

Berichte aus Forschung und Praxis

Klaus Zehner

Vom maroden Hafen zur glitzernden Nebencity: die London Docklands

Eine Bilanz nach drei Jahrzehnten Strukturwandel

From derelict port towards a thriving new city: London Docklands

A conclusion after three decades of urban regeneration

Keywords: London Docklands, Canary Wharf, Hafenerneuerung, Städtische Entwicklungsgesellschaften, Sonderwirtschaftszonen

Keywords: London Docklands, Canary Wharf, Waterfront revitalisation, Urban development corporations, Enterprise zones

Kurzfassung

Der Umbau innenstadtnaher Häfen zu lukrativen Standorten für hochwertige Dienstleistungseinrichtungen und Wohnungen zählt zu den bedeutendsten jüngeren Veränderungen in Hafenstädten. Die London Docklands liefern hierfür das europäische Paradebeispiel. Allerdings wurde die Strategie der unter Premierministerin Thatcher in den 1980er und frühen 1990er Jahren vollzogenen Entwicklung der Docks von einem maroden Hafengebiet zu einer postmodernen Edge City nordamerikanischen Zuschnitts damals sehr emotional und kontrovers diskutiert. Ziel dieses Beitrags ist es, losgelöst von ideologischen und politischen Perspektiven die städtebaulichen, sozialen und wirtschaftlichen Resultate sowie die Strategien der Hafenerneuerung in London einer kritischen Analyse zu unterziehen.

Abstract

The transformation of former docks close to city centers into profitable locations for first-class offices and top-quality residences does belong to the most striking changes in contemporary port cities. In this regard London Docklands act as a prime example in Europe. However the development from scruffy docks into a postmodern edge city which has taken place under prime minister Thatcher during the 1980ies and early 1990ies was discussed quite emotionally and controversially at that time. The goal of this paper is to analyse both the urban, economic and social ramifications and the chosen strategies of the docks regeneration exempt from ideological and political discussions.

1 Einführung: Strukturwandel der Hafenvirtschaft und Umbau ehemaliger Stadthäfen

Die meisten Seehäfen und Hafenstädte in Industrieländern haben in den zurückliegenden 40 Jahren erhebliche funktionale und städtebauliche Veränderungen erfahren. Den entscheidendsten Einschnitt stellte die Aufgabe der älteren Stadthäfen dar, die mittlerweile in attraktive Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitstandorte umgewandelt wurden. Zugleich wurden die stadtferner gelegenen Seehäfen mit ihren größeren Terminals, Kais und Piers ausgebaut und den Umschlagsanforderungen der modernen Hafen- und Transportlogistik angepasst.

Schauplätze des Umbruchs waren zunächst die kleineren Stadthäfen mit ihren unmittelbar angrenzenden Amüservierteln, den sog. *sailortowns* (Schubert 2002a: 21). Diese Häfen und ihre Rotlichtbezirke hatten sich bereits im Zeitalter der Segelschifffahrt als wichtige funktionale Einheiten herausgebildet und prägten über viele Jahrzehnte, mitunter Jahrhunderte, das städtische Leben in diesen Hafenstädten mit. In den 1960er und 1970er Jahren neigte sich diese Periode ihrem Ende zu. Die Häfen wurden aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen und die *sailortowns* verwandelten sich mehr und mehr in gentrifizierte Stadtquartiere. Heute bestimmen Museen, Galerien, Bistros und Luxuswohnungen das Bild der Städte unweit der einstigen Häfen.

Vor allem die seit den 1950er Jahren stetige Vergrößerung der Frachtschiffe¹ hatte die Hafenverwaltungen vor die wirtschaftliche Entscheidung gestellt, die älteren Hafenbereiche stillzulegen oder darauf zu drängen, dass die Liegeplätze und seewärtigen Zufahrten den zunehmenden Größen der neuen Schiffsgenerationen angepasst wurden. Letzteres bedeutete die Ausbaggerung von Fahrrinnen, die Schaffung seeschifftiefer Kaianlagen und, im Falle tideunabhängiger Hafenbecken, die Verbreiterung der Schleusenzufahrten (Harms 2002: 78). Da die Nutzen-Kosten-Relation solcher Investitionen höchst umstritten war, wurde stattdessen häufig dem Ausbau sog. Vorhäfen (z. B. Tilbury für London) der Vorzug gegeben.

Zudem erforderte die Bedeutungszunahme der Containerschifffahrt ab Ende der 1960er Jahre erhebliche Investitionen in neue Transporttechnologien und in die Hafenlogistik. Die älteren Häfen eigneten sich aufgrund ihrer Physiognomie für derartige Anpassungen nicht, da ein Containerumschlag stets größere Flächen für die Lagerung und Sortierung von Containern erfordert. So musste bereits Mitte der 1980er Jahre für die Be- bzw. Entladung eines Containerschiffs eine

Landreserve von ca. 12–20 ha vorhanden sein (Hilling 1987: 29). Flächen dieser Größenordnung standen in den alten Docks aber nicht zur Verfügung. Dort waren Hafenbecken angelegt worden, die durch meist nur schmale Kais voneinander getrennt wurden. Auf diesen Landzungen standen eng gedrängt Lagerhallen (Schubert 2002a: 21), die mit der Einführung des Containers als Transportbehältnis wertlos geworden waren. Auch nach ihrem Abriss wären die Landstreifen zwischen zwei benachbarten Hafenbecken als Lager- und Dispositionsfläche für Container viel zu klein gewesen.

Schließlich war die mangelnde Integration der alten Stadthäfen in moderne Logistiksysteme ein Schließungsgrund. Ein entscheidender Standortfaktor für einen Hafen ist heute, dass ein Weitertransport von Containern per Bahn oder Lkw möglich ist. Diesen Standortfaktor hatten die innenstadtnahen Hafenabschnitte in der Regel nicht zu bieten, die flussabwärts gelegenen Hafenbereiche in der Regel sehr wohl.

Die Auswirkungen der Hafenschließungen waren ambivalent. Einerseits bedeutete die Stilllegung der älteren Hafenteile zunächst einen massiven Verlust hafengebundener Arbeitsplätze. Andererseits eröffnete sie aber, zumindest mittel- und langfristig, neue Chancen für die Stadtentwicklung. Denn wegen ihrer Nähe zu den Innenstädten eigneten sich die Hafenbrachen bestens als Cityergänzungsgebiete. Allerdings wurde dieses Potenzial von Politikern und Planern erst mit einer zeitlichen Verzögerung von etwa einem Jahrzehnt erkannt. Diese verzögerte Wahrnehmung ist durchaus verständlich, waren doch die Häfen über Jahrhunderte nur den im Hafen Beschäftigten und wenigen Externen, wie z. B. Spediteuren und Zulieferern, zugänglich und daher im öffentlichen und politischen Bewusstsein kaum präsent. So erklärt es sich, dass sie zunächst zu Verkehrsbrachflächen verkamen, die in vielfältiger Weise zwischengenutzt wurden.

Erst als mit der Tertiärisierung der städtischen Wirtschaft die Nachfrage nach Bürostandorten in attraktiven Lagen spürbar zunahm und die Festivalisierung von Städten sowie der Städtetourismus an Bedeutung gewannen, entwickelten Planer und politische Akteure allmählich ein Gespür für den städtebaulichen Wert und die Entwicklungspotenziale, die in den verrottenen Hafenarealen schlummerten. Nun setzte allerdings vehement eine Entwicklung ein, die im Planungsjargon als „waterfront regeneration“ oder „waterfront revitalisation“ bezeichnet wird (vgl. u. a. Schubert 2002a; Bruttomesso 1993; Hoyle/Pinder 1992; Priebis 1992). Gemeint ist damit die Umwidmung und Aufwertung innenstadtnaher Hafen- und Uferzonen zu neuen Quartieren am Wasser, mit Museen, Yachthäfen, Restaurants, Büros und Luxuswohnungen in umgebauten

Kontoren oder spektakulären neuen Hochhäusern. Durch die Mischung neuer Nutzungen und Funktionen unter Beibehalt des maritimen Ambientes entstanden attraktive Stadtteile unweit der alten Cities (vgl. Schubert 2002a: 16). In Nordamerika begann dieser Wandel bereits in den 1970er Jahren, während in Europa erst mit Beginn der 1980er Jahre die Umwidmung einstiger Hafensareale als eine zentrale Herausforderung der Stadtentwicklungsplanung begriffen wurde (Hoyle/Pinder 1992: 11).

In Abhängigkeit von den jeweiligen nationalen Rahmenbedingungen für räumliche Entwicklungsplanungen nahmen Städte die politisch-planerischen Aufgaben der Hafenerneuerung in unterschiedlicher Weise wahr. In Ländern mit föderalistischem Staatsaufbau wurden städtebauliche Wettbewerbe durchgeführt und Bauleitpläne aufgestellt. In zentralistisch regierten Staaten, wie etwa Großbritannien, vor allem während der Thatcher-Ära, wurde auf eine Rahmenplanung weitgehend verzichtet und Planung als Moderation eines von Investoren bestimmten Entwicklungsprozesses interpretiert (Harms 2002: 85).

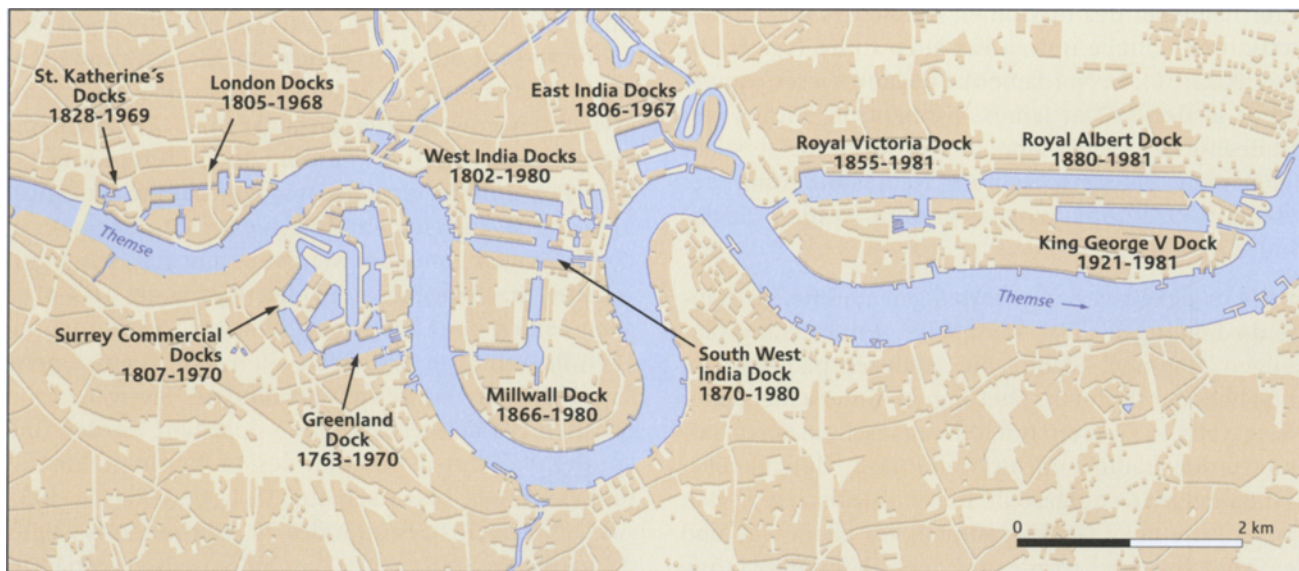
Die *London Docklands* liefern für eine investorengeliebte Form der Hafenentwicklung das Paradebeispiel. Vor allem die Dimension des Projekts „Hafenumbau“ und die radikale Planungskultur des Thatcherismus sorgten in den 1980er Jahren auch außerhalb des Vereinigten Königreichs für ein außergewöhnlich großes Medieninteresse. Obwohl auf den ersten Blick das damals weltweit wohl bedeutendste Stadterneuerungsprojekt durchaus einen erfolgreichen Verlauf zu nehmen schien, schieden sich an der Art und den politischen Instrumenten der Revitalisierung die Geister. Vor allem die politische Kultur der städtebaulichen Erneuerung wurde heftig kritisiert, selbst von neutralen Beobachtern. Zugleich wurden die städtebaulichen Resultate als äußerst fragwürdig eingestuft (vgl. u. a. Pfeiffer 1987: 906).

Mittlerweile ist es um die Londoner Docklands deutlich ruhiger geworden. Es scheint, als hätten sich auch die Gegner von einst mit der Realität abgefunden. Der Zeitpunkt scheint also günstig zu sein, unbelastet von den hitzigen, mitunter sehr emotional geführten Debatten der 1980er und 1990er Jahre den Versuch zu wagen, die städtebaulichen, sozialen und wirtschaftlichen Resultate der Hafenerneuerung in London einer sachlichen und ausgewogenen Bewertung zu unterziehen. Dies ist Ziel des vorliegenden Beitrags.

2 Rückblick: Vom Welthafen zur Hafenbrache

Durch den Seehandel mit den Kolonien wie auch die zahlreichen Kohleschiffe und Kanalboote hatte der Schiffsverkehr auf der Themse im 18. Jahrhundert so stark zugenommen, dass der Londoner Hafen dringend erweitert werden musste (Entmayr 1977: 17). Da die Anlegeplätze zwischen Tower und London Bridge und auf dem gegenüberliegenden Ufer von Southwark längst nicht mehr ausreichten, entschloss sich der Stadtrat, dem Drängen Londoner Kaufleute und Handelsgesellschaften nachzugeben und den Bau neuer Hafenbecken östlich der Stadt zu genehmigen. So wurden ab 1776 flussabwärts zu beiden Ufern der Themse neue sog. Flutdocks² in Betrieb genommen. Sie waren von privaten Handelsgesellschaften finanziert worden und wurden von ihnen während des 19. Jahrhunderts mit großem Erfolg bewirtschaftet (Schubert 2002b: 195). Als sich jedoch zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeigte, dass trotz Fusionierungen die Dockgesellschaften mittlerweile zu klein und finanzschwach geworden waren, um noch rentabel operieren zu können, entschloss sich die Regierung, sie aufzulösen und die Docks per Gesetz³ von einer neu eingerichteten halbstaatlichen Hafengesellschaft, der *Port of London Authority (PLA)*, weiterbetreiben zu lassen. Unter der neuen Schirmherrschaft florierte der Hafenumschlag in der Zwischenkriegszeit. Garanten des Erfolgs waren das stetige Wachstum Londons und der noch rege Handel mit den Kolonien. Erst der Zweite Weltkrieg bildete eine scharfe Zäsur, da Bombenangriffe auf das Londoner Eastend auch erhebliche Teile des Hafens zerstörten. Allerdings erholte sich die Hafenwirtschaft rasch wieder von den im Krieg erlittenen Rückschlägen; 1964 verzeichnete der Londoner Hafen sogar einen Rekordumschlag. Danach allerdings ging das Handelsvolumen erst allmählich, ab 1970 jedoch sehr deutlich zurück. Die PLA war daher gezwungen, sich von den *upstream docks* zu trennen. Ihre mit Ausnahme der *Royal Docks* zu kleinen Hafenbecken und fehlende Landreserven für den Ausbau zu Containerumschlagplätzen machten diese Trennung unvermeidlich. Zwar wurde die Entscheidung der PLA von weiten Teilen der Öffentlichkeit und besonders von den direkt betroffenen Hafearbeitern heftig kritisiert, doch war der Einschnitt wirtschaftlich notwendig und vernünftig. Denn neben den fehlenden Voraussetzungen für eine Modernisierung der *upstream docks* sah sich London auch mit einem generellen Rückgang des Handelsvolumens konfrontiert. Dieser war zum einen die Folge des Verlusts von Handelsbeziehungen zu den ehemaligen Kolonien. Zum anderen waren andere britische Häfen mit modernerer Infrastruktur und günstigerer Lage zu Europa wie etwa Felixstowe, Harwich und Dover sowie Häfen auf dem Kontinent wie Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Bremerhaven und Ham-

Abbildung 1
Eröffnung und Schließung der upstream docks im Londoner Hafen



Quelle: eigener Entwurf

burg zu ernsthaften Konkurrenten Londons im nordwesteuropäischen Seeschiffverkehrsverkehr aufgerückt. Ein dritter Grund war in der geplanten Errichtung des Themsesperrwerks bei Woolwich zu sehen, das – so vermutete man – die Erreichbarkeit der stromaufwärts gelegenen Docks zusätzlich erschweren würde (Schubert 2002b: 197).

Vor diesen Hintergründen ist nachzuvollziehen, warum zwischen Mitte der 1960er und den frühen 1980er Jahren schrittweise alle stromaufwärts gelegenen Docks geschlossen wurden (Abb. 1). Als erste Dockgruppe traf dieses Schicksal 1967 die *East India Docks* (Pudney 1975: 178). Nur ein Jahr später wurde der Betrieb in den *London* und *St. Katharines Docks*⁴ eingestellt, zwei Jahre später ereilte dieses Schicksal die auf dem Südufer der Themse gelegenen *Surrey Docks*. Eine zweite Welle von Dockschließungen folgte in den frühen 1980er Jahren, als die PLA auch die größeren *West India- und Millwall Docks* (1980) und die erst im Zeitalter der Dampfschiffahrt errichteten *Royal Docks* (1982) stilllegte (Brownill 1990: 19).

Die Proteste der lokalen Bevölkerung waren vor dem Hintergrund der massiven sozioökonomischen Auswirkungen, die mit der Schließung der Docks einhergingen, nur zu verständlich. Die Aufgabe der Docks bedeutete nicht nur den Verlust von Arbeitsplätzen innerhalb des Hafens, wengleich allein zwischen 1967 und 1980 die Zahl der hafengebundenen Arbeitsplätze in den fünf betroffenen Stadtbezirken Southwark, Greenwich, Lewisham, Tower Hamlets und Newham von 22 800 auf 3 200 sank (Brownill 1990: 19; Hilling 1987: 34). Viel-

mehr zog sie auch die Schließung direkt dockabhängiger Industrien, z.B. Werften, Reparaturbetriebe und Schiffsausrüster, sowie verarbeitender Betriebe wie Mühlen, Fischverarbeitungsbetriebe, Sägewerke und Raffinerien nach sich (Zehner 1999: 205). Als direkte Folge der Deindustrialisierung nahmen in dieser Zeit die Einwohnerzahlen der fünf oben genannten Stadtbezirke um bis zu 18 % ab (Wehling 1994: 283).

1981 war mit *Tilbury* nur noch ein Hafen übrig geblieben, und zwar weit vor den Toren der Stadt, 35 km östlich der City am Nordufer des Themseästuars. Dieser Hafen war – sehr weit vorausschauend – bereits 1886 von der *East und West India Dock Company* angelegt worden (Pudney 1975: 100) und während der zweiten Hälfte der 1960er Jahre modernisiert, d.h. an die Anforderungen der modernen Containerschiffahrt angepasst worden. Auf ihn konzentrierte sich in Groß-London mit Ausnahme der Werkshäfen fortan der gesamte Güterumschlag zu Schiff.

3 Erfolgreiche Reaktionen von Politik und Planung

Erst 1971, vier Jahre nach Schließung der *East India Docks*⁵, äußerte sich die britische Regierung erstmals zu Problemen und Chancen, die sich aus den Dockschließungen ergaben, und beschloss die Erarbeitung eines zukunftsweisenden Nutzungskonzepts für die Docklands.

Regierung und Greater London Council erteilten einem privaten Planungsbüro den Auftrag, alternative Pläne

für Nachfolgenutzungen der stillgelegten Hafenteile zu erarbeiten. In beiden Parlamenten besaßen damals die Konservativen die Mehrheit, was erklärt, warum ausgerechnet ein Plan mit dem Titel *City New Town* favorisiert wurde. Dieser sah nämlich den Bau einer „Neuen Stadt in der Stadt“ vor, deren wirtschaftliche Grundlage der Dienstleistungssektor werden sollte. Aus heutiger Sicht ist bemerkenswert, dass dieser Plan ein Jahrzehnt später, wenngleich auch unter anderen planungsrechtlichen Voraussetzungen, konsequent und mit Erfolg umgesetzt wurde.

Der zeitliche Verzug bei der Umsetzung ist mit der zwischenzeitlichen Veränderung der politischen Mehrheiten zu erklären: Bei den Kommunalwahlen im April 1973 hatte die Labour Party in London mit deutlichem Vorsprung vor den Konservativen gewonnen, und sie wiederholte diesen Erfolg ein Jahr später auch auf nationaler Ebene. Der damit verbundene politische Paradigmenwechsel beeinflusste auch die Rahmenplanungen für die Docklands. So wurde im Januar 1974 das sog. *Docklands Joint Committee* (DJC) gegründet. Seine Hauptaufgabe bestand in der Erarbeitung eines Gebietsentwicklungsplans. Dieser Plan besaß allerdings keine rechtliche Verbindlichkeit, was sich im Nachhinein als folgenschweres Handicap erweisen sollte. Denn in der Praxis bedeutete die fehlende Rechtskraft, dass seine Inhalte nicht zwingend umgesetzt werden mussten. Daher konnte das DJC seine Ziele nur in Teilen erreichen, was seinem Renommee so stark schadete, dass es nach einer erneuten Veränderung der Machtverhältnisse zugunsten der Konservativen 1980 sogar zu seiner Auflösung kam.

4 Paradigmenwechsel: die LDDC und die Enterprise Zone

Die Aufgaben des DJC übernahm ein Jahr später die *London Docklands Development Corporation* (LDDC). Sie war eine von insgesamt 14 staatlich kontrollierten Entwicklungsgesellschaften, die die Konservative Partei Margret Thatchers ab 1981 zur Lösung innerstädtischer Entwicklungsprobleme einsetzte.

Generell ging mit der Regierungsübernahme durch die Konservativen im Mai 1979 ein radikaler Paradigmenwechsel in der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik einher. Die Politik des Nachkriegskonsenses wurde aufgegeben und durch eine umfassende Liberalisierungspolitik ersetzt, für die sich schon bald das Etikett „Thatcherismus“ etablierte. Zu dessen wesentlichen Merkmalen zählten die Deregulierung und Flexibilisierung von Arbeitsmärkten, die Privatisierung staatlicher Betriebe, die Senkung der Spitzensteuersätze, die Zunahme der Lohn- und Arbeitsplatzunsicherheit sowie

die deutliche Reduzierung staatlicher Wohlfahrtsausgaben (Kastendieck/Stienshoff 2006: 106).

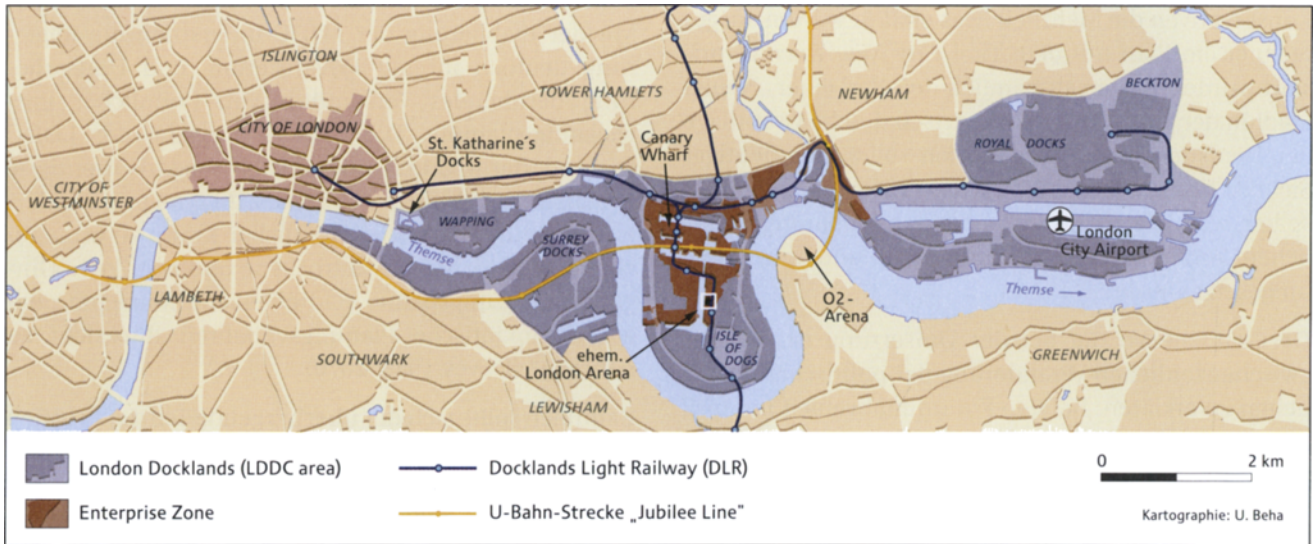
Mit der Etablierung der LDDC unterstrich die Regierung deutlich ihr auf Privatisierung und Deregulierung beruhendes Verständnis von räumlicher Entwicklungsplanung. Die zentrale Aufgabe der LDDC bestand darin, durch eine „flexible, bedarfsorientierte Arbeitsweise“ (Klotzhuber 1995: 210) eine ungehinderte Entfaltung marktwirtschaftlicher Kräfte zu ermöglichen, „ohne dabei auf so trockene und restriktive Dinge wie Nutzungspläne, städtebauliche Konzepte oder gar demokratische Planungsverfahren Rücksicht zu nehmen“ (Davey 1988: 2070).

Räumlich sollte sich der überwiegende Teil der privaten Investitionen auf die *Isle of Dogs* konzentrieren, da ihr die Rolle eines Entwicklungspols für die gesamten Docklands zugedacht worden war. Um dieses Ziel zu erreichen, wies das zuständige Umweltministerium (*Department of Environment*) hier eine Sonderwirtschaftszone, eine sog. *Enterprise Zone*, aus (vgl. Abb. 2). Diese Enterprise Zone war Teil eines Regierungsprogramms, das in den Jahren 1981 und 1982 die Designation von insgesamt elf Sonderwirtschaftszonen in Großbritannien vorsah. Investoren und Unternehmen konnten in diesen Zonen zehn Jahre von Abschreibungsvergünstigungen und Steuererleichterungen profitieren (vgl. Zehner 1999).

Die LDDC war zwar formal unabhängig, die Praxis zeigte jedoch deutlich, dass sie vorrangig Regierungsinteressen vertrat und übergeordnete nationale Interessen auf der lokalen Ebene durchsetzen sollte. Ihre Aufgabe bestand weniger in der Entwicklung von Plänen als in der Moderation und Koordination von Projekten. Dabei wurden Interessen der lokalen Bevölkerung sowie soziale und ökologische Aspekte kaum beachtet.

Der Ansatz der LDDC bestand darin, durch die rasche Durchführung von Landerschließungsmaßnahmen und die Entwicklung einer modernen Verkehrsinfrastruktur schnellstmöglich ein attraktives Szenario für private Investoren zu schaffen. Stadterneuerung bedeutete in ihrer Nomenklatur in erster Linie wirtschaftliche und physische Revitalisierung. Um dieses Ziel zu erreichen, verzichtete sie auf die Erstellung eines verbindlichen Flächennutzungsplans und eines Bebauungsplans. Folglich konnten die Nutzung der Grundstücke, Baustile, Architektur, Baumaterialien und Gebäudehöhen von den Investoren festgelegt werden. Die LDDC wurde nur noch über deren Absichten informiert, ein Mitgestaltungsrecht hatte sie nicht mehr. Eine der wenigen Vorgaben, auf deren Einhaltung sie allerdings peinlich genau achtete, waren der Erhalt und die Zugänglichkeit der Wasserflächen, da ihnen im Zuge des städtebaulichen Umbaus eine Schlüsselrolle zugewiesen wurde.

Abbildung 2
ÖPNV und Enterprise Zone in den London Docklands



Quelle: eigener Entwurf

Besondere Bedeutung maß die LDDC dem Straßenbau bei, da weite Teile der Isle of Dogs zum Beginn des Umbaus nur unzureichend für den Individualverkehr erschlossen waren. Das wichtigste Projekt war daher der Bau einer leistungsfähigen Verbindungsstraße zwischen *Isle of Dogs* und City. Der öffentliche Personennahverkehr spielte dagegen zunächst nur eine untergeordnete Rolle. So hatte die Regierung der LDDC zur Auflage gemacht, für den Bau der *Docklands Light Railway* (DLR)⁶ nicht mehr als 77 Mio. Pfund auszugeben. Die LDDC ihrerseits favorisierte jedoch die DLR, weil sie ihrem Bau neben seiner praktischen Bedeutung auch eine bedeutende symbolische Funktion beimaß, stand diese futuristisch anmutende Hochbahn doch für Fortschritt und Innovation (vgl. Abb. 2).

5 Entwicklungsphasen und städtebauliche Ergebnisse

Die unter dem Patronat der LDDC einsetzenden Entwicklungen lassen sich drei Phasen zuordnen.

Kennzeichnend für das Initialstadium der Revitalisierung war der fehlende Mut zur Formulierung präziser Entwicklungsziele. Obwohl die LDDC durchaus eigene Überlegungen zu Form und Qualität der räumlichen Umstrukturierung angestellt hatte, fehlte ihr in der Anfangsphase der Mut, ihre Pläne offensiv zu vertreten.⁷ Offenbar war der Erfolgsdruck so hoch, dass sie nur halbherzige Versuche unternahm, den Vorschlägen der Investoren und Architekten die eigenen Vorstellungen entgegenzusetzen.

Innerhalb dieser ersten, von 1981 bis 1985 andauernden Phase entstanden mehrere *Gewerbehöfe (Workshops)*, in denen sich kleine Dienstleistungs-, Handwerks- und Gewerbebetriebe niederließen. Bemerkenswerterweise kamen die Investoren nicht aus London, da offensichtlich in der Hauptstadt das Risiko eines finanziellen Fehlschlags in dieser frühen Umbauphase noch als zu hoch eingeschätzt wurde. Des Weiteren errichteten zwei große Londoner Tageszeitungen (*Daily Telegraph*, *Guardian*) hier ihre neuen Druckhäuser.

Als erstes größeres Projekt entstand ab 1984 auf dem östlichen Kai des *Millwall Inner Docks* die *London Arena*, eine Mehrzweckhalle für Sport- und kulturelle Großveranstaltungen, die 12 500 Besucher aufnehmen konnte (vgl. Abb. 2). Sie wurde bereits 2006 wieder abgerissen, weil fehlende Pkw-Parkplätze sich von Beginn an als schweres Handicap für die Akzeptanz der Halle erwiesen hatten. An diesem Beispiel zeigten sich bereits frühzeitig die Nachteile eines Planungsverständnisses, das nur Einzelinteressen nachgibt und die Folgen, Raumwirksamkeit und Verträglichkeit von Nutzungen ausblendet.

Diese Einschätzung gilt mehr denn je auch für die zweite Phase der Revitalisierung, die Mitte der 1980er Jahre einsetzte und den Beginn eines abrupten funktionalen und städtebaulichen Wandels in der Enterprise Zone markiert: Die Zeit der kleinteiligen *Gewerbehöfe* war 1985 beendet. Insbesondere auf den Grundstücken mit unmittelbarem Anschluss an die Docks entstanden nun imposante Bürogebäude aus Glas und Stahl. Da die LDDC auf einen verbindlichen Rahmenplan ver-

zichtet und somit keine konkreten Nutzungen, Gebäudehöhen und Baumaterialien vorgeschrieben hatte, entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit eine Vielfalt unterschiedlichster Gebäudetypen, was zu bizarren und absurden städtebaulichen Kontrasten führte. Kritische Beobachter der Entwicklungen in der *Enterprise Zone* etikettierten die *Isle of Dogs* ironischerweise als einen „architektonischen Zoo“ (Zehner 1999: 222 f.).

Der Bauboom in der *Enterprise Zone* hatte folgende Ursachen: Ab Mitte der 1980er Jahre zeichnete sich eine starke Nachfrage nach modernen und zugleich preiswerten Büroflächen ab. Dieser Bedarf konnte wegen starker Regulierungen des Städtebaus in der City, die den Bau von Hochhäusern ausschlossen, nicht gedeckt werden. Hintergrund des gestiegenen Bedarfs war die für 1986 anvisierte Deregulierung des Londoner Finanzmarkts. Sie bedeutete in der Praxis eine nach 1986 zu erwartende Zunahme hoch qualifizierter Arbeitsplätze im sog. FIRE-Sektor⁸. Zwar hatte sich das Image der Docklands damals noch nicht so weit zum Positiven verändert, dass sich führende Wirtschaftsunternehmen hätten vorstellen können, dorthin ihren Hauptsitz zu verlagern. Jedoch deutete sich allmählich ein Stimmungsumschwung an, als die ersten Projekte unter Schirmherrschaft der LDDC auf der *Isle of Dogs* erfolgreich verlaufen waren. Dies ermutigte auch hochrangige Dienstleister aus der Finanz- und Versicherungsbranche, einen Teil ihrer Büros in die Docklands zu verlagern. Zwar verblieb ihr Hauptsitz nach wie vor in der City, doch wurden Routinearbeiten, sog. „back-office-activities“, wegen der deutlich günstigeren Mieten nun in die Docklands ausgelagert. Die inzwischen weiterentwickelte Datenkommunikationstechnik bot für diese Entscheidungen den technischen und organisatorischen Rahmen. Zudem begriffen immer mehr Finanzdienstleister, dass die *Isle of Dogs* genau der geeignete Standort war, um unter extrem entspannten planungsrechtlichen Rahmenbedingungen das Kapital ihrer Anleger gewinnbringend investieren zu können. Diese Einschätzung war in der Tat richtig, da nach der Auflösung des Greater London Council im Jahr 1986 keine öffentlichen Anhörungen zu Großprojekten mehr vorgeschrieben waren (Home 1990: 120).

Diese Lücke im Genehmigungsverfahren begünstigte vor allem den Bau von *Canary Wharf*, dem in den 1980er Jahren größten städtebaulichen Einzelprojekt in ganz Europa, das „Umfang und Bekanntheitsgrad aller anderen Bauten in der *Enterprise Zone* ins Abseits geraten ließ“ (Klotzhuber 1995: 235). Da keine öffentlichen Diskussionen und Anhörungen vorgesehen waren, genügte eine Beratungszeit von nur sechs Wochen, um die Pläne für *Canary Wharf* zu verabschieden.

Damit begann die dritte und wirkungsmächtigste Phase der Revitalisierung. Nach mehreren Modifikationen der Originalpläne entstand von 1987 bis 1992 zwischen den beiden nördlichen Becken der *West India Docks* zunächst eine aus 13 einzelnen Bürohäusern bestehende Gebäudegruppe, deren Architektur und Physiognomie stark an angloamerikanische Vorbilder angelehnt war (vgl. Abb. 3). In ihm spiegeln sich deutlich die städtebaulichen Ideale der kanadischen Investoren Olympia & York und die Handschrift des US-amerikanischen Architekturbüros Skidmore Owing & Merrill wider.

Trotz der zügigen und professionell organisierten Durchführung des Baus konnte im Falle von *Canary Wharf* von einer geordneten Stadtentwicklungspolitik nicht die Rede sein. Ein großes Manko war die fehlende Kompatibilität des Megaprojekts mit der damals vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Schon nach den ersten Beratungen war klar geworden, dass diese angesichts der erwarteten 75 000 neuen Arbeitsplätze in *Canary Wharf* mit öffentlichen Mitteln erheblich nachgebessert werden musste. Dazu war in erster Linie die Weiterführung der U-Bahnstrecke der Jubilee Line nach Osten erforderlich, da auch nach dem Ausbau der DLR die Transportkapazitäten bei weitem nicht ausreichten.

Die Wichtigkeit dieses Verkehrsprojekts zeigte sich, als die neue Strecke 2000 schließlich eröffnet wurde (vgl. Abb. 2). Nun setzte ein zweiter Entwicklungsschub ein, der sich im Bau zwölf weiterer Bürohochhäuser widerspiegelt, die zwischen 2002 und 2004 fertiggestellt wurden (vgl. Abb. 3). Die beiden größten sind die Wolkenkratzer der Banken HSBC und Citygroup, die den bereits 1991 fertiggestellten *Canary Wharf Tower (One Canada Square)* flankieren. Letzterer, gut zu erkennen an seinem auffälligen Dachaufsatz, der ihm den Spitznamen „Obelisk“ beschert hat, ist allerdings noch immer das höchste Gebäude von *Canary Wharf* (vgl. Abb. 3).

Obwohl an der Arbeit der LDDC herbe Kritik geübt wurde, ist ihr doch anzurechnen, dass sie dem Projekt *Canary Wharf* nur vorbehaltlich einer Beteiligung von Olympia & York an den Kosten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zustimmte. So mussten sich die kanadischen Investoren zu einer Zahlung von 200 Mio GBP verpflichten. Eine gleiche Summe forderte die LDDC anteilig von allen anderen Investoren in der *Enterprise Zone* ein.

Canary Wharf präsentiert sich heute als eine pulsernde Nebency mit 75 000 Arbeitsplätzen, die überwiegend den Branchen Finanzdienstleistungen, Versicherungen, Medien, Telekommunikation und Unternehmensberatungen zugeordnet werden können.

Abbildung 3
Die räumliche Entwicklung von Canary Wharf



Zu den prominentesten Unternehmen der Finanzbranche zählen die Citigroup, HSBC, Barclays und die Bank of America. Vertreten sind hier aber auch renommierte Wirtschaftshochschulen (z. B. Teach First) sowie Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen (z. B. International Sugar Organization). Im Gegensatz zur City, in der Handel, Gastronomie, kulturelle und Freizeiteinrichtungen den Büronutzungen klar untergeordnet sind, definiert sich die Attraktivität von Canary Wharf aus einer gelungenen Mischung von Funktionen. Einen wesentlichen Anteil daran haben über 200 Geschäfte, die sich auf zwei unterirdische Malls südlich und nördlich der U-Bahnstation Canary Wharf verteilen.

Obwohl die Entwicklung von Canary Wharf trotz Erweiterungsvorhaben, vor allem am westlichen Rand, als weit vorangeschritten werden bezeichnet werden kann (vgl. Abb. 3), ist der städtebauliche Wandel auf der Isle of Dogs insgesamt keineswegs beendet. So werden im Süden der Enterprise Zone, wo die ersten neuen Projekte in den frühen 1980er Jahren entstanden wa-

ren, bereits Gebäude der zweiten Generation errichtet. Das spektakulärste Bauvorhaben wird zurzeit auf dem Areal der einstigen *London Arena* verwirklicht. Hier entstehen aktuell acht bis zu 43 Stockwerke aufragende Gebäude. Sie werden mehr als tausend Wohnungen, zwei Hotels und Büros aufnehmen. Am nordwestlichen Ende des Millwall Inner Docks stehen zurzeit zwei 39 und 48 Stockwerke hohe Wohngebäude kurz vor der Vollendung. Sie ersetzen einen erst 1987 vollendeten, deutlich kleineren Bürokomplex.

Ironischerweise ist es heute die Stadtbezirksverwaltung von Tower Hamlets, die Planungsgenehmigungen für postmoderne Hochhausbauten erteilt, in denen Luxusapartments zu Spitzenpreisen angeboten werden. Diese Politik zeigt deutlich, wie weit sich mittlerweile der immer noch Labour-regierte Stadtbezirk von den einstigen Zielen einer an Reindustrialisierung und sozialem Wohnungsbau orientierten Stadtentwicklungspolitik entfernt hat.

Auch wenn die strukturellen und städtebaulichen Veränderungen auf der Isle of Dogs am augenfälligsten sind, darf doch nicht übersehen werden, dass auch die übrigen Areale der Docklands durch einen erheblichen Nutzungswandel geprägt wurden. Das beste Beispiel für die Umwandlung eines Stadthafens zu einem Freizeitstandort liefern die *St. Katharines Docks*. Sie wurden bereits in den 1970er Jahren in einen privaten Yachthafen umgewandelt, der durch eine Sammlung historischer Segelschiffe aufgewertet wurde. Unweit der Kais, wo einst mehrstöckige Lagerhallen standen, säumen heute Restaurants, Bistros und Luxuswohnungen die Hafenbecken. Der erfolgreiche Umbau dieser Docks zu einer reizvollen Freizeitstätte ist zweifellos mit ihrer unmittelbaren Nähe zu den touristischen Attraktionen Tower und Tower Bridge zu erklären.

Von herausragender Bedeutung für die gesamten Docklands ist jedoch der Wohnungsbau. Dieser wurde durch Gentrifizierungsprozesse geprägt, die durch kapitalstarke Investoren vorbereitet und begünstigt wurden (Butler 2007: 765; Butler/Robson 2003). Der östlich der *St. Katharines Docks* gelegene Stadtteil Wapping bietet hierfür das Paradebeispiel. Dort entstand auf dem Areal der verfallenen London Docks ein neues Wohngebiet für die finanziell gut gestellten Angehörigen der oberen Mittelschicht – Singles oder kinderlose Paare mit Doppelleinkommen stellen den überwiegenden Bewohneranteil. Das Quartier kontrastiert in starkem Maße mit den nur wenige Straßenzüge entfernten, trist wirkenden Mietskasernen des alten Wapping, in denen überwiegend Einwandererfamilien aus Bangladesch leben. Ein wiederum völlig anderes Bild zeigt sich direkt am Themseufer, wo ehemalige Lagerhäuser in moderne Lofts umgewandelt und bestehende Baulücken durch luxuriöse Wohnanlagen geschlossen wurden. Wohnungen in dieser exklusiven Lage zählen zu den teuersten in ganz London (Davidson/Lees 2005: 1170).

Insgesamt hat sich das einstige Hafenviertel Wapping in einen Stadtteil starker sozialer Kontraste gewandelt. Ausschlaggebend für die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Quartier ist die Mikrolage, deren Qualität sich in nicht unerheblicher Weise über die unmittelbare Nähe zu Wasserflächen definiert, seien es die Themse oder die Reste eines einstigen Hafenbeckens.

Ganz andere Formen der Nachfolgenutzung sind im Gebiet der sog. *Royal Docks* entstanden. Hier dominieren Großprojekte, von denen Londons fünfter Flughafen, der sog. London City Airport, wohl am bekanntesten sein dürfte. Er wurde 1987 eröffnet; als Start- und Landebahn bot sich die von Lagerhäusern und Getreidespeichern geräumte Landzunge zwischen *Albert Dock* und *King Georg V Dock* an. Der wirtschaftliche Erfolg des kleinen Stadtflughafens resultiert aus

seinem attraktiven Angebot für Geschäftsreisende. Als entscheidende Erfolgsfaktoren sind zum einen die räumliche Nähe zur Canary Wharf und zur City zu nennen, zum anderen die mittlerweile gute Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz.

Ein weiteres Großprojekt, das im Jahr 2000 eröffnet wurde, ist *Excel*, Londons größte Messehalle. Sie liegt nördlich des Victoria Docks, in Nachbarschaft zum Campus der East London University, der ebenfalls 2000 seiner Bestimmung übergeben wurde.

6 25 Jahre Strukturwandel – eine kritische Evaluierung

Vorauszuschicken ist, dass die sog. Top-down-Ansätze der Thatcher-Regierung, die sich in den Docklands in der Ausweisung einer Enterprise Zone und dem Einsetzen einer staatlich kontrollierten Entwicklungsgesellschaft widerspiegeln, politisch und rechtlich legitimiert waren. Ob es auch eine moralische Rechtfertigung für die extrem neoliberal geprägte Form der Stadtentwicklungsplanung gegeben hat, wurde je nach politischem Lager natürlich ganz unterschiedlich bewertet. Einzuräumen ist hier fairerweise, dass der radikale Paradigmenwechsel in der politischen Grundausrichtung und demzufolge auch in der Stadtentwicklungsplanung auch als eine Reaktion auf das Scheitern eines unter Labour-Regierungen verfolgten Entwicklungsansatzes interpretiert werden kann, der im Zeitalter zunehmender Tertiärisierung der städtischen Wirtschaft auf Reindustrialisierungskonzepte gesetzt hatte und damit bitter gescheitert war.

Unbestritten ist jedoch, dass die im Wesentlichen auf ökonomischen Prinzipien und Überzeugungen fußende Interpretation städtischer Entwicklungsplanung einen auf kommunaler Ebene stattfindenden Diskurs über Art und Auswirkungen von Großvorhaben schon im Keim erstickte. Auch wenn die LDDC zum Ende ihrer Tätigkeit ihre Informationspolitik gegenüber der lokalen Bevölkerung, ihren Kritikern und Gegnern etwas modifizierte, kann doch insgesamt von Partizipation nicht die Rede sein. Die LDDC beschränkte sich darauf, über ihre Absichten zu informieren; die Erörterung und Diskussion von Projekten und Vorhaben war nicht Teil ihrer Öffentlichkeitsarbeit. Ein solches Grundverständnis von politischem Stil und Urban Governance mochte zwar formal legitimiert sein, es förderte jedoch politische Spaltung und erzeugte erhebliche soziale Spannungen auf kommunaler Ebene.

Hier geht es allerdings nicht darum, das neoliberale Grundverständnis von wirtschaftlicher Entwicklung und räumlicher Entwicklungsplanung grundsätzlich in

Frage zu stellen oder zu kritisieren. Vielmehr soll der Frage nachgegangen werden, ob bzw. in welchem Umfang die eingesetzten Planungsinstrumente zu nachhaltigen Ergebnissen geführt haben.

Der quasi privatwirtschaftliche Status der LDDC erweiterte unstrittig deren Entscheidungs- und Handlungsspielräume. Sie konnte flexibel, schnell und unbürokratisch agieren und reagieren, wodurch es ihr gelang, in extrem kurzer Zeit wichtige Vorleistungen für die Revitalisierung der mindergenutzten Hafengebiete zu erbringen. Für ihre Flexibilität zahlte sie jedoch einen hohen Preis, nämlich den Verzicht auf einen Masterplan. In der Praxis führte das Fehlen eines wie auch immer gearteten Masterplans dazu, dass die LDDC den Wünschen von Investoren und ihren Architekten sehr weit entgegenkommen konnte, ohne formal gegen Planungsrichtlinien zu verstoßen. Damit gab sie faktisch die Kontrolle über die bauliche Entwicklung auf, mit der Folge, dass aus heutiger Sicht zwei zumindest strittige Prozesse einsetzten:

Zum einen bildeten sich bisweilen absurde architektonische und städtebauliche Kontraste heraus. Das Fehlen verbindlicher Grundflächen- und Geschossflächenzahlen sowie sonstiger Baunutzungsverordnungen ermöglichte die verschiedensten Gebäudetypen, Baumaterialien, Farben und Gebäudehöhen, die parzellenweise miteinander kontrastierten.

Zum anderen wurde bereits frühzeitig vermutet, dass manche baulichen Entwicklungen nur von kurzer Dauer sein würden (vgl. u.a. Pfeiffer 1987). Diese Befürchtung hat sich bewahrheitet: Die mittlerweile abgerissene London Arena ist zwar das prominenteste, keineswegs aber einzige Beispiel. Die westlich des *Millwall Inner Docks* liegenden kleineren Bürohäuser und Gewerbehöfe der ersten Generation werden zurzeit abgerissen. Sie weichen Wohnhochhäusern mit Luxuswohnungen und -apartments. Für diese Entwicklung ist die LDDC allerdings nicht mehr verantwortlich zu machen, da sie 1998 aufgelöst wurde. Gleichwohl kann die durch sie angestoßene Entwicklung nicht als nachhaltig bewertet werden. Ganz offensichtlich wurde und wird die Flächennutzung ausschließlich vom Marktwert einzelner Grundstücke determiniert. Die städtebauliche Gesamtlösung spielte dabei stets eine nachgeordnete Rolle.

Vordergründig schien eine Stärke der LDDC in der Kürze der Zeit zu liegen, in der sie Projekte bewilligte. Bau- und Betriebsgenehmigungen wurden innerhalb von zwei Wochen bearbeitet, d.h. befürwortet oder abgelehnt. Diese zeitliche Flexibilität wurde jedoch dadurch erkauft, dass keine sorgfältige Prüfungen der Anträge und Debatten über die Auswirkungen von Bauvorha-

ben stattfinden konnten. Somit blieb auch unklar, welche Folgekosten Großprojekte nach sich ziehen würden und wer diese zu finanzieren habe. Auch soziale und ökologische Folgewirkungen wurden, wenn überhaupt, nur in Ansätzen geprüft. Auch diesbezüglich kann von einer nachhaltigen Entwicklung nicht die Rede sein.

7 Fazit

Innerhalb von nur zwei Jahrzehnten gelang es, das „Herz“ der London Docklands, die aufgegebenen und verrottenden Hafengebiete der *West India- und Millwall Docks*, zu einem spektakulären neuen Dienstleistungszentrum mit dem Flair einer angloamerikanischen City umzuwandeln. Dazu bedurfte es eines extremen Paradigmenwechsels in der Wirtschaftsförderungs- und Stadtentwicklungspolitik. Die Stärke des neoliberalen Planungsansatzes lag zweifellos in seiner Flexibilität, die zeitnah „vorzeigbare“ Ergebnisse förderte. Im Laufe der Zeit wurde jedoch eine Reihe erheblicher Schwächen sichtbar. Dass letztendlich die Transformation der alten Docks zu einer Nebencity – zumindest vordergründig – zu einer Erfolgsstory wurde, lag nur zum Teil an Planungskonzepten und -strategien. Vielmehr wurde die Entwicklung der Docklands auch durch externe Entwicklungen wie die Deregulierung des Finanzmarkts in der City und die weitere Stärkung der Position Londons als „Alpha-Global-City“ stark beeinflusst.

Die Frage, ob der für London gewählte Planungsansatz auch Vorbild für Aufwertungsprozesse in anderen Metropolen sein kann, ist daher klar zu verneinen. Selbst unter der Prämisse eines neoliberalen Verständnisses räumlicher Entwicklungsplanung sind die Risiken und potenziellen Schäden zu groß, die mit einem derartigen Ansatz in Kauf genommen werden. London hat großes Glück gehabt, dass die Geschichte der Transformation eines maroden Hafens zu einer glitzernden Nebencity ein so gutes Ende genommen hat.

Anmerkungen

(1)
Die mittlere Breite eines Frachtschiffs betrug 1950 16,5 m, 1960 22 m und wuchs bis 1980 auf 32 m an. Der Tiefgang der Schiffe nahm in diesem Zeitraum von 8 m (1950) über 9 m (1960) auf 13 m (1980) zu (Hilling 1987: 26).

(2)
Die Docks boten gegenüber den Flusskais den Vorteil, dass sich mit den Dockschleusen der Wasserstand in den Hafenbecken konstant halten ließ. Dadurch konnte der starke Tidenhub der Themse, der im Osten Londons ca. 6 m beträgt, die Be- und Entladung von Seeschiffen nicht mehr beeinträchtigen.

(3)

Der 1908 verabschiedete Port of London Act regelte die Übertragung von Befugnissen und Einrichtungen von den drei damals noch verbliebenen Dockgesellschaften auf die neue zentrale Hafenbehörde.

(4)

Aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage und der daraus resultierenden Flächenknappheit hatte man beim Bau der St. Katharines Docks auf die damals übliche Trennung in Transitschuppen und Lagerhallen verzichtet. Dies machte angesichts einer Vielzahl von zum Teil auch hochwertigen Gütern eine straffe Organisation der Docklogistik erforderlich.

(5)

Es ist ein interessantes Detail, dass die Öffentlichkeit von der Schließung der East India Docks kaum Kenntnis nahm. Nur die Gruppe der Docker schien in der Schließung dieses Hafenteils ein erstes und ernsthaftes Vorzeichen für einen generellen Strukturwandel der Hafengewirtschaft zu sehen.

(6)

Die Docklands Light Railway (DLR) ist ein computergesteuertes Zugsystem, das 1987 in Betrieb genommen wurde und damals den östlichen Cityrand Londons mit der Enterprise Zone verband. Später wurde die Leistungsfähigkeit der DLR durch die Erweiterung des Streckennetzes und die Erhöhung der Zugtaktfrequenzen erhöht.

(7)

Im letzten Quartal 1982 legte die LDDC die Broschüre „Design and Development Opportunities in the Isle of Dogs“ vor. In dieser Studie wurden alternative Vorschläge zu künftigen Flächen- und Gebäudenutzungen auf der Isle of Dogs unterbreitet. Wegen ihrer rechtlichen Unverbindlichkeit war die praktische Bedeutung dieses Quasi-Plans marginal.

(8)

FIRE ist eine in der internationalen Finanzwirtschaft gebräuchliche Abkürzung für Finance (Finanzdienstleistungen), Insurance (Versicherungen) und Real Estate (Immobilienwirtschaft).

Literatur

Brownill, S. (1990): *Developing London's Docklands. Another great planning disaster?* London.

Bruttomesso, R. (Hrsg.) (1993): *Waterfront – a new urban frontier.* Venedig.

Butler, T. (2007). *Re-urbanizing London Docklands. Gentrification, suburbanization or new urbanism?* In: *International Journal of Urban and Regional Research* 31, 4, S. 759-781.

Butler, T.; Robson, G. (2003): *London calling. The middle classes and the remaking of inner London.* Oxford.

Entmayr, W. (1977): *Der Hafen von London. Ein Welthafen im Strukturwandel.* Wien. = *Wiener Geographische Schriften* 49/50.

Davey, P. (1988): *Die Docklands. Eine gründlich missverstandene Herausforderung.* In: *Bauwelt* 48, S. 2070-2074.

Davidson M.; Lees, L. (2005): *New built "gentrification" and London's riverside renaissance.* In: *Environment and Planning A*, 37, S. 1165-1190.

Harms, H. (2002): *Regulationsformen bei der Erneuerung innenstadtnaher Hafenbereiche in Großbritannien und Deutschland.* In: Schubert, D. (Hrsg.): *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten.* Berlin, S. 77-98.

Hilling, D. (1987): *Cargo-handling technology and changing waterfront land use.* In: *J. Shoreline Management* 3, S. 23-27.

Home, R. (1990): *Planning around London's megaproject. Canary Wharf and the Isle of Dogs.* In: *Cities* 7, 4, S. 119-124.

Hoyle, B.; Pinder, D. (1992): *Cities and the sea: change and development in contemporary Europe.* In: Dies. (Hrsg.): *European port cities in transition.* New York, S. 1-19.

Kastendieck, H.; Stinshoff, R. (2006): *Kontinuität und Umbruch. Zur Entwicklung Großbritanniens seit 1945.* In: Kastendieck, H.; Sturm, R. (Hrsg.): *Länderbericht Großbritannien.* Bonn, S. 95-116.

Klotzhuber, I. (1995): *Die Isle of Dogs in den Londoner Docklands. Management und Zukunft eines derelikteten innenstadtnahen Hafengebietes.* In Nagel, F. (Hrsg.): *Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Hamburg-London-Singapur.* Stuttgart. = *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Hamburg*, Bd. 95, S. 143-290.

London Docklands Development Corporation – LDDC (Hrsg.): *Annual Report and Accounts 1986-1987.* London.

Pfeiffer, U. (1987): *Big Bang in den Londoner Docklands?* In: *Bauwelt* 27, S. 903-906.

Priebs, A. (1992): *Hafenbereiche im Umbruch. Revitalisierungsstrategien in Kopenhagen, Göteborg und Oslo.* In: *Geographische Rundschau* 44, 1, S. 647-652.

Pudney, J. (1975): *London's Docks.* London.

Schubert, D. (2002a): *Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen – Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze und -defizite.* In: Ders. (Hrsg.): *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten.* Berlin, S. 15-36.

Schubert, D. (2002b): *Vom Traum zum Alptraum? Von den Docks zu den Docklands – Strukturwandel und Umbau ehemaliger Hafengebiete in London.* In: Ders. (Hrsg.): *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten.* Berlin, S. 195-218.

Wehling, H.-W. (1994): *Die London Docklands. Strategien, Prozesse und Probleme einer Revitalisierung.* In: *Die alte Stadt*, 4, S. 280-299.

Zehner, K. (1999): *„Enterprise Zones“ in Großbritannien. Eine geographische Untersuchung zu Raumstruktur und Raumwirksamkeit eines innovativen Instruments der Wirtschaftsförderungs- und Stadtentwicklungspolitik in der Thatcher-Ära.* Stuttgart.

PD Dr. Klaus Zehner
Universität zu Köln
Geographisches Institut
Albertus-Magnus-Platz
50923 Köln
E-Mail: K.Zehner@uni-koeln.de