9, S. 26-35.

Prof. Dr. PETER WEBER
MICHAEL SCHOTT
Westfälische Wilhelms-Universität
Münster
Institut für Geographie
Robert-Koch-Str. 26
48149 Münster

Neuerscheinung im IfL



GRUNDMANN, LUISE (Hrsg.) (2001): **Saalfeld und das Thüringer Schiefergebirge. Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Saalfeld, Leutenberg und Lauenstein.** (Landschaften in Deutschland. Werte der deutschen Heimat. Band 62), 296 S., 47 farbige und 34 s/w Abb., 2 Übersichtskarten, ISBN 3-412-10800-6, DM 49,80

Diese mit umfangreichem Kartenmaterial ausgestattete Landeskunde stellt eine über Jahrhunderte von Erz- und Schieferbergbau geprägte Kulturlandschaft im Herzen Deutschlands vor. Das erschlossene Gebiet erstreckt sich über Saalfeld, Leutenberg und Probstzella in Südhessen bis nach Lauenstein in Nordbayern. Die geologischen

Gegebenheiten, die Flora und Fauna, die vielfältigen Landschaftselemente, der Naturpark „Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale“, Natur- und Landschaftsschutzgebiete werden ebenso fachkundig beschrieben wie die historische Entwicklung, die aktuelle Wirtschaftsstruktur und die kulturellen Einrichtungen der Orte und Siedlungen, insbesondere der Stadt Saalfeld.

Der Böhlau-Verlag führt mit diesem Band die renommierte Schriftenreihe „Landschaften in Deutschland. Werte der deutschen Heimat“ weiter, die vom Institut für Länderkunde Leipzig und der Sächsischen Akademie der Wissenschaften gemeinsam herausgegeben wird.