

Fluss als städtebauliches und architektonisches Element der Stadterneuerung

Vorgelegt von
Diplom-Ingenieur
Jong-Ki Park
aus Seoul

Von der Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt
der Technischen Universität Berlin
zur Erlangung des akademischen Grades

Doktor der Ingenieurwissenschaften
- Dr.-Ing. -

Genehmigte Dissertation

Promotionsausschuss:

Vorsitzender : Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Berichter: Prof. Dr. Rudolf Schäfer

Berichter: Prof. Kluas Zillich

Tag der wissenschaftlichen Aussprache: 29. April 2010

Berlin 2010

D83

Danksagung

An erster Stelle möchte ich mich bei Gott herzlich bedanken für die lange Unterstützung und tägliche Hilfe, da ohne seine Hilfe diese Dissertation nicht möglich gewesen wäre.

Mein herzlicher Dank gilt Herrn Professor Dip.-Ing. Klaus Zillich von der Technischen Universität Berlin, der diese Dissertation durch seine kritischen Denkanstöße und wertvolle Betreuung ermöglicht hat. Auch Herrn Prof. Dr. rer.-pol. Rudolf Schäfer möchte ich für seine Mitwirkung und die Erstellung des Zweitgutachtens besonders danken.

Zu Dank verpflichtet bin ich meinen deutschen und koreanischen Freunden und Kollegen für ihre Hilfsbereitschaft und Ermutigung. Insbesondere gilt mein Dank Pastor Lee Jong-Byum, Pastor Choi Young-Muk, Pastor Park Soo Sung, Pastorin Lee Hyun Suk, Prof. Lee Jang-Rho, Prof. Lee Sun-Goo, Prof. Cho Dae-Sung, alle Mitglieder von Worship & Praise Berlin, allen Mitgliedern von KLS(Korea Leadership School), allen Mitgliedern der Hanbit Gemeinde und allen Mitgliedern der Jungshin Gemeinde.

Schließlich widme ich hier besonderen Dank meiner Familie: Park Yong-Chul, Kim Ok-Kuem, Chae In-Chul, Kim Yeoung-Joo, Park Hwa-Soon, Cho Nam-Chul, Cho Sae-Young, Cho Sae-Eun, Park Jong-Sik, Lee Bo-Young, Chae Kyung-Won und meiner Liebe Chae Soo-Jin.

Abstract

Fluss als städtebauliches und architektonisches Element der Stadterneuerung

Jong-Ki Park

Die meisten Menschen in der heutigen Zeit wohnen, arbeiten und leben in den Städten als gesellschaftlich zentraler Ort. Die Zukunft der Menschen kann als urbanes Leben gekennzeichnet werden. Sie verändern sich der Zeit entsprechend sehr schnell, und das Bild der Städte wandelt sich sehr vielfältig. Vor allem zeigen Städte in ihrer heutigen Struktur und Form einerseits den Wandel von Lebensräumen und gesellschaftlichen Standards. Andererseits treten in den Städten politische, gesellschaftliche, ökonomische, ökologische und städtebauliche Probleme auf. Die meisten Städte leiden an diesen großen Problemen. Die schlimmen Auswirkungen der gegenwärtigen urbanistischen Probleme und des weltweit zunehmend schärferen Städtewettbewerbes ließen die Forderung nach Stadtplanung, insbesondere nach der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung als zentrale gesellschaftliche Herausforderung laut werden. Vor allem hatten Städte ihre Flüsse als städtebauliches und architektonisches Element der Stadterneuerung wieder entdeckt und wesentlich neu definiert. So gibt es zum Beispiel repräsentative Stadterneuerungsprojekte in Deutschland und in Südkorea, wie die Wasserstadt Oberhavel-Berlin, die Hafencity Hamburg, der Potsdamer Stadtkanal, sowie die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses in Seoul. Die Projekte zeigen ein positives Image und einen gegenwärtigen Trend der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Zudem ist ein wichtiger Punkt in den Beispielen zu sehen, dass städtebauliche Orientierung am Wasser als wichtiges Element in einer Gesamtstrategie der Stadterneuerung eine bedeutsame Rolle für den Erfolg der Projekte spielt.

Im Mittelpunkt dieser wissenschaftlichen Arbeit steht die Frage nach den Auswirkungen des Flusses als städtebauliches architektonisches Element auf die Stadterneuerung. Das Stadterneuerungsprojekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ wird als das Hauptthema dieser Dissertation und als ein repräsentatives Beispiel für positive Auswirkungen des Flusses als städtebauliches architektonisches Element der Stadterneuerung untersucht.

Es ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung, Lösungsvorschläge für eine nachhaltige Stadterneuerung aufzuzeigen, wo der Fluss als städtebauliches architektonisches Element eine zentrale Rolle bei der Revitalisierung und Aufwertung der Innenstadt spielt.

Abstract

River as an Urban and Architectural Element for Urban Renewal

Jong-Ki Park

Majority of people live and work in cities, as there within is the physical center of so much society. In addition, future populations are sure to be characterized as urban-living. In accordance with the changing in time of a city's image and identity, the industrial, commercial and social structure transformations are occurring very quickly. Above all, cities reveal the transformation of social standards.

Many cities are suffering from developmental problems in certain locales throughout the current city structure. These problems span the political, demographic, environmental, cultural and economic. Alongside a worsening effect of these problems, an increasingly tougher competitiveness between cities has brought about a demand for urban renewal and sustainable urban development. Together, these pose as a central challenge for society. Above all, many cities have been rediscovering their rivers as an urban and architectural element for urban renewal. These rivers have been redefined in the process.

There are representative urban renewal projects in Germany and South-Korea, namely the Wasserstadt Oberhavel-Berlin, the Hafencity Hamburg, the Potsdamer Inner-City Canal and the Cheonggye River restoration. These projects are a positive instance of urban renewal, and reveal the current trend toward sustainable urban development. Furthermore, they typify the point that the orientation of urban development at the waterside is important for success in projects. Clearly, a city's rivers are a vital element in the overall corporate strategy of projects.

The main focus of this thesis will be to question the usefulness of the river as an urban and architectural element for urban renewal. Above all, the Cheonggye River restoration will be examined in detail. Moreover, this project will be shown to represent how useful the river can be as an urban and architectural element for urban renewal.

The aim of this thesis is to demonstrate proposals and solutions for sustainable urban renewal, wherein the river plays a key role in the revitalization and upgrading of the city center.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	
1.1	Hintergrund und Problemstellung	12
1.2	Spezifizierung der Fragestellung	15
1.3	Aufbau der Arbeit	17
1.4	Darstellung der Methoden	20
1.5	Begriff der Stadt und Stadterneuerung	21
1.6	Zusammenfassung	26
2.	Stadt und Fluss in der Geschichte	
2.1	Fluss als ursprünglicher Lebensraum	35
2.2	Entstehung der Zivilisation am Fluss (Der Ursprung der Stadt)	42
2.2.1	Fluss als Geburtsort der Zivilisation und Stadt	43
2.3	Flüsse als Wasserwege in mittelalterlichen Städten in Europa	53
2.3.1	Entwicklungen der Handelstadt und ihr Fluss	54
2.4	Flussuferzone als Wirtschafts- und Industrieraum sowie Verkehrsraum im industriellen Zeitalter	59
2.5	Räumliche Differenzierung von Stadt und Fluss	65
2.6	Räumliche Differenzierung von Stadt, Hafen- und Flussuferzone	69
3.	Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser (Die drei ausgewählten Stadterneuerungsprojekte in Deutschland)	
3.1	Untersuchung: Wasserstadt Berlin-Oberhavel	73
3.1.1	Stadt und Fluss in der Geschichte Berlins	73
3.1.2	Entscheidungsgeschichte von Wasserstadt Oberhavel in Berlin	79
3.1.3	Wasserstadt Oberhavel-Berlin	82

3.2	Untersuchung: Hafencity Hamburg	92
3.2.1	Die Metropole Hamburg	92
3.2.2	Geschichte des Hamburger Hafens	93
3.2.3	Entwicklungsprozesse der Hafencity Hamburgs	97
3.2.4	Die Hafencity als Chance für Stadterneuerung und Wiedergewinnung	98
3.3	Untersuchung: Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals	
3.3.1	Kulturstadt Potsdam	104
3.3.2	Geschichte des Potsdamer Stadtkanals	105
3.3.3	Die Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals	111
4.	Der Prozess der Bedeckung des Cheonggye Flusses	
4.1	Die koreanische Hauptstadt Seoul	113
4.2	Der Stadtfluss in der Geschichte von Seoul	116
4.2.1	Der Cheonggye Fluss in der Regierungszeit der Choseon-Dynastie	117
4.3	Die Bedeckung des Stadtflusses	
4.3.1	Der Cheonggye Fluss in der Japanischen Kolonialzeit 1910-1945	125
4.3.2	Der Cheonggye Fluss mit Wiederaufbau der Stadt Seoul 1945-1960 (Vor und nach dem Koreakrieg)	128
4.3.3	Der Cheonggye Fluss in der Militärregierungszeit 1960-1980	135
4.4	Die Konsequenz der Überdeckung für die Entwicklung der Umgebung	142
4.4.1	Businessviertel	144
4.4.2	Gewerbeviertel (vielfältige Einzelhandelsgeschäfte und traditionelle Märkte)	146
4.4.3	Einkaufs- und Sportsviertel (die riesigen Shoppingzentren)	148
4.5	Negative Einflüsse der Bedeckung des Cheonggye Flusses	150
4.5.1	Städtebauliches Problem	150
4.5.2	Verkehrbelastung	152
4.5.3	Stadtklimatisches Problem (Hitze-Insel- Heftigkeit)	153
4.5.4	Rückgang der Einwohnerzahl in dem Gebiet	154

5	Der Prozess der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses	
5.1	Politischer Prozess des Projekts „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“	
5.1.1	Quelle des ersten Gedankens (Unterhaltung zwischen den Professoren)	155
5.1.2	Institut für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses	156
5.1.3	Wahl zum Oberbürgermeister Seouls	162
5.1.4	Negative Auffassung der Stadtregierung Seoul	168
5.1.5	Entscheidung der Bürger Seouls für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses	170
5.1.6	Die zwei schwierigen Konflikte	172
5.1.7	Big Dig-Positives Beispiel für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses	175
5.2	Planerischer Prozess des Projekts	177
5.3	Ziel der Wiederherstellung des Stadtflusses	180
5.4	Realisierungsphase	185
6	Positive Auswirkungen des Flusses auf die Stadterneuerung	
6.1	Wiederaufbau der Identität und der traditionellen Stadtstruktur, Stadterneuerung und Stadtentwicklung nach einer harmonischen Ganzheit	188
6.2	Stadterneuerungen mit privaten Investoren	195
6.3	Verbesserung des Stadtklimas im Stadtzentrum	204
6.4	Ökologische Verbesserung im Stadtzentrum (Der lebendige Fluss als Lebensraum für Tiere und Pflanzen)	208
6.5	Verbesserung des Tourismus im Stadtzentrum	211
7	Fazit	215
	Literatur	220
	Abbildungsnachweis	236

Verzeichnis der Tabellen

2.1: Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung	69
3.1: Entwicklungsprogramm Wasserstadt	90
3.2: Entwicklungsprogramm Hafencity	103
4.1: Durchschnittliche Niederschläge	121
4.2: Einwohnerdichte der Umgebung des Cheonggye Flusses im Vergleich zur durchschnittlichen Einwohnerdichte Seouls	127
4.3: Inhalt der Fünf-Jahres-Entwicklungspläne	135
4.4: Die Einwohnerzahlen und Stadtentwicklung Seouls in der Geschichte Koreas	137
4.5: Kurzer historischer Überblick über die Zuschüttung des Cheonggye Flusses	141
5.1: Politische Meinungen der Kandidaten über die Wiederherstellung des Stadtflusses	166
5.2: Die Äußerung über den Bauplan des Projektes	171
5.3 Die an dem Bau teilgenommenen Unternehmen	185
6.1: Vergleich der Stickstoffdioxid-Emissionen (NO ₂), vor und nach der Wiederherstellung	207
6.2: Vergleich des Feinstaub-Ausstoßes (PM ₁₀), vor und nach der Wiederherstellung	207
6.3: Tier- und Pflanzenarten im Vergleich vor und nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses	208

Verzeichnis der Abbildungen

1.1:	Voraussichtliche Veränderungen des Bahnhofviertels nach „Stuttgart 21“	24
1.2:	Guggenheim Museum in Bilbao	25
1.3:	Aspekte und Dimensionen der Beziehungen zwischen Stadt und Fluss	26
1.4:	Cheonggye Fluss in der Geschichte	34
2.1:	Jäger und Sammler der letzten Eiszeit am Rastplatz	36
2.2:	Darstellung der Stiere, Pferde in der Höhle von Lascaux	37
2.3:	Eine natürliche Höhle als Behausung	37
2.4:	Die Welt während der Eiszeit mit den von Gletschern und ihrem Geröll überzogenen Gebieten	38
2.5:	Landswirtschaft mit Viehzucht und Ackerbau im Neolithikum, links vom Bild wird ein Fluss dargestellt	39
2.6:	Eine dörfliche Ansiedlung am Fluss	40
2.7:	Ein Tauschhandel, der die ursprünglichste Form des Handels war	44
2.8:	Darstellung der Entstehung eines Stadtstaates	48
2.9:	Babylon: Plan des Stadtkerns	50
2.10:	Plan der Umgebung Thebens: Die Gräber befinden sich links vom Nil, die Tempel am rechten Flussufer	52
2.11:	Entwicklungsprozess der mittelalterlichen Städte	56
2.12:	Der Prozess der Modernisierung der alten Stadt	61
2.13:	Industriegebiet am Flussufer, das durch die Eisenbahn beschlagnahmt wird	64
2.14:	Trennung von Stadt und Fluss, Stadt Saarbrücken und ihr Fluss Saar waren durch die Stadtautobahn räumlich getrennt	68
3.1:	Berlin-Cölln 1688	73
3.2:	Blick zur Schlossbrücke, dem Zeughaus und der alten Kommandantur. Im Vordergrund links ein Teil der Bauakademie von Schinkel.1887	75
3.3:	Luftbild des Geländes des Kabelwerks Oberspree um 1928	77
3.4:	Tanklager im Haveleck (rechts) und die Insel Eiswerder (unten links), Wasserstadt Berlin-Oberhavel 1995	84
3.5:	Quartier "Pulvermühle"	87
3.6:	Entlassungsszenario	89
3.7:	Entwicklungsplan Wasserstadt Berlin-Oberhavel	91
3.8:	Speicherstadt um 1890 (links) und um 1900 (rechts)	95
3.9:	Städtebauliches Konzept (Stand Juni 2009)	99
3.10:	Wohn- und Bürogebäude auf dem Quartier Am Sandtorkai	100
3.11:	Digitales Modell Elbphilharmonie (links), Modell der Hafencity (rechts)	101

3.12:	Plan der Residenzstadt Potsdam und Umgebung 1:6000 (Maßstab) / der Stadtkanal durchlief die Potsdamer Innenstadt	108
3.13:	Blick von der Ladenbergbrücke zur Nauener Brücke 1938. (links) und Der Stadtkanal von der Waisenbrücke zur Ladenbergbrücke 1938.(rechts)	110
4.1:	Seoul 1960 (links) und 2000 (rechts)	113
4.2:	Feng Shui	117
4.3:	Die alte Stadtkarte der Hauptstadt Seoul „Hanyang Dosung Do“ um 1770	119
4.4:	Das Konzept für die ursprüngliche Stadtplanung der Hauptstadt Seoul	120
4.5:	Häuser, die als ein „Schwarzbau“ in den fünfziger Jahren um den Cheonggye Fluss herum gebaut wurden	131
4.6:	Die Slumbehausungen als ein Schwarzbau um 1960	132
4.7:	Die Slumbehausungen als ein Schwarzbau um 1960	132
4.8:	Bedeckung des Cheonggye Flusses mit Stahlbetonen im Jahre 1960	134
4.9:	Bedeckung des Cheonggye Flusses mit Stahlbetonen im Jahre 1960	134
4.10:	Stadterweiterung und Stadtgliederung Seouls	138
4.11:	Veränderung der Gewässer Seouls	139
4.12:	Die Baustelle der Stadtautobahnhochstraßen im Jahre 1967 (links) und die gebauten Stadtautobahnhochstraßen im Jahre 1969 (rechts)	140
4.13:	Schwarzplan Seouls: Stadtentwicklung im Stadtkern mit Cheonggye Straße	143
4.14:	Sam il Building und Cheonggye Express Highway	144
4.15:	Entstehung der 3 Hochgebäude unter der Durchführung des sogenannten Ul Chi Ro Doshim-Jaegaebal-Plans	146
4.16:	Der illegale Flohmarkt und das neue Einkaufszentrum	147
4.17:	Untersuchung des Zustandes der Gebäude nach dem Baujahr	151
4.18:	Alltagsproblem: Stau auf beiden Straßen	152
5.1:	Diagramm für den politischen Prozess	161
5.2:	Realisierungskonzept für die Wiederherstellung des Stadtflusses	179
5.3:	Planerische Darstellung 1 des Projekts	183
5.4:	Planerische Darstellung 2 des Projekts	183
5.5:	Planerische Darstellung 3 des Projekts	184
5.6:	Bauphase	186
5.7:	22 Brücken am Cheonggye Fluss	186
5.8:	vor- (links) und nach der Wiederherstellung (rechts)	187
6.1:	Das durch die Hochbrückestraße geteilte Stadtzentrum (links), das wieder durch den wiederhergestellten Fluss verknüpfte Stadtzentrum (rechts)	190
6.2:	Vier Quartiere für Stadterneuerung und Wiederaufbau der historischen alten Stadt	190
6.3:	Entstehung des Kwang Hwa Mun Platzes	191

6.4:	Entstehung der neuen Grünachse mit modernen Hochgebäuden in Grün-Kultur	192
6.5:	Dongdaemun Plaza & Park	193
6.6:	Verschiedene Projekte entlang des wiederhergestellten Cheonggye Flusses im Rahmen des umfassenden Stadterneuerungsmasterplans	194
6.7:	Vor der Sanierung (links) und mit erneuerter Fassade (rechts)	196
6.8:	Verfall der Bausubstanz mit schlechten Fassaden	196
6.9:	Neue gebaute Gebäude unter direkter Bezugnahme zum Wasser	197
6.10:	Die zahlreich beendeten und geplanten Bauprojekte entlang des wiederhergestellten Flusses	198
6.11:	Sam-il Apartments in Hwanghakdong im Jahre 1969-2007	199
6.12:	Die dreiunddreißigstöckigen Hochgebäude für Wohnen und Gewerbe auf dem ehemaligen Gebiet des Sam-il Apartments im Jahre 2008	200
6.13	Vorherige Wohnsiedlung (links) und neue Wohnsiedlung „Wangsimni New Town“ (rechts)	201
6.14	Die Umgestaltung der Platz- und Straßenräume	202
6.15	Die Veränderung der Temperatur des Stadtzentrums vor – und nach der Wiederherstellung des Flusses	205
6.16	Der wiederhergestellte Fluss trägt zur Verbesserung des Stadtklimas bei	206
6.17	Der wiederhergestellte Fluss als Lebensraum für Tieren und Pflanzen	
6.18	Vögel in dem wiederhergestellten Fluss	209
6.19	Die vielfältigen künstlerischen und kulturellen Veranstaltungen im Stadtfluss	212
6.20	Vielfältige räumliche Angebote zu Erholung und Freizeit	213

1. Einleitung

1.1 Hintergrund und Problemstellung

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung und dem technischen Fortschritt seit der industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts hat eine radikale Umwandlung industrieller, sozialer und städtischer Strukturen in den europäischen Ländern überraschenderweise eingesetzt. Dadurch haben sich Städte zu Metropolen als ein Spannungsfeld von Politik, Bildung, Kultur, Geschichte und Gesellschaft sowie Wirtschaft entwickelt. Vor allem ist die Entwicklung der Städte untrennbar mit dem neuen urbanen Leben verbunden.

Etwa 6,8 Milliarden Menschen leben im Moment auf der Erde¹, darunter über die Hälfte der Menschen in Städten. Die meisten Menschen in der heutigen Zeit wohnen, arbeiten und leben in den Städten als gesellschaftlich zentraler Ort. Die Zukunft der Menschen kann als urbanes Leben gekennzeichnet werden. Darüber hinaus ist die Zukunft der Erde durch das rasante Wachstum der Städte und die dynamische Urbanisierung deutlich geprägt. Neben den traditionellen wesentlichen Globalstädten wie New York, London, Paris und Tokio, die vor allem politisch und wirtschaftlich weltweite Bedeutung haben², entstehen ständig neue Megastädte. Das Wachstum der Megastädte wird durch die starke demographische Zunahme und das rapide wirtschaftliche Wachstum gekennzeichnet. Sie entwickeln sich insbesondere durch eine relativ hohe räumliche Konzentration von sozialen, politischen, wissenschaftlichen sowie kulturellen und wirtschaftlichen Funktionen.³

Sie verändern sich der Zeit entsprechend sehr schnell, und das Bild der Städte wandelt sich sehr vielfältig. Vor allem zeigen Städte in ihrer heutigen Struktur und Form einerseits den Wandel von Lebensräumen und gesellschaftlichen Standards. Andererseits treten in den Städten politische, soziale, gesellschaftliche, ökonomische, ökologische und städtebauliche Probleme auf. Zum Beispiel: Schlechte Wasserqualität, Armutsquartier mit Kriminalität und hohen Arbeitslosenzahlen, Umweltbelastung (Luftverschmutzung, Abfall, Lärm und Verkehr), Zerfall des Stadtkerns, Mangelnde oder fehlende städtebauliche Planung. In den Städten konzentrieren und verstärken sich solche Probleme im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Klimawandels und des wirtschaftlichen Strukturwandels.

¹ Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes Nr. 261 vom 10.07.2009

² Vgl. Günter Spreitzhofer: Megacities: Zwischen (Sub-)Urbanisierung und Globalisierung

³ Vgl. Günter Spreitzhofer: Megacities: Zwischen (Sub-)Urbanisierung und Globalisierung

Die meisten Städte leiden an diesen großen Problemen. Die schlimmen Auswirkungen der gegenwärtigen urbanistischen Probleme und des weltweit zunehmend schärferen Städtewettbewerbes ließen die Forderung nach Stadtplanung, insbesondere nach der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung als zentrale gesellschaftliche Herausforderung laut werden. Vor allem reagieren Politiker, gesellschaftliche Organisationen, private Investoren, Architekten und Stadtplaner darauf in enger Zusammenarbeit, die Städte für die Menschen wiederzugewinnen und die Zukunft der Stadt aktiv zu gestalten. Sie begreifen den enormen Problemdruck und die radikale globale Veränderungen nicht nur als Risiko, sondern auch als Chance für die Zukunft der Stadt und als eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtentwicklungspolitik im Rahmen der Stadterneuerung.

Vor allem nehmen Städte die Hafen-Flussuferzone als problematische Stadtteile grundlegend wahr, wo städtebauliche Maßnahmen notwendig durchgeführt werden sollen. Daher stehen die städtischen und räumlichen Situationen der Hafen- und Flussuferzonen vor einer großen Herausforderung: Räumliche funktionale städtebauliche Nutzungsveränderungen in einem neuen Wasserverständnis, nämlich in einer neuen städtebaulichen Beziehung zwischen Stadt und Fluss, zu überlegen und zu entwickeln. Das bedeutet, dass die Städte ihre Flüsse als wichtiges städtebauliches Element in einer Gesamtstrategie der Stadterneuerung wieder entdecken und wesentlich neu definieren.⁴

Vor diesem Hintergrund sind städtebauliche Potenziale und Möglichkeiten der Hafen- und Flussuferzone durch Stadtpolitiker und Stadtplaner sowie Architekten im Zusammenhang mit der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung weltweit grundlegend berücksichtigt worden. In diesem Phänomen der Stadterneuerung am Wasser kann man beobachten, dass die verlorenen Stadtteile, nämlich die zahlreich brachgefallenen Hafen- und Industriegebiete am Wasser, neu in Wert gesetzt und zu neuen attraktiven Stadtteilen umgestaltet werden. Mittels städtebaulicher Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten, Kultur und Stadtlandschaft neben vielfältigen Freizeitmöglichkeiten wurde die nachhaltige Stadtentwicklung wiederhergestellt. Weiterhin waren die bedeckten und zugeschütteten Stadtflüsse eine ökologische Stadterneuerung.

⁴ Vgl. Wasserstadt GmbH, Berlin (Hrsg.): Neue Adressen am Wasser, Dokumentation des europäischen Kongresses vom 23. bis 25. Oktober 1997 in Berlin, Berlin, 1997

Vor allem gibt es ein repräsentatives Stadterneuerungsprojekt in der südkoreanischen Hauptstadt Seoul, und zwar die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Das Projekt ist ein städtebauliches Großprojekt in Seoul, mit dem das 5,7 km langen Stadtautobahn im Stadtzentrum abgerissen und den mit Stahlbeton bedeckten Stadtfluss wiederhergestellt wurden. Der wiederhergestellte Stadtfluss trägt zu räumlichen, ökologischen und sozialen Verbesserungen der Stadt bei. Nach der Wiederherstellung des Stadtflusses hat sich die koreanische Hauptstadt Seoul mit rund zehn Millionen Einwohnern architektonisch und städtebaulich völlig verändert. Sie ist mit dem Projekt beste Adresse für erfolgreiche Stadterneuerung gewonnen.

Im Mittelpunkt dieser wissenschaftlichen Arbeit steht die Frage nach den Auswirkungen des Flusses als städtebauliches architektonisches Element auf die Stadterneuerung. Das Stadterneuerungsprojekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ wird als das Hauptthema dieser Dissertation und als ein repräsentatives Beispiel für positive Auswirkungen des Flusses als städtebauliches architektonisches Element der Stadterneuerung untersucht.

Es ist Aufgabe der vorliegenden Untersuchung, Lösungsvorschläge für eine Stadterneuerung mit einem Fluss als städtebauliches architektonisches Element aufzuzeigen.

1.2 Spezifizierung der Fragestellung

Im Kern der Dissertation geht es darum, die Auswirkungen des städtebaulichen architektonischen Elementes „Fluss“ auf die Stadterneuerung zu zeigen.

Die Untersuchung der historischen städtebaulichen Beziehung zwischen Stadt und Fluss bezieht sich auf die Fragestellung:

1. Frage nach dem Verhältnis zwischen Stadt und Fluss in der Stadtgeschichte:

Wie sind Flussuferzonen und Hafenzonen in der historischen Stadtgeschichte und Stadterweiterung genutzt worden?

Wie entwickelt sich die Stadt mit ihren Fluss zusammen und welche Entwicklungsphase gibt es für räumliche Beziehung zwischen Stadtentwicklung und städtebaulichen Nutzungen der Hafen- und Flussuferzone?

Die Untersuchung der drei ausgewählten Stadterneuerungsprojekte in Deutschland „Wasserstadt Oberhavel-Berlin“, „Hafencity Hamburg“, „Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals“ beziehen sich auf die Fragestellung:

1. Frage nach der Untersuchung der ausgewählten weltweiten Projekte:

Vor welchem historischen Hintergrund wurden die Projekte mit dem Fluss für Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung durchgeführt?

Welche städtebaulichen und architektonischen Strategien sind im Prozess der unterschiedlichen Projekte für Stadterneuerung mit dem Fluss entstanden?

Die Untersuchung des Hauptthemas „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ bezieht sich auf vier Fragestellungen:

1. Frage nach dem historischen Prozess zur Beseitigung bzw. Bedeckung des Cheonggye Flusses im Zusammenhang mit dem raschen Stadtentwicklungsprozess Seouls:

Welche Herausforderung bzw. Probleme in der Stadt führten beim Stadtfluss zu gewaltigen Maßnahmen zur Beseitigung bzw. Bedeckung?

Welche Faktoren übten außer dem städtebaulichen Faktor einen Einfluss auf die Entscheidung der gewaltigen Maßnahmen aus (z.B. soziale, wirtschaftliche und demographische Faktoren)?

2. Frage nach den negativen Auswirkungen der Bedeckung des Cheonggye Fluss auf die Stadt:

Welche Einflüsse hatten die räumliche Umstrukturierung des Stadtflusses, von einem städtischen Naturraum auf einem Verkehrsstraßeraum, auf die gesamte Stadtentwicklung ausgeübt?

Welche städtischen Probleme, mit denen man nicht rechnete, entstanden in der Umgebung des ehemaligen Stadtflusses nach der Beseitigung bzw. Bedeckung?

3. Frage nach dem politischen Prozess zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses im Zusammenhang mit der Oberbürgermeisterwahl 2002:

Wer bzw. welche Institute brachte den ersten Gedanken über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses und welche Rolle spielten sie dabei?

Welche politischen Prozesse im Zusammenhang mit der Oberbürgermeisterwahl 2002 brachte die Entscheidung zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses und welche Rolle spielten Politiker dabei?

4. Frage nach dem Zusammenhang von Fluss als Stadtraum in bezug auf die Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung:

Zu welchen positiven Auswirkungen auf die Stadt und das Stadtbürgerleben führte die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als städtisches Element im Zusammenhang mit der Stadterneuerung und nachhaltigen Stadtentwicklung und welche Rolle spielt er bei der Stadterneuerungsstrategie?

Anhand dieser Fragestellungen werden die folgenden Arbeitshypothesen zum Fluss als Stadtraum und der Einfluss des neuen städtebaulichen architektonischen Elementes „Fluss“ auf die Stadterneuerung und die Stadtentwicklung erarbeitet.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit umfasst drei Teile. Der erste Teil ist die wissenschaftliche theoretische Grundlage der vorliegenden Arbeit. Im zweiten Teil werden die praktischen Beispiele, die als repräsentative Stadterneuerungsprojekte mit dem Fluss (Wasser) in Deutschland und in Korea realisiert werden und bereits fertiggestellt sind, untersucht. Anschließend werden im letzten Teil positive Auswirkungen des Flusses als städtebauliches und architektonisches Element auf die Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung analysiert und aufgezeigt.

Teil I

Das 1. Kapitel der vorliegenden Arbeit stellt die Grundlage der Untersuchung dar. Die Hintergründe des Themas der vorliegenden Arbeit, nämlich Trends, Perspektiven und Herausforderungen für Stadterneuerung, werden einleitend aufgezeigt. Dabei werden das Ziel der Dissertation, verschiedene Fragestellungen und Darstellung der Methoden sowie Aufbau der vorliegenden Arbeit skizziert.

Der Schwerpunkt des zweiten Kapitels als theoretische Grundlage liegt darin, verschiedene Phasen der historischen Stadtentwicklungsprozesse, vor allem ein grundlegendes Verhältnis zwischen der Stadtentwicklung und dem räumlichen funktionalen Veränderungen ihrer Hafen- und Flussuferzone zu betrachten. Die Analyse der Veränderungen der städtebaulichen räumlichen Nutzungen der Hafen- und Flussuferzone im Zusammenhang mit dem historischen Stadtentwicklungsprozess bietet vielfältige Hintergrundinformation, die praktischen Beispiele zu verstehen, die anschließend im dritten Kapitel untersucht werden.

Teil II

Das 3. Kapitel beschäftigt sich damit, einen bedeutenden Einblick in die gegenwärtige Stadterneuerung durch die Analyse der ausgewählten Stadterneuerungsprojekte -Wasserstadt Oberhavel-Berlin, Hafencity Hamburg, Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals- zu gewinnen. Anschließend werden die städtebauliche Rolle und Funktion der Flüsse auf die Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung anhand von Fallstudien näher erläutert. Die ausgewählten Beispiele sind repräsentative Stadterneuerungsprojekte, die derzeit in Deutschland realisiert werden und in den die gewaltige Umstrukturierungen der Hafen- und Flussuferzone vorgesehen werden. Vor allem spielen die Flüsse eine wichtige Rolle für die städtebauliche architektonische Gestaltung der Projektgebiete.

Teil III

Kapitel 4, 5 und 6 bilden den Kern der vorliegenden Arbeit. Im fünften Kapitel wird der konfliktreiche politische Prozess, der zur offiziellen Entscheidung der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses geführt hat, im Zusammenhang mit der Oberbürgermeisterwahl Seouls 2002 analysiert. Dabei wird aufgezeigt, dass die Politiker in ihren Interessen unterschiedliche Schwerpunkte über „die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ und den Abriss vom „Cheonggye Express Highway“ gesetzt hatten. Im Verlauf des Forschungsprozesses wurde deutlich, dass die Politiker in einer engen Zusammenarbeit mit den fachlichen Experten aus den Bereichen Bauingenieurwesen, Stadtplanung, Architektur und Landschaft eine wichtige Rolle für Stadterneuerungspolitik gespielt hatten.

Teil III wird im 6. Kapitel mit dem aktuellen Stand des wiederhergestellten Cheonggye Flusses abgeschlossen. Im 6. Kapitel werden Auswirkungen des Flusses auf die Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung mit dem Beispiel „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ im bezug auf Städtebau, Wirtschaft, Stadtklima und Tourismus analysiert.

Teil. I Wissenschaftliche theoretische Grundlage**Kapitel 1: Einleitung**

Einleitung und Zusammenfassung / Ansatzpunkt der theoretischen Arbeit/
 Forschungsgegenstand und leitende Fragestellung der Arbeit/ Zielsetzung der Arbeit /
 Darstellung der Methoden / Aufbau der Arbeit / Begriff

**Kapitel 2: Stadt und Fluss in der Geschichte**

Stadt-Fluss-Beziehung in der städtebaulichen Perspektive

Historische Entwicklungs- und Nutzungsphase im Verhältnis zwischen Stadt und Fluss

- 2.1 Fluss als ursprünglicher Lebensraum
- 2.2 Entstehung der Zivilisation am Fluss (Der Ursprung der Stadt)
 - 2.2.1 Fluss als Geburtsort der Zivilisation und Stadt
- 2.3 Flüsse als Wasserwege in mittelalterlichen Städten in Europa
 - 2.3.1 Entwicklungen der Handelstadt und ihr Fluss
- 2.4 Flussuferzone als Wirtschafts- und Industrieraum sowie Verkehrsraum
im industriellen Zeitalter
- 2.5 Räumliche Differenzierung von Stadt und Fluss
- 2.6 Räumliche Differenzierung von Stadt, Hafen- und Flussuferzone

**Teil. II Praktische Beispiele****Kapitel 3: Aktuelle ausgewählte Stadterneuerungsprojekte in Deutschland**

- 3.1 Untersuchung: Wasserstadt Berlin-Oberhavel
- 3.2 Untersuchung: Hafencity Hamburg
- 3.3 Untersuchung: Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals

**Teil. III Auswirkungen des Flusses auf die Stadterneuerung****Kapitel 4 und 5: Der Prozess der Bedeckung des Cheonggye Flusses**

Der Prozess der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

- Geschichte des Cheonggye Flusses im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsprozess der koreanischen Hauptstadt Seoul
- Quelleforschung
- Untersuchung des politischen Prozesses
- Untersuchung des planerischen Prozesses

**Kapitel 6: Positive Auswirkungen des Flusses auf die Stadterneuerung**

- 6.1 Wiederaufbau der Identität und der traditionellen Stadtstruktur
- 6.2 Stadterneuerungen mit privaten Investoren
- 6.3 Verbesserung des Stadtklimas im Stadtzentrum
- 6.4 Ökologische Verbesserung im Stadtzentrum
- 6.5 Verbesserung des Tourismus auf dem Stadtzentrum

**Kapitel 7: Fazit**

1.4 Darstellung der Methoden

Um den gewaltigen stadtpolitischen Diskussions- und Entscheidungsprozess zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als Hauptthema der Dissertation im Rahmen der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung und dessen städtebauliche-architektonische Ergebnisse sowie positive Auswirkungen auf die Hauptstadt und Stadtbürger Seouls genau zu analysieren, müssen über Sekundärliteratur (Buchveröffentlichungen, veröffentlichte Dokumente bzw. Informationsmaterialien der Stadtregierung) hinaus die südkoreanische Tagespresse und Fachzeitschriften von Architektur und Städtebau sowie offizielle Pressemitteilungen der Verwaltung analysiert werden.

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als Stadterneuerungsprojekt stand im Mittelpunkt während des Wahlkampfs zum Oberbürgermeister Seouls 2002. Dieses Projekt hatte bei den Politiker und den Medien deshalb viel Aufmerksamkeit erregt. In der Folge wurden zahlreiche Zeitungsartikel und fachliche Zeitschriftenartikel in den vergangenen 8 Jahren von vor der offiziellen Entscheidung der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses im Zusammenhang mit der Oberbürgermeisterwahl 2002 bis heute veröffentlicht. Deshalb gelten die Pressequellen und die Informationsmaterialien der Hauptstadtregierung Seoul als die Basis der Bearbeitung des Themas.

Für die Bearbeitung des Themas, insbesondere Darstellung und Analyse des politischen Prozesses der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, sollten betroffene Stadtbürger und Experten aus den Bereichen Politik, Administration (Stadtplanungsamt der Hauptstadtregierung Seouls) und Architektur sowie Stadtplanung interviewt werden. So wurden sinnvolle Interviews mit den betroffenen Stadtbürgern, Politikern und Beamten, die damals im Verlauf der Durchführung des Stadterneuerungsprojekts im Konflikt standen und in ihren Interessen unterschiedliche Kritik- und Schwerpunkte setzten, durch den Autor im Jahr 2008 und 2009 durchgeführt.

1.5 Der Begriff „Stadt“ und „Stadterneuerung“

Begriff „Stadt“

Berhard Schäfers hat in seinem Buch „Stadtsoziologie, Stadtentwicklung und Theorien-Grundlagen und Praxisfelder“ Charakterisierungen der Stadt so aufgewiesen, die von der ursprünglichen dörflichen Siedlung unterschieden werden kann.

- *Relativ dichte Bebauung und höhere Gebäude als im Umland führen zu höherer Bevölkerungsdichte als bei bisherigen Siedlungen;*
- *Die Bebauung ist durch spezifische Gebäude und Plätze charakterisiert, die die Stadt zum religiösen, militärisch-herrschaftlichen, kulturellen und ökonomischen Zentrum, auch für ein weiteres Umland, machen;*
- *In der Stadt finden und entwickeln sich die für die jeweilige Gesellschaft differenziertesten Formen der Arbeitsteilung und Güterausstausches über einen oder mehrere Märkte*

(Berhard Schäfers, Stadtsoziologie, Stadtentwicklung und Theorien- Grundlagen und Praxisfelder, 2006)

Begriff „Stadterneuerung“

Es ist sehr schwierig, einen einheitlichen Begriff „Stadterneuerung“ zu definieren, obwohl Stadterneuerung in den letzten Jahrzehnten ein wichtiges Thema des Städtebaus und ein gegenwärtig politischer Trend der nachhaltigen Stadtentwicklung ist.

Doch wird im Allgemeinen unter Stadterneuerung verstanden, dass die bestanden baulich-räumlichen und sozial-räumlichen Strukturen einer Stadt nach der veränderten gesellschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen in einem generellen Zusammenhang mit Stadtentwicklungspolitik verändert werden. Darüber hinaus wird ein verwendender Fachbegriff „Stadterneuerung“ im Folgenden definiert.

Stadterneuerung als Teilstrategie der Stadtentwicklung des zentralen Oberbegriffs für den ganzen Bereich der politisch geplanten städtebaulichen Veränderung im Bereich des bebauten Ortszusammenhangs.

(Ronald Kunze, 1991, S.104)

Und im Allgemeinen werden vor allem die beiden Begriffe „Stadterneuerung“ und „Stadterweiterung“ deutlich unterschieden. Zum Beispiel grenzt Ronald Kunze die Stadterneuerung von Stadterweiterung ab.

-Stadterweiterung,

also dem Bau neuer Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete oder ganzer Industriekomplexe auf bisher meist landwirtschaftlich genutztem oder ökonomisch ungenutztem Gelände außerhalb des bis dahin bebauten örtlichen Zusammenhangs.

(Ronald Kunze, 1991, S.103)

-Stadterneuerung,

also der baulichen Veränderung des Bestandes schon vorhandener Substanz. Stadterneuerung findet folglich „in der Stadt“- d.h. baurechtlich: Im Zusammenhang bebauter Ortsteile – statt, aber nicht unbedingt ausschließlich in der Innenstadt oder gar der Kernstadt; beispielsweise liegen in den Großstädten die wichtigsten Stadterneuerungsgebiete gerade in dem Gürtel des innenstadtnahen Wohngebiete.

(Ronald Kunze, 1991, S.103)

Stadterneuerung als ein medizinischer Begriff

Wenn man den Begriff Stadterneuerung in einem engeren Sinn auch historisch betrachtet, erkennt man, dass in Deutschland „Sanierung“, „Durchbruchsanierung“, „Verkehrsanierung“ und „Elendsviertelsanierung“ für den Begriff Stadterneuerung verwandt wurden⁵. Auch stehen Stadterneuerung und Sanierung auf ähnlicher Ebene im allgemeinen Bewusstsein.

Das Wort Sanierung zeigt noch eine klare Definition Stadterneuerung in seiner historischen Etymologie. Sanierung ist vom lateinischen „sanus“- gesund, heil- und „sanare“- gesund machen, heilen- vom medizinischen Begriff abgeleitet und wurde seit dem 19. Jahrhundert im Sinne von „Wiederherstellung der Gesundheit, Heilung und wirtschaftliche Gesundung“ gebraucht.⁶ So versteht man den Begriff Stadterneuerung im engeren Sinne von Sanierung. Eine bauliche Struktur eines Gebiets, welche aufgrund des überwiegend schlechten Zustandes und der mangelhaften Ausstattung der Gebäude als „ungesund“

⁵ Vgl. Dirk Schubert : Stadterneuerung in London und Hamburg, Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig/Wiesbaden, 1997, S.6

⁶ Duden Herkunft,

bezeichnet wird, durch eine Verbesserung der Funktion und genereller Nutzung eines Erneuerungsgebiets wieder gesund gemacht wird.

Stadterneuerung als eine stadtentwicklungspolitische Strategie

Die Maßnahmen zur Stadterneuerung werden nicht nur in einer Veränderung einer baulichen und städtebaulichen Struktur eingeschränkt, sondern darüber hinaus führen sie zu einer wesentlichen Veränderung des Bestandes in wirtschaftlicher, sozialer, baulicher und städtebaulicher Beziehungen. Zudem liegt die organisatorische Zuständigkeit für Stadterneuerung bei der Stadt. Und Stadt ist für die Finanzierung der vorgesehenen Stadterneuerungsmaßnahmen verantwortlich. Vor diesem Hintergrund steht Stadterneuerung im engen Verhältnis zur Politik. Deshalb wird Stadterneuerung als eine stadtentwicklungspolitische Strategie verstanden.

Nämlich kann man angesichts der Politik den Begriff Stadterneuerung so definieren, dass problembelastete innerstädtischen Gebieten aus stadtentwicklungspolitischer Sicht in längerfristigen Perioden durch Anwendung besonderer entwicklungssteuernder und – unterstützender Instrumente und Programme in eine positive städtebauliche und soziale sowie wirtschaftliche Entwicklung umgekehrt werden.⁷

Unter den politischen, räumlichen und zeitlichen sowie finanziellen Aspekten werden sehr unterschiedliche Projekte und Planungen der Stadterneuerung verstanden. Viele städtebauliche Prozesse und Strategien sowie Konzepte für Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung kommen in bestimmten Städten bereits zur Anwendung und werden im erforderlichen Umfang eindrucksvoll umgesetzt. Verschiedene Projekte stehen vor einer Realisierung weltweit. Handlungsfelder der städtebaulichen Erneuerung und nachhaltigen Stadtentwicklung sind vielfältig - Bahnhofsviertel, Industriegebiet und Hafen- und Flussuferzonen, usw.

⁷ Vgl. Max-Walter Herr: Strategie der Stadterneuerung für eine soziale Stadt, in: Fritz-Schumacher-Kolloquium e.V. (Hrsg.): "Stadterhaltung- Stadtumbau-Stadterneuerung", Strategien zur Steuerung des städtischen Wandels, Dokumentation des Beiträge und Ergebnisse des Fritz-Schumacher-Kolloquiums in Hamburg vom 1. bis 3. Oktober 1998, Hamburg, 1999, S.41-45



Abb.1.1 Voraussichtliche Veränderungen des Bahnhofsviertel nach „Stuttgart 21“

Quelle: Kenneth Powell, 2000, S.171 u. 172

Städtebauliche Umstrukturierung des Hauptbahnhofsviertels- zum Beispiel die Projekte „Stuttgart Bahnhofsviertel Avenue 21“⁸ und „Frankfurt am Main Bahnhofsviertel Frankfurt 21“. Im Rahmen der vorliegenden Stadterneuerungsprojekte werden ein dynamischer Wandel vorgesehen. Die großen Hauptbahnhöfe werden von den traditionell zentralen Verkehrsknotenpunkt auf neue attraktive Mittelpunkte der Städte mit einer städtebaulichen Mischung aus Wohnen und Arbeiten, Kultur und Stadtlandschaft neben Freizeitmöglichkeiten umgestaltet.

Industriegebiete in Städten gelten auch als wichtige Handlungsfeldern für städtebauliche Strategien einer Stadterneuerung und nachhaltigen Stadtentwicklung. Zahlreiche Industriegebiete haben ihre große Bedeutung als Wachstums- und Entwicklungsmotoren für die Stadt im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels und der steigenden globalen Konkurrenz verloren. In der Folge werden sie allmählich brachgelegt und stehen vor einer großen Herausforderung zur räumlichen Umnutzung. – Zum Beispiel die Projekte „Das Ruhrgebiet“⁹ und „Bilbao“. Im Rahmen der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung werden die brachliegenden Industriegebiete derzeit zur Kultur- und Touristenattraktion grundlegend verändert.

⁸ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt(Hrsg.): Rahmenplan Stuttgart 21, vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart am 24. Juli 1997 beschlossen, 6. Auflage Stand 31. Juli 1997, Stuttgart, 2000

⁹ Website: <http://www.iba.nrw.de>



Abb.1.2 Guggenheim Museum in Bilbao
Quelle : <http://www.guggenheim-bilbao.es>

Darüber hinaus sind Hafen- und Flussuferzonen wichtige repräsentative Handlungsfelder der ökologischen Stadterneuerung und nachhaltigen Stadtentwicklung. Vor allem stehen sie im Mittelpunkt dieser Dissertation.

Weltweit kann man vor allem dieses Phänomen der Stadterneuerung in Hafen- und Flussuferzonen deutlich beobachten. Viele Projekte in bezug auf Wasser werden derzeit durch verschiedene städtebauliche Strategien und Planungen sowie Bauweisen mit einem bekannten Motor „Stadt am Wasser“ weltweit realisiert - zum Beispiel die Projekte „Waterfront Revitalisierungsprojekt Greenland Dock im Süden Londons und Cardiff Bay in Südwaales“, „zwei große Wasserstadtprojekte Berlins an der Rummelsburger Bucht und am Spandauer“, „Duisburg Innenhafen“, „Genua Internationale Kolumbusausstellung und Hafensanierung“, „Riverwalk, San Antonio, Texas“, „Hafencity in Hamburg“, „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses in Seoul“, „Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals“ und „Überseestadt Bremen“.

Die erfolgreichen Projekte zeigen ein positives Image und einen gegenwärtigen Trend der Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Zudem ist ein wichtiger Punkt in den genannten Beispielen zu sehen, dass städtebauliche Orientierung am Wasser als wichtiges Element in einer Gesamtstrategie der Stadterneuerung eine bedeutsame Rolle für Erfolg der Projekte spielt.

1.6 Zusammenfassung

Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser

Abb.1.3 Aspekte und Dimensionen der Beziehungen zwischen Stadt und Fluss
(Quelle : Dieter Schott, 2007)

Zunächst ein kurzer Blick auf Abbildung 1.3. Im von Prof. Dieter Schott dargestellten Diagramm sind allgemeine Vorbemerkungen zu engen Beziehungen zwischen Stadt und Fluss zu sehen. Unter dieser Darstellung wird die politische, historische, gesellschaftliche und räumlichen sowie städtebauliche Beziehung zwischen Stadt und Fluss verstanden.

Zudem wenn man eine Stadtentstehung und eine Stadtentwicklung von einem Standpunkt einer Beziehung zwischen Stadt und Fluss betrachtet, kann man es klar erkennen, dass manche wichtigste Städte in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses situiert wurden, und dass mittelalterlichen Städte durch ihre Flüsse als Stadtmittelpunkt groß geworden waren und zusammen entwickelt haben. Das bedeutet, dass Flüsse eine überragende Rolle für Stadtplan und Stadtbau in der Geschichte der Städte gespielt hatten.¹⁰ Die Städte benutzten ihre Flussuferzone als Wirtschafts- und Verkehrsraum traditionell. In der Folge sind Kanal (Wasserverkehrsraum), Markt und Hafen (Wirtschaftsraum) in den Flussuferzonen errichtet.¹¹

Seit der industriellen Revolution im 18. Jahrhundert sind einerseits die Flussuferzone als Hafen- und Industriegebiet geprägt. Häfen waren dank des technischen Fortschritts ständig erweitert und modernisiert worden. Die industriell genutzten Gebiete befanden sich in der Nähe eines Flusses, wo es noch direkte funktionale Standortvorteile zum Wasser als Transportweg gab. Andererseits sind die Hafen- und Uferzone aufgrund der städtischen Probleme, die durch radikale und ungeordnete Industrialisierung und Modernisierung verursacht wurden, in den Städten allmählich isoliert, vor allem nach städtebaulicher Forderung zur Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz.¹²

Seit den 60er und 70 Jahren verändern sich die Hafen- und Uferzone durch die Veränderung im Transportwesen gegen Ende der sechziger Jahre, nämlich durch die Erfindung des Containers und die zunehmende internationale Konkurrenz im Weltmarkt sowie Globalisierung, grundlegend. Sie haben ihre frühere Bedeutung als Industriestandort und die Aufgabe der traditionellen Hafenfunktionen verloren.¹³ In der Folge sind viele Hafen- und Flussuferzonen als problematische Stadtteile brach geworden.

¹⁰ Dieter Schott: "Alles fließt": Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert, Darmstadt, 2008

¹¹ Dirk Schubert, Hans Harms : Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft - Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993

¹² Vgl. Kenneth Powell: S.90, 2000

¹³ Vgl. Dick Schubert (Hsrg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin, 2001, S.21

In Asien ist das Phänomen der Beziehung zwischen Stadt und Fluss im Vergleich zu europäischen Städten relativ anders aufgetreten. Asiatische radikale Stadtmodernisierung und Stadterweiterung im Zusammenhang mit einer raschen wirtschaftlichen Entwicklung und demographischem Wachstum führten zu umweltbelasteten Flussverschmutzungen und zu schwerem Mangel an Verkehrsinfrastruktur und Wohnungen. In der Folge sind viele Stadtflüsse in asiatischen Städten bedeckt und zugeschüttet worden, um Verkehrsinfrastruktur auf neue durch Bedeckung oder Zuschüttung der Flüsse entstanden Böden zu errichten und um weitere gesundheitsschädliche Verschmutzungen der Flüsse zu vermeiden.

Zum Beispiel: In Japan sind viele kleine Flüsse und Wasserstraßen in Städten nach dem zweiten Weltkrieg unter den Straßen bedeckt worden. Im Vergleich mit vor 100 Jahre sind 30 Prozent der Flächen der Flüsse derzeit verloren. Viele Flüsse in Seoul sind auch zugeschüttet und bedeckt. Vor allem wurde der 5,8 km lange Cheonggye Fluss in Seoul, Südkorea, das Hauptthema dieser Dissertation, durch eine städtepolitische riesige Baumaßnahme im Zusammenhang mit der Stadtmodernisierung und Stadtentwicklung in den 60er und 70er Jahren bedeckt.

Selbstverständlich wurden die Baumaßnahmen zur Bedeckung oder Zuschüttung der Flüsse ohne richtige städtebauliche Pläne durchgeführt. Dieses städtebauliche Phänomen, dass Flüsse in asiatischen Großstädten für Stadterweiterung und Stadtmodernisierung bedeckt und zugeschüttet wurden, beeinflusst die Struktur der Stadt, das Leben der Stadtbürger und das Stadtklima sowie Umwelt. Als Auswirkungen darauf zeigen sich ganz deutlich negative Stadtprobleme. Die Bedeckung und Zuschüttung der Flüsse helfen zwar einerseits kurzfristig der Bebauungen der Verkehrsinfrastruktur. Andererseits aber entsehen nach langer Zeit Umwelt- und Stadtprobleme, die man überhaupt nicht erwartet.

Die drei ausgewählten Stadterneuerungsprojekte in Deutschland

Vor allem habe ich drei repräsentative Stadterneuerungsprojekte mit Wasser, die derzeit in Deutschland durchgeführt werden, unter weltweit verschiedenen Wasserprojekten ausgewählt. Nämlich werden die drei Projekte „Wasserstadt Oberhavel-Berlin“, „Hafencity in Hamburg“, und „Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals“ als Fallsstudie für die Stadterneuerung am Wasser in dieser Dissertation analysiert.

Die drei ausgewählten Stadterneuerungsprojekte werden vielfältige Nutzungsmischung, Bebauungsdichten und städtische räumliche Funktionen unter unterschiedlichen historischen Hintergründen und den Bedingungen der Lagequalität präsentiert.¹⁴ Bei den drei Stadterneuerungsprojekten in Deutschland entdecken die Städte nicht nur wieder brachgefallene Hafen-, Fluss- und Seeuferzonen, die als militärisches und industrielles Gebiet geprägt sind, sondern auch innenstädtisch zugeschüttete und wiederhergestellte Stadtkanäle.

Fallstudie 1 Wasserstadt Oberhavel-Berlin

Das Wasserstadtprojekt Oberhavel-Berlin gewann nach dem Fall der Berliner Mauer als weltweit bekanntes Kalte-Kriegssymbol durch die unglaublich politischen gesellschaftlichen Strukturänderungen von Deutschland dramatisch an Dynamik. Das Projektgebiet befindet sich in der günstigen Lage als Knotenpunkt von Wassertransportswegen Havel und Spree und Straßenverbindungen zwischen Nord und Süd sowie Ost und West. Dank der geographisch günstigen Lageposition war das Gebiet bereits im früherem Mittelalter als strategisch militärischer und handelspolitischer Punkt geprägt.¹⁵ Aber im Zuge des wirtschaftlichen politischen Strukturwandels ist die traditionelle wirtschaftliche Nutzung der Havel als die ursprüngliche Verbindung von Gewerbe und Wasserweg allmählich verloren gegangen.

Ende der 80er Jahre entdeckten vier Architekturbüros als Leibniz-Gruppe¹⁶ -Hans Kollhoff und Helga Timmermann, Christoph Langhof, Jürgen Nottmeyer, Klaus Zillich- in Zusammenarbeit mit der Stadtregierung den brachgefallenen Wasserraum als ein außergewöhnliches Potential für nachhaltige Stadtentwicklung und Stadterneuerung wieder. Im Wasserstadtsprojekt wurde vorgesehen, dass die bislang durch Industrie, Gewerbe und Militär genutzten berlinspezifische Tabufläche und brachgefallene Fläche zum attraktiven nachhaltigen Stadtgebiet für Freizeit, Wohnen und Arbeit revitalisiert werden.¹⁷ Es sollten auf dem städtischen Projektgebiet mit ca. 200 Hektar Landfläche und ca. 100 Hektar

¹⁴ Vgl. Wasserstadt GmbH, Berlin (Hrsg.): Neue Adressen am Wasser, Dokumentation des europäischen Kongresses vom 23. bis 25. Oktober 1997 in Berlin, Berlin, 1997, S.5

¹⁵ Sigrid Hoff: Stadteinführer Spandau, Alles über den Bezirk, Berlin, 1994 S.11-12

¹⁶ Die Leibniz-Gruppe ist ein Zusammenschluß von Architekten, Stadtplanern und Planungsmanager.

¹⁷ Senatverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin, Hans Stimmann (Hrsg.): Wohnungsbau Stadt Haus Wohnung der 90er Jahre in Berlin, Berlin, 1995, S.370

Wasserfläche ca. 15.000 Wohnungen (für ca. 34.000 Einwohner) und ca. 20.000 Arbeitsplätze realisiert werden.

Fallstudie 2 Hafencity Hamburg

Die HafenCity Hamburg ist zurzeit nicht nur ein städtebauliches Großprojekt in Hamburg, sondern weltweit eines der größten Projekte zur Revitalisierung der Waterfront in dem 21. Jahrhundert. Die historischen Hafenzonen Hamburgs, die im Zusammenhang mit den großen Veränderungen in der Hafenwirtschaftsstruktur und mit der wirtschaftlichen Globalisierung mit einer starken zunehmenden Konkurrenz der Städte brachgefallen worden sind, werden durch ein Revitalisierungsprojekt gegenwärtig städtebaulich und architektonisch neu definiert. Das charakteristische Merkmal der Hafencity Hamburg ist eine verstärkte städtebauliche Orientierung zum Wasser.

Unter dieser Orientierung entstehen ein lebendiger und attraktiver Teil der Innenstadt mit einer räumlichen Nutzungsmischung aus Arbeiten, Wohnen Freizeit und Kultur. Nämlich sollen auf einer großen Stadtteilfläche von 155 Hektar (60 Hektar Nettobauland und 55 Hektar Wasserfläche) 5.500 Wohnungen für 10.000 bis 12.000 Einwohner und Dienstleistungsflächen für mehr als 40.000 Arbeitsplätzen sowie Einzelhandelsflächen und Kultur- und Freizeiteinrichtungen entstehen.¹⁸ Vor allem nimmt die Hafencity mit dem Leitmotiv „Hamburg zurück an die Elbe“ das Wasser als ein wichtiges städtebauliches Element für Stadterneuerung und Stadtumbau wieder auf.

Fallstudie 3 Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals

Der Potsdamer Stadtkanal befand sich im Mittelpunkt von der Stadt Potsdam, die als historische kulturlandschaftliche Stadt am Wasser weltweit bekannt ist. Aber heute ist die solch historische Stadt im tatsächlichen Sinne des Wortes als Stadt-Landschaft kaum noch zu erkennen. Durch Luftangriffe mit Bomben aus dem zweiten Weltkrieg wurde das alte Zentrum mit den historischen Bauten zerstört. Außerdem ging die Schönheit der Stadtgestaltung und die historische Struktur Potsdams durch einen Aufbau der ideologischen Stadt der DDR nach einer sozialistischen Metropole verloren.¹⁹

¹⁸ Vgl. HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.): Hafencity Hamburg Projekte, Einblicke in die aktuellen Entwicklungen, 7.Auflage, Hamburg, 2007, S.4-7

¹⁹ Vgl. Catrin During ,Albrecht Ecke: Architekturführer Potsdam, S.9

Vor allem ist der Potsdamer Kanal das Opfer geworden. Er musste wegen der Verschmutzung der Wasserqualität mit starker Geruchsbelästigung und wegen der Zerstörung im zweiten Weltkrieg in den fünfziger Jahren beseitigt werden.

Nach der Vereinigung Deutschlands sollten Überlegungen angestellt werden, die verlorene Gestaltung und Struktur des Stadtbildes wiederaufzustellen. Schließlich werden umfangreichen Sanierungsmaßnahmen im Potsdam durchgeführt. Vor allem steht eine Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Flusses „Potsdamer Stadtkanal“ als ein bedeutsamer Punkt für Wiederaufbau des historischen Stadtzentrum Potsdams. Die Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals bedeutet nicht nur der Wiederaufbau der historischen Stadtstruktur, sondern auch eine überzeugende Möglichkeit für die Schaffung der lebendigen attraktiven Stadt.

Hauptthema: Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

Die Stadtbürger wollen heute Städte, die umweltfreundlich, aber nachhaltig attraktiv und qualitativ hochwertig sind. Ein weltweit bekanntes Stadterneuerungsprojekt“ Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ in Seoul, südkoreanische Hauptstadt, kann genau diese Sehnsüchte erfüllen.

Mit einer enormen wirtschaftlichen Entwicklung und einem radikalen demographischen Wachstum setzten in der südkoreanischen Hauptstadt Seoul seit 1960 eine zentralistisch organisierte Stadtmodernisierung und eine radikale Umwandlung städtischer Strukturen ein. In der Folge entwickelt sich die koreanische Hauptstadt zu einer international bekannten Megastadt. Andererseits wurden gewaltige städtebauliche Maßnahmen meist ohne Rücksicht auf die traditionelle Stadtstruktur und Stadtgestalt durchgeführt, insbesondere im historischen Stadtkern. Daher wurden zahlreiche alte Wohnsiedlungen mit traditionellem Hanok-Stil niedergerissen und die Stadtstruktur sehr stark zerstört.

Vor allem ist der ca. 5,8 km lange Stadtfluss „Cheonggye Fluss“, der beim Aufbau der neuen Hauptstadt vor 600 Jahren eine ausschlaggebende Rolle als Hauptachse für grundsätzliche Anordnung und Orientierung der Gebäude und der öffentlichen Straßen spielte,²⁰ der radikalen Urbanisierung und Stadtentwicklung der 60er und 70er Jahre eindeutig zum Opfer gefallen.

²⁰ Cheonggyecheon Museum, Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1 Seoul, 2007, S.6

Nach dem Koreakrieg wurde ein Wiederaufbau der Hauptstadt Seouls ausgeführt. Im Zusammenhang mit dem rasch ausgeführten Wiederaufbau stieg die Einwohnerzahl der Hauptstadt ungewöhnlich radikal. Das radikale Einwohnerzahlwachstum verursachte einen Mangel an Wohnungen. Aber es gab damals keine richtige Städtebaupolitik zur Lösung des schweren Wohnungsmangels. Deshalb hatten die Bürger Seouls selber ihre Häuser mit kleinen individuellen Bauplänen ohne Stadtverwaltungskontrolle gebaut. Vor allem wurden fehlerhafte Wohnungen als illegaler Schwarzbau am Cheonggye Fluss entlang gebaut.

In der Folge war das Gesicht Seouls unordentlich geworden und es entstanden Slumbildungen entlang des Cheonggye Flusses. Darüber hinaus führten die verdichten illegalen Wohnbauungen zu einem ernstem gesellschaftlichen Stadtproblem mit einer zunehmenden Wasserqualitätsverschmutzung des Stadtflusses.²¹ Deswegen bildeten sich die Wahrnehmung der Flüsse und Flussanlagen als grundsätzlich ungesunde und gefährliche Standorte heraus.

Der Cheonggye Fluss wurde durch Slumbereinigungsprojekte und Aufbauprojekt für Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit Wirtschaftsentwicklungspolitik in der Mitte der 50er und 60er Jahren bedeckt und darauf eine 5,8 km lange und 6-spurige bis 12-spurige Verkehrsstraße gebaut. Zudem war eine doppelstöckige und 8-spurige Stadtautobahnhochstraße auf dem bedeckten Stadtfluss in den 70er Jahren gebaut worden. Daher war er in der koreanischen Geschichte verschwunden und im Leben des Stadtbürgers Seouls nicht mehr existent.

30 Jahre später nach der Durchführung der massiven Baumaßnahme zur Bedeckung des Cheonggye Fluss war die Umgebung des ehemaligen Stadtflusses als ein umweltproblematisches und unattraktiv kompliziertes Gebiet in dem Stadtkern geprägt. Zudem wurde seit den 90er Jahren wissentlich wieder über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses nachgedacht. Vor allem hatte dank des Einstiegs der Politiker im Zusammenhang mit der Wahl zum Oberbürgermeister Seouls 2002 eine hitzige Debatte geführt.

Im Zusammenhang mit der politischen und wissenschaftlichen Bewegung über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses musste eine städtebauliche Maßnahme, nämlich eine offizielle Stadterneuerungspolitik, notwendig eingesetzt werden. In 2003 entschied die Stadtregierung Seouls und der Oberbürgermeister mit absoluter Unterstützung der Stadtbürger Seouls, die doppelstöckige und 8-spurige Stadtautobahnhochstraße abzureißen und den mit Stahlbeton bedeckten Cheonggye Fluss wiederherzustellen.

²¹ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

Vor allem spielte die Wahl des Oberbürgermeisters der Hauptstadt Seoul 2002 eine bedeutende Rolle für die Wiederherstellung der Cheonggye Flusses.

Am 1. Juli. 2003 begann das enorme Stadterneuerungsprojekt und wurde am 1. Oktober. 2005 vollständig realisiert. Der Cheonggye Fluss als ein neues Symbol für die Hauptstadt Seouls lockt täglich große Menschenmengen, und zwar Touristen und Stadtbürger zu einem Spaziergang am Ufern. Weiterhin lädt die Stadtlandschaft zum Miterleben ein. Neben vielfältigen Kulturangeboten bietet sie den ca. 12 Millionen Bewohnern eine Möglichkeit, die Flussuferzone mit einer großen Grünanlage und einem Ruheplatz als Bereich für Freizeit, Kultur, Unterhaltung und Erholung nutzen zu können. Darüber hinaus trägt die Wiederherstellung des Cheonggye Fluss als Stadterneuerungsmegaprojekt zu einer Verbesserung des Stadtklimas und der Tourismusedwicklung bei.

Vor allem entwickelt die Hauptstadt die Umgebung des Stadtflusses umweltfreundlich und harmonisch mit der städtebaulichen Orientierung zum Wasser. Darüber hinaus können die Umgebungen des wiederhergestellten Stadtflusses als ein Labor für umweltfreundliche Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung angesehen werden.

Das Ergebnis der Untersuchung der ausgewählten Projekte und Analysierung des Einflusses des Hauptbeispiels „Die Wiederherstellung des Chunggye-Flusses“ zeigt deutlich, dass Nutzungswandel und Revitalisierung der alten Hafen- und Flussuferzonen als Herausforderung für Stadterneuerung und Stadtentwicklung sind. Weiterhin handelt es sich bei der Umstrukturierung der Hafenzonen und Flussuferzonen um neue zeitgenössische Stadtentwicklung. Flussuferzonen und Hafenzonen sind nicht mehr das verlorene und brachgefallene Stadtgebiet, sondern das Gebiet für eine harmonische umweltfreundliche Stadterneuerung.

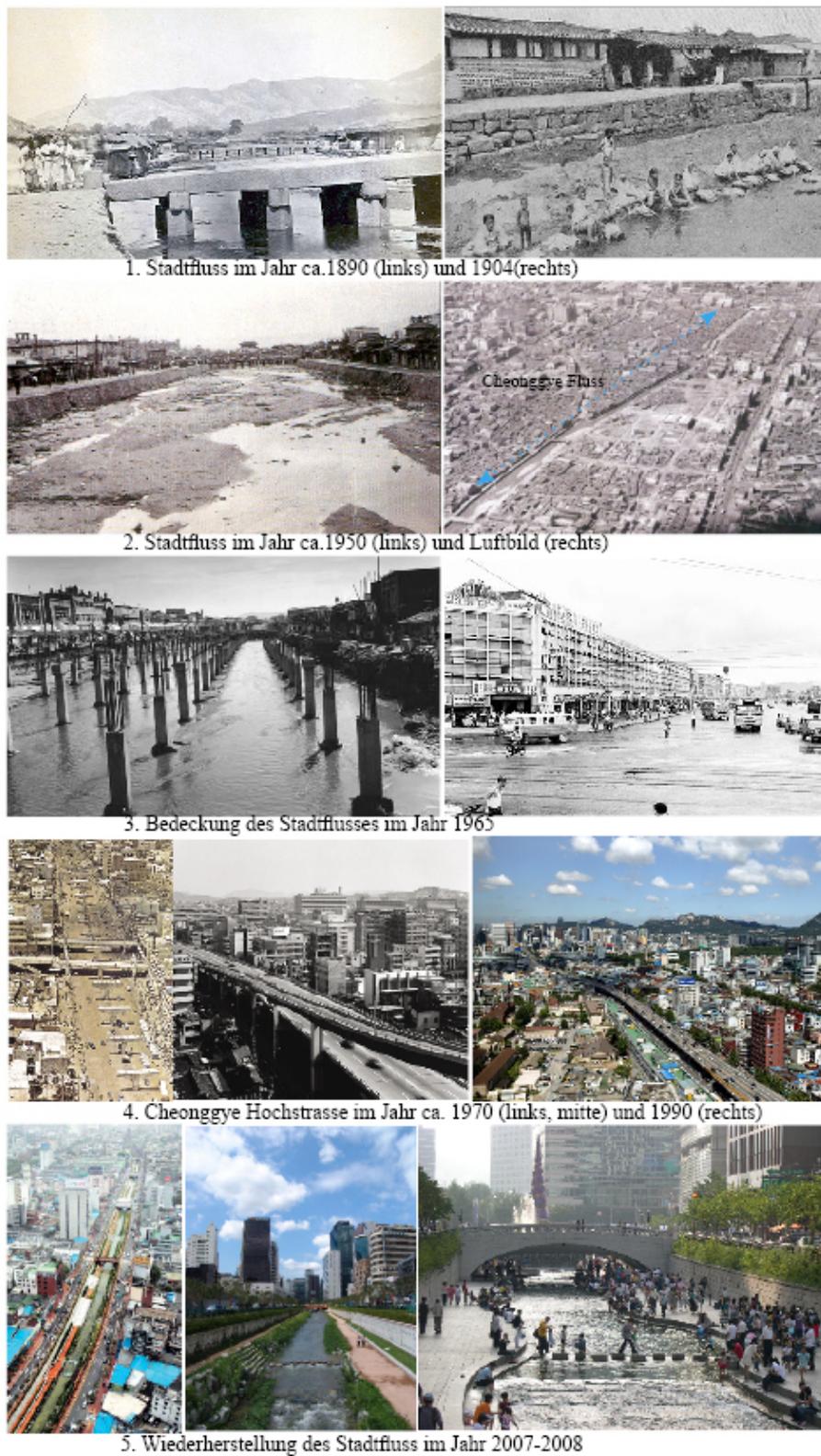


Abb.1.4 Cheonggye Fluss in der Geschichte

2. Stadt und Fluss in der Geschichte

2.1 Der Fluss als ursprünglicher Lebensraum

In diesem Kapitel möchte ich zuerst einige der Dimensionen beleuchten, die auf einer allgemeinen Ebene zentral für diese Beziehung zwischen Menschenleben und Fluss sind.

Warum war die Siedlung des Urmensches am Fluss situiert?

Wie entwickelt sich die Geschichte des Menschen mit dem Fluss?

Man weiß nicht genau, seit wann Urmenschen in der Nähe eines Flusses oder am Flussuferbereich lebten. Aber man kann anhand von geschichtlichen Überbleibseln der Urmenschen vermuten oder vorstellen, dass das Leben der primitiven Menschen in der Nähe eines Flusses oder am Flussuferbereich mit baulicher Tätigkeit von Menschenhand gleichzeitig begann.

Man erkennt die Jungsteinzeit zwischen etwa 5000 v. Chr. und 3000 v. Chr. als Anfang vom Ursprung des Bauens oder der architektonischen Tätigkeit. Nämlich begann der bauliche Eingriff des Menschen in die Natur erstmals in Jungsteinzeit, und Urmenschen bauten erste Behausungen mit dieser baulichen Tätigkeit.

Der Mensch ist das Geschöpf der Lebensumstände, und die Lebensumstände machen das Leben des Menschen. In der Urzeit hatte der Lebensstil eine enge Beziehung auf die Art und Weise der Behausung.

Menschen in dem Paläolithikum vor der Jungsteinzeit benutzten ohne bauliche Tätigkeit natürliche Höhlen als Behausungen. Es gab drei Gründe für die natürliche Behausung des paläolithischen Menschen. Der erste Grund ist, dass errichtete Bauten von Menschenhand nur geringfügige Eingriffe in die unermesslich weite natürliche Umwelt waren²². Der zweite Grund sind die natürliche Umwelt und wilde Tiere. Die natürliche Umwelt veränderte sich ständig und die Urmenschen lebten in ständiger Bedrohung durch wilde Tiere. Sie suchten natürliche Höhlen als Schutzraum und lebten dort, um diese Bedrohung von Klima und wilde

²² Leonardo Benevolo : Die Geschichte der Stadt Frankfurt 1991. 9s

Tiere zu vermeiden. Denn paläolithische Menschen hatten keine Fähigkeiten, so dass sie mit dem Bauen der Behausung die natürliche Umwelt überwinden und sich schützen. Der letzte Grund ist der Lebensstil des paläolithischen Menschen. Sie lebten als Jäger und Sammler (Abb.2.1).



Abb.2.1 Jäger und Sammler der letzten Eiszeit am Rastplatz
Quelle: Helmut Schiering, 1956

Der letzte Grund führt vor allem die paläolithischen Menschen zum Nomadenleben. Damals war Eiszeit. In der Eiszeit kamen Klimaschwankungen mit Kaltzeiten und Warmzeiten unregelmäßig. Urmenschen und wilde Tiere waren damals absolut abhängig von dieser Klimaschwankung und wurden vor allem durch Vergletscherung stark gefährdet. Darüber hinaus schränkten diese Vergletscherung Aktivitäten der wilden Tiere ein und ließ sie von Ort zu Ort zur Nahrungssuche ziehen. In der Folge wurde ein Mangel an Jagdbeute und Nahrungsmitteln verursacht. Dieser Mangel an Jagdbeute und Nahrungsmitteln bedrohte die Existenz der Urmenschen. Deshalb folgten die paläolithischen Menschen der Wanderung der wilden Tiere von Ort zu Ort nach, um Jagdbeute und Nahrungsmitteln zu suchen.

Die paläolithischen Menschen, die mit dem solchen Lebensstil als Jäger und Sammler immer nach irgendwo wandern müssen, brauchten wegen dieser drei Gründe nicht irgendwelche Behausungen in bestimmter Lage, sondern nur einen vorübergehenden Aufenthaltsort (Shelter). Selbstverständlich hatten sie keine Fähigkeit fürs Bauen einer einfachen Behausung,

wie bereits erklärt wurde. Deswegen lebten sie unbedingt in natürlichen Höhlen oder unter Felsvorsprüngen. (Abb.2.2-2.3)



Abb.2.2 Darstellung der Stiere, Pferde in der Höhle von Lascaux



Abb.2.3 Eine natürliche Höhlen als Behausung

Quelle: www.culture.fr/culture/arcant/lascaux

Nachdem die Eiszeit vergangen und das milde Klima gekommen war, legte sich die Vergletscherung endlich und der Schnee auf der Erde schmolz in der Sonne. Das milde Klima führte die Urmenschen zu neuem Leben und der Verbesserung der Lebensumstände. Das bedeute, dass sich die Urmenschen von der Einschränkung der natürlichen Höhlen als Behausung befreien und ihre umweltlichen Lebensumstände aktiv verändern konnten.



Abb.2.4 Die Welt während der Eiszeit mit den von Gletschern und ihrem Geröll überzogenen Gebieten

Quelle: Leonardo Benevolo, 1991, S.12

Diese Periode nach der Eiszeit nennt man Jungsteinzeit oder Neolithikum. In der Jungsteinzeit entwickelte sich die Geschichte der Menschheit weltweit unterschiedlich. Die Entwicklung der Menschheit zeigt einen großen Unterschied zwischen Altsteinzeit (Paläolithikum) und Jungsteinzeit (Neolithikum) auf allen Bereichen –Kultur, Lebensqualität, Lebensraum für Behausung, Wirtschaftsweise- deutlich. Diese Veränderung und Entwicklung in der Jungsteinzeit wurden als die neolithische Revolution²³ in unserer Geschichte und Gesellschaft bezeichnet. Und dieser Begriff „Neolithische Revolution“ wurde mit dem Begriff „ Industrielle Revolution“ nach der Auffassung von Vere Gordon Childe verglichen.

Ausgehend von dieser Erläuterung über Urgeschichte werden im Folgenden mögliche Forschungsfragen präsentiert. Was bedeutet die neolithische Revolution für die Beziehung zwischen Stadt und Fluss genau? Welche Einflüsse hat die neolithische Revolution auf die menschliche Geschichte ausgeübt? Welche Beziehung zwischen Einflüssen der neolithischen Revolution und der Flüsse als Lebensraum sind entstanden?

²³ Vere Gordon Childe, der britische Archäologietheoretiker, benutzte erstmals den Begriff „Neolithische Revolution“ in seinem Buch „Man Makes Himself“ 1936

Die Begriffsbestimmung der neolithischen Revolution nach allgemeiner wissenschaftlicher Auffassung ist eine Veränderung des Lebensstils der Urmenschen. Wenn man es genau betrachtet, bedeutet die neolithische Revolution eine wichtige Veränderung in der Wirtschaftsweise von Jagen und Sammeln auf Viehzucht und Ackerbau.

Nach der Auffassung von Hans-Peter Uerpmann²⁴ kann man möglicherweise eine These aufstellen. Zuerst erdachten sich die Urmenschen neue natürliche Nahrungsgewinnung, um einen Druck mit dem Nahrungsmangel zu überwinden. Dann beobachteten sie bei der Sammlung pflanzlicher Nahrung einen Wachstumsprozess der Pflanze. Diese Beobachtungen führten das Erdenken und die Beobachtung wahrscheinlich zur Landwirtschaft mit Viehzucht und Ackerbau (Abb. 2.5).



Abb.2.5 Landwirtschaft mit Viehzucht und Ackerbau im Neolithikum

Links von dem Bild wird ein Fluss dargestellt

Quelle: Helmut Schiering, 1956

Der Beginn der Landwirtschaft mit Viehzucht und Ackerbau zeigte uns, dass Urmenschen mit ihrem Lebensstil als Jäger und Sammler nicht mehr wandern mussten, um Jagdbeute zu suchen. Darüber hinaus bedeutet die veränderte Wirtschaftsweise, dass Urmenschen begannen in einer bestimmten Lage zu siedeln.

²⁴ Hans-Peter Uerpmann: Mitteilungen der Gesellschaft für Urgeschichte, Institut für Ur- und Frühgeschichte und Archäologie des Mittelalters 2007, S.55

Dann ist die Landwirtschaft mit Viehzucht und Ackerbau stark an bestimmte Standorte gebunden. Vor allem ist Wasser ein essentieller Faktor für Ackerbau.



Abb.2.6 Eine dörfliche Ansiedlung am Fluss

Quelle: Leonardo Beneolo, 1991, S.14

Die Menschen im Neolithikum wohnten mit dem Beginn der Landwirtschaft, Viehzucht und Ackerbau nicht mehr einfach in vorgefundener natürlicher Umwelt wie Höhlen. Sie veränderten die Umwelt selbst aktiv entsprechend ihren Plänen und Zielen für das Gewinnen der produzierten Nahrung und versuchten, in der von Menschenhand gebauten eigenen Behausung zu wohnen.²⁵

Man kann selbstverständlich vermuten, dass die Menschen im Neolithikum eigene Erfahrungen über Ackerbau und Viehzucht miteinander austauschen und durch Gewinne der Landwirtschaft überlegen konnten, aufgrund eigener Erfahrung über Ackerbau und Viehzucht benötigte Werkzeuge für Acker- und Pflanzenbau herzustellen und Behausungen für Menschen, Ställe für Haustiere und Lager für produzierte Nahrungsmittel herstellen konnten. In der Folge verbesserte und entwickelte sich die Landwirtschaft.

²⁵ Leonardo Benevolo : Die Geschichte der Stadt. Frankfurt 1991, 13s

Vor allem herrscht nicht der geringste Zweifel darüber, dass Menschen einen bestimmten Ort mit den annehmbarsten Bedingungen für Landwirtschaft überlegten und suchten. Sie entdeckten irgendwann, dass Pflanzenwachstum von Wasser abhängt und dass die Voraussetzung für die Landwirtschaft Wasser und fruchtbarer Boden waren. Das Wasser ist nicht nur die wichtigste Lebensquelle für Menschen, sondern auch für Haustiere und Pflanzen. Sie brauchten unbedingt das Wasser, um Haustiere zu halten und um Ackerbau und Pflanzenbau zu betreiben. Deswegen suchten sie einen Ort, wo Wasser fließt und wo man das Wasser schnell einfach benutzen und sich versorgen kann. Außerdem benötigten sie einen fruchtbaren Boden für Ackerbau.

Die Menschen, die das Wasser und den fruchtbaren Boden für Landwirtschaft suchten, begriffen allmählich, dass ein Ort in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses sich dem Ackerbau und der Viehzucht anpasst und dass Flüsse als ein essentieller Faktor den Menschen das Trinkwasser und einen Fruchtboden für Landwirtschaft anboten. Die Menschen im Neolithikum nahmen eine Umgebung eines Flusses als Lebensraum zum ersten Mal in der Menschheitsgeschichte wahr und bauten ihre Häuser in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkte im Verlauf des Flusses. In der Folge entstand wahrscheinlich eine dörfliche Ansiedelung in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt seines Verlaufes. Flüsse sind seit der Jungsteinzeit als Lebensraum in menschlicher Geschichte geprägt.

2.2 Entstehen der Zivilisation am Fluss (Der Ursprung der Stadt)

Manche Erläuterungen der Beziehung zwischen der Entstehung der Zivilisation und der Ursprung der Stadt führen oft zur Frage nach der Henne und dem Ei: Was entstand unter den beiden zuerst? Wurde eine ursprüngliche Stadt durch menschliche Zivilisation aufgebaut oder menschliche Zivilisation durch Errichtung einer Stadt entwickelt?

Wenn der Begriff der beiden Wörter -Zivilisation und Stadt- betrachtet wird, kann man diese Frage einfach beantworten und verstehen, dass Zivilisation und Stadt auf der gleichen Ebene im allgemeinen Bewusstsein stehen. Zwar sind die beiden Wörter- Zivilisation und Stadt- vom lateinischen Wort „urbs“ und „civitas“ und vom griechischen Wort „polis“ abgeleitet. Und ein deutsches Wörterbuch schlägt folgende Bedeutung für die beiden Wörter vor.²⁶

Zivilisation, die; (frz. Civilisation, engl. Civilization):

1. die Stufe in der Entwicklung der Gesellschaft, auf der es technischen Fortschritt, soziale und politische Ordnung und kulturelles Leben gibt.
2. eine Gesellschaft in einer bestimmten Phase ihrer Entwicklung, in der eine bestimmte Form der Zivilisation (1) herrscht.

Stadt, die; (frz. cité, engl. City)

1. eine große Menge von Häusern und anderen Gebäuden, in denen Leute wohnen und arbeiten, mit einer eigenen Verwaltung
2. das Zentrum einer Stadt (1) mit den Geschäften, Banken, usw.

Wir dürfen einen Ort, wo viele Häuser liegen und viele Menschen wohnen und leben, eine Stadt einfach nicht nennen, obwohl eine Stadt aus baulichen Elementen wie Häusern und Straßen natürlich besteht. Damit man einen Ort als Stadt bezeichnen kann, muss dieser Ort bestimmte charakteristische Kennzeichnungen enthalten, die zu dem Begriff „Stadt“ passen. Die bestimmten charakteristischen Kennzeichnungen für eine Stadt sind eine vielfältige menschliche Struktur wie Gesellschaft, Kultur, Wirtschaft, soziale Struktur und Verwaltung. Diese Kennzeichnungen von Stadt entsprechen dem Begriff der Zivilisation, die das Wörterbuch vorschlägt und bedeutet. Nämlich stammen die beiden Wörter aus der gleichen Bedeutung und verbinden einander.

²⁶ Leonardo Benevolo: Die Stadt in der europäischen Geschichte, München, 1993

Deswegen können wir auf die Fragen so antworten: Wurde eine ursprüngliche Stadt durch menschliche Zivilisation aufgebaut oder menschliche Zivilisation durch Errichtung einer Stadt entwickelt? Stadt und Zivilisation traten gleichzeitig in der menschlichen Geschichte auf, und die Stadt ist Körper und die Zivilisation der Kopf.

Ich möchte mir den Ursprung der Stadt so vorstellen, dass eine ursprüngliche Stadt ein Ort ist, wo Menschen damit beginnen eine menschliche Zivilisation zum ersten Mal durchzuführen und zu entwickeln.

2.2.1 Fluss als Geburtsort der Zivilisation und Stadt

Die Menschen, die durch die Veränderung der Wirtschaftsweise einen neuen Lebensstil von Wildbeutern zu Ackerbauern hatten, errichteten eine dörfliche Ansiedlung in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkte im Verlauf des Flusses und waren mehr als jemals zuvor an diesen bestimmten Ort über längere Zeit gebunden und entwickelten Ackerbau und Viehzuflucht. Dann führten die Entwicklung und das Gewinnen der Landwirtschaft zu einem Wachstum der Bevölkerung und einer Vergrößerung des Dorfes.

Es ist allgemeine Tatsache, dass das vergrößerte entwickelte Dorf der Menschen die Wurzel der ursprünglichen Stadt, und dass Stadt und Dorf aus Häusern und Menschen bestehen. Aber die Stadt ist mehr als nur ein vergrößertes Dorf. Damit ein Dorf sich zu einer Stadt entwickeln kann, muss ein bestimmtes Kennzeichen aufgetreten, wie bereits erwähnt wurde. Das ist die soziale Struktur.

Dann kann ich eine Frage stellen. Woraus und wie entstand die soziale Struktur in der menschlichen Geschichte zum ersten Mal? Es kann sein, dass die soziale Struktur nicht gerade einfach entstehen kann, sondern dass es eine bestimmte Ursache und einen allgemeinen Prozess dafür gibt. Die wichtigste Ursache für das Auftreten der sozialen Struktur in der menschlichen Geschichte war eine Überschussproduktion. Die Überschussproduktion führte vor allem zu wirtschaftlicher Entwicklung und gesellschaftlicher Entwicklung.

Nach den Entwicklungen der Landwirtschaft konnten die Menschen mehr Produkte produzieren und brauchten Werkzeuge und Dienstleistung für Ackerbau, Viehzucht und Fischfang, um noch mehr Überschussproduktion zu erzielen, z.B. kaputte Werkzeuge zu reparieren oder neue Werkzeuge mit besserer Qualität herzustellen. Der Wunsch oder das Bedürfnis von Bauern bildete neue Berufe mit einer handwerklichen Tätigkeit wie Zimmermann und Handwerker. Diese kleine Veränderung in der menschlichen Geschichte bedeutet eine fortschreitende Differenzierung der Arbeit.

Die Überschussproduktion bildete weiter einen Tauschhandel, der die ursprünglichste Form des Handels war. Die Bauern bezahlten mit ihrer Produktion direkt für die Dienstleistungen von Handwerker und kauften mit ihrer Produktion Waren. Und der Handwerker tauschte seine Produkte gegen Produkte, die er brauchte. Nämlich tauschten die Menschen Produkte oder Dienstleistungen direkt gegen Produkte oder Dienstleistungen in dieser Zeit, weil es damals kein Geld fürs Wirtschaftssystem gab. Deswegen spielte die landwirtschaftliche Produktion eine größere Rolle als das heutige Geld. Das bedeutet eine wirtschaftliche Entwicklung und Entstehung des Wirtschaftssystems wie Tauschhandel und Geldwirtschaft (Abb.2.7).

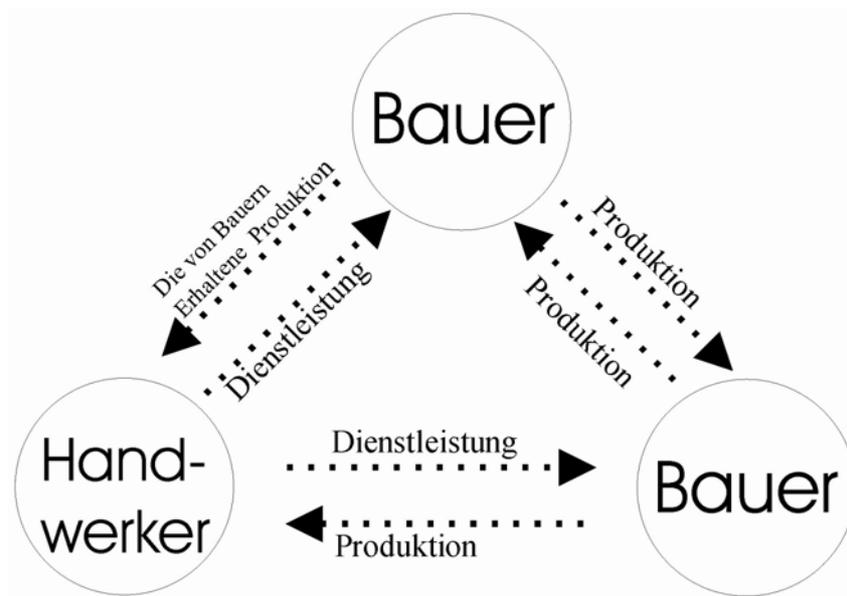


Abb.2.7 Ein Tauschhandel, die ursprünglichste Form des Handels

Der nächste große Schritt war die gesellschaftliche Entwicklung, sogenannte Entstehung von sozialer Struktur mit Verwaltung. Die Überschussproduktion gilt nicht nur als Geld, sondern auch als Macht. Selbstverständlich machte die Macht eine gesellschaftliche Struktur. Die Menschen mit unterschiedlicher Fähigkeit- der individuellen Mühen von Feldarbeit- erzielten unterschiedliche Überschussproduktion. Einer davon gewann mehr Nahrungsmittel. Im Gegenteil verlor einer davon Nahrungsmittel. Dieser Unterschied des Gewinns aus der Überschussproduktion bildete allmählich die zwei sozialen Gruppen: der Reiche und der Arme. Die zwei sozialen Gruppen bedeuten nicht nur den Unterschied des Eigentums zwischen Armut und Reichtum, sondern auch den Unterschied des Standesunterschieds zwischen Oberschichten und Unterschichten

Die Gesellschaft und insbesondere der Reiche brauchten Menschen, die als Soldat arbeiten, um ihre Familie und ihr Eigentum vor Feind oder Räuber zu schützen. Die Reichen bezahlten mit Überschussproduktion ihre Menschen für ihre Tätigkeit als Soldat.

Je mehr Überschussproduktion als Eigentum man besaß, desto mehr private Soldaten besaß man. Und gleichzeitig brauchte das menschliche Zusammenleben eine gesellschaftliche Regel und Kontrolle nach der wirtschaftlichen Entwicklung und der sozialen Entwicklung. Dann organisierten die Menschen dafür einen Verwaltungsapparat. Als eine zwanghafte Solidarität gab die Gesellschaft wahrscheinlich dem Reichen ihre Macht freiwillig oder zwingend ab. Der Reiche, der mehr Überschussproduktion und Soldaten hatte, hielt die politische und religiöse Macht in ihren Händen allmählich und organisierte eine Verwaltung für Gesellschaft. Dann erschien ein Herrscher in einer Stadt.

Die ursprüngliche Stadt, die dem von L.Wirth definierten Begriff der Stadt entspricht, - eine relativ große, dichte und dauerhafte Ansiedlung sozial unterschiedlicher Individuen²⁷ wurde durch diesen Prozess gegründet. Und die Stadt unterscheidet sich vom Dorf durch das Ergebnis der fortschreitend wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Darüber hinaus entwickelt sich ein Stadtstaat aus dieser ursprünglichen Stadt weiter.

²⁷ American Journal of Sociology 44, 1938, S8

Spiro Kostof: Das Gesicht der Stadt, Campus Verlag Frankfurt/New York 1992, 38s

Vor allem waren Spuren der Entstehung der ursprünglichen Städte mit der eigenen sozialen Struktur weltweit von dem persischen Golf bis zum chinesischen Kontinent entdeckt. Diese Gebiete werden vier Zonen oder vier Reiche genannt, in denen sich Zivilisationen unabhängig voneinander entwickelten -das mesopotamische Reich, das ägyptische Reich, die Harappa-Kultur und die chinesischen Reiche-. Die Zivilisation und die Stadt von den vier Reichen entstanden durch diesen ähnlichen Entwicklungsprozess genauso.

Das mesopotamische Reich, das ägyptische Reich, die Harappa-Kultur und die chinesischen Reiche nennen wir eine Wurzel der menschlichen Zivilisation. Insbesondere die vier Reiche entwickelten eine eigene Hochkultur und soziale Struktur, obwohl die Zivilisationen von den vier Reichen in unterschiedlichem Zeitraum entstanden. Vor allem wurden die Städte von diesen vier Reichen mit der Hochkultur errichtet. Deshalb dürfen wir die Standort der vier Reichen als Ursprung der Stadt nennen.

Die vier Reichen-das mesopotamische Reich, das ägyptische Reich, die Harappa-Kultur und die chinesischen Reiche- hatten sowohl politische als auch militärische, ökonomische und religiöse Funktionen. Jede besaß ihre Eigentümlichkeit und entwickelte eigene ursprüngliche Städte und Zivilisation. Aber sie hatten auch gemeinsame Merkmale, obwohl sie in unterschiedlichen Perioden und Orten entstanden.

Die gemeinsamen Merkmale sind Überschüsse der landwirtschaftlichen Produktion und das Entstehungsprinzip für eine ursprüngliche Stadt.

Für die Entstehung der Stadt sind Überschüsse der landwirtschaftlichen Produktion angesichts der Folgen der Veränderungen der ökonomischen Struktur und der sozialen Struktur notwendig. Voraussetzungen für Überschüsse der landwirtschaftlichen Produktion sind klimatische und geographische (topographische) Bedingungen. Wenn man die Standorte der vier Reiche betrachtet, kann man erkennen, welche klimatische und geographische Bedingung in Beziehung mit der Überschussproduktion steht.

Die Entstehung der Zivilisation und der Stadt von den vier Reichen hatte eine gleiche topographische Bedingung. Die gleiche topographische Bedingung waren die Flüsse. Die erste menschliche Zivilisation und Stadt von den vier Reichen entwickelt sich in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses.

Die Zivilisation des mesopotamischen Reiches entstand zwar am Euphrat und Tigris, die Zivilisation des ägyptischen Reiches am Nil, die Harappa-Kultur am Indus und die Zivilisation des chinesischen Reiches am gelben Fluss. Wie Jean Giraudoux schon einmal bemerkte, entstanden Zivilisation hauptsächlich darin, mit dem Fluss zu spielen.

Im Zusammenhang mit Entstehung der ursprünglichen Stadt kann ich mehrere Aspekte über den Einfluss von Flüssen anbringen. Zwar wurde die ursprüngliche Stadt durch Einfluss der Flüsse mit diesen Aspekten entwickelt.

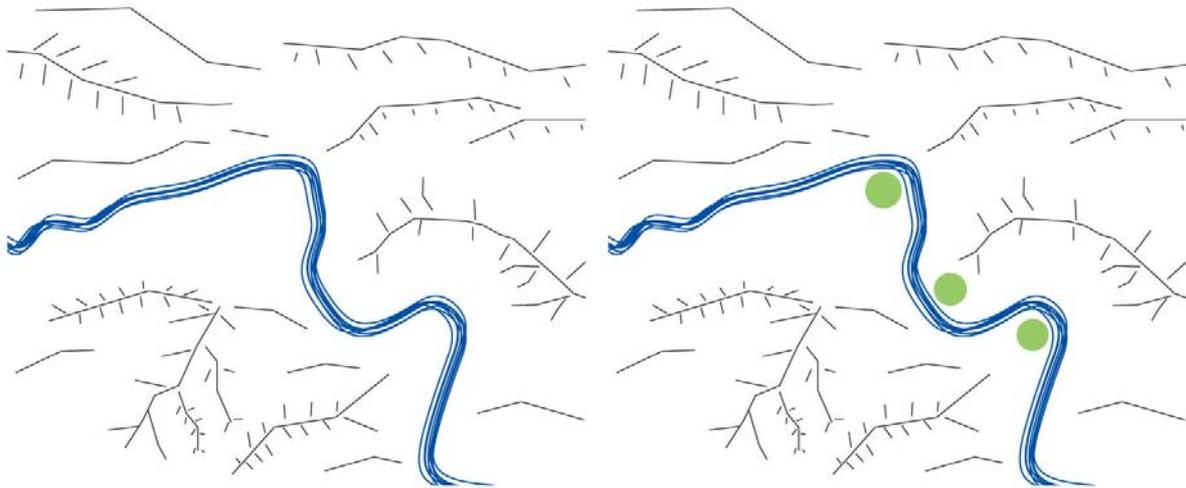
- Durch den Fluss ist das elementare Prinzip der Stadtgründung geprägt.
(Verfügbarkeit von Wasser am Fluss).
- Der Fluss ist wirtschaftliche Möglichkeit (Qualität des Bodens, Überschussproduktion).
- Der Fluss ist Funktion als Handelsstraße (Verkehrsknotenpunkt).
- Der Fluss spielt eine zentrale Rolle in Ansicht der Religion.

1. Der erste Aspekt: Durch den Fluss ist das elementare Prinzip der Stadtgründung geprägt.

Menschen nahmen einen Fluss als Lebensraum auf.

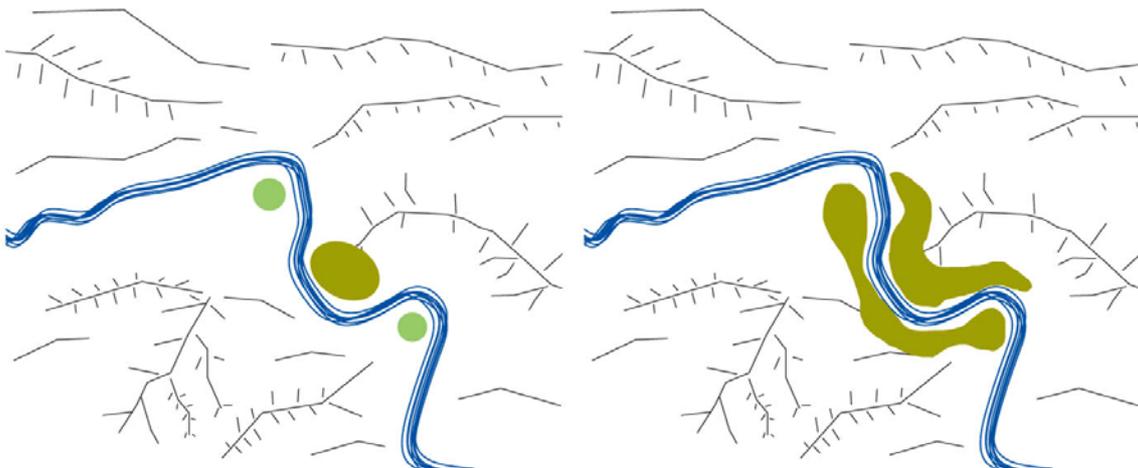
Flüsse als ein menschlicher Lebensraum boten den Menschen einen Ort für Ansiedlung. Menschen errichteten ein Dorf in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses, um sich mit Trinkwasser zu versorgen und um Ackerbau zu betreiben, wie ich im Kapitel 2.1 „Fluss als ursprünglicher Lebensraum“ erklärt habe.

Allmählich entstanden verschiedene dörfliche Ansiedlungen parallel im Verlauf eines Flusses. Selbstverständlich entwickelten sich die verschiedenen dörflichen Ansiedlungen durch unterschiedlichen Entwicklungsprozess. Einerseits blieb eine dörfliche Ansiedlung ohne Entwicklungsprozess gleich wie zuvor. Andererseits wuchs ein Dorf von selbst zu einer Stadt durch den Entwicklungsprozess im Zusammenhang mit Überschussproduktion zusammen. Vermutlich verließen die Menschen ihre Dörfer und zogen in eine neu gebaute Stadt. Entweder übernahm die Stadt die Struktur der Dörfer in der Nähe der Stadt nach der Vergrößerung der Stadt oder die Stadt und Dörfer in der Nähe schlossen sich zusammen. Dadurch wuchs die Stadt von selbst zu Stadtstaaten (Abb.2.8).



1. Fluss als natürliches Element

2. Dörfliche Ansiedlung im Verlauf eines Flusses



3. Dörfliche Ansiedlungen und Stadt

4. Entstehung einer Stadtstaates

Abb.2.8 Darstellung der Entstehung eines Stadtstaates

2. Der zweite Aspekt: Fluss ist wirtschaftliche Möglichkeit

Flüsse boten den Menschen fruchtbaren Boden²⁸ an, wo man regelmäßige landwirtschaftliche Produktionen von hoher Qualität ernten konnte. Natürlich konnten mehrere Überschussproduktionen auf fruchtbaren Boden gewonnen werden.

²⁸ Synonym dazu werden die Begriffe Ertragsfähigkeit oder Produktivität des Bodens verwendet.

Schroeder, D: Bodenkunde in Stichworten. Berlin; Stuttgart: Borntraeger 1992, S133

Die Überschussproduktion gab den Menschen eine wichtige Möglichkeit, dass sich die dörfliche Ansiedlung zur Stadt entwickelt. Die Folge der Überschussproduktion war die wirtschaftliche Entwicklung und die Entstehung der sozialen Struktur, wie ich den Entwicklungsprozess zur Entstehung der ursprünglichen Stadt aufgeklärt habe. Insbesondere hat sich der fruchtbare Boden als optimale Bedingung für Landwirtschaft nach dem Klimawechsel am Ende der Eiszeit in der großen halbmondförmigen Ebene herausgebildet. Hier wuchsen vom Mittelmeer bis zum persischen Golf erstreckend Oliven- und Feigenbäume, Dattelpalmen, Weinstöcke und andere Nutzpflanzen aufgrund noch ausreichender Regenmengen und fließenden Wassers schnell wild. Nil, Euphrat und Tigris fließen in der großen halbmondförmigen Ebene. Vor allem entstanden das mesopotamische Reich am Euphrat und Tigris und das ägyptische Reich am Nil durch die wirtschaftliche Möglichkeit von Flüssen.

Das mesopotamische Reich und das ägyptische Reich benutzten die Flüsse- Nil, Euphrat und Tigris- selbst aktiv entsprechend ihren Plänen und das Ziel für Gewinnen der produzierten Nahrungen. Sie begannen Bewässerungsfeldbau und überwandten insbesondere mit den selber entwickelten Kanälen die schlechten Bedingungen ihrer natürlichen Umwelt wie Wüste oder fehlenden Regen. Nicht nur das mesopotamische Reich und das ägyptische Reich, sondern auch andere Zivilisationen- Harappa-Kultur und das chinesische Reich- bewässerten landwirtschaftliche Felder mit dem Wasser aus ihren Flüssen- Indus und gelben Fluss-.

Dadurch dass sie in ihre Flüsse als die umliegende Landschaft aktiv verändernd eingegriffen haben, gewannen die vier Reiche dadurch deutlich mehr landwirtschaftliche Überschussproduktionen, mit denen sie eigene Pläne für wirtschaftlich und gesellschaftliche Entwicklung durchführen konnten,²⁹.

3. Fluss ist Funktion als Handelsstraße (Verkehrsknotenpunkt)

Flüsse als natürliche Transportarterien boten Wasserwege an. Und durch eine Nutzung der Flüsse als Wasserwege konnten Menschen angebaute Nahrungsmittel gegen andere Güter oder Nachrichten besonders schnell tauschen und transportieren. Einige der dörflichen Gesellschaft in Neolithikum benutzten bereits Ruder- und Segelboote, mit dem Menschen zu anderem Dorf fuhren. Darüber hinaus entwickelte das mesopotamische Reich ein eigenes Kanalsystem, auf dem Nahrungsmittel, Waren und Rohmaterial bis in die entferntesten Orte transportiert werden konnten.

²⁹ Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt 1991. 22-23s

Website: Das Wissensmagazin <http://www.scinexx.de>

Durch die Nutzung der Flüsse als natürliche Transportarterien entstand eine Möglichkeit in den Städten, dass ein Wirtschaftssystem mit Tauschhandel ausgebaut wird und dass regelmäßige Handelsveranstaltungen an einem bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses stattfinden. In der Folge sind Flüsse als Wirtschaftsraum geprägt und es entstand eine ursprüngliche Hafenanlage und ein ursprünglicher Markt am Uferbereich, obwohl Markt und Hafenanlage wahrscheinlich keine bestimmte städtebauliche Gestaltung in der Stadt beibehalten hatten.

4. Der Fluss spielt eine bedeutsame Rolle für Religion und der Verteidigung

In diesen Epochen kämpften die Stadtstaaten ständig gegeneinander, um ihre Herrschaftsbereiche auf die gesamte Region zu erweitern, d.h. sie bauten sich gegeneinander die landwirtschaftlichen Produktionen oder die kanalisierten Gebiete. Um ihre Stadt gegen einen Angriff des Feindes zu verteidigen, bauten Menschen Mauern und Gräben um die Stadt. Im diesem Zusammenhang entstand eine Trennung zwischen offen-natürlicher Umgebung und geschlossen-bebauter Umgebung zum ersten Mal in der städtebaulichen Geschichte.

In der Folge funktionierten Flüsse als ein natürliches Verteidigungselement in der Stadtgründung und bildete eine städtebauliche Grenze, z.B. Babylon um das Jahr 2000 v. Chr. baute seine Hauptstadt, die durch den Euphrat in zwei Teile geteilt wurde. Die Stadt war mit Mauern und einem Fluss umgeben.

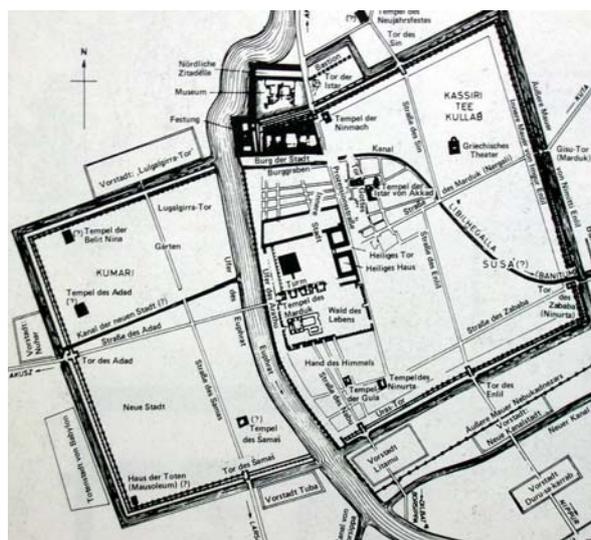


Abb.2.9 Babylon: Plan des Stadtkerns

Quelle: Leonardo Benevolo, 1991, S.34

Darüber hinaus bildeten die Flüsse nicht nur städtebauliche Grenze, sondern auch eine Grenze des Religionsgebiets. Die Stadt entwickelte sich Schritt für Schritt. Sie wurde durch die Haupt- bzw. Seitenstraßen regelmäßig geteilt. Öffentliche Gebäude wie Tempel und Paläste wurden nach der Anforderung der Stadtverwaltung entworfen. Vor allem situierten die Tempel im Mittelpunkt der Stadt und waren wesentlich höher und größer als andere Gebäude, weil in dieser Zeit die politische Macht der Religionsmacht völlig entsprach. Wie nämlich Sprio Kostof durch sein Buch- Das Gesicht der Stadt- bereits erwähnt hat, nahmen die Menschen die ursprünglichen Städte als göttliche Schöpfung wahr. Vor allem kann man erkennen, dass sich diese symbolische Bedeutung der Stadt als ein göttlicher heiliger Ort insbesondere in ägyptischem Reich entwickelt hat.

In Ägypten baute man ein monumentales Grabmal als Symbol für Weiterleben nach dem Tod. Und die ägyptischen Städte waren als Schaffung göttlicher Werke bezeichnet. Die ägyptischen monumentalen Grabmäler wurden nicht im Stadtzentrum oder innerhalb der Stadt gebaut, sondern außerhalb der Stadt. Denn man nahm in Ägypten einfach wahr, dass eine Stadt als heilige Stadt ein Ort war, wo lebendige Menschen leben. Im Gegensatz dazu war ein Tempel und monumentales Grabmal als Totenstadt ein Ort, wo geistliche Menschen nach dem Tod leben. Deshalb kann man erkennen, dass es in diesen frühen Epochen keine enge städtische räumliche Verbindungen zwischen den Gebäuden für Lebenden und den Gebäuden für Toten gab, sondern nur Gegensätze³⁰.

In diesem Zusammenhang suchte das ägyptische Reich vermutlich ein örtliches Element, das als Mauer oder Grenze zwischen Lebenden und den Toten funktionieren konnte. Schließlich entdeckten die Menschen in Ägypten, dass der Fluss Nil ihre Stadt in zwei Teile teilte. Nach dieser Bedeutung wurde ihre Stadt mit dem Nil der Stadt für reale Welt und Nachwelt angeordnet und organisiert. Nämlich wurde die ägyptische Stadt durch den Nil in zwei Welt geteilt. Wenn man Abbildung 2.11 sieht, kann man deutlich erkennen, dass sich die heilige Stadt für lebendige Menschen im rechten Nil Fluss und der Tempel und das monumentale Grabmal als Totenstadt am linken Nil Fluss befanden. In dieser Bedeutung für Stadt als göttliche Schöpfung spielte der Nil Fluss eine besondere Rolle als geistliche Grenze zwischen den Lebenden und den Toten.

³⁰ Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt 1991, 43s

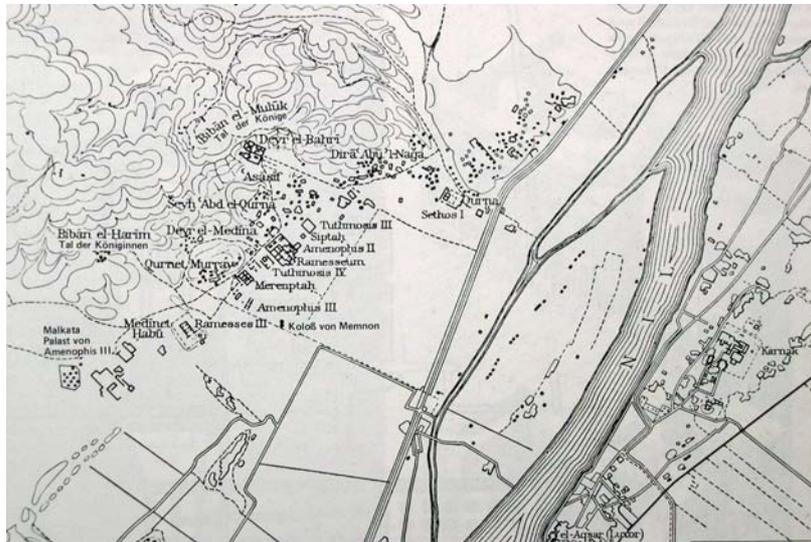


Abb. 2.10 Plan der Umgebung Thebens:

Die Gräber befinden sich links vom Nil, die Tempel am rechten Flussufer

Quelle: Leonardo Beneolo, 1991, S.49

2.3 Flüsse als Wasserweg in mittelalterlichen Städten in Europa

Wie ich bereits oben im Kapitel 2.2.1 „Fluss als Geburtsort der Zivilisation und Stadt“ erwähnte, nahmen Menschen Flüsse als den wichtigsten essentiellen Faktor sowohl für ein Lebenselement als auch für Gründung der Stadt.

In mittelalterlichen Städten in Europa war eine Spur dieser traditionellen Nutzung von den Flüssen deutlich geprägt. Nämlich hatte eine Entstehung der mittelalterlichen Städte in Europa enge Beziehung mit den Flüssen. Wenn man den geographischen Standort der meisten Städte in Europa betrachtet, kann man deutlich erkennen, dass manche wichtige Städte wie Köln, London, Paris und Prag in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses situiert wurden³¹.

Der Zusammenbruch des römischen Reiches hatte einen neuen Aufschwung der Städte in Europa gebracht. Viele Städte wurden mit den übrigen Stadtstrukturen des römischen Reichs im Mittelalter gegründet.³² Sie hatten antike Kultur aus übrigen Teilen des römischen Reiches übernommen und neue Entwicklung für Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur und Stadtbau weiter geführt, obwohl sich die Bautätigkeit und die Bedingungen für Stadtentwicklung wegen des Mangels an qualifizierten Architekten, Handwerkern verschlechterten und einige römische Städte aus menschlicher Sicht völlig verschwanden. Vor allem ist ein hervorragendes unterschiedliches Merkmal zwischen den mittelalterlichen Städten und römischen Städten, dass die mittelalterlichen Städte die Wasserwege bedeutsam häufiger nutzten als Verkehrsnetz.

³¹ Dieter Schott; Stadt und Fluss: Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert, Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2004-2006, Universitätsverlag Göttingen S.141

³² Leonardo Benevolo : Die Geschichte der Stadt. Frankfurt 1991, S.327-333

Nach dem Zerfall des römischen Reichs benutzten die Menschen Wasserwege lieber anstatt der alten römischen Landstraßen, die für Truppenbewegungen, Handel und Verwaltung als Verbindung zwischen den kolonisierten Städten in der Zeit des römischen Reiches wichtig waren. Denn die römischen Landstraßen waren aufgrund des Untergangs des römischen Reiches unsicher, gefährlicher geworden. Darüber hinaus wurden diese Straßen mit Vegetation bedeckt³³. Vor allem war angesichts des ökonomischen Gewinns der Wassertransport noch günstiger als der Landtransport. Zum Beispiel, wenn man Waren von Lübeck nach Danzig im Mittelalter transportieren musste, brauchte man auf dem Landweg etwa 14 Tage, dagegen auf dem Wasserweg mit dem Schiff nur 4 Tage³⁴.

Aus diesen Gründen nahmen die mittelalterlichen Menschen und Städte Flüsse als natürliche Transportartmittel und als sichere Verkehrswege an. Diese traditionelle hervorragende Bedeutung der Flüsse als Wasserweg bleibt unveränderlich bis in die Gegenwart in der Stadt.

2.3.1 Entwicklungen der Handelstadt und ihrer Fluss

Damit man vor allem Flüsse als die günstige geographische Lage für die Gründung einer Stadt in mittelalterlichem Europa verstehen kann, braucht man ein Verständnis zwischen der Entwicklung der Stadt in mittelalterlichem Europa und der wirtschaftlichen Entwicklung für Handel³⁵. In fast allen Teilen Europas fand ein wirtschaftlicher Aufschwung gegen Ende des 10. Jahrhunderts statt. Eine wichtige Ursache für den wirtschaftlichen Aufschwung war vor allem das Anwachsen der Bevölkerungszahl³⁶.

³³ Paul Niedermaier; Der mittelalterliche Städtebau in Siebenbürgen, im Banat und im Kreischgebiet, Teil I Die Entwicklung vom Anbeginn bis 1241, Arbeitskreis für Siebenbürgische Landeskunde Heidelberg 1996, S.22 und M.Rusu; Cetatea Moigrad, S.266

³⁴ File:///CI/_umbau_Page/Handel/Handel.html S.1

³⁵ Paul Niedermaier; Der mittelalterliche Städtebau in Siebenbürgen, im Banat und im Kreischgebiet, Teil I Die Entwicklung vom Anbeginn bis 1241, Arbeitskreis für Siebenbürgische Landeskunde Heidelberg 1996, S.10

³⁶ Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt 1991, S.333

Der Untergang des römischen Reiches, Unordnung der Völkerwanderung und der Zusammenbruch des weströmischen Reiches verursachten eine allgemeine Abnahme der europäischen Bevölkerungszahl. Darüber hinaus wurde etwa die Hälfte der Bevölkerung zum Opfer durch Pest in den Jahren 542-650 gebracht³⁷. Obwohl diese epochemachenden Ergebnisse der Geschichte deutlich zur Abnahme der Bevölkerungszahl führten, verdoppelte sich die Bevölkerung in verschiedenen Gebieten Europas vom ungefähr 5. Jahrhundert bis 10. Jahrhundert. Das Wachstum der Bevölkerung hat insbesondere Frankreich, England ohne Wales und Osteuropa wie Russland, Polen und Ungarn betroffen. Zum Beispiel die Bevölkerungszahl Frankreichs stieg von 3.000.000 im Jahre 650 auf 6.200.000 im Jahre 1100. Und die Bevölkerung in England wird nach dem Zusammenbruch des römischen Reiches auf 200.000 geschätzt. Die Zahl der Bewohner stieg deutlich auf 440.000 im Jahre 650 und auf 1.3000.000 im Jahre 1100 allmählich durch eine Zuwanderung vom Kontinent. Außerdem stiegen die Wachstumsraten der Bevölkerungen durchschnittlich auf 33% pro Jahrhundert für Russland und Polen und auf 36% pro Jahrhundert für Ungarn³⁸.

Das Bevölkerungswachstum setzte sich allmählich bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts fort. Nämlich wuchs die gesamte europäische Bevölkerungszahl von 22 Millionen im Jahre 950 auf 55 Millionen im Jahre 1350, bis dahin bevor das ganze christliche Europa Kreuzzüge durchführte.

Die demographische Entwicklung führte zu einer Zunahme der Städtezahl und der städtischen Bevölkerung. Die ländliche Bevölkerung wanderte zu der neu gegründeten Stadt, um neue Gelegenheit für Arbeit zu bekommen. In der Folge konzentrierten sich die Bevölkerungen auf die Städte als siedlungsfreundliches Gebiet.

Eine weitere Ursache für Stadtentwicklung war der Anstieg der Produktion. Die durch Zunahme der Bevölkerung gegründeten und entwickelten Städte entwickelten sich weiter mit der Verbesserung der wirtschaftlichen Bereiche deutlich.

³⁷ Paul Niedermaier; Der mittelalterliche Städtebau in Siebenbürgen, im Banat und im Kreischgebiet, Teil I Die Entwicklung vom Anbeginn bis 1241, Arbeitskreis für Siebenbürgische Landeskunde Heidelberg 1996, S.15

³⁸ Paul Niedermaier; Der mittelalterliche Städtebau in Siebenbürgen, im Banat und im Kreischgebiet, Teil I Die Entwicklung vom Anbeginn bis 1241, Arbeitskreis für Siebenbürgische Landeskunde Heidelberg 1996, S.15- S.16

Die technische Verbesserung der Landwirtschaft und Arbeitsteilung des Handwerks führten zum Gewinn der landwirtschaftlichen Produktion wie Nahrungsmittel und der handwerklichen Produktion wie Kleidung und Schuhe und zum Wachstum der Gewerbe in der Stadt.

Diese gesamte Entwicklung des städtischen Lebens bewirkte, dass die mittelalterlichen Städte im Wesentlichen ein wirtschaftliches, politisches und kirchliches Gebiet wurden. Vor allem war ein hervorragendes Ergebnis der mittelalterlichen städtischen Entwicklung eine Entwicklung von Handel, der ein überregionaler und internationaler Gütertausch war. Das bedeutet, dass die Entwicklung des Handels eine Verbindung zwischen den Städten in ganz Europa durch Landweg und Wasserweg schuf. Nämlich wurden die beiden Wege als Handelsrouten für Verbindung zwischen dem südlichen und nördlichen Europa in ganzem Europa festgesetzt.

Die mittelalterliche Handelsentwicklung hat insbesondere die Städte betroffen, die am schiffbaren Fluss oder in der Nähe des Flusses lagen, weil Flüsse eine große Rolle als Wasserweg für überregionalen und internationalen Handel spielten. Deshalb sind vor allem die mittelalterlichen Städte als Handelsstädte in der städtischen Geschichte geprägt, und es entwickelten sich Städte wie Frankfurt am Main -die bedeutendste wirtschaftliche Stadt Deutschlands-, Lübeck, die Hauptstadt der Hanse, Hamburg, die größte Hafenstadt Deutschlands, Bremen (Abb.2.11).

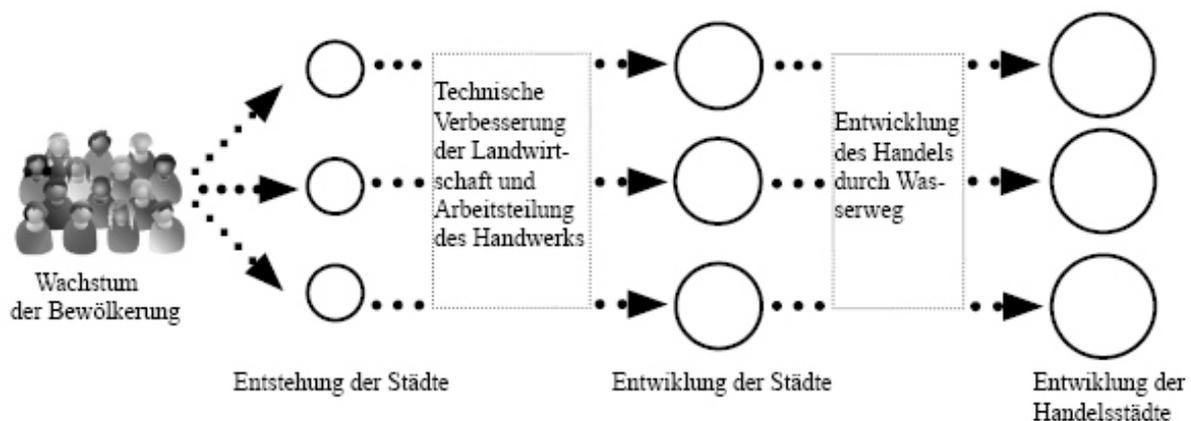


Abb. 2.11 Entwicklungsprozess der mittelalterlichen Städte

Am Beispiel der Hansestädte, die sich der Gemeinschaft von deutschen Kaufleuten angeschlossen und unter dem Schutz des Städtebunds Hanse ihren wirtschaftlichen Seehandel geleistet haben³⁹, sind im Mittelalter entstanden. Ihre städtebauliche Entwicklungsgeschichte war die Geschichte einer gemeinsamen Entwicklung von Stadt und Hafen⁴⁰. Nämlich wuchsen diese Städte im Mittelalter mit ihrem Hafen und den Flüssen zusammen.

Die Hafenstädte hatten Hafen- und Flussuferzone mit einer gleichen Entwicklungsphase entwickelt. Wie ich mehrmals erklärt habe, wurde aufgrund der Nutzung von umwelt- und naturgegebenen Situationen eine Stadt oder eine menschliche Ansiedlung in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses situiert.

In der Folge nutzten die Menschen freiwillig und individuell ihre Flüsse zum Gewinn durch Handel, Transport oder Fischerei. Anschließend erkannten die Menschen einen Ort als strategischen Punkt für Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in der Hafen- und Flussuferzone. Und dieser strategische Ort in der Ufer- und Hafenfläche wurde gemeinsam in öffentlichem Besitz genutzt. Die öffentliche Nutzung der Häfen bestand darin, dass die Ufer- und Hafenzonen durch Stadt, Bund, Land, Militär, Zoll und Gemeinde unterschiedlich und vielfältig genutzt wurden⁴¹.

Im Zusammenhang mit der öffentlichen Nutzung der Ufer- und Hafenfläche waren Schiffanlegeplätze, städtische Festungswerke für Verteidigung, Amtsgebäude für Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, Gebiet für Güterhandel und Lagerung, Stapelplätze für Schiffbau und Dienstleistung in Ufer- Hafenzonen lokalisiert.

Zudem entwickelte sich ein Gebäudetypus „Wohn- und Wirtschaftseinheit“ in den vorindustriellen Städten. Vor allem waren Kaufmannhäuser aufgrund der spezifischen Bedürfnisse und wirtschaftlichen Verhältnisse der Hafenfunktionen direkt am Wasser gebaut, obwohl die häufig vorkommenden Überschwemmungen den Hafen bedrohten.

³⁹ Dieter Grötz, Günther Haensch, HansWellmann: Großwörterbuch Deutsch als Fremdsprache, Langenscheidt Berlin, 2003, S470

⁴⁰ Egbert Kossak: Hamburg Stadt im Fluss, Ellert & Richter Verlag ,S12

⁴¹ Dick Schubert: Hafen- und Uferzonen im Wandel: Anaysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, LeueVerlag Berlin, 2001, S 16- S17

Im mittelalterlichen Zeitalter hatten die Häfen und die Flüsse einerseits eine große Bedeutung an Wachstums- und Entwicklungsmotoren für Stadt und das Tor zur Stadt dargestellt, das bedeutet, dass die mittelalterlichen Städte durch ihre Flüsse groß geworden waren. Andererseits stellen sie häufig einen gefährlichen Stadtteil im Hinblick auf unkontrollierte Überschwemmungen dar.

2.4 Flussuferzone als Wirtschafts- und Industrieraum sowie Verkehrsraum im industriellen Zeitalter

Von etwa Mittelalter noch bis Mitte des 18. Jahrhunderts wurden ein Stadtwachstum und ein Stadtbild durch einen engen Bezug zu naturräumlichen Gegebenheiten, vor allem zum Wasser geprägt. Damals besitzen viele Städte eine typische ähnliche Wasser-Stadt-Struktur in dem direkten oder indirekten Bezug zum Wasser als Transportweg und natürliche Festungsanlage, vor allem auch als ein Quell des Lebens für Fischer und Schiffer.

Städte waren mit der Hafen- und Flussuferzone als Hauptteil der Städte seit dem Mittelalter räumlich und wirtschaftlich eng verbunden.⁴² Man baute die Gebäude, insbesondere Bürger- und Kaufmannhäuser, die zugleich Wohn-, Wirtschafts-, Lagernutzungen in den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Kaufmannschaft beinhalteten, direkt am Wasser. Nämlich waren die einzelnen städtischen Grundfunktionen der Flussuferzonen - Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung- nicht voneinander getrennt. Aber im 18. Jahrhundert kam es zum Zeitpunkt der Veränderung der Stadt-Flussuferzone -Beziehungen.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann die industrielle Revolution zunächst in England durch technische Innovationen, und zwar durch die Erfindung der Dampfmaschine und Eisenbahn sowie Dampfschiffahrt, Verbesserung der Textilherstellung und Aufbau des Fabriksystem.⁴³ Die industrielle Revolution bewirkte nicht nur entscheidende Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, der Lebensformen und Arbeitsbedingungen, sondern auch veränderte sich das Gesicht und die Struktur der alten Stadt dramatisch.

Vor allem entstand die städtische Revolution im Zusammenhang mit der industriellen Revolution. Nämlich führte der Übergang von dem handwerklich-manufakturrellen zu industriell-kapitalistischen Fabriksystem zur Stadtentwicklung von der Festungsstadt zur offenen modernen Großstadt.⁴⁴

⁴² Vgl. Dirk Schubert, 2001, S.18

⁴³ Der Begriff „Industriellen Revolution“ wurde durch den britischen Kulturtheoretiker Arnold Joseph Toynbee ursprünglich formuliert.

⁴⁴ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms: Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993, S.53

Die seit dem 13. Jahrhundert durch Graben und Stadtmauern als Grenze zwischen Stadt und Land geprägte Stadtstruktur änderte sich aus zwei Gründen grundlegend. Der erste Grund war die Bevölkerungsexplosion. Die Bevölkerungszahl nahm aufgrund des Rückgangs der Sterblichkeitsrate und des Anstiegs der Geburtenrate ab Mitte des 18. Jahrhunderts bis spät ins 19. Jahrhundert deutlich schneller zu als zuvor. Der andere Grund war die Landflucht. Viele Menschen kamen vom Land in die Städte, um ihre Lebensbedingungen zu verbessern und um dort Arbeit in den neuen Fabriken zu suchen. Z.B. in Berlin, wo am Anfang des 18. Jahrhunderts etwa 72.000 Menschen lebten, hatte über zwei Millionen Einwohner im Jahre 1900; die Einwohnerzahl der Hansestadt Hamburgs nahm zwischen 1842 und 1913 von 159.759 auf 1.030.983 Personen zu.⁴⁵ Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der massiven Landflut im Industriezeitalter brauchten die Städte mehr Versorgungsinfrastruktur, Wohnraum und Industrieraum. Aber es gab nicht genügend Platz für Wohnungen und Fabriken mehr innerhalb der alten Stadtmauern. Neue Häuser und Fabriken mussten außerhalb der bisherigen Stadtmauern gebaut werden.

In der Folge erweiterte sich die Stadt von dem historischen Stadtkern radikal nach außen.⁴⁶ Darüber hinaus wurde die erweiterte Stadt nach den Bedürfnissen der städtischen Grundfunktionen- Wohnen, Arbeit, Freizeit, Verkehr und Natur- in mehrere Gebiete aufgeteilt. z.B. Industriegebiet, Arbeiterwohngebiet, Wohngebiet, Gewerbsgebiet und Erholungsgebiet.⁴⁷ (Abb.2.12)

⁴⁵ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms, 1993, S.47

⁴⁶ Vgl. Bernhard Schäfers: Stadtsoziologie, Stadtentwicklung und Theorien- Grundlagen und Praxisfelder, 1.Auflage, Wiesbaden, 2006, S.15

⁴⁷ Vgl. Abteilung Raumplanung an der HSR: Stadtstrukturen,

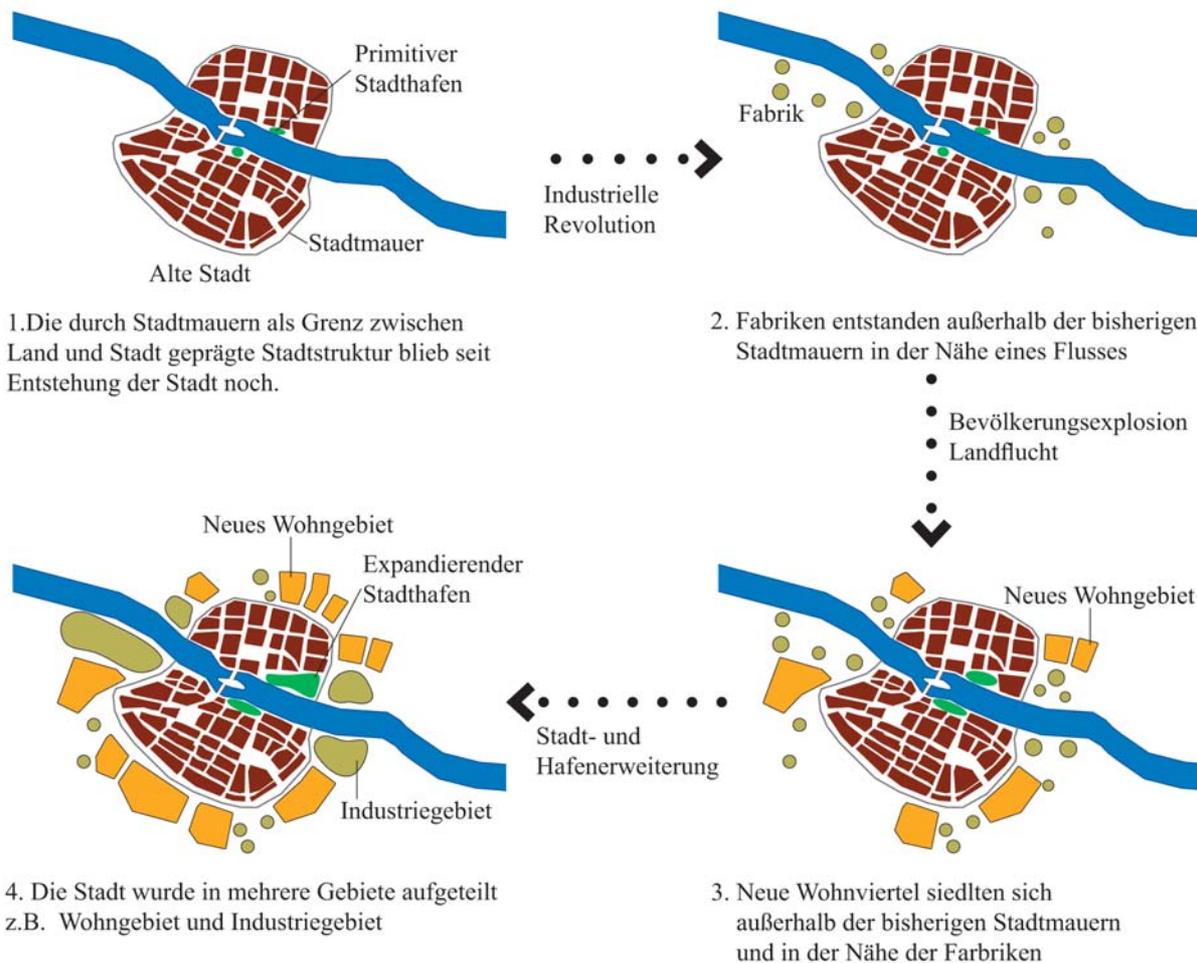


Abb.2.12 Der Prozess der Modernisierung der alten Stadt

Im Zeitalter der Industrialisierung wurden Fabriken zugunsten des technischen Fortschritts und des wirtschaftlichen Aufschwungs überall in den erweiterten Städten gebaut. Insbesondere befanden sich die industriell genutzten Gebiete in der Nähe eines Flusses, wo es dort noch einen direkten funktionalen Standortvorteil zum Wasser als Transportweg gab. Fabriken brauchten notwendig einen günstigen Lagerplatz und einen Transportweg für erzeugte Produktionen und Rohstoffe wie Steinkohle und Holz. Außerdem benötigten Fabriken bei der Herstellung der Produktion große Wassermengen.

Darüber hinaus wurden viele und große unbebaute Plätze für einen Bau der zahlreichen Großfabriken erforderlich. Vor allem erfüllte eine Standortgünstigkeit der Flussuferzone diese Anforderungen für den Betrieb der Fabriken grundlegend und führte zur Ansiedlung der Fabriken in Richtung Flussuferzone.

Der technische Fortschritt, die Erfindung der Dampfschiffahrt im 19. Jahrhundert, führte zum Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff, wodurch Schiffahrt von Wind unabhängig wurde und man eine Menge Güter in einem bestimmten Zeitraum transportieren konnte. Dabei wurden Schiffe seit dem Zeitalter der Industrialisierung immer größer. In diesem Zusammenhang mussten Flüsse von natürlichen Wasserstraßen auf künstliche Wasserstraßen als Kanal für Güter- und Rohstofftransport verändert und vergrößert und neue große Binnenhafenanlage gebaut werden, wodurch die Flüsse nach und nach den wachsenden Schiffgrößen angepasst werden konnten.⁴⁸ Z.B. Viele Flüsse in England wurden zur Wasserstraße kanalisiert. Im Jahre 1757 wurde der Sankey Kanal als erster englischer Kanal zwischen St. Helems und Liverpool für Transport für Kohle angelegt; in Deutschland, insbesondere in Berlin, die in der Hälfte des 19. Jahrhunderts am besten mit Verkehrswegen ausgestattete Großstadt, wurden Flüsse kanalisiert. Der Landwehrkanal in 1850, der Teltowkanal in 1906 und der Oder-Havel-Kanal in 1914 wurden geschaffen.⁴⁹

Durch die Verbesserung der Wasserstraße und die technische Entwicklung der Verkehrsmittel wurden Flussuferzonen als der noch günstige Standort für Fabriken seit dem Zeitalter der Industrialisierung deutlich geprägt. In der Folge siedelten sich die Industrieviertel gerade in den Flussuferzonen, insbesondere im Bereich der Binnenschiffahrt- Kanal und Binnenhafenan. Außerdem stellte die mit der Erfindung der Dampflokomotive ausgebaute Bahnlinie einen entscheidenden sozialen und stadträumlichen Strukturwandel für Urbanisierung her und veränderte vor allem die Fluss-Stadt-Beziehungen.

Die neuen Transportmöglichkeiten und Wirkungen der Eisenbahn führten einerseits zu einem großen Verlust an traditioneller Rolle und stadträumliche Funktionen der Flussuferzonen als ein wesentlicher und wichtiger Faktor für Stadtwachstum, andererseits zu einer Verstärkung der gewerblichen und industriellen Flächennutzungen der Flussuferzonen.

⁴⁸ Bernhard Müller, Reinhard Schmook: Berlin und Brandenburg, vom Zusammenwachsen einer Region, Berlin, 1991, S.93

⁴⁹ Bernhard Müller, Reinhard Schmook, 1991, S. 30 und S.92

Diese räumliche Veränderung der Flussuferzone galt negativ angesichts der Stadt-Fluss-Beziehung. Die Stadt in der Vorindustrialisierung benutzte ein natürliches Potential der Flüsse zu den unterschiedlichen räumlichen Nutzungen für Erholung, Kultur und Freizeit.⁵⁰ Aber die industrielle Nutzungen der Flussuferzonen führten klare Trennungen zwischen Stadt und Fluss bzw. Trennungen zwischen der städtischen Struktur und dem Erholungsraum durch.

Die Städte in der vorindustriellen Zeit waren durch ihre Flüsse groß geworden. Flüsse waren nicht nur von zentraler Bedeutung für Verkehrserschließung der wichtigen Handelsverbindung zwischen Städten, sondern ihre Hafen- und Flussuferzone spielten auch eine wichtige Rolle als Wirtschaftszentrum für Stadtwachstum. Aber nach dem Beginn der Industrialisierung war deutlich geworden, dass die Konkurrenz des Transportwegs zwischen Wassertransport und Landtransport durch den Ausbau der Eisenbahn in eine neue Phase getreten war.

Die Stadt erweiterte sich entlang Bahnlinien, wodurch die dichte Stadtbevölkerung im 19. Jahrhundert verteilt werden konnte.⁵¹ Vor allem siedelten sich die Industriegebiete nicht nur in der Nähe der Wasserstrasse, sondern entstanden auch verstärkt in der Nähe der Eisenbahnlinien. Und in der vorindustriellen Zeit spielten die traditionellen Häfen eine wichtige Rolle als das Tor zur Stadt, aber seit dem industriellen Zeitalter hatte ein neuer Bahnhof als ein neues Symbol der modernen Stadt die Rolle des Tores zur Stadt übernommen. Nämlich änderten sich Hauptverkehrsachse der Stadt von Wasserstraßen auf Bahnlinien und Wirtschaftszentrum der Stadt von Hafenareal auf Bahnhofsareal.

Die durch das neue Verkehrsmittel entstanden Veränderungen der städtischen Struktur im industriellen Zeitalter schien, als ob die Wasserstraße sich im Gegensatz zur Eisenbahn befand. Aber die beiden Verkehrsmittel wurden nicht voneinander getrennt, sondern miteinander eng räumlich verbunden, nämlich eine engere Verbindung zwischen Eisenbahn und Kanal. Z.B. Direkte Verbindung zwischen Kohlengruben und Fabriken an den großen Flussläufen führte dazu, dass Güter und Kohlsteine für Antrieb der Fabrik schnell transportiert werden konnten. (Abb.2.13)

⁵⁰ Eduard Koegel, Die Landschaft als Konzept Stadt - Umland – Stadtlandschaft, S.53

⁵¹ Vgl. Kenneth Powell: Stadt im Umbau, Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts, die deutsche Ausgabe, Stuttgart München, 2000, S.156



Abb. 2.13 Industriegebiet am Flussufer, das durch Eisenbahn beschlagnahmt wird
Quelle: Lewis Mumford, 1980, S. 755

Die Beschleunigung der Transporte, die sich aus dem technischen Fortschritt und dem verbesserten Verkehrsnetz ergab, führte als Anziehungskraft zur Verstärkung der Ansiedlungen der Fabriken in den Flussuferzonen. Die Fabriken wurden gewöhnlich in einem bestimmten Gebiet zusammengefasst, nämlich in der Nähe von Flüssen oder Eisenbahnlinien.⁵² In der Perspektive der Fluss-Stadt-Beziehungen hatten die städtischen Flussuferzonen seit dem Zeitalter der Industrialisierung sowohl an traditioneller Bedeutung als Standort für Umschlag- und Handelsplätze, als auch an einer neuen Bedeutung als wichtiger Standort für Industrie und Gewerbe gewonnen.

Aber die Verstärkung hatte gleichzeitig negative Auswirkungen auf die Organisation der räumlichen Stadtstruktur und auf die natürliche Umwelt der Flüsse. Sie zerstörte Landschaftsstruktur der Flussuferzone. Die Flüsse wurden zum Abladeplatz für flüssige Abfallprodukte, wodurch die Gewässer verschmutzt und die Lebenswesen im Wasser vergiftet wurden.⁵³

⁵² Lewis Mumford: Die Stadt, Geschichte und Ausblick, Band 1, 2.Auflage, München, 1980, S.535

⁵³ Lewis Mumford: Die Stadt, 1980, S.534

2.5 Räumliche Differenzierung von Stadt und Fluss

Der Bevölkerungsanstieg, die Landflut und der technische Fortschritt ließen die Städte immer rascher wachsen und modernisieren.⁵⁴ Vor allem entstanden Dampfmaschine und Bahnhof, Eisenbahnlinie, Kanäle, Häfen, Brücken, Fabriken als Symbole der modernen Stadt im neuen Zeitalter, wodurch sich die Stadt erweiterte und entwickelte. Aber die Industrialisierung und Modernisierung der Stadt führte nicht zur gesunden und kontrollierten Stadtentwicklung, sondern verursachte überall neue soziale, gesellschaftliche und räumliche Probleme, die man in dem vorindustriellen Zeitalter überhaupt nicht erlebte, nämlich - Umweltverschmutzung, Verkehrschaos, Gefährdung der Gesundheit, Mangel an Wohnung und Infrastruktur –.

Diese im industriellen Zeitalter entstanden Probleme bedrohten vor allem die Lebensbedingung der unteren Klassen der Stadtbevölkerung tiefgreifend.⁵⁵

Die angewachsene Stadtbevölkerung in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts verursachte große Wohnungsnot in der industrialisierten Stadt. Die Menschen, die insbesondere vom Dorf in die Stadt kamen, um dort Arbeit zu finden, waren vom Wohnungsproblem am stärksten betroffen. Die Stadt konnte die vielen ländlichen Zuwanderer überhaupt nicht aufnehmen. Deshalb mussten sie ohne andere Alternative unter schlechten Lebensbedingungen das ungeordnete und ungesunde Wohnviertel bewohnen, wo viele Häuser eng nebeneinander gebaut wurden und wo es mangelhafte öffentliche Versorgung und hygienischer Einrichtungen wie Wasserversorgung und Abwassersystem gab.⁵⁶ In der Folge war die moderne Großstadt im 19. Jahrhundert durch dichte Arbeiterwohnbebauung und ungeordnete Infrastruktur sowie schmale Straßen geprägt. Z.B. in London bewohnten mehrere arme Familien alle Räume eines Hauses- vom Keller bis Dachgeschoss, einzelne Räume, Teilräume- im 19. Jahrhundert. Große Familien mussten in einem Raum eines schlecht gebauten Hauses zusammenleben.⁵⁷

⁵⁴ Leonardo Benevolo: Die Stadt in der europäischen Geschichte, München, 1993, S.184

⁵⁵ Vgl. Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main, 4. Auflage, 1990, S.781-785

⁵⁶ Leonardo Benevolo: Die Stadt in der europäischen Geschichte, München, 1993, S.191

⁵⁷ Dirk Schubert: Stadterneuerung in London und Hamburg, Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig/Wiesbaden, 1997, S.31

Die ungesunden Wohnstandorte der unteren Klassen der Stadtbevölkerung befanden sich hauptsächlich in der Nähe ihres Arbeitsplatzes, nämlich in den industriell genutzten Gebieten.⁵⁸ Die enge räumliche Verbindung der Wohnsiedlung mit den industriell genutzten Gebieten brachten den unteren Klassen der Stadtbevölkerung sowie Fabrikarbeiter noch schlechtere Lebensbedingungen. Starker Maschinenlärm, verschmutzte Abwässer und unangenehme Gerüche sowie lebensgefährlicher Rauch über den Wohnhäusern konnten erhebliche Nachteile und Gefahren der modernen und industriellen Stadt herbeiführen.⁵⁹ Vor allem belasteten die benachteiligenden Wirkungen der industriellen unkontrollierten Stadtentwicklung das Leben der Stadtbevölkerung bedenklich und machte sich mehr und mehr negativ bemerkbar.⁶⁰ Schließlich beherrschte eine Katastrophe, nämlich die Choleraepidemie, die industrialisierten europäischen Länder wie England und Deutschland usw. im 19. Jahrhundert. Allein in Deutschland kamen über 8600 Menschen durch die Choleraepidemie ums Leben.⁶¹

Die unkontrollierte Stadtentwicklung im Zeitalter der Industrialisierung verursachte die städtischen Probleme. z.B. Lebensgefährliche Umweltverschmutzung, Verkehrschaos, Krankheiten, Mangel an Wohnung und Infrastruktur, disharmonisches Stadtbild. Deshalb benötigte die industrialisierte Stadt ein neues Modell der reformistischen Stadtplanung für öffentliche Versorgung und hygienische Einrichtungen (Verbesserung mangelnder Wasserqualität und unzureichender Wasserversorgung usw.), für Verbesserung der städtischen Infrastruktur (verbreitertes regelmäßiges Straßennetz, Eisenbahnlinie) und für Einrichtung der öffentlichen Gebäude (Schulen, Krankenhäuser). Darüber hinaus musste das Stadtwachstum durch öffentliche Verwaltung kontrolliert werden

⁶² ⁶³

⁵⁸ Vgl. Abteilung Raumplanung an der HSR: Stadtstrukturen

⁵⁹ Vgl. Gerhard Lenz, die Stiftung Bauhaus Dessau (Hrsg.): Verklüsterung Landschaft, über die Herstellung von Raum und Umwelt im mitteldeutschen Industriegebiet seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts, Frankfurt/New York, 1999, S.27-37

⁶⁰ Leonardo Benevolo, 1990, S.802

⁶¹ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms: Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993, S.62-63

⁶² Vgl. Leonardo Benevolo, 1990, S.813- 827

⁶³ Vgl. Leonardo Benevolo, 1993, S.184

Vor allem wurde eine städtebauliche Veränderung der eng miteinander verflochten Stadtstruktur gefordert, insbesondere eine städtebauliche Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz.⁶⁴ In der Folge wurde Wohngebiet und Industriegebiet voneinander getrennt. Anschließend führte die räumliche Trennung zu einer Isolierung des Industriegebiets in der Stadt.

Die Isolierung des Industriegebiets in der Stadt bedeute die Differenzierung von Stadt und Fluss, weil die Flussuferzone als günstiger Standort für industrielle Nutzungen seit dem industriellen Zeitalter geprägt war. Durch lebensgefährliche schmutzige Abfälle und Abwässer sowie Rauch aus Fabriken wurde die enge Stadt-Fluss-Beziehungen oder enge Stadt-Fluss-Verbindung zerstört.

Darüber hinaus wurden die Isolierung des Industriegebiets in der Stadt und die Trennung zwischen Stadt und Fluss durch die Bahnlinie und Verkehrsstraße als künstlerische oder geistige Trennlinie eindeutig verstärkt. Durch den Bau der Bahnlinie und der Stadtautobahn waren Großstadt und ihr Fluss getrennt, wodurch der Zugang der Stadtbürger zum Fluss eingeschränkt wird (Abb.2.14).

⁶⁴ Vgl. Kenneth Powell: Stadt im Umbau, Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts, die deutsche Ausgabe, Stuttgart München, 2000, S.90

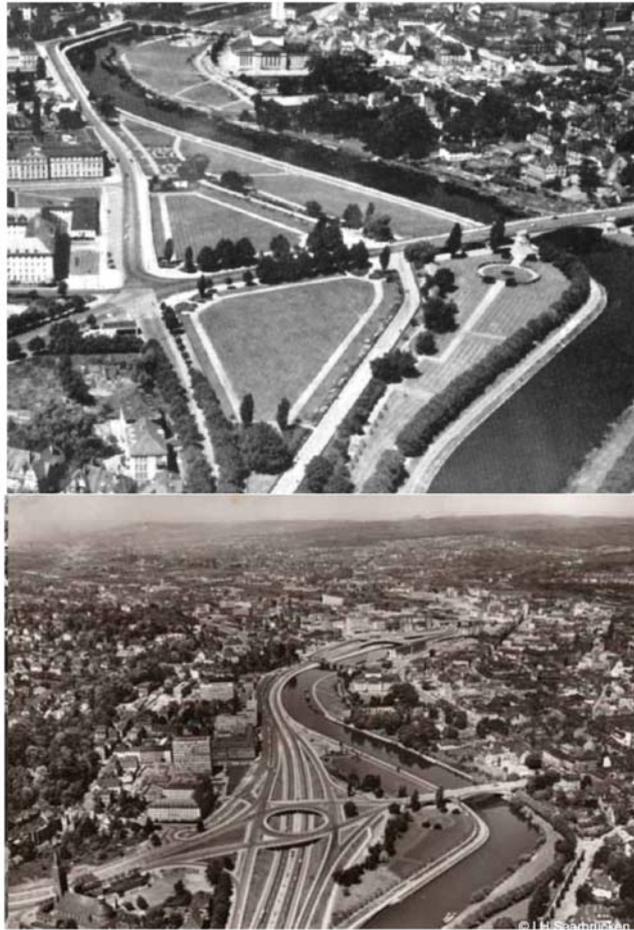


Abb. 2.14 Trennung von Stadt und Fluss, Stadt Saarbrücken und ihr Fluss Saar waren durch die Stadtautobahn räumlich getrennt

Quelle: Stadtmitte am Fluss Teil 3 Städtebau, www.saabruecken.de

2.6 Räumliche Differenzierung von Stadt und Hafen- und Flussuferzone

Wenn man Veränderungen des Hafengebiets im industriellen Zeitalter betrachtet, versteht man die Vorgänge der Differenzierung von Stadt und Fluss deutlich. Vor allem hatte der britische Historiker B.S. Hoyle diese historischen Veränderungsprozesse der Stadt-Hafen-Beziehung, nämlich theoretisch fünf Phasen der Entwicklung der Verhältnisse zwischen Stadt und Hafen, im Buch „Revitalising the Waterfront“ eindeutig beschrieben.⁶⁵

Ein primitiver Stadthafen, den als erste Phase der Entwicklung der Verhältnisse zwischen Stadt und Hafen durch B.S. Hoyle gekennzeichnet war, entwickelte sich als der expandierende Stadthafen einerseits mit seiner industrialisierten Stadt zusammen. Andererseits verlor der Stadthafen als der moderne und industrielle Seehafen allmählich die enge räumliche und funktionale Verflechtung der Stadt.⁶⁶ (Tab.2.1)

Phase	Zeit	Symbol		Hafen-Stadtentwicklung
		○ Stadt	● Hafen	
1. Zyklus	Mittelalter bis Mitte 19.Jhrd.			Der einfache Stadthafen Vorindustrielle Phase
2. Zyklus	Mitte 19.Jhrd.-frühes 20.Jhrd.			Der expandierende Stadthafen Industrialisierungsphase
3. Zyklus	Beginn bis Mitte des 20. Jhrds.			Der mod.industrielle Seehafen Fordismus/Hochindustrialisierung
4. Zyklus	60er bis 80er Jahre			Rückzug vom Hafenrand Postfordistische Phase
5. Zyklus	Seit den achtziger Jahren			Revitalisierung des Hafenrandes Flexible Akkumulation

Tabelle.2.1 Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung

Quelle: Dirk Schubert, 2001, S.19

⁶⁵ B.S. HOYLE: Development dynamics at the port-city interface, In: Revitalising the Waterfront, 1988, Chichester,

⁶⁶ Vgl. Dick Schubert (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin, 2001, S.17-23

Die fortschreitende Industrialisierung im 19. Jahrhundert führte nicht nur zur Wirtschaftsentwicklung der großen Hafenstädte mit einer erheblichen Ausweitung des Handels, sondern auch zu sozialen und räumlichen Veränderungen ihrer Hafenbereiche, nämlich von einem begrenzten Binnenhafen auf einen modernen Hafen für Industrie und für internationalen Handel.

Durch die Erfindung von Dampfmaschinen wurde vor allem die Struktur der Seeschifffahrt von Segelschifffahrt auf Dampfschifffahrt verändert und der Transport von Gütern zwischen Ländern expandiert, wodurch die Größe des Schiffes nach und nach größer wurde. Im Zusammenhang wurden Umstrukturierung und Erweiterung der Hafen, insbesondere neue größere Hafenbecken und die Entwicklung neuer Umschlagstechniken gefordert, um die nach und nach gewachsenen Schiffgrößen anzupassen.⁶⁷

So wurden neu große künstliche Hafenbecken und Kaianlage gebaut und Umschlagarbeiten für den schnellen Gütertransport wurde durch Mechanisierung entwickelt. Zudem entstanden neue große Speicher im Hafen. In einem Hafenbereich bildeten sich ursprüngliche Lebens- und Wohnräume der besonderen Berufsgruppe, für die ein möglichst direkter Wasserbezug ihres Arbeitsplatzes und ihrer Wohnsituation sehr wichtig ist, z.B. Fischer, Lotsen und Schiffer sowie Kaufmannleute. Aber aufgrund dieser erforderlichen Hafenerweiterungen wurden die direkt am Wasser gebauten Wohnsiedlungen abgerissen. Selbstverständlich führten die räumlichen Veränderungen zum zwanghaften Hinausziehen der Wohnbevölkerung aus dem Hafenbereich.⁶⁸

Diese erforderlichen Hafenerweiterungen wurden vor allem angesichts der städtebaulichen Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz ausgeführt. In der Folge wurden einerseits sowohl die traditionelle Struktur der Hafen und Stadt als auch enge funktionale Beziehung- Arbeiten und Wohnen im Hafen- allmählich aufgelöst, andererseits konzentrierten sich die Industrieanlage neben Handel –und Dienstleistungsbereiche im Hafen mehr und mehr.⁶⁹

⁶⁷ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms: Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993, S.44-45

⁶⁸ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms, 1993, S.38-39

⁶⁹ Vgl. Dick Schubert (Hrsg.), 2001, S.17-23

3. Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser (die drei ausgewählten Stadterneuerungsprojekte in Deutschland)

Die traditionellen innenstadtnahen Hafen- und Flussuferzonen waren seit der industriellen Revolution als Industrie- und Gewerbegebiete geprägt. Aber aufgrund folgender Faktoren hat sich die räumliche Beziehung zwischen Stadt und Fluss dramatisch geändert, und die traditionellen innenstadtnahen Hafen- und Flussuferzonen sind ihrer Bedeutung für Stadtentwicklung und Wirtschaftswachstum allmählich verloren gegangen und räumlich brachgefallen.

- Wegen der Angst vor gefährlichen städtischen Überschwemmungen und Wasserverschmutzung wurden die Hafen- und Flussuferzonen als attraktiver Standort für Büros und Wohnen nur wenig verwendet. Vor allem benutzte man seit dem 19. Jahrhundert das städtebauliche Konzept „Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz“ (Gewerbe) als das Fundament aller städtebaulichen Planungs- und Nutzungsordnung.⁷⁰
- Die Veränderungen im Transportwesen, zwar die Motorisierung des Verkehrs⁷¹ und die Erfindung des Containers führten zum massiven räumlichen Strukturwandel der traditionellen innenstadtnahen Hafenzonen.
- In der Gegenwart verändern sich die Städte schnell und stehen vor den vielfältigen Herausforderungen.- eine wirtschaftsstrukturelle Veränderung in der zunehmenden Globalisierung, ein demographischer und sozialer Wandel und eine wachsende internationale Stadtkonkurrenz. Diese Herausforderungen verändern die räumliche Nutzungen und Bedeutungen der traditionellen innenstadtnahen Hafen- und Flussuferzonen.

Die Bedrohungen durch den Zustand der innenstädtisch brachliegenden und untergenutzten Flächen der Hafen- und Flussuferzonen, die als Industrie-, Gewerbe- und Hafengebiete langfristig in den Städten geprägt sind, stellten die Städte vor besondere Herausforderungen. Im Zusammenhang betrachteten Politiker, Stadtplaner und Architekten Städte aus positiven Aspekten, und zwar aus politischen, räumlichen, kulturellen, ökologischen und zeitlichen sowie finanziellen Aspekten. Sie sind darüber hinaus an den städtebaulichen, wirtschaftlichen und kulturellen Potentialen von Flüssen interessiert.

⁷⁰ Friedrich Tamms: Gedanken zur Stadtentwicklung, in: Dokumentation des aus Anlaß der Deutschen Bauausstellung DEUBAU 66 im September 1966 in Essen veranstalteten internationalen Baukongresses, Essen, 1966

⁷¹ Friedrich Tamms: Gedanken zur Stadtentwicklung

In der Folge ist die Stadterneuerung am Wasser bereits seit den 70er Jahren weltweit sehr aufmerksam berücksichtigt worden, und viele Länder hatten Revitalisierungsprojekte der Hafен- und Flussuferzone im Rahmen der Stadterneuerung durchgeführt.

In diesem weltweiten Phänomen der Stadterneuerung am Wasser kann man es genau beobachten, dass die zahlreichen brachgefallenen Hafен- und Industriegebiete am Wasser neu in Wert gesetzt und zu neuen attraktiven Stadtteilen mit einer städtebaulichen Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten, Kultur und Stadtlandschaft neben vielfältigen Freizeitmöglichkeiten umgestaltet werden, und dass die bedeckten und zugeschütteten Stadtflüsse für die ökologische Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung wiederhergestellt werden.⁷²

Einige positive Beispiele für die ökologische Stadterneuerung am Wasser finde ich in Deutschland, und zwar die Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Hafencity Hamburg, Potsdamer Stadtkanal.

An drei ausgewählten Beispielen Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Hafencity Hamburg, Potsdamer Stadtkanal sind verschiedene Phasen an der historischen Entwicklung sehr deutlich und räumliche Nutzungsänderungen der Hafен- und Flussuferzonen erkennbar. Darüber hinaus können bei den Stadterneuerungsprojekten umfassende städtebauliche Neugestaltungen der innenstädtisch brachliegenden und untergenutzten Flächen der Hafен- und Flussuferzonen unter den verschiedenartigen Rahmenbedingungen und Strategien vorgesehen sein.

Ich untersuche anhand der drei ausgewählten Stadterneuerungsprojekte den Stadterneuerungstrend und die mögliche Zukunftsbedeutung der innenstädtischen Flüsse als architektonisches und städtebauliches Element für die Stadterneuerung.

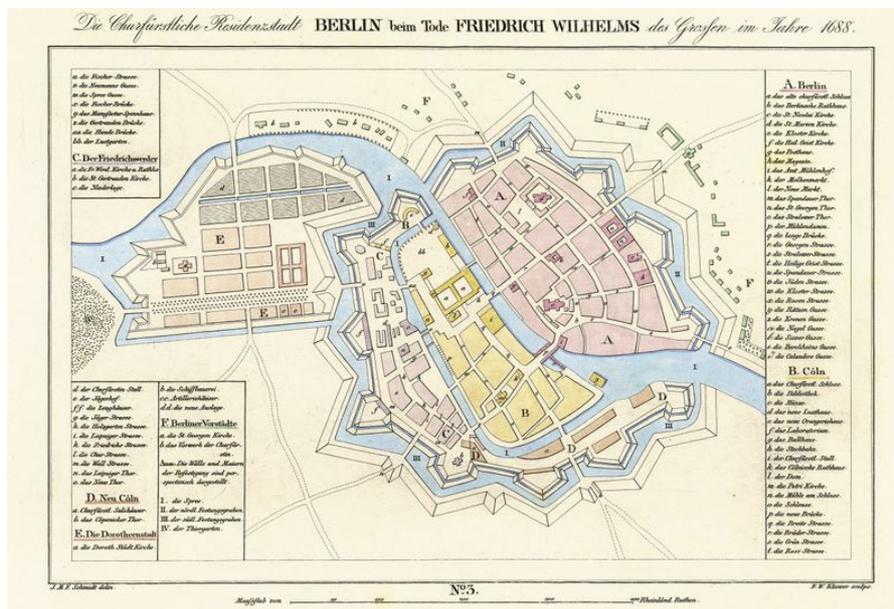
⁷² Vgl. Dick Schubert (Hrsg.): Hafен- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafенstädten, Berlin, 2001, S.15-17

3.1 Untersuchung: Wasserstadt Berlin-Oberhavel

3.1.1 Stadt und Fluss in der Geschichte Berlins

Berlin als Doppelstadt: Cölln-Berlin wurde auf zwei Spreeinseln vor über 750 Jahren gegründet, wie eine Niederlassung der mittelalterlichen Städte in Europa in enger Beziehung mit den Flüssen stand und eigentlich als Wasserstadt mit den Wasserläufen von Spree, Havel und Dahme geprägt ist⁷³(Abb.3.1). Vor allem ist ihre Gründung und Entwicklung auf die geographische Position bezogen. Berlin befindet sich in der günstigen Lage als Knotenpunkt von Wassertransportwege Havel und Spree und Straßenverbindungen zwischen Nord- und Südeuropa sowie Ost- und Westeuropa. Dadurch hat sich Berlin bereits im früheren Mittelalter als handelspolitischer Punkt entwickelt.

Etwa siebenundvierzig Prozent der gesamten Berliner Stadtfläche - insgesamt 41.100ha - besteht aus Wald-, Landwirtschafts-, Erholungs- und Wasserflächen. Sieben Prozent darunter ist Wasserfläche. Berlin hat sieben Flüsse bzw. größere Wasserläufe. Außerdem gibt es drei Häfen, acht Seen und 570 Brücken über Gewässer im Stadtgebiet Berlins⁷⁴.



⁷³ Rolf Eggeling, Klaus Ermer, Dietrich Flicke und Dr. Freidemann Kunst: Räumliches Strukturkonzept, Grundlagen für die Flächennutzungsplanung, Berlin, 1992 S.32

⁷⁴ Wasserstadt GMBH (Hrsg.): Neue Adressen am Wasser, ein europäischer Kongreß vom 23. bis 25. Oktober 1997 in Berlin, Berlin, 1997, S14

Klaus Zillich (Hrsg.), Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt Symposium an der TU Berlin, Berlin, 2004, S 97

Abb.3.1 Berlin-Cölln 1688

Gelbfarbe- Cölln, Rosafarbe-Berlin

(Quelle: <http://www.maclester.edu/german/GS360/GS360BerlinStadtplaene.htm>)

Ihre Gewässer haben immer eine wichtige Rolle als Verteidigung, Trinkwasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Transportweg und Handelsweg in der Stadtentwicklungsgeschichte von Berlin gespielt.

Am Beispiel: Ihre Gewässer Spree und Havel, die die erste wichtige Handelsverbindung nach der Hansestadt Hamburg im Mittelalter bildeten, wurden als Transportweg und Handelswege bis zum 18. Jahrhundert wesentlich genutzt und parallel entstanden Hafenanlagen, Holzlagerstätten, Stapelplätze und Handelplätze am Spreeufer. Berlin hat fünf Kanäle, mit denen Berlin einen Knotenpunkt der östlichen Wasserstraße im Deutschland bildete, mit insgesamt 202 km Länge.

Aufgrund des wachsenden Handel zwischen den Städten brauchten Kaufleuten im Mittelalter einen bestimmten sicheren Transportweg. Aber der Landweg befand sich damals im schlechten Zustand. Die Kaufleute nutzten deshalb Wasserwege lieber als Landwege und dies erforderte, die Flüsse durch den Bau des Kanals optimal miteinander zu verbinden. In diesem Hintergrund wurde der Finowkanal als die älteste künstliche Wasserstraße im 16. Jahrhundert angelegt, der die Havel mit der Oder verband. Danach entstand der Friedrich-Wilhelm-Kanal in 1668, der die Spree mit der Oder verband. Außerdem wurde der Plauer Kanal die Verbindung zur Elbe verkürzt geschaffen. Seit Ende des 19. Jahrhunderts wurden neue Kanäle als künstliche Wasserstraßen, die nach den wachsenden Schiffsgrößen angepasst wurden, zum Transport von Massengütern erfordert. Dazu entstanden Teltowkanal im 1906 und Oder-Havel-Kanal im 1914. Folglich lag Berlin zentral im Netz der Flüsse und Kanäle.⁷⁵

Seine kanalisierten Gewässer waren ein zentrale Stadtwachstumskraft für Berlin bis ins 19. Jahrhundert, wie andere Städte mit ihren Flüssen durch Handel und Transport gewachsen sind. Darüber hinaus entwickelte sich Berlin mit seinen Gewässern nicht auf einem ganz wichtigen städtebaulichen Aspekt, sondern auf einem wirtschaftlichen Aspekt. Nämlich betrachteten Stadtplanern und Architekten ihre Gewässer unter städtebaulichen und stadtgestaltenden Aspekt bis im 19. Jahrhundert überhaupt nicht.

⁷⁵ Bernhard Müller, Reinhard Schmook: Berlin und Brandenburg, vom Zusammenwachsen einer Region, Berlin, 1991. S92-93



Abb. 3.2 Blick zur Schlossbrücke, dem Zeughaus und der alten Kommandantur. Im Vordergrund links ein Teil der Bauakademie von Schinkel.1887
(Quelle: Aus dem Bestand des Märkischen Museums Berlin)

In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts kam eine bedeutsame Veränderung der städtebaulichen Gestaltungen der Flussuferzone. Stadtplanern und Architekten, insbesondere die zwei berühmten Landschaftsarchitekten und Architekten- Peter Joseph Lenné und Karl Friedrich Schinkel-, im Wesentlichen erkannten, dass die Berliner Gewässer ein wichtiges städtebauliches Element der Stadt- und Landschaftsgestaltung und eine städtische Qualität für die königlichen Residenzstadt Berlin sein konnten. Vor allem die beiden Architekten versuchten, natürliche Flussufer unter Einbeziehung des vorhandenen Naturpotentials in eine einzigartige Parklandschaft umzuwandeln.⁷⁶ Peter Joseph Lenné entwarf die Berliner und Potsdamer Kulturlandschaft mit Schlössern und Parks, die mit Promenaden und Lustwandeln gebildet wurden. Mit denen Wasserläufe wie Landwehrkanal und Luisenstädtischer Kanal wollte er städtebauliche Gestaltung der Ufer schaffen. Auch hatte Karl Friedrich Schinkel den gesamten Bereich mit den Wasserläufen Spree um großartige Lustgärten städtebaulich neu geordnet⁷⁷.

⁷⁶ Manfred Krauß: Röhricht- und Uferzerstörung an der Berlin Potsdamer Havel, in; Symposium in Potsdam vom 22.- 24. Oktober, Hrsg. Im Auftrag des Stiftung Mitteldeutscher Kulturrat, Bonn, von Hermann Heckmann: Berlin – Potsdam, Kunstlandschaft Landeskultur Bewahrung der Umwelt 1993, Weimar, Köln, Wien, 1994, S.63

⁷⁷ Klaus Zillich (Hrsg.), Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt Symposium an der TU Berlin, Berlin, 2004, S 97-99

Ein wirtschaftlicher Aufschwung kam gegen Mitte des 19. Jahrhunderts. In Deutschland begann die Industrialisierung. Die Industrieansiedlung konzentrierte sich noch auf Berlin. Und zahlreichen Betriebe entstanden um Berlin herum. Er entwickelte sich insbesondere dank der Ausrichtung des Eisenbahnnetzes und des ausgebauten Fluß- und Kanalsystem zum Zentrum für Handel und Verkehr und zur Metropole.

Vor allem veränderte die Industrialisierung die Flächennutzung der Flussuferzonen von einer traditionellen Nutzung mit Grün- und Kulturlächen auf einer privaten, öffentlichen Nutzung zu Eisenbahnanlagen, Gewerbe- und Industrieansiedlungen rasch. Dafür gibt es zwei Gründe.

Erster Grund: Die Zunahme des Flächenbedarfs an Fabrik, die gestiegene Bodenpreise ließen alle wichtigen Großbetriebe aus den Stadtkernen an neue, verkehrsgünstig gelegene Standorte in der Nähe der Eisenbahnen und Wasserwege abwandern. Zweiter Grund: Versorgung der Industrie mit Rohstoffen und Transport von Massengütern waren eine wichtige notwendige Aufgabe für Betriebe. Die Fabriken mussten deswegen an einem bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses situiert werden, womit optimale Transportmöglichkeiten per Schiff und Bahn bestanden. Nämlich war die Lage am Wasser für Industrieanlagen eine wichtige Voraussetzung.

In diesem Hintergrund unterordnete sich die Flussuferzone den Ansprüchen der Industrienutzung. Und die Gewerbe- und Industriegebiete erweiterten sich von den Stadtkernen unmittelbar vorwiegend entlang den Ufern der Spree und Havel. Schließlich entstanden zahlreiche Fabriken und zusätzlich neue Häfen wie Humboldthafen, Nordhafen, Osthafen und Westhafen an der Spree und der Havel.⁷⁸ Berlin wuchs mit seinen neuen Hafenanlagen Anfang des 20. Jahrhunderts zum zweitgrößten Binnenschiffhafenplatz in Deutschland⁷⁹.

⁷⁸ Bernhard Müller, Reinhard Schmook: Berlin und Brandenburg, Vom Zusammenwachsen einer Region, Berlin, 1991. S86-87

⁷⁹ Klaus Zillich (Hrsg.), Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt Symposium an der TU Berlin, Berlin, 2004, S 97-99



Abb. 3.3 Luftbild des Geländes des Kabelwerks Oberspree um 1928
(Quelle: Deutsche Bauzeitung, 02.2007, Abriss)

Im Zeitalter der Industrialisierung bis zum 20. Jahrhundert spielten seine Gewässer keine grundsätzliche prägende Rolle in der städtebaulichen Haltung. Darüber hinaus störte die private bzw. öffentliche Nutzung zu Eisenbahnanlagen, Hafenanlagen, Gewerbe- und Industrieansiedlungen an den Flussufern das Verhältnis zwischen Berlin und seinen Gewässern zusehends. In der Folge verlor der städtische Wasserraum wegen der Abwendung zum Industrieraum im Zuge des gewaltigen Wachstum Berlins ihren Vorteil als schönes öffentliches landschaftsräumliches Element. Und zunehmende Industrieabwässern verursachten Gewässerverschmutzung. Außerdem waren Luftverschmutzung und starker Lärm ein schweres Stadtproblem. Die Bürger haben deshalb nicht gerne am Wasser gewohnt. In der Folge wurde die Zugänglichkeit der Flussuferzonen schlecht verhindert und der Industrieraum an den Flussufern wurde in der Stadt Berlin deutlich isoliert. Deshalb entstand eine Trennung zwischen Stadt und Flussuferzonen.

Das von Industrialisierung geprägte städtische Bild der Berliner Gewässer und ihrer Flussuferzonen blieb noch bis 1989. Und durch Weltkriege und Teilung von West- und Ostdeutschland wurde die Stadt Berlin von den Gewässern förmlich getrennt. Vor allem bildeten die Flussuferzonen während der Zeit der Teilung der Stadt weitere Grensräume als nur die Mauer.

Nach dem Fall der Berliner Mauer und dem Zusammenbruch der DDR von 1989 sollten die beiden Hälften Berlins wiedervereint werden. Die Bundesregierung entschied, Berlin als Bundeshauptstadt wieder zum Regierungssitz auszubauen. In der Folge der politisch und gesellschaftlich strukturellen Veränderungen stellte sich Berlin zwei Herausforderungen. Erste Herausforderung war politische, kulturelle, soziale und städtebauliche Erneuerung. Und zweite Herausforderung ist, dass Berlin eine bedeutende Rolle als neue Bundeshauptstadt und europäische Metropole spielen sollte

Im Zusammenhang mit den Herausforderungen zur Stadtentwicklung entstanden parallel postindustrielle Bedürfnisse nach hochwertigen Wohnungen für Dienstleistungsgewerbe, Freizeit, Unterhaltung, Einzelhandel und bessere Umwelt in dem wirtschaftlichen Strukturwandel und den Anforderungen einer globalen Ökonomie.

Es war für Architekten, Landschaftsplaner und Stadtplaner sowie Politiker und Investoren sowohl eine besondere Chance als auch eine komplizierte Aufgabe. Für eine sinnvolle Stadtentwicklung für die neue Bundeshauptstadt und die attraktive europäische Metropole musste Architekten und Stadtplaner vor allem konkrete Maßnahmen und neue Nutzungsformen entwickeln, mit denen die Stadt sich im städtischen Gesamtbild und im neuen Verhältnis von Stadtbild und Stadt verstärkt verändern musste⁸⁰. Um die Aufgabe zu lösen, musste Berlin mit Architekten und Stadtplaner innerhalb Berlins nach einer bestimmten Fläche fahnden, worin das hervorragende städtebauliche Potential vorgesehen werden konnte. Endlich hatten sie die verloren städtebaulichen Elemente neu wiederentdeckt- seine Gewässer-, die nach der Phase der Industrialisierung bei Stadtentwicklungsplanungen keine wichtige Rolle spielte und nur als Wasserstraße genutzt wurde.

Das traditionelle Verhältnis zwischen Stadt und Wasser hat sich im Zuge des wirtschaftlichen politischen Strukturwandels dramatisch gewandelt und Berlin hat seine Wasserlagen mit einer neuen sinnvollen Perspektive zum Wohnen, Arbeit und Dienstleistungspunkt in der Stadtentwicklung definiert, um eine neue attraktive Stadt zu schaffen. In diesem Zusammenhang entstanden private Projekte und große Megaprojekte mit der öffentlichen Hand an Flussuferzonen im Rahmen der Stadtentwicklung.

⁸⁰ Susanne Heeg: Metropolenträume: Reformulierung städtischer Politikformen am Beispiel Berlins, http://www.servus.at/GFK/research/stadtraum/Berlin_gfk.pdf

Seit Anfang der neunziger Jahre spielten die Spree und die Havel eine hervorragende Rolle als ein zentrales Thema der neuen Stadtentwicklung. Entlang der Spree entstanden sowohl viele private Bauprojekt als auch öffentliche Bauprojekte. Zum Beispiel: Focus Teleport, Firma Bolle, das Regierungquartier mit Bundeskanzleramt und Parlament, ARD, Presse-und Informationsamt.

Vor allem entstanden Wasserstadt Berlin-Oberhavel und Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht als die großen städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungsprojekte mit einem Leitmotiv „die Öffnung zum Wasser/ Am Wasser wohnen, Natur und urbane Atmosphäre genießen“ in Berlin aus den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts. Die Wasserstadt Berlin-Oberhavel befindet sich in Nähe der Altstadt Spandau und das Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht in Ost-Berlin. Bei den beiden Megaprojekten versucht die Stadt Berlin dadurch, dass ehemalige Industrieflächen und Lagerfläche, Militär-Hafenzonen unter staatlicher Beobachtung und Kontrolle in Wohngebiete und Gewerbeparks umzuwandeln und Berlin seine Gewässer Spree und Havel neu zu entdecken⁸¹.

3.1.2 Entscheidungsgeschichte von Wasserstadt Oberhavel in Berlin

Das Projekt „Wasserstadt Oberhavel in Berlin“ begann mit der politischen Herrschaftsänderung Anfang des Jahres 1989. Nach der Wahl bildeten die zwei Parteien -SPD, AL- eine Regierung zusammen. Die neue Berlin Regierung unter der Rot-Grün Koalition wollte ein frisch veröffentlichtes Regierungsprogramm mit dem Motto „Ökologischer Stadtumbau“ in West-Berlin verwirklichen. Die künftige Stadt-Baupolitik führte zur öffentlichen Diskussion. Denn die beiden Parteien hatten das gleiche Ziel zum Stadtumbau. Aber die Ausführungsmethoden der beiden Parteien stimmten nicht überein. Die SPD wollte 32.000 neue Wohnungen in den kommenden 4 Jahren bauen.

⁸¹ Vgl. Wasserstadt GMBH (Hrsg.): Neue Adressen am Wasser, ein europäischer Kongreß vom 23.bis 25. Oktober 1997 in Berlin, Berlin,1997, S37-38

Im Gegensatz zur SPD wollte die AL mit der Bewahrung und dem Ausbau von Natur und Grünfläche ihr Stadtentwicklungsziel erreichen und Stadtgrünfläche verbessern. Dadurch entstand deswegen der Konflikt um die Stadtbaupolitik⁸².

Vor diesem stadtpolitischen Hintergrund suchten vier Architekturbüros als Leibniz-Gruppe⁸³ -Hans Kollhoff und Helga Timmermann, Christoph Langhof, Jürgen Nottmeyer, Klaus Zillich- damals zusammen eine Lösung für den Ökologischen Stadtumbau. Ihre grundsätzliche Idee für die Lösung war, die bislang durch Bahn, Industrie, Gewerbe, Militär, Polizei genutzten berlinspezifischen Tabufläche und brachgefallenen Fläche zum attraktiven nachhaltigen Stadtgebiet für Freizeit, Wohnen und Arbeit zu revitalisieren⁸⁴.

Die Arbeitsgemeinschaft schlug dann dem Bausenator Nagel die Projektidee mit einer Vorstudie „Berlin Wohnen Morgen“ vor. Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen interessierte sich daran und akzeptierte, dass die Leibnizgruppe mit einer ersten Tragfähigkeitsuntersuchung beauftragt wird. Sie musste zuerst bei der umfangreichen vorbereitenden Tragfähigkeituntersuchung solche brachgefallenen Fläche in West-Berlin⁸⁵ finden, wo es ein außergewöhnliches Potential für nachhaltige Stadtentwicklung gibt. Schließlich entdeckte sie einen wunderschönen Wasserraum, der sich in der Altstadt Spandau befindet. Dann wurde die Tragfähigkeituntersuchung zur Umnutzung der bislang durch Lagerhaltung, Militär, Gewerbe genutzten Oberhavel-Wasserlagen in Berlin-Spandau für einen nachhaltigen Stadtumbau der neuen Wasserstadt mit dem enormen Potentialen der Berliner Gewässer für die Gestaltung und Nutzung der städtisch-öffentlichen Räume durchgeführt.

Mit zweimaliger Bootsfahrt präsentierte sie dem Bausenator Nagel und seinen Kollegen Wirtschaftssenator Mitscherling und Staatssekretär der Finanzverwaltung ihre Entdeckung zur zukünftigen Stadtentwicklung Berlins.

⁸² Vgl. Fachbereich 8 Architektur der Technischen Universität Berlin (Hrsg.): Schriftenreihe FB8 Architektur Band3 Wohnungsnot-Was leistet die Architektur?, Dokumentation des Fachbereichstages des Fachbereiches 8 Architektur der Technischen Universität Berlin am 23.und 24.April 1991, Berlin,1992, S.63-71

⁸³ Die Leibniz-Gruppe ist ein Zusammenschluß von Architekten, Stadtplanern und Planungsmanager.

⁸⁴ Senatverwaltung für Bau-und Wohnungswesen Berlin, Hans Stimmann (Hrsg.): Wohnungsbau Stadt Haus Wohnung der 90er Jahre in Berlin, Berlin, 1995, S.370

⁸⁵ Damals wurde der Berlinermauer noch nicht geöffnet.

Anschließend wurden die beiden Senatoren von ihrer sinnvollen Vorstellung mit einer modellhaften Mischung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung am Wasser überzeugt und beauftragte die Leibnizgruppe mit der Durchführung einer umfangreichen Projektstudie 1989. Die Projektstudie wurde im Sommer 1990 fertiggestellt und im November 1990 erstmals mit einer alternativen Planung des Bezirkes Spandau „2000X“ der Öffentlichkeit vorgestellt.

Vor allem gewann die Megaprojektidee mit der zwei plötzlich wichtige Änderung der politischen, gesellschaftlichen Strukturen von Deutschland eine noch stärkere Dynamik⁸⁶. Dafür gab es die zwei grundsätzlichen Hintergründe.

Erster Hintergrund: Obwohl der ursprüngliche Gedanke für Wasserstadtprojekt noch vor dem Fall der Berliner Mauer vorgeschlagen wurde, gewann das Wasserstadtprojekt durch die unglaublich politischen gesellschaftlichen Strukturänderungen von Deutschland dramatisch an Dynamik. Am 9. November 1989 gab es nicht mehr das weltweit bekannte Kalter Kriegssymbol – die Berlinermauer- in Berlin. Die wiedervereinigte Stadt Berlin erwartete voraussichtlich einen zusätzlichen Bedarf von Wohnungsfläche und Gewerbefläche. Zweiter Hintergrund: Nach der neuen Wahl hatten CDU und SPD eine große Koalition Anfang des Jahres 1991 gebildet und trotz des Regierungswechsels wurde Wolfgang Nagel wieder zum neuen Bausenator bestellt. Das bedeutete, dass die Stadterneuerungsmegaprojekt fortgesetzt werden konnten.

Dann legte Berlin eine Realisierung der Wasserstadt Berlin durch Senatsbeschluss am 13. Juli 1992 fest, dass die ehemalige gewerblich genutzte Oberhavel-Wasserlagen in Berlin-Spandau mit ca. 206 Hektar städtebaulich umgebaut und erneuert werden. Und die Wasserstadt Berlin-Oberhavel GmbH als treuhänderischer Entwicklungsträger des Landes Berlin, der zu je 50 Prozent dem Land und der Landesbank Berlin gehörte, wurde gegründet und am 21. August 1992 mit der Entwicklung des Projektsgebiets beauftragt⁸⁷. Anschließend wurde das Wasserstadtprojekt in einer Reihe von Expertengesprächen im Jahre 1993 überprüft und mit Gutachten wesentlich konkretisiert.

⁸⁶ Leibnizgruppe (Hrsg.): Projekt Wasserstadt Berlin Oberhavel, Berlin, 1990

⁸⁷ Senatverwaltung für Stadtentwicklung: Städtebaulicher Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007, S.1-5

Im Januar 1994 wurden die förmliche Festlegung des Projektgebiet mit dem gesamten Masterplan und der Quartierspläne für insgesamt neun Stadtquartiere beschlossen⁸⁸.

Das Projekt begann endlich durch die Umnutzung der bislang gewerblich genutzten Oberhavel-Wasserlagen in Berlin-Spandau für umweltfreundliche nachhaltige Stadtentwicklung mit Realisierung des Quartiers Pulvermühle im November 1994.

Derzeit sind insgesamt 7500 Wohnungen und Häuser in dem Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel geplant. Darunter sind 3800 bereits fertig und etwa 8000 Menschen leben in vier von neun Quartieren (Maselake Zentrum, Havelspitze, Pulvermühle, Schultheiss). Berlin hat bereits rund 450 Millionen Euro investiert.

Voraussichtlich bis zum Jahr 2010 wird die gesamte Entwicklungsmaßnahme der Wasserstadt mit Entstehung der rund 13 000 Wohnungen in neun Quartieren an der Havel abgeschlossen sein.

Auf dem städtischen Projektgebiet mit ca. 200 Hektar Landfläche und ca. 100 Hektar Wasserfläche sollten ca. 15.000 Wohnungen (für ca. 34.000 Einwohner) und ca. 20.000 Arbeitsplätze realisiert werden.⁸⁹

3.1.3 Die Wiederentdeckung der Wasserstadt Oberhavel-Berlin

Wenn man die Entstehungsgeschichte der Stadt Spandau untersucht, kann man verständlich erkennen, dass Wirtschaftsstruktur und Stadtentwicklung der Stadt Spandau durch die militärischen und industriellen Flächenutzungen deutlich strukturiert ist.

Die Stadt Spandau befindet sich in der günstigen Lage als Knotenpunkt von Wassertransportwege Havel und Spree und Straßenverbindungen zwischen Nord und Süd sowie Ost und West. Dank der geographisch günstigen Lageposition war das Gebiet bereits im frühen Mittelalter als strategisch militärischer und handelspolitischer Punkt geprägt.⁹⁰

⁸⁸ Senatverwaltung für Bau-und Wohnungswesen Berlin, Hans Stimmann (Hrsg.): Wohnungsbau Stadt Haus Wohnung der 90er Jahre in Berlin, Berlin, 1995, S.370

⁸⁹ Senatverwaltung für Bau-und Wohnungswesen Berlin, Hans Stimmann (Hrsg.), 1995

⁹⁰ Sigrid Hoff: Stadtteilführer Spandau, Alles über den Bezirk, Berlin, 1994 S.11-12

Vor allem zu Zeiten der preußischen Könige wurde die Stadt Spandau aufgrund ihrer strategisch günstig geographischen Lage auf der Landspitze zwischen Spreemündung und Havel als Befestigungsanlage deutlich genutzt und entwickelt sich als Festungsstadt. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurde die Zitadelle am Zusammenfluss von Havel und Spree erreicht. Und mit der Entscheidung des Kurfürsten, Spandau zur Garnisonsstadt auszubauen, waren militärische Anlagen und Dienststellen über die ganze Stadt um die Havel herum verteilt, und entwickelte sich die Rüstungs- und Kriegsindustrie als die Produktionsstätten für kriegswichtige Produkte.⁹¹

Mit der raschen Entwicklung Berlins zur Metropole breitete sich Industrie großflächig östlich der Havel parallel mit dem Bau der Siemensstadt in der Nähe der alten Kriegsindustrie aus. Schließlich entwickelte sich für die Oberhavel bedeutende Industriegebiete und bildete sich die östliche und westliche Industriefläche längs des Havelufers. Aber die damalige Industrie war noch von der Rüstung abhängig⁹².

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Rüstungsbauten fast völlig aufgeräumt. Und die militärischen Einrichtungen und Nutzungen verschwanden allmählich aus dem Stadtbild um die Havel herum. Stattdessen entstanden neue wirtschaftliche Anlagen und Arbeitsstätten wie Öltanklager, Kabelproduktion etc. durch Hilfe eines Wiederaufbauprogramms in dem Gelände und es erfolgte eine Erweiterung des Wasserwegenetzes durch den Bau des Westhafenkanals zur direkten Anbindung des Westhafens an die Spree.

Damit spielte das Projektgelände eine wichtige Rolle als Dienstleistungsstätten und Lagerstätten für die Versorgung von West-Berlin⁹³. Z.B. dienten die Shell-Tanklager auf dem Haveleck der Energieversorgung West-Berlins.

Aber nach dem zweiten Weltkrieg hatte die Stadt Spandau sowohl durch allgemeine wirtschaftliche Strukturveränderung als auch durch die spezielle politisch-geographische Situation Berlins ihre ehemalige sinnvolle wirtschaftliche Bedeutung deutlich verloren.

⁹¹ Sigrid Hoff: Stadtführer Spandau, Alles über den Bezirk, Berlin, 1994

⁹² Vgl. Barbara Martwich: Berlin-Spandau, Spandau-Berlin, Berlin, 1987 S.1-4

⁹³ Vgl. Maria Berning, Michael Braum (Hrsg.), Jens Giesecke, Engelbert Lütke Daldrup, Klaus-Dieter Schulz: Berliner Wohnquartiere, Ein Führer durch 70 Siedlungen, 3.Auflage, Berlin, 2003, S268-269

Infolgedessen waren Arbeitsplätze im Gewerbe und der Flächenbedarf für Industrie und Gewerbe zurückgegangen⁹⁴, weil sich Spandau als industrielles Rückgrat Berlins eigentlich in einem spezifischen Abhängigkeitsverhältnis zur Situation der Berliner Wirtschaft und Politik befand. Im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Wandel kam es seit Anfang der siebziger Jahre im Bereich der Gewerbeflächen von Spandau zu Konflikten mit konkurrierenden Nutzungen oder spezialischen Nutzungsvorstellungen. Vor allem hatte das Projektgelände die Problematik im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Globalisierung und Sturkursänderungen getroffen am Beispiel Siemens-Bergmann. Die Firma produzierte nicht mehr so viele Kabel auf der Havelspitze und manche Produktionsstätten und Lageranlagen sind leer geworden und blieben ungenutzt. Schließlich war das Gebiet nur mangelhaft erschlossen. Dieses Projektgelände lag daher oft über mehrere Jahre ganz oder teilweise brach.

So war die traditionelle wirtschaftliche Nutzung der Havel als die ursprüngliche Verbindung von Gewerbe und Wasserweg noch allmählich verloren geworden. Zudem konnten die Shell-Tanklager auf dem Haveleck, die der Versorgung West-Berlins dienten, eine explosive Gefahr für das gesamte Oberhavelgebiet sein.



⁹⁴ Vgl. Bezirksamt Spandau (Hrsg.): Eine Stadt verändert ihr Gesicht, Vierzig Jahre Spandauer Baugeschichte, 1. Auflage, Berlin, 1985, S.268-284

Abb. 3.4 Tanklager im Haveleck (rechts) und Insel Eiswerder (unten links),
Wasserstadt Berlin- Oberhavel 1995
(Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Berliner Entwicklungsbereiche, Berlin,
2007)

Historische Nutzungen des Geländes- Haveluferzonen- ergibt sich aus der Analyse der Stadtgeschichte deutlich.⁹⁵

1. Unter den preußischen Herrschern und später unter den Nazis wurde das Gelände für Verteidigungsanlage und Rüstungsproduktion gedient.⁹⁷
2. Das Gelände als industrielles Rückgrat Berlins siedelte sich gewerblich-industriellen Nutzungen überwiegend an.⁹⁷
3. Aus der Zeit des Kalten Krieges wurde das Gelände als Dienstleistungsstätten und Lagerstätten für die Versorgung von West-Berlin z.B. riesige Kohlenhalden und Öltanklager genutzt.⁹⁷

Augrund der solchen bisherigen historischen Nutzungen der Flussuferzonen für Militär und Industrie hatte die Havelstadt Spandau ihren wunderschönen Landschafts-Wasserraum der Havel als städtebauliches Element für zukünftige Stadtentwicklung nicht eingenommen. Darüber hinaus war das gesamte Oberhavelgebiet als attraktiver Wasserraum praktisch nicht zugänglich für Spandaus Bewohner und Berliner. Sie konnten tatsächlich ihr Landschaftsraum prägendes Element Wasser nur wenig erleben und selten an ihm wohnen⁹⁶, obwohl die Stadt Spandau an dem bedeutsamen Punkt im Verlauf der Havel situiert wurden und ein besonderes Potential mit ihrer landschaftlich geprägten Vielfalt mit Wäldern und Uferbereichen hatte.

Ziel der Stadterneuerungsprojekt „Wasserstadt Berlin-Oberhavel“ ist es ehemalige Industrieflächen und Lagefläche, Militär-Hafenzonen sowohl in innerstädtische Wohngebiet mit gleichzeitigem Genuss von Stadt und Natur als auch in modernen Büro-, Dienstleistungs- und umweltschonende Gewerbenutzungsgebiet umgewandelt werden soll.

⁹⁵ Vgl. Klaus Zillich: Gewässerschutz durch Wasserstadt, S.22

⁹⁶ Vgl. Leibnizgruppe (Hrsg.): Projekt Wasserstadt Berlin Oberhavel, Berlin, 1990 S.20-22

Vor allem ist das Hauptziel der Wasserstadt Berlin-Oberhavel, dass städtische und umweltfreundliche Atmosphären durch die Verwendung des vorhandenen Wasserraums als das prägende Element dieser Stadtlandschaft hergestellt werden sollten⁹⁷. Das ist Grundlageidee über Nutzungsmischung, Dichte und Verkehr. Dafür legte die Leibniz-Gruppe die zentralen städtebaulichen Prinzipien fest. Wesentliche Prinzipien des städtebaulich-räumlichen Konzepts sind darüber hinaus⁹⁸:

- Schaffung der Identität „Wasserstadt“ mit Wohn und Lebensqualität durch die Orientierung der städtebaulichen Struktur- Bebauung und öffentliche Räume- zum Wasser hin.¹⁰⁰
- Bebauung des Misch- und Kerngebiets durch hohe bauliche Verdichtung mit GFZ von 2.5-3.0 und eine intensive Mischung von Wohnen (Anteil:75%) und Gewerbe (Anteil:25%).¹⁰⁰
- Urbanität durch städtische Blockrandbebauung mit einer wesentlichen Bebauungshöhe von fünf bis sieben Geschossen.¹⁰⁰
- Entstehung des offenen städtischen Wasserraums durch ein attraktives Wechselspiel zwischen der Weite der landschaftlichen Uferzonen und der Dichte der Stadt.¹⁰⁰
- Einrichtung der neuen Quartiere mit kleineren Parks und grünen Plätzen zu einer neuen ökologischen umweltfreundlichen Stadt. D.h. sie sollten insbesondere dadurch geschaffen werden, die Uferzonen als öffentliche Straßen und Uferpromenaden zu entstehen.¹⁰⁰

Zudem definierte die Leibniz-Gruppe mit der baulichen-räumlichen Gliederung die enorme Projektsgelände zur gekennzeichneten Charakterisierung und Benennung der neuen Stadtquartiere mit hervorragenden Nutzungspotentialen. (Zustand : 1994)

⁹⁷ Vgl. Fachbereich 8 Architektur der Technischen Universität Berlin (Hrsg.):Schriftenreihe FB8 Architektur Band3 Wohnungsnot-Was leistet die Architektur?, Dokumentation des Fachbereichstages des Fachbereiches 8 Architektur der Technischen Universität Berlin am 23. und24. April 1991, Berlin,1992, S.63-71

⁹⁸ Vgl. Senatverwaltung für Bau-und Wohnungswesen Berlin, Hans Stimmann (Hrsg.): Wohnungsbau Stadt Haus Wohnung der 90er Jahre in Berlin, Berlin, 1995, S.370

Nutzungszonierung an der Pulvermühle: Das Quartier Pulvermühle wurde von dem städtebaulichen Konzept der Johanne und Gernot Nalbach mit einer klaren Zonierung der Gemischnutzungen über Wohnungen mit denen unterschiedlichen Bauformen wie Punkthäuser und L- bzw. U-förmige Blöcke, Büro und Gewerbe und gemeinschaftliche Einrichtungen sowie Grundschule, Kindergarten, Park und Sportsanlage im Zeitraum 1994 bis 2000 realisiert. Es entstehen bereits dort 1.450 Wohnungen, 50.000 m² Gewerbe und Büroflächen, 1 Grundschule, 3 Kindergärten, 1 pädagogisch betreuter Kinderspielplatz, 2 multifunktionale Institutionen und 2 multifunktionale Institutionen⁹⁹.(Abb.3.5)

Das Wohngebiet wurde in zwei unterschiedlichen Bereichen gebildet. Auf dem südlichen Teil sind Baublöcke mit sechs- bis siebengeschossigen und 20 freistehende Kuben auf dem nördlichen Teil gebaut.¹⁰⁰



Abb. 3.5 Quartier "Pulvermühle"
(Quelle: Nalbach + Nalbach Gesellschaft von Architekten mbH)

⁹⁹ Website : Nalbach + Nalbach Gesellschaft von Architekten mbH

¹⁰⁰ Website : www.baunetz.de; Berlins Vorstädte wachsen, Richtfest in der Wasserstadt Oberhavel, BauNetz
Meldung vom 24.08.1998

Nutzungszonierung an Haveleck: Der ehemalige Standort für Öl- und Treibstofflagerung sollte für die Nutzung über ein Mischgebiet mit 1,500 Wohnungen und 68.000 Quadratmeter Büro- und Dienstleistungsflächen renoviert werden. Dafür ist die große Tankanlage von Shell und Esso abgerissen. Auf dem westlichen Teil des Quartiers Haveleck mit Terrassensicht zum Wasser werden zunächst acht der 40 geplanten Reihenhäuser gebaut.

Nutzungszonierung an Nordhafen: Das Gebiet um den Nordhafen zwischen Goltzstraße/Rauchstraße im Norden und Kolonie Kleckersdorf im Süden werden zukünftig im wesentlichen Erholungs- und Freizeitzwecken dienen. Dafür wurde das engere Umfeld des Hafenbeckens als Park- und Grünanlage geplant. Dadurch wurde eine Verbesserung der Erschließung zur Havel nachgedacht. Dabei wurde die Möglichkeit untersucht, alle Wassersporteinrichtungen und neue Sportshäfen in dem Gelände unterzubringen.

Nutzungszonierung an Salzhof: Dort ist eine Wohnsiedlung mit einer städtischen Qualität geplant. Sie wird mit der großen Wohnsiedlung von Haselhorst voraussichtlich gebunden werden.

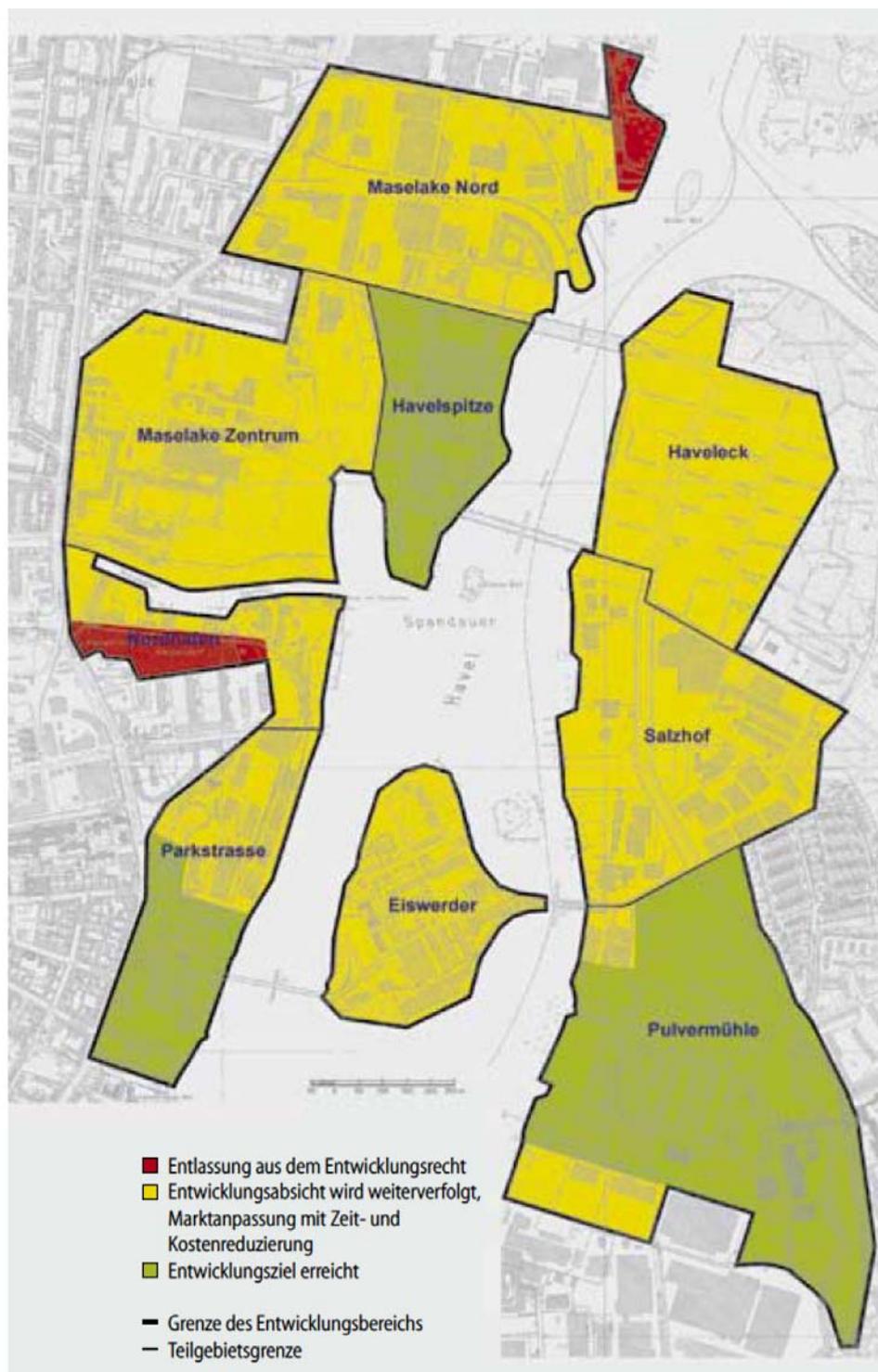


Abb.3.6 Entlassungsszenario

(Quelle: Senatverwaltung für Stadtentwicklung: Städtebaulicher Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007, S.6)

Größe	206 Hektar
wohnen	-ursprünglich insgesamt geplant: 12.700, nach aktueller Rahmenplanung nach 7.500 Wohneinheiten -3.640 Wohnungen and 160 Einfamilienhäuser realisiert oder im Bau (davon mehr als 90% gefördert im sozialen Wohnungsbau oder im 2.Förderweg) -weitere 230 Wohnungen und 220 Einfamilienhäuser vertraglich gesichert
Gewerbe	-ursprünglich insgesamt geplant: 1.280.000m ² BGF, nach aktueller Rahmenplanung noch 910.000 m ² BGF -realisiert oder im Bau: 480.000 m ² BGF (30.000 m ² BGF für Handel, 70.000 m ² BGF für Büro/Dienstleistung, 55.000 m ² BGF für Medien und 325.000 m ² BGF für sonstiges Gewerbe) insgesamt rund 4.800 Arbeitsplätze -weitere 55.000 m ² BGF vertraglich gesichert
Soziale Infrastruktur	-drei Schulen: eine Grundschule realisiert, eine Berufsschule im Bestand, ein Grundschulstandort ist planungsrechtlich gesichert -sechs Kitas (davon eine im Bestand), eine weitere planungsrechtlich gesichert -zwei Sporthallen (davon eine im Bestand) -zwei Sportanlagen, eine weitere planungsrechtlich gesichert -eine pädagogisch betreuter Spielplatz (Spielplatz-Haus), eine Jugendfreizeiteinrichtung und zwei weitere soziale Einrichtungen
Grünflächen und Verkehrsanlagen	-21,5 Hektar Grün-und Freiflächen angelegt, weitere 3,1 Hektar Grünfläche in Realisierungsvorbereitung -6,5 km Uferweg angelegt, weitere 900m Uferweg in Realisierungsvorbereitung -13,7km Straßen gebaut, weitere 1,2km Straßen in Realisierungsvorbereitung -acht Straßenbrücken -sieben Fußgängerbrücken, eine weitere Fußgängerbrücke
Umwelt	-44Millionen Euro in Altlastenbeseitigung und Grundstücksfreilegung investiert, weitere 3,6 Millionen Euro in Realisierungsvorbereitung

Tab.3.1 Entwicklungsprogramm

(Quelle: Senatverwaltung für Stadtentwicklung: Städtebaulicher Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007, S.1)



Abb.3.7 Entwicklungsplan Wasserstadt Berlin-Oberhavel
 (Quelle: Senatverwaltung für Stadtentwicklung: Städtebaulicher Entwicklungsbereich
 Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007)

3.2 Untersuchung: Hafencity Hamburg

3.2.1 Die Metropole Hamburg

Metropole Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands nach der Bundeshauptstadt Berlin und schließt insgesamt eine Bevölkerung von gut 1,7 Millionen in der Kernstadt und rund 4,2 Millionen Einwohnern in der Metropolregion ein. Die Stadt ist zurzeit nicht nur ein Hafenwirtschafts- und Industriestandort, sondern auch ein überregional bedeutendes Dienstleistungs- und Arbeitsmarktzentrum Deutschlands.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist zugunsten der geographisch günstigen Lage seit Mittelalter als wichtige Handelsstadt mit großem Hafen geprägt und vor allem mit seinen Flüssen als den Wirtschaftsfluss -Elbe, Alster und Bille- zusammen gewachsen, so dass sie sich von der kleinen Siedlung sowohl zum größten Hafen Deutschlands als auch zum drittgrößten Hafen nach Rotterdam und Antwerpen in Europa entwickelt hat¹⁰¹.

3.2.2 Geschichte des Hamburger Hafens

Ihre Flüsse und der Hafen sind für die Handelsmetropole Hamburg ein bedeutsamer und wirksamer Bereich des politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Sie als das wirtschaftliche Herz Hamburgs nahmen immer wieder große und vielfältige Herausforderung im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung an. Im Hinblick auf die ursprüngliche Entstehungsgeschichte von Hamburg ist ihre Stadtbaugeschichte die Geschichte einer gemeinsamen Entwicklung von Stadtraum und Hafen und bestimmt von der engen Beziehung zwischen Stadt und Fluss eine Stadt im Fluss.¹⁰²

Hamburg liegt in Norddeutschland an der Mündung von Bille und Alster in die Elbe. Hamburg entstand als kleine Besiedlung. Im 4. Jahrhundert n. Chr. im 810 n. Chr. war diese kleine Besiedlung durch Karl dem Großen mit Unterstützung der slawischen Abodriten zu einem politischen und kirchlichen Zentrum gewachsen.

¹⁰¹ Vgl. Wikipedia, Geschichte Hamburgs.

¹⁰² Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Baubehörde (Hrsg.), Egbert Kossak mit Mirjana Marković: Hamburg Stadt im Fluss, 2.Auflage, Hamburg, 1990, S.12

Dazu wurde eine Taufkirche zwischen den Flüssen, Bille und Alster, errichtet. Um die Kirche und die Bewohner gegen eine plötzlich akute Gefahr zu schützen, wurde eine Fluchtburg, die sogenannte Hammaburg, schließlich auf dem Dorf Hamm erbaut.¹⁰³

Ihre Entwicklung zum Handelsplatz war von der innerkirchlichen Konkurrenz abhängig und wurde durch die politische und militärische Labilität eingeschränkt, obwohl das Zentrum an einem verkehrsgünstig gelegenen Ort, dem Zusammenfluss von Alster und Elbe, gegründet wurde.¹⁰⁴

Schon erst im 12. Jahrhundert wurde die Neustadt als Handels- und Marktsiedlung für die Schiffer und Laufleute von Graf Adolf III. von Schauenburg und Holstein gegründet. Im Zusammenhang entstand am Rande der Altstadt, im Mündungsbereich von Alster und Elbe, der erste Hafen, an dem Schiffe gelandet und die Güter gelagert wurden. Vor allem wurden der Stadt Hamburg durch Kaiser Friedrich Barbarossa Privilegien für die Zollfreiheit für die Schiffe von der Elbmündung bis in den Freihafen der Stadt 1189 verliehen. Dadurch konnte sich Hamburg zum Handelzentrum im Mittelalter entwickeln und seine zaghafte städtebaulichen Anfang nehmen.¹⁰⁵ Zudem führte das Bevölkerungswachstum in West- und Mitteleuropa zur Stadterweiterung Hamburgs.

Zwischen 1226 und 1232 schloß die Stadt Hamburg mit der mächtigen Stadt Lübeck, die durch Heinrichs des Löwen entstand, einen ersten Vertrag und trat im Kaufmanns- und Handelsstädtebund der Hanse ein. Mit diesem Bündnis konnte sich der Fern- und Binnenhandel von Hamburg ausdehnen. Darüber hinaus kamen viele Menschen aus ganz Europa, die als gläubige Flüchtlinge anerkannt werden, nach Hamburg und brachten neue Handwerkstechnik und Vermögen mit.¹⁰⁶ Auf dieser Grundlage entwickelte sich die Hansestadt Hamburg vom 13. bis zum 16. Jahrhundert wirtschaftlich weiter, so dass die erste Börse Deutschlands im 16. Jahrhundert in Hamburg eröffnet wurde und in dem Rang einer Reichsstadt stand.¹⁰⁷

¹⁰³ Vgl. Wikipedia, Geschichte Hamburgs.

¹⁰⁴ Vgl. Gerhard Theuerkauf: Hamburg und der Elbhandel im Mittelalter, S33

¹⁰⁵ Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Baubehörde (Hrsg.), Egbert Kossak mit Mirjana Marković: Hamburg Stadt im Fluss, 2.Auflage, Hamburg, 1990, S.116

¹⁰⁶ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms : Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993 .S.24-25

¹⁰⁷ Vgl. Website : <http://www.hamburg.citysam.de/hamburg-geschichte.htm>

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung hatte man Wasserbaumaßnahmen und Stromregulierungsmaßnahmen im 16. und 17. Jahrhundert durchgeführt, um den Hamburger Hafen täglich für Flussschifffahrt zu machen und um den Hamburger Hafen gegen eine Anlandung feindlicher Soldaten von der Elbe her zu schützen.

Es sind diese Maßnahmen: Die Elbinsel Grasbrook wurde mit dem Durchstich in zwei Teile-Großer Grasbrook auf der heutigen westlichen Hälfte der Hafencity und Kleiner Grasbrook geteilt. Und Nordelbe war mit der Verbesserung der Wasserverhältnisse wasserreicher geworden. Zudem wurden neue städtische Festigungsanlagen mit 22 Bastionen und einem ca. 70m breitem Graben von 1616 bis 1625 um die Stadt Hamburg herum erreicht. Bis ins 19. Jahrhundert wurde das Stadtbild Hamburgs von der Festigungsanlage geprägt.¹⁰⁸ Von Anfang bis zum Mitte der 17. Jahrhundert nahm die Bevölkerungszahl Hamburgs von ungefähr 36000 auf ungefähr 70000 dramatisch zu. Das starke Bevölkerungswachstum führte selbstverständlich dazu, dass Gebäude für Wohnraum sowie für kommunale und gewerbliche Einrichtungen auf den frei genügenden Grundflächen aufgebaut werden. Im Zusammenhang wurden ein Wohnviertel die Elbinseln bebaut - Kehr wieder und Wandrahm-, auf denen Lager und Manufakturen vorher entstanden.

In 19. Jahrhundert gaben die fortschreitende Industrialisierung in Deutschland und die weitere Ausdehnung des Handels der Freien und Hansestadt Hamburg neuen Aufschwung, mit dem sich das Stadtbild und die räumliche Struktur des Hafens stark veränderten. Im Zusammenhang gab es für Hamburg drei Aufgaben: 1. Die neue Stromregulierungsmaßnahme für die Elbe 2. Hafenerweiterung mit neuem Hafenbecken für die neuen, großen Dampfschiffe 3. Entwicklung neuer Umschlagstechniken und Aufbau der neuen Infrastruktur.¹⁰⁹ Es bildete sich vor allem eine radikale räumliche Änderung des Grasbrooks, das Gebiet der Hafencity, heraus, um den Hafen die drei Aufgaben anzupassen. Der britischen Ingenieur William Lindley, James Walker und der Wasserbaudirektor Heinrich Hübbe entwarfen einen neuen Hafenerweiterungsplan nach dem Londoner Vorbild „einen Dockhafen“ im 1845.

¹⁰⁸ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms: Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993 .S.24-25

¹⁰⁹ Vgl. Dirk Schubert, Hans Harms: Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993 .S.44-45

Das Konzept eines offenen Tidehafens wurde durch den Hübbes Nachfolger Johannes Dalmann ab Mitte des 19. Jahrhundert wieder aufgenommen und verwirklicht.¹¹⁰ Von 1863 bis 1866 wurde das erste künstliche Hafendeck, der Sandtorkai, auf dem Grasbrook gebaut und die neuen Hafenbecken wurden bis am südlichen Ufer der Elbe kontinuierlich gebaut. Außerdem entwickelte sich Hamburgers Hafens mit der Entstehung des Eisenbahnnetzes, den festen Kaimauern und fahrbaren Kränen zum modernen Hafen.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches verlor die Stadt Hamburg ihre schon von Kaiser Barbarossa verliehenen Privilegien für die Zollfreiheit in dem gesamten Stadtgebiet. Nur galt die Zollfreiheit noch im Freihafen. Der veränderte Zustand führte zu den baulichen Abriß- und Neubaumaßnahmen im Hafengebiet und zur Trennung des Hafens vom übrigen Stadtgebiet. Im Zusammenhang mit den Verlieren der Zollfreiheit wurden rund 24.000 Menschen, die im Wohnviertel Kehr wieder und Wandrahm wohnten, für die Einrichtung des Freihafens und den Bau der Speicherstadt ab 1883 nach Hammerbrook und Barmbek zwangsumgesiedelt. Schließlich begann im Jahre 1883 der Abriss der eintausend Wohnhäuser. Und 1888 wurde der Neubau der Speicher abgeschlossen.¹¹¹ Es entstand endlich die Speicherstadt mit 310.000 Quadratmeter Lagerfläche, neuen Brücken, Zollgebäuden sowie Zollkanal.



Abb.3.8 Speicherstadt um 1890 (links) und um 1900 (rechts)

Quelle : <http://memory.loc.gov/service/pnp/ppmsca/00400/00426v.jpg> (links)

: <http://memory.loc.gov/service/pnp/ppmsca/00400/00427v.jpg> (rechts)

¹¹⁰ Vgl. Thomas Hampel (Hrsg.), Ralf Lange, Michael Batz und Gisela Schütte: Speicherstadt und Hafencity- Zwischen Tradition und Vision, 2., erweiterte und aktualisierte Auflage, Hamburg, 2004, S.88-89

¹¹¹ Hafencity Hamburg GmbH (Hrsg.): Vom Werden einer Stadt. Hafencity Hamburg, Hamburg, 2006, S.28-32

Im Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelte sich der Hamburgers Hafen trotz der Choleraepidemie¹¹² und des ersten Weltkriegs weiter und wurde ständig ausgedehnt. Aber im zweiten Weltkrieg wurden etwa 70 Prozent der Speicher-und Lagerflächen, 80 Prozent der Kaikräne und 90 Prozent der Kaischuppenflächen durch die schweren Luftangriffe auf Hamburg stark zerstört. Nach dem Ende des Kriegs wurde ein Wiederaufbauprojekt für Hamburg bis 1956 durchgeführt. Im Zusammenhang wurden die Hafenanlagen wiederaufgebaut und modernisiert.

Seit den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts führten das Wirtschaftswachstum und die entwickelte Containerisierung zur räumlichen und technischen Änderung des Hafengebiets. Die Speicherstadt mit traditionellem Hafenbecken entsprechen den Anforderung eines modernen Containerhafens nicht mehr und der Hafen musste umgebaut werden, damit Vollcontainerschiff angelegen konnten. In der Folge wurde eine neue Hafenanlage mit dem modernen Hafenumschlag auf der Südseite der Elbe gebaut. Diese traditionellen Hafenanlagen am Nordufer der Elbe, das Gelände der heutigen HafenCity, verlieren jedoch allmählich ihre wirtschaftlichen und räumlichen Bedeutungen für Umschlagbetriebe. In der Folge ist das Gelände in den letzten Jahrzehnten brachgefallen.

Die wirtschaftliche, technische und räumliche Veränderung wird heute von den Planern als Chance begriffen. Vor allem stehen die historischen Hafenanlagen, die in unmittelbarer Nähe zum Rathaus und zum Hauptbahnhof liegen, für anspruchsvolle städtebauliche Entwicklungen zur Verfügung. D.h. das Gebiet (Grasbrook, Lohseplatz und westlich vom Oberhafen, Baakenhafen) kann der Stadt Hamburg durch das neue Projekt Hafencity lebendig zurückgegeben werden.

¹¹² Mehr als 8,600 Menschen in Hamburg waren bei den schwersten Choleraepidemien des 19. Jahrhunderts in Deutschland ums Leben gekommen.

3.2.3 Entwicklungsprozesse von Hafencity Hamburg

Das gesamte Areal der HafenCity, die in den 4 Teilgebieten (Grasbrook, Lohseplatz und westlich vom Oberhafen, Baakenhafen) liegt, befindet sich in der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Hamburg Mitte, in der Bundesrepublik Deutschland.

Wirtschaftliche Globalisierung und zunehmende Konkurrenz der Städte führen zu den großen Veränderungen der Hafenwirtschaftsstruktur. Darüber hinaus haben die beiden Faktoren eine bedeutende Rolle dazu gespielt, dass alte durchgefallene Hafengebiete zur Stadt und zu Bürgern durch ein Revitalisierung- und Stadterneuerungsprojekt zurückgegeben werden. Vor allem stand eine neue städtebauliche Umstrukturierung der historischen Hafenanlagen Hamburgs bereits seit Mitte der 80er Jahre zur spannenden Urbanitätsdiskussion.

Am 7. Mai 1997 hatte der damalige Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau (SPD) die erste Idee der städtebaulichen Umstrukturierung der historischen Hafenanlagen Hamburgs, eine Zukunftsprojekt Hafencity, offiziell präsentiert. Wenige Monate später beschlossen der Senat (Hamburger Parlament) und die Bürgerschaft die vorgestellte Projektsidee „Hafencity Hamburg“ zu realisieren. In dem Projekt ist vorgesehen, dass ein attraktives innerstädtisches Stadtviertel für Wohnen, Kultur, Freizeit, Arbeiten, Bildung und Tourismus sowie Handel und Gewerbe auf dem ehemaligen Industrie- und Hafengebiet aufgebaut wird. Im Zusammenhang wurde die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (GHS) gegründet¹¹³, heute die HafenCity Hamburg GmbH, die eine verantwortliche städtische Organisation für die Entwicklung der Hafencity ist.

Im Jahre 1998 beschäftigte man sich mit dem Masterplankonzeption als dem entwicklungsplanerischen Muster. Anschließend fand ein städtebaulicher Ideewettbewerb um den herausfordernden Masterplan für die Hafencity Hamburg im Jahre 1999 statt. An dem Wettbewerb nahmen insgesamt 175 Planungsbüros aus EU, den Vereinigten Staaten von Amerika und aus Kanada teil. Das deutsche und niederländische Team Kees Christiaanse, Astoc Architects & Planners und Hamburgplan gewannen den ersten Preis.¹¹⁴

¹¹³ Vgl. Uwe Bodemann: Hafencity Hamburg- Anlass, Masterplan, Chancen, in: Dick Schubert (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, LeueVerlag Berlin, 2001, S.102-104

¹¹⁴ Vgl. Thomas Hampel (Hrsg.), Ralf Lange, Michael Batz und Gisela Schütte: Speicherstadt und Hafencity- Zwischen Tradition und Vision, 2., erweiterte und aktualisierte Auflage, Hamburg, 2004, S.99

Sie haben das zukünftige Gebiet für die Hafencity Hamburg mit den städtebaulichen Typologien und der Aufteilung in acht Quartiere gegliedert und ein attraktives städtebauliches Konzept für eine vielfältige Nutzungsmischung geschaffen. Im Jahre 2000 nahm der Hamburger Senat den Entwurf des ersten Preisträgers aus dem städtebaulichen Wettbewerb zum offiziellen Masterplan für die Hafencity Hamburg auf.

Die Bauarbeiten der Hafencity Hamburg beginnen bereits ab 2001. Das Projekt Hafencity Hamburg soll bis 2025 komplett realisiert werden.

3.2.4 Die Hafencity als Chance für Stadterneuerung und Wiedergewinnung

Die verlorenen innenstädtischen Teile der Freien und Hansestadt Hamburg werden mit einem Revitalisierungsprojekt gegenwärtig städtebaulich und architektonisch neu definiert. Durch die Umsetzung des Revitalisierungsprojekts können die historische brachgefallene Hafen- und Industriegebiete Hamburgs wieder erneuert werden, wie andere große Hafenstädte wie z.B. Glasgow, Kopenhagen, Rotterdam, Antwerpen durch städtebauliche Umnutzung- oder Revitalisierungsmaßnahmen erneuert und entwickelt werden konnten.

Das Revitalisierungsprojekt ist die Hafencity Hamburg.

HafenCity Hamburg ist zur Zeit nicht nur ein städtebauliches Großprojekt in Hamburg, sondern weltweit eines der größten Projekte zur Revitalisierung der Waterfront in dem 21. Jahrhundert: Auf einer großen Stadteifläche von 155 Hektar (60 Hektar Nettobauland und 55 Hektar Wasserfläche) sollen 5.500 Wohnungen für 10.000 bis 12.000 Einwohner und Dienstleistungsflächen für mehr als 40.000 Arbeitsplätzen sowie Einzelhandelsflächen und Kultur- und Freizeiteinrichtungen entstehen.¹¹⁵

Vor allem schaffen die öffentliche Hand und Privatinvestoren mit hohen ökonomischen, sozialen und kulturellen Ansprüchen und mit einem Bedarf an innerstädtischen Flächen für Wohn- und Büronutzungen dort ein neues attraktives Stadtquartier mit der Nutzungsmischung (Freizeitpark, Wohnen, Büros, Schule, Universität, Geschäfte, Gastronomie und Philharmonie).

¹¹⁵ Vgl. HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.): Hafencity Hamburg Projekte, Einblicke in die aktuellen Entwicklungen, 7.Auflage, Hamburg, 2007 S.4



Abb.3.9 Städtebauliches Konzept (Stand Juni 2009)
Quelle: Hafencity Hamburg GmbH: (www.Hafencity.com)

Das gesamte Vorhabensgebiet soll unter den wesentlichen Leitzielen des Materplans für die Hafencity realisiert werden. Der Masterplan wird im Folgenden erläutert.

-Die Nutzungsstruktur: Die Hafencity soll aus einer städtisch-gemischten Nutzungsstruktur mit den Attraktivitäten aus Wohnungs-, Arbeits-, Kultur-, Einzelhandels-, Bildungs-, Unterhaltungs- und Tourismussektor bestehen.¹¹⁶

-Die städtebauliche Struktur: Die Hafencity soll von Wahrung der hafentypischen Strukturen von Land- und Wasserflächen, von innenstädtischer Dichte und von einer abwechslungsreichen Folge öffentlicher Räume geprägt sein.¹¹⁷

¹¹⁶GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (Hrsg.): Hafencity Hamburg der Masterplan, Hamburg, 2000, S.7-14 , Weitere Informationen siehe:

: http://www.hafencity.com/upload/files/broschueren/z_de_broschueren_5_arbeitsheft_4.pdf

¹¹⁷ GHS, Masterplan, 2000 S.7-14

- Der Städtebau und der öffentliche Raum am Wasser: Die öffentlichen Räume der HafenCity sollen durch die zahlreichen Uferkanten eine Möglichkeit für Erholung, Begegnung und Kommunikation bieten.¹¹⁸
- Die Integration in der Stadt: Die HafenCity soll durch enge Verknüpfung mit der heutigen Innenstadt ihre gegenseitigen Synergieeffekte zur Stadtentwicklung in Innenstadtquartier vom Wallring bis zur Elbe weiter ziehen.¹¹⁹
- Die Nachhaltigkeit und Ökologie: Die HafenCity soll sich mit der Umnutzung bisher hafengewerblich genutzter Flächen nachhaltig und ökologisch entwickeln.¹²⁰

Das ungeheure städtebauliche Projekt HafenCity Hamburg muss von Westen nach Osten, und von Norden nach Süden entwickelt werden. Das gesamte Projektsgebiet gliedert sich in 12 Gebieten. Bereits sind das erste Quartier „Am Sandtorkai“ und das zweite Quartier „Der Dalmannkai“ (die beiden Quartiere als Wohngebiete) im Westen zurzeit erfolgreich vollendet. Darauf entstanden Wohn- und Bürohäusern mit einer hohen Qualität direkt am Wasser. Auch übliche Quartiere, Grasbrookhafen, Traditionshafen, Brooktorkai und Strandkai werden zurzeit für die Bebauung vorbereitet.



Abb.3.10 Wohn- und Bürogebäude auf dem Quartier „Am Sandtorkai“

Auf dem roten Backsteinbau des bestehenden Kaispeichers A soll ein neues kulturelles Gebäude Elbphilharmonie, das die Architekten Herzog & de Meuron entwarfen und im Herbst 2011/12 eröffnet werden soll. Das Gebäude kann ein Symbol der Hafencity als künstlerisch- kulturelles Stadtquartier sein.

¹¹⁸ GHS, Masterplan, 2000 S.7-14

¹¹⁹ GHS, Masterplan, 2000 S.7-14

¹²⁰ GHS, Masterplan, 2000 S.7-14

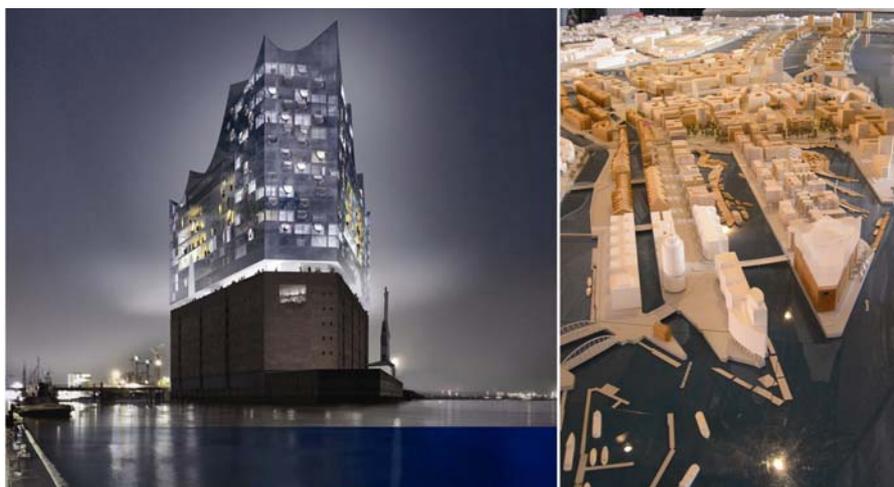


Abb.3.11 Digitales Modell Elbphilharmonie (links), Modell der Hafencity (rechts)

Quelle: <http://elbphilharmonie-bau.de> (links)

Die Megastädte wie Tokio, London, Paris sowie Boston erweitern sich nicht mehr, sondern werden durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen erneuert, weil sie sich ständig wandeln. Zur Zeit werden zahlreiche Stadterneuerungs- und Stadtumbauprojekte weltweit durchgeführt oder ein Erneuerungsvorhaben wird vorbereitet, um die verlorene Bedeutung der Innenstädte als politische, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Mitte der Region wieder zu gewinnen.

Was die Hafencity Hamburg von den anderen Stadterneuerungsprojekten unterscheidet, ist vor allem das Wasser. Nämlich sind die Attraktion, die Faszination und das charakteristische Merkmal der Hafencity Hamburg eine verstärkte städtebauliche Orientierung zum Wasser. Die Hafencity nimmt mit dem Leitmotiv „Hamburg zurück an die Elbe“ das Wasser als ein wichtiges städtebauliches Element für Stadterneuerung und Stadtumbau wieder auf, wie sich Hamburg städtebaulich schon im 16. Jahrhundert zum Wasser orientiert.

Die fertiggestellten fünf Wohn- und drei Bürogebäude im Teilquartier „Am Sandtorkai“ erhalten schöne Durchblicke in Richtung auf die innere Stadt und das Wasser, das als attraktives natürliches Element den Bewohnern und den Arbeitern eine innenstädtische Lebensqualität geben kann. „Der Dalmannkai“ als zweites Teilquartier, das auf zwei Seiten vom Wasser umgeben orientiert sich ebenfalls zum Wasser.

Die luxuriösen Wohngebäude und Bürogebäude mit einem Ausblick auf den künftigen Traditionshafen für Museumsschiffe und Uferpromenaden bilden neue Stadträume am Wasser und am historischen Hafengebiet.

Alle Quartiere in der Hafencity Hamburg verbinden vor allem miteinander öffentliche Plätze und Uferpromenaden, die die neuen qualitätsvollen Aufenthaltsorte direkt am Wasser und die öffentliche Zugänge zum Wasser bieten.¹²¹

Das Wasser ist nicht nur ein starkes Argument für einen Umzug in die Hafencity, sondern zieht auch Touristinnen und neugierige Hamburgerinnen in die öffentlichen Räume der Hafencity mit vielfältigen Qualitäten. Darüber hinaus können die unterschiedlichen Wasserstände die städtebaulichen Vorzüge der Hafencity zur Geltung bringen und eine Identifikation der Hafencity bedeutsam unterschützen.

¹²¹ Vgl. HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.): Hafencity Hamburg Projekte, Einblicke in die aktuellen Entwicklungen, 7.Auflage, Hamburg, 2007, S.4-35

Die 6 Quartiere	Allgemeine Information
Am Sandtorkai	<ul style="list-style-type: none"> - Bereits ist die Bebauung des Quartier mit 38.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) fertiggestellt. - Auf dem ersten Quartier Am Sandtorkai sind fünf Wohn- und drei Bürogebäude direkt am Wasser entstanden. - Durch einen gemeinsamen Sockel mit Tiefgarage wurden die Gebäude gegen einer Sturmflut geschützt
Dalmannkai	<ul style="list-style-type: none"> - Bereits ist die Bebauung des zweiten Teilquartiers als Wohngebiet in der Hafencity fertiggestellt. - Hier entstanden ca. 600 bis 650 attraktiven Wohnungen aus einer Nutzungskonzept der verschiedenen Wohnungen für Singles, für Senioren und für Familien. - Teilweise befindet sich Läden, Büros, Restaurants und Cafes in den unteren Geschossen der Wohngebäude
Am Sandtorpark	<ul style="list-style-type: none"> - Ab 2006 werden die Bauvorhaben des Quartiers Am Sandtorpark mit rund 104.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) schneller realisiert als geplant. - Hier ist Arbeiten, Dienstleistung, Wohnen, Grundschule vorgesehen - Kühne + Nagel, ein international Logistik- und Güntertransportkonzerne, siedelt sich bereits im Herbst 2006 im Quartier Am Sandtorpark an.
Brooktorkai	<ul style="list-style-type: none"> - Das Quartier Brooktorkai mit 82.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) ist ein Teilquartier für Dienstleistung und Tourismus in Hafencity. - Hier werden die Gebäude für den germanischen Lloyd und die Quantum Immobilien AG und die Ericusspitze der Spiegelgruppe mit der insgesamt 1.300 Mitarbeitern entstehen. - Die Bauvorhaben wird ab 2007 realisiert.
Strandkai	<ul style="list-style-type: none"> - Flächenutzung für Dienstleistung, Gastronomie, Freizeit sowie Wohnen auf dem 190.000 Quadratmeter - Die hybride Blockrandbebauung sieht Gebäudeeinheiten mit Sechs- bis Siebengeschoss. - Die Bauarbeiten beginnen ab Mitte 2007
Das Überseequartier	<ul style="list-style-type: none"> - Im Überseequartier als Herzstück der Hafencity befinden sich Büros, Laden, Hotel mit Kreuzfahrtterminal, Gastronomie, Wohnungen, das Science Center mit Wissenschaftstheater Aquarium oder IMAX Kinos. - Bis im Jahren 2011 soll das Quartier mit 275.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) fertiggestellt sein.

Tab.3.2 Entwicklungsprogramm Hafencity

3.3 Untersuchung: Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals

3.3.1 Kulturstadt Potsdam

Potsdam hat sich nur als „die brandenburgische Landeshauptstadt neben der übermächtigen Bundeshauptstadt Berlin“ einen Namen gemacht. Die Stadt ist auch bekannt als historische kulturlandschaftliche Stadt am Wasser durch das weltbekannte Landschaftsschloss Sanssouci, das Mitte des 18. Jahrhunderts im Nordwesten von Potsdam entstand und den Park Babelsberg, die touristische Attraktionen sind. Vor allem kann man kulturlandschaftliche und architektonische Wirkung des Gartenbauarchitekten Peter Joseph Lenné sowie Baumeisters Karl Friedrich Schinkel in der Stadt Potsdam eindrucksvoll spüren.

Die Stadt Potsdam hatte zugunsten der attraktiven Lage die umgebende Wald- und Seenlandschaft als ein städtebauliches Element ganz natürlich aufgenommen und harmonisch widerspiegelt.¹²² Vor allem stand die von Menschenhand gestaltete Kulturlandschaft-künstliche Wasserwegen und königliche Gartenanlage- mit diesen hervorragend wunderschönen Naturumgebungen und mit gut geführten Wegen sowie mit Straßen im Mittelpunkt der Stadt Potsdam.¹²³

Aber heute ist die solche historische Stadt im tatsächlichen Sinne des Wortes als Stadt-Landschaft kaum noch zu erkennen. Durch Luftangriffe mit Bomben im zweiten Weltkrieg wurde das alte Zentrum mit den historischen Bauten zerstört. Außerdem wurden die Schönheit der Stadtgestaltung und die historische Struktur Potsdams durch einen Aufbau der ideologischen Stadt der DDR nach einer sozialistischen Metropole verloren.¹²⁴

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands sollten Überlegungen angestellt werden, die verlorenen Gestaltung und Struktur des Stadtbildes wiederaufzustellen. Und lebhafte Diskussion zum Wiederaufbau des historischen Stadtzentrum Potsdams fand insbesondere im Zusammenhang mit der Würdigung als UNESCO-Welterbestätte und mit einer Bewerbung um den Titel „Kulturhauptstadt Europas“ im Jahr 2010 statt.¹²⁵

¹²² Vgl. Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.), Olaf Thiede, Jörg Wacker: Grün in Potsdam, 2. Auflage, Potsdam, 2002, S.6

¹²³ Detlef Kotsch: Potsdam, die preußische Garnisonstadt, Braunschweig, 1992, S.7

¹²⁴ Vgl. Catrin Doring , Albrecht Ecke: Architekturführer Potsdam, S.9

¹²⁵ Vgl. www.potsdam2010.com

Schließlich werden umfangreiche Sanierungs- und Stadtentwicklungsmaßnahmen im Potsdam durchgeführt. Ein bedeutsamer Schwerpunkt für den Wiederaufbau des historischen Stadtzentrum Potsdams ist vor allem eine Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals, der noch bis vor fünfzig Jahren im historischen Stadtzentrum Potsdams durchfloss. Denn das bestimmte Stadtbild des alten historischen Stadtzentrums wurde durch die städtebauliche Verbindung zwischen palastähnlichen Häusern und dem Stadtkanal geprägt.

Außerdem hatte der Stadtkanal eine herausragende Rolle bei der zweiten Stadterweiterung mit dem sogenannten holländischen Viertel gespielt. Trotzdem musste er wegen der Verschmutzung der Wasserqualität mit starker Geruchsbelästigung und wegen der Zerstörung im zweiten Weltkrieg in den fünfziger Jahren beseitigt werden.

Die Beseitigung des Stadtkanals bedeutete für die heilige landschaftliche Stadt Potsdam sowohl einen Verlust der Beziehung zwischen den Gebäuden an dem Stadtkanal sowie zwischen der Havel und der Innenstadt als auch Unterbrechung des Übergangs vom Fluß zum See durch städtebauliche architektonische Schnittstellen – Potsdamer Stadtkanal.¹²⁶

Aber in den Sechziger Jahren kam es zum Zeitpunkt der Wiederherstellung des Stadtkanals. Die Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanal stellt selbstverständlich ein Potenzial für die Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung Potsdams dar, wo gegenwärtig umfangreiche Projekte für innenstädtische Gewässerfreilegungen und Gewässerumgestaltungen durchgeführt werden.

3.3.2 Geschichte des Potsdamer Stadtkanals

Die Stadt Potsdam wurde durch Friedrich Wilhelm I. zur Residenzstadt für Könige und zur Garnison der Gardesoldaten ausgebaut. Vor diesem Hintergrund bezogen sich die Bedeutung und die Entwicklung der Stadt auf ein bemerkenswertes Symbol des Königtums und auf eine Funktion des Militärs.¹²⁷ Vor allem wurde der Potsdamer Stadtkanal im Zusammenhang mit militärischen und kunstlandschaftlichen Aspekten angelegt.

¹²⁶ Vgl. Wasserstadt GMBH: Neue Adressen am Wasser, Berlin, 1997, S9

¹²⁷ Detlef Kotsch , 1992, S.8

Erste Entwässerungsgräben begannen in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Durch den Bau der Brandenburger Mühlendämme wurden Überschwemmungen mehrmalig im Bereich vom Heiligen See bis zur Neustädter Havelbucht verursacht. Deswegen brauchte Potsdam Entwässerungsgräben. Sie entstanden in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Aber die richtigen Entwässerungsgräben wurden im Jahre 1520 durch Kurfürst Joachim I. zu Festungsgräben mit anschließenden Wallanlagen umgestaltet.¹²⁸

Die Bauarbeit der Entwässerungsgräben war eine Gelegenheit für die Entwicklung Potsdam, da die Stadt ohne ausreichende Abfluß- und Entwässerungsmöglichkeiten eigentlich bezeichnend war. Aber der verheerende Stadtbrand in 1536 und der 30jährigen Krieg verhinderten die weitere Entwicklung Potsdam. Nach dem Krieg kam ein neuer Aufschwung, dass der Kurfürsten Friedlich Wilhelm Potsdam zur Residenzstadt des brandenburgischen Staates in 1660 ernannte und parallel mit dem Ausbau der Stadt begann. Dazu wurde mit dem Bau der Trockenlegung und der Anlage von Verkehrsdämmen, die zusammen mit ihren Chausseegräben eine erhebliche Entwässerungsarbeit in der Potsdamer Umgebung leisteten, begonnen.

Im 1722 nach dem nordischen Krieg wurde starke Baumaßnahmen für Stadterweiterung der Residenzstadt Potsdam unter Leitung des Baumeister Pierre de Gayette durchgeführt. Dazu entstand die erste Neustadt und die gelegenen sumpfigen Gebiete wurden urbar gemacht und entwässert. Im Zusammenhang mit der ersten Stadterweiterung Potsdams wurde der alte kurfürstliche Graben, der alten Festungsgraben, durch einen neu verlaufenden Stadtkanal, den Schilffahrtskanal, im 1722 ersetzt, weil Friedrich Wilhelm I einen Traum hatte, dass Schiff und Grachten durch die Stadt Potsdam nach dem Vorbild der Holländischen Städte fahren sollten.¹²⁹ Im Zusammenhang wurden die Häuser für wohlhabende Handelsleute und hohe Beamte sowie einige Offiziere auf dem neuen Gelände in einer architektonischen Beziehung mit dem neuen Stadtkanal harmoniert.

Alle Spuren der alten Gräben wurde nicht mehr gefunden. Der Kanal, der als Wasserstraße für Transport genutzt werden konnte, verlief sich durch die heutige Straße „Am Kanal“, die Yorkstraße und die Dortustraße bis zur Havel und wurde mit der Fertigstellung der ersten Neustadt voll fertiggebaut.

¹²⁸ Vgl. Albrecht Gülzow; Peter Herrmann ; Der Potsdamer Stadtkanal , Potsdam: Strauss, 1997, S6-S22

¹²⁹ Vgl. Detlef Kotsch , 1992, S.19-20

Der Stadtkanal stand im zentralen Punkt der neuen Stadt. Es war ganz wichtig, dass der Stadtkanal als städtebauliches Element -Wasser- für die Stadterweiterung sowie Stadtentwicklung zum ersten Mal in der Stadtgeschichte Potsdams architektonisch und eindrucksvoll aufgenommen wurde.

Der Bau des neuen Kanals führte zur Erneuerung der Brücken. Dazu ließ der Wille von Friedrich Wilhelm I für den Kanal als schiffbarer Transportweg die folgende Brücke bauen: Die Kellerbrücke, die berlinische Brücke, die grüne Brücke, die Nauen'sche Brücke, Die Brücke an der Plantage bei der Garnisonkirche, die Brücke an der Garnisonkirche und die Brücke an der Gewehrfabrik. Die Brücken als künstlerische Meisterleistung bauten mit dem Stadtkanal ein eindrucksvolles Stadtbild von Potsdam auf.

Im 1733 wurden weitere Baumaßnahmen für erneuerten Städteausbau als zweite Stadterweiterung durchgeführt. Vor allem hatte der neue Stadtkanal große Rolle für die zweite Stadterweiterung mit dem sogenannten holländischen Viertel¹³⁰ gespielt. Durch den neuen Stadtkanal konnten notwendige Baumaterialien, Ziegel und Bausand bis an die Nähe der Bauplätze transportiert werden.¹³¹

Das Stadtbild von Potsdam wurde durch eine intensive Bautätigkeit unter Friedrich Wilhelm II grundlegend verändert. 621 Bürgerhäuser und über 150 königliche und öffentliche Häuser sowie viele Kasernen wurden durch die qualifizierten Architekten, Heinrich Ludwig Manger und Johann Boumann, gebaut. Im Zusammenhang verbesserte Heinrich Ludwig Manger, der durch Friedrich Wilhelm II zum Oberhofbaurat ernannt wurde, den Stadtkanal auf beiden Seiten mit hölzernen Schalungen und Geländern im Jahr 1789.¹³²

¹³⁰ 134 Häuser aus rotem Backstein wurde für holländische Einwanderer auf dem Gelände im 1742 fertig gebaut

¹³¹ Vgl. Detlef Kotsch , 1992, S.36-37

¹³² Vgl. Detlef Kotsch , 1992, S.80-99



Abb.3.12 Plan der Residenzstadt Potsdam und Umgebung 1:6000 (Maßstab)
 / der Stadtkanal durchlief die Potsdamer Innenstadt
 (Quelle: Olaf Thiede u. Jörg Wacker ,2002, S.185)

Anfang des 19. Jahrhunderts brach der gewaltige Krieg durch den Kaiser der Franzosen, Napoléon Bonaparte, in ganze Europa aus. Um die Ausdehnung seiner Hegemonie im Europa zu stoppen, bildeten England, Russland und Österreich eine Koalition gegen Frankreich. Und Friedrich Wilhelm III trat dieser Koalition bei.¹³³

Der erst große Schaden des Stadtkanals passierte wegen des Kriegs zwischen Preußen und Frankreich von Napoléon Bonaparte. Die französischen Truppen schlugen das preußische Heer am 14. Oktober 1806 nieder. In der Folge besetzten die französischen Truppen mit 6,000 Soldaten und 12,000 Pferden im Oktober 1806 die Stadt Potsdam. Die französische Besetzung führte nicht nur die Stadt Potsdam zu einem finanziellen Notstand, sondern lastete auch schwer auf dem Stadtkanal mit Verschmutzung und Schaden, weil die Stadt Potsdam zwei Jahre lang die Truppen und Pferde versorgen sollten. Z.B. banden das

¹³³ Vgl. Detlef Kotsch , 1992, S.99-116

französische Militär ihre Pferde an das eiserne Kanalgitter, wodurch die Wasserqualität des Stadtkanals verschmutzt und eiserne Stangen und Pilare abgerissen wurden.^{134 135}

Der während der zweijährigen Besatzungszeit beschädigte Stadtkanal lastete problematisch auf Stadt Potsdam und dem Leben der Bürger in Form von defekten innenstädtischen Kanalbrücken, kaputten Kanalgitter bzw. Kanaltreppen, Wasserqualitätsverschmutzung und Geruchsbelästigung. Und diese Probleme führten zum Konflikt zwischen der Stadtregierung Potsdams und der königlichen Regierung von Friedrich Wilhelm III, weil es ein Kostenproblem war, jede defekte Stelle des Stadtkanals zu reparieren. Auch die Potsdamer Bevölkerung forderte mit verstärkten Stimmen die Zuschüttung des Stadtkanals. Dafür fanden die Sitzungen einer Sanitätskommission über den Stadtkanal in den Jahren 1874 bis 1876 statt.¹³⁶

Im 1897 versuchte man, den Stadtkanal zu einem Entwässerungskanal umzubauen. Aber im 1898 wurde der Entwurf über den Umbau des Stadtkanals zurückgestellt. Außerdem äußerte der Chef der Verwaltung der Magistrat zum Magistrat, dass der Stadtkanal die Anlage einer unterirdischen Entwässerung sei und zugeschüttet würde. Anschließend begann die Zuschüttung des Stadtkanals bereits 1889 teilweise. Zwar wurde die Verbindung zwischen Bassinplatz und Heiligen See zugeschüttet.

Auf der anderen Seite jedoch gab es Widerspruch gegen die Zuschüttung des Stadtkanals und der Versuch für den Erhalt des Stadtkanals. Bis in das 20. Jahrhundert stand der Stadtkanal häufig aktuell zur Diskussion um die Zuschüttung und die Beseitigung des Stadtkanals. Ab den zwanziger Jahren begann die bauliche Veränderung des Stadtkanals, um dem zunehmenden Verkehr zu entsprechen. Vor allem wurden neue Brücken über den Stadtkanal neben Ausbesserungen der Kanalmauern gebaut. z. B. der Neubau der Berlinerbrücke im 1927, der Ladenbergbrücke im 1936 und die Erneuerung der Waisenbrücke im 1939.

¹³⁴ Vgl. Albrecht Gülzow, Peter Herrmann, 1997, S.14

¹³⁵ Vgl. Detlef Kotsch , 1992, S.99-116

¹³⁶ Vgl. Albrecht Gülzow, Peter Herrmann, 1997, S.15



Abb. 3.13 Blick von der Ladenbergbrücke zur Nauener Brücke 1938. (links) und der Stadtkanal von der Waisenbrücke zur Ladenbergbrücke 1938.(rechts)
(Quelle: Olaf Thiede u. Jörg Wacker ,2002, S.128 u. 129)

Im zweiten Weltkrieg wurde Potsdams Innenstadt durch Luftangriffe mit den Bomben schwer zerstört. Auch den Potsdamer Stadtkanal verschonte der Zweite Weltkrieg nicht und erhielt so schwere Schäden, dass wieder stärkere Diskussionen bezüglich der Verschüttung geführt wurden. Er war durch Trümmer und Schutt nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs schlammig schmutzig worden. Seuchen durch verschmutzte Wasserqualität des Stadtkanals waren vor allem das ernste Problem. Dann begannen die Spülung und die Reinigung des Stadtkanals für die Vorbeugung von Seuchen. Anschließend wurden leichte Brückenschäden beseitigt bzw. behelfsmäßig wiederhergestellt.

Man nahm das Ausbaggern in Angriff in den Jahren 1946 bis 1947 und bewilligte in den Jahren 1948, eine neue Brücke „Altwassertorbrücke“ herzustellen. Außerdem wurden äußere Sandsteine und Podeste des Stadtkanals erneuert sowie aufwendige Restaurierungen an den Brückenfiguren aus dem 18. Jahrhundert durch den Bildhauer Horst Misch ausgeführt. In den Fünfziger Jahren versuchte man den Stadtkanal zu erhalten.

Aber in der Sechziger Jahren kam es zum Zeitpunkt der Beseitigung des Stadtkanals. Für Behauptung zur Verschüttung wurden mehr Begründungen angeführt. Erste Begründung war, dass die Erhaltung des Stadtkanals kostenintensiv war. Denn für die Wasserqualität muss regelmäßige Pflege des Stadtkanals bestimmt ausgeführt werden. Zweite Begründung war neue Straßenführung durch den zunehmenden Verkehr. Dritte Begründung war eine Geruchsbelästigung durch die Verschmutzung der Wasserqualität.¹³⁷

¹³⁷ Vgl. Albrecht Gülzow, Peter Herrmann, 1997, S.19

Am neunten und zehnten Juni 1961 wurde die Nauener Brücke gesprengt. Und am siebenundzwanzigsten Oktober wurde der Stadtkanal von der Friedlich-Erbert-Straße bis zur Wilhelm-Külz-Straße (Breite Straße) zugeschüttet. Zusätzlich wurde der Stadtkanal bis zur Neuener Brücke 1965 zugeschüttet und funktionierte nur noch als Öffnung für die Abwässer. Die Geruchsbelästigung und das Bedürfnis der Potsdamer nach einer autofreundlichen Stadt führten am Stadtkanal zu Beseitigungsarbeiten und Verrohungsarbeiten in die siebziger Jahre. In der Folge existierte die restliche Strecke des Stadtkanals teilweise nicht mehr.

3.3.3 Die Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals

Am 18. Mai 1999 wurde ein Förderverein für die Wiederherstellung des Stadtkanals in Potsdam e.V. gegründet. Der Förderverein gab sich seit Anfang der Neunziger Jahre Mühe, den in den Sechziger Jahren beseitigten Potsdamer Stadtkanal wiederherzustellen. Schließlich begann eine Bauarbeit der Wiederherstellung des Stadtkanals, der mit Erde bislang überdeckt war.

Zwei Jahre später wurde der erste Teilabschnitt in der Yorckstraße im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau wiederhergestellt.¹³⁸ Im März 2009 finden zweite Bauarbeiten in der Straße Am Kanal statt. Das Projekt Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals mit der Gesamtlänge von 1,4 Kilometern soll bis 2016 komplett rekonstruiert werden, wodurch die Bürger von Potsdam Wasser am Stadtkanal wieder spüren können.

Vor allem kann die Stadt Potsdam gewinn durch die Wiederherstellung des Stadtkanals die Besonderheiten der traditionellen Stadtstruktur wieder, dass die architektonisch anspruchsvollsten Häuser im Stadtzentrum oft unter direkter Bezugnahme zum Wasser, nämlich zum Stadtkanal, errichtet und wechselseitige Sichtbeziehungen zwischen Bauwerken und Stadtkanal geschaffen wurden. Die Wiederherstellung des Stadtkanals bedeutet nämlich eine Wiederherstellung der beziehungsreichen und bedeutungsvollen Sicht- und Verknüpfungachse für Stadterneuerung und Stadtentwicklung.¹³⁹

¹³⁸ Vgl. www.stadtkanal.potsdam.de

¹³⁹ Vgl. Andreas Kalesse: Die Beziehung zwischen Kunstlandschaft und der Stadt Potsdam, in; Symposium in Potsdam vom 22.- 24. Oktober, Hrsg. Im Auftrag des Stiftung Mitteldeutscher Kulturrat, Bonn, von Hermann

Dabei kann der Potsdamer Stadtkanal zu einer ökologisch-gestalterischen Aufwertung der Stadt Potsdam führen. Die Wiederherstellung des Potsdamer Stadtkanals bedeutet nicht nur den Wiederaufbau der historischen Stadtstruktur, sondern auch eine überzeugende Möglichkeit für die Schaffung der lebendigen attraktiven Stadt. Das heißt, der Kanal öffnet sich kulturellen Aspekten, dass Kunst und Kultur hier ihren Platz finden und dass Bürger und Touristen hier qualitätsvolle Aufenthaltsorte finden.

Im Rahmen des „Europafestes in Potsdams historischer Mitte“ fand ein Straßenfest in dem Abschnitt des freigelegten Stadtkanals in der Yorkstraße statt. Dort spielten französische Straßenmusikanten auf. Und die Bürger und die Touristen setzten an Tischen und Bänken längs des wiederhergestellten Stadtkanals und genossen mit der anspruchsvollen Musik die räumliche Atmosphäre in der historischen Mitte.¹⁴⁰ Außerdem wird ein Sprintwettkampf zum 5. Kanalsprint am 12. September 2009 im Stadtkanal stattfinden.¹⁴¹

Der wiederhergestellte Stadtkanal kann mit der Kultur- und Sportsveranstaltung die Stadt für Touristen attraktiv machen und eine einzigartige Chance für das Bürgerengagement bieten. Dadurch belebt sich die historische Mitte der Stadt Potsdam.

Heckmann: Berlin – Potsdam, Kunstlandschaft Landeskultur Bewahrung der Umwelt 1993, Weimar, Köln, Wien, 1994, S.23-35

¹⁴⁰ Vgl. www.historischemitte-potsdam.de

¹⁴¹ Vgl. www.kanalsprint-potsdam.de

4. Der Prozess der Bedeckung des Cheonggye Flusses

4.1 Die koreanische Hauptstadt Seoul

Korea als kleines Land liegt im Hinblick auf geographische Position in Ostasien zwischen China und Japan und im Hinblick auf geopolitische Position liegen USA, Russland, Japan, China um Korea herum. Wegen der geopolitischen Position haben die vier mächtigen Staaten starke nachhaltige Einflüsse auf die Geschichte von Korea ausgeübt. Daher ist Korea das einzige geteilte Land auf der Welt, und zwar in Südkorea und Nordkorea.

Japanische Kolonialzeit, Koreakrieg, ärmster Staat der Welt in den 50er und 60er Jahren, Militärregierung mit absoluter Macht, wirtschaftliches Wunder und Wachstum, demokratische gesellschaftliche Entwicklung, olympische Sommerspiele 1988 und die Fußball Weltmeisterschaft 2002 repräsentieren Südkorea. Vor allem hat die koreanische Hauptstadt Seoul mit einer Geschichte von 600 Jahren im Mittelpunkt koreanischer Geschichte gestanden. Seitdem Seoul zur Hauptstadt des koreanischen Reiches 1394 erhoben wurde, haben solche geschichtliche, politische, gesellschaftliche Veränderungen von Korea starke Wirkungen auf die Stadtentwicklung der Hauptstadt Seoul ausgeübt. Daraus verändert die Hauptstadt Seoul die Stadtform, das Stadtgesicht, die Stadtentwicklungspolitik und die Stadtentwicklungsphase grundlegend.



Abb.4.1 Seoul 1960 (links) und 2000 (rechts)

(Quelle: <http://photo.allim.go.kr/>)

Die koreanische Hauptstadt Seoul gilt nicht einfach als der Inbegriff der Hauptstadt, sondern sie repräsentiert auch politische, ökonomische und symbolische Macht von Südkorea. Sie ist eine dynamische Megastadt mit heute fast 10,4 Millionen Einwohnern (Stand jeweils 31. Dez. 2007). Rund 20 Prozent aller Südkoreaner¹⁴² konzentrieren sich in der Hauptstadt Seoul, obwohl die Fläche der Hauptstadt Seoul (605,33 km²) nur 0,61 Prozent der gesamten Fläche von Südkorea ist. Auf einem Quadratkilometer leben im Durchschnitt rund 17000 Einwohner in der Hauptstadt Seoul. Im Zusammenhang mit einem demographischen Wachstum und einer Stadterweiterung und Stadtentwicklung Seouls entstanden außerhalb der Großstadtzentren Satellitenstädte New-City Bundang und Ilsan. Über 20 Millionen Südkoreaner leben in der Hauptstadt Seoul oder in Umgebung Seouls.¹⁴³

Seoul entwickelte sich durch eine umfassende nationale Stadtentwicklungspolitik. Die gesamte Landentwicklungspolitik orientierte sich an der Entwicklung der Hauptstadt. Daraus konzentrieren sich alle Kräfte von Korea -Kultur, Wirtschaft, Verkehr, Politik, Industrie- auf die Hauptstadt Seoul. Nämlich entstand eine mit wirtschaftlichen administrativen, politischen und gesellschaftlichen Funktionen erfüllte Megastadt. Alle Ministerien, fünfundfünfzig Universitäten und Hauptverwaltungen der weltweit bekannten Firma wie Samsung, LG, Hyundai, Kia und SK sowie Daewoo befinden sich in Seoul.

Es gibt keine andere Metropole wie die Hauptstadt Seoul, die starke Einflüsse auf einen ganzen Staat ausübt. Sie ist ein prototypisches Untersuchungsfeld für ein asiatisches Hochgeschwindigkeits- Stadtmodernisierungs- und Stadtentwicklungsprozess im Zusammenhang mit einem demographischen Wachstum und einer wirtschaftlichen Entwicklung. Ihr Stadtentwicklungsprozess ist von der starken Zunahme der Stadtbevölkerung und der radikalen wirtschaftlichen Wachstumsgeschwindigkeit abhängig. Die beiden Faktoren trugen selbstverständlich einerseits zur Stadtmodernisierung und Stadtentwicklung entscheidend bei. Andererseits führten sie zu einer massiven Zunahme des Individualverkehrs und zur dichten Wohnungsbebauungen mit Hochhäusern in der Hauptstadt. In der Folge sind alte Stadtbilder durch den Bau der Verkehrsinfrastruktur –Stadtautobahnen und Hochstraßen sowie Ringstraßen- und ungeheure Hochhäuser/Apartments meist ohne Rücksicht auf die traditionellen Stadtstruktur und Stadtgestalt modernisiert worden.

¹⁴² Die gesamte Fläche von Südkorea ist 99,221 km² groß und Südkorea hat 48,5 Millionen Einwohner.

¹⁴³ Website von Seoul Metropolitan Government: www.Seoul.go.kr

Vor allem ist der ca. 5.8 km lange Stadtfluss „Cheonggye Fluss“, der beim Aufbau der neuen Hauptstadt vor 600 Jahren eine ausschlaggebende Rolle als Hauptachse für grundsätzliche Anordnung und Orientierung der Gebäude und der öffentlichen Straßen spielte,¹⁴⁴ der radikalen Urbanisierung und Stadtentwicklung der 60er und 70er Jahre zu einem eindeutigen Opfer gefallen.

¹⁴⁴ Cheonggyecheon Museum(Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1 Seoul, 2007, S.6

4.2 Der Stadtfluss in der Geschichte von Seoul

Der Schwerpunkt im 4.2 Kapitel liegt darin, den historischen Bedeckungsprozess des Cheonggye Flusses im Zusammenhang mit der politischen Situation und dem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungsprozess der Hauptstadt Seoul von Südkorea dem Zug der Zeit entsprechend zu analysieren.

Die geographische Beziehung zwischen Fluss und Stadt ist wichtiges Prinzip für Gründung einer Stadt weltweit. Dieses Prinzip wurde zur Gründung der asiatischen Städte angewendet. Asiatische Städte sind in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses situiert worden, wie europäische Städte. Vor allem hatte sich das Prinzip zur konkreten städtebaulichen Theorie und Philosophie -Feng Shui-¹⁴⁵ in Asien entwickelt. Insbesondere war die Spur dieser traditionellen Auswirkung von Feng Shui auf Stadtplanung, Wohnräume Gartenkunst und Grabstätten in Asien, insbesondere China, Korea, Japan deutlich geprägt (Abb. 4.2).

Nach der städtebaulichen Theorie -Feng Shui- sollten asiatische Städte an einen bestimmten Ort aufgebaut werden, wo es Berge hinter der aufbauenden Stadt und einen Fluss vor der aufbauenden Stadt gibt. Zum Beispiel Beijing, Seoul, Tokio wurden in der Nähe eines Flusses situiert. Die Städte sind von Bergen umgeben. Darunter wurde vor allem die Stadt Seoul durch die Theorie -Feng Shui- hervorragend aufgebaut und zeigte ihre Auswirkung auf die Stadt deutlich.

¹⁴⁵ Feng Shui ist eine chinesische Philosophie für Harmonisierung zwischen der natürlichen Umgebung und dem menschlichen Lebensraum. Insbesondere war die Spur dieser traditionellen Wirkung von Feng Shui in Stadtplanung, Wohnräume Gartenkunst und Grabstätten deutlich geprägt. Nämlich ist Feng Shui wichtigste Regel für Planung von Bauobjekten, die mit Landschaft organisiert werden sollen.

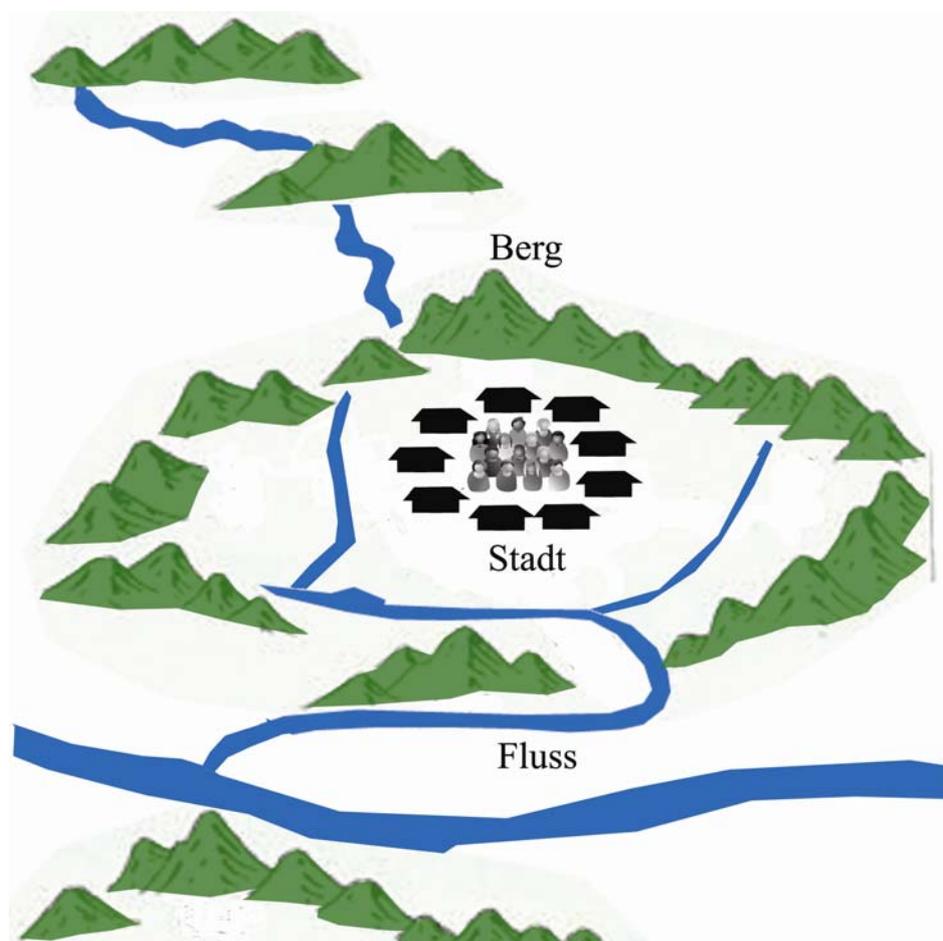


Abb.4.2 Feng Shui

4.2.1 Der Cheonggye Fluss in der Regierungszeit der Choseon-Dynastie

Die Stadt Seoul entwickelte sich nicht mit einem Entwicklungsprozess von einer dörflichen Ansiedlung zu einer Stadt, sondern wurde plötzlich durch absolute staatliche Macht vor einem politischen Hintergrund aufgebaut.

Im Jahre 1392 wurde die Herrschaft über das ganze Land Koreas von der Goryeo-Dynastie auf Choseon-Dynastie gewechselt. Die neue Regierung hatte eine Verlagerung der Hauptstadt von Gey-Seong auf Seoul beschlossen und Seoul zur neuen Hauptstadt der Choseon-Dynastie am 29. November 1394 erklärt. Sie wollte der gesamten Bevölkerung durch die Verlegung und den Aufbau der neuen Hauptstadt symbolisieren, dass die Zeit für ein neues Gesellschaftssystem und eine neue Politik sowie eine neue absolute Macht gekommen ist.

Das heißt, dass sich die neue Hauptstadt von der Choseon-Dynastie als Symbol staatlicher Macht und neuer nationaler Identität präsentieren sollte.¹⁴⁶

Vor diesem historischen und politischen Hintergrund war ein wichtiges städtebauliches Entwicklungsziel für den Aufbau der neuen Hauptstadt, dass die Hauptstadt vor allem für den König und königliche Familie entworfen und aufgebaut werden sollte. Deswegen wurde mit dem Bau von neuen Palästen und Amtsgebäuden sowie Stadtmauern zuerst begonnen. Danach wurden Wohnsiedlungen, Straßen und öffentliche Plätze für die Bevölkerung gebaut.

Vor allem hatte die städtebauliche Theorie und Philosophie „Feng Shui“ beim Bau der neuen Hauptstadt die wichtigste Rolle gespielt. Nach der städtebaulichen Theorie und Philosophie „Feng Shui“ suchte die neue Staatsregierung einen günstigen Ort für eine neue Hauptstadt, wo es eine umgebende Naturgestaltung für Harmonisierung zwischen Menschen und Natur gibt. So wurde Seoul als neuer Ort für die neue Hauptstadt der Choseon-Dynastie schließlich ausgewählt.

Wenn man die geographische Lage der Hauptstadt Seoul genau untersucht, kann man erkennen, dass die geographische Lage von Seoul der städtebauliche Theorie und Philosophie „Feng Shui“ genau entspricht.

Seoul ist auf vier Seiten von zahlreichen Bergen umgeben. Unter diesen zahlreichen Bergen befinden sich vor allem vier Bergen- Namsan, Gawanksan, Bukhansan, Inwangsan – im Osten, Westen, Süden und Norden der Stadt.¹⁴⁷ Die Berge spielten eine wichtige Rolle als natürliche Stadtmauern gegen einen äußerlichen Feind. Der Han-Fluss, der der zweitlängste Fluss Südkoreas mit 497,5km ist, befindet sich im Süden der Stadt. Der Han-Fluss bildete mit den Bergen die Grenze der Stadt als natürliche Verteidigung noch bis vor der Erweiterung der Stadtfläche der Hauptstadt Seoul im 1936, obwohl der Han-Fluss in der Mitte Seouls in der gegenwärtige Zeit liegt und Seoul in zwei Hälften teilt.

¹⁴⁶ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

¹⁴⁷ Website von Seoul Metropolitan Government: www.Seoul.go.kr

Wenn man die alte Stadtkarte von Hauptstadt Seoul „Hanyang Dosung Do“ genau untersucht, kann man erkennen, dass der Han-Fluss keine wichtige Rolle für den Aufbau der neuen Hauptstadt der Choseon-Dynastie spielte. Han fluss funktionierte nur als natürliche Verteidigungsanlage beim Aufbau der Hauptstadt. Es gab einen wichtigen Fluss für den Aufbau der neuen Hauptstadt, der durch die Mitte der Hauptstadt Seoul fließt. Der kleine Fluss ist der Cheonggye-Fluss (Abb.4.3).

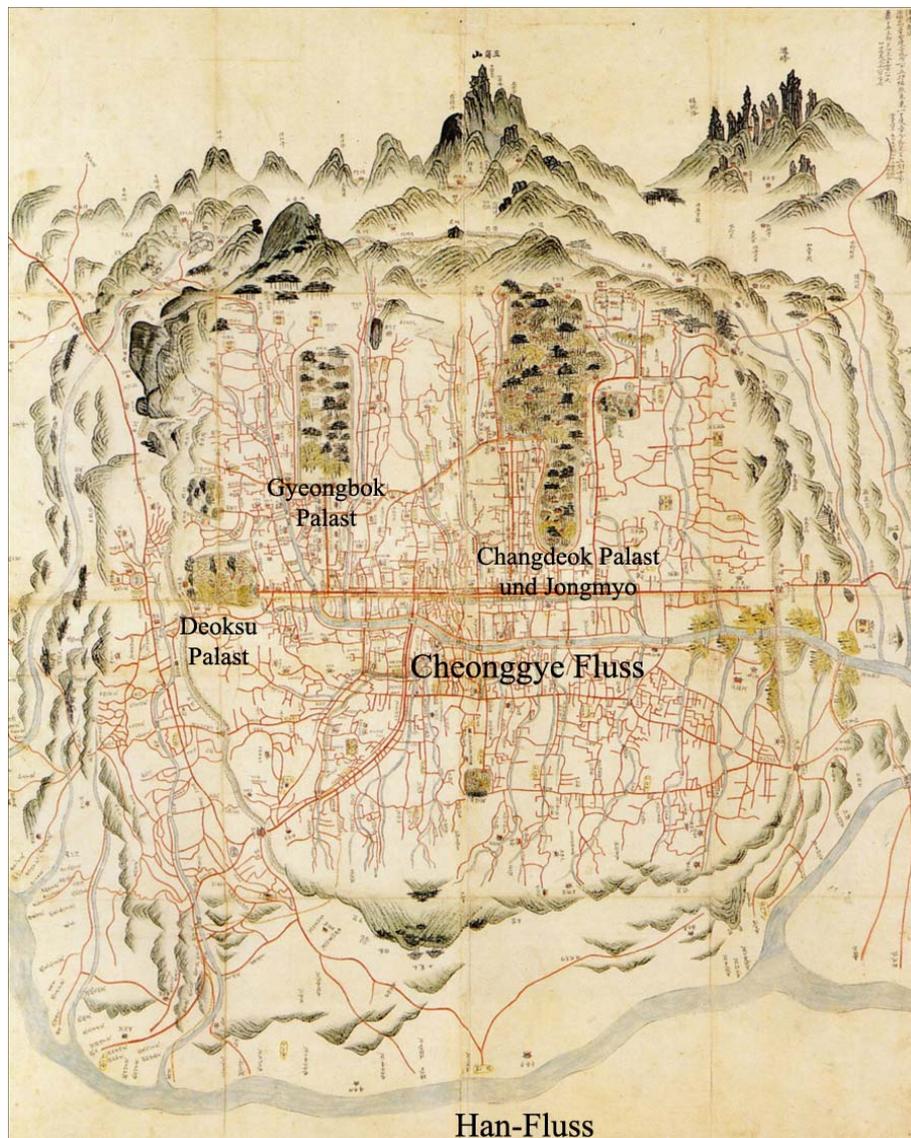


Abb.4.3 Die alte Stadtkarte von Hauptstadt Seoul „Hanyang Dosung Do“ um 1770
Quelle: Cheonggyecheon Museum, 2007, S.6

Der Cheonggye Fluss ist mit der Verlagerung der Hauptstadt der Choseon-Dynastie von Gyeongseong nach Seoul in der Geschichte der Hauptstadt Seoul zum ersten Mal aufgetreten und bekam eine große Bedeutung für die Hauptstadt. Bis vor der Verlagerung der Hauptstadt war der Cheonggye Fluss nur ein natürlicher Fluss, der von einer kleinen Quelle, die sogenannte Baek Eun Dong, bis zur großen Mündung Han-Fluss fließt. Aber beim Aufbau der neuen Hauptstadt von der Choseon-Dynastie wurde der Cheonggye Fluss von einem natürlichen Fluss zu einem Stadtfluss mit einem Nutzungsaspekt und einem politischen gesellschaftlichen Aspekt umgestaltet.

Als die Choseon-Dynastie die neue Hauptstadt aufbaute, spielte der Cheonggye Fluss vor allem eine ausschlaggebende Rolle für die grundsätzliche Anordnung und Orientierung der Gebäude und der öffentlichen Straßen. Alle wichtigen Straßen in der Hauptstadt wurden entlang dem Cheonggye Fluss als städtebauliche Hauptachse aufgebaut. Darüber hinaus befanden sich die fünf Paläste Gyeongbokgung, Changdeokgung, Deoksugung, Changgyeonggung, Kyungheegung“ und Amtsgebäude im Norden vom Cheonggye Fluss und Wohngebiete für die Bevölkerung im Süden vom Cheonggye Fluss. (Abb.4.4)

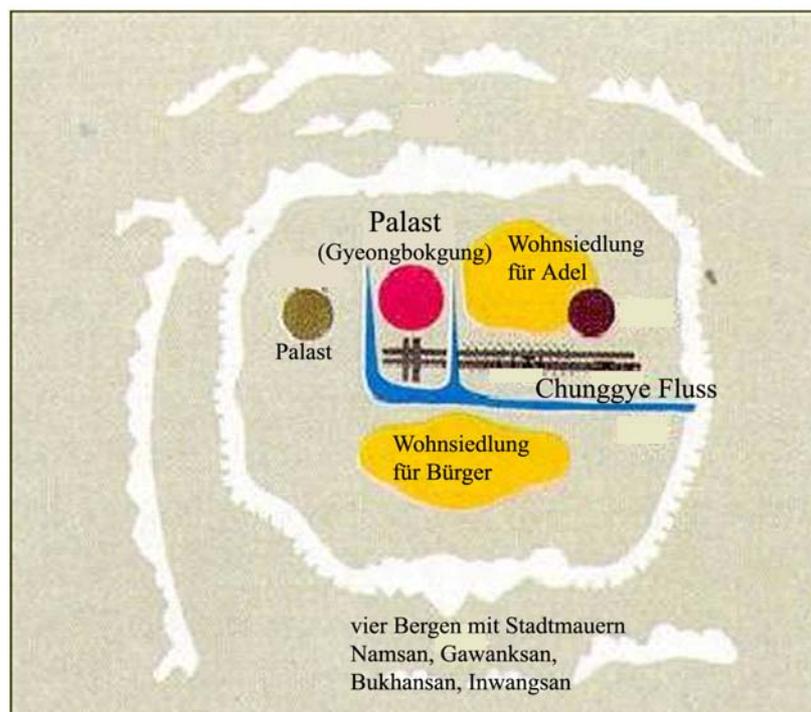
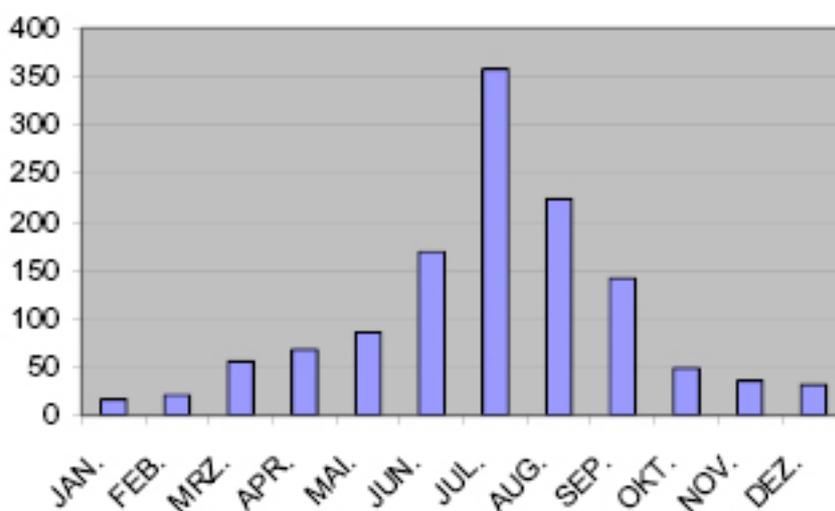


Abb.4.4 Das Konzept für die ursprüngliche Stadtplanung der Hauptstadt Seoul

Quelle: Stadtregierung Seoul

Über räumliche Ordnung für Stadtbau hinaus bildete der Stadtfluss eine klare gesellschaftliche Grenze zwischen herrschender und beherrschter Klasse.¹⁴⁸ Die Wohnsiedlung für die herrschende Klasse befand sich im Norden vom Cheonggye Fluss. Im Gegensatz dazu wohnte die normale Bevölkerung als die beherrschte Klasse im Süden vom Cheonggye Fluss. Das heißt, dass er in diesem Zeitalter nicht nur eine bedeutende Rolle als eine geographische Grenze spielte, sondern auch eine Rolle als politische, kulturelle und symbolische Grenze. Die Staatsregierung teilte mit ihm die Gesellschaft der neuen Hauptstadt in zwei Hälften. Diese am Anfang der Choseon-Dynastie herausgebildete gesellschaftliche Grenze blieb für sechs hundert Jahre bis zum Untergang der Choseon-Dynastie.

Der Cheonggye Fluss war von dem jährlichen Wechsel von Trockenfällen und Überflutung geprägt. In diesem Fluss floß wenig Wasser mit Ausnahme vom Sommer. Denn Seoul befindet sich in der gemäßigten Klimazone und es kommt regelmäßig die Monsunzeit im Sommer. Insbesondere im Juli während der Monsunzeit fallen starke heftige Niederschläge. Deshalb konnte der Cheonggye Fluss durch erhöhte Wasserstände immer im Sommer überflutet werden und die lebensgefährliche Überflutung hatte die Bürger betroffen, die am Fluss wohnen. (Tab. 4.1)



Monat	JAN.	FEB.	MAZ.	APR.	MAI.	JUN.	JUL.	AUG.	SEP.	OKT.	NOV.	DEZ.
Niederschlag (mm)	17	21	56	68	86	169	358	224	142	49	36	32

Tab.4.1 Durchschnitte Niederschläge

Quelle: Korea Meteorological Administration: www.kma.go.kr

¹⁴⁸ Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1 Seoul, 2007, S.6

Es gab eine starke Diskussion um die funktionale Nutzung des Cheonggye Flusses für die neue Stadt Seoul wegen des häufigen Wechsels der Wasserstände in den Cheonggye Fluss zwischen Trockenfällen und Überfluten, als die Regierung der Choseon-Dynastie die neue Hauptstadt aufgebaut hatte. Einige Politiker forderten, dass der Cheonggye Fluss als ein natürlicher Fluss zur Trinkwasserquelle für die Bevölkerungen bleiben muss, obwohl es keine ausreichende Quantität des Wassers im Fluss gab. Im Gegensatz behaupten andere politische Gruppen, dass der Cheonggye Fluss eine Rolle als eine natürliche Entwässerungsanlage für die Stadt spielen musste. Das heißt, dass die Stadtbürger auf die Nutzung des Cheonggye Flusses als Trinkwasserquelle verzichten müssen. Unter diesen unterschiedlichen Behauptungen nahm die Regierung die zweite Behauptung auf. Und nach dieser Entscheidung wurde der Cheonggye Fluss als eine natürliche Anlage für Entwässerung parallel mit Ausbau der Stadt benutzt¹⁴⁹.

Aufgrund der dringenden Anforderung zur Entwässerungsanlage für neue Hauptstadt und zur Vorkehrung gegen Überschwemmung wollte die Staatsregierung eine erhebliche Bauarbeit auf der gesamten Strecke des Cheonggye Flusses ca. 5,7 km durchführen. Die erste große Baumaßnahme zu Entwässerungsgräben führte König Tae Jong für einen Monat im Jahre 1412 durch¹⁵⁰, um Bedrohung der Überschwemmung vom Cheonggye Fluss im Sommer zu vermeiden. Aber die erhebliche Entwässerungsarbeit wurde wegen des Mangels an Finanzierung unterbrochen. Die Unterbrechung der Entwässerungsarbeit war noch eine neue Ursache der Überschwemmung geworden, weil das Baumaterial, das ohne sauberes Aufräumen am Cheonggye Fluss liegen blieb, den Strom des Flusses störte.

Nach 10 Jahre unterbrochener erster Bauarbeiten für die Entwässerungsgräben begannen die zweiten Entwässerungsgräben im 1421. Die zweiten Entwässerungsgräben konzentrierten sich nicht nur auf der gesamten Strecke des Cheonggye Flusses, sondern auf andere kleine Flüsse, die im Cheonggye Fluss mündeten. Die zweite Bauarbeit war eine Baumaßnahme dazu, dass die gefährliche Überschwemmung durch eine glatte Verteilung der Richtung des Flusses abgenommen wurde¹⁵¹.

¹⁴⁹ Website Cheonggye Fluss: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>

¹⁵⁰ Bericht der Hankyoreh Zeitung am 2. Dezember. 2001: Titel „Geschichte des Cheonggye Flusses“

¹⁵¹ Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Back to a Future Seoul, Cheonggyecheon Restoration Project, Seoul, 2006, S14-15

Trotz der großen Mühe der Staatsregierung wurde das Problem der Überschwemmung überhaupt nicht gelöst. Der Wasserspiegel im Cheonggye Fluss stieg immer im Sommer, insbesondere während der Monsunzeit, höher als erwartet und führte zu Überschwemmungen und Hochwasser, bei dem mehr Menschen ums Leben kamen und zahlreiche Häuser beschädigt wurden. Zudem führten die Abfälle aus Landwirtschaft und die Zunahme belastender Haushaltsabfälle durch Wachstum der Einwohnerzahl zur starken Verschmutzung des Flusses, weil die Stadt Seoul leider nicht mit einer entsprechenden Infrastruktur die Kontrolle des zunehmenden Abfalls zusammen entwickelt hatte.

Nach den zweiten Bauarbeiten der Entwässerungsgräben gab es keinen zusätzlichen Festungsgraben am Cheonggye Fluss und keine große Maßnahmen der Reinigung des Flusses und kein neues Abwässersystem. In der Folge wurde er durch die schädlichen Abfälle wie Abwässer, Nahrung, Müll, sowie menschliche und tierische Reste verschmutzt.

Vor allem litten die Bürger der Hauptstadt noch immer unter die Bedrohung der gefährlichen Überschwemmung, weil die Durchgängigkeit des Cheonggye Flusses vielfach durch Abfall, und insbesondere Erde und Sand aus den Bergen unterbrochen wurde. Schließlich entschied die Regierung, neue Baumaßnahme an dem Cheonggye Fluss zu beginnen. Der König Yeoung Jo führte die neue Reinigungsbauarbeit, bei der der Cheonggye Fluss in acht Strecken geteilt wurde, im 1760 durch. Das Ziel der Bauarbeit, die über siebenundfünfzig Tage dauerte, war die Durchgängigkeit der Gewässer im Fluss durch die Entfernung des Sandes und die Reinigung des Abfalls wiederherzustellen. Denn der Cheonggye Fluss floß wegen des Bergsand und des Abfalls ohnehin langsam und stauend. Sie erhöhten den Grundwasserspiegel. Dazu wurden Deiche aus Stein errichtet, um die Verschüttung durch Bergsand zu vermeiden und gegen Überschwemmung zu schützen.¹⁵² Aber Deiche aus Stein wurden wegen des Finanzierungsproblems nicht gebaut, sondern teilweise Deiche aus Holz¹⁵³. Außerdem wurden die defekten Brücken in dem Cheonggye Fluss in diesem Zeitalter saniert.

¹⁵² Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1, Seoul, 2007, S42-45

Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Back to a Future Seoul, Cheonggyecheon Restoration Project, Seoul, 2006, S16-17

¹⁵³ Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1, Seoul, 2007, S47-49

Die Regierung von der Choseon-Dynastie bemühte sich für sechshundert Jahre mit allen möglichen Maßnahmen, um die gefährdete Überflutung des Cheonggye Fluss in der Monsunzeit zu überwinden. Trotzdem waren alle möglichen Anstrengungen der Choseon-Dynastie immer wirkungslos bezüglich des Wassers.

4.3 Die Bedeckung des Stadtflusses

4.3.1 Der Cheonggye Fluss in der Japanischen Kolonialzeit 1910-1945

Korea als ein kleines Land liegt in Hinblick auf geographische Position in Ostasien zwischen China und Japan. Aber, wer sich lange mit koreanischer Geschichte befasst und sie genauer beobachtet hat, weiß, dass USA, Russland, Japan und China im Hinblick auf die geopolitische Position um Korea herum liegen. Wegen der geopolitischen Position um Korea herum wurde die Hauptstadt Seoul der Choseon-Dynastie ein Gebiet eines Konkurrenzkampfes um die ostasiatische Hegemonie am Ende des neunzehnten Jahrhunderts.

In Korea wurden von 1894 bis 1895 der erste Chinesisch-Japanische Krieg und von 1904 bis 1905 der Russisch-Japanische Krieg geführt. Die beiden Kriege gewann Japan gegen China und Russland. In der Folge kam es zum Ende der Choseon-Dynastie am 29. August 1910 und Japan annektierte die Choseon-Dynastie. Folglich existierte die Choseon-Dynastie in der Weltgeschichte nicht mehr.

Seitdem Japan die Choseon-Dynastie offiziell annektiert hatte, wurde Seoul als Kolonialhauptstadt zu einem Zentrum für eine Kolonisation und eine Kontrolle ausgebaut und der amtliche Name der Stadt von der Hauptstadt Seoul auf Gyeongseong-Bu degradiert. Die Japaner hatten eine städtebauliche Entwicklung und eine Stadtmodernisierung für Seoul vor. Aber dieser Plan war natürlich nicht für die Stadt Seoul, sondern für die Kontrolle und die Vorbereitung auf den Krieg gegen China. Deswegen war ein klares Ziel des von den Japanern ausgeführten Stadtbauplans Seouls, die Spuren des versunkenen Landes der „Choseon-Dynastie“ in Seoul auszulöschen.

In der Folge wurden 18 km lange historische Stadtmauern fast abgerissen, die vier Berge Bugaksan, Inwangsan, Namsan und Naksan verbunden, und die Fünf Paläste „Gyeongbokgung, Changdeokgung, Deoksugung, Changgyeonggung, Kyungheegung“, die ein ganzer Stolz der Koreanern und ein Symbol nationaler Identität waren, zu einem Zoo und einem Park umgebaut.¹⁵⁴ Alte traditionelle koreanische Häuser wurden manchmal sogar abgerissen, um neue Wohngebiet für Japaner und neue Amtgebäude zu bauen. Deswegen sind die traditionelle Stadtstruktur und das Stadtgesicht Seouls während der japanischen Kolonialzeit gewaltig verschwunden. Also ist es heutzutage sehr schwierig, das historische Stadtgesicht und die alte Stadtstruktur mit einer Geschichte von 600 Jahren sowie

¹⁵⁴ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

traditionelle Häuser mit koreanischem Baustil in Seoul zu finden, ausschließlich die fünf Paläste und ein Wohngebiet „Bukchon“¹⁵⁵ sind erhalten.

Die Stadt Seoul wurde in der japanische Kolonialzeit in mehre Bezirke für Wohnviertel, Geschäftsviertel, Handelsviertel und Industrieviertel geteilt und stark vergrößert. In Seoul wurden moderne Straßen und Gebäude aufgebaut und erstmals Abwasserleitungen und Abwasserkanäle im Zusammenhang mit der Stadtmodernisierung installiert. Aber die Modernisierung der Stadt wurde teilweise in japanischen Stadtvierteln ausgeführt, in dem nur Japaner wohnen durften.

In der japanischen Kolonialzeit ist der Cheonggye Fluss von der japanischen Regierung zum ersten Mal in der koreanischen Geschichte genannte worden.¹⁵⁶ Die japanische Regierung hatte überhaupt keine Maßnahme zu einer Spülung und einer Reinigung des Cheonggye Flusses durchgeführt, obwohl die Stadtregierung ein großes Problem mit der drastisch gestiegenen Verschmutzung und der Überflutung des Cheonggye Flusses dringend löst musste.

Während er so verschmutzt liegen gelassen wurde, wurde die Stadt Seoul durch Zunahme der Einwohnerzahl der Stadt Seoul radikal stark vergrößert. Zwar zogen mehre Koreaner aufgrund der für den Weltkrieg notwendig durchgeführten Industrialisierung und der Modernisierung der Stadt Seoul aus den Dörfern nach Seoul.

In der japanischen Koloniezeit stieg die Einwohnerzahl Seouls von 196,891 in 1910 auf 935,464 in 1940 radikal an.¹⁵⁷ Das zu unerwartete Bevölkerungswachstum in Seoul konnte zwar damals überhaupt nicht abgeschätzt werden und führte zum schweren Mangel an Wohnungen, weil die Stadt Seoul eigentlich entsprechend der 100.000 Einwohner in der Regierungszeit der Choseon-Dynastie aufgebaut war. Es gab jedoch damals nur in der inneren Stadt ein einziges Gebiet, das die Menge der Zuwanderer aufnehmen konnte. Es war die Uferzone des Cheonggye Flusses. Die Uferzone des Flusses lag relativ im Vergleich zum anderen Stadtviertel brach, weil die eigentlichen Stadtbürger Seouls wegen seiner

¹⁵⁵ Bukchon ist ein historisches Stadtviertel, wo sich Traditionelle koreanische Wohnsiedlungen mit Gebäude befinden, die aus Holz im traditionellen Hanok-Stil gebaut worden sind. Heute sind das gesamte Gebiet „Bukchon“ unter Denkmalschutz gestellt worden.

¹⁵⁶ Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1, Seoul, 2007, S16

¹⁵⁷ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul,1996

gefährlichen Überschwemmung und Verschmutzung nicht gerne hier wohnen.¹⁵⁸

Das problematische Bevölkerungswachstum führte vor allem zur verdichten Bebauung um den Cheonggye Fluss herum. In der Folge hatte sich die Wohnbevölkerung der Uferzonen mehr als der Durchschnitt der Wohnbevölkerung Seouls verdoppelt. (Tab.4.2).

	Durchschnittliche Einwohnerdichte Seouls	Nördliches Gebiet vom Cheonggye Fluss	Südliches Gebiet vom Cheonggye Fluss
Einwohnerzahl pro Quadratkilometer	21.140 Personen	41.767 Personen	60.158 Personen

Tab.4.2 Einwohnerdichte der Umgebung des Cheonggye Flusses im Vergleich zur durchschnittlichen Einwohnerdichte Seouls in japanische Koloniezeit

(Quelle: U-Young Jun: Cheonggye Fluss und Uferzone, Raum und Symbol in historischer Veränderung, Seoul, 2001, S.28)

Allerdings stieg auch die Menge der Abwässer bzw. der Abfälle durch radikales Wachstum der Einwohner Seouls und verursachte weitere gesundheitsschädliche Verschmutzungen des Cheonggye Flusses als einzige Entwässerungsanlage der Stadt Seoul. Schließlich entwarf die japanische Regierung einen Plan, der eine erste Reihe von Maßnahmen zur Errichtung der Entwässerungsanlage und Uferschutzbauten enthält, und führte diesen Plan ab 1918 Jahre bis 1924 Jahre in der gesamten Strecke des Cheonggye Flusses mit ungefähr 5.9 Kilometern, nämlich von Kwanghwa-Mun bis Majang-Dong, aus. Im Zusammenhang mit dem Plan wurden Abwasserleitungen und Abwasserkanäle erstmals in Seoul installiert.

Darüber hinaus wurde die Quellflüsse des Cheonggye Fluss, und zwar Baekudong-Cheon, Okrudong-Cheon und Sajikdong-Cheon, durch die japanische Regierung zum ersten Mal in der Geschichte der Cheonggye Fluss im Jahre 1925 bedeckt.¹⁵⁹

¹⁵⁸ U-Young Jun: Cheonggye Fluss und Uferzone, Raum und Symbol in historischer Veränderung, Seoul, 2001, S.28

¹⁵⁹ Website: <http://www.cheonggyecheon.or.kr/>

Nach der ersten Baumaßnahme zur Bedeckung des Stadtflusses versuchte die japanische Regierung, zusätzliche Bedeckungsarbeit weiter durchzuführen, und machte noch dazu mehre Pläne für Beseitigung bzw. Bedeckung des Stadtflusses weiter bekannt. Im Jahre 1926 wurde der Bebauungsplanentwurf für eine rund 3,3 ha Wohnsiedlung im bedeckenden Cheonggye Fluss bekannt gegeben.¹⁶⁰ Aber die Pläne wurden nicht realisiert.

Die Baumaßnahme zur Verschüttung und Bedeckung des Cheonggye Flusses von der japanischen Regierung wurde in solchen Hintergrund durchgeführt. Damals stand die Stadt Seoul vor einem großen Problem mit Wohnungsmangel im Zusammenhang mit dem radikalen Einwohnerwachstum und der Stadtmodernisierung. Also wollte die japanische Regierung dadurch dieses Problem einfach lösen, dass die Verkehrsstraße für zunehmenden Verkehr bzw. Wohnsiedlungen auf den durch die Verschüttungsbauarbeit des Cheonggye Flusses entstanden neuen Boden gebaut werden.

Vor allem wollte die japanische Regierung einen konkreten Plan für die vollständigen Bedeckung des Cheonggye Flusses und für Errichtung einer Hochstraße im Rahmen des „Dae Kyung-Sung Plan“ durchführen.¹⁶¹ Aber der Plan wurde wegen des Finanzierungsproblems nicht realisiert genauso wie andere Pläne. Nur wurde die Strecke von Mukyo-Dong bis Taepyong-Ro im Jahre 1937 bedeckt.

4.3.2 Der Cheonggye Fluss mit Wiederaufbau der Stadt Seoul 1945-1960

(Vor und nach dem Koreakrieg)

Am 15. August 1945 kapitulierte Japan durch Erfolg der umstrittenen Atombombenabwürfe auf Hiroshima und Nagasaki und am selben Tag endeten der Zweite Weltkrieg und die Japanische Kolonialzeit. Korea war endlich befreit. Aber diese große nationale Fröhlichkeit über die Befreiung war nur von augenblicklicher Dauer.

¹⁶⁰ Website: <http://www.cheonggyecheon.or.kr/>

¹⁶¹ Vgl. Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1, Seoul, 2007, S.52 u.S.60 und Website: <http://www.cheonggyecheon.or.kr/>

Korea wurde von den USA und Sowjetunion entlang des 38. Breitengrades in Norden und Süden geteilt. Im Süden von Korea kontrollierten amerikanischen Truppen und im Norden sowjetische Truppen. Die von dem ausländischen Einfluss verursachte Teilung führte das ganze Land in einen politischen Konflikt. Es fanden überall große Demonstrationen gegen Kommunismus oder gegen Kapitalismus statt. In dieser Übergangszeit zwischen 1945 und 1948 war eine politische gesellschaftliche Aufregungs- und Unordnungszeit. Einige Leute versuchten in dieser Übergangszeit, das geteilte Land zu vereinheitlichen, was jedoch erfolglos war.

Am 15. August 1948 wurde die Republik Korea (Südkorea) mit starkem Einfluss der amerikanischen Truppen durch freie Wahlen im Süden begründet. Die Staatsregierung erklärte offiziell, dass Seoul zu deren Hauptstadt wurde. Seoul gewann endlich den von Japan in der japanischen Kolonialzeit verlorenen Name wieder.

Viele Koreaner, die Korea in der japanischen Kolonialzeit wegen der Unterdrückung und Ausbeutung von Japan verlassen hatten, kehrten nach Seoul zurück, obwohl der politische Konflikt zwischen Südkorea und Nordkorea allmählich eine gefährliche Situation in Seoul verursachte. Die Zurückkehrung war damals eine Ursache des Wachstums der Einwohnerzahl der Hauptstadt Seoul. Nach der Befreiung bis zum Koreakrieg wuchs die Einwohnerzahl der Hauptstadt Seoul von 901,371 Menschen auf 1,693,224 Menschen sehr rasch. Die Bevölkerungsdichte betrug damals 12,555 Einwohner pro Quadratkilometer. Infolge des radikalen Wachstums der Einwohnerzahl entstanden mehr Probleme mit Wohnungen, Sicherheit, Verkehr und Gesundheit in Seoul. Die koreanische Regierung entschied den Bezirk der Hauptstadt zu erweitern. Die Stadtfläche Seouls wurde von 133.94 km² auf 288.35 km² im 1949 vergrößert, damit über 2 Millionen Menschen in Seoul leben konnten.¹⁶² Aber diese Vergrößerung der Stadtflächen spielte keine Rolle für die Bürger und die Stadtentwicklung, weil das nur eine Vergrößerung der Stadtquartiere ohne richtigen Flächennutzungsplan mit wesentlichen Orientierungshilfen war.¹⁶³

Ideologische und militärische Spannung zwischen Nord- und Südkorea führten letztendlich am 25. Juni 1950 zum Koreakrieg. Die Folgen des dreijährigen Koreakriegs waren dramatisch. Das ganze Land, insbesondere die Stadt Seoul, wurde durch Angriffe aus der Luft zerstört und alle Koreaner hatten unter der schweren Hungersnot und der Armut gelitten.

¹⁶² Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

¹⁶³ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

Der Koreakrieg endete mit dem Waffenstillstand am 27. Juli 1953. Nach dem Krieg hatte die Regierung nur ein einziges Ziel, dass die Hauptstadt Seoul und die von dem Krieg zerstörte Verkehrsinfrastruktur und Häuser schnell aufgebaut werden sollen. Die südkoreanische Regierung begann mit dem Wiederaufbau durch die finanzielle und wirtschaftliche sowie politische Unterschätzung der USA. Und die durch den Koreakrieg zerstörte Hauptstadt Seoul wurde sehr radikal wiederaufgebaut, aber leider gesichtslos.

Während der Ausführung des Wiederaufbaus der Hauptstadt stieg die Bevölkerungszahl Seouls durch das natürliche Bevölkerungswachstum, die Zuflucht der Nordkoreaner in der Folge des Koreakrieges und einer Landflucht wieder deutlich an. Von 1955 bis 1960 stieg die Einwohnerzahl Seouls von 1.574.868 Menschen auf 2.445.402 Menschen. Zwischen 1955 und 1960 nahm die Bevölkerungszahl pro Jahr um 10 Prozent zu. 2 Prozent davon waren eine natürliche Bevölkerungsentwicklung infolge von Geburten und 8,8 Prozent waren eine Zunahme durch interregionale Wanderungen.¹⁶⁴

Aufgrund des radikalen Einwohnerwachstums und der durch den Krieg zerstörten Häuser herrschten schwere Probleme mit Wohnungsmangel in Hauptstadt Seoul. Die Stadtregierung musste auf den Wohnungsmangel mit umfangreicher Wohnungsversorgung reagieren. Aber die Stadtregierung hatte damals keine richtige städtebauliche Maßnahme vor, die dieses Problem gelöst hätte. Deshalb hatten die Bürger Seouls selber ihre Häuser mit kleinen individuellen Bauplänen ohne die Stadtverwaltungskontrolle gebaut.

Vor allem wurden viele Gebäude als ein „Schwarzbau“ mit fehlerhaften Baumaterialien überall in der Stadt schnell gebaut, weil manche Fabriken, die die Baumaterialien herstellten, damals wegen des Koreakriegs vollständig zerstört wurden und auch manche Stadtbürger in Armut lebten. In der Folge der unkontrollierten Bebauung mit fehlerhaften Baumaterialien wurde das Gesicht Seouls unordentlich. Damals bauten manche Stadtbürger einfache Häuser, nicht um zu wohnen, sondern um zu schlafen, d.h. der Lebens- und Wirtschaftszustand Koreas war sehr schrecklich. In den 50er und 60er Jahren wurde Südkorea als ein ärmstes Land der Welt bezeichnet.

¹⁶⁴ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996



Abb.4.5 Häuser, die als ein „Schwarzbau“ in den fünfziger Jahren um den Cheonggye Fluss herum gebaut wurden

Im Zusammenhang mit den schlechten Lebens- und Wohnbedingungen entstanden illegale Siedlungen überall in Seoul. Vor allem baute man die Slumbehausungen als ein Schwarzbau am Cheonggye Fluss (Abb. 4.5- 4.7). Die Slum-Bildung am Cheonggye Fluss entlang ging mit Alkoholismus, Armut und Kriminalität verstärkt einher. Selbstverständlich führte die Slum-Bildung um den Cheonggye Fluss herum zur zunehmenden Wasserqualitätsverschmutzung und Geruchsbelästigung des Stadtflusses. Vor allem bedrohten die durch verschmutzte Wasserqualität entstandene lebensgefährliche Infektionskrankheit und die sommerliche Überflutung die Bürger Seouls.

Damit die negativen Probleme mit Slum-Bildung am Cheonggye Fluss entlang gelöst und die Stadtentwicklung für die Stadt Seoul richtig ausgeführt werden können, hatte die Stadtregierung zum ersten Mal die Notwendigkeit eines richtigen Städtebauplans für die Hauptstadt Seoul seit Ende der fünfziger Jahre wahrgenommen¹⁶⁵. Im Zusammenhang mit der Durchführung des neuen Städtebauplans beschloss die Stadtregierung, dass alle Häuser als Schwarzbau am Cheonggye Fluss entlang abgerissen und der Cheonggye Fluss allmählich vollständig bedeckt werden.

Am Ende der fünfziger Jahre und dem Anfang der sechziger Jahre kam es wieder zum Zeitpunkt der Beseitigung oder Bedeckung des Cheonggye Flusses, wie die japanische Regierung schon in den zwanziger Jahren ihn teilweise verschüttet hatte.

¹⁶⁵ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

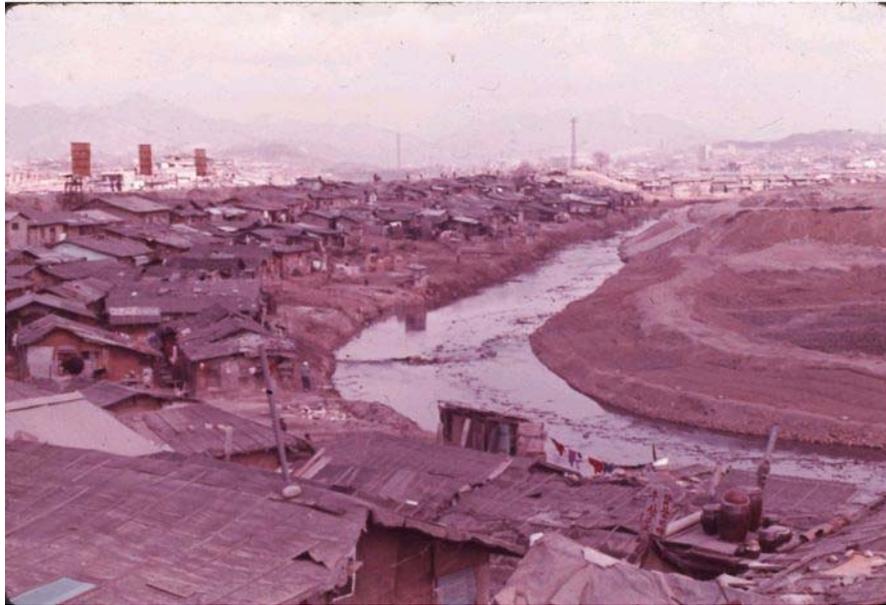


Abb.4.6 Die Slumbehausungen als ein Schwarzbau um 1960

Quelle: <http://photo.allim.go.kr/> und Website: Donga.com



Abb.4.7 Die Slumbehausungen als ein Schwarzbau um 1960

Quelle: <http://photo.allim.go.kr/> und Website: Donga.com

Es fand damals überhaupt keine öffentliche Diskussion über die Baumaßnahme zur Bedeckung des Cheonggye Flusses statt, sondern es gab nur mächtige stadtpolitische Forderung dazu. Denn die Probleme des Flusses mussten auf irgendeine Weise dringend gelöst werden und manche Bürger unterschätzten die Baumaßnahme zur Zuschüttung oder Bedeckung des gefährlichen unnutzbaren Flusses. Für Behauptung zur Zuschüttung und Bedeckung wurden mehre Begründungen angeführt.

Erste Begründung war, dass die Erhaltung und Reinigung des Cheonggye Flusses kostenintensiv war. Für die Wasserqualität musste regelmäßige Pflege des Flusses bestimmt ausgeführt werden. Denn der Fluss befand sich damals in dem gefährlichen Zustand und konnte sich selbst überhaupt nicht mehr reinigen. Darüber hinaus war die Finanzlage der Hauptstadt Seouls jedoch damals von einem hohen Schuldenstand geprägt. Der Haushalt der Hauptstadt Seoul könnte sogar noch höher belastet werden, wenn die notwendige Maßnahme zur Reinigung des Cheonggye Flusses regelmäßig durchgeführt würde.

Die zweite Begründung für die Behauptung war die neue Straßenführung durch den voraussichtlich zunehmenden Verkehr. Aber die zweite Begründung war überzeugungskraftlos, weil es wenige Autos in Stadt gab. Das bedeutet, dass es genügend Verkehrsstraßen für Autos in der Hauptstadt in den fünfziger Jahren gab.

Im Jahre 1955 führte die Stadtregierung zum ersten Mal nach dem Koreakrieg eine dringende Baumaßnahme zur Zuschüttung des Cheonggye Flusses durch, nämlich wurde der Abschnitt vom Oberlauf des Cheonggye Flusses bis zur Kwangtong-Brücke zugeschüttet. Zusätzlich wurde eine Bauarbeit zur Bedeckung des Cheonggye Flusses im Abschnitt von Gwang-Brücke bis zum Dongdaemun Stadium von 1958 bis 1961 durchgeführt.^{166,167} Zudem war die Bedeckungsbauarbeit des Cheonggye Flusses schon bis in die siebziger Jahre weiter geplant worden¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Website: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>

¹⁶⁷ Stadt Regierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996, S669

¹⁶⁸ Vgl. Bericht der Hankyoreh Zeitung am 2. Dezember. 2001: Titel „Geschichte des Cheonggye Flusses“



Abb.4.8 Bedeckung des Cheonggye Flusses mit Stahlbetonen im Jahre 1960

Quelle: <http://photo.allim.go.kr/>



Abb.4.9 Bedeckung des Cheonggye Flusses mit Stahlbetonen im Jahre 1960

Quelle: <http://photo.allim.go.kr/>

Es blieb der Stadtregierung damals nichts anders übrig, als die Baumaßnahme zur Bedeckung des Flusses durchzuführen. Die Zuschüttung und Bedeckung in den fünfziger Jahren wurde ohne Perspektive der zukünftigen Stadtentwicklung der Stadt Seouls durchgeführt. Aber die weitere Bauarbeit für die Bedeckung, die in den sechziger und siebziger Jahren durchgeführt wurde, stand in bezug zu dem Stadtentwicklungsplan der Staatregierung und ging nach der politischen und wirtschaftlichen Strategie vor.

4.3.3 Der Cheonggye Fluss in der Militärregierungszeit 1960-1980

Seit den 1960er Jahren begann die Stadtentwicklung und Modernisierung der Hauptstadt Seoul mit einer großen politischen Veränderung. Am 16. Mai 1961 führte Chung-Hee Park, damals Militärgeneral, den Militärputsch an und übernahm die Macht im Staat diktatorisch und begründete eine Militärregierung. Er führte mit der absolut militärischen Macht eine lang- und mittelfristige moderne Wirtschaftsentwicklungspolitik aus. (Tab.4.3)

Jahr	Ziel und Inhalt
Der erste Wirtschaftsentwicklungsplan 1962~1966	Aufbau der Infrastruktur, Verbesserung der Produktionsfähigkeit von Landwirtschaft, Entwicklung der Energieindustrie für Strom, Kohlen und Öl, Verbesserung des Bruttonationaleinkommens durch exportorientierte Industrialisierung.
Der zweite Wirtschaftsentwicklungsplan 1967~1971	Selbstversorgung des Nahrungsmittels, Aufbau der Textilindustrie und der Schwerindustrie wie Stahl, Maschine und Chemie, etc., Verbesserung des Exports, Aufbau der Arbeitsplätze und Kontrollierung der zunehmenden Bevölkerungszahl
Der dritte Wirtschaftsentwicklungsplan 1972~1976	Modernisierung der Landwirtschaft, Entwicklung der Schwerindustrie wie Stahl, Maschine und Chemie, etc.
Der vierte Wirtschaftsentwicklungsplan 1977~1981	wirtschaftliche Unabhängigkeit, Verbesserung der industriellen und wirtschaftlichen Struktur
Der fünfte Wirtschaftsentwicklungsplan 1987~1991	Verbesserung der Wohlfahrt und der Gerechtigkeit.

Tab.4.3 Inhalt der Fünf-Jahres-Entwicklungspläne

Quelle: Zusammengestellt nach Ministry of Finance and Economy, Korea Rep.

Die Wirtschaftsentwicklungspolitik heißt „Fünf-Jahres-Entwicklungspläne“. Ein einziges Ziel der Fünf-Jahres-Wirtschaftsentwicklungspläne war, das ärmste Land der Welt Korea durch eine hervorragende Wirtschaftsentwicklung in der Zukunft zu industrialisieren und zu modernisieren. Dafür wollte die militärische Staatsregierung das koreanische Wirtschaftssystem von dem bisherig überwiegend geprägten Landwirtschaftssystem auf ein exportorientiertes Industrialisierungssystem verändern. Um diese Ziel, wirtschaftliche Entwicklung, zu erreichen, hatte die Staatsregierung zwei Strategien als die grundsätzliche Voraussetzung für wirtschaftlichen Systemswandel vor. Erste war die notwendige Infrastruktur wie z.B. Autobahnen, Straßen, Eisenbahnen, Wohnsiedlungen, öffentliche Gebäude, Hafengeländen und die intensiven Industriegebiete schnell aufzubauen. Und die zweite war, dass die Staatsregierung den Wohlstandsstandard der Bevölkerung durch die intensive Konzentration großflächiger Industriekomplexe und öffentlicher Dienstleistungszentrum insbesondere in der Hauptstadt-Region schnell verbessern wollte.¹⁶⁹

Dank der Wirtschaftspolitik mit den Fünf-Jahres-Entwicklungsplänen wurde das arme Land modernisiert. Z.B. das Bruttonationaleinkommen (Groß National Product / GNP bzw. Groß National Income/ GNI) wuchs jährlich um 5,5 Prozent von 1960 bis 1964 und um 9,4 Prozent von 1965 bis 1966. Südkorea hatte im Jahre 1959 nur ein Exportvolumen von 20 Millionen US Dollar. Aber nach der Ausführung der Wirtschaftspolitik hatte Korea im Jahre 1969 das Exportvolumen von 700 Millionen US Dollar. Die koreanische Wirtschaft wuchs rasant und war vergleichbar wie dem heutigen chinesischen Wirtschaftswachstum.

Im Zuge des wirtschaftlichen Wachstums stieg die Bevölkerungszahl von 24,9 Millionen Menschen 1960 auf 31,4 Millionen Menschen 1970 rasant. Das radikale Wirtschaftswachstum und das expansive Bevölkerungswachstum verursachte ständig die rasante Zunahme der Einwohnerzahl der Hauptstadt Seoul. Denn viele landlose Arbeiter und verarmte Kleinbauern verließen das Land und kamen in die rapide modernisierte Hauptstadt Seoul, um in der Hauptstadt noch attraktivere und bessere Arbeitsmöglichkeiten und Arbeitsgelegenheit zu

¹⁶⁹ Nach der Ausführung der Fünf-Jahres-Wirtschaftsentwicklungspläne lebte etwa 45% der gesamten Bevölkerung in der Hauptstadt-Region. 55,1% der Produktionsindustrie und Hauptsitz der 100 größten unternehmen (95%) befand sich in der Hauptstadt-Region. Dadurch entstanden negative Problem wie Wohnungsmangel sowie Umwelt- und Verkehrsproblem (Quelle: Yeong Heui Lee: In: Korea Kommunikations- und Forschungszentrum (Hrsg.): Nachhaltige Entwicklung in der Republik Korea, Das Leitbild der Nachhaltigkeit in Planung und Politik, Osnabrück, 2001)

finden als in ihrer Herkunftsregion. In der Folge war die Einwohnerzahl schon auf 5,4 Millionen im Jahre 1970 gestiegen. Deshalb wurde die Bevölkerungsdichte der Hauptstadt Seoul ständig dichter. (Tab.4.4)

Jahr	Einwohner	Bemerkung(Geschichte)
2007	10,421,782	Politische gesellschaftliche Demokratisierung II Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses Umweltfreundliche ökonomische Stadterneuerung Keine Stadtentwicklung für Wirtschaft und Hauptstadt, sondern für Bürger und Umwelt
2006	10,356,202	
2005	10,297,004	
2004	10,287,847	
2003	10,276,968	Politische gesellschaftliche Demokratisierung I Hauptstadt als eine internationale Metropole die Olympischen Sommerspiele 1988 und die Fußball Weltmeisterschaft 2002 in Seoul Entwicklungsplan für Satellitenstädte
2002	10,280,523	
2001	10,331,244	
2000	10,373,234	
1999	10,321,449	
1995	10,595,943	
1990	10,612,577	Militärregierungszeit Aufbau der zerstörten Hauptstadt und Infrastruktur Entwerfen für eine Entwicklung und Modernisierung Seouls Ein rasantes Wirtschaftswachstum und expansives Bevölkerungswachstum Abriss und Unordnung für allein schelle Entwicklung Fünf-Jahresplan für wirtschaftliche Entwicklung
1985	9,639,110	
1980	8,364,379	
1975	6,889,502	
1970	5,433,198	
1965	3,470,880	
1960	2,445,402	
1955	1,574,868	
1950	1,693,224	Koreakrieg -eine vollständig zerstörte Hauptstadt Seoul
1945	901,371	
1940	935,464	Japanische Kolonialzeit Seoul ,ein Zentrum des besetzen Landes Stadtentwicklungsziel für Ausbeutung und eine Kontrolle. Keine freiwillige Modernisierung, sondern eine Modernisierung von einer Fremdbestimmung
1935	404,202	
1930	355,426	
1920	250,208	
1915	241,085	
1910	278,958	
1900	196,891	Choseon Dynastie Hauptstadt als ein Zentrum absoluter Königreichsmacht Stadtaufbau und Stadtentwicklung nur für König und herrschende Klasse Beschränkung eines Wohnungsrecht in Seoul
1890	193,136	
1880	188,953	
1870	207,062	
1835	203,901	
1750	180,090	
1648	95,569	

Tab.4.4 die Einwohnerzahlen und Stadtentwicklung Seouls in der Geschichte Koreas

Quelle: Zusammengestellt nach Korea National Statistical Office

Schließlich setzte die koreanische Staatsregierung im Jahre 1963 fest, die Stadtfläche Seouls von 288.35 km² auf 613.04 km² zu erweitern und im Jahre 1973 noch zwei weitere Bezirke zu stellen. Die Hauptstadt Seouls gliederte sich nach der Erweiterung der Stadtfläche in 11 Stadtbezirke¹⁷⁰. (Abb.4.10)

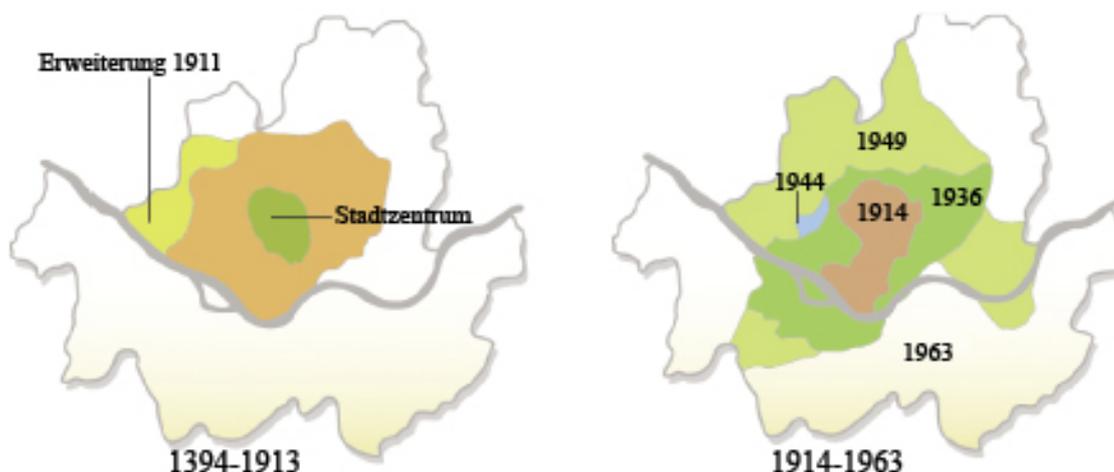


Abb.4.10 Stadterweiterung und Stadtgliederung Seouls

Quelle: Stadtregierung Seoul

Bezüglich dieser Strategie der Fünf-Jahres-Wirtschaftsentwicklungspläne führte die Hauptstadtregierung Seoul zugleich entsprechend der Erweiterung der Stadtfläche eine übermäßige Stadtentwicklungspolitik aus. Denn die Fünf-Jahres-Wirtschaftsentwicklungspläne führten einerseits zum wunderbaren Wirtschaftswachstum, andererseits wegen der sehr hohen Bevölkerungsdichte zu räumlichen Problemen und einem deutlichen Mangel an Infrastruktur in der Hauptstadt Seoul.

Deshalb entschied sie die ohne öffentliche Debatte mit den Fachleuten, veraltete Gebäude und Nachkriegsbauten abzureißen und darauf Verkehrsinfrastruktur aufzubauen. Darüber hinaus wurden viele kleine Gewässer Seouls zugeschüttet und bedeckt, damit es auf die Straße umgestellt werden kann (Abb.4.11).

¹⁷⁰ Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

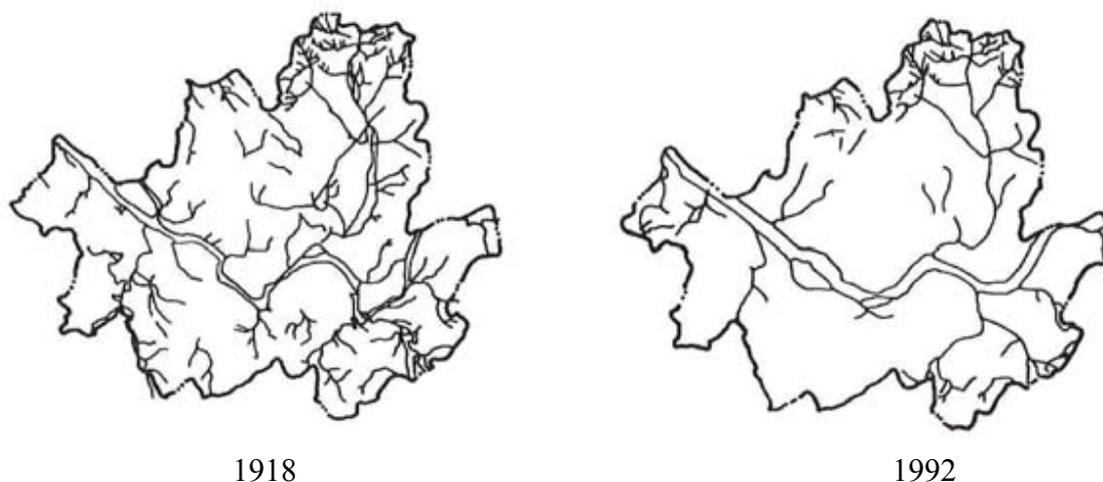


Abb.4.11 Veränderung der Gewässer Seouls

Quelle: Song, J.-S. 2007: S. 19

Im Jahre 1966 trat Kim Hyun Ok als neuer Oberbürgermeister Seouls an. Er trieb sogenannte Slumbereinigungsprojekte und Aufbauprojekt für Infrastruktur ohne die entwicklungsplanerischen Rahmen (Masterplankonzeption) im Zusammenhang mit der zukünftigen Erweiterung und Entwicklung der Hauptstadt Seoul schnell und gewaltig an¹⁷¹. In der Folge wurde das Stadtbild durch das zwanghafte Abreißen massiv verändert. Darüber hinaus wurde die alt traditionelle städtische Stadtstruktur Seouls, die durch die Japanische Besatzung schon verloren ging, sehr stark und heftig weiter zerstört.

Vor allem hatte er das Bauprojekt zur Bedeckung des Cheonggye Flusses in der Strecke von Cheonggye Straße 6 Ga über Cheonggye Straße 8 Ga bis Sin-Seol-Dong im Jahre 1965 bis 1967 weiter durchgeführt. Schließlich wurde die ganze Strecke von 5,8 Km des Cheonggye Flusses vom Oberlauf bis Majang-Dong im Jahre 1977 vollständig mit Stahlbetonen bedeckt. Darauf entstand eine neue Verkehrsstraße.¹⁷²

Der Cheonggye Fluss, der in der Mitte der Hauptstadt Seoul zwischen Ost und West fließt und eine wichtige Rolle bei der Entstehung der Hauptstadt spielte, existierte nicht mehr im Leben der Bürger von Seouls.

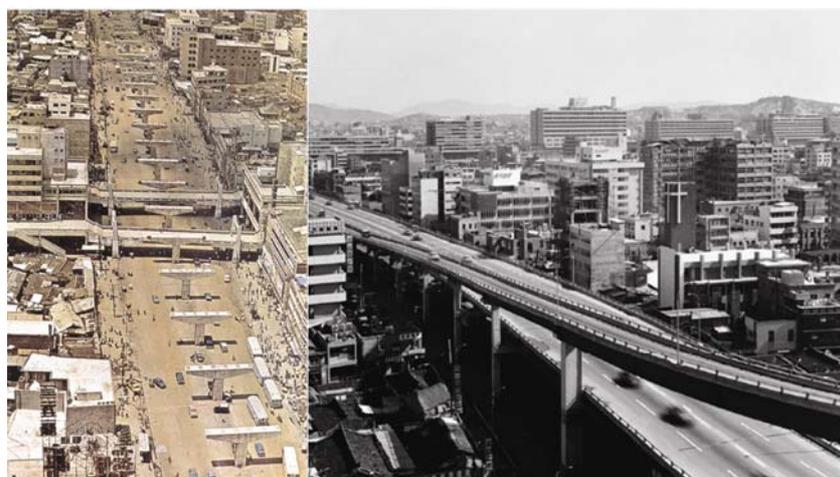
¹⁷¹ Vgl. Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1 Seoul, 2007, S.72

¹⁷² Vgl. Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Back to a Future Seoul, Cheonggyecheon Restoration Project , Seoul, 2006, S.38-41

Während der Cheonggye Flusses bedeckt wurde, hatte die Hauptstadtregerung Seoul noch zwei Mega-Bauprojekte durchgeführt, nämlich eine 8-spurige innerstädtische Stadtautobahnhochstraße, den sogenannte „Cheonggye Express Highway“ und ein modernes Einkaufszentrum „Sea Woon Sangga“ mit dem Entwurf von dem koreanischen Baumeister Kim Soo Keun.

Damals behaupteten Politiker und Wirtschaftler im Rahmen der Fünf-Jahres-Entwicklungspläne, dass eine innerstädtische Stadtautobahn für eine schnelle Verbindung zwischen den Gim-Po Internationalen Flughafen und dem Walkerhill Hotel ¹⁷³ für ausländische Politiker und Unternehmer sowie Touristen im Stadtzentrum von Seoul gebaut werden sollte.¹⁷⁴ Ihr Argument für die Errichtung der innerstädtischen Stadtautobahn war, dass die Stadtautobahn als Symbol des koreanischen Wirtschaftswachstums zum Image-Marketing „von Armut und Hunger sowie Krieg zu wunderbarem Wirtschaftswachstum und industrieller Entwicklung“ kraftvoll beitragen konnte.

Vor diesem Hintergrund wurde mit dem ersten Abschnitt der Errichtung vom Cheonggye Express Highway entlang der mit Stahlbeton bedeckten Cheonggye Straße am 15. August 1967 begonnen. Am 15. August 1971 wurden der 5,7 Kilometer lange Cheonggye Express Highway fertig gestellt.¹⁷⁵



¹⁷³ Das Hotel Walkerhill ist eines der luxuriösesten Hotels in Südkorea und befindet sich in Kwang Jang Dong, Seoul. Das Hotel wurde im April 1964 eröffnet und verfügt über 589 Gästezimmer und Suiten. In den 60er und 70er Jahren war es eine der ersten Adressen Seouls. (Quelle: Doosan Encyclopedia)

¹⁷⁴ Vgl. Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1 Seoul, 2007,S.72

¹⁷⁵ Vgl. Stadtregerung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul,1996

Abb.4.12 Die Baustelle der Stadtautobahnhochstraßen im Jahre 1967 (links)
und die gebauten Stadtautobahnhochstraßen im Jahre 1969 (rechts)

Quelle: <http://photo.allim.go.kr/>

Jahr	Geschichte der Überdeckung des CG Flusses
1404	Der Cheonggye Fluss spielte beim Aufbau der neuen Hauptstadt eine bedeutsame Rolle als eine Hauptachse für Orientierung des Straßennetzes.
1412	Unter König Tae Jong wurden die ersten Entwässerungsgräben durchgeführt
1421	Beginn der zweiten Bauarbeit für die Entwässerungsgräben
1760	Unter König Yeoung Jo wurden die neue Reinigungsbauarbeit aufgrund der Gefahr der Überschwemmung im Cheonggye Fluss durchgeführt und teilweise Deiche aus Stein auf beiden Seiten des Cheonggyeflusses gebaut. Außerdem wurden die defekten Brücken saniert.
1918-1924	Die japanische Regierung führte einen Plan für Entwässerungsanlagen und Uferschutzbauten im Fluss durch und installierte erstmals Abwasserleitungen und Abwasserkanäle
1925	Der Cheonggye Fluss wurde in der Koloniezeit von Japan teilweise beseitigt.
1935	Die japanische Regierung entwarf einen Plan für die vollständige Bedeckung des Cheonggye Flusses.
1955	Der Cheonggye Fluss wurde im Abschnitt von Oberlauf bis zur Kwangtong-Brücke bedeckt.
1958-1961	Zusätzlich wurde Bauarbeit zur Bedeckung des Cheonggye Flusses von Gwang-Brücke bis zum Dongdaemun Stadium durchgeführt.
1965-1967	Die anschließende Strecke von Cheonggye Straße 6 Ga über Cheonggye Straße 8 Ga bis Sin-Seol-Dong wurde weiter überdeckt.
1977	Endlich wurde die ganze Strecke des Cheonggye Flusses von 5,8 Km von Oberlauf bis Ma-Jang-Dong im Jahre 1977 vollständig überdeckt.

Tab.4.5 Kurzer historischer Überblick über die Zuschüttung des Cheonggye Flusses

4.4 Die Konsequenz der Überdeckung für die Entwicklung der Umgebung

30 Jahre später nach der Durchführung der massiven Maßnahme zur Bedeckung des Cheonggye Fluss war einerseits die Umgebung des ehemaligen Stadtflusses als ein umweltproblematisches und unattraktiv kompliziertes Gebiet in dem Stadtzentrum geprägt, andererseits funktioniert die 6- bis 12-spurige Cheonggye Straße und die 8-spurige hochstraße „Cheonggye Express Highway“ als das Symbol des Wirtschaftswachstums von Korea und der Stadtmodernisierung von Seoul.

Nach der Beseitigung und der Umstellung des Flusses konzentrierte sich die Stadtverwaltung Seouls auf den Stadtentwicklungsplan für den traditionellen Stadtkern. Die Hauptstadtregierung wollte ein neu modernisiertes Stadtzentrum mit einer hohen Konzentration im traditionellen Stadtkern aufbauen. Das modernisierte Stadtzentrum sollte mit den sozialen, kulturellen und administrativen sowie wirtschaftlichen Stadtfunktionen erfüllt werden. Vor allem sollten die neu ausgebauten Verkehrsinfrastrukturen, die 6- bis 12-spurige Cheonggye Straße und die 8-spurige Stadtautobahn „Cheonggye Express Highway“, zu einer starken Entwicklung der Stadtzentrum beitragen. Darüber hinaus sollten die zwei Straßen zur schnellsten und wichtigsten Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Nebenzentren beitragen.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau des modernisierten Stadtzentrums wandelte sich das Stadtbild, insbesondere die Strecke des ehemaligen innerstädtischen Flusses, wie die Einwohnerzahl rasant stieg und die Wirtschaft unglaublich schnell wuchs. Die städtebaulichen Entwicklungen entlang der Stadtautobahnhochstraßen „Cheonggye Express Highway“, bildeten eine wichtige städtische Achse und dieser Bereich um die Cheonggye Straße herum war gekennzeichnet durch eine vielfältige Mischung unterschiedlicher städtischer Nutzungen.

Vor allem war der Zweck des Stadtentwicklungsplans der 70er und 80er Jahre für den traditionellen Stadtkern eine Zurschaustellung der modernisierten Hauptstadt Seouls und des starken südkoreanischen Wirtschaftswachstums. In der Folge bildeten sich verdichtete Gewerbegebiete mit kleinen Industrien und Überkonzentrationen der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Institutionen auf den Stadtkern bezogen entlang der Cheonggye Straße in den 60er, 70er und 80er Jahren.

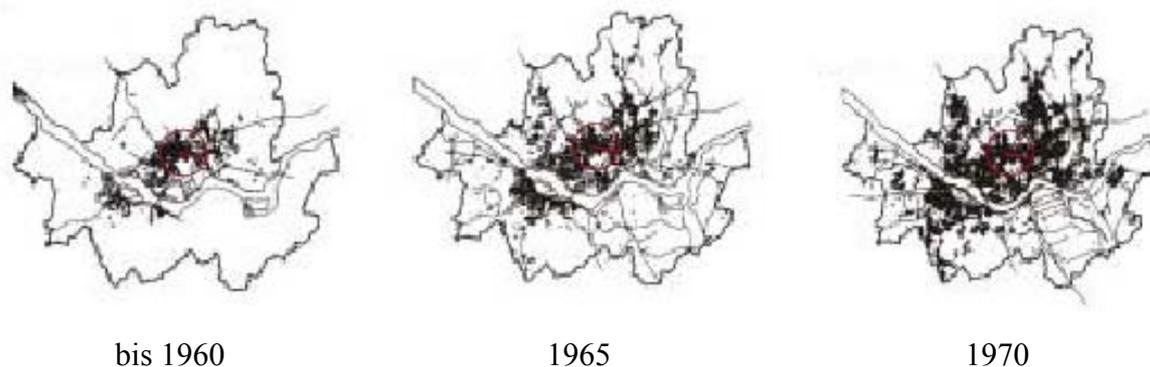


Abb.4.13 Schwarzplan Seouls: Stadtentwicklung im Stadtkern mit Cheonggye Straße
Quelle: Stadtregierung Seoul

Entlang der Cheonggye Straße entstanden CBD (Central Business District) mit über dreißiggeschossigen modernen Hochhäusern für Hauptsitz der Unternehmen, Bank und Medien (Zeitung) in Cheonggye 1ga und 2ga. In einem neuen modernen Einkaufs- und Geschäftsviertel entstanden Textilmärkte für großen Handel wie Dong Pyonghwa Markt, Shin Pyeonghwa Markt und Pyeonghwa Markt¹⁷⁶ in Cheonggye 3ga und 4ga. Und es gibt zwanziggeschossige bis dreigeschossige moderne Einkaufszentren wie Migliore, Doota, Designer's Club, Migliore Valley, Nuzzon und Freya neben den traditionellen Märkten, die sich den Markt der kaufkräftigen Schichten sichern in Cheonggye 5ga und 6ga und Wohnsiedlung mit siebengeschossigem Apartment in Cheonggye 7ga und 8ga.

Der Aufbau der unterschiedlichen Stadtviertel entlang der Cheonggye Straße zeigt sich deutlich als Symbol der modernisierten Hauptstadt Seoul. Vor allem konnte der Ausbau der Cheonggye Straße und Hochstraße „Cheonggye Express Highway“ zur Entwicklung und Modernisierung der Hauptstadt Seoul sehr beeindruckend beitragen. Jedoch stieß die radikale Entwicklungsgeschwindigkeit der Modernisierung der Hauptstadt auf heftige Kritik.

¹⁷⁶ Website: www.visitkorea.or.kr

4.4.1 Businessviertel¹⁷⁷

Von dem Businessviertel an begann die Cheonggye Hochstraße „Cheonggye Express Highway“, die 5,7 km lang, 16m breit und 9m hoch ist. Wenn man auf der Hochstraße „Cheonggye Express Highway“ durch den Businessviertel fährt, dann kann man schnell den Eindruck bekommen, dass die riesige Hochstraße und viele Hochhäuser auf beiden Seiten von „Cheonggye Express Highway“ die Modernisierung und Entwicklung der Hauptstadt darstellen.

Vor allem entstanden das dreigeschossige Bürohochhaus, Sam-il Building¹⁷⁸, durch den seit Ende der sechziger Jahre durchgeführte Stadtentwicklungsplan in dem Stadtkern. Es war damals das höchste Gebäude bis Anfang der 80er Jahre in der Hauptstadt und seine Höhe spielte als eine Obergrenze für Höhe des Hochhauses in der Stadtentwicklung Seouls bis in die siebziger Jahre¹⁷⁹. Darüber hinaus war das Hochhaus seit den siebziger Jahren das sichtbare Symbol für eine moderne Stadt Seoul zusammen mit Stadtautobahnenhochstraßen. (Abb.4.14)



Abb. 4.14 Sam il Building und Cheonggye Express Highway

Quelle: <http://photo.allim.go.kr>

¹⁷⁷ Vgl. Song, -I-H; Die Stadtstruktur der Cheonggye Stadtautobahnenhochstraße, Seoul, 2001

¹⁷⁸ Der koreanische Architekt, Kim Jung-Up, entwarf mit dem modernen internationalen Stil das Gebäude im 1969.

¹⁷⁹ Website: <http://seoul600.visitseoul.net/seoul-history/sidaesa/txt/8-6-1-1-2.html>

In den 80er Jahren führte das wunderbare Wirtschaftswachstum zum Mangel an Bürofläche in Seoul als das koreanische Wirtschaftsherz. Es war eine ebenso wichtige wie schwierige Aufgabe der Stadtregierung Seouls, mehr Büro- und Dienstleistungsfläche in der schon verdichtet gebauten Stadt zu schaffen.¹⁸⁰ Vor allem musste die Stadtregierung Seoul umfassende Maßnahmen zum Umbau des traditionellen Stadtzentrums im Rahmen der Vorbereitung auf die Asian Games 1986 und die Olympischen Sommerspiele 1988 leiten. Damit wollte die koreanische Staatsregierung sein durch den Koreakrieg geprägtes negatives Image - das gespaltene und ärmste Land- durch erfolgreiche Durchführung der internationalen Feier 1988 auflösen und der ganzen Welt sein neues Image- das wunderbare Wirtschaftswachstum und das modernisierte Land- zeigen. Darüber hinaus wollte Südkorea den Status einer voll entwickelten Nation einnehmen.

In der Folge wurde der sogenannte Ul Chi Ro Doshim-Jaegaebal-Plan¹⁸¹ auf ein gegenüberliegendes Gebiet vom Sam-il Building weiter im 1984 bis 1988 durchgeführt, um ein internationales Ausstellungszentrum aufzubauen. Und im alten Stadtzentrum, das sich zwischen dem Stadtzentrum (Central Business District CBD) und historischen alten Großmarkt Dong Dae Mun befindet, fand in den 80er Jahren ein rasanter Wandel statt.

Im Rahmen des sogenannten Ul Chi Ro Doshim-Jaegaebal-Plans wurden sowohl viele eingeschossige Einfamilienhäuser mit traditionellen koreanischen Höfen und Ziegeldächern als auch über 180 Gebäude wie kleinen Büros, Druckereien, Restaurants im 27720 m² umfassenden Gebiet gedankenlos einfach abgerissen. Und in diesem Gebiet entstanden drei dreißiggeschossige Bürohochhäuser- Hyunam Building, Janggyo Building, Jungsokiup Building.¹⁸²

¹⁸⁰ Vgl. Stadtregierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

¹⁸¹ Zentrenumbau (Doshim-Jaegaebal)

Teilstrategie der Stadterneuerung, die sich lediglich auf das Stadtzentrum und die Nebenzentren bezieht. Zentrenumbau ist mit einer grundlegenden Änderung der Nutzungs-, Eigentümer- und Bodenordnungsstruktur verbunden (Quelle: Inhee Kim: Stadtentwicklung und Planungskultur in Seoul, Ursachen und Auswirkungen der Stadtentwicklung in der Modernisierungsphase von 1963 – 1996, 2003, Berlin)

¹⁸² Vgl. Young-Sub Shim: Essay on Urban Redevelopment of Ulchiro 2ga 16th, 17th District, architecture and culture, Seoul, 1988



Abb.4.15 Entstehung der 3 Hochgebäude unter der Durchführung des sogenannten UI Chi
Ro Doshim-Jaegaebal-Plans
(Quelle: Architektur und Kultur Magazin (Hrsg.), 1988)

Wenn man vor allem damals auf Stadtautobahnshochstraßen fuhr, sah man drei Hochgebäude und das Sam-il Building, die für Auswärtige ein Tor zur Stadt bilden sollten. So können einerseits die Hochgebäude der Stadt ein neues Image geben und die Stadt wurde zur Sauberkeit und Verbesserung der Stadt für Modernisierung und Stadtwachstum gebracht. Andererseits zeigte die Durchführung der massive Stadtplanung, die die Politik eng verbindet, dass Städtebau und Stadtbaupolitik in dem asiatischen entwickelten Land als einfaches Bereitstellen von Produkten aufgefasst werden: Alte Stadtstruktur werden einfach abgerissen und Neues an ihrer Stelle schnell aufgebaut.

4.4.2 Gewerbeviertel

(vielfältige Einzelhandelsgeschäfte und traditionelle Märkte)

Das Gewerbeviertel befindet sich zwischen dem Businessviertel und dem Einkaufsviertel (Dong Dae Mun Markt) und ist seit langer Zeit als ein bestimmter Ort für kommerzielle Aktivitäten und industrielle Herstellungen geprägt. Im Gewerbeviertel gibt es mehr als 1000 kleine Unternehmen und Einzelhandelsgeschäfte im Bereich der Bekleidungs-, Druck-, Maschinen-, Metall- und chemischer Industrie.

Vor allem entstanden ein Werkzeugmaschinen-Fachmarkt und zahlreiche Maschinenfabriken in Gewerbeviertel. Das Gebiet hat sich ursprünglich von einem Flohmarkt zum Fachmarkt nach der Befreiung Japans 1945 und dem Ende des Koreakriegs 1953 deutlich entwickelt.

Durch die Leute, die wegen des Koreakriegs und der konzentrierten Entwicklung der Hauptstadt in Seoul eingezogen waren, fand der illegale Flohmarkt neben den Slumbehausungen als ein Schwarzbau den entlang Cheonggye Fluss in den fünfziger Jahren statt. (Abb.4.16). Auf dem Flohmarkt wurden Lebensmittel verkauft, die als Nahrungsmittelhilfe von der Vereinten Nationen (VN; englisch United Nations) gegeben wurden, Kleidung, verbrauchte Werkzeuge und Maschinen, die durch die US Amerikanische Armee im Koreakrieg genutzt wurden.



Abb. 4.16 Der illegale Flohmarkt und das neue Einkaufszentrum

Quelle: <http://photo.allim.go.kr>

Der illegale Flohmarkt wurde seit Mitte den fünfziger Jahren mit der Durchführung der Maßnahmen zur Bedeckung des Cheonggye Flusses stark verändert. Er wurde mit den illegalen Wohnsiedlungen um Cheonggye Fluss herum weggeräumt. Zudem war es nicht mehr erlaubt, Flohmärkte auf dem Gebiet stattfinden zu lassen. Vor allem war diese Veränderung eine große Chance für die Einzelhandelsgeschäfte im Bereich der Maschinen und Metallindustrie. Sie kauften die Wohnhäuser, die auf legale Weise in der Umgebung des Cheonggye Flusses gebaut wurden.¹⁸³

¹⁸³ Vgl. Song, Do-Young: Entstehung des Werkzeugmaschinen-Fachmarktes in der Umgebung des Cheonggye Strasses und das tägliche Handelsnetz, Seoul, 2001, S.55- 81

Deshalb konnten die Einzelhandelsgeschäfte im Bereich der Maschinen und Metallindustrie auf dem Gebiet bald wieder öffnen. Aufgrund der damals günstigen Bodenpreise¹⁸⁴, der günstigen Lage als Stadtkern sowie aufgrund der verbesserten Straßenbedingung siedelten sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte und kleine Fabrik an und konzentrierten sich in dem Gebiet.

Die Bedeckung des Flusses spielte eine wichtige Rolle dafür, dass der illegale Flohmarkt zu einem Werkzeugmaschinen-Fachmarkt auf legale Weise wiedergeboren wurde. Der Werkzeugmaschinen-Fachmarkt ist allmählich größer und dichter im Zusammenhang mit Wirtschaftsboom in den achtziger Jahren geworden, obwohl er unter schlechten Arbeitsbedingungen, schmalen Verkehrsstraßen und starkem Mangel an Parkplätzen leidet.¹⁸⁵ Er entwickelt sich zu einem einzigen Industriegebiet im Stadtzentrum. Jedoch hatte Stadtregierung angesichts des überwiegend schlechten Zustandes und der mangelhaften Ausstattung des Gebäudes Rekonstruktionsmaßnahmen in dem Gewerbeviertel bereits ab Ende der 90er Jahre vorgehabt und gefordert, dass der berühmte Fachmarkt an einen anderen Ort umziehen soll.

4.4.3 Einkaufs- und Sportsviertel (die riesigen Shoppingzentren)

Der bedeutende größte und älteste Groß- und Einzelhandelmarkt für Textilien, insbesondere Kleidungen, der sogenannte Dongdaemun-Markt, wurde im Jahr 1905 eröffnet. Vor allem entwickelte sich der Dongdaemun-Markt mit dem Bau der 6-spurigen Cheonggye Straße seit Ende der sechziger Jahre bis heute zu dem größten Textilmarkt in Asien.

Durch die Bedeckung des Cheonggye Flusses entstanden große freie Flächen, worauf man fünfstöckige Plattengebäude für Groß- und Einzelhandelmarkt gebaut hatte. Und durch den Bau der Cheonggye Straße wurde das Gebiet als eine günstige Lage für Transport der Güter in Stadtzentrum seit 1970 geprägt. Darüber hinaus wollte die Staatregierung dieses Gebiet für

¹⁸⁴ Obwohl das Gebiet in dem traditionellen Stadtkern lag, war seine Bodenpreise damals wegen der gefährlichen Überschwemmung und Verschmutzung des Cheonggye Flusses relativ billig gewesen.

¹⁸⁵ Vgl. Song, Do-Young: Entstehung des Werkzeugmaschinen-Fachmarktes in der Umgebung des Cheonggye Strasses und das tägliche Handelsnetz, Seoul, 2001, S.55- 81

die Textilindustrie nach der Ausführung der Wirtschaftspolitik mit den Fünf-Jahres-Entwicklungsplänen entwickeln. Deshalb haben sich viele Geschäfts und kleine Textilfabriken in Dongdaemun angesiedelt. Heute besteht er aus über 20 großen Einkaufszentren, 50.000 Geschäften und zahlreichen kleinen Textilfabriken und ist ein attraktiver Ort Seouls, den die meisten Touristen besuchen möchten.

Außerdem sind ein Baseball- und Fußballstadion seit der Koloniezeit von Japan in diesem Stadtviertel angesiedelt. Aber das Baseballstadion war heute vollständig abgerissen. Und auf dem Feld des Baseballstadion wird ein neues Einkaufszentrum gebaut, das der internationale Superstar Architektin Zaha Hadid entworfen hat. Und das Feld des Fußballstadion ist auf einen Parkplatzraum umgestellt.

Die Umgebung des ehemaligen Cheonggye Flusses, wo der Stadtentwicklungsplan in den 60er, 70er und 80er Jahre durchgeführt wurde, zeigt heute zwei unterschiedlichen Bedeutungen für das Geschichte der Stadtentwicklung Seouls. Erste Bedeutung ist, dass das Gebiet ein wichtiges Zeugnis für den Wiederaufbau der Hauptstadt Seoul und für die großartige Stadtmodernisierung mit wunderbarem Wirtschaftswachstum darstellt. Andere Bedeutung ist, dass die traditionelle Struktur des Stadtkerns durch die Durchführung des politischen Stadtentwicklungsplans allmählich verschunden ist.

4.5 Negative Einflüsse der Bedeckung des Cheonggye Flusses

Durch die verdichteten Gewerbegebiete und die zu starke Konzentration auf das Stadtzentrum entstanden urbanistische Probleme, mit denen Gefahr steigender sozialer Probleme verbunden sind. Vor allem führte die rasante Zunahme der Zahl der Privatwagen zu der starken Verkehrsbelastung im Gebiet. Ursprüngliche Quelle der negativen urbanistischen Auswirkungen war selbstverständlich die Bedeckung des Cheonggye Flusses und der Bau der Autobahnhochstraßen „Cheonggye Express Highway“, die unter dem fehlenden Stadtentwicklungsplan realisiert wurden.

Die urbanistischen Auswirkungen der Bedeckung des Cheonggye Flusses auf die gesamte Stadt galten als negativ. Insbesondere traten Probleme gegenwärtig (Anfang 2002) in diesem Gebiet häufig auf. Nämlich Entstehung der Slumbildung mit Rückgang der Einwohnern und Arbeitslosigkeit, ein innerstädtischer Niedergang und Verfall, soziale tiefe Ausgrenzung zwischen nördlichen und südlichen Stadtviertel, Umweltbelastung mit Luftverunreinigung und Lärmimmissionen und starke Störungen wie Verkehrsbehinderungen, und Erschütterungen. Diese negativen urbanistischen Probleme wurden selbstverständlich nicht erwartet, als der Fluss überbaut und auf die Straße umgestellt wurde.

4.5.1 Städtebauliches Problem

Die Cheonggye Stadtautobahnshochstraße „Cheonggye Express Highway“, die 5,7 km lang, 16m breit und 9m hoch ist, funktioniert als eine gewaltige Mauer, wodurch das traditionelle Stadtzentrum in zwei Hälften getrennt ist. Das bedeutet, dass die Stadtautobahnshochstraße weitere öffentliche Stadtentwicklung und private Sanierungen in Stadtzentrum verhinderte.

Zugleich verschlechtern sie die Lebensbedingung der Stadtbewohner. Darüber hinaus war das Gebiet wegen der schlimmen Einflüsse des Stadtentwicklungsplans im Zusammenhang mit dem Bau der Hochbrückestraßen als ein umweltproblematisches und unattraktives Gebiet geprägt. In der Folge war das Stadtzentrum allmählich zerfallen, obwohl die Straßen ein kraftvolles Zeugnis für das koreanische Wirtschaftswunder waren und das Gebiet geographisch so günstig liegt.

Der Erhaltungszustand der Gebäude im Stadtzentrum ist überwiegend schlecht. Nahezu 70 Prozent aller Gebäude im Gebiet wurden vor 1970 erbaut. (Abb. 4.17) Zudem entsprechen die Ausstattung der Wohnungen und Verkehrsinfrastruktur wie Straßen und Parkplätze nicht modernen Anforderungen. Der Zustand der Gewerbegebäude in den traditionellen Märkten ist ähnlich. Sie wurden durch Mängel des baulichen Zustands verschlechtert. Darüber hinaus entstanden erhebliche Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe und Infrastruktur im Gebiet durch verdichtete Bebauungen.

Deswegen sollten sofortige Stadterneuerungsmaßnahmen durch öffentliche Hand auf dem Gebiet unbedingt durchgeführt werden. Zugleich müssen Gebäude im betroffenen Gebiet durch Grundstückseigentümer und andere betroffene Nutzer oder Mietern investiert werden, um weiteren Verfall des Gebiets zu vermeiden.

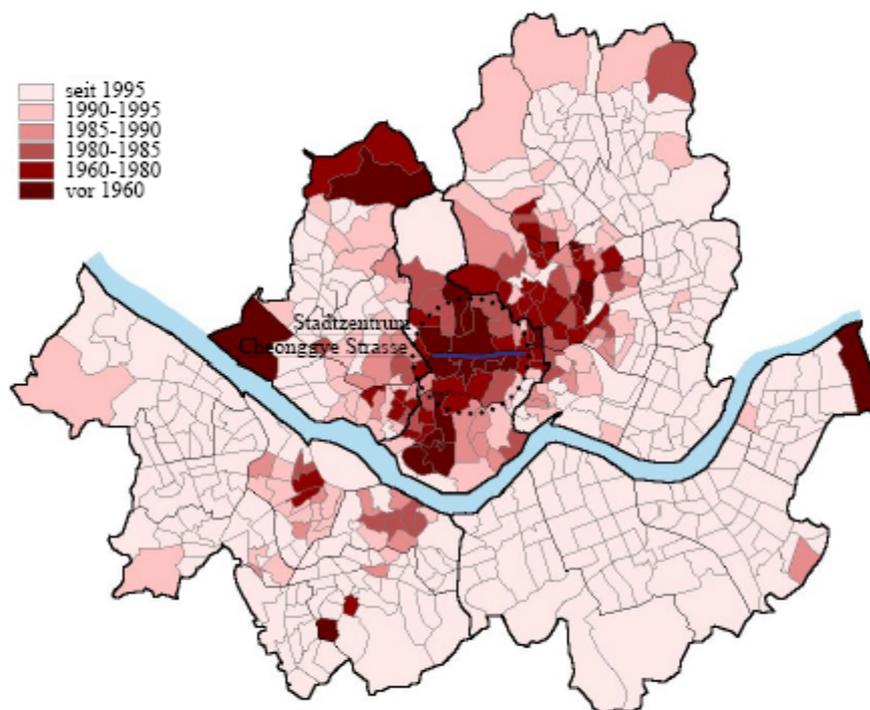


Abb.4.17 Untersuchung des Zustandes der Gebäude nach dem Baujahr
(Quelle: Stadtregierung Seoul (Hrsg.): Seoul Urbanplan 2020, Seoul, 2006, S.123)

4.5.2 Verkehrsbelastung

Im Zusammenhang mit dem wunderbaren gesamtwirtschaftlichen Aufschwung wuchs die Zahl der Autos von 130000 Autos auf 1,2 Millionen Autos¹⁸⁶ nach den wachsenden Ansprüchen an individueller Mobilität in der Hauptstadt Seoul während der 1980er und 90er Jahre rasant an. Denn ein Auto gehört zum sozialen und wirtschaftlichen Aufstieg. Niemand konnte sich eine so rasche private Motorisierung noch vor wenigen Jahren vorstellen. Noch in den 90er Jahren nahm die Zahl der Autos in Seoul pro Jahr durchschnittlich um 150.000 Autos deutlich zu. In der Folge führte der zunehmende Autobesitz natürlich zum Verkehrsproblem. 2 Millionen Personenkraftwagen (PKW) und 630.000 Lastkraftwagen (LKW) stauten sich im Jahre 2002 auf Seouls Straßen¹⁸⁷, weil die Verkehrsinfrastrukturen wie Parkplätze und Straßen an starker Zunahme der Zahl der Autos nicht angepasst wurden. Vor allem waren Cheonggye Straße und – Hochstraße die am schlimmsten verstopften Straßen geworden. Über 168.556 Autos fuhren mit sehr langsamer Fahrgeschwindigkeit täglich auf den beiden Straßen¹⁸⁸. Daraus entstanden Verkehrsbehinderungen, Luftverunreinigung, Lärmimmissionen und Erschütterungen. Im Wesentlichen waren die waschenden Autoabgase, gesundheitliche Schäden, erhöhte Sterblichkeit und Krankheiten, für insbesondere die Bewohner, die in der Umgebung der die beiden Straßen wohnen¹⁸⁹.



Abb.4.18 Alltagsproblem-Stau auf den beiden Straßen

Quelle: Website: www.naver.com(links), Website: Yonhap News(rechts)

¹⁸⁶ http://www.seoul.go.kr/seoul/summary/statistics/briefing/1262921_14901.html

¹⁸⁷ Bericht der Yonhap Zeitung am 23.07.2002: Titel „Über 2 Millionen Autos in Seoul“

¹⁸⁸ Stadtregierung Seoul (Hsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Chunggyeflusses, Seoul, 2006

¹⁸⁹ Nach der Untersuchung über gesundheitlichen Zustand von Seouls Bürger wurde mitgeteilt, dass die Bewohner im Umgebung der beiden Straßen heftige und lange Atemschmerzen litten

Die Stadtregierung Seouls kämpfte allerdings seit 90er Jahren mit diesen bekannten Folgen schwerer Verkehrsüberlastung. Stau war jedoch ein Alltagsproblem dieses Gebiets geworden.

4.5.3 Stadtklimatisches Problem (Hitze-Insel- Heftigkeit)

Die verdichten Bebauungen und schädliche Autoabgase von Verkehrsbelastung führten zum negativen Stadtklima.¹⁹⁰ Vor allem entstand ein typischer Wärmeinseleffekt in dem Stadtzentrum, wodurch die Durchschnittsoberflächentemperatur der Umgebung der Cheonggye Straße bei 33 Grad Celsius im Sommer 2001 lag und die Temperaturen durchschnittlich um 2,5- 5 Grad Celsius deutlich höher als im anderen Gebiet Seouls¹⁹¹.

Der Cheonggye Fluss spielte eigentlich eine wichtige Rolle als eine natürliche Klimaanlage im heißen Sommer. Er kühlte die Wärmeluft und -ebene schnell ab. Im Gegensatz dazu wirkten als Wärmespeicher die Cheonggye Straße und- Hochstraßen, die mit Asphalt gepflastert waren. Sie heizten sich schnell auf und gaben die am Tage aufgenommene Sonnenenergie am Abend und in der Nacht langsam ab. In der Folge blieb die Lufttemperatur des Gebiets über 30 Grad mit einer unangenehmen Feuchtigkeit in der Nacht im Sommer. Deshalb musste die Bewohner und Arbeiter im von der städtischen Wärmeinsel betroffenen Gebiet ihre Klimaanlage den ganzen Tag anmachen, um die klimatische Belastung der erhöhten Temperatur und der unangenehmen Luftfeuchtigkeit zu vermeiden. Diese Erscheinung führte selbstverständlich zum stark aufsteigenden Stromverbrauch.

Vor allem wurde es für Betrieb und Unterhalt der Gebäude im diesem Gebiet zu kostspielig. Energie war in Seoul bis Anfang des neunziger Jahres immer noch billig, deshalb spielte dieses Problem, die Entstehung der städtischen Wärmeinsel, im energischen Aspekt noch keine wichtige Rolle. Aber seit den neunziger Jahren waren die Energiepreise hoch gestiegen. Die steigenden Energiepreise belasteten insbesondere die Bewohner und Geschäftsführer.

¹⁹⁰ Das Stadtklima ist das durch die Wechselwirkung mit der Bebauung und deren Auswirkungen (einschließlich der Abwärme und den Emissionen von luftverunreinigenden Stoffen) modifizierte Klima (nach WMO, 1981).
Quelle: <http://www.stadtklima.de/>

¹⁹¹ Website: Korea Meteorological Administration www.kma.go.kr Meteorologische Untersuchungen der Umgebung der Cheonggye Strasse

Die Herausbildung der städtischen Wärmeinseln in der Umgebung der Chunggye Straßen waren deshalb überwiegend ein nächtliches und sommerliches Problem und Energieproblem.

4.5.4 Rückgang der Einwohnerzahl in dem Gebiet

Die Bedeckung des Cheonggye Flusses und der Bau der Cheonggye Hochstraße veränderten nicht nur die Stadtstruktur und Bautypologien, sondern vor allem auch das soziale und kulturelle Handeln und die Aktivitäten der Menschen in ihrer Stadt. Die massive Veränderung führt schließlich dazu, dass die Bevölkerung im Stadtzentrum seit den letzten zwanzig Jahren allmählich geschwunden war.

In Seoul wohnen derzeit knapp 11 Mio. Menschen zusammen. Die Einwohnerzahl ist seit Anfang der 90er Jahre weitgehend unverändert. Jedoch nimmt die Einwohnerzahl in Central Business District (CBD) während der letzten 20 Jahren von etwa 150,000 Einwohnern auf 49,510 Einwohner ständig ab. Vor allem geht die Einwohnerzahl in der gesamten Umgebung der Cheonggye Straße von 250,000 Einwohnern auf 129,287 Einwohner im selben Zeitraum zurück. Die Einwohnerzahl sinkt pro Jahr durchschnittlich um fast 15 Prozent deutlich.¹⁹²

Die Ursache für die beschriebene Veränderung der Einwohnerzahl wird sowohl in der Folge der Durchführung des sogenannten Ul Chi Ro Doshim-Jaegaebal-Plans, wo die radikale Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz gefordert wurde, und der Entstehung der Fachmärkte als auch in dem Umweltproblem (Lärm, Luftverschmutzung) mit der Verkehrsbelastung gesehen.

Rückgang der Einwohnerzahl ist eine ernste städtische Frage, denn eine Stadt, in der niemand wohnt, ist tot. Darüber hinaus ist er eine starke Ursache, die im Wesentlichen zur Slumbildung führt.

¹⁹² Vgl. Stadtregierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006, S34

5 Der Prozess der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

5.1 Politischer Prozess des Projekts

5.1.1 Quelle des ersten Gedankens (Unterhaltung zwischen den Professoren)

Der erste Schritt für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, der durch die städtebauliche Politik im 1977 vollständig beseitigt bzw. bedeckt wurde und nicht mehr im Leben der Bürger der Hauptstadt Seoul existierte, begann von einer zufälligen Unterhaltung zwischen zwei Professoren im Juni 1991.

Die beiden Unterhalter sind Professorin Lee, Hee-Duk und Professor Roh, Soo-Hong. Professorin Lee, die eine herzliche Erinnerung an den fließenden Cheonggye Fluss in ihrer jungen Zeit hat, studierte Geschichte und Soziologie und ist Professorin für Soziologie an der Universität Younsei. Und Professor Roh studierte Chemie in Cannada und ist Professor für Environmental Sciece & Technology an der Universität Younsei.¹⁹³

Die Unterhaltung der beiden Professoren war...

„Könnte man sich daran erinnern, dass vor fünfzig Jahren klares Wasser unter dieser Straße geflossen war.

Wie wäre es gut, wenn man die Straße sauber abreißen würde und noch mal wieder klares Wasser fließen würde!“

„Ja gut! Es ist kein Problem, dass der Cheonggye Fluss durch heutige moderne Technik wiederhergestellt wird.“

(Quelle: ein Buch- Cheonggye Fluss fließt mit Politik und Gesichte)

Nach 7 Jahren dieser sinnvollen Unterhaltung stieg eine koreanische berühmte Romanschriftstellerin Park, Kyung-Ri in diese wissenschaftliche Bewegung für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses im Oktober 1997 ein¹⁹⁴. Die Einsteigung von Park, Kyung-Ri war ein sehr bedeutender Schritt für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, weil Romanschriftstellerin Park eine Notwendigkeit der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses durch ihre Schrift in mehre Zeitung behauptet hatte.

¹⁹³ Vgl. Bericht der Mun-Hwa Zeitung am 01.Juli.2003, Titel „Endlich kam der Cheonggye Fluss wieder“

¹⁹⁴ Vgl. Bericht der Hankyoreh Zeitung am 1.Januar. 2002, Titel „Interview mit Park kyung Ri, ein neues Leben auf dem Cheonggye Fluss“

Schließlich veränderte sich diese wissenschaftliche Unterhaltung oder Diskussion darüber wegen ihres Einsteigens zu einer öffentlichen Diskussion.¹⁹⁵

Den verlorenen Cheonggye Fluss wiederherzustellen, ist heutzutage kein technisches Problem, sondern gilt als ein wirtschaftliches gesellschaftliches Problem. Denn der Cheonggye Fluss wurde vor 40 Jahre schon bedeckt und eine 5,7 km lange Straße wurde darüber gebaut. Diese Straße spielte nach der Bedeckung des Cheonggye Flusses eine bestimmte Rolle für das Verkehrssystem der Hauptstadt Seoul und manche Bürger Seouls hatten normalerweise keine Erinnerung an den Cheonggye Fluss mehr. Deswegen braucht man zuerst eine öffentliche Meinung, um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses zu bilden und zu gesellschaftlicher Diskussion zu bringen, um wirklich den Stadtfluss wiederherzustellen. Dafür spielte Romanschriftstellerin Park eine bedeutende Rolle für die Herausbildung öffentlicher Meinungen für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses.

Am 1. September 2000 begründete Professorin Lee, Professor Roh und die Romanschriftstellerin Park ein Institut für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses.

5.1.2 Institut für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

Institut für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses wurde nicht für gemeinsame wissenschaftliche Studien zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses gegründet, sondern für den Austausch zwischen eigenen Forschungen über den Cheonggye Fluss aus verschiedenem wissenschaftlichem Bereichen. Dazu war eine wichtige Tätigkeit des Instituts für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, ein öffentliches Symposium stattzufinden. Das Institut für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses bemühte sich durch das Symposium, die wissenschaftliche Forschung zu einer öffentlichen gesellschaftlichen Bewegung zu verändern.

Das erste Symposium für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses fand am 1. September 2000 im Toji Foundation of Culture statt. Beim ersten Symposium wurden vielfältige Vorträge aus verschiedenem wissenschaftlichem Bereich aus Wassertechnologie, Jura und Verkehrssystem über Möglichkeit der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses gehalten.

¹⁹⁵ Vgl. Bericht der Hankyoreh Zeitung am 1. Januar. 2002 , Titel „, Neues Leben in Cheonggye Fluss“

Das erste Symposium war eine sinnvolle Aktivität für Wiederherstellung, weil sich Fachleute aus verschiedenem wissenschaftlichem Bereich zum ersten Mal versammelten und über den Cheonggye Fluss miteinander diskutiert wurden und alle Teilnehmer mit einer wissenschaftlichen Bewegung für Möglichkeit und Notwendigkeit der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses sympathisierten. Aber es gab beim ersten Symposium einen Kritikpunkt, dass es keine Vorträge aus dem Bereich der Geschichte, Stadtplanung und Architektur sowie Landschaft gab, obwohl die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses nicht nur ein technisches Problem, sondern auch ein gesellschaftliches städtebauliches Problem war.

Die Eckdaten des ersten Symposiums im Überblick :

Datum: 1.und 2. September 2000

Ort: Toji Foundation of Culture in Wonju

Teilnehmerzahl : 40 Personen

Referenten : Prof. Jung, Young (Yeonsei University)

„Notwendigkeit der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Jung, Dong Yang (Korea National University of Education)

„Plan von Wasserqualität und Wasserquantität für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Lee, Mu Choon (Yeonsei University)

„Umweltverträglichkeitsprüfung einer Flussregulierung“

Dr. Hwang, Ki Yeon (Seoul Development Institute)

„Verträglichkeitsanalyse für Verkehrssystem nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Shin, Eui Soon (Yeonsei University)

„Wirtschaftliche Prüfung des Projekts der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Han, Kyun Woo (Yeonsei University)

„Gesetz und Politik über Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

(Quelle: Institute für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses)

Das zweite Symposium für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses fand am 27. April 2001 in der Universität Younsei statt. Ein Unterschied zwischen dem ersten Symposium und dem zweiten Symposium war, dass Fachleute aus dem Bereich des Städtebaus, Umwelt, Geschichte und Bau am zweiten Symposium zum ersten Mal teilnahmen. Und es handelte sich beim ersten Symposium um die Möglichkeit der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Aber beim zweiten Symposium handelte es sich um Realisierung der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Dafür hatten Landschaftsarchitekt Yang Yoon Jae, der Professor für Umweltplan an der Seoul National Universität, einen Vortrag über einen nachhaltigen Entwicklungsplan für die Umgebung des zukünftig wiederhergestellten Cheonggye Flusses gehalten. Professor Yang würde später eine wichtige Rolle für die Wiederherstellung in der Stadtregierung Seouls nach der Fassung des Beschlusses für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses spielen und wurde Vizebürgermeister der Hauptstadt Seoul.

Außerdem hielt Lee, Hae Kyung als Vorsitzender von Dasan Consultants einen Vortrag über eine Untersuchung der technischen Methode für Abreißen der Cheonggye Hochstraße und für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Beim ersten Symposium wurde über Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als ein zukünftiges Problem diskutiert. Aber beim zweiten Symposium nahmen die Vorträger an die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als ein gegenwärtiges Problem wahr.

Die Eckdaten des zweiten Symposiums im Überblick :

Datum: 27. April 2001

Ort: Yoensei University in Seoul

Teilnehmerzahl : 40 Personen

Referenten : Prof. Lee, Hee-Duk (Yeonsei University)

„geschichtlicher Hintergrund des Cheonggye Flusses

Prof. Yang, Yoon Jae (Korea National University)

„ein nachhaltiges Entwicklungsplan für die Umgebung
des zukünftig wiederhergestellten Cheonggye Flusses“

Prof. Shin, Eui Soon (Yeonsei University)

„Wirtschaftliche Prüfung des Projekts der Wiederherstellung

Prof. Jung, Dong Yang (Korea National University of Education)

„Plan für den Cheonggye Fluss als ein natürlicher Fluss und als Kanna!“

Prof. Roh, Soo-Hong (Yeonsei University)

„technische Methode für Verbesserung der Wasserqualität
des Cheonggye Flusses“

Lee, Hae Kyung (Dasan Consultants)

„eine Untersuchung der technischen Methode für Abreißen der Cheonggye
Hochstraße und für Wiederherstellung“

Dr. Hwang, Ki Yeon (Seoul Development Institute)

„Verträglichkeitsanalyse für Verkehrssystem nach der Wiederherstellung

(Quelle: Institute für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses)

Es war zu wichtigen Veränderungen nach dem zweiten Symposium gekommen. Erste Veränderung war, dass sich einige Medien besonders Hankyoreh Zeitung für die wissenschaftliche Bewegung der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses interessierten und es begann etwas Neues über den Cheonggye Fluss in den mehreren Tageszeitungen zu stehen. Viele Bürger Seouls erfuhren den Cheonggye Fluss aus der Zeitung wieder und wurden neugierig und bildeten eine öffentliche Meinung darüber Schritt für Schritt.

Zweite Veränderung war, dass die Mitglieder des Institutes für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses einige Politiker getroffen hatten, die sich auf eine Wahl für den Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002 vorbereiteten. Nämlich hatten zwei Politiker aus den unterschiedlichen Parteien den Kontakt mit dem Institut für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Einer davon war Lee Sang Su aus der Regierungspartei (Demokratische Partei) und der andere davon war Lee Myung Bak aus der Oppositionspartei (große Nationalpartei), der später zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul gewählt wurde und das Projekt der Wiederherstellung Cheonggye Fluss mit absoluter Zustimmung der Bürger Seouls durchgeführt hatte. Durch dieses Treffen hatte das Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ eine Möglichkeit, dass das Projekt eine völlig veränderte Situation hat, wenn das Projekt als eine politische Entscheidung der Hauptstadt Seouls für die Stadtentwicklung gewählt werden würde. Gleichzeitig überprüften die Politiker nach dem Treffen, ob das Projekt als ein öffentliches Versprechen für die Wahl zum Bürgermeister Seouls 2002 aufgenommen wird und ob es möglich ist, dass der Cheonggye Fluss wirklich wieder fließen wird.

Das dritte Symposium für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses fand am 17. und 18. Mai 2002 in Wonju statt. Im Zusammenhang mit der Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002 interessierten sich Politiker, Medien und Wissenschaftler noch stärker für das Symposium für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses und das Symposium erregte eine öffentliche Aufmerksamkeit.

Die Vorträge, die beim dritten Symposium gehalten wurden, zeigten eine konkrete Richtung und Einflüsse, wenn der Cheonggye Fluss wiederhergestellt wird. Z.B. welche Beziehungen zwischen der Stadt Seoul und dem Cheonggye Fluss neu entstehen würde, welcher ökonomische Vorteil das Projekt der regionalen Wirtschaft geben und wie sich die Hauptstadt Seoul nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses entwickeln würde.

Die Eckdaten des dritten Symposiums im Überblick :

Datum: 17. und 18. Mai 2002

Ort: Toji Foundation of Culture in Wonju

Teilnehmerzahl : 50 Personen

Referenten : Prof. Roh, Soo-Hong (Yeonsei University)

„eine Richtung und ein Ergebnis der Untersuchung über Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Yang, Yoon Jae (Korea National University)

„ein nachhaltiges Entwicklungsplan für den Cheonggye Fluss“

Prof. Choi, Seung Dam (Hanyang University)

„Wiederherstellung des Cheonggye Flusses und Reisekultur Seouls“

Prof. Yu, Jung Sik (Yeonsei University)

„Kostenanalyse über Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Jung, Chang Mu (University of Seoul)

„ein regionaler wirtschaftlicher Einfluss der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Prof. Hong, Sung Tae (Sang ji University)

„Raum und Kultur des Cheonggye Flusses: Zerstörung, Stillstand und Hoffnung“

Lim, Jung Hee (Kunstkritiker)

„eine ökologische Einbildung: für Verbindung zwischen Schönheit und Moral“

(Quelle: Institute für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses)

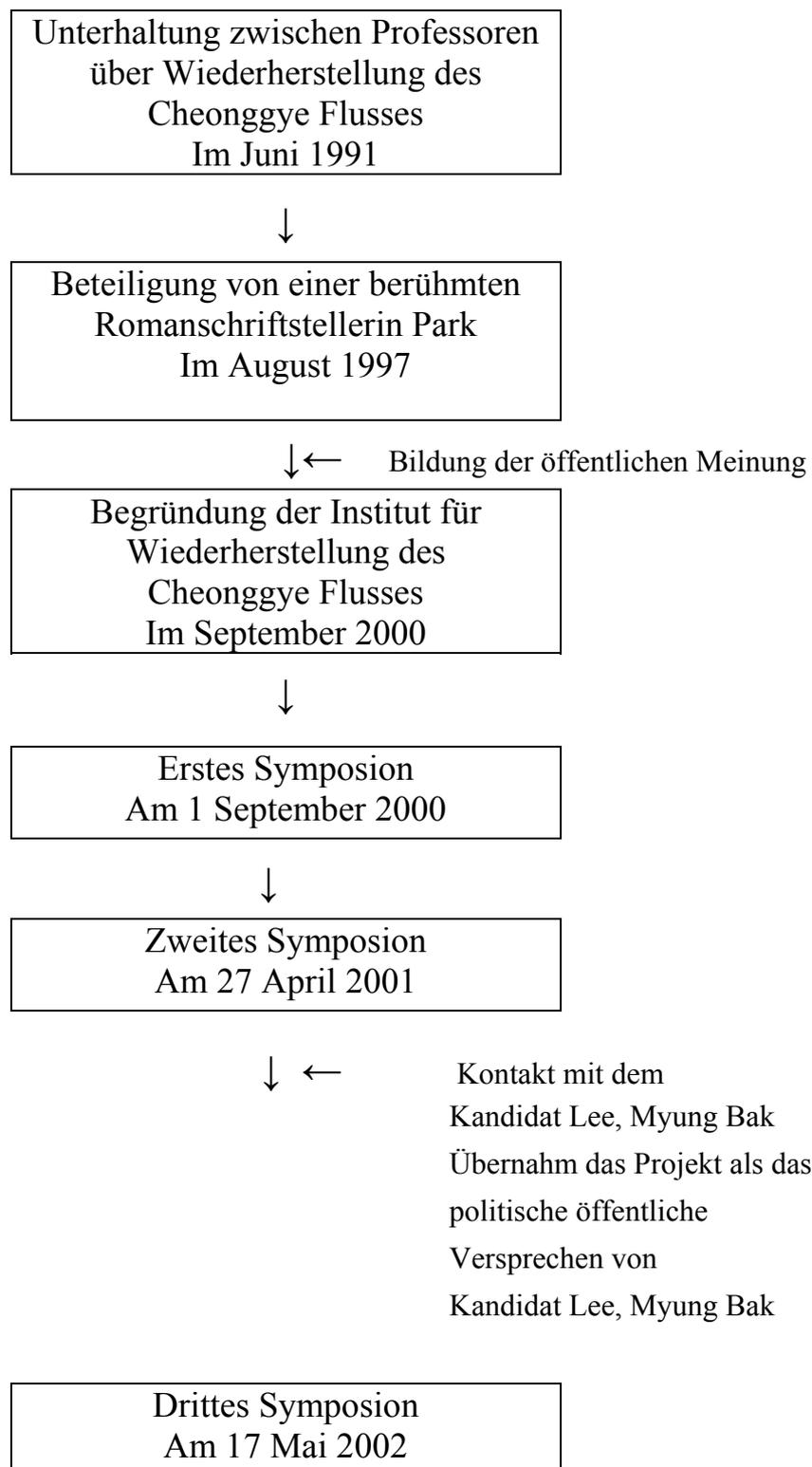


Abb. 5.1 Diagramm für den politischen Prozess

5.1.3 Wahl zum Oberbürgermeister Seouls

Man sollte es als die historische Geschichte verstehen, die Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul, damit man wissen kann, welche Rolle das öffentliche Versprechen zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses bei der Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002 spielte.

Seitdem der Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul direkt von den Bürgern Seouls gewählt wurde, waren alle Kandidaten aus der demokratischen Partei der Oberbürgermeister Seouls ohne Unterbrechung geworden. Seoul ist eigentlich als das politische Feld der demokratischen Partei geprägt und es ging normalerweise bei bisheriger Wahl zum Oberbürgermeister Seouls um die Wahl zwischen demokratischer Partei und großer Nationalpartei. Um Inhalte ging es eigentlich kaum. Aber eine große Veränderung war in Seoul geschehen. Die politische Farbe der Parteien spielte bei der Wahl zum Oberbürgermeister Seouls 2002 keine Rolle mehr. Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses hatte als ein wichtiges Thema für die Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002 durch die wissenschaftliche Bewegung und die Bildung der öffentlichen Meinung bereits funktioniert.

Diese Veränderung erschien bei der Vorwahl der Partei deutlich. Zwei Politiker aus den unterschiedlichen Parteien, Lee Myung-Bak und Lee Sang-Soo, standen in Kontakt mit dem Institut für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Die beiden Politiker hatten von dem Institut mehr Informationen und Dokumentationen über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses bekommen. Schließlich hatten die beiden Politiker das Projekt „die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ als ihr wichtigstes öffentliches Versprechen beim Vorwahlkampf ihrer Parteien angekündigt. Vor allem bemühten sie sich darum, dass die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als das Entscheidungsthema für die Wahl zum Oberbürgermeister Seouls 2002 funktionieren werden.

Am Ersten machte Lee Myung-Bak bei der Presskonferenz am 22. Februar, 2002 bekannt, dass er als Kandidat für die Wahl zum Oberbürgermeister auftritt und dass die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses sein erstes wichtigstes öffentliches Versprechen ist. Außerdem veranstaltete er ein Symposium für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses mit dem Institut für Wiederherstellung Cheonggye Flusses am 6. März 2002 im Korea Press Center.

Lee Sang-Su aus der demokratischen Partei begründete „Forum Vision Seoul“ und machte auch bekannt, dass die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses sein wichtigstes öffentliches Versprechen zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seouls ist. Und Er veranstaltete genauso eine öffentliche Diskussion über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses am 28. Februar. 2002.¹⁹⁶

Damit der Cheonggye Fluss wirklich wiederhergestellt werden kann, sollten die beiden Politiker, Lee Myung-Bak und Lee Sang-Su, ihren Vorwahlkampf in der ersten Linie der Wahl gewinnen und zum parteilichen Kandidat für die Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul gewählt werden. Aber die beiden Politiker standen in unterschiedlicher Situation. Lee Myung-Bak wurde zu dem Kandidat für die Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul bei dem Vorwahlkampf der großen Nationalpartei einfach gewählt, weil sein Gegner Hong Sa-Duk den Vorwahlkampf der großen Nationalpartei aufgab. Er ist weiter im Wahlkampf vorwärts gekommen¹⁹⁷. Im Gegenteil verlor Lee Sang-Su den Vorwahlkampf der demokratischen Partei und sein Gegner Kim Min-Suk, 33-jähriger junger Politiker, wurde zu dem Kandidat der demokratischen Partei gewählt.¹⁹⁸

Am Anfang des Wahlkampf zum Oberbürgermeister Seouls 2002 hatte der Demokratische Partei-Kandidat Kim Min-Suk einer Umfrage zufolge gute Chance, den Großen Nationalpartei-Kandidat Lee Myung-Bak im Wahlkampf zu schlagen. Laut der ersten veröffentlichten Befragung der koreanischen Tageszeitung „Dong A“ und Korea Research Center ((KRC), die am 5. April stattfand, sprachen sich 30,5 Prozent der Befragten für Kim Min-Suk. Und Lee Myung-Bak kam auf 25 Prozent der Stimmen.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Vgl. Bericht der Hankyoreh Zeitung am 28. Februar. 2002: Titel „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

¹⁹⁷ Vgl. Bericht der Dong-A Zeitung am 08. März. 2002: Titel „Großer Nationalpartei-Kandidat Hong Sa-Duk will Wahlkampf abgeben“

¹⁹⁸ Vgl. Bericht der Dong-A Zeitung am 02. April. 2002: Titel „Kim Min-suk als demokratische Partei-Kandidat wurde ausgewählt“

¹⁹⁹ Vgl. Bericht der Dong-A Zeitung am 05. April. 2002: Titel „Demokratische Partei-Kandidat Kim Min-suk erhielt mehr als 30 Prozent der Stimmen bei der ersten veröffentlichten Befragung“

Aber der Vorsprung Kim Min Suk's war beim Wahlkampf zum Oberbürgermeister noch nicht bestimmt. Denn über 40 Prozent der Befragten hatten keine Stimme abgegeben. Die beiden Spitzenkandidaten mussten sich darum bemühen, die Wähler der Mitte auf ihre Seite zu ziehen.

Nachdem jede Partei ihren Kandidaten öffentlich ausgewählt hatten, hatte das Institut für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses die Kandidaten jeder Parteien öffentlich nach dem politischen Standpunkt um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses gefragt und Druck auf die Kandidaten ausgeübt, dass die Kandidaten die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als ihr erstes öffentliches Versprechen annehmen sollen.²⁰⁰ Und die Hankyoreh Zeitung, die eine hervorragende Rolle für die Bildung der öffentlichen Meinung zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses gespielt hatte, teilte das Ergebnis der Befragung zur Wiederherstellung des Cheonggye des Flusses am 8. April.2002 mit.

Das Ergebnis der Befragung zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses wurden im Rahmen einer telefonischen Befragung von insgesamt 500 wahlberechtigten Bürger der Hauptstadt Seoul gewonnen und am 28.-29. März 2002 fanden die telefonischen Interviews statt. Die Befragung wurde durch Han-Kyoreh Zeitung und Research Plus durchgeführt. 74,6 % der Befragten antworteten auf die Frage nach die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, dass sie Zustimmung dafür geben würden. Davon waren 45,4% voll ganz dafür und 29,2% positiv dafür. Die Mehrheit der Bevölkerung Seouls unterstützte die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Nur waren 23,8% der Befragten dagegen.²⁰¹

In Folgen übten diese Ergebnisse der Meinungsforschung Druck auf alle Kandidaten aus und führte bei allen Kadidaten dazu, dass sie ihre politische eigene Meinung darüber öffentlich äußern sollen. Vor allem war die Äußerung des politischen Standpunkts der regierungsparteilichen Kandidaten Kim Min-Suk (Demokratische Partei) über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses sehr wichtig, weil sein Gegner Lee Myung-Bak, der oppositionsparteiliche Kandidat (Große Nationalpartei), schon seit dem parteilichen Vorwahlkampf die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses behauptete hatte.

²⁰⁰ Vgl. Bericht der Han-Kuk Zeitung am 21. April 2002: Titel „Der Streit um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

²⁰¹ Vgl. Bericht der Han-kyoreh Zeitung am 08.April 2002: Titel „Über 75 Prozent der Bürger Seouls möchten die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Anfang des Wahlkampfs hatte er eigentlich eine negative Meinung über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses.²⁰² Aber das Ergebnis der öffentlichen Befragung zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ließ seine politische Meinung deutlich verändern.

Er äußerte öffentlich seine politische Meinung. „Ich bin nicht gegen die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Aber ich will in 4 Jahren Amtsdauer des Oberbürgermeisters die Wiederherstellung Cheonggye Flusses nicht durchführen, sondern richtig vorbereiten“. ²⁰³ Seine Äußerung war weder dafür noch dagegen. Vor allem war seine politische Äußerung um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses nur ein Ablenkungsmanöver gegen seinen starken Gegner Lee Myung-Bak. Wenn Kim Min-Suk zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul wahrscheinlich gewählt werden wird, wird voraussichtlich der Cheonggye Fluss überhaupt nicht wiederhergestellt werden.

Andere Kandidaten äußerten auch ihren politischen Standpunkt um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses öffentlich. Nur ein Kandidat von 5 Kandidaten war gegen die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Die Tabelle 5.1 zeigt sich öffentliche Meinung aller Kandidaten über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses.

²⁰² Vgl. Bericht der Dong-A Zeitung am 22. April 2002: Titel „Debatte um die Wiederherstellung“

Vgl. Bericht der Han-kyoreh Zeitung am 30. April 2002: Titel „politische Schwerpunkt“

²⁰³ Vgl. Bericht der Han-kyoreh Zeitung am 20. Mai 2002: Titel „Wahl2002 und der Cheonggye Fluss“

Lee, Myung Bak (Grand National Party)	Es ist angemessen die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses zu überprüfen. Wenn ich zum Bürgermeister der Hauptstadt Seoul gewählt werde, will ich eine Kommission dafür bilden und vielfältige Meinungen von Fachleuten und Bürgern dazu hören und den Realisierungsplan in 1 Jahr oder 2 Jahren fertig machen lassen. In der letzten Hälfte der Amtsdauer wird mit dem Bau für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses angefangen. Und die Umgebung des wiederhergestellten Cheonggye Flusses wird sich natürlicherweise in 10 Jahren entwickeln.	Eine bejahende und eine positive Einstellung
Kim, Min Suk (Democratic Party)	Ich will eine Angemessenheit der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses überprüfen und mich auf die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses in 4 Jahre Amtszeit vorbereiten. Wen mit dem Bau für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ohne genügende Vorbereitung anfangen wird, wird ein Verkehrschaos in der Hauptstadt entstehen.	Wahrscheinlich eine negative Einstellung und ein zurückhaltendes Verhältnis
Lee, Moon Ok (Democratic Labor Party)	Wenn ich zum Bürgermeister der Hauptstadt Seoul gewählt werde, will ich sofort eine Kommission dafür mit der Teilnahme und Meinung der Bürger bilden. Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses muss in Rahmen der Wiederherstellung der Grün-Achse Seouls angetrieben werden.	Wahrscheinlich eine negative Einstellung und ein zurückhaltendes Verhältnis
Lim, Sang Jin (Green Peace Party)	Ich will nicht nur den Cheonggye Fluss wiederherstellen, sondern auch die verdeckten Flüsse in anderen Städten. Es wird keine Verdeckung eines Flusses in der Zukunft mehr geben.	Eine bejahende Einstellung
Won, Yong Soo (Social Party)	Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses kann in der Amtsdauer nicht fertiggestellt werden, weil die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses einen langfristigen gesamten Plan brauchen.	Eine negative Einstellung

Tab.5.1 Politische Meinungen der Kandidaten über die Wiederherstellung des Stadtflusses (Quelle: The Korea Center for City and Environment Research und Bericht aus der Hankyoreh Zeitung)

Es ist ein erstaunliches Phänomen, dass sich alle Kandidaten öffentlich über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses geäußert hatten und drei Kandidaten von fünf allen parteilichen Kandidaten die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses öffentlich versprochen hatten. Denn vor einigen Monaten war die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses gar nicht so bekannt. Aber die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses stand plötzlich in einer politischen Kontroverse und spielte damals eine Rolle als ein absolutes Wahlentscheidungsthema bei der Wahl zum Oberbürgermeister Seouls 2002.

Durch die starke Veränderung der Wahlatmosphäre von der politischen Farbe der Parteien auf Konfrontationspolitik um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses war Lee Myung-Bak, der Kandidat der oppositionellen konservativen Großen National Partei (GNP), im hervorragenden Vorteil vor anderen Kandidaten, weil er die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als sein wichtigstes öffentliches Versprechen als erster behauptete und die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses mit Hilfe von dem Institut für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses besser als andere Kandidaten vorbereitet. Vor allem überzeugte er durch seine bekannte Laufbahn als Präsident der Hyundais Baubranche die Bürger der Hauptstadt Seoul, dass er mit seiner baulichen Erfahrung den Cheonggye Fluss wirklich und praktisch wiederherstellen kann.

Etwa zwei Monate später nach der ersten Befragung der Tageszeitung Dong-A und Korea Research Center, am 27.Mai.2002, berichte die Tageszeitung Dong A ein Ergebnis der zweiten Befragung, dass die beiden Kandidaten, Lee Myung-Bak und Kim Min-Suk, endlich Kopf an Kopf liegen. Laut der gemeinsamen Befragung der Dong-A Zeitung und Korea Research Center sprachen sich 33,9 Prozent der Befragten für Kim Min-Suk aus und 32,1 Prozent der Befragten für Lee Myung-Bak. Noch vor zwei Monat hatte Lee Myung-Bak fünf Prozentpunkte dahinter gelegen. Die beiden Kandidaten lagen in der Befragung fast gleich auf, wobei Kim Min-Suk nur 1,8 Prozent vor Lee Myung-Bak stand.

Die Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul würde endlich am 13. Juni 2002 stattfinden.

5.1.4 Negative Auffassung der Stadtregierung Seoul

Die in dem Mittelpunkt der Wahl gestellte politische Kontroverse um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses veränderte außerdem das offizielle Bauvorhaben der Hauptstadregierung Seoul für Cheonggye Straße und -Hochstraße. Die Hauptstadregierung Seoul hatte überhaupt nicht vor, den verdeckten verloren Cheonggye Flusses wiederherzustellen und die Hochstraße abzureißen, sondern wollte die Cheonggye Straße und Hochstraße durch eine Sanierung gesamter Brückenkonstruktion beibehalten.

Wenn vor allem das Interview zwischen Hankyoreh Zeitung und Cha Dong-Deuk, der Chef des Stadtamts für Verkehr, am 02.Dezember 2001 gelesen hat, kann vermuten, dass die Hauptstadregierung Seoul eine negative Auffassung über die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses hatte und darüber hinaus die öffentliche Bewegung für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses derzeit ablehnte²⁰⁴.

Er äußerte sich in Interview.

„Die Cheonggye Hochstraße spielt eine große Rolle für Verkehrsinfrastruktur der Hauptstadt Seoul, dass das Hauptgeschäftszentrum (central business district) mit dem Außenstadtbereich schnell durch die Cheonggye Hochstraße als Autobahn für nur PKW verbunden wird. Deswegen soll die Cheonggye Hochstraße für Verkehrsinfrastruktur der Hauptstadt Seoul beibehalten werden.“

„Wenn der Cheonggye Fluss wiederhergestellt wird, bedeutet das, dass ein enormer finanzieller Aufwand für Verkehrstörung zu bezahlen ist.“

„ Die Stadregierung hatte die Investierung für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses noch nicht überprüft.“

Wie der Beamte sich in Interview geäußert hatte, führte die Stadregierung Seoul eine eingehende Sicherheitsuntersuchung für die Hochstraße Cheonggye aufgrund des Alters und Zustandes der Hochstraße Cheonggye von Mai bis August 2001 durch und beschloss, dass veraltete Stützen, alle Brückenplatten und Asphaltbeläge der Hochstraße Cheonggye im Abschnitt Cheonggye Strasse 4 bis Majang Dong ausgetauscht werden. Schließlich informierte die Stadtverwaltung, dass die Sanierungsarbeiten im Juni 2002 beginnen und

²⁰⁴ Vgl. Bericht aus der Hankyoreh Zeitung, Titel „die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist nur ein Traum in Zukunft“ am 02.Dezember.2001

voraussichtlich bis 2005 dauern werden. 100,000 Millionen Won (70 Millionen Euro) sollen die Sanierungsarbeiten kosten.

Lee Myung-Bak, der oppositionsparteiliche Kandidat (Große Nationalpartei), forderte die Stadtregierung Seoul offiziell auf, das Vorhaben für die Sanierungsarbeiten aufzuheben. Denn die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses war sein erstes wichtiges öffentliches Versprechen. Wenn vor allem die Sanierungsarbeiten mit enormem finanziellem Aufwand von der Stadtregierung Seoul durchgeführt werden, bedeutet das, dass sein öffentliches Versprechen dazu von Stadtregierung offiziell nicht nur abgelehnt wird, sondern die Sanierungsarbeiten auch einen negativen Einfluss auf ihn bei der Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002. Deshalb wollte Lee Myung-Bak Druck auf die Stadtregierung ausüben.

Am Anfang des Wahlkampf zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002 lehnte die Stadtregierung die Anforderung von Lee Myung-Bak ab und wollte die Sanierungsarbeiten durchführen, weil damals die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses noch kein Entscheidungsthema bei der Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul 2002 bildete und der Bürgermeister aus der Regierungspartei (Demokratische Partei) war.

Aber das hatte sich derzeit dramatisch geändert, wie ein traditionelles Wahlentscheidungsthema von der politischen Farbe der Parteien auf eine politische Konfrontation verändert wurde. Oberbürgermeister Goh Kun teilte am 09. April 2002 ungefähr zwei Monaten vor der Wahl mit, dass der Realisierungsplan für Sanierungsarbeiten mehr Zeit brauchen und eine Frist der Überprüfung dafür verlängert werden müsse. Die Mitteilung des Oberbürgermeisters Goh Kun bedeute, dass die Sanierungsarbeiten in seiner Amtszeit nicht durchgeführt werden und dass der nächste gewählte Bürgermeister die Entscheidung treffen muss, ob die Cheonggye Straße und Hochstraße beizubehalten oder die Cheonggye Hochstraße abzureißen und den Cheonggye Fluss wiederherzustellen.

Zwei Ursachen führten zu dieser Mitteilung des Oberbürgermeisters Goh Kun. Die erste Ursache ist das Ergebnis der Befragung zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, dass 74,6 % der Bürger Seouls dafür waren. Die zweite Ursache ist, dass die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses als das erst wichtige Entscheidungsthema bei der Wahl zum Oberbürgermeister 2002 funktionierte.

Diese Mitteilung zeigte bestimmt die Stimmung der Wahl, dass vor allem das Thema „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ die Wahlkampfatmosphäre beherrschte. Und die Stadtregierung erkannte es an, dass das Schicksal und die Zukunft der Cheonggye Straße und Hochstraße abhängig von dem Ergebnis der kommenden Wahl sind.

5.1.5 Entscheidung der Bürger Seouls für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

Es kam die Spannungszeit für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Und endlich fand die Wahl zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul am 13. Juni 2002 statt. Vor allem erwarten die beiden starken Kandidaten, Kim Min-Suk und Lee Myung-Bak, das Ergebnis der Wahl mit Spannung.

Laut der Bekanntmachung der Wahlkommission kam Lee Myung-Bak, der Kandidat der oppositionellen konservativen Großen Nationalpartei (GNP), auf 53,4 Prozent der Stimmen und sein starker Konkurrent Kim Min-Suk, der Kandidat des gegenwärtigen Regierungslagers, erreichte 42,5 Prozent. Lee Myung-Bak lag mit einem Vorsprung von 10,9 Prozentpunkten vor seinem Konkurrenten.

Lee Myung-Bak gewann den Wahlkampf zum Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul am 14. Juni 2002. Das bedeutet ein Sieg, dass die Bürger Seouls die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses wählten. Der neue Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul erklärte stark seinen Willen zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses bei der Presskonferenz nach der Bekanntmachung der Wahlmission am 14. Juni 2002.

„Ich will sofort Anfang Augustes mit dem Projekt Wiederherstellung des Cheonggye Flusses beginnen“ „Das Projekt Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist mein erstes wichtiges öffentliches Versprechen und wird die Hauptstadt Seoul zu einer internationalen Stadt führen. Deshalb will ich sicher in meiner Amtsdauer das Projekt Wiederherstellung des Cheonggye Flusses vollbringen“.

Diese Äußerung über den Bauplan des Projektes Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist positiver und radikaler als der Bauplan des Projektes Wiederherstellung des Cheonggye Flusses beim Wahlkampf geäußert hatte. Es gibt Unterschied zwischen Vorwahl und Nachwahl. (Tab.5.2)

Vor der Wahl zum Oberbürgermeister	Nach der Wahl zum Oberbürgermeister
<p>Es ist schon angemessen die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses zu überprüfen. Wenn ich zum Bürgermeister der Hauptstadt Seoul gewählt werde, will ich eine Kommission dafür bilden und vielfältige Meinungen von den Fachleuten und Bürgern dazu hören und die Realisierungspläne in 1 Jahr oder 2 Jahren fertig machen lassen.</p> <p>In der letzten Hälfte der Amtsdauer wird mit dem Bau für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses anfangen.</p> <p>Und die Umgebung des wiederhergestellten Cheonggye Flusses wird sich natürlicherweise in 10 Jahren entwickeln.</p>	<p>Ich will sofort Anfang August mit dem Projekt Wiederherstellung des Cheonggye Flusses beginnen und sicher in meiner Amtsdauer das Projekt Wiederherstellung des Cheonggye Flusses vollbringen.</p>

Tab.5.2 Die Äußerung über den Bauplan des Projektes

Obwohl er einerseits beim Wahlkampf die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses stärker behauptete als andere Kandidaten, nahm er andererseits eine lockere Haltung über den Bauplan an. Seine lockere Haltung beim Wahlkampf ist wahrscheinlich ein strategischer Rückzug dafür, dass er die Kritik seines starken Gegners, Kim Min-Suk, über das Verkehrsproblem nach dem Abriss der Cheonggye Straße und Hochstraße vermeiden wollte.

5.1.6 Die zwei schwierigen Konflikte

Vor allem ist ein großes Hindernis bei der Durchführung oder Verwirklichung eines politischen Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungsprojekts die städtischen Nutzungskonflikte zwischen Interessengruppen. Nämlich verursachen unterschiedliche Interessen an den jeweiligen Standorten die städtischen Nutzungskonflikte.²⁰⁵

In derselben Weisen hatte das Megastadterneuerungsprojekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ einen bedenklichen Konflikt zwischen der Stadtregierung und dem Cheonggye Geschäftsleuteverein als eine Interessengruppe gehabt. Damit der Cheonggye Fluss wiederhergestellt werden kann, musste die Stadtregierung zuerst den Konflikt lösen. Das war jedoch eine sehr schwierige Aufgabe.

In der Umgebung des Cheonggyestraßes gab es 62.000 Geschäfte und 200.000 Menschen arbeiten dort. Sie waren vom Projekt direkt oder indirekt betroffen. Und ihre Geschäftsaktivität wurde vor allem von dem Abriss des Cheonggyestraßes negativ beeinflusst, weil die Geschäftstreibenden zugunsten der günstige Lage und der Verkehrsinfrastrukturbedingungen dort ihre Geschäfte geöffnet und mehr Gewinn erzielt hatten. Wenn diese Straße wirklich abgerissen wird, verlieren sie den Vorteil, und zwar die Erreichbarkeit durch die automobilen Kundschaft.

In diesem Hintergrund schlossen sie sich zu dem Cheonggye Geschäftsleuteverein als die Interessengruppe zusammen und widersprachen der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses.²⁰⁶ Der Cheonggye Geschäftsleuteverein übte durch gewaltige Versammlungen Druck auf die Stadtregierung aus und behauptete, dass die Bauarbeiten von rund drei Jahren Dauer ihr Geschäft beeinträchtigen werde, weil es während der Bauarbeit vorgesehen wurde, dass ein starker Lärm und Staubsturm durch den Abriss der Hochstraße entstehen. Deshalb erhob der Cheonggye Geschäftsleuteverein einen Anspruch auf Schadenersatz und Schmerzensgeld gegen die Stadtregierung.

²⁰⁵ Vgl. Abteilung Raumplanung an der HSR: Stadtstrukturen,

²⁰⁶ Website: <http://cheonggye.seoul.go.kr>

Jedoch lehnte die Stadtregierung mit einem rechtlichen Grund²⁰⁷ ihren Anspruch ab, stattdessen hatte sie den Geschäftstreibenden versprochen, die negativen Wirkungen des Baustellenbetriebs auf Geschäftstreibende durch solche Maßnahme möglichst klein zu halten.

- 4-spurige Straße auf den beiden Seiten blieb für die automobilen Kundschaft und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
- Stadtregierung boten den betroffenen Geschäftsleuten die öffentlichen Parkplätze kostenlos an, um Problem mit dem Mangel an Parkplätzen vor dem Laden zu lösen.
- Jeweils bis 20 Uhr sollte die Baumaschinen für Abriss der Hochstraßenbrücke ruhen.

Vor allem stellte die Stadtregierung den Geschäftstreibenden einen anderen Vorschlag, dass sie beim Umzug der Geschäfte in der Umgebung des Cheonggyestrasses helfen und ein neues Einkaufszentrum nur für Cheonggye Geschäftsleute in der günstigen Lage bauen. Eigentlich musste sie ihre Gewerbegebäude sanieren, weil der Erhaltungszustand der Gewerbegebäude überwiegend schlecht war und weil die Ausstattung der Gewerbegebäude ebenfalls nicht modernen Anforderungen entsprach. Deshalb akzeptierte der Cheonggye Geschäftsleuteverein den Vorschlag der Stadtregierung und war damit einverstanden, dass die Cheonggyestrassse abgerissen wird.

Vor allem war meiste Widerspruchsgrund zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, dass ein Verkehrschaos in Seoul durch den Abriss der Cheonggyestraße und der Autobahnhochstraße voraussichtlich entstehen wird. Deswegen hatte die Stadtregierung vielfältige Maßnahmen für fließenden Verkehr ergriffen, um zu vermeiden, dass diese kritische Sorge zur Realität wird. Die Maßnahmen werden im Folgenden erläutert.²⁰⁸

- Durch eine Erweiterung der Strecken eines Busfahrstreifens lassen viele Menschen möglichst in kurzer Zeit die hochbelasteten Cheonggye Strecken in Stadtzentrum passieren.
- Autos lassen sich dadurch umleiten, dass Autofahrer durch Real-Time-Verkehrsnachrichten über die aktuelle Verkehrssituation des Stadtzentrums informiert werden.

²⁰⁷Der rechtliche Grund wird im Folgenden erläutert. Es gibt keinen rechtlichen Grund für Schadenersatz, weil das Projektgebiet zum städtischen Vermögen gehört, und weil es keine physikalische Veränderung der umgebenden Gebäude gibt. (Quelle: Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.2 Seoul, 2007, S. 33-37)

²⁰⁸ Vgl. Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.2 Seoul, 2007, S. 60-84

- Durch die Steigerung der Parkgebühren im Stadtzentrum wollte die Stadtregierung es zurückhalten, dass die Bürger mit dem eigenen Auto ins Stadtzentrum fahren.
- Durch eine Warnung vor Verkehrschaos im Stadtzentrum können sich die Bürger entscheiden, mit einem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie Bus und U-Bahn statt mit einem eigenen Auto ins Stadtzentrum zu fahren.

5.1.6 Big Dig-Positives Beispiel für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

Es gibt ein städtebauliches Großprojekt in Boston, das Lee Myung Bak, der Kandidat der Großen Nationalpartei (GNP), dazu motivierte, das Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“, zu realisieren. Das Projekt ist das „Central-Artery-Tunnel Projekt (Ca/T), das sogenannte Big Dig Projekt, mit dem sowohl das Verkehrsproblem gelöst als auch stadträumliche Lebensqualität der Stadtbürger verbessert wird.

Als die Central Artery, offiziell als die John F. Fitzgerald Schnellstraße, im Jahr 1959 eröffnete, wurde die Schnellstraße von 75.000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Sie wurde durch ein stark zunehmendes Verkehrsaufkommen allmählich mehr und mehr überlastet. Im Jahr 2000 war sie mit mehr als 200.000 Fahrzeugen täglich überlastet.²⁰⁹ In der Folge ist ein extremes Verkehrschaos, und zwar ein Stop-and-go-Stau mehr als 10 Stunden pro Tag, zum Alltagsproblem in Boston geworden. Vor allem herrscht ein extremes Verkehrschaos in Boston, das durch ein stark zunehmendes Verkehrsaufkommen entsteht. Das Verkehrschaos führt nicht nur zu Luftverschmutzung und Lärm, sondern auch zu einem Verlust an Treibstoff, Geld und Zeit der Stadtbürger. Deshalb sollte die Stadt Boston mit den Folgen des extremen Verkehrschaos kämpfen und das Problem lösen.

Das Ziel des Projekts ist, dass eine direkte Autobahnverbindung zwischen Flughafen und Innenstadt Bostons durch einen Ausbau einer acht- bis zehnspurige unterirdische Schnellstraße geschaffen wird²¹⁰. Dafür sollten hässliche und unattraktive sechsspurige Schnell- und Hochstraßen im Stadtzentrum abgerissen werden, durch die sowohl die Stadtgebiete Bostons als auch die Nachbarschaften voneinander getrennt sind.²¹¹ Darüber hinaus sind über 45 lebendig gestaltete Parks und große öffentliche Plätze auf dem ehemaligen Gelände der hässlichen und unattraktiven Hochstraßen errichtet worden, wodurch die durch die Hochstraßen getrennten Stadtteile wieder miteinander verbunden werden. Neue Parks und Grünanlage tragen zu einer Verbesserung der Lebensqualität und der Nachbarschaft Bostons bei. Im Zusammenhang gilt das Big Dig Projekt nicht nur als ein großes anspruchsvolles Infrastrukturprojekt, sondern auch als ein ökonomisches und ökologisches Stadterneuerungsprojekt.

²⁰⁹ <http://www.massdot.state.ma.us/Highway/bigdig/bigdigmain.aspx>

²¹⁰ <http://www.massdot.state.ma.us/Highway/bigdig/bigdigmain.aspx>

²¹¹ Vgl. Ortfried Hackelberg (Hrsg.): Impeller, Ein Nachrichtmagazin von ITT Water & Wastewater, Ausgabe 2-09, Stockholm, 2009, S.10

Als Lee Myung Bak als ein Gastforscher an der George Washington Universität in USA war, hatte er in Boston gesehen, dass hässliche und unattraktive Schnell- und Hochstraßen im Stadtzentrum unter dem Big Dig Projekt abgerissen und neue Parks errichtet wurden.²¹² Er nahm in Boston eine Vision zur Wiederherstellung des Cheonggye Flusses auf. Vor allem ist er davon überzeugt, dass die koreanische Hauptstadt Seoul genauso wie Boston durch den Abriss der Cheonggye Hochstraße städtebaulich und ökologisch erneuert werden kann.

Wahrscheinlich motivierten seine Erfahrung über das Big Dig Projekt in Boston ihn zum Kontakt mit dem Institut für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Der Kontakt zwischen Politikern und Fachleuten bedeutet, dass die Vision der Politiker durch wissenschaftliche Unterschätzung der Fachleute verwirklicht wird.

²¹² Vgl. Lee Myung Bak : Der Cheonggye Fluss fließt zur Zukunft, Seoul, 2007, S.7

5.2 Planerischer Prozess des Projekts

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses war eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtentwicklungspolitik in der Stadtgeschichte der Hauptstadt Seoul und wichtige Voraussetzung für die Stadterneuerung der Altstadt.

Der planerische Prozess des Projekts „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ wird in zwei Phasen geteilt, und zwar fachliche Vorbereitungsphase und Realisierungsphase.²¹³ In der ersten Phase, vom Beginn der Amtszeit des Oberbürgermeisters bis zum Anfang der Bauarbeit, wurden die behördliche Masterplanung und die verwaltungsrechtlichen Bebauungspläne festgestellt. Vor allem wurden die Konflikte zwischen unterschiedlichen Interessen an den jeweiligen Standorten und die Probleme mit Verkehrsbehinderung und Denkmalschutz in diesem Zeitraum gelöst. Die zweite Phase, Realisierungsphase, ist vom 1. Juli 2003 bis am 30. September 2005. In der zweiten Phase wurde der Cheonggye Fluss in einer relativ kurzen Zeit, zwei Jahre und drei Monate, wiederhergestellt.

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses wurde unglaublich viel schneller realisiert als der Zeitplan, der von dem ausgewählten Oberbürgermeister während des Wahlkampfs öffentlich vorgestellt wurde. Die relativ kurze Realisierungszeit des Megaprojekts ist derzeit häufig ein starker Kritikpunkt des wiederhergestellten Cheonggye Flusses.

Wenn die Bauarbeit für das Megaprojekt lange gedauert hätte, hätten die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen ein jahrelanges totales Verkehrschaos in der koreanischen Hauptstadt Seoul bewirkt. So wollte die Stadtregierung den verschundenen Stadtfluss möglichst schnell wiederherstellen, um dieses Verkehrschaos zu vermeiden. Zudem führte ein politischer Hintergrund zur relativ kurzen Realisierungszeit. Er wollte seine politische Leistungsfähigkeit durch die in seiner Amtszeit erfolgreich fertiggestellte Wiederherstellung des Cheonggye Flusses nicht nur den Stadtbürger Seouls, sondern auch der gesamten koreanischen Bevölkerungen zeigen, um als Präsidentschaftskandidat von Grand National Party (GNP) anzutreten.

²¹³ Yang, Yoon-Jae: A Study on the Role of the Restoration of Cheonggyecheon as a Catalyst for Urban Regeneration, Seoul, 2008

Am 1. Juli 2002 trat Lee, Myung-Bak sein neues Amt als Oberbürgermeister der Hauptstadt Seoul an. Der Tag seiner Amtseinführung von Oberbürgermeister gilt als offizieller Startschuss für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Am gleichen Tag gründet er ein Forschungsinstitut und einen Hauptsitz für die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Das Forschungsinstitut „ das Reasearch Team“ als eine temporäre Organisation von „the Seoul Development Institute“ unterstützte zum einen die Realisierung des Projekts durch fachlich-wissenschaftliche Beratung über Baumanagement, Projektsteuerung und Realisierungsmethode im Zusammenhang mit Umwelt, Wirtschaft und Planung, zum anderen bereitet es ein wissenschaftliches Fundament als ein Grundkonzept des Projekts vor.

Zudem wurde ein bürgerschaftlicher Ausschuss, der sogenannte Citizens Committee, am 18. September 2002 organisiert. Vor allem überwachte und steuerte er zusammen mit der Verwaltung des Seoul Metropolitan Goverment die Realisierung des Megaprojekts. Der Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen: Er bestand aus 127 Mitgliedern, und zwar 59 Fachleute auf dem Gebiet der Stadtplanung, der Landschaft, der Wasserwirtschaft, des Verkehrs, der Umwelt und der Stadtgeschichte, 19 Bürger, 18 Beamte, 16 bürgerliche Vertreter der Religion, Wirtschaft, Recht und Medien sowie NGO (Non Governmental Organizations). Seine wichtige Aufgabe war die Prüfung der behördliche Masterplanung und der verwaltungsrechtlichen Bebauungspläne für das Megaprojekt im Zusammenhang mit Städtebau, Umwelt, Ökonomie und Bürgermeinung. Alle betroffenen Probleme sollten im bürgerschaftlichen Ausschuss mitgeteilt und diskutiert werden.²¹⁴

Vor dem Beginn der Bebauung des Projekts veranstaltet die Stadtregierung zahlreiche Seminare, um wissenschaftliche Ratschlägen und unterschiedliche Bürgersmeinungen zu holen und um den Stadtbürger Seouls die Realisierung der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses weiter bekannt zu machen. Vor allem fand ein internationales Symposium mit einem Thema „Wiederherstellung des innenstädtischen Flusses und nachhaltige Stadtentwicklung“ am 25. November 2002 in Seoul statt.

²¹⁴ Website: <http://cheonggye.seoul.go.kr>

Eine umfangreiche Vorstudie des Megaprojekts für einen Masterplan des traditionellen Stadtzentrums mit dem wiederhergestellten Cheonggye Flusses wurde durch the Seoul Development Institute offiziell durchgeführt. Vom 29. September 2002 bis 30. November wurden ein grundlegender Bebauungsplan und ein technischer Realisierungsplan durch die zwei Engineering Büros, Dong-myung Technik GmbH und Yu-shin Cooperation GmbH, entworfen.²¹⁵ Am 11. Februar 2003 wurde eine Art Generalbebauungsplan für die Wiederherstellung des Stadtflusses dem Landesparlament mitgeteilt und durch eine Pressekonferenz öffentlich vorgestellt.

Die Bebauungspläne für die Wiederherstellung des 5,7 Kilometer langen Cheonggye Flusses gliederten sich in drei große Abschnitte, die von 4 Engineering Büros entworfen wurden und mit unterschiedlichen städtebaulichen Konzepten, und zwar Geschichte, Kultur und Natur, gleichzeitig verwirklicht werden sollten, um Bauzeit zu sparen. Im wiederhergestellten Stadtfluss sollten 22 verschiedene architektonische und künstliche Brücken errichtet werden, die unter 97 Projekte beim im Januar 2003 stattgefundenen internationalen Wettbewerb ausgewählt worden sind. Die geplante Brücke trug zur Verbindung zwischen nördlichem und südlichem Stadtteil bei. Darüber hinaus sollte der bedeckte Cheonggye Fluss nicht nur als eine innenstädtische Wasseranlage wiederhergestellt werden, sondern auch unterschiedliche und vielfältige räumliche Nutzungen mit Plantzungen und zahlreichen Kunstwerken beibehalten werden, wodurch Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten sowie Unterhaltungsmöglichkeit den Stadtbürgern Seouls angeboten werden.

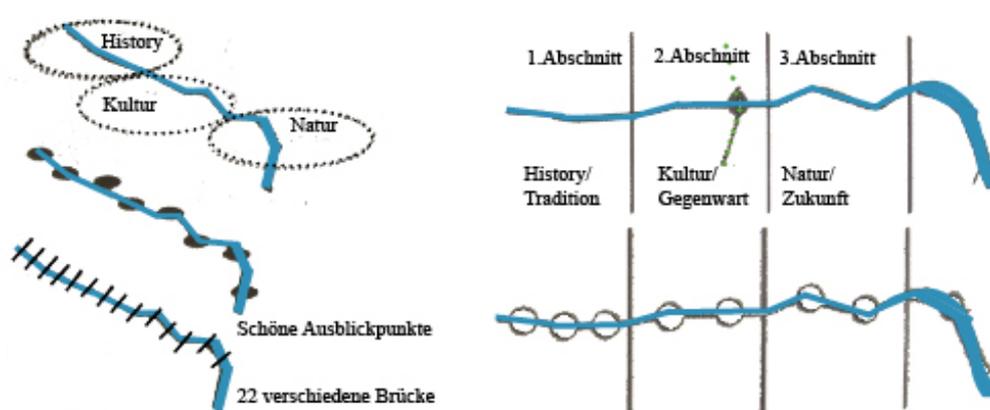


Abb.5.2 Realisierungskonzept für die Wiederherstellung des Stadtflusses
Quelle: Cheonggyecheon Museum (Hrsg.), S.2

²¹⁵ Vgl. Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.3 Seoul, 2007, S.16

5.3 Ziel des Projekts „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Die Stadtregierung Seoul sollte nach dem Ergebnis der Oberbürgermeisterwahl die dringende Maßnahmen dazu durchgeführt werden, dass die ungefähr 5,7 Km lange Cheonggye Hochstrasse statt Sanierungsarbeiten vollständig abgerissen werden sollte.

Für Erfolg des Projekts im Zusammenhang mit der Gesamtstadtentwicklungspolitik musste ein Zielsystem aufgebaut werden. Deshalb sollten zwei zentrale herausragende Ziele des ungläubigen enormen Projekts, das ein größtes städtebauliches Erneuerungsprojekt in der 600 jährigen Geschichte der Hauptstadt Seoul ist, miteinander verbunden werden.

Das eine war, dass die gefährliche Hochstrasse abgerissen und ein Fluss mit einer Grünanlage durch menschlichen Wille in der Mitte der große Metropole wiederhergestellt werden sollte. Dadurch kann sowohl die sprunghafte Verbesserung der starken Störungen wie Verkehrsbehinderungen, Luftverunreinigung, Lärmimmissionen und Erschütterungen in dem Stadtkern, als auch Verbesserung der Qualität der innenstädtischen Freizeit und Erholung geschaffen werden. Das hilft der Qualität der Umwelt in der großen Metropole.

Darüber hinaus war das zweite, dass der verfallene Stadtkern durch die Verwendung des Flusses als prägendes innerstädtisches Landschaftselement interessanter, lebenswerter und attraktiver erneuert werden sollte. Nämlich bezieht sich das zweite Ziel der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses auf weiter durchzuführende Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungspläne in dem verfallenen Stadtkern von Seoul. Bei dem anstehenden städtebaulichen Großprojekt geht es um eine notwendige und dringliche Revitalisierung des traditionellen Stadtkerns. Das urbane Zentrum, das keine eigene Entwicklungskraft mehr hat, braucht ein neues Gesicht, eine attraktive Identität und eine Neuformierung seiner Potenziale. Deshalb hilft das zweite Ziel voraussichtlich der nachhaltigen ökologischen Stadtentwicklung Seouls, zusätzliche Beschäftigung und Arbeits- und Wohnungsmarkt im Stadtkern.

Zentrale Aspekte

Diese Ziele des groß innenstädtischen Erneuerungsprojekts beziehen sich auf vier Aspekte, die Seouls Zukunft bestimmt werden. Sie beinhalten gleichermaßen Herausforderungen und Konflikte der ökonomischen wie ökologischen Erneuerung und Entwicklung.

Folgende Aspekte über nachhaltige Stadtentwicklung, Sicherheit, Kultur und Wirtschaft konnten vor allem die Umsetzung des Großprojekts „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ kennzeichnen.²¹⁶ In bezug auf folgende Aspekte sollte das Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ und zukünftige Stadtumbaumaßnahmen für die Kernstadt und die Altstadt durchgeführt werden.

Nachhaltige Stadtentwicklung

Der traditionell und stadträumlich bedeutende Stadtkern kann seine historische Qualität und heutige Nutzungsanforderung in seiner Gestaltungsqualität durch die Verwendung des Wassers als prägendes Element der erneuernden Hauptstadt verbessern und wiedergewinnen.

Vor allem kann die Hauptstadt Seoul die städtebaulich durch die gewaltige Durchführung der fünfziger und sechziger Stadtbaupläne für Aufbau der Straßen verlorene Hauptachse wieder erhalten. Bei dem Aufbau der Hauptstadt vor sechshundert Jahren spielte der Cheonggye Fluss als städtebauliche Hauptachse und orientierte sich an Straßen und Gebäuden überwiegend zum Cheonggye Fluss. Die koreanische Hauptstadt kann sich mit dem wiedergeherstellten Fluss als Hauptachse nachhaltig entwickeln. Darüber hinaus kann sich die Hauptstadt als eine spürbare ökologische, moderne und humane Stadt damit international beispielhaft präsentieren, dass die schönsten Landschaftsräume und die zum Wasser orientierte Bebauung und private sowie öffentliche Räume innerhalb des Stadtkrengiets geschaffen werden.

²¹⁶ <http://cheonggye.seoul.go.kr/>

Wirtschaft

Das Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ kann zu einer Verbesserung der Aufwertung²¹⁷ des Wohn- und Gewerbewertes im Stadtkern beitragen. Ein vorgesehener Erfolg des Projekts kann den Stadtkern attraktiver lebenswerter machen und Investoren, Bauherren und Immobilieneigentümer auf die wirtschaftlichen Potenziale hinweisen, die in den zerfallenen Flächen des Stadtzentrums stecken. Dadurch kann zurückhaltende Investitionsbereitschaft privater Investoren und der großen Unternehmen, die mit besonders hohen Qualitätsstandards ihre globale Identität durch einen städtebaulich hochwertigen Standort darstellen wollen, verstärkt evoziert werden. Die zukünftigen Stadtumbaumaßnahmen mit dem Projekt sollen durch öffentliche und private Hand zusammen realisiert werden.

Sicherheit

Aufgrund des hohen Alters und des schlechten Zustandes konnte die Cheonggye-Hochstraße eine explosive Gefahr für das gesamte Stadtkerngebiet sein²¹⁸. Zudem sind die Wohn- und die Arbeitsumfeldssituation um die Cheonggye Hochstraße aufgrund der durch den Verkehr auf die Hochstraße entstanden Probleme mit Luftverunreinigung, Lärmimmissionen und Erschütterungen herum zerfallen worden. Diese Probleme sind eine große Behinderung für die Stadtentwicklung. Deshalb können die explosive Gefahr und weitere Entstehung der urbanen Probleme dadurch verhindert werden, dass eine sofortige Maßnahme ausgeführt werden, die Hochstraße vollständig abzureißen.

Kultur

Der wiederhergestellte Cheonggye Fluss kann wertvolle „Grün und Natur“ in das Stadtzentrum holen. Dadurch wird das Stadtzentrum vor allem als Ort mit herausragendem Kultur- und Freizeitprofil herausgestellt und weiterentwickelt werden.

²¹⁷ Begriff des „Aufwertung“ hat die Vererbbarkeit im Blick, die wegen der westlich-kapitalistischen Organisation des Eigentums an Grund und Boden bzw. an Gebäuden bis in die Rechtssystematik primär am Grundstückswert gemessen wird (Quelle: Uwe Altröck, Ronald Kunze, Ursula von Petz, Dirk Schubert (Hsg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2002, Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin, 2002)

²¹⁸ US Amerikanische Armee in Korea verbot seit Mitte der 1990 Jahren wegen des schlechten Zustandes der Hochstraße offiziell, dass amerikanische Soldaten durch die Cheonggye Hochstraße durchfahren



Abb. 5.3 Planernische Darstellung 1 des Projekts

Quelle: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>



Abb. 5.4 Planernische Darstellung 2 des Projekts

Quelle: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>



Abb.5.5 Planerische Darstellung 3 des Projekts

Quelle: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>

5.4 Realisierungsphase

Am 09. Juni. 2003 wählte die Stadtregierung die 6 Baugroßunternehmen, Samsung, GS, Hyundai, Daelim, kolon, Hyundai Development Corporation, für Realisierung des Projekts durch eine öffentliche Ausschreibung aus. Die Realisierung des Megaprojekts wurde in Konstruktion und Bau durch die 6 Baugroßunternehmen geleitet und von den drei Engineering Büros gutachtet.

	1. Bauabschnitt	2. Bauabschnitt	3. Bauabschnitt
Bauunternehmen	Daelim, Samsung C&T	GS, Hyundai Development	Hyundai, Kolon
Planungsbüro	Chungsuk - Engineeing, Korea Engineering u. Consultants	Saman Engineering	Dong-myung Technik GmbH
Bau-Gutachten	Seoyeong Engineeing	Cheil Engineeing	ChungsukEngineeing

Tab.5.3 Die an dem Bau teilgenommenen Unternehmen

Endlich begann die Stadtregierung die Bauarbeiten für die Wiederherstellung des Stadtflusses offiziell am 1. Juli 2003. Die 5,7 km lange Baustrecke gliederte sich in drei große Abschnitte. Und um Bauzeit und damit Baukosten zu sparen, wurden die Bauarbeiten in den 3 Abschnitten durch 6 Bauunternehmen gleichzeitig ausgeführt. Vor allem musste die Abrissarbeit der 8-spurigen 5,7 km langen Stadtautobahnhochstraße „Cheonggye Express Highway“ in der Nacht ausführen, um negative Auswirkungen der Bautätigkeit- Lärmimmissionen, Luftverschmutzung und Verkehrsbehinderungen - zu vermeiden und um die Geschäftsaktivität der betroffenen 62.000 Geschäfte und 200.000 Menschen aufrecht zu erhalten.

Am 13. August.2003 begann die Abrissarbeiten von Cheonggye Express Highway. Die 8-spurige und 5,7 km lange Stadtautobahnhochstraße war am 30. August 2003 vollständig abgerissen worden.

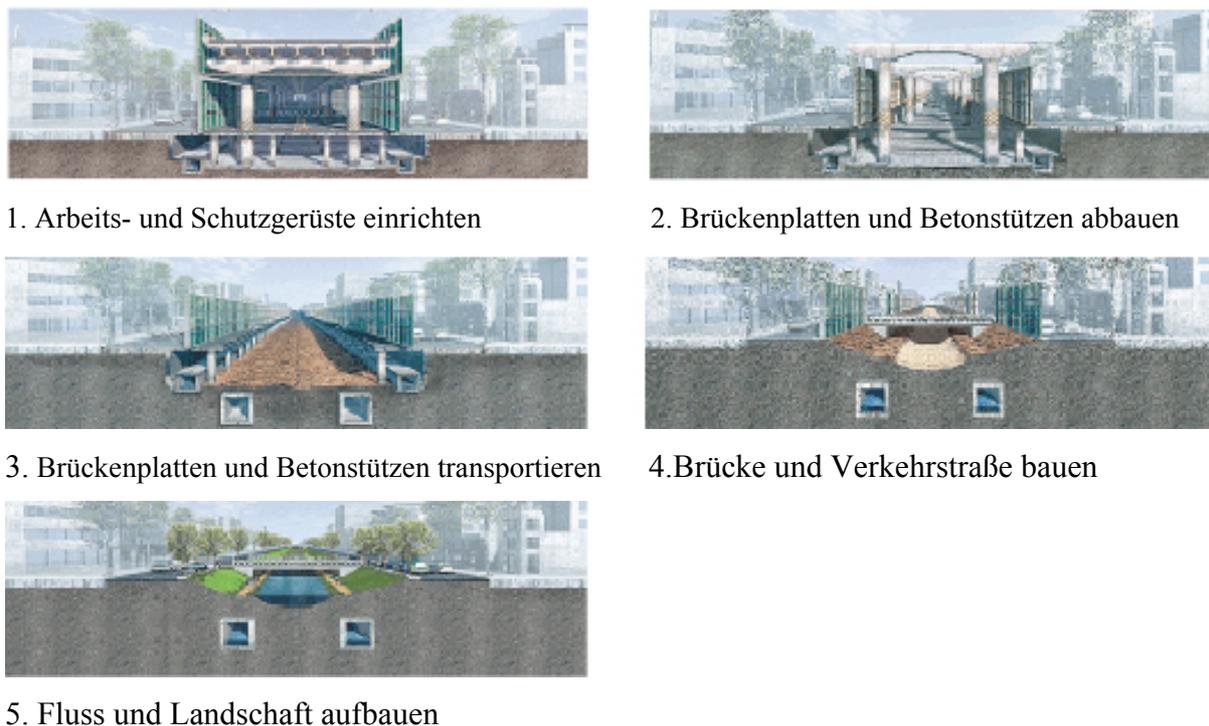


Abb.5.6 Bauphase

Quelle: <http://www.cheonggyecheon.or.kr/>

Anschließend wurden die geplanten 22 Brücken gebaut. Nach mehr als 2 Jahren Restaurierungszeit wurde die Cheonggye Fluss wiederhergestellt und war wieder zugänglich im Oktober 2005. (Abb.5.7)



Abb.5.7 22 Brücken am Cheonggye Fluss

Quelle: Dong-A Zeitung

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist das einzige teuerste Stadterneuerungsprojekt in der Geschichte Koreas. Selbstverständlich wurde das Megaprojekt aus Steuergeldern von Staatsbürgern vollständig finanziert. Bei Baubeginn wurden die Projektkosten auf 349,423 Millionen Won (218 Millionen Euro) geschätzt. Aber die Gesamtkosten betrug laut der offiziellen Pressemitteilung der Stadtregierung Seouls 386, 739 Millionen Won (240 Millionen Euro) bis Ende 2005.

Aus dem Traum und der Unterhaltung zwischen der alten Professorin und dem jungen Professor war schließlich gebaute Wirklichkeit geworden.



Abb.5.8 vor- (links) und nach der Wiederherstellung (rechts)

Quelle: Kukmin Zeitung.

6 Positive Auswirkungen des Cheonggye Flusses auf die Stadterneuerung

6.1 Wiederaufbau der Identität und der traditionellen Stadtstruktur, (Stadterneuerung und Stadtentwicklung nach einer harmonischen Ganzheit)

Vor allem ist ein bedeutender Einfluss des wiederhergestellten Cheonggye Flusses auf die Megastadt Seoul, dass die Identität und die traditionelle Stadtstruktur der Megastadt Seoul durch Wiederherstellung der verlorenen Hauptachse als Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungspotenzial wiederaufgebaut werden können. Nämlich kann der wiederhergestellte Fluss ein städtisches Element für eine nachhaltige Stadtentwicklung und Stadterneuerung sein.

Wie ich die charakteristischen Merkmale der Stadtentwicklung Seouls im 4. Kapitel „Der Prozess der Bedeckung des Cheonggye Flusses“ erklärt habe, hat sich die Megastadt Seoul im Zusammenhang mit der wunderbaren Wirtschaftsentwicklung und dem demographischen Wachstum unordentlich und radikal entwickelt.

In der Folge veränderte sich das Bild der Megastadt Seoul sehr vielschichtig. Darüber hinaus sind die Identität und die historische Stadtstruktur der alten Hauptstadt, die von einer natürlich gegebenen Landschaft, insbesondere von einer natürlichen Wasserlauf, bestimmt wurde,²¹⁹,²²⁰ durch die ungeordnete und widersprüchliche Stadtentwicklung allmählich verloren gegangen. Dafür hatte vor allem die Beseitigung oder die Überdeckung des Cheonggye Flusses eine Rolle gespielt. Dabei wurde das historische Stadtzentrum durch die auf den überdeckten Cheonggye Fluss gebaute Hochstraße in zwei Teile topographisch und visuell getrennt. (Abb.6.1)

²¹⁹ Kim, Seok-chul: Was hat die Restaurierung des Cheonggyecheon-Flusses gebracht, in: Zeitschrift Koreana, Jahrgang 1. Nr.3 HERBST 2006

²²⁰ Beim Aufbau der Hauptstadt Seoul orientierte sich die städtebauliche Anordnung der Gebäude und der Straßen entlang dem Cheonggye Fluss als städtebauliche Hauptachse.

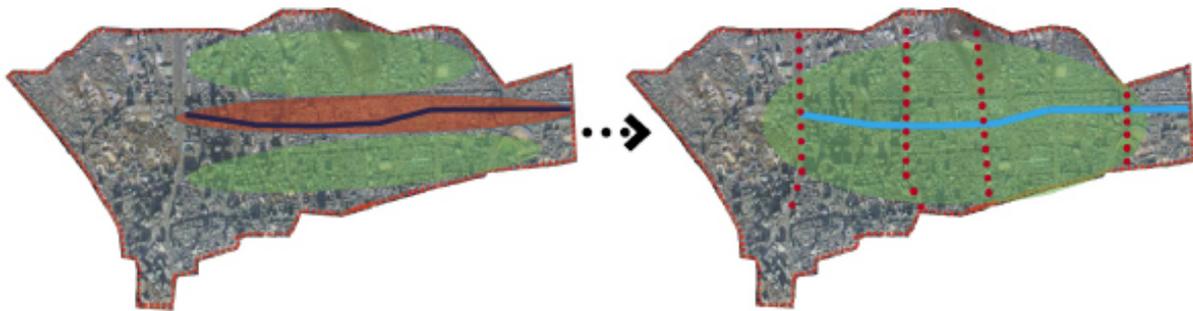


Abb. 6.1 Das durch die Hochbrückestraße geteilte Stadtzentrum (links)
Das wieder durch den wiederhergestellten Fluss verknüpfte Stadtzentrum (rechts)

Quelle: Seoul Development Institute (Hrsg.), 2007, S.7

Vor diesem Hintergrund gilt der wiederhergestellte Fluss als Ausgangspunkt für Wiederaufbau der historischen alten Hauptstadt. Selbstverständlich bedeutet der Wiederaufbau der alten Stadt nicht, dass die modernisierte Megastadt mit rund zehn Millionen Einwohnern in das Zeitalter der ursprünglichen königlichen Stadt mit 100 tausend Einwohnern zurückversetzt wird, sondern dass der wiederhergestellte Fluss den Wiederaufbau der Identität und der historischen Stadtstruktur der ökologischen Stadt ermöglicht, die von einer natürlich gegebenen Landschaft bestimmt wurde.

Im Zusammenhang mit Wiederaufbau der historischen alten Hauptstadt veröffentlichte die Hauptstadtregierung bereits einen langfristigen umfassenden Stadterneuerungsmasterplan, der sogenannte Masterplan für „Urban Renaissance For Seoul“. Dadurch wird das historische alte Stadtzentrum städtebaulich und architektonisch definiert und lebenswerter, interessanter und attraktiver verbessert.

Das geplante Gebiet befindet sich in der Umgebung des wiederhergestellten Cheonggye Flusses und gliedert sich in vier große Quartiere mit bestimmtem Nutzungsthema, und zwar Geschichte, Kultur, Freizeit und Tourismus sowie Kulturlandschaft.²²¹ Das geplante Gebiet soll sich von Norden nach Süden des Stadtzentrums entwickeln und mit dem wiederhergestellten Fluss verbunden werden.

²²¹ Vgl. Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007

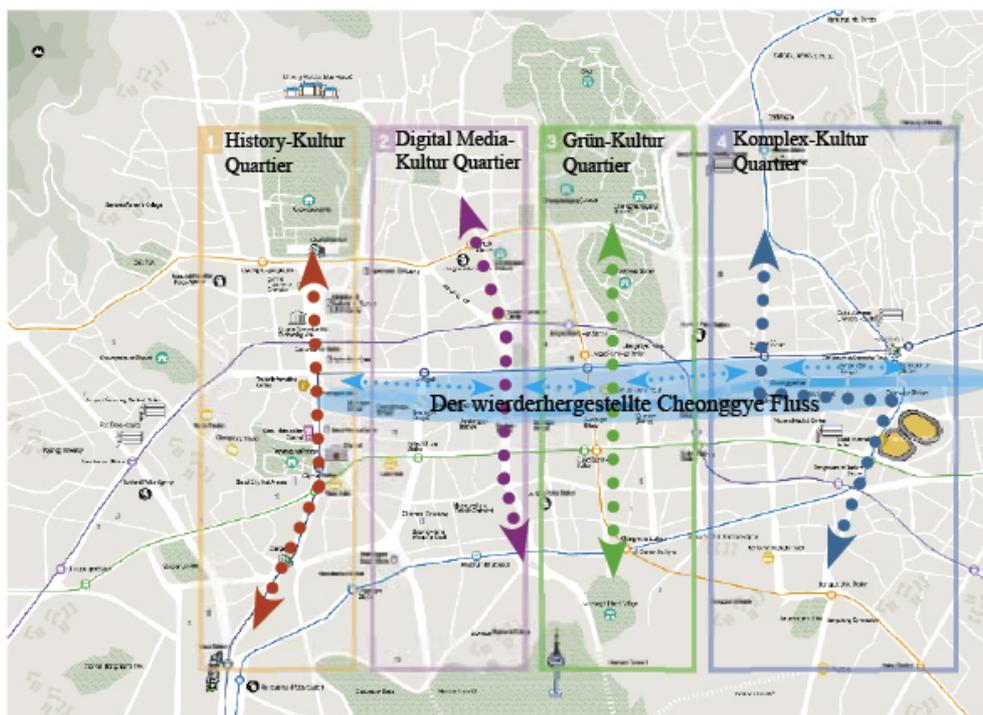


Abb. 6.2 Vier Quartiere für Stadterneuerung und Wiederaufbau der historischen alten Stadt
Quelle: Seoul Development Institute (Hrsg.), 2007

Der erste Abschnitt, History-Kultur Quartier, ist bereits im Juni 2009 fertiggestellt. Hier gestaltete man einen repräsentativen Platz „Kwang Hwa Mun Platz“ von Korea auf die 20-spurige Straße.^{222, 223} Dadurch sind der Gyeongbokgung Palast mit dem wiederhergestellten Fluss verbunden. Vor allem tragen der Bau des Platzes und die räumliche Verbindung zwischen dem Palast und dem Fluss zum Wiederaufbau der über 600 Jahre historischen alten Stadtstruktur bei. (Abb.6.2)

²²² Kim, Seok-chul: Was hat die Restaurierung des Cheonggyecheon-Flusses gebracht, in: Zeitschrift Koreana, Jahrgang 1. Nr.3 HERBST 2006

²²³ Vgl. Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007

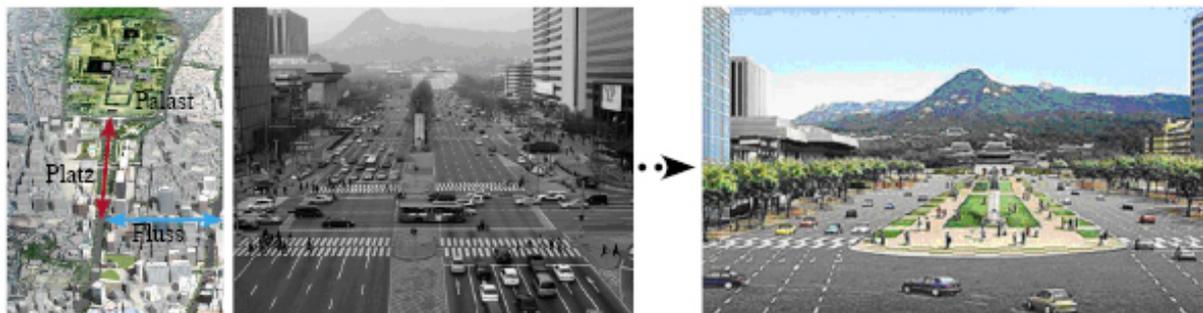


Abb.6.3 Entstehung des Kwang Hwa Mun Platzes

Quelle: Seoul Development Institute (Hrsg.), 2007, S.1 (links), Hangang Institute of Cultural Heritage (Hrsg.) 2007, S.77 (Mitte), www.joins.com (rechts)

Der zweite Abschnitt, Digital Media-Kultur Quartier, befindet sich in Myung-Dong und Bukchon und wird sich mit Blick auf die touristischen Potentiale entwickeln. Dafür sollen traditionelle koreanische Wohnsiedlungen, die sich in Bukchon befinden und unter Denkmalschutz gestellt worden sind und das moderne Einkaufsviertel, das sich in Myung-Dong befindet, miteinander verknüpft werden.

Im dritten Abschnitt, dem Grün-Kultur Quartier, zwischen der Jong-Rho 3ga Straße und der Toegyero 3ga Straße wird ein riesiger Landschaftspark wie der Central Park in New York eingerichtet werden, und auf den beiden Seite des Landschaftsparks werden ein Business- und Einkaufsviertel mit den über 30-geschossigen Hochhäusern aufgebaut werden. Dafür soll das alte Einkaufszentrum -Saewoon Sangga- abgerissen werden, das durch eine flache städtebauliche Entscheidung im Zusammenhang mit dem Bau der Cheonggye Hochstraße in den sechziger Jahren gebaut wurde.²²⁴

Der Landschaftspark gilt als Grünachse für Verbindung zwischen Jongmyo Park und Nam-Berg und soll mit den wiederhergestellten Cheonggye Fluss verbunden werden. D.h. im Grün-Kultur Quartier soll der Landschaftspark als Grünachse mit dem wiederhergestellten Fluss als Wasserachse eingebunden und verknüpft werden.

²²⁴ Vgl. Seoul Development Institute (Hrsg.), Seoul, 2007, S.132-139

Vor allem wird das Grün-Kultur Quartier nicht nur ein positiver Impuls für umweltfreundliche Stadterneuerung sein, sondern bietet auch öffentliche Räume mit mehr Aufenthaltsqualität und neue innenstädtische Erholungsorte mit dem eindrucksvollen Wechselspiel aus Grün und Wasser.

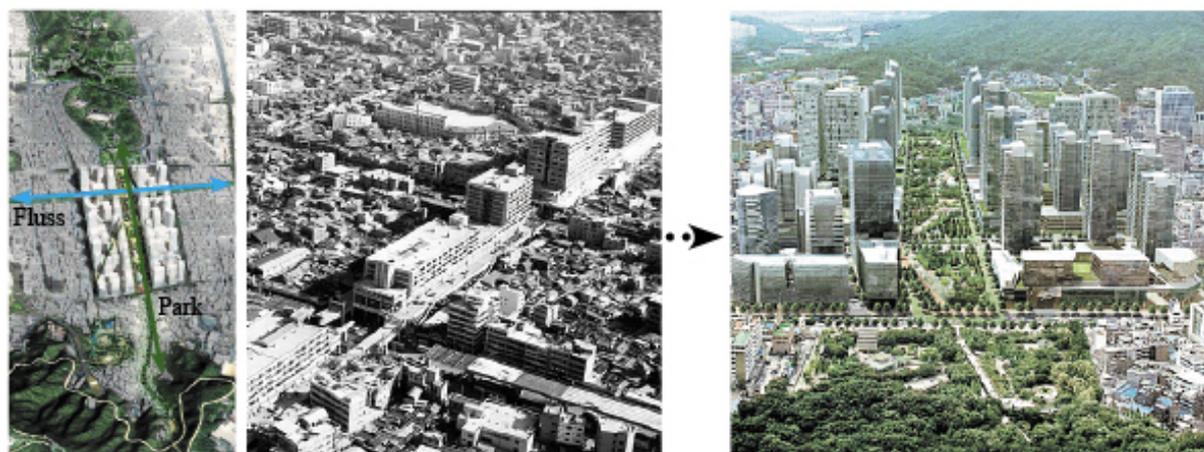


Abb. 6.4 Entstehung der neuen Grünachse mit modernen Hochgebäuden im Grün-Kultur Quartier

Quelle: Seoul Development Institute (Hrsg.), 2007, S.1 (links), www.allim.go.kr (Mitte), www.Donga.com (rechts)

Der vierte Abschnitt, Komplex-Kultur Quartier, befindet sich im Einkaufsviertel, dem sogenannten Dongdaemun-Shoppingzentrum, das als der bedeutende größte Groß- und Einzelhandelmarkt für Textilien und Kleidung in Asien geprägt ist. Das Einkaufsviertel soll auf ein Stadtteil des Komplexes von Einkauf, Kultur und Landschaft sowie Tourismus im Rahmen des sogenannten Stadterneuerungsmasterplans für „Urban Renaissance For Seoul“ umgestellt werden. Im Zusammenhang hat die Hauptstadtregierung entschieden, die zwei großen Sportsstadien, Fußball- und Baseballstadion, die im 1920 gebaut wurden, abzureißen und darauf ein attraktives Dienstleistungszentrum mit Restaurants, einem Kino und Shoppingmall zu errichten.²²⁵ Vor allem soll er nicht nur als Dienstungsfläche genutzt werden, sondern auch als Parkfläche.

²²⁵ Vgl. Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007, S.149- 162

Der Dongdaemun Design Plaza & Park wird derzeit nach Entwürfen des Stararchitektin Zaha-Hadid auf die ehemaligen Stadien gebaut und soll als ein neues architektonisches Highlight Seouls im Jahre 2010 zur Verfügung stehen. Sie gestalteten eine wechselnde Dachlandschaft von Dongdaemun Design Plaza & Park für Landschaftsparknutzung. So kann sich die landschaftliche Erholungs- und Freizeitmöglichkeit des wiederhergestellten Flusses zum Komplex-Kultur Quartier erweitern.

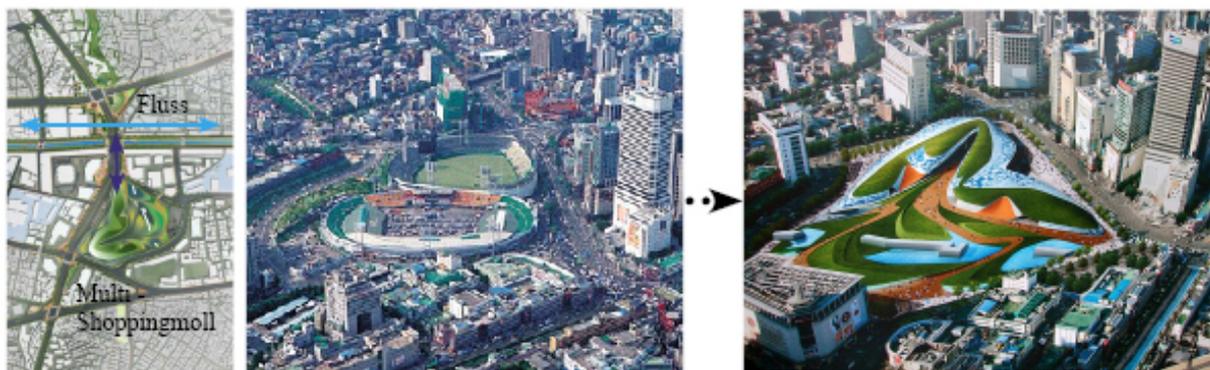


Abb. 6.5 Dongdaemun Plaza & Park

Quelle: Stadtregierung Seoul

Vor allem steht der wiederhergestellte Fluss im Mittelpunkt des Projektsgebiets. So orientiert sich das geplante Gebiet für die Neudefinition der Megastadt entlang dem wiederhergestellten Fluss.

In bezug auf den sogenannten Stadterneuerungsmasterplan für „Urban Renaissance For Seoul“ bietet der wiederhergestellte Cheonggye Fluss den Stadtbürgern die urbanen öffentlichen Erholungs- und Freiräumen in der ökologischen Bedeutung der Stadtlandschaft. Darüber hinaus spielt er eine bedeutende Rolle als städtebauliche Verknüpfungssachse für eine harmonische Einheit des zukünftigen Stadtbildes. Im Zusammenhang kann das Stadtbild durch die Durchführung der unterschiedlichen Projekte im Rahmen des Stadterneuerungsmasterplans grundlegend verändert werden.

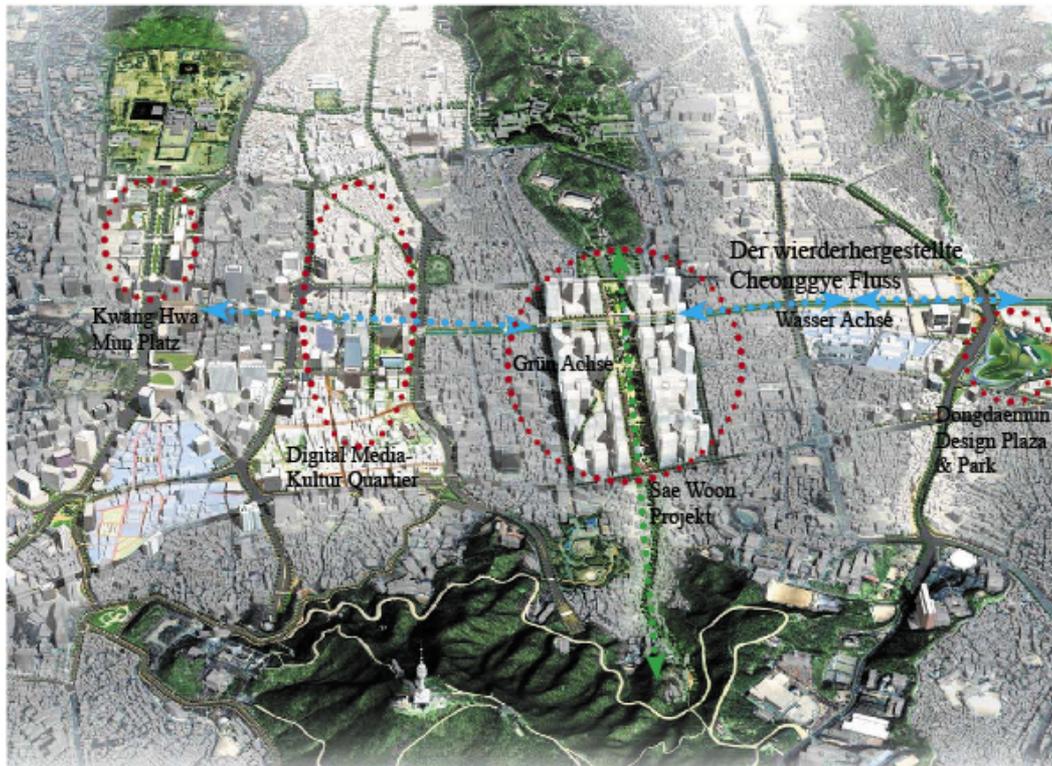


Abb.6.6 Verschiedene Projekte entlang dem wiederhergestellten Cheonggye Fluss im Rahmen des umfassenden Stadterneuerungsmasterplans
Quelle: Seoul Development Institute (Hrsg.), 2007,S.1

6.2 Stadterneuerungen mit privaten Investoren

Der Stadtzentrumsverfall, bei dem viele Flächen des Stadtkerns oft über mehrere Jahre teilweise brachliegen und Gebäude leer stehen, wird als ein städtebauliches Potenzial in einem neuen Licht durch den wiederhergestellten Cheonggye Fluss im Zusammenhang mit dem sogenannten Stadterneuerungsmasterplan für „Urban Renaissance For Seoul“ gesehen, wie im Kapitel 6.1 erläutert wird.

Dabei reagieren Investoren, Bauherren und Immobilieneigentümer auf dieses Potenzial des städtebaulichen Erneuerungsprozesses, insbesondere auf die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses. Sie wollen private Sanierungsmaßnahmen und verschiedene Projekte unter städtischer Beratung und Hilfe durchführen und mit öffentlicher Hand das Stadtzentrum noch attraktiver lebenswerter und interessanter machen.

Neben der Wiederherstellung des Flusses kommt vor allem den Fassaden der umgebenden fünfstöckigen Plattengebäude im Groß- und Einzelhandelmarkt hervorragende Bedeutung für die Stadterneuerung und die Stadtgestaltung zu. Für Groß- und Einzelhandelmarkt, der in den 50er und 60er Jahren entlang der Cheonggye Straße eingerichtet sind, wurde bereits Anfang der 00er Jahre ein Sanierungsgebiet festgelegt. Daher unterstützten Staat- und Stadtregierung private Sanierungsprogramme. So beteiligten sich der Staat und die Stadt Seoul im Rahmen dieses Sanierungsprogramms nach Möglichkeit mit 80% an den förderfähigen Kosten (in Anteile von 50% Staat und 30% Stadt).



Abb.6.7 vor der Sanierung (links) und mit erneuerter Fassade (rechts)

Quelle: [www. Seoul.or.kr](http://www.Seoul.or.kr) (links) und Autor (rechts)

Während der Cheonggye Fluss wiederhergestellt wurde, hatten Investoren, Bauherren und Immobilieneigentümer die umfassenden Sanierungsmaßnahmen für Groß- und Einzelhandelmarkt in der Zusammenarbeit mit der Stadtregierung im Jahre 2004 durchgeführt.²²⁶ Mit der Durchführung der umfangreichen Sanierungsmaßnahmen als öffentlichkeitswirksame Zeichen wollte die Stadtregierung ihren Stadterneuerungswillen zeigen. In der Folge sind die Außenfassaden der fünf- und sechsstöckigen Plattengebäude im Groß- und Einzelhandelmarkt durch Ersatz der Fensterverglasungen erneuert, und ungeordnete Ladenschilder mit den unterschiedlichen Längen und Farben an den Fassaden sind im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen einheitlich geordnet. (Abb.6.7)

In der Situation vor der Wiederherstellung des Flusses funktionierten die Fassaden der umgebenden Gebäude als das Gesicht der Gebäude wegen des Lärms und der Luftverschmutzung aus der Cheonggye- und Hochbrückestraße überhaupt nicht. Es war einfach nicht zugelassen, die Fenster im schlechten Zustand aufzumachen, weil es bei den

²²⁶ Vgl. Bericht der MK Economy Zeitung am 13.Oktober.2003: Titel „Veränderung des Groß- und Einzelhandelmarktes“

Fenstern an den Fassaden der entlang der Cheonggye Hochstraße gebauten Gebäude keine direkte Bezugnahme zum Ausblick gab. (Abb.6.8)



Abb. 6.8 Verfall der Bausubstanz mit schlechten Fassaden

Aber nach der Wiederherstellung des Flusses versuchte man vielerorts, stark sanierungsbedürftige Gebäude abzureißen, die die städtische Identität des Stadtzentrums gefährden. Damit werden zahlreiche Gebäude mit Glasfassade unter direkter Bezugnahme zum Wasser, nämlich zum wiederhergestellten Fluss neu gebaut. So wird Aussichtspunkten in dem wiederhergestellten Fluss als städtische Landschaft und wechselseitige Sichtbeziehungen zwischen dem Fluss und den Bauwerken geschaffen.



Abb.6.9 Neue gebaute Gebäude unter direkter Bezugnahme zum Wasser

Die Umgebung der Cheonggye Hochstraße kann nicht nur als negatives Image der Megastadt Seoul verstanden werden, sondern auch als ein Hindernis für private Investition. Seit der offiziellen Eröffnung des Stadtflusses kam es aber mehr und mehr auf die privaten Investoren an.

Der wiederhergestellte Fluss ist zum Anziehungspunkt für Immobilien-Investitionen geworden und gilt als neue attraktive Adresse für hochwertige Investitionen im Dienstleistungsbereich, z.B. Gastronomie und Restaurant sowie Kaffeeshop. Vor allem ist die Umgebung des wiederhergestellten Cheonggye Flusses zu einem wichtigsten städtebaulichen Entwicklungsgebiete für die Zukunft der Megastadt Seoul geworden, wie im 6.1 Kapitel „Wiederaufbau der Identität und der traditionellen Stadtstruktur“ erklärt wird.

Zahlreiche Wohnungsbauprojekte, die sich zum wiederhergestellten Cheonggye Fluss orientieren, sind durch die Immobilieninvestoren und Bauunternehmen in Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand bereits realisiert und vorgenommen worden. Entlang dem wiederhergestellten Cheonggye Fluss entstehen neue attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsräume. Dadurch wird das Gesicht der Megastadt Seoul Stück für Stück verändert werden.



Abb.6.10 Die zahlreich beendeten und vorhabenden Baurprojekte entlang dem wiederhergestellten Fluss

Die siebenstöckigen Hwanghaktong Sam-il Apartments mit 1020 Wohneinheiten wurden im Jahr 1969 entlang der Cheonggye Hochstraße gebaut. Damals hatte die Stadtregierung die zwei bestimmten Zwecke durch den Bau der Sam-il Apartments geschaffen. Erster Zweck: Die Stadtregierung wollte den Leuten, deren Häuser um den Cheonggye Fluss herum als illegaler Schwarzbau in Zusammenhang mit dem Bau der Cheonggye Straße abgerissen wurden, billige Sozialwohnungen anbieten. Anderer Zweck war, dass mit dem Bau der Sam-il Apartments das Armenviertel verdeckt werden musste, das man in Auto auf die Cheonggye Hochstraße direkt sehen konnte.²²⁷



Abb. 6.11 Sam-il Apartments in Hwanghaktong im Jahre 1969-2007

Quelle: <http://www.seoulscrap.com> (links), <http://www.ohmynews.com> (rechts)

Bereits im Jahr 1984 wurden Sam-il Apartments als ein Neubau- und Sanierungsgebiet förmlich festgelegt, weil der Erhaltungszustand der Gebäude überwiegend schlecht war. Damit übernahm die Baufirma Dong-A die Planung und die Finanzierung sowie den Bau für die umfangreichen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen an den Sam-il Apartments im Jahr 1993. Aber die Baufirma hatte Insolvenz während der koreanischen Finanz- und Wirtschaftskrise²²⁸ im Jahr 2000 angemeldet, weshalb die umfangreichen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen an den Sam-il Apartments unterbrochen werden mussten.

²²⁷ Vgl. Stadtregierung Seoul (Hsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

²²⁸ Die Asienkrise des Jahres 1997 und 1998 führte zur tiefen Finanz- und Wirtschaftskrise auf der koreanischen Halbinsel Südkorea. Im Zuge der Wirtschaftskrise waren zahlreiche Großunternehmen und Banken

Nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses waren die Sam-il Apartments als die ersten koreanischen Sozialwohnungen im November 2007 vollständig abgerissen worden.²²⁹

24 Jahre nach dem Beschluss der förmlichen Festlegung des Neubaues- und Sanierungsgebietes sind die dreiunddreißigstöckigen modernen Hochgebäude für Wohnen und Gewerbe auf dem ehemaligen Gebiet der Sam-il Apartments im November 2008 errichtet.²³⁰



Abb.6.12 Die dreiunddreißigstöckigen Hochgebäude für Wohnen und Gewerbe auf dem ehemaligen Gebiet der Sam-il Apartments im Jahre 2008

Quelle: <http://www.Newsisis.com>

zusammengebrochen. Der Internationale Währungsfonds (IMF von englisch International Monetary Fund) hatte die koreanische Wirtschaft unterstützt. Im Zusammenhang mit der Geldhilfe von IWF sollte das koreanische Wirtschafts- und Finanzsystem grundlegend reformiert werden.

²²⁹ Vgl. Bericht der Internetzeitung Breaknews am 04. Juni.2008, Titel „Streik um Hwanghak-Dong Lotte Castle“

²³⁰ Vgl. Bericht der Zeitung Newsis am 03. November.2008, Titel „Seoul Jung-Gu, das Hwanghakdong Neubauprojekt endlich zu Ende“

Darüber hinaus sind das neunzehnstöckige Apartment „Skyrex1“ mit 70 Wohneinheiten in Sinseol-Dong und das zweiundzwanzigstöckige Apartment „Skyrex2“ mit 112 Wohneinheiten in Youngdu-Dong durch das private Investitionsbauunternehmen im Jahre 2007 fertig gebaut. Vor allem wird das sogenannte „Wangsimni New Town Projekt“ im Zusammenhang mit den umfassenden Stadterneuerungsprojekten für die neuen unterschiedlichen und attraktiven Wohnsiedlungen derzeit realisiert. In der Folge wird die 33 Hektar große Wohnsiedlung mit 4,572 Wohneinheiten für ca. 11.861 Einwohner gegenüber dem wiederhergestellten Fluss entstehen und werden die sozialen und kulturellen Infrastrukturen verbessern und ausbauen.²³¹



Abb.6.13 Vorherige Wohnsiedlung (links) und neue Wohnsiedlung „Wangsimni New Town“ (rechts)

Die zahlreichen Wohnungsbauprojekte bieten besonderen Wohnkomfort und hohe Lebensqualität nicht nur durch besondere Bedeutung aus der Nähe zum historischen Stadtzentrum, sondern auch durch die attraktive Lage mit wunderbarem Ausblick und mit dem Zugang zum Fluss als naturnahe Stadtlandschaft und als Erholungsraum. Der wiederhergestellte Fluss wird als positiv gestaltendes städtebauliches Element in diesen Wohnungsbauprojekten im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung genutzt.

Darüber hinaus führte die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses zur wesentlichen Gestaltverbesserung der Straßenräume in der Umgebung des Stadtflusses. Eigentlich waren die Straßenräume in der Umgebung des Stadtflusses als unwirkliche und unattraktive Stadträume seit dem Bau der 8-spurigen Stadtautobahnhochstraßen „Cheonggye Express

²³¹ Vgl. Website: <http://development.seoul.go.kr/>

Highway“ durch unwirkliche räumliche Gestaltung (z.B. Straßenmöblierung, Baumpflanzung) und starken Verkehrslärm sowie Luftverschmutzung geprägt und ohne größere Veränderungen gleich geblieben. Das negative Image und des unwirklichen Zustandes behinderten hauptsächlich Möglichkeiten finanzieller Anreize zur privaten Gebäudesanierung und halbprivaten - halböffentlichen Raumsanierung. Aber nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses wurden umfassende Sanierungsmaßnahmen zur Umgestaltung der Platz- und Straßenräume nicht nur durch die städtische Verwaltung in diesem Bereich durchgeführt, sondern auch durch private Gebäudeeigentümer im Zusammenhang mit der Immobilienpreisentwicklung.



Abb.6.14 Die Umgestaltung der Platz- und Straßenräume

Die Umgestaltung der Platz- und Straßenräume bringt nicht nur ein neues Image als menschenfreundliche lebenswerte Stadt, sondern trägt auch zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur mit bezug auf Aspekte des Wassertourismus bei. Die zum Straßenraum passenden Bänke wurden hinsichtlich Material und Gestaltung harmonisch errichtet, wodurch Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Touristen und Attraktivität der Straßen- und Platzräume verbessert werden.

Zum Schluss, dass die von öffentlicher Hand durchgeführte Stadterneuerungsprojekt“ die Wiederherstellung des Cheonggye Fluss“ zur Aufwertung von Grundstückpreise führt, damit ergibt sich für die private Investoren und Bauunternehmen die Anziehungskraft, mit öffentlicher Hand im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung zusammen zu arbeiten und privates Kapital in bisher benachteiligte Stadtteile zu investieren. Nämlich spielte die durch die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses geführte Immobilienpreisentwicklung eine entscheidende Rolle für die Durchführung der Sanierungs- und Neubaumaßnahmen von Investoren, Bauherren und Immobilieneigentümer.

Wenn sie die Sanierungen und Neubauten wirtschaftlich nicht rechnen, dann werden sie selbstverständlich nicht investieren und realisieren. Aber im Laufe der Megaprojektdurchführung wurde bereits der Gewinn erwartet, obwohl sich die Bodenpreise in der Umgebung der Cheonggye Straße in den vergangenen Jahrzehnten deutlich schwächer entwickelten als in anderen Stadtteilen Seouls. Und nach der Wiederherstellung des Stadtflusses stiegen die Bodenpreise und Mietpreise für Büro- und Wohnflächen drastisch an.

Nach einer Untersuchung vom Seoul Development Institute (SDI) sind Grundstückspreise in der Flussuferzone im Durchschnitt um 50 Prozent mehr als vor der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses zugenommen, zwar ist die Grundstückspreise pro 3,3 Quadratmeter (=1 Pyeong) von ca. 40 Millionen Won auf ca. 60 Millionen Won gestiegen. Zudem ist die Mietpreise im gewerblichen Bereich für Läden und Geschäfte im Durchschnitt um 30 Prozent gestiegen.²³²

Vor allem sind neue Wohnungsbauprojekte und die Gestaltverbesserung der Straßenräume in der Umgebung des wiederhergestellten Flusses zu einem repräsentativen Beispiel dafür geworden, dass die Megastadt durch die Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und den privaten Investoren und Bauunternehmen erneuert werden kann. Mit dem Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ kann man wahrnehmen, dass eine bestimmte Voraussetzung für erfolgreiche Stadterneuerung eine enge Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und privaten Investoren als eine sogenannte Public-Private-Partnership (PPP) ist.

²³² Vgl. Im, Hee-jin: Auswirkungen der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses auf die Stadtrevitalisierung, in: Economy Focus, Seoul Development Institute (Hrsg.), Seoul, 2005, S. 36-37

6.3 Verbesserung des Stadtklimas im Stadtzentrum

Ein deutlich positives Zeichen des Einflusses des wiederhergestellten Cheonggye Flusses ist eine ökonomische Erneuerung für Megastadt Seoul, insbesondere positive Veränderung des Stadtklimas. Nämlich bedeutet das Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, nicht nur dass ein Fluss in der verdichteten Zentrum der Großstadt angelegt wird, sondern auch zeigt es beispielhaft die Stadterneuerung im Hinblick auf die ökologischen Erneuerung und auf die die umweltpolitische Strategie, wie ökologische und klimatische Probleme der Großstadt erfolgreich aufgelöst werden können.

Im Zusammenhang mit dem 70er und 80er Wirtschaftswachstum entstand Hitze, Insel, Heftigkeit durch die verdichten Bebauungen und die planungslos gebauten Stadtautobahnshochstraßen im Stadtzentrum häufig. Die durch den Wärmeinseleffekt erhöhte Oberflächen- und Lufttemperatur in der Umgebung des Cheonggye Strasses führte zum starken Stromverbrauch. Außerdem verursachte die mit der erhöhten Temperatur verbunden Luftverschmutzungen die gesundheitlichen Probleme.

Aber dieses negative Stadtklima ist durch den wiederhergestellten Cheonggye Fluss grundlegend verändert. Nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses sinkt die durch den Wärmeinseleffekt erhöhte Temperatur der Megastadt im Sommer merklich. Die durchschnittliche Temperatur Seouls nimmt etwa um 8,9 Prozent ab, insbesondere die Temperatur des Gebiets, wo der wiederhergestellten Fluss durchfließt, maximal um 23 Prozent.²³³ (Abb.6.15)

Der wiederhergestellte Fluss spielt bei der Abnahme der durch den Wärmeinseleffekt erhöhten Temperatur der Megastadt eine wichtige Rolle als Abkühlungswasser mit durchschnittlicher Wassertemperatur um 11 Grad Celsius.

²³³ Seoul Development Institute (Hrsg.), W.S. Kim: Klimatische und ökologische Veränderung nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses und dem Aufbau des Seoul Walds, Seoul
http://www.sdi.re.kr/nfile/zcom_focus/focus6001.pdf [Zugriff: 01.10.2009]



Abb.6.15 Die Veränderung der Temperatur des Stadtzentrums vor – und nach der Wiederherstellung des Flusses

Quelle: Stadtregierung Seoul

Darüber hinaus trägt der wiederhergestellte Fluss zur Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse bei. Allerdings musste man beim Bau der Stadtautobahnhochstraßen die Windverhältnissen berücksichtigen, die mit den lufthygienischen Verhältnissen eng verbunden sind, weil der Cheonggye Flusses ein wichtiger innerstädtischer Windweg der Megastadt Seoul ist. Trotzdem wurde der Cheonggye Fluss beseitigt und die Hochstraßen ohne Berücksichtigung der Windverhältnisse gebaut. In der Folge war der Windweg verschwunden.

Aber ein innerstädtischer Windweg entsteht durch die Beseitigung der Stadtautobahnshochstraßen im Stadtzentrum wieder, wodurch hygienische und kühle Luft aus den Bergen²³⁴ in das Stadtzentrum wieder kommt und verdünnt sich mit den luftverunreinigenden Stoffe aus Autogas. Damit verbessert sich die Luftqualität im Stadtzentrum deutlich.



Abb.6.16 Der wiederhergestellte Fluss trägt zur Verbesserung der Stadtklima bei

Alle Weltbevölkerungen sind verantwortlich für das relativ rasche Ansteigen der Erdtemperaturen und den globalen Klimawandel, der die Ökosysteme und den Lebensraum von Mensch und Tier allmählich bedroht. Vor allem gelten schädliche Treibhausgase aus dem menschlichen Einfluss als Hauptsache für die Erderwärmung und den globalen Klimawandel. Im Zusammenhang mit dem Umwelt- und Klimaschutz zeigt die positive Auswirkung der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses auf das Stadtklima deutlich, dass die Stadterneuerung mit Wasser zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen beitragen kann.

²³⁴ Seoul ist auf vier Seiten von zahlreichen Bergen umgeben. Unter dieser zahlreichen Bergen befinden sich vor allem vier Bergen- Namsan, Gawanksan, Bukhansan, Inwangsan – im Osten, Westen, Süden und Norden der Stadt.

Nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist der Ausstoß an schädlichen Klima im Stadtfluss drastisch gefallen. Die Stickstoffdioxid-Emissionen (NO₂) lagen 2005 (nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses) um 34 Prozent unter dem Wert von 2002 (vor der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses). (Tab.6.1)

	Andere Umgebung Seouls	Cheonggye Fluss	Umgebung des Flusses
Vor der Wiederherstellung	53.0 µg/m ³	69.7 µg/m ³	1.31 µg/m ³
Nach der Wiederherstellung	49.7 µg/m ³	46 µg/m ³	0.93 µg/m ³
Veränderung in %	- 6 %	- 34%	- 29%

Tab. 6.1 Vergleich der Stickstoffdioxid-Emissionen(NO₂) ,vor und nach der Wiederherstellung

Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006

Zudem ist der Feinstaub-Ausstoß (PM₁₀) 2005 um 19 Prozent im Vergleich mit dem Wert von 2002 gesunken.²³⁵ (Tab.6.2)

	Andere Umgebung Seouls	Cheonggye Fluss	Umgebung des Flusses
Vor der Wiederherstellung	66.1 ppb	74.0 ppb	1.12 ppb
Nach der Wiederherstellung	67.7 ppb	60.6 ppb	0.89 ppb
Veränderung in %	2 %	- 19%	- 21%

Tab.6.2 Vergleich des Feinstaub-Ausstoßes (PM₁₀) (NO₂) ,vor und nach der Wiederherstellung

Quelle: Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006

²³⁵ Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006, S.1239-1240

6.4 Ökologische Verbesserung im Stadtzentrum

(Der lebendige Fluss als Lebensraum für Tiere und Pflanzen)

Umwelt- und Naturschutz sind zurzeit allgemeine wichtige Thema, bei dem es keine Grenzen gibt. Dafür sind vor allem Politiker und Stadtplaner sowie Architekten im Angesicht des Städtebaus verantwortlich, weil Tiere und Pflanzen durch die negativen gewaltigen Folgen menschlicher Handlungen für Stadterweiterung und Stadtentwicklung allmählich verschwunden sind. Im Zusammenhang mit dem Umwelt- und Naturschutz stehen die Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung vor großen Herausforderungen.

Neben dem positiv von dem wiederhergestellten Fluss veränderten Stadtklima kommt der Betrachtung der biologischen (ökologischen) Veränderungen daher eine besondere Bedeutung zu, weil der wiederhergestellte Fluss den wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz in der Hauptstadt Seoul geleistet hat.

The Korea Society of Environment Restoration Technology hat eine Untersuchung über die Tier- und Pflanzenarten in dem wiederhergestellten Cheonggye Fluss im Auftrag von der Hauptstadtregerung und Seoul Metropolitan Facilities Management Corporation im Jahre 2008 durchgeführt. Nach den Ergebnissen der Untersuchung gibt es insgesamt 626 Tier- und Pflanzenarten in dem wiederhergestellten Fluss.²³⁶

Kategorie	Vor der Wiederherstellung(2003)	2005	2006	2007	2008
Summe	98 Arten	316 Arten	421 Arten	573 Arten	626 Arten
Pflanzenarten	62	156	268	312	308
Fischarten	4	15	23	19	25
Vögelarten	6	34	33	29	36
Wirbellose Tierarten	5	22	39	26	53
Landinsektenarten	15	84	46	174	192
Säugetierarten	2	3	4	4	4
Reptilarten	4	2	8	9	8

Tab. 6.3 Tier- und Pflanzenarten im Vergleich vor und nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses

Quelle: www. Sisul.or.kr

²³⁶ Vgl. Website von Seoul Metropolitan Facilities Management Corporation: www. Sisul.or.kr

Im Vergleich zu vor der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses sind die Tier- und Pflanzenartenzahl um 98 Arten auf 626 Arten im laufenden Jahr gestiegen. Es wird nach dieser Untersuchung geschätzt, dass mehr als 118 Tierarten an dem Cheonggye Fluss als Lebensraum angepasst sind. Vor allem sind Fisch- und Vögelarten vielfältig geworden.²³⁷ Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses führt zu einem Win-Win-Effekt der Stadterneuerung für Stadt und Ökologie. Einerseits bietet der wiederhergestellte Fluss den Pflanzen und den Tieren neuen Lebensräume im Stadtzentrum und die Tiere und Pflanzen verstärken andererseits eine Wahrnehmung der Menschen für den lebendigen Fluss zwischen den Hochhäusern in Megastadt und eine Identifikation als eine freie Landschaft.



Abb. 6.17 Der wiederhergestellte Fluss als Lebensraum für Tieren und Pflanzen
Quelle: Autor (links) , [www. Sisul.or.kr](http://www.Sisul.or.kr) (rechts)



Abb. 6.18 Vögel in dem wiederhergestellten Fluss

²³⁷ Vgl. Website von Seoul Metropolitan Facilities Management Corporation: [www. Sisul.or.kr](http://www.Sisul.or.kr)

Das Ergebnis der Untersuchung über die Tier- und Pflanzenarten in dem wiederhergestellten Fluss zeigt sich im Wesentlichen, welche ökologischen Verbesserungen durch die Revitalisierung oder Wiederherstellung eines Flusses in einer Stadt erzielt werden können.

Darüber hinaus kann der ökologische Erfolg des wiederhergestellten Flusses ein Überzeugungsbeispiel dafür sein, warum Politiker und Stadtplaner sowie Architekten ein innerstädtisches Gewässer als ein wichtiges städtisches und architektonisches Element für die Stadterneuerung und der nachhaltigen Stadtentwicklung aufnehmen müssen.

6.5 Verbesserung des Tourismus im Stadtzentrum

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts stehen immer mehr Megastädten mit mehr als 10 Million Einwohnern in starker Konkurrenz zueinander. Die Konkurrenz der Megastädte wird sich im Rahmen der Globalisierung in der Zukunft immer mehr verschärfen, wie ich in der Einleitung dieser Dissertation erklärt habe. In diesem Zusammenhang suchen Megastädte nach neuen städtischen Strategien und Maßnahmen mit Innovation und Attraktivität, um im internationalen Wettbewerb zu gewinnen. So hat vor allem Städtetourismus als ein bedeutender Wirtschaftsfaktor heute immer mehr an Bedeutung für eine nachhaltige Stadtentwicklung und Stadterneuerung im Rahmen mit der Konkurrenz der Megastädte gewonnen.

Vor dem Hintergrund des steigenden Städtewettbewerbs hat die Wirkung der Wiederherstellung des Flusses im Bezug auf den Städtetourismus deutlich gezeigt, wie die Stadterneuerung mit dem städtischen Element Fluss zur Entwicklung des Städtetourismus beitragen kann und welche Synergieeffekte sich durch den Stadtfluss weiter erzielen lassen.

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses kann neue und attraktive Stadträume als Anziehungspunkt für Tourismus und Freizeit in der Megastadt Seoul gestalten. Er bietet den Menschen, die die Hauptstadt mit Leben erfüllen, und den Besuchern der Stadt herausragende naturräumliche Erholungspotenziale. Zudem ist eine enge Kombination von Gestaltung der Stadtlandschaft und kulturelle- künstlerische Angebote und Veranstaltungen Anlässe für Städtereisen. Damit wird ein Beitrag zur Stärkung des Tourismus in der Hauptstadt Seoul geleistet.

Vier Jahre nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses überschreitet die Anzahl der Besucher mehr als 86 Millionen Menschen. Etwa 60.000 Menschen besuchen ihn täglich im Durchschnitt.²³⁸ Darunter gibt es nicht nur Koreaner, sondern auch zahlreiche ausländische Touristen. In einem Monat nach der offiziellen Eröffnung des Cheonggye Flusses (ab Anfang Oktober bis Ende November 2005) besuchten etwa 250.000 ausländische Touristen den Stadtfluss.²³⁹ Durch ihn entwickelt sich der Tourismus in der Hauptstadt Seoul positiv.

²³⁸ Vgl. Bericht der Yonhap Zeitung am 30. September 2009: Titel „Vier Jahre nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

²³⁹ Vgl. Cho, Sung-lin: Aktivierung lokaler Wirtschaft durch förmliche Festlegung des speziellen Gebiets „Jongrho und Cheonggye“ für Tourismus, Seoul, 2006, S.77-78



Abb. 6.19 Die vielfältigen künstlerischen und kulturellen Veranstaltungen im Stadtfluss

Kunst und Kultur sind überhaupt keine neue Idee für kräftige Impulse für Stadtentwicklung. Trotzdem sind sie derzeit ein wichtiges Thema für Tourismusentwicklung und Stadterneuerung. Vor allem sind vielfältige kulturelle Projekte untrennbar und offenbar immer wieder mit lebenswerten Stadterneuerungskonzepten zu Beginn des 21. Jahrhunderts verbunden.²⁴⁰

Darüber hinaus können die kulturellen Projekte eine fundamentale Rolle für Tourismus in einer erneuerten und lebenswerten Stadt spielen und alte Städte noch attraktiver und erlebbar machen. In der Folge kann der Tourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor einen Beitrag zur Stadtwirtschaftsentwicklung leisten.

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist ein überzeugendes Beispiel dafür, wie sich durch kulturelle und künstliche Aktivität eine Touristenattraktion und ein neuer Treffpunkt der Stadtbürger herstellen lassen. Die vielfältigen künstlerischen und kulturellen Veranstaltungen, die entlang dem Wasserlauf stattfinden, z.B. kulturelle Events, Musik, Fashion Model Show, Tanz, Theater oder Performance bilden vor allem bedeutsame Anlässe für Besuche und Reisen und ziehen viele Besucher und Touristen in das Stadtzentrum entlang dem Stadtfluss.

²⁴⁰ Vgl. Kenneth Powell: Stadt im Umbau, Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts, die deutsche Ausgabe, Stuttgart München, 2000, S.14-15



Abb.6.20 Vielfältige räumliche Angebote zu Erholung und Freizeit

Im wiederhergestellten Cheonggye Fluss gibt es unterschiedlichen und vielfältigen räumlichen Nutzungen, wodurch Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten sowie Unterhaltungsmöglichkeit den Stadtbürgern Seouls angeboten werden. (Abb.6.20) D.h. der wiedergeherstellte Fluss stellt sowohl einen ökologisch bedeutsamen Wasserraum als auch einen stadtdlandschaftlichen Erholungsraum und einen attraktiven Kulturraum für Stadtbürger und Touristen dar. Er bieten neue umweltfreundliche Aufenthaltsorte direkt am Wasser.

Vor allem kann hier beobachtet werden, dass die mit der Stadterneuerung verbundene Tourismusedwicklung die weiteren wirtschaftlichen Synergieeffekten bringt und eine wichtige Einkommensquelle für private und öffentliche Haushalte ist.

Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses belebt die lokale Wirtschaft. Neue Geschäfte, Restaurants, Cafe und Hotel haben sich in der wiederhergestellten Stadtflussuferzone angesiedelt, wo interessante Möglichkeiten zum Einkaufen und Essen sowie Kaffeetrinken mit Wasserblick geboten werden können. Insbesondere entstanden neue Cafes, weil Büroangestellten in der Mittagszeit einen Coffe-to-go schlürfen oder einfach einen Spaziergang machen möchten. Dadurch wird das Stadtzentrum nicht nur für den Tourismus

attraktiv und interessant gemacht, sondern neue Arbeitsplätze sind auch geschaffen. Nach der Pressemitteilung von der Stadtregierung Seouls werden der wirtschaftlichen Effekt durch die Wiederherstellung des Flusses auf bis zu 23 Billionen Won (etwa 19,2 Milliarden Euro), inklusive der Schaffung von etwa 300.000 Arbeitsplätzen geschätzt.

7. Fazit

Fluss als wertvoller Stadtraum ist das zentrale, verbindende und belebende Element der Städte. Er gab einen kräftigen Impuls zu einer baulich-räumlichen historischen Gesamtstadtentwicklung in der Stadtgeschichte. Viele Megastädte sind in der Nähe eines Flusses oder an einem anderen bedeutsamen Punkt im Verlauf des Flusses situiert und sind durch ihre Flüsse groß geworden. Im Kapitel 2 werden die Veränderungen der städtebaulichen räumlichen Nutzungen der Hafen- und Flussuferzone im Zusammenhang mit dem historischen Stadtentwicklungsprozess aufgezeigt. Die enge Beziehung zwischen Stadt und Fluss wurde durch die Anforderungen und Nutzungsbedürfnisse der Menschen in unterschiedlichen Zeiten und unterschiedlich langen Zeiträumen menschlicher, gesellschaftlicher und städtischer Entwicklungen hervorgebracht.

- Flüsse als ursprünglicher Lebensraum,
- Flüsse als Geburtsort der Zivilisation und Stadt,
- Flüsse als städtisches Element im Verhältnis zu den Lebensbedingungen der Stadtbewohner (natürliche Abwasseranlage, Quelle für Trinkwasser, natürliches Verteidigungselement gegen Angreifer, landschaftliche Kultur, Freizeit- und Erholungsort),
- Flussuferzone als Wirtschafts- und Industrieraum sowie Verkehrsraum.

Seit der industriellen Revolution wurden Hafen- und Flussuferzonen im Rahmen vom städtebaulichen Konzept „Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz“ missachtet, wodurch die Stadtentwicklung an Hafen- und Flussuferzonen in der Vergangenheit zu wenig berücksichtigt worden war.

Aber die Stadterneuerung für Hafen- und Flussuferzone entwickelte sich seit Ende der 70er Jahre sehr dramatisch mit deutlich starker Wertschätzung der Flüsse (Wasser). Viele Städte entdeckten ihre Flüsse als ein wichtiges städtebauliches Element für Stadterneuerung und Stadtumbau wieder und definieren sie neu. Flüsse erleben eine neue Aufmerksamkeit im Rahmen der Gesamtstadterneuerungsstrategie.

Die neue Entdeckung der Flüsse wird im Kapitel 3 durch die Untersuchungen der ausgewählten Beispiele deutlich gemacht. Die gesamtstädtische strategische Stadterneuerungsplanung die Flüsse als positives städtebauliches architektonisches Element und gleichzeitig eine verstärkte städtebauliche Orientierung zum Wasser aufzunehmen, spielt für eine koordinierte Gesamterneuerungsstrategie eine herausragende Rolle.

Vor allem eröffnet die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ohne Zweifel neue Perspektiven der Stadterneuerung in den Megastädten. Unerwünschte städtische Probleme treten auf, die durch die fehlenden gesamtstädtischen Stadtentwicklungsstrategien im Zusammenhang mit ökonomischen und demographischen Wachstum entstehen. z.B. Mangel an städtischem Frei- und Erholungsraum, gesellschaftliche Ausgrenzung, Entstehung des negativen Stadtklimas, Umweltverschmutzung, Zerfall des Stadtzentrums, räumliche Trennung, fehlende städtebauliche Orientierung, Unsicherheit und Arbeitslosigkeit. Die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses weist deutlich auf, dass diese Probleme in den Megastädten, insbesondere in asiatischen Megastädten mit „Hochgeschwindigkeitsstadtentwicklung“, durch die Durchführung eines Stadterneuerungsprojekts mit Fluss gelöst werden können. Problematische brachliegende Stadtzentrum sollten mit behutsamen Stadterneuerungsstrategien in bezug auf die Orientierung zum Wasser erneuert werden. Zudem kann die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses viele Impulse für die Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung in anderen Megastädten geben und als Grundlage für umweltfreundliche Stadterneuerungsplanungen einer Stadt dienen.

Heute sieht man in der koreanischen Hauptstadt Seoul die „Monster Verkehrsstrasse“ „den 8-spurigen und 5,7 km langen Cheonggye Express Highway“ nicht mehr als das Symbol des Wirtschaftswachstums und der Stadtentwicklung, sondern den belebten wiederhergestellten Stadtfluss, der nach und nach zur Veränderung des Stadtzentrums dramatisch beiträgt. Somit ist die koreanische Hauptstadt Seoul zur besten Adresse für erfolgreiche Stadterneuerung geworden und hat internationale Anerkennung gewonnen.

Die Auswirkungen des wiederhergestellten Stadtflusses als städtebauliches und architektonisches Element auf die Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtentwicklung sind vielfältig. Diese Auswirkungen sind in Seoul sichtbar, wie im Kapitel 6 aufgezeigt wurde. Darüber hinaus können die positiven Auswirkungen des Cheonggye Flusses auf die Stadterneuerung nicht nur als massive Veränderungen der städtebaulichen räumlichen Nutzungen und der Stadtstruktur, sondern auch als die Veränderungen im Zusammenhang mit den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, stadtklimatischen, ökologischen und kulturellen sowie touristischen Aspekten verstanden werden. Das bedeutet, dass der Wert des Flusses aus städtebaulicher, architektonischer, wirtschaftlicher, historischer, sozialer und kultureller Sicht in der Stadterneuerungsstrategie anerkannt werden kann.

Die Stadterneuerung ist hoch politisch in erster Linie, in zweiter Linie wirtschaftlich. Deshalb gibt es zwei wichtige Voraussetzungen für die erfolgreiche Realisierung der Stadterneuerungsplanung. Vor allem zeigt es das Ergebnis des Realisierungsprozesses der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses deutlich.

Erste Voraussetzung dafür ist eine stadtpolitische Entscheidung mit positiv gesellschaftlicher Unterstützung. Politiker müssen gesellschaftliche Ansprüche und Herausforderungen für die Stadterneuerung ernst nehmen. Eine Vision, die zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen kann, kann durch eine enge Zusammenarbeit mit fachlichen Experten aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, Landschaft, Geschichte und Wirtschaft im Rahmen einer gesamten Stadterneuerungsstrategie aufzeigen.

Zweite Voraussetzung dafür ist als eine sogenannte Public-Private-Partnership (PPP), enge Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, und zwar zwischen Politikern, Beamten, Stadtplanern, Architekten, Landschafts-Architekten, Investoren und betroffenen Bürgern im Rahmen der gesamten Stadterneuerungsstrategie. Es ist notwendig, dass öffentliche Hand und private Investor gemeinsam an einer Gesamtstadterneuerungsstrategie arbeiten und zwar gleichzeitig und nicht nacheinander. Vor allem ist die zweite Voraussetzung mit einem wirtschaftlichen Aspekte verbunden. Wie im Kapitel 6.2 „Stadterneuerungen mit privaten Investoren“ untersucht wurde, führt das von öffentlicher Hand durchgeführte Stadterneuerungsprojekt zur Aufwertung von Grundstückspreisen und zur Immobilienpreisentwicklung. Damit ergibt sich für die private Investoren und Bauunternehmen die Anziehungskraft dieser städtischen Erneuerungsfläche und Investoren, Bauherren und Immobilieneigentümer reagieren auf diesem Potenzial des städtebaulichen Erneuerungsprozesses. Anschließend werden Städte durch weitergehende Durchführungen der Sanierungs- und Neubaumaßnahmen von Investoren, Bauherren und Immobilieneigentümern noch attraktiver, lebenswerter und interessanter erneuert.

Also kann man erkennen, dass umfassende Stadterneuerung in der Megastadt nur gelingen kann, wenn die zwei Voraussetzungen erfüllt werden.

Im Kapitel 6 werden die Auswirkungen des Flusses auf die Stadterneuerung aufgezeigt. Zum Schluss analysiere ich mit den Ergebnissen der Untersuchung der Auswirkungen des Flusses auf die Stadterneuerung, warum Flüsse als städtebauliches und architektonisches Element für eine umweltfreundliche Stadterneuerung und eine nachhaltige Stadtentwicklung interessant sein können?

- Der Fluss kann als eine eindrucksvolle städtebauliche Verknüpfungsbahn für Gesamtstadterneuerung eine wichtige Rolle spielen:

Das spannungsvolle Zusammenspiel von Architektur und Natur, nämlich Stadtraum und Fluss, kann eine hohe ästhetisch-städtebauliche Qualität und eine neue landschaftsräumliche Atmosphäre in den Städten bilden. Hiermit können vielfältige Ansprüche an die städtebaulichen Gestaltungen und Nutzungen eines Stadterneuerungsgebiets im Rahmen von Gesamtstadterneuerungsstrategie harmonisch erfüllt werden. Darüber hinaus können verschiedene Stadträume, die durch die Stadterneuerung neu entstehen werden, entlang den städtebaulichen und landschaftsplanerischen gestaltenden Flüssen miteinander verknüpft werden. Vor allem können Städte neue attraktive Aussichtspunkt und der Sichtachse entlang den Übergangszonen zwischen Architektur und Natur, nämlich Stadtraum und Fluss, im Zusammenhang mit einer Stadterneuerungsstrategie erhalten.

- Der Fluss als eine natürliche Klimaanlage kann zur Verbesserung des Stadtklima beitragen.

Der ökologische Gedanke und die ökologischen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem globalen Klimawandel sind enorm in den Städten und haben heute tatsächlich großen Einfluss auf die Stadterneuerungsstrategie. Zum Beispiel: Die durch einen Wärmeinseleffekt erhöhte Oberflächen- und Lufttemperatur der verdichteten Megastädte kann durch Flüsse als Abkühlungswasser und Kaltluftstrom gesenkt werden. Zudem tragen die Flüsse zur Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse bei. Ein innerstädtischer Windweg entsteht durch die Flüsse, wodurch hygienische und kühle Luft in dem Stadtzentrum wieder kommt und verdünnt sich mit den luftverunreinigenden Stoffen aus Autogas. Vor dem Hintergrund gilt Stadterneuerungspolitik mit den Flüssen als Umweltpolitik, denn durch die Stadterneuerung wird Flussuferzone ökologisch aufgewertet.

- Der Fluss kann zur Verbesserung der Lebensqualität der Stadtbewohner beitragen.

In den rasch wachsenden und verdichteten Megastädten sind Ansprüche der Stadtbürger an umweltfreundliche landschaftliche Urbanität immer groß. Die zunehmenden Ansprüche der Stadtbürger daran kann in den innerstädtischen Flüssen eingelöst werden. Darüber hinaus kann man mit den städtebaulichen und landschaftsplanerischen gestaltenden Flüssen in Städten konsequent auf die Verbesserung der Qualität des Stadtraumes setzen. Denn durch die städtebauliche und architektonische Umgestaltung der natürlichen Flüsse bzw. durch die Wiederherstellung des bedeckten Stadtflusses können neue urbane Kulturen und städtische Landschaften entstehen. Dadurch können Freizeit und Erholung für alle Stadtbewohner im inneren Stadtraum ermöglichen und Städte aufgewertet werden. -Aufenthalt, Erholung, Freizeit, Ruhe, Unterhaltung und Bewegung am Wasser-

Aus diesem Grund haben die städtebaulichen und landschaftsplanerisch gestaltenden Flüsse für den Freiraum- und Erholungsraumanspruch der Menschen in der Stadt immer große Bedeutung.

- Der Fluss kann einen wichtigen Beitrag zur Tourismusentwicklung leisten.

Kunst und Kultur sowie Freizeit haben in den letzten Jahrzehnten an Aufmerksamkeit in der steigenden globalen Standortkonkurrenz zwischen Städten gewonnen. Grundsätzlich können aus Sicht der nachhaltigen Tourismusentwicklung auf eindrucksvolle Weise herausragende Kulturpotentiale und attraktive Freizeitmöglichkeiten an innerstädtischen Flüssen aufgebaut werden. Nämlich können innerstädtische Flüsse als eine reizvolle Naturbühne bei kulturellen-künstlerischen Großveranstaltungen eine wichtige Rolle spielen. Die enge Kombination von den städtebaulichen und landschaftsplanerischen gestaltenden Flüssen und kulturelle-künstlerische Angebote und Veranstaltungen können Anlässe für Städtereisen sein. Damit wird ein Beitrag zur Stärkung des Tourismus in den Megastädten geleistet.

- Der Fluss kann zur Verbesserung vom Image der Städte beitragen.

Durch die eindrucksvolle städtebauliche Harmonie zwischen Stadt- und Landschaftsbild und durch die Verbindung von wasserbezogenen Erholungsnutzungen und den kulturellen-künstlerischen Veranstaltungen können die Städte renoviert und erneuert werden. In der Folge kann sich das Image der Städte verbessern.

Zum Schluss: Die umweltfreundliche Stadterneuerung und die nachhaltige Stadtweiterentwicklung müssen so zu einer bedeutenden Aufgabe unserer Städte und Gesellschaft werden. Vor diesem Hintergrund sind die städtebaulich und kulturlandschaftlich gestaltenden Flüsse nicht mehr ein Element von Natur, sondern auch wesentliches Element neuer Stadtproblemlösungen und Potentiale im Rahmen der Stadterneuerung und nachhaltigen Stadtentwicklung. Nämlich wird seine Bedeutung im Zusammenhang mit der Stadterneuerung im Wesentlichen wachsen. In diesem Sinn sollen Politiker, Stadtplaner, Architekten sowie Landschaftsarchitekten in einer engen Koalition und Vernetzung versuchen, die Flussuferzonen neu städtebaulich zu ordnen. Bei einer Stadterneuerungsstrategie sollten Flüsse als architektonisches städtebauliches Element gesetzt und für Stadtbewohner wieder erlebbar gemacht werden. In der Folge können Städte mit der wieder Entdeckung ihrer Flüsse im Sinne einer umweltfreundlich-ökologischen, wirtschaftlichen sowie nachhaltigen Stadtweiterentwicklung lebens- und lebenswürdig erneuert werden.

Literatur

Literatur über Stadtgeschichte und Verhältnisse zwischen Stadt und Fluss

Herbert Knittler: Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit. Institutionen, Strukturen, Entwicklungen. Wien 2000

Sprio Kostof: Das Gesicht der Stadt-Geschichte städtischer Vielfalt, 1992, Campus Verlag Frankfurt/ New York

Paul Niedermaier: Der mittelalterliche Städtebau in Siebenbürgen im Banat und im Kreischgebiet. Teil I Die Entwicklung vom Anbeginn bis 1241, Arbeitskreis für Siebenbürgische Landeskunde Heidelberg 1996

Leonardo Benevolo: Die Stadt in der europäischen Geschichte, Verlag C.H. Beck München, 1993

Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag Frankfurt am Main, 4. Auflage, 1990

Franz M.Wuketits, Tomas Kluge, Engelbert Schramm, Nikolaus Geiler, Gerhard Stäblein, Joan Davis, Friedhelm Sieker, Dieter Londong, Franz Pesch, Uwe Lahl: Wasser im Fluss-Das Lebelement Wasser-, Verlag Rudolf Müller, 1992

Lewis Mumford: Die Stadt, Geschichte und Ausblick. (The city in history) Band 1 und 2, dtv, München 1979

Dick Schubert: Zwischen Wasser und Land. Neue Entwicklungen in alten Häfen, in: Deutsche Bauzeitung, 1994

<http://www.geo.uni-mainz.de/privat/fertig/escher/pdf/Kapitel%202.pdf>

Benedikt Mayer: Revitalisierung innenstadtnaher Hafengebiete am Beispiel Hammarby Sjöstad in Stockholm

http://www.benedikt-mayer.de/downloads/WGM_Hammarby%20Sjoestad.pdf [Zugriff: 9.9.2009]

Dieter Schott: „Alles fließt“. Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert, Darmstadt, 2008

https://www.tu-darmstadt.de/media/illustrationen/referat_kommunikation/themaforschung/2008_02/seiten_50_53.pdf [Zugriff: 10.1.2009]

Die Stiftung Lebendige Stadt (Hrsg.), Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus Hochschule Anhalt (FH) mit der Leitung Prof. Dr. Heiner Haass: Stadt am Wasser, Neue Chancen für Kommunen und Tourismus. Schriftenreihe Lebendige Stadt Band 4, 2005, Hamburg

<http://www.lebendige-stadt.info/de/schriftenreihe/nps/band4.pdf> [Zugriff: 10.9.2009]

Eduard Koegel, Die Landschaft als Konzept Stadt - Umland – Stadtlandschaft

http://www.stadtkultur-international.de/pubshen/053_EDUARDKOEDEL100401.PDF [Zugriff: 15.9.2009]

Lewis Mumford: Die Stadt, Geschichte und Ausblick, Band 1, 2.Auflage, München, 1980

Lewis Mumford: Die Stadt, Geschichte und Ausblick, Band 2, 2.Auflage, München, 1980

Helmut Schiering, Weltall, Erde, Mensch, Verlag Neues Leben, Dresden, 1956

Gerhard Auer: Die Ästhetisierung der Wasserlust, in: Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt Klaus Zillich (Hrsg.): Internationales Symposium an der TU Berlin-Fakultät Architektur Umwelt Gesellschaft, Berlin, 2004

Martin Neuffer: Entscheidungsfeld Stadt. Kommunalpolitik als Gesellschaftspolitik- Standortüberprüfung der kommunalen Selbstverwaltung, Stuttgart, 1973

Butschek, Felix: Europa und die industrielle Revolution, Wien, 2002

Berhard Schäfers: Stadtsoziologie, Stadtentwicklung und Theorien- Grundlagen und Praxisfelder, 1.Auflage, Wiesbaden, 2006

Gerhard Lenz, die Stiftung Bauhaus Dessau (Hrsg.): Verklüftung Landschaft, über die Herstellung von Raum und Umwelt im mitteldeutschen Industriegebiet seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts, Frankfurt/New York, 1999

Literatur über Stadterneuerung

Schubert, Dirk: Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen. Anlässe, Ziel, Ergebnisse sowie Forschungsansätze- und defizite, in: Schubert, Dirk (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin, 2001

Dick Schubert (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin, 2001

Wasserstadt GMBH: Waser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität, Berlin 2000

Priebs, A.: Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung für Stadtentwicklung und Stadtgeographie, in: Geographische Zeitschrift, Stuttgart.

Arvid Krüger: Erneuerung der Erneuerung - Eine neue Rolle der Stadterneuerung im Kontext von Benachteiligungsphänomenen in der Stadtentwicklung. Institut für Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin 2008,

ICSS im Umweltbundesamt (Hrsg.): Die Zukunft liegt auf Brachflächen. Reaktivierung urbaner Flächenreserven- Nutzungspotenziale und Praxisempfehlungen, Dessau, 2005

Uwe Altrock, Ronald Kunze, Ursula von Petz, Dirk Schubert (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2002. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin, 2002

Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen und Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung 1990/91. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin, 1991

Dietrich Fürst, Ernst-Hasso Ritter: Landesentwicklungsplanung und Regionalplanung. Ein verwaltungswissenschaftlicher Grundriß, 2. Auflage, Düsseldorf, 1993

Christian Bernhardt, Franz-Josef Jakobi, Gerd Kuhn, Heinz Reif, Jürgen Reulecke, Axel Schildt und Clemens Zimmermann (Hrsg.): Informationen zur modernen Stadtgeschichte. Themenschwerpunkt: Stadt und Katastrophe, Postfach, 2003

Christoph Langhof: Win-Win im Städtebau, in: Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt
Klaus Zillich (Hrsg.): Internationales Symposium an der TU Berlin-Fakultät Architektur
Umwelt Gesellschaft, Berlin, 2004

Senatverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, Wolfgang Nagel, Hans Stimmann (Hrsg.):
Tendenzen der Stadterneuerung, Berlin, 1994

Kenneth Powell: Stadt im Umbau, Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts. Die deutsche
Ausgabe, Stuttgart München, 2000

Schriftenreihe „Stadtentwicklung“ des Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und
Städtebau (Hrsg.): Sanierung historischer Stadtkerne im Ausland. Frankreich, Großbritannien,
Holland, Italien, Polen, Kurzberichte: CSSR, Österreich, Schweiz, Ungarn, Lübeck, 1975

Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin (Hrsg.): Stadterneuerung Berlin-
Prenzlauer Berg. Sanierungsgebiet Teutoburger Platz, Berlin, 1995

HE Wei: Olypiade und Stadtentwicklung, Chance oder Katastrophe, Die Bedeutung der
Olympiade 2008 für die Stadtentwicklung Pekings, in: Standort. Zeitschrift für Architekten
und Bauingenieure (deutsche Bauzeitung) 138.Jahrg., 2004 , S.32-39

Gerd Schmidt-Eichstaedt: Einführung in das neue Städtebaurecht. Ein Handbuch, Berlin,1987

Stadterneuerung/Stadtsanierung: Website: <http://www.geo-zine.de/stadterneuerung.htm>

Thomas Kuder: Städtebauliche Leitbilder - Begriff, Inhalt, Funktion und Entwicklung, gezeigt
am Beispiel der Funktionstrennung und –mischung (Dissertation), TU Berlin, 2001

Ronald Kunze: Stadterneuerung als Teilstrategie der Stadtentwicklung, in: Jahrbuch
Stadterneuerung 1990/91, Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen
Hochschulen, Berlin, 1991

Fritz-Schumacher-Kolloquium e.V. (Hrsg.): “Stadterhaltung- Stadtbau-Stadterneuerung“,
Strategien zur Steuerung des städtischen Wandels, Dokumentation des Beiträge und
Ergebnisse des Fritz-Schumacher-Kolloquiums in Hamburg vom 1. bis 3. Oktober 1998,
Hamburg, 1999

Harald Bodenschatz, Erich Konter, Michael Stein, Max Welch Guerra, Arbeitsgruppe Stadterneuerung Berlin AGSEB (Hrsg.): Stadterneuerung im Umbruch, Berlin, 1996

Günter Spreitzhofer : Megacities: Zwischen (Sub-)Urbanisierung und Globalisierung
<http://library.fes.de/pdf-files/akademie/online/50340.pdf> [Zugriff: 25.10.2009]

Maria Spitthover: Müssen wir unsere Städte doch umbauen? Städtische Freiraumqualitäten als Chance gegenüber der Stadtflucht
http://www.fwu.at/wu_print/2009_12_spitthoever.pdf [Zugriff: 30.10.2009]

Elisabeth Kloyber, Thomas Jekel: Das Business-Improvement-District-Modell als Integrationsrahmen für Public-Private-Partnership und Bürger Innenbeteiligung in der Stadtentwicklung?
http://programm.corp.at/cdrom2007/archiv/papers2007/corp2007_KLOYBER.pdf
[Zugriff: 30.10.2009]

Rainer Baatz: Neuorientierung der Wohnungs- und Stadterneuerungspolitik?, in: Stadterneuerung in Berlin (West). Ein Jahr Rot-Grün, Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (Hrsg.), Berlin, 1990

Sanierung- und Entwicklungsträger, der im Städtebauförderungsprogramm des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2000/2001 geförderten Städte und Gemeinden (Hrsg.) : Stadterneuerung durch Städtebauförderung in Mecklenburg- Vorpommern. 10 Jahre Stadterneuerung im Wandel der städtebaulichen Aufgaben, Mecklenburg- Vorpommern, 2001

Günter Spreitzhofer : Megacities: Zwischen (Sub-)Urbanisierung und Globalisierung
<http://library.fes.de/pdf-files/akademie/online/50340.pdf> [Zugriff: 1.10.2009]

Deutscher Städtetag (Hrsg.): Leitbild für die Stadt der Zukunft, Köln und Berlin, 2003
<http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/schwerpunkte/hv2003/23.pdf>
[Zugriff: 10.11.2009]

Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt (Hrsg.): Rahmenplan Stuttgart 21. vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart am 24. Juli 1997 beschlossen, 6. Auflage Stand 31. Juli 1997, Stuttgart, 2000

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Pressemitteilung Nr. 261 vom 10. Juli 2009

http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/07/PD09__261__124,templateId=renderPrint.psml [Zugriff:10.10.2009]

Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH (Hrsg.): Innenstadt Duisburg Der Masterplan, Duisburg

Annalie Schoen: Neue Akteure der Stadterneuerung, in: Stadterneuerung in Berlin (West). Ein Jahr RotGrün, Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (Hrsg.), Berlin, 1990

Dieter Schott: Stadt und Fluss: Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert, in: Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2004 – 2006, Bernd Herrmann (Hrsg.), Göttingen, 2007

Heidi Sinning : Integrierte Stadtentwicklung in Europa. Herausforderungen, Strategien und Perspektiven.

http://www.fh-erfurt.de/fhe/fileadmin/Material/Institut/ISP/PDFs/Integrierte_Stadtentwicklung_in_Europa.pdf [Zugriff:10.01.2010]

John Ormsbee Simonds: Landssape Architecture. The shaping of man's natural environment, New york, Tronto, London, 1961

Michael Stein: Ökologischer Stadtumbau, in: Stadterneuerung in Berlin (West). Ein Jahr RotGrün, Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (Hrsg.), Berlin, 1990

Jens Balsby Nielsen, Torben Dam, Ian Thompson: European Landscape Architecture. Best Practice in Detailing, New York, 2007

Bund Deutscher Landschaftsarchitekten BDLA (Hrsg.): Spielräume, Zeitgenössische deutsche Landschaftsarchitektur, Bassel, Berlin, Boston, 2005

Joachim Jazbec: Zurück zu neuen Ufern-Die Überseestadt Bremen, 2005

Friedrich Tamms: Gedanken zur Stadtentwicklung, in: Dokumentation des aus Anlaß der Deutschen Bauausstellung DEUBAU 66 im Setpember 1966 in Essen veranstalteteninternationalen Baukongresses, Essen,1966

Harald Bodenschatz: Berlin: Stadterneuerung zwischen Metropolensimulation und Hauptstadtdiskussion, in: Stadterneuerung in Berlin(West). Ein Jahr RotGrün, Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (Hrsg.), Berlin, 1990

Literatur über die ausgewählten Projekte

Deutsches Architektur Museum Frankfurt am Main, Herausgeben von Vitorio Mgnago Lampugnani, Voker Fischer und Anna Meseure: Wohnen und Arbeiten am Fluss, Oktagon Verlag München, 1992

Deutsches Architektur Museum Frankfurt am Main, Herausgeben von Vitorio Mgnago Lampugnani und Michael Mönninger: Berlin Morgen-Ideen für das Herz einer Groszstadt-, Verlag Gerd Hatje Stuttgart, 1991

Martin Wentz; Entwicklung des Stadt-Raumes Main, Hugo Hassmüller, Frankfurt am Main, 1992

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main, Umweltamt: Stadtgewässer – Flüsse, Bäche, Altarme entdecken. Frankfurt am Main 2004

Peter Droege: Water worlds-Bauen am Wasser 21.Jahrhundert, in: Wasserstadt GMBH, Neue Adressen am Wasser, Berlin 1997

Hrsg. im Auftrag des Stiftung Mitteldeutscher Kulturrat, Bonn, von Hermann Heckmann: Berlin – Potsdam, Kunstlandschaft Landeskultur Bewahrung der Umwelt; Syposion in Potsdam vom 22.- 24. Oktober, 1993, Weimar, Köln, Wien, 1994

Literatur über Wasserstadt Berlin

Chrisoph Stroschein, Gregotti Associati Int.: Die Landschaft und Berlin, Gedanken über eine gemeinsame polyzentrische Landesentwicklung Brandenburg/Berlin, Potsdam 1993

Rolf Eggeling, Klaus Ermer, Dietrich Flicke und Dr.Freidemann Kunst: Räumliches Strukturkonzept. Grundlagen für die Flächennutzungsplanung, Berlin, 1992

Klaus Zillich (Hrsg.): Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt, internationales Symposium an der TU Berlin-Fakultät Architektur Umwelt Gesellschaft, Berlin, 2004

Bernhard Müller, Reinhard Schmook: Berlin und Brandenburg. Vom Zusammenwachsen einer Region, Berlin, 1991

Fachbereich 8 Architektur der Technischen Universität Berlin (Hrsg.): Schriftenreihe FB8 Architektur Band 3 Wohnungsnot-Was leistet die Architektur?, Dokumentation des Fachbereichstages des Fachbereiches 8 Architektur der Technischen Universität Berlin am 23. und 24. April 1991, Berlin, 1992

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin. Erläuterungsbericht, Berlin, 1993

Diethart Kerbs: Brücken in Berlin 1880-1891 Edition Photothek XXVIII, Berlin, 1991

Leibnizgruppe (Hrsg.): Projekt Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, 1990

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Städtebaulicher Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007

Hans Jörg Duvigneau: Vortrag „100 Jahre Berliner Wohnungsbau- von der Mietskaserne zur Reformwohnung; vom Förderprogramm zum Ausverkauf“, Berlin, 2006

Dr. Anna Maria Odenthal : Vortrag „Baudenkmale in der Wasserstadt Oberhavel“ beim 18. Berliner Denkmaltag am 10.09.2004, Berlin

Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie, Referat Tourismus (Hrsg.): „Kapazitäten und Entwicklungspotenziale wasserseitiger Nutzungsformen in Berlin“, Berlin, 2000

Bezirksamt Spandau (Hrsg.): Eine Stadt verändert ihr Gesicht, Vierzig Jahre Spandauer Baugeschichte, 1. Auflage, Berlin, 1985

Sigrid Hoff: Stadteinführer Spandau, Alles über den Bezirk, Berlin, 1994

Barbara Martwich: Berlin-Spandau Spandau-Berlin, Berlin, 1987

Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen in Berlin (Hrsg.): Tendenzen der Stadterneuerung. Städtebau und Architektur Bericht 31, Berlin 1994

Maria Berning, Michael Braum(Hrsg.), Jens Giesecke, Engelbert Lütke Daldrup, Klaus-Dieter Schulz: Berliner Wohnquartiere. Ein Führer durch 70 Siedlungen, 3.Auflage, Berlin, 2003

Julian Wekel: Wasserlagen in Berlin, in: Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt Klaus Zillich (Hrsg.): internationales Symposium an der TU Berlin-Fakultät Architektur Umwelt Gesellschaft, Berlin, 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Räumliche Entwicklung in der Region Berlin-Planungsgrundlagen, Berlin, 1990

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/leitbild_spreeraum/download/broschuere_spreeraum3.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung(Hrsg.): Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg, Leitbilder und Konzepte, Berlin, 2001

Wasserstadt GmbH, Berlin (Hrsg.): Neue Adressen am Wasser, Dokumentation des europäischen Kongresses vom 23. bis 25. Oktober 1997 in Berlin, Berlin, 1997

Winfried Brenne: Siedlungsbau der zwanziger Jahre, Berlin, 2002

Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Räumliche Entwicklung. Bestandstrukturen und Planungskonzepte, Berlin,1981

Hermann Heckmann (Hrsg.): Brandenburg, Historische Landeskunde Mitteldeutschlands, Würzburg,1988

Luwig Pawlowski: Wasserstadt Berlin, in: Liquid City Projekt- Das Wasser der Stadt Klaus Zillich (Hrsg.): internationales Symposium an der TU Berlin-Fakultät Architektur Umwelt Gesellschaft, Berlin, 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Räumliches Strukturkonzept. Grundlagen für die Flächennutzungsplanung, Berlin, 1992

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Sektorale Entwicklungskonzepte. Stadträumliches Konzept für die Entwicklung Berlins zum Dienstleistungszentrum, Berlin, 1992

Der Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Stadtentwicklung und Umweltschutz. Flächennutzungsplan von Berlin, Berlin, 1988

Der Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Stadtentwicklung und Umweltschutz. Vorgezogene Bürgerbeteiligung Flächennutzungsplan-FNP 84, Berlin, 1986

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Sektorale Entwicklungskonzepte. Stadträumliches Konzept für die Entwicklung Berlins zum Dienstleistungszentrum, Berlin, 1992

Misisterium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie Berlin (Hrsg.): Gemeinsam planen für Berlin und Brandenburg, Potsdam, 1988

Bezirksamt Spandau von Berlin Abt. Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Altstadt Spandau. Gestern Heute Morgen 10 Jahre Sanierung, Berlin, 1988

Klaus Zillich: Gewässerschutz durch Wasserstadt, http://www.stadtkultur-international.de/pubningbo/Zillich_Klaus.pdf [Zugriff: 18.05.2009]

Literatur über Hafencity Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.): Hamburg-Räumliches Leitbild. Entwurf, Hamburg, 2007

Freie und Hansestadt Hamburg Baubehörde (Hrsg.), Egbert Kossak mit Mirjana Marković: Hamburg Stadt im Fluss, 2.Auflage, Hamburg, 1990

Eckehard Herrmann, Gisela Harmsen, Reinhard Schramm: Stadterneuerung in Hamburg, St. Pauli-Nord, Schilleroper/ Thadenstraße, Teil B: Erneuerungskonzept Planung und Durchführung, im Auftrage der Freien und Hasenstadt Hamburg Baubehörde, Hamburg, 1980

Dirk Schubert : Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig/Wiesbaden, 1997

Dirk Schubert, Hans Harms: Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante, Stadtgeschichte Gegenwart Zukunft- Das Beispiel Hamburg, Cloppenburg, 1993

Jan-Philipp Stephan: Stark allein oder gemeinsam stärker? Zur Neuorganisation des Stadt-Umland-Beziehungen am Beispiel der Metropolregion Hamburg, in: Arbeitsberichte des Fachbereichs Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung Heft154, Kassel, 2004

HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.) :Vom Werden einer Stadt. Hafencity Hamburg, Hamburg, 2006

Thomas Hampel (Hrsg.), Ralf Lange, Michael Batz und Gisela Schütte: Speicherstadt und Hafencity- Zwischen Tradition und Vision, 2.,erweiterte und aktualisierte Auflage, Hamburg, 2004

Hamburger Geschichte _<http://www.deutsche-staedte.de/hamburg/geschichte.html>

HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.): Hafencity Hamburg Projekte, Einblicke in die aktuellen Entwicklungen, 7.Auflage, Hamburg, 2007

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (Hrsg.): Hafencity Hamburg der Masterplan, Hamburg, 2000, Weitere Informationen siehe:

: http://www.hafencity.com/upload/files/broschueren/z_de_broschueren_5_arbeitsheft_4.pdf

Jürgen Ellermeyer, Rainer Postel: Stadt und Hafen, Hans Christians Verlag, Hamburg 1986

Ellermeyer, J.,Richter, K.; Harburg von Burg zur Industriestadt, Hamburg 1988

Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (Hrsg.): Wasserstadt Berlin. Entwicklungsräume, Potentiale, Standorte, Visionen, Berlin

Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin (Hrsg.), Ulike Lange, Florian Hutterer: Hafen und Stadt im Austausch, Ein strategisches Entwicklungskonzept für einen Hafenbereich in Hamburg, Diskussionsbeiträge Heft 57, Berlin, 2006

HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH (Hrsg.): Standort Hamburg, Wirtschaftsstandort Hamburg, Statistik

URL: <http://www.hamburg-economy.de> [Zugriff: 18.11.2008]

MEYER, Ulf: Das Zeitalter der Megastädte, Zum Stand der internationalen Debatte.

<http://www.bpb.de/Themen/WVAOMJ.html> [Zugriff: 18.11.2007]

Literatur über den Potsdamer Stadtkanal

Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.), Horst Schumacher, Hartmut Solmsdorf, Heinz Wilhelm Hallmann : Die Potsdamer Kulturlandschaft, Eine Untersuchung des historisch-kulturellen Landschaftspotentials, Potsdam, 1992

Albrecht Gülzow; Peter Herrmann: Der Potsdamer Stadtkanal , Potsdam : Strauss, 1997

Direktion des Potsdam-Museums (Hrsg.), Dieter Schulte, Hartmut Knitter: Potsdam im Bild der Geschichte, Teil I Von den Anfängen bis zum Jahre 1945, 3. überarbeitete und verbesserte Auflage, Potsdam, 1984

Kulturhauptstadt Potsdam 2010 GmbH (Hrsg.): Standardpresseinformation Kulturhauptstadt Potsdam 2010, Potsdam

Stadtwerke Potsdam GmbH (Hrsg.): Potsdamer Abwassergeschichte von 1893 bis heute, 2.Auflage, Potsdam, www.stadtwerke-potsdam.de

Oberbürgermeister der Stadt Osnabrück(Hrsg.): Die Revitalisierung von Gewässern im urbanen Bereich, Aufbereitung nutzbarer Beispiele für das Projekt „Lebendige Hase“ in Osnabrück, Osnabrück, 2004

Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.), Olaf Thiede, Jörg Wacker: Grün in Potsdam, 2. Auflage, Potsdam, 2002

Catrin During, Albrecht Ecke: Architekturführer Potsdam,

Detlef Kotsch: Potsdam, die preußische Garnisonstadt, Braunschweig, 1992

Hrsg. Im Auftrag des Stiftung Mitteldeutscher Kulturrat, Bonn, von Hermann Heckmann: Berlin – Potsdam, Kunstlandschaft Landeskultur Bewahrung der Umwelt; Syposion in Potsdam vom 22.- 24. Oktober, 1993, Weimar, Köln, Wien, 1994

Ulrike Bröcker: Die Potsdamer Vorstädte 1861-1900, Von der Turmvilla zum Mietwohnhaus, Warnersche Verlagsgesellschaft mbh, Worms, 2004

Christoph Stroschein: Die Landschaft und Berlin. Gedanken über eine gemeinsame polyzentrische Landesentwicklung Brandenburg/Berlin, Potsdam, 1993

Literatur über das Projekt „Wiederherstellung des Cheonggye Fluss“

Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Back to a Future Seoul, Cheonggyecheon Restoration Porject, Seoul, 2006

Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.1 Seoul, 2007

Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.2 Seoul, 2007

Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series Vol.3 Seoul, 2007

In-Ju Song: Analyse des Stadtökosystems als ökologische Grundlage für die Stadtplanung. Am Beispiel von Seoul. Verlag Dr. Kovac, Hamburg 1998

Website Cheonggyefluss : <http://cheonggye.seoul.go.kr/>

Bericht der Hankyoreh Zeitung am 2.Dezember. 2001, Titel „Geschichte des Cheonggye Flusses“

Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006

Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): The History of Seoul Metropolitan, Seoul, 1996

Bericht der Hankyoreh Zeitung am 2.Dezember. 2001: Titel „Geschichte des Cheonggye Flusses“

Bericht der Mun-Hwa Zeitung am 01.Juli.2003: Titel „Endlich kam der Cheonggye Fluss wieder“

Bericht der Hankyoreh Zeitung am 1.Januar. 2002: Titel „Interview mit Park Kyung Ri, ein neues Leben auf dem Cheonggye Fluss“

Bericht der Hankyoreh Zeitung am 1. Januar. 2002: Titel „ Neues Leben in Cheonggye Fluss“

Bericht der Hankyoreh Zeitung am 28. Februar. 2002: Titel „Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Bericht der Dong-A Zeitung am 08.März.2002: Titel „Großer Nationalpartei-Kandidat Hong Sa-Duk will Wahlkampf abgeben“

Bericht der Dong-A Zeitung am 02.April.2002: Titel „Kim Min-Suk als demokratische Partei-Kandidat wurde ausgewählt“

Bericht der Dong-A Zeitung am 05.April.2002: Titel „Demokratische Partei-Kandidat Kim Min-Suk erhielt mehr als 30 Prozent der Stimmen bei der ersten veröffentlichten Befragung“

Bericht aus der Han-Kuk Zeitung: Titel „Der Streit um die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“ am 21. April. 2002

Bericht der Han-Kyoreh Zeitung am 08.April.2002: Titel „Über 75 Prozent der Bürger Seouls möchten die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses“

Bericht der Dong-A Zeitung am 22.April.2002: Titel „Debatte um die Wiederherstellung“

Bericht der Han-kyoreh Zeitung am 30.April.2002: Titel „Der politische Schwerpunkt“

Bericht der Han-kyoreh Zeitung am 20.Mai.2002: Titel „Wahl 2002 und der Cheonggye Fluss“

Bericht der Hankyoreh Zeitung am 02.Dezember.2001: Titel „die Wiederherstellung des Cheonggye Flusses ist nur ein Traum in Zukunft “

Yeong Heui Lee in: Korea Kommunikations- und Forschungszentrum (Hrsg.): Nachhaltige Entwicklung in der Republik Korea, Das Leitbild der Nachhaltigkeit in Planung und Politik, Osnabrück, 2001

Ji Sun Song: A Study on the Historical Trail Plan with the Restoration of Upper Stream of Cheoggycheon, Seoul, 2007

S.-G. Han: The Effect of the Restored Choenggye Stream on Heat Island Intensity and Cooling Load in the Surrounding Area, Seoul, 2007

Institute für Seoul(Hrsg.): Cheonggye Fluss; Zeit, Platz, Mensch –Forschung über die Geschichte ins 20. Jahrhundert, Seoul, 2001

Inhee Kim: Stadtentwicklung und Planungskultur in Seoul, Ursachen und Auswirkungen der Stadtentwicklung in der Modernisierungsphase von 1963 – 1996, Berlin, 2003

Young-Sub Shim: Essay on Urban Redevelopment of Ichiro 2ga 16th, 17th District, architecture and culture, Seoul, 1988

In-Ho Song: Die Stadtstruktur der Cheonggye Stadtautobahnenhochstraße, Seoul, 2001

Ortfried Hackelberg (Hrsg.): Impeller, Ein Nachrichtmagazin von ITT Water & Wastewater, Ausgabe 2-09, Stockholm, 2009

U-Young Jun: Cheonggye Fluss und Uferzone, Raum und Symbol in historischer Veränderung, Seoul, 2001

Architektur und Kultur Magazin (Hrsg.): Urban Redevelopment Projects of Ulchiro 2ga 16th, 17th District, Seoul, 1988

Song, Do-Young: Entstehung des Werkzeugmaschinen-Fachmarktes in der Umgebung des Cheonggye Strasses und das tägliche Handelsnetz, Seoul, 2001

Abteilung Raumplanung an der HSR: Stadtstrukturen, Unterrichtsmaterialien für Sekundarstufe II, Fach: Geografie,
www.irap.ch/uploads/media/Stadtstrukturen.pdf [Zugriff: 01.09.2009]

Verband Region Stuttgart (Hrsg.), J. Baumüller, U. Reuter, U. Hoffmann, Geogr. H. Esswein:
Klimaatlas Region Stuttgart, Stuttgart, 2008

http://www.stadtklima-stuttgart.de/stadtklima_filestorage/download/klimaatlas/Klimaatlas-Region-Stuttgart-2008.pdf [Zugriff: 01.10.2009]

Lee Myung Bak : Der Cheonggye Fluss fließt zur Zukunft, Seou

Seoul Development Institute (Hrsg.), W.S. Kim: Klimatische und ökologische Veränderung nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses und dem Aufbau des Seoul Walds, Seoul, http://www.sdi.re.kr/nfile/zcom_focus/focus6001.pdf [Zugriff: 01.10.2009]

Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007

Kim, Seok-Chul: Was hat die Restaurierung des Cheonggyecheon-Flusses gebracht, in: Zeitschrift Koreana , Jahrgang 1. Nr.3 HERBST 2006

Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Seoul Urbanplan 2020, Seoul, 2006

Hangang Institute of Cultural Heritage (Hrsg.): Dokumentation über Untersuchung der Kulturgüter für Bau des Kwang Hwa Mun Platzes, Seoul, 2007

Bericht der MK Economy Zeitung am 13.Oktober.2003: Titel „Veränderung des Groß-und Einzelhandelmarktes “

Bericht der Yonhap Zeitung am 30.September.2009: Titel „Vier Jahre nach der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses “

Bericht der Internetzeitung Breaknews am 04. Juni.2008, Titel „Streik um Hwanghak-Dong Lotte Castle “

Bericht der Zeitung Newsis am 03. November.2008, Titel „Seoul Jung-Gu, das Hwanghakdong Neubauprojekt endlich zu Ende “

Cho, Sung-Lin: Aktivierung lokaler Wirtschaft durch förmliche Festlegung des speziellen Gebiets „ Jong-Rho und Cheonggye“ für Tourismus, Seoul, 2006

Seoul Development Institute (Hrsg.): International Forum „Urban Renaissance For Seoul, The Creative City“, Seoul, 2007

Yang, Yoon-Jae: A Study on the Role of the Restoration of Cheonggyecheon as a Catalyst for Urban Regeneration, Seoul, 2008

Im, Hee-Jin: Auswirkungen der Wiederherstellung des Cheonggye Flusses auf die Stadtrevitalisierung, in: Economy Focus, Seoul Development Institute (Hrsg.), Seoul, 2005

Website

Website: <http://www.iba.nrw.de>

<http://www.guggenheim-bilbao.es>

<http://www.scinexx.de>

www.potsdam2010.com

<http://photo.allim.go.kr>

Stadterneuerung/Stadtsanierung: Website: <http://www.geo-zine.de/stadterneuerung.htm>

www.stadtkanal.potsdam.de

www.historischemitte-potsdam.de

www.kanalsprint-potsdam.de

www.dortustrasse-potsdam.de

www.culture.fr/culture/arcant/Lascaux

www.saabruecken.de

www.hafencity.com

<http://elbphilharmonie-bau.de>

<http://www.massdot.state.ma.us/Highway/bigdig/bigdigmain.aspx>

Abbildungsnachweis

Abbildung 1.1: Kenneth Powell: Stadt im Umbau, Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunderts, die deutsche Ausgabe, Stuttgart München, 2000

Abbildung 1.2: <http://www.guggenheim-bilbao.es>

Abbildung 1.3: Dieter Schott : „Alles fließt“: Flüsse als städtische Umwelten im 19. und 20. Jahrhundert, Darmstadt, 2008 https://www.tu-darmstadt.de/media/illustrationen/referat_kommunikation/themaforschung/2008_02/seiten_50_53.pdf [Zugriff: 10.1.2009]

Abbildung 1.4: ©Seo Hee-kyung, <http://photo.allim.go.kr/>, www.encyber.com, Kukmin Zeitung

Abbildung 2.1: Helmut Schiering ,Weltall, Erde, Mensch, Dresden, 1956

Abbildung 2.2: www.culture.fr/culture/arcant/Lascaux

Abbildung 2.3: www.culture.fr/culture/arcant/Lascaux

Abbildung 2.4: Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag Frankfurt am Main, 4. Auflage, 1990

Abbildung 2.5: Helmut Schiering ,Weltall, Erde, Mensch, Dresden, 1956

Abbildung 2.6: Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag Frankfurt am Main, 4. Auflage, 1990

Abbildung 2.7: Autor

Abbildung 2.8: Autor

Abbildung 2.9: Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag Frankfurt am Main, 4. Auflage, 1990

Abbildung 2.10: Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag Frankfurt am Main, 4. Auflage, 1990

Abbildung 2.11: Autor

Abbildung 2.12: Autor

Abbildung 2.13: Lewis Mumford : Die Stadt, Geschichte und Ausblick, Band 1, 2.Auflage, München, 1980

Abbildung 2.14: Stadtmitte am Fluss Teil 3 Städtebau, www.saabruecken.de

Abbildung 3.1: <http://www.macalester.edu/german/GS360/GS360BerlinStadtplaene.htm>

Abbildung 3.2: Diethart Kerbs: Brücken in Berlin 1880-1891 Edition Photothek XXVIII, Berlin, 1991

Abbildung 3.3: Deutsche Bauzeitung, 02.2007, Abriss

Abbildung 3.4: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung(Hrsg.):Berliner Entwicklungsbereiche, Berlin, 2007

Abbildung 3.5: Nalbach + Nalbach Gesellschaft von Architekten GmbH

- Abbildung 3.6: Senatverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Städtebaulicher
Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007
- Abbildung 3.7: Senatverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Städtebaulicher
Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007
- Abbildung 3.8: <http://memory.loc.gov/service/pnp/ppmsca/00400/00426v.jpg> (links)
<http://memory.loc.gov/service/pnp/ppmsca/00400/00427v.jpg> (rechts)
- Abbildung 3.9: Hafencity Hamburg GmbH: www.hafencity.com
- Abbildung 3.10: Autor
- Abbildung 3.11: <http://elbphilharmonie-bau.de> (links) und Autor (rechts)
- Abbildung 3.12: Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.), Olaf Thiede,
Jörg Wacker : Grün in Potsdam, 2. Auflage, Potsdam, 2002
- Abbildung 3.13: Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.), Olaf Thiede,
Jörg Wacker : Grün in Potsdam, 2. Auflage, Potsdam, 2002
- Abbildung 4.1: <http://photo.allim.go.kr/Abbildung>
- Abbildung 4.2: Autor
- Abbildung 4.3: Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series
Vol.1 Seoul, 2007
- Abbildung 4.4: Stadtregierung Seouls: www.seoul.go.kr
- Abbildung 4.5: Autor
- Abbildung 4.6: <http://photo.allim.go.kr/> und Website: Donga.com
- Abbildung 4.7: <http://photo.allim.go.kr/> und Website: Donga.com
- Abbildung 4.8: <http://photo.allim.go.kr/>
- Abbildung 4.9: <http://photo.allim.go.kr/>
- Abbildung 4.10: Stadtregierung Seouls: www.seoul.go.kr
- Abbildung 4.11: Ji Sun Song: A Study on the Historical Trail Plan with the Restoration of
Upper Stream of Cheonggyecheon, Seoul, 2007
- Abbildung 4.12: <http://photo.allim.go.kr/>
- Abbildung 4.13: Stadtregierung Seouls: www.seoul.go.kr
- Abbildung 4.14 http://photo.allim.go.kr
- Abbildung 4.15: Architektur und Kultur Magazin (Hrsg.): Urban Redevelopment Projects of
Ulchiro 2ga 16th, 17th District, Seoul, 1988
- Abbildung 4.16: http://photo.allim.go.kr
- Abbildung 4.17: Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.) : Seoul Urbanplan 2020, Seoul, 2006
- Abbildung 4.18: Website: www.naver.com(links), Website: Yonhap News(rechts)
- Abbildung 5.1: Autor
- Abbildung 5.2 Cheonggyecheon Museum (Hrsg.): Cheong Gye Cheon Academy Series
Vol.3 Seoul, 2007

- Abbildung 5.3: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>
- Abbildung 5.4: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>
- Abbildung 5.5: <http://cheonggye.seoul.go.kr/>
- Abbildung 5.6: <http://www.cheonggyecheon.or.kr/Abbildung>
- Abbildung 5.7: Dong A Zeitung
-
- Abbildung 5.8: Kukmin Zeitung
- Abbildung 6.1: Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007
- Abbildung 6.2: Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007
- Abbildung 6.3: Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007
- Hangang Institute of Cultural Heritage (Hrsg.): Dokumentation über Untersuchung der Kulturgüter für Bau des Kwang Hwa Mun Platzes, Seoul, 2007
www.joins.com
- Abbildung 6.4: Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007
www.allim.go.kr
www.donga.com
- Abbildung 6.5: Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007
 Stadtregierung Seouls: www.seoul.go.kr
- Abbildung 6.6: Seoul Development Institute (Hrsg.): Masterplan for The Creative City, Urban Renaissance For Seoul, im Auftrag der Stadtregierung Seoul, Seoul, 2007
- Abbildung 6.7: www.seoul.or.kr (links) und Autor (rechts)
- Abbildung 6.8: Autor
- Abbildung 6.9: Autor
- Abbildung 6.10: Autor
- Abbildung 6.11: <http://www.seoulscrap.com> (links), <http://www.ohmynews.com> (rechts)

Abbildung 6.12: <http://www.newsis.com>

Abbildung 6.13: www.seoul.or.kr

Abbildung 6.14: Autor

Abbildung 6.15: Stadtregierung Seouls: www.seoul.go.kr

Abbildung 6.16: Autor

Abbildung 6.17: Autor (links), www.sisul.or.kr (rechts)

Abbildung 6.18: Autor

Abbildung 6.19: Autor

Abbildung 6.20: Autor

Tabelle 2.1: Dick Schubert (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin, 2001

Tabelle 3.1: Senatverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Städtebaulicher Entwicklungsbereich Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin, November 2007

Tabelle 3.2: Hafencity Hamburg GmbH: www.hafencity.com

Tabelle 4.1: Korea Meteorological Administration: www.kma.go.kr

Tabelle 4.2: U-Young Jun: Cheonggye Fluss und Uferzone, Raum und Symbol in historischer Veränderung, Seoul, 2001

Tabelle 4.3: Ministry of Finance and Economy, Korea Rep.

Tabelle 4.4: Korea National Statistical Office

Tabelle 4.5: Autor

Tabelle 5.1: The Korea Center for City and Environment Research und Bericht aus der Hankyoreh Zeitung

Tabelle 5.2: Autor

Tabelle 5.3 Autor

Tabelle 6.1: Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006

Tabelle 6.2: Hauptstadt Regierung Seoul (Hrsg.): Dokumentation für Wiederherstellung des Cheonggye Flusses, Seoul, 2006

Tabelle 6.3: Website von Seoul Metropolitan Facilities Management Corporation: www.sisul.or.kr