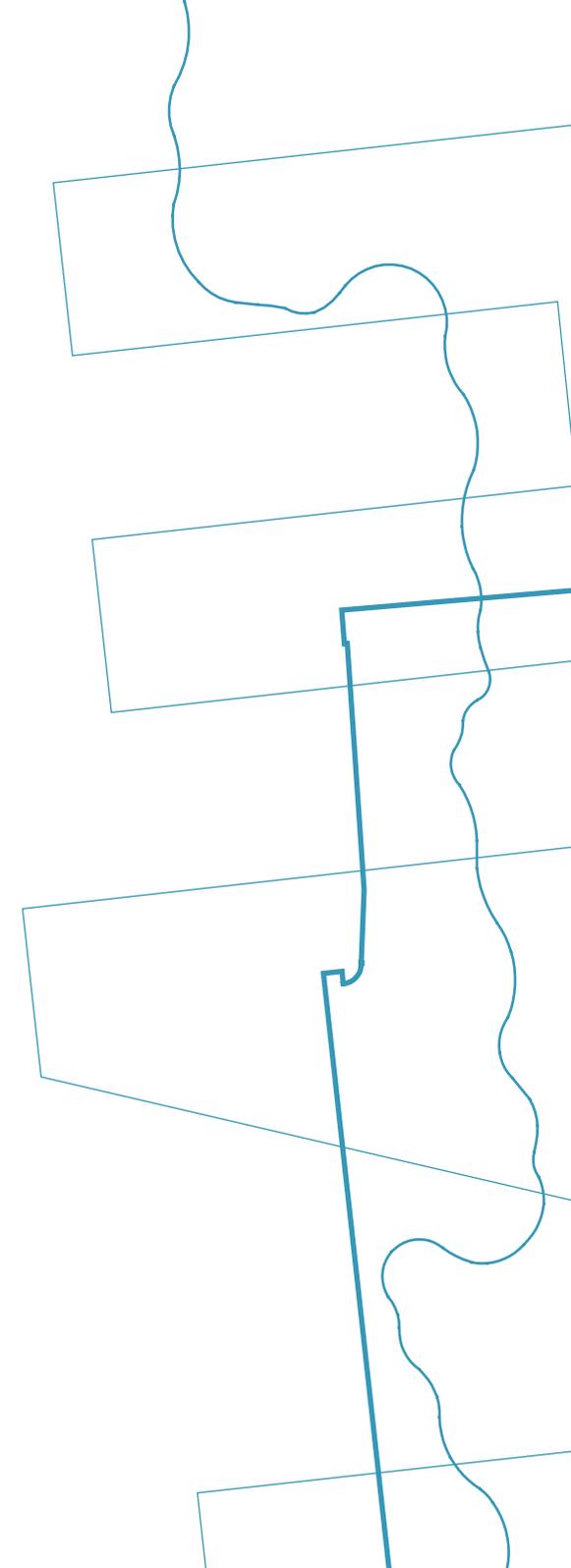


A NEW SYDNEY HARBOUR SITE
Transformation einer Hafenbrache



A NEW SYDNEY HARBOURSITE

Transformation einer Hafnbrache

Diplomarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung Architektur

von
Gabriela Wallner

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Mai 2012

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG STATUTORY DECLARATION

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 7. Mai 2012

VORWORT

Die Auswirkungen des rasanten Fortschrittes in den Transporttechnologien sowie die Globalisierung des Handels führten weltweit zum Abwandern bzw. Brachfallen vieler innerstädtischer Hafenanlagen. Auch in Sydney steht seit der Verlegung der letzten Hafenaktivitäten in die Botany Bay das rund 22 Hektar große Hafensreal im Zentrum der Stadt für eine Neunutzung zur Verfügung. Durch die Ausschreibung zum internationalen Wettbewerb East Darling Harbour wurden 2005 allgemeine Rahmenbedingungen zur Revitalisierung des Areals definiert, auf welchen diese Arbeit aufbaut. Im Zuge der Diplomarbeit wurde ein städtebaulicher Entwurf zur Transformation des Hafensreal entwickelt, welcher unter Einbeziehung der einzigartigen Qualitäten des Planungsgebietes sowie seiner historischen Identität ein neues, attraktives innerstädtisches Wohnquartier im Hafenbecken von Sydney beschreibt. Besonderes Augenmerk liegt auf den vergangenen Entwicklungsschritten des Hafens - vom Aufstieg zum wichtigen Handelsstandort über die Industrialisierung bis hin zum Containerhafen - welche sich im Entwurf widerspiegeln.

INHALT

1.	Der Hafen und die Stadt. Die Stadt und ...?	11
2.	Grundlagen Australien Sydney	21
3.	Städtebau Australien Planungskultur Australische Städte 2010 Ein Plan für Sydney's Zukunft	37
4.	Das Planungsgebiet Millers Point Historische Entwicklung Städtebauliche Analyse East Darling Harbour, Sydney - Urban Design Competition	53
5.	Machbarkeitsstudie Formfindung Entwurf Verkehrskonzept Modellbilder	89
6.	Anhang Literaturverzeichnis Abbildungsverzeichnis	123

-
1. DER HAFEN UND DIE STADT.
DIE STADT UND ... ?

1. DER HAFEN UND DIE STADT. DIE STADT UND ... ?

Leerstehende Militärstützpunkte, ungenutzte Industriehallen und brach liegende Hafeneinrichtungen sind in vielen Städten der Welt heute keine Seltenheit mehr. Der Einzug von Globalisierung und Computerisierung in fast alle Lebensbereiche in den letzten Jahrzehnten hat die Struktur der Stadt maßgebend verändert. Die Entwicklung des Handels und der Industrie zu einem global eng verflochtenen Netzwerk lassen weltweit die „traditionellen“ Infrastrukturen – verbunden mit Land, Wasser und Luft-obsolent werden. Neue Telekommunikations- und Informationstechnologien treten in den Vordergrund und werden zur Grundlage des Handels und der Wirtschaft. So genannte „Teleports“ entstehen – internationale Handelsknotenpunkte und logistische Koordinationszentren.

Brach liegende innerstädtische Hafenareale bilden heute das sichtbare Zeichen dieses Transformationsprozesses und des räumlichen und funktionalen Wandels zwischen Stadt und Hafen und bieten uns die Möglichkeit, diese letzten Flächenreserven im städtischen Gefüge und ihr Entwicklungspotential für die Stadt neu zu nutzen.

Der Hafen im Wandel

Seit Anbeginn des Seehandels stehen der Hafen und die Stadt in einer engen räumlichen wie auch funktionalen Verbindung zueinander, das eine bedingt das andere. Diese Verbindung prägte seit jeher das Bild der Handels- und Küstenstädte der Welt und verlieh ihnen einen unverwechselbaren Charakter. Umschlag, Handel und Transit von Gütern, aber auch von Menschen war schon immer ein maßgebender Faktor für die Entwicklung der Hafenstädte. Doch gelten diese Abhängigkeiten auch heute noch?

H. E. Fischer beschreibt den Hafen des 19ten Jahrhunderts als „[...] Umschlagplatz für fremdes, der Stadt exotisches Menschenmaterial,

hier strömen die sorgenfrei neugierig Reisenden, die einer trostarmen Vergangenheit entfliehen aus den Binnenländern zusammen, um – von Niemandem gekannt und im Gefühl der Lösung von ihrer alten Welt – in der Unrast vor langer Fahrt, hemmungslos Abschied zu feiern, sich auszuleben.“¹ – der Hafen als Tor zur Welt.

Doch entspricht diese Vorstellung der einstigen Sailor Towns schon lange nicht mehr dem Bild moderner Seehäfen - Seemannsromantik und Hafenedylle sind verschwunden - und finden sich heute oftmals nur noch in Büchern und Filmen wieder.

Die Hafenstrukturen des frühen Stadthafens des 19. Jahrhunderts zeigten ein enges Geflecht von vielfältigsten Nutzungen und Arbeitsabläufen auf engstem Raum. Eng verbunden mit den Arbeits- und Handelsplätzen lagen auch die Wohnquartiere der Arbeiter sowie die Vergnügungsviertel und Red- Light Districts. Ein Gewirr von Schiffen, Masten, Menschen und unzähligen fremden Sprachen der Hafenarbeiter aus aller Welt machte den Hafen zu einem exotischen, anziehenden und oft auch zwielichtigen Ort. Bestimmt durch den Rhythmus der ein- und auslaufenden Schiffe entwickelte sich in diesen Hafenvierteln ein eigenständiges soziales Netzwerk unter den Arbeitern, eine Beziehung zwischen der Schifffahrt und den Seeleuten - in Abhängigkeit des Meeres.

„Der Charakter von Häfen besteht darin, dass sie keinen eigentlichen Charakter haben: Vielmehr sind sie ganze Kosmen, autarke Welten [...]“²

¹ Fischer, zit. n. Schubert 2001, 18 f.

² Hansen, zit. n. Schubert 2001, 17.

Allen Häfen war aber eines gemein, ihre enge Beziehung zur Stadt. Oft innerhalb der Befestigungsmauern der Stadt gelegen, waren sie als wichtiger Knotenpunkt von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur fester Bestandteil des Stadtgefüges.

Doch das Bild, in dem sich die Häfen heute präsentieren, ist ein vollkommen verändertes. An der Peripherie der Stadt angesiedelt, zeigt sich der moderne Welthafen als eine Landschaft von Dispositionsflächen, Kränen und Containerschiffen, die ihre anonymen Waren über die Weltmeere bringen. Mit der beginnenden Containerrevolution der 60er und dem Durchsetzen des Containers als standardisierte Ladeinheit wurden Lagerhäuser und Kaischuppen zum Schutz der Waren überflüssig. Hingegen wurden landseitig immer größere Umschlagsplätze notwendig, und die Sicherstellung von Eisenbahn- und Autobahnanschlüssen zum weiteren Transport erforderlich. Diesen enormen Platzanforderungen konnten die innerstädtischen Hafenanlagen oft nicht mehr gerecht werden, was zur Abwanderung bzw. Stilllegung vieler Hafensareale führte. Waren die Häfen früher geprägt durch vielfältigste Nutzungen und räumliche Bindung zur Stadt – so führte die Entwicklung in den letzten Dekaden zu einer Rationalisierung und Homogenisierung des Hafens – ein Hafenbetrieb abseits des Stadtgeschehens.

Zu verstehen sind diese Transformationsprozesse der Hafen- und Uferzonen im Kontext von Globalisierung und Computerisierung. Veränderungen infolge einer weltweiten wirtschaftlichen Neuordnung als auch in den zu Verfügung stehenden Transporttechnologien und Hafenlogistik führen zu einer strukturellen Änderung des Seehandels, wie auch zu einer neuen, veränderten Beziehung zwischen Hafen und Stadt.

Der Hafen und die Stadt

Seit dem Aufmerksamwerden auf die vermehrt entstehenden innerstädtischen Brachen in den Hafenstädten und dem Trend zum Abwandern der Hafensareale an die Peripherie, hat sich verstärkt die

Aufmerksamkeit dem anhaltenden Strukturwandel zugewandt. Es wurde versucht, Erklärungsansätze für den Einfluss von Industrialisierung und Globalisierung auf die Hafen- und Uferzonen und deren räumliche Folgen aufzuzeigen. Zur Beschreibung der Entwicklung der „Hafen-Stadt-Beziehung“ europäischer Hafenstädte hat unter anderem B. S. Hoyle 1989 den Rückzug des Hafens aus der Stadt untersucht. In einem theoretischen Modell hat er die Veränderungen als „stages in the evolution of the port-city-interface“ in fünf Entwicklungsphasen unterteilt:³

Als die erste oder vorindustrielle Entwicklungsphase beschreibt Hoyle den **primitiven Stadthafen**, einen fest mit dem Stadtgefüge verbundenen und integrierten Bestandteil der Stadt. Die enge Verflechtung von funktionalen und räumlichen Nutzungen der Hafenstadt spiegelt sich vor allem in der vielfältigen Belegung der wassernahen Hafengebäude wider, die als Wohnung, Verkaufsstelle und Lagerflächen dienen. Bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts formt dieses Konglomerat von Nutzungen das Bild der Hafenstadt und trägt zur bis heute anhaltenden Vorstellung der einstigen Sailor Towns bei.

Mit der einsetzenden Industrialisierung und der Ausweitung des Welthandels endet die Blütezeit der Segelschifffahrt und der **expandierende Stadthafen** bildet sich heraus. Diese zweite Phase ist geprägt von der Erfindung der Dampfmaschine, die eine Revolution im Güterumschlag und den damit verbundenen Umbruch im Handel einläutet. Mit dem Anstieg der Schiffsgrößen und der Einführung moderner Umschlagstechniken wird eine Adaptierung und Umstrukturierung der vorindustriellen Hafenanlagen unumgänglich - neue Hafenbecken, der Bau moderner Hafeneinrichtungen und der Ausbau der Verkehrswege sind nötig und erfordern eine städteräumliche Erweiterung des Hafensareals.

Mit dem weltweiten Wirtschaftsaufschwung und dem Maßstabssprung im Transport und Handel lösen sich die engen funktionalen Zusammenhänge

³ Vgl. Hoyle, in Schubert 2001, 18-23.

zwischen Hafen und Stadt allmählich auf. Büros der Hafenverwaltung und Reedereien siedeln in das Stadtzentrum, wo sich ein neues, konzentriertes Geflecht von Banken, Börsen, und Versicherungen bildet und entlang der Waterfront ersetzen Speichergebäude die einstigen Kaischuppen und Lagergebäude. Zugleich bildet sich eine Hafearbeiterkultur heraus, die sich bis heute in den Solidaritätsgemeinschaften, Arbeiterbünden und Gewerkschaften erhalten hat.

Die Zwischenkriegszeit kennzeichnet die dritte Phase der Entwicklung, den **modernen industriellen Seehafen**. Wirtschafts- und Handelswachstum gehen mit erneuten Hafenerweiterungen einher und die Entwicklung von dampfbetriebenen zu elektrifizierten Maschinen führt zu einer immer größeren Mechanisierung der Umschlagstechniken. Die Schiffsgröße tritt immer mehr als maßgebender Faktor für die Gestaltung des Hafens und des Warenumschlags in den Vordergrund und erfordert wiederum Vertiefungen der Hafenbecken und weitere Vergrößerungen der Kaianlagen. Weiters tritt durch die Umstellung von der Niettechnik zur Schweißtechnik eine Beschleunigung im Schiffsbau ein und eine beginnende Hafenindustrie manifestiert sich neben dem Handel entlang der Waterfront. Stahlwerften, Silos- und Tankanlagen prägen zunehmend das moderne Bild der Hafenlandschaft. Charakter und Atmosphäre der angrenzenden Hafen-Quartiere verändern sich maßgebend, da diese vormals „no go areas“ mehr und mehr dem Tourismus geöffnet werden.

Die mit der Erfindung des Containers eingeleitete Containerrevolution Mitte des 20. Jahrhunderts führt zu den markantesten Veränderungen in den bisher bekannten Hafenstrukturen und bewirkt den endgültigen **Rückzug aus den traditionellen, innenstadtnahen Hafenarealen**.

Mit dem Durchsetzen des Containers als neues Maß im Güterumschlag und dem ersten Containerfrachter Fairland beginnt ein neuer Abschnitt in der Seefahrt. Die Homogenisierung und Standardisierung der Ladeeinheiten brachte eine erneute Umstrukturierung der Hafearbeit und eine nachhaltige Veränderung für die Hafenstädte. Der Container wurde zum

Abb. 1
Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung

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

Sinnbild des rationalisierten Welthandels, doch führte diese Rationalisierung zu einem massiven Beschäftigungsverlust unter den Hafearbeitern. Ganze Berufszweige werden für die Hafenwirtschaft nicht mehr benötigt. Der Umbruch in den Transporttechnologien, in dieser vierten Entwicklungsphase und eine beginnende Deindustrialisierung des Hafenumfeldes führen zu einer Bedeutungsabnahme der Hafenaareale. Mit der voranschreitenden Globalisierung und dem Verlegen von Produktionsstätten nach Südostasien verlieren viele europäische Häfen ihre frühere Geltung nicht nur als Warenumschlags- und Handelsort, sondern auch als Industriestandort was besonders bei kleinen Hafenanlagen weitgehend zum Brachfallen der Werftanlagen führt.

Der benötigte Platzbedarf für die größeren Dispositionsflächen auf der Landseite und die speziellen Umschlagstechnologien des Containerhandels fanden keinen Platz mehr in den obsoleten innerstädtischen Hafenaarealen und kennzeichnet die bisher letzte Entwicklungsphase: den räumlichen Verlagerungsprozess der Anlagen an die Peripherie der Stadt.

Die Epoche der Welthäfen ist geprägt von einer räumlich- zeitlichen Koexistenz von modernsten stadtfernen Terminals sowie brachgefallenen und / oder suboptimal genutzten innenstadtnahen Hafen- und Uferarealen. Der Prozess der Ausdifferenzierung lässt wenige, aber dafür gigantische Welthäfen entstehen, die als logistische Knotenpunkte und Drehscheiben eines weltweiten Handelnetzwerkes dienen, und führt dazu, dass kleine Hafenstädte ihre Bedeutung als Handelsstandorte verlieren.

Diese gravierenden Veränderungen und Umstrukturierungen der Flächennutzung an den Schnittstellen zwischen Meer, Hafen und Stadt in den letzten Dekaden bieten den Hafenstädten heute die einmalige Chance, diese letzten innerstädtischen Landreserven zu nutzen, sie zu revitalisieren, und als neue Stadtteile wieder in das Stadtgefüge zu integrieren.

Die Stadt und ... ihre Chancen

Ende des 20. Jahrhunderts startete der Prozess zur Neuorientierung brachgefallener Hafenanlagen. Die bisher als „no - go areas“ und Barrieren zwischen Innenstadt und Wasserkante gesehenen Aareale erfreuen sich einer neuen Wertschätzung. Weltweit weckt dieses Phänomen der Hafenbrache Interesse – das einmalige Potential der Ufergebiete wird zunehmend erkannt. Die derzeit nicht oder zum Teil suboptimal genutzten Aareale gelten als die letzten innerstädtischen Flächenreserven und bieten den Städten die Gelegenheit, diese Zonen neu zu entwickeln. Möglichkeiten für Infrastruktur, Wohn-, Büro-, Gewerbe- und Kulturbauten ergeben sich, sowie die Chance, Hafenaareal und Wasserfront wieder in das Stadtgefüge zu integrieren.

„[...] Der Umbau der Uferzonen und die Revitalisierung der Waterfront bietet die Jahrhundertchance Hafen und Stadt, Wasser und Land, Geschichte, Gegenwart und Zukunft zu einer neuen Symbiose zu verschmelzen.“⁴

Diskussionen über Entwicklungsmöglichkeiten und Strategien dieser für die Stadtentwicklung wertvollen Gebiete führen zu kontroversen Debatten über Wünsche und Anliegen von Planern, Investoren, Politikern und Gemeindegruppen. Zwar sind die Gründe für den Strukturwandel in der Hafennutzung in den meisten Hafenstädten ähnliche, die Ziele, Dimensionen und Finanzierungen jedoch sind meist sehr unterschiedlich. Jede Stadt besitzt ihre eigenen charakteristischen Eigenschaften und Qualitäten und bietet so jedem neuen Projekt ein einzigartiges Planungsumfeld.

Das mittlerweile global verbreitete Phänomen der Hafenbrache und der möglichen Revitalisierung weckte in den letzten Jahren mehr und mehr das öffentliche Interesse. Kongresse, internationale Konferenzen, Vorträge an Universitäten und umfangreiche Literatur beschäftigen sich seither mit den Fragen und Problematiken, die sich im Umgang und der Neunutzung der

⁴

Schubert 2001, 13.

brach gefallen Hafenareale stellen. Zahlreiche bereits umgesetzte Projekte weltweit zeigen durch ihren Erfolg aber auch durch ihren Misserfolg Strategien auf, anhand derer mögliche Ziele und Leit motive für zukünftige Entwicklungsvorhaben ablesbar sind.

Dirk Schubert beschreibt mögliche Zielvorstellungen für die Revitalisierung ehemaliger Hafenareale wie folgt: ⁵

- Stärkung der städtischen Ökonomie: Schaffung neuer, gesicherter Arbeitsplätze, die im Zuge des Strukturwandels der Seehafenindustrie verloren gegangen sind. Wiedereingliederung der hafennahen Wohnbevölkerung und ehemaliger Hafenarbeiter in den lokalen Arbeitsmarkt, Förderung von Qualifikationen und Beschäftigung.

- Stadträumliche Reorganisation: Brachgefallene Hafenareale bieten heute die Möglichkeit, verbindende Funktionen im Gesamtgefüge der Stadt zu übernehmen und zu einer Aufwertung der innerstädtischen Gebiete als Wohnstandort beizutragen. Großveranstaltungen wie z.B. eine Expo oder Olympische Spiele können unter anderem als Planungsimpuls für die Reorganisation genutzt und als grundlegende Bausteine der neuen Infrastruktur verwendet werden. Schwerpunkte wie nachhaltige Stadtentwicklung oder Stadt der kurzen Wege könnten auf diesen Gebieten verwirklicht werden und neue attraktive Quartiere entstehen lassen, die der Suburbanisierung und dem Bedeutungsverlust der Kernstadt gegenüber dem Umland entgegenwirken.

- Wiederbelebung von Hafen- und Uferzonen: Öffnung der oft durch ehemalige Zollzonen unzugänglichen oder von Verkehrsschneisen vom Stadtgefüge abgeschnittenen Uferzonen. Entwicklung qualitativ hochwertiger öffentlicher Räume und neuer Bezüge zur Wasserkante durch Wegebeziehungen und Zugangsmöglichkeiten entlang der

Uferpromenade, Öffnung des Planungsgebietes zum Wasser und eventuelle Nutzung der Wasserfläche selbst.

- Einübung neuer Planungskulturen: Bisher wurden Hafenareale häufig von eigenen Behörden oder Port Authorities verwaltet, die meist direkt dem Staat oder Bundesstaat unterstellt waren und die Planung und den Bau der Areale innehatten. Die lokale Stadtplanung, die für Entwicklung und Strategien innerhalb der Stadtgrenzen verantwortlich war, verfügte so über keinen Handlungsspielraum auf den quasi exterritorialen Hafengeländen. Revitalisierung und Neuorganisation der Hafenbranche bedingen eine Kooperation aller beteiligten Akteure für eine einheitliche, übergeordnete Planungsstrategie. Ein unkoordiniertes Nebeneinander der einzelnen Beteiligten könnte die Gesamtplanungsidee zunichte machen und den Erfolg des Projektes mindern. Jedoch bieten diese Großprojekte auch die Chance zur Einübung neuer integrativer und übergreifender Planung, deren Ziel es sein sollte Bewohner der umliegenden Stadtteile in den Ideenfindungs- und Planungsprozess einzubinden.

- Neue Nutzungen an Uferzonen: Seit der Strukturkrise im Schiffsbau stehen die Hafengebiete nun für neue Nutzungen zur Verfügung, die nicht mehr notwendiger Weise einen Bezug zum Wasser erzwingen, und so eine Nutzungsdurchmischung des Gebietes erlauben. Ein Mix aus Wohnen, Büros, Gewerbe und Freizeit sorgt neben den von Events und Veranstaltungen abhängigen Besucherspitzen für eine dauerhafte Aktivierung und Belebung des Gebietes. Kunst- und Kultureinrichtungen, touristische Attraktionen sowie die Öffnung der Freiräume für zahlreiche Aktivitäten schaffen sowohl für Bewohner als auch Besucher ein attraktives und einladendes Viertel. Innerstädtische Brachflächen bieten häufig gute Voraussetzungen und bilden funktionale, städtebauliche und architektonische Anknüpfungspunkte, aus denen sich vielfältige und oft kreative Nutzungsoptionen ergeben können.

⁵ Vgl. Schubert 2001, 23-30.

- Rückbesinnung auf maritimes Erbe: Noch vor wenigen Jahrzehnten haftete an den Hafengebieten ein Negativimage des lauten, dreckigen und gefährlichen Ortes. Der Bewusstseinswandel der Öffentlichkeit führte zu einer Neubewertung der Hafen- und Uferzonen und zu einer neuen Wertschätzung als wichtiges historisches Zeugnis der Entwicklungsgeschichte von Hafen und Stadt. Gebäude und Infrastrukturen der maritimen Nutzung bieten die Möglichkeit historische Baustrukturen und neue Nutzungen zu verbinden und eine Beziehung zur historischen und sozialen Identität der Stadt aufzubauen.

*„Even when infrastructure has lost its original function,
when it has been written off,
cast aside, or even dismantled ages ago,
it leaves the urban form with a lasting impression of its presence.“*⁶

Doch auch mit diesen allgemeinen Zielsetzungen ist noch nicht der Erfolg eines Projektes sichergestellt, denn jeder Standort ist einzigartig und variiert in seinen Qualitäten, wie auch die Vielzahl von Interessensvertretern nicht immer die gleichen Interessen gegenüber einer Brachfläche haben. Es erfordert eine Betrachtung aus verschiedensten Blickwinkeln und das Planen im Kontext zur Stadt- denn nicht jedes viel versprechende Projekt wird auch ein Erfolg! So stellen sich nach wie vor eine Reihe von wichtigen Fragen - wie werden sich diese Gebiete in Zukunft entwickeln, welche Chancen und Konflikte werden sich durch die Revitalisierung ergeben und können sie nahtlos in das bereits bestehende Stadtgefüge integriert werden?

Erfolgreiche Großprojekte zur Revitalisierung der Hafengebiete sind ein großer Gewinn für die Städte, doch hängt der Erfolg von vielen wichtigen Faktoren ab. Die klassischen Erfolgsgeschichten der Stadterneuerung haben sich jedoch stets innerhalb der Rahmenbedingungen eines über-

geordneten Planes entwickelt, aufbauend auf ihren historischen Bestand und im engen Kontext mit dem Ort.

*„[...] Die kreativsten haben gewonnen und tendieren dazu,
Kunst im öffentlichen Raum zu nutzen, um die Vergangenheit
zu interpretieren und vorteilhaft zur Geltung zu bringen.
Sie nutzen das Ufer wie eine Bühne für ein Programm von Events
und Festivals und bieten gleichzeitig ruhige Orte zur Besinnung.
Die besten Projekte scheinen das vorhandene Stadtzentrum mit
dem neuen Uferbereich zu verbinden oder zu integrieren und
damit das Herz und die Seele einer Stadt zu einem fußläufig
erschließbaren Bereich von Räumen und Orten zu machen.
Deshalb sehen sie meistens lebendig aus,
während die „Verlierer“ ohne Menschen oft traurig aussehen.“*⁷

⁶ Meyer 1999, 9.

⁷ Falk, zit. n. Schubert 2001, 73.

von links nach rechts
Abb. 2
Dawes Point 1870

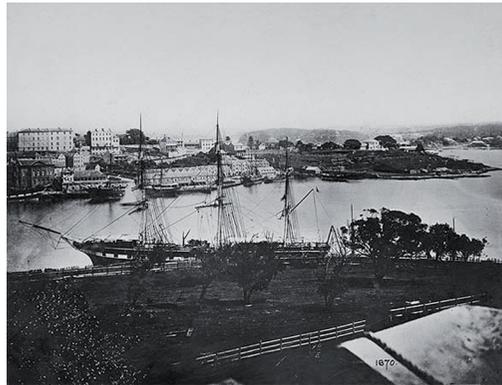


Abb. 3
Milsos Point 1926



Abb. 4
Port Botany 2005



2. GRUNDLAGEN

Australien

Sydney



Basisdaten Australien

lat. *terra australis*: südliches Land

offizieller Name: Commonwealth of Australia

Fläche: 7.692.030 km²

Einwohner: 21.015.000

Bevölkerungsdichte: 2,7 Einwohner pro km²

Hauptstadt: Canberra

Amtssprache: Englisch

Währung: Australischer Dollar

Verwaltungsgliederung: 6 Bundesstaaten und 2 Territorien

Staatsform: Parlamentarische Monarchie

Staatsoberhaupt: Königin Elizabeth II vertreten durch

Generalgouverneurin Quentin Bryce (seit 2008)

Premierministerin: Julia Gillard (seit 2010)

Größte Stadt: Sydney ¹

¹

Vgl. Redaktion Weltatmanach 2009, 96.

2. GRUNDLAGEN

Australien

Australien, lat. *terra australis*, das „südliche Land“, liegt in der südlichen Hemisphäre zwischen dem Indischen und dem Pazifischen Ozean und ist mit einer Landfläche von ca. 7.7 Millionen Quadratkilometern der kleinste Kontinent, mit einer Küstenlänge von 36.735 km jedoch auch die größte Insel der Welt.² Das Commonwealth of Australia, so der offizielle Name von Australien, besteht nicht nur aus der allgemein unter Australien bekannten Hauptlandmasse und der vorgelagerten Insel Tasmanien, sondern zählt weiters auch die Weihnachtsinsel, die Kokosinseln, die pazifische Norfolkinsel, die Ashmore- und Cartierinseln im Indischen Ozean, die subantarktischen Macquarie-, Heard und McDonaldinseln sowie das Australische Antarktis-Territorium zu seinen Außengebieten.

Australien ist von allen Kontinenten der flachste, und nach der Antarktis auch der trockenste. Nichts desto trotz ist er ein Kontinent von klimatischen und topographischen Extremen: Regenwälder und weitläufige Ebenen im Norden, Schneefelder und Gletscher im Süd-Osten, die Wüste im Zentrum und fruchtbares Ackerland entlang einer mit weißen Sandstränden übersäten Küste im Osten und Süden.

Aufgrund seiner großen Ausdehnungen, Australien hat eine Länge von ca. 3.680km auf der Nord-Süd Achse und einer Breite von ca. 4.000 km auf der Ost-West Achse, erstreckt sich der Kontinent über 3 Zeitzonen und mehrere Klimazonen. Sie erstrecken sich von den Tropen im Norden Australiens und entlang der Küstengebiete in Queensland über ein subtropisches Klima in der Mitte des Kontinents bis hin zu einer gemäßigten Zone im Süden und Süd-Osten. Obwohl der Norden des Landes in den

² Vgl. Dehne 2009, 92.

feuchten und niederschlagsreichen Tropen liegt, ist Australien geprägt vom trockenen kontinentalen Klima. Das Hinterland hat einen der geringsten Niederschläge der Welt, und rund drei Viertel des Landes zählen als Wüsten- oder Halbwüstengebiete.³

Unbeachtet für tausende von Jahren von menschlichen Einflüssen und isoliert von den anderen Kontinenten, entwickelte sich in Australien eine ausgeprägte und einzigartige Flora und Fauna.

Die sog. „*Flora australis*“ umfasst mehr als 20.000 verschiedene Pflanzenarten, von denen mehr als 85% ausschließlich in Australien vorkommen. Bekannteste Vertreter der australischen Tierwelt sind das Känguru und der Koala-Bär sowie der Tasmanische Teufel, der nur noch in Tasmanien beobachtet werden kann, und zu den lebenden Fossilien Australiens zählt.⁴

Trotz der atemberaubenden Vielfalt der in Australien beheimateten Tierarten sind es die von den europäischen Einwanderern eingeführten Schafe und Rinder, die das heutige Landschaftsbild prägen.

Geschichte

Als die ersten britischen Schiffe Australien erreichten, sahen die Einwanderer Australien als terra nullius an - ein leeres Land. Doch die Geschichte Australiens beginnt schon vor mehreren tausend Jahren, lange bevor es überhaupt Gerüchte über ein Südliches Land gab und der „*weiße Mann*“ seinen ersten Fuß auf den fernen Kontinent setzte.

³ Vgl. About Australia.

⁴ Vgl. Dehne 2009, 99.

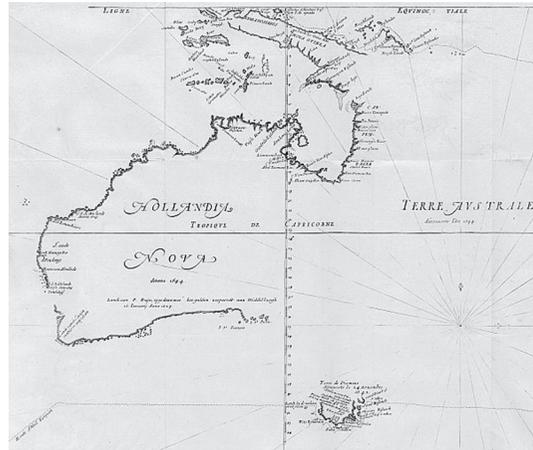


Abb. 5
Hollandia Nova 1644

Abb. 6
Capt. James Cook



Als der Urkontinent Gondwana vor 50 bis 45 Millionen Jahren auseinander bricht, spaltet sich Australien ab und erreicht seine heutige geographische Lage vor ungefähr 15 Millionen Jahren. Bis zur letzten Eiszeit verbindet eine schmale Landbrücke Australien mit Neuguinea und Tasmanien und ermöglicht so den ersten Ureinwohnern vor 60.000 bis 40.000 Jahren den Kontinent zu besiedeln.

Ab origine - vom Beginn an - leben die Ureinwohner Australiens in Harmonie miteinander und entwickeln eine komplexe spirituelle Welt. Das Land, auf dem sie leben, ist ihnen heilig, erschaffen und geformt von den Wesen aus der Traumzeit. In rund 60.000 Jahren entwickelten sie ihre eigenen sozialen Strukturen, Traditionen und Sprachen, und gelten somit als die älteste kontinuierliche Kultur der Erde. Sie sehen sich als die Hüter des Landes ihrer Vorfahren, und leben in Frieden und Einklang mit der Natur.

Die Vorstellung von einem Terra Australis Incognita, einem unbekanntem Südlichen Land, das der Landmasse auf der Nordhalbkugel das Gleichgewicht hält, gibt es schon seit der Antike. Als erster Europäer betritt vermutlich der niederländische Kapitän Willem Janszoon 1606 den australischen Kontinent, jedoch in dem Glauben, dass er auf seiner Entdeckungsreise in Neuguinea gelandet ist. Abel Tasman entdeckt 1642 Tasmanien und tauft das neue Südland auf den Namen Neu-Holland. Und obwohl es nicht Kapitän James Cook war, der die Existenz des fünften Kontinents erstmals bestätigte, gilt er weitläufig als der Entdecker Australiens. Auf seiner ersten Südpazifik- Expedition vermisst und kartographiert er das Land und nimmt im August 1770 die Ostküste für die Britische Krone in Besitz.

Nur 18 Jahre später landet Kapitän Arthur Phillip am 26. Januar 1788 mit den elf Schiffen der „First Fleet“ im Naturhafen von Port Jackson und gründet in der Sydney Cove die erste britische Siedlung auf australischem Boden. An Bord der Schiffe befinden sich rund 1400 Männer, Frauen und Kinder, die meisten von ihnen verurteilte Verbrecher, die aus Großbritannien in die einstige Sträflingskolonie verbannt wurden.

Zu diesem Zeitpunkt leben schätzungsweise 750.000 Aborigines in Australien, die den Eindringlingen in ihr Land feindlich gegenüber stehen. Erste Kontakte enden zum Teil blutig. In den ersten Jahren der europäischen Besiedelung sterben tausende Ureinwohner an den Krankheiten, die die Siedler aus Europa mitgebracht haben.

1930 leben noch rund 60.000, knapp ein Zehntel der ursprünglichen Anzahl der Ureinwohner auf dem Kontinent.

Die ersten freien Siedler kommen 1793 nach Sydney, und obwohl nur wenige Briten in die Kolonie auswandern, wächst die weiße Bevölkerung durch den stetigen Zufluss an Sträflingen rasch an. Neben New South Wales werden ab 1825 die Insel Van Diemen's Land, die nach ihrem Entdecker in Tasmanien umbenannt wird, Western Australia, South Australia, Victoria und schließlich 1859 Queensland zu eigenständigen Kolonien im Britisch Empire. Erste Farmen werden gegründet, um die Selbstversorgung der neuen Kolonie sicherzustellen. Mit dem Ansiedeln der ersten Merino-Schafe bilden sie die Grundlage der australischen Schafzucht, und seit dem Export-Boom in den 1830er zählt Wolle zu einem der wichtigsten australischen Wirtschaftsgüter.

Australien, der einstige Verbannungsort, wird zum Sehnsuchtsland für viele Abenteurer, als 1851 in New South Wales und kurz darauf in Victoria Gold gefunden wird. Der Lockruf des Goldes führte zu einer Einwanderungswelle, die viele freie Siedler ins Land bringt. Jedoch wachsen auch die Befürchtungen, dass die große Anzahl an verurteilten Rechtsbrechern in den Kolonien zu einer steigenden Kriminalität beiträgt. Großbritannien reagiert auf den wachsenden Unmut und ordnet das Ende der Transporte an. 1868 legt in Fremantle das letzte Schiff mit Sträflingen an. Insgesamt wurden seit 1788 mehr als 160.000 Verurteilte von Großbritannien nach Australien deportiert.

Nach 113 Jahren europäischer Besiedlung wird am 1. Jänner 1901 das Commonwealth of Australia gegründet, das alle sechs britischen Kolonien unter einer Bundesregierung vereint. In der Diskussion, ob nun Sydney oder Melbourne die neue Hauptstadt werden soll, wurde als Kompromiss der Bau der Stadt Canberra als zukünftiges Kapital beschlossen. Ein Jahr darauf wird das allgemeine Frauenwahlrecht eingeführt, womit Australien in der Frage der Gleichberechtigung den europäischen Ländern weit voraus ist. Jedoch dauert es noch weitere 66 Jahre, bis auch die Aborigines nach einer Volksentscheidung 1967 Bürgerrechte und somit auch das Wahlrecht zugesprochen bekommen.

Als 1914 dem Deutschen Reich der Krieg erklärt wird, schließen sich rund 330.000 freiwillige australische Soldaten aus Loyalität zu Großbritannien den englischen Truppen an. Auch im Zweiten Weltkrieg kämpfen die Australier wieder an der Seite der Briten. Als jedoch japanische Kampfflieger Pearl Harbour und im Februar 1942 Darwin bombardieren, erreicht der Krieg von den weit entfernten Schlachtfeldern nun auf einmal das eigene Land.

Ein ungleicher Kampf herrscht auch zwischen den Aborigines und den weißen Siedlern. Der Aborigines Protection Act, der Anfang des Jahrhunderts beschlossen wird, ermöglicht es, einen Chief Protector als Vormund für alle Aborigine-Kinder einzusetzen. Um sie in Heimen oder Adoptivfamilien „europäisch“ zu erziehen, entreißen Regierungsbeamte bis in die frühen 1970er Jahre rund 50.000 Kinder ihren Familien und Kulturkreisen. Grundlage der Politik dieser Zeit ist der Gedanke, der indigenen Bevölkerung, durch „Kreuzung“ mit europäischen Siedlern „die Farbe herauszuzüchten“ und somit ein „weißes“ Australien zu schaffen. Der Begriff Stolen Generation bezeichnet jene zehntausende Aborigines, die Opfer dieser Assimilationspolitik wurden.

Versuche, das gespaltene Land mit seinen unterdrückten Ureinwohnern zu versöhnen, finden erstmals 1973 statt, als die britische Königin Elisabeth II feierlich die Oper in Sydney eröffnet. Eine Projektion eines Aborigines erscheint während der Einweihungsfeier auf dem Dach des Sydney Opernhauses. Auch die Rückgabe des Ayers Rock, einem der heiligsten und spirituellsten Orte ihrer Kultur, an die dort lebenden Aborigines zeigt den Willen zur Wiedergutmachung. Während den Feiern zum 200. Jahrestag europäischer Besiedlung und der Ankunft in Sydney protestieren weiterhin viele Mitglieder der indigenen Bevölkerung und erinnern an das Leid, das vor allem den Mitgliedern der Stolen Generation zugefügt worden ist. Mit einem Urteil des obersten australischen Gerichts, das die Fiktion des terra nullius zurückweist, werden den Ureinwohnern 1992 zum ersten Mal seit der europäischen Besiedlung Rechte auf das Land ihrer Vorfahren zugesprochen. 2008 entschuldigt sich erstmalig auch



Abb. 7
Aborigine Krieger

Abb. 8
Kinder der Stolen Generation



ein Vertreter der Regierung öffentlich für die Fehler, die in der Vergangenheit gemacht wurden. Premierminister Kevin Rudd spricht in seiner Sorry-Rede am 13. Februar von „dem Kummer, dem Leid und dem Verlust“ der den Ureinwohnern zugefügt worden ist.

Seit Juni 2010 hat Australien mit Julia Gillard von der Australian Labor Party die erste Frau als Premierministerin.⁵

Bevölkerung

Die Bevölkerung in Australien steht mit rund 21 Millionen Menschen auf Rang 53 der bevölkerungsreichsten Länder der Welt. Auf eine Fläche von 7,7 Millionen km² ergibt sich jedoch nur eine Bevölkerungsdichte von 2,7 Einwohnern / km². Gemessen an der niedrigen Bevölkerungsdichte assoziiert man mit Australien riesige, menschenleere Weiten mit vereinzelt kleinen Ansiedlungen. Zwar trifft dies auf einige Landschaftszüge zu, dennoch zählt Australien zu den meist verstädterten Gesellschaften der Welt – fast die Hälfte der Australier lebt in den Ballungszentren rund um Sydney und Melbourne.⁶

Die Bevölkerungsgruppen in Australien stammen auch heute noch größtenteils von den Einwanderern mit europäischer Herkunft ab, vorwiegend mit britischer und irischer Abstammung. Als jedoch in den 80er-Jahren erstmals die Grenzen für alle Nationen geöffnet wurden, erreichte eine Welle von Migranten aus verschiedensten Ländern und Kulturkreisen den Kontinent, und prägt seither die multikulturelle und facettenreiche Gesellschaft eines modernen Australiens.

Regierung & Verwaltung

Australiens Regierung ist als Parlamentarische Monarchie im Commonwealth konstituiert und fasst seine 6 Bundesstaaten und 2 Territorien unter einer Bundesregierung zusammen. Seit 1.1.1901 ist Australien de facto, und seit 11.12.1931 nominell durch das Westminster- Statut von seinem Mutterland unabhängig. Als Mitglied im Britisch Commonwealth gilt dennoch die britische Queen offiziell als Staatsoberhaupt. In Australien wird sie seit 2008 von der Generalgouverneurin und Rechtsanwältin Quentin Bryce vertreten.

Das Parlament setzt sich zusammen aus dem Repräsentantenhaus (House of Representatives)

⁵ Vgl. V. Holleufer / Otto 2009, 164-169.

⁶ Vgl. Dehne 2009, 92.

und dem Oberhaus (Senat), dem seit 2010 Julia Gillard als Regierungschefin vorsteht. Wahlen werden alle 3 Jahre abgehalten, wobei in Australien eine Wahlpflicht für alle Bürger über 18 Jahren besteht.⁷

Obwohl die Bundesstaaten im Commonwealth verbunden sind, gibt es in jedem Bundesstaat zusätzliche State- und Territory Governments, die es den einzelnen Bundesstaaten erlauben, spezifische Gesetze für die Region zu erlassen. Auf lokaler Ebene wird die Bundesregierung von Lokal Councils vertreten, die die Verwaltung der einzelnen Städte und Gemeinden übernehmen.

Wirtschaft & Tourismus

Nach dem großen Wollboom im 20. Jahrhundert, der die australische Wirtschaft rasant ansteigen ließ, sind heute Gold, Kohle und Erze die wichtigsten Exportgüter des Landes. Hauptabnehmer der wertvollen Rohstoffe sind vor allem Japan, die Volksrepublik China und Korea. 2008 verbuchte Australien rund 192 Milliarden australische Dollar an Exporteinnahmen.⁸ Doch nicht nur die großen Rohstoffressourcen des Landes, sondern auch der steigende Tourismus tragen zu einer stetig wachsenden Wirtschaft bei. Vor allem die unberührten weißen Sandstrände an der Ostküste und die pulsierenden Metropolen Sydney und Melbourne sind beliebte Reiseziele. Hot Spot für Taucher ist vor allem das Great Barrier Reef, das 1981 von der UNESCO auf die Liste der schützenswerten Weltkulturerbe aufgenommen wurde.⁹ 2007 lockte Australiens kulturelle und landschaftliche Vielfalt fast 6 Millionen Touristen aus aller Welt nach Down Under.¹⁰

Auch heute ist Australien noch immer das Sehnsuchts-Land für Reisende, Auswanderer und Abenteurer, der Traum vom anderen Ende der Welt.

⁷ Vgl. Redaktion Weltalmanach 2009, 96.

⁸ Vgl. Redaktion Weltalmanach 2009, 96.

⁹ Vgl. UNESCO World Heritage.

¹⁰ Vgl. Australian Government.

Doch sehen viele nur die atemberaubenden Naturbilder und die lockere und entspannte Lebensweise der *Aussies*, ein Bild das uns von der Tourismusbranche assoziiert wird. Kein anderes Land ist so ein beliebtes Ziel für Work-and-Traveler und zieht dank seinem hohen Kulturangebot und Bildungsniveau so viele Studenten aus aller Welt an. Erst auf den zweiten Blick sieht man neben den Traumstränden auch die Probleme, mit denen Australien zu kämpfen hat: den wachsenden Flüchtlingsstrom aus Indonesien und den angrenzenden pazifischen Inseln, den Klimawandel und die damit einhergehenden Wetterextremen, und vor allem die noch immer bestehende Distanz zu den Ureinwohnern Australiens.





Sydney

Sydney liegt an der Ostküste Australiens, im Bundesstaat New South Wales. Mit seinen rund 4.4 Millionen Einwohnern auf einer Fläche von ca. 12.000 km² ist Sydney die größte Stadt Australiens.¹¹ Die Sydney Metropolitan Area bildet sich aus über 600 Suburbs, jede einzigartig in ihren historischen, geographischen und demographischen Eigenschaften. Gemeinsam formen sie den einmaligen Charakter, für den die *Sydneysider* ihre Stadt lieben.

Seit seiner Gründung 1788 war Sydney bis 1900 die Hauptstadt der Britischen Kolonie. Mit der Gründung der Australischen Föderation 1901 wurde sie zur Hauptstadt des Bundesstaates New South Wales. Rund 20% aller Australier und zwei Drittel der Einwohner von New South Wales leben in der Stadt rund um den Port Jackson.¹²

Geschichte

Mit der Landung der First Fleet in der heutigen Sydney Cove begann 1788 die Besiedelung Australiens durch die Engländer und machte Sydney zur Ersten vieler britischen Kolonien am Kontinent. Nicht nur die Möglichkeit zur Deportation englischer Strafgefangener, sondern vor allem die günstige Lage im Pazifischen Ozean entlang vieler Handelsrouten machte Sydney als attraktiven Standort aus.

Die Besiedelung ging rasch voran. Am westlichen Ufer der Bucht, den heutigen Rocks, entstanden erste Siedlungen - geprägt durch die *criminal mass*, während sich die freien Siedler und Offiziere östlich des Zentrums, dem heutigen Darlinghurst, niederließen.

Die frühen Dekaden der Besiedelung sind eng verbunden mit der Periode des britischen Governors Lachlan Macquarie, welcher mit der Gründung etlicher öffentlicher Einrichtungen die Voraussetzungen schuf, dass sich

¹¹ Vgl. City of Sydney [1].

¹² Vgl. City of Sydney [2].

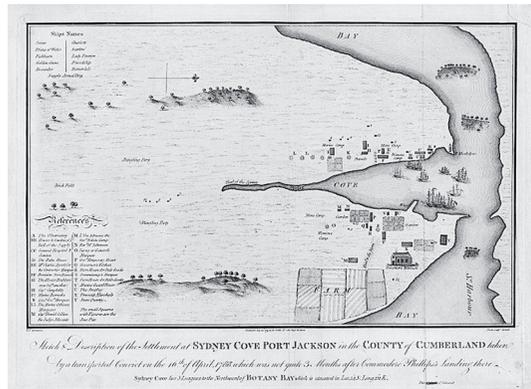


Abb. 9
Sydney 1789

aus der ehemaligen Strafkolonie eine bedeutende Stadt entwickeln konnte. Da nur über Schiffsverbindungen die Versorgung der neuen Kolonie und die Kommunikation zum Mutterland möglich waren, wuchs der Hafen rasch an. Der Grundstein für Sydney als Hafenstadt und wichtiger Handelsknotenpunkt war gelegt und seine zukünftige Bedeutung im pazifischen Raum zeichnete sich schon früh ab. Schiffbauer und Händler besiedelten die Küstenstreifen entlang der Bucht, und bis 1840 war die Bebauung westwärts bereits bis nach Darling Harbour fortgeschritten. Werften und Kaianlagen entstanden, an denen eine rasch wachsende Arbeiterschicht lebte und arbeitete.

Von 1788 bis zum Ende der Gefangenentransporte wurden rund 80.000 Sträflinge nach Sydney gesandt. Doch auch etliche freie Siedler zog es auf den neuen Kontinent, und Sydney wuchs entgegen vieler Erwartungen rasch an. Mit der Gründung des City Councils 1840 benannte die britische Kolonie erstmals eine australische Verwaltungsinstanz zur Organisation und Verwaltung der Stadt. Zwei Jahre darauf wurde Sydney als Stadt offiziell anerkannt.

Mitte des Jahrhunderts war Sydney bereits unabhängig von den Waren und Gütern aus England und erzeugte in eigenen Unternehmen ihren Unterhalt.

„ it had developed it own reason for being“¹³

Abb. 10
Sydney 1843



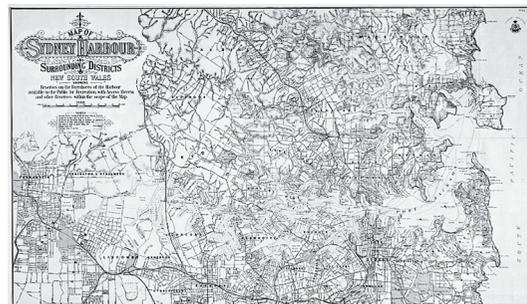
Der Fund von Gold bescherte Sydney einen explosionsartigen Bevölkerungsanstieg und machte die Stadt zum kulturellen, wirtschaftlichen und industriellen Mittelpunkt Australiens. Vor allem die Immigration von Briten und Iren ließ die physische Dimension der Stadt rasch anwachsen. Neue Wohnbebauung drängte sich am Rand der Stadt und ließ dicht bebaute Suburbs entstehen. Viele Siedler hatten von Sydney die Vorstellung einer Stadt mit guten Unterkünften, großartigen öffentlichen Gebäuden und Wohlstand. Überfüllte Wohngebiete, schlechte hygienische Zustände, eine fehlende Wasserver- und Entsorgung und hohe Säuglingssterberate waren jedoch die Realität. Die junge Verwaltung der Stadt war dem schnellen Wachstum der Stadt nicht gewachsen und konnte nur eine mangelhafte Infrastruktur bereitstellen. Große Zweifel führten nach dem langen wirtschaftlichen Boom in eine große Depression Ende der 1880er, geprägt von Arbeiterstreiks und leer stehenden Fabriken.

¹³ Fitzgerald / Keating 2009, 14.



Abb. 11
Sydney 1880

Abb. 12
Sydney & Suburbs 1919



Der Ausbruch der Beulenpest 1900 gab schlussendlich den Anstoß zu einer groß angelegten Slum- Säuberung der Stadt, und eine Welle des Umbruchs und der Erneuerung zog durch die ältesten Wohngegenden der Stadt. Trotz der Bemühungen, saubere innerstädtische Wohnverhältnisse zu schaffen, erfreuten sich die am Rande der Stadt gelegenen Suburbs einer stetig steigenden Beliebtheit. In der Stadt wohnten nur noch jene, die keine andere Möglichkeit hatten. Der Anfang des Jahrhunderts wird überschattet von Kriegen und der Weltwirtschaftskrise, die 1930 auch Australien erreicht- von den bereits mehr als eine Million Einwohnern der Stadt sind mehr als ein Drittel ohne Arbeit. Umso bedeutender wird für die Bewohner die Eröffnung der Sydney Harbour Bridge 1932. Die Stahlbogenbrücke wird zum Symbol einer neuen, aufstrebenden Nation und dem Beginn eines neuen Aufschwungs in Wirtschaft und Industrie. Ein boomender Weltmarkt für Agrarprodukte und Mineralien in den Nachkriegsjahren führt zu einem emsigen Handel in Port Jackson. Der Hafen verwandelte sich in ein geschäftiges Treiben entlang der Werften, vor der Kulisse von Wolllagern, Getreidesilos, Kohleladern und Zolllagern. Rund 30% aller Manufaktur-Jobs befanden sich in Sydney.

Der Aufschwung brachte eine erneute Welle von Immigranten nach Sydney, und mit dem Verwerfen der *Assimilations* - Idee wurde der Weg für ein kosmopolitisches Sydney frei. Zusätzlich zu den Nachkriegs- Immigranten aus Europa kam eine wachsende Anzahl an Einwanderern aus asiatischen Ländern, was der Stadt ihr bis heute multikulturelles Flair verlieh. Während die Stadt ihre Grenzen am Rand erweiterte, um dem Bevölkerungsanstieg gerecht zu werden, wuchs das alte Zentrum der Stadt in die Höhe. Der Bau- Boom der 60er vergrub den alten Kern der Stadt unter den Türmen aus Stahl und Glas. Und während die einen den neuen Manhattan Style feierten, sorgten sich die anderen um das kulturelle Erbe, das Sydney so einzigartig macht. Eine neue Wertschätzung der historischen Bezüge der Stadt und ihrer Bauten kristallisierte sich heraus.

Der Wandel von einer produzierenden Wirtschaft zu den neuen Industrien kam in den 1980ern, und Finanz, Dienstleistung sowie Tourismus traten in den Vordergrund. Die Deindustrialisierung im Zentrum kam schnell- und viele der einstigen Industriestätten in der Stadt lagen plötzlich brach. Eines der größten maßgeblichsten Revitalisierungsprojekte in Sydney ist Darling Harbour, dessen Areal im Zuge der Vorbereitungen zu den Olympischen Sommerspielen 2000 in ein großes Unterhaltungs- und Vergnügungsviertel umgewandelt wurde.

Zu seinem 200 jährigen Bestehen 1988 zählte die Metropole Sydney bereits 3.5 Millionen Einwohner und erstreckte sich weit über das gängig als Sydney bekannte Gebiet hinaus. Die City of Sydney hat ihre Grenzen über die Jahre hinweg den Veränderungen angepasst, jedoch beinhaltet das durch den City Council verwaltete Kerngebiet seit jeher das Areal der ersten europäischen Besiedelung, das sich rund um die Sydney Cove erstreckt.¹⁴

Morphologie der Stadt

Infrastruktur

Der Straßenverlauf in Sydney orientiert sich an zwei Mustern: dem zufälligen Verlauf entlang der Topographie rund um die Viertel Millers Point und den Rocks, sowie dem regelmäßigen Straßennetz, das sich zwischen Macquarie und York Street aufspannt und den Central Business District durchläuft. Neben dem Auto und dem Taxi- Service wird die Stadt durch ein weitläufiges Netzwerk von öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen, welches die einzelnen Stadtteile miteinander verbindet. Der in der Sydney Cove gelegene Circular Quay gilt als der Zentrale Knotenpunkt, an welchem Zug, Bus und Fähren aufeinander treffen. Mit der Eröffnung der Harbour Bridge wurde erstmals auch der Norden für den Straßenverkehr erschlossen.

Die Sydney Ferries erschließen vom Circular Quay Ferry Terminal aus das nördliche Ufer der Stadt sowie die Küstengebiete entlang des Port Jacksons bis hinauf zum Parramatter River.

Die Züge der City Rail Company erschließen sowohl das Zentrum der Stadt als auch die oft weit außerhalb liegenden Suburbs. Ausgehend von der Central Railway Station erstreckt sich ein weitläufiges Schienennetz bis hoch nach Newcastle im Norden, den Blue Mountains im Westen und den Southern Highlands im Süden. Im Zentrum der Stadt ist jedoch der Bus das gebräuchlichste Verkehrsmittel, der durch seine unzähligen Routen ein enges Netz zwischen den Stadtteilen spannt. Circular Quay, Wynyard, North Sydney oder auch Bondi Junction sind nur einige der großen Busterminals der Stadt.

Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln ist in den letzten Jahren auch das Fahrrad immer mehr in den Mittelpunkt der Fortbewegung gerückt. Seitens der Stadt wird versucht, mittels Verbesserungen und Ausbauten der Radwege die Stadtbevölkerung zu animieren, vermehrt auf das Rad umzusteigen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Bereitschaft der

Abb. 13
Sydney Harbour Bridge 1930



¹⁴ Vgl. Dictionary of Sydney [1].

Bevölkerung zum Umdenken gegeben ist, und ein Anstieg der Fahrradfahrer in der Stadt um rund 25 % in den letzten Jahren bestärkt die Initiativen der Verwaltung.¹⁵



Abb. 14
Mainly Beach

Abb. 15
Sydney Skyline



Freiräume

Öffentliche Räume, Grünanlagen und Naturräume nehmen einen zentralen Platz im Leben der Australier ein und prägen erheblich das Lebensgefühl der Aussies. Der Bezug zur Natur und besonders zum Wasser lässt sich auch in einer Metropole wie Sydney schnell erkennen.

Neben den etlichen Stränden in Sydney wie etwa Bondi und Mainly prägen vor allem die weitläufigen Parkanlagen das Zentrum der Stadt. Die Royal Botanic Gardens sowie der Hyde Park, angelegt von Sydneys ersten Governor Macquarie im 19ten Jahrhundert, bieten zusammen mit dem Domain Park großzügige grüne Oasen inmitten der Metropole.

Doch auch urbane Räume wie etwa Martin Place, Darling Harbour oder auch die großzügige Treppenanlage des Opernhauses laden zum Verweilen ein und sind nicht selten Orte, die für öffentliche Events und Veranstaltungen genutzt werden.

Architektur

Das Zentrum von Sydney definiert sich durch einen dicht mit Hochhäusern bebauten Kern, welcher das Büro- und Finanzzentrum der Stadt bildet. Die weithin sichtbare Skyline spiegelt den Bauboom der 60er Jahre wider, der das Bild der Stadt radikal veränderte. Vereinzelt finden sich zwischen den Türmen aus Stahl und Glas historische Gebäude aus den ersten Dekaden der Besiedelung wieder, wie etwa das Queen Victoria Building und die Town Hall, die an die Periode eines aufblühenden Sydneys Mitte des 19ten Jahrhunderts erinnern.

Die innerstädtischen Bezirke rund um den Central Business District sind geprägt von der Charakteristik der Terraced Houses, deren Fronten die für Sydney bekannten Straßenläufe bilden. Die ehemals hauptsächlich mit der Arbeiterklasse verbundene Bebauung findet sich auch heute noch in vielen Wohngebieten wieder und erfreut sich in den letzten Jahren einer neuen Beliebtheit bei den Bewohnern Sydneys.

Die besondere Prägung der Stadt durch den Hafen und ihr Ursprung als britische Kolonie sind auch heute noch deutlich in der Architektur zu spüren und sind besonders noch in den

¹⁵ Vgl. City of Sydney [3].



Abb. 16
Terraced Houses Sydney

küstennahen Vierteln Millers Point, den Rocks und Woolloomooloo sichtbar. Neben dem Sydney Tower und der Harbour Bridge gilt heute vor allem das vom dänischen Architekten Jørn Utzon entworfene Sydney Opera House weltweit als Wahrzeichen der Stadt.

Demographie

Sydney ist mit seinen rund 4.4 Millionen Bewohnern nicht nur die größte, sondern auch facettenreichste Stadt in Australien. Ihre kulturelle Komplexität und Durchmischung zählt zu einer ihrer Stärken. Rund 60% der Einwohner von Sydney sind in Australien geboren. 3,5% der Bewohner haben englische Wurzeln, 2,6 % kommen aus China, 2% aus Neuseeland, 1,5% aus Vietnam und 1,3% der Einwohner wurde im Libanon geboren – 1,1% der Bevölkerung ist Indigener Abstammung. Neben Englisch sind die häufigsten Sprachen Arabisch, Kantonesisch, Mandarin, Griechisch und Vietnamesisch.¹⁶ Ihr multikulturelles Flair zieht jährlich tausende Menschen an, und ließ die Stadt in den letzten fünf Jahren um rund 40.000 Bewohner pro Jahr anwachsen.¹⁷

¹⁶ Vgl. City of Sydney [1].

¹⁷ Vgl. City of Sydney [2].



Abb. 17
Sydney Opera House

3. STÄDTEBAU AUSTRALIEN

Planungskultur

Australische Städte 2010

Ein Plan für Sydney's Zukunft

3. STÄDTEBAU AUSTRALIEN

Planungskultur

Rund 85% der Bevölkerung Australiens leben auf ca. 1% der Landfläche in den Ballungszentren rund um Sydney, Melbourne, Brisbane, Adelaide, Cairns, Perth, Darwin und Hobart.¹ Dies macht den Stadtraum zum zentralen Lebensraum der Australier. Das Kapitel zur Planungskultur in Australien gibt eine kurze Übersicht über die physischen, demographischen und kulturellen Transformationen und Entwicklungen der australischen Städte und beschreibt den Prozess der Städteplanung ausgehend von den ersten australischen Kolonien bis heute. Der Entwicklungsprozess zeigt die Städteplanung in Australien als ein Produkt seiner Zeit, ein kontinuierliches Überarbeiten und neu Definieren von Zielen unter sich stetig wechselnden Rahmenbedingungen und Einflüssen sowie das Einüben neuer Planungsinstrumente unter der Führung einer noch jungen Regierung.

„Much of it [the planning history - Anm.] can also be read as a chronicle of political failure, missed opportunities, blinkered visions, communication breakdowns, degraded ideals, technical foul-ups and redistributive impacts which were the exact opposite of what was intended.“²

¹ Vgl. Dehne 2009, 92.

² Sandercock, zit. n. Hamnett / Freestone 2000, 2.

Das koloniale Erbe

Die ersten Auswirkungen einer Stadtplanung in Australien unter dem Einfluss des British Empire waren in erster Linie bestimmt von einer Dynamik der Stadtgründungen und weniger durch die Bezugnahme zum eigentlichen Umfeld selbst. Basierend auf dem gleich bleibenden Entwurfsmodell des Rasternetzes entstanden im 19. Jahrhundert Städte, deren Erscheinungsbilder nur minimal untereinander variierten. Das von den britischen Verwaltungsstrukturen vorgefertigte Raster-system orientierte sich vorrangig an dem römischen Modell der Stadtplanung, welches auf Symmetrie, Proportion und Regulation durch den Raster basiert – und als Planungsinstrument für die australischen Kolonien wiederentdeckt wurde.

Aufbauend auf diesem Entwurfsmodell wurden im 19. Jahrhundert die Hafenstädte Brisbane (1824), Perth (1829), Melbourne (1835), Adelaide (1836), Darwin (1869) und Cairns (1876) gegründet, welche in ihren Kernzonen bis heute die koloniale Gründungsform aufweisen. Sydney (1788) hingegen bricht aus diesem eindeutigen Schema der Stadtgründung aus und zeigt eine gewachsene und dem Terrain angepasste Besiedelung.

Bei der ersten australischen Town Planning Conference in Adelaide 1917 beschreibt JD Fitzgerald Sydney als:

„a city without a plan, save whatever planning was due to the errant goat. Wherever this animal made a track through the bush, there are the streets of today.“³

³ Fitzgerald, zit. n. Dictionary of Sydney [3]

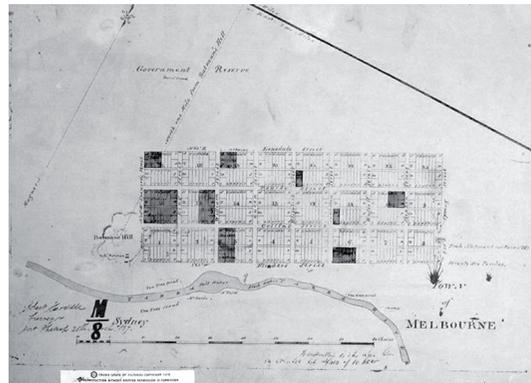
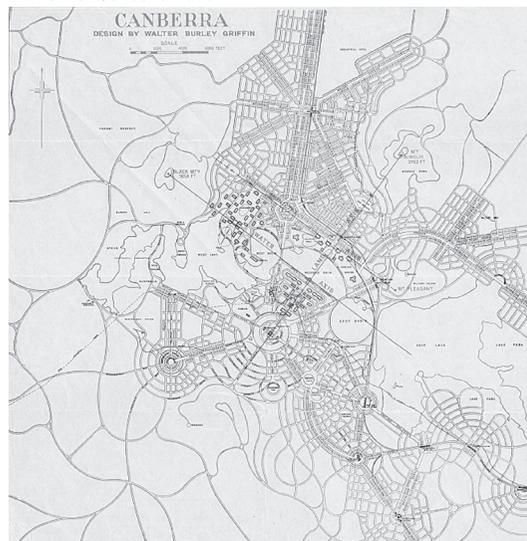


Abb. 18
Melbourne 1837

Abb. 19
Entwurf für Canberra 1916



Mit Beginn des Goldrauschs in den 1850ern war das Prinzip des Rasters nicht mehr aufrecht zu erhalten. Eine Flut von Immigranten und der einhergehende rasche Bevölkerungswachstum lässt den Städtebau zu einem Kampf zwischen Regierungsverordnungen und einer explosionsartigen Spontanbebauung der Städte werden.

Die katastrophalen hygienischen Zustände der Wohngegenden im 19. Jahrhundert zeigten die dringende Notwendigkeit einer von England unabhängigen, lokalen Verwaltung und einer übergeordneten Leitidee zur Sicherstellung einer effizienten und sinnvollen Entwicklung der Städte. Visionen und neue Konzepte zur Erweiterung der Stadt wurden erarbeitet und diskutiert, doch kamen diese Impulse einer ersten Reform auf Grund der Depression in den 1890er nie über das Ideengut hinaus.⁴

In Richtung großstädtischer Organisation

Neue Entwicklungsansätze und Intensionen zur Verbesserung der Stadtstrukturen zeichneten sich im beginnenden 20ten Jahrhundert ab. Die Bewegung zur Verschönerung der Stadt – „the city beautiful“ – lenkte den Blickpunkt auf die Ästhetik der Stadt und orientierte sich an Städten wie Paris und Washington, ließ jedoch das Problem des rasanten Bevölkerungszuwachses außer Acht. Dem entgegengesetzt wurde das Entwurfsmodell der Gartenstadt, welches dem unkontrollierten Wachstum am Stadtrand entgegen wirken sollte.

Beide Bewegungen leiteten eine neue Richtung im Denken über den Städtebau ein und machten den Anschein, den Weg in Richtung einer ersten städtebaulichen Reform zu ebnen. Jedoch fehlten in diesen Dekaden eine übergeordnete Planungsinstanz sowie eine entsprechende Gesetzgebung um die entwickelten Konzepte umzusetzen. So wurden viele Projekte der Bewegung verworfen bzw. nur einige wenige im kleinen Maßstab auf lokaler Ebene umgesetzt.

In den Konferenzen zum Thema Stadtplanung 1917 in Adelaide und 1918 in Brisbane wurde erstmals die Notwendigkeit einer stadtübergreifenden Verwaltung für die Kontrolle über physische, soziale, ästhetische und wirtschaftliche Notwendigkeiten und die zukünftige Entwicklung der Stadt öffentlich diskutiert und die neue Wissenschaft vom Planen der Städte in den professionellen und alltäglichen Sprachgebrauch Australiens eingeführt.

⁴

Vgl. Hamnett / Freestone 2000, 11 f.

Der „Town Planning and Development Act“ 1920 war das erste vieler Gesetze, mit welchem versuchte wurde, die Organisation sowie die Ausführung der Städteplanung in einer zentralen Behörde zu vereinen.⁵

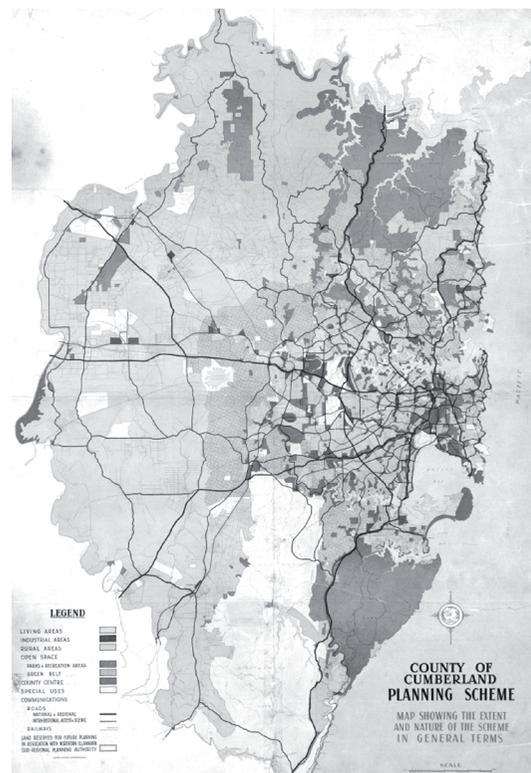
Von der Theorie zur Praxis: Mark One Master Plans

Nach der sozialen und wirtschaftlichen Zerrüttung der Depression und der Kriegsjahre war Mitte des Jahrhunderts die nationale und regionale Entwicklungspolitik fokussiert auf die Schaffung von Arbeitsplätzen, Wohnungen und den Ausbau der Industrie.

Im Nachhinein gesehen wurde diese Periode der Stadtplanung- und Organisation geprägt von der Entwicklung einer Vision – und einer vollkommen anderen Realität. Faktoren dieser entgegenlaufenden Entwicklung waren einerseits die Strategien zur Verbesserung der Innenstädte und das Vermeiden einer Rückkehr zu der sozialen und wirtschaftlichen Notlage der 1930er. Hohe Arbeitslosigkeit und Stagnation der Wirtschaft wurde nach dem Krieg vorhergesehen. Realität jedoch war ein explosionsartiger Aufschwung der Wirtschaft und unerwartete Arbeiterengpässe. Mit der zusätzlichen Öffnung der Grenzen und der ersten Immigrantenerwelle der Nachkriegszeit wuchs die Wohnungsknappheit in den Städten von akut auf hoffnungslos an. Besonders die Städte Melbourne, Sydney und Adelaide waren von der Bevölkerungsexplosion betroffen – mehr als eine halbe Million Immigranten ließen sich zwischen 1945 und 1949 in den Hauptstädten nieder. Und so verschoben sich die Prioritäten der Stadtentwicklung weg von der Sanierung des Stadtkerns hin zu der Erweiterung und Neubau der am Stadtrand liegenden Suburbs. Zum ersten Mal wurde das Wohnen als eine nationale Angelegenheit gesehen, die Strategien und Regulierungen für eine zielführende Umsetzung benötigt.

Moderne Lösungsansätze für diese Probleme reflektieren internationale Trends: kompakte Grüngürtel um die Städte mit dichten, hohen Stadtkernen, geplante Dezentralisierung der Bevölkerung und der Industrie in den umliegenden Suburbs und ein kontrolliertes Wachstum der Stadt. Die erste Generation der Metropolitan Plans – wie etwa der Cumberland Plan für Sydney 1948- erscheinen, welche erstmals eine Einteilung und Definition der Flächen nach Nutzungen beschreiben.

Abb. 20
Cumberland County Plan 1984



⁵

Vgl. Hamnett / Freestone 2000, 46 f.

Die Ausbildung von Planung als ein allumspannendes Konzept zeigte die Veränderung der Städte mit kolonialen Wurzeln hin zu einem modernen, komplexen Stadtgefüge. Die Spannungen zwischen den verschiedenen Levels der Governments reflektierten die noch ungeübten und in den Anfängen steckenden Systeme der Stadtplanung, demonstrierten aber ein Netzwerk aus Gesetzgebung und Verwaltung, welches die Grundlage für eine komplexe und essentielle städtebauliche Planung legte.⁶

Der lange Boom: Mark Two Master Plans

Der anhaltende wirtschaftliche Boom führte zu einem unerwartet raschen Wachstum der Stadtbevölkerung, für welchen die erste Generation der Metropolitan Plans nicht ausgelegt war. Die Regierung kämpfte mit den Problemen der Bereitstellung von Land und Infrastruktur für die Bevölkerung, was in der Praxis die Bebauung der Stadtrandzonen und der Grüngürtel bedeutete. Für die folgenden Mark Two Master Plans wurden Konzepte entwickelt, welche ein unbegrenztes Wachstum der Stadt erlaubten und sich an bereits existierenden öffentlichen Verkehrsrouten und bestehenden Subzentren als Knotenpunkten des Wachstums orientierten. So genannte Korridor- Pläne zur Stadterweiterung wie zum Beispiel der Sydney Outline Plan 1968 und der Y-Plan für Canberra 1970 wurden veröffentlicht.

Der anhaltende Trend zur Suburbanisierung sowie der Wegzug der Industrie an den Stadtrand führten zu einem Bedeutungsverlust der Innenstädte und hinterließen eine Büro- Monokultur in den Zentren der Städte.⁷

Reorganisation der Städteplanung

Ideen in Bezug auf das spezifische Feld der Stadtplanung waren bisher meist Kurzzeit- Reaktion auf die Konsequenzen von unkoordiniertem Stadtwachstum und schlechten Wohnverhältnissen. Mit Ende des

Jahrhunderts formte sich ein neues Planungsumfeld, geprägt von Globalisierung, Deindustrialisierung sowie dem Wachstum der Dienstleistungs- und Informationswirtschaft unter dem wachsenden Einfluss von ökologischer Nachhaltigkeit und sozialer Gerechtigkeit. Auch die Frage des historischen und kulturellen Erbes sowie die Mitverantwortlichkeit der Gesellschaft für Entscheidungen über lokale und regionale Entwicklungen führten zu einer Reorganisation der städtebaulichen Planungsprinzipien. Erstmals übernimmt das Federal Government Aufgaben der Stadtplanung und produzierte Langzeit- Visionen und Strategien für die Entwicklung der australischen Städte und bildete somit in Kooperation mit den State und Local Governments die heute verantwortlichen Planungsinstanzen in Australien.⁸

Verwaltungsstrukturen Heute

Die Planungsinstanzen setzen sich zusammen aus dem Federal Government, 6 State- und 2 Territory Governments sowie 565 Local Governments, welchen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene die Stadtplanung unterliegt.⁹ Jeder Bundesstaat und jedes Territorium besitzt seine voneinander unabhängigen Behörden, individuelle Planungssysteme und Gesetzgebungen, welche sich mit den Themen der Stadtentwicklung, Umwelt, Ressourcen- und Wirtschaftsentwicklung sowie sozialen und kulturellen Inhalten beschäftigen.

⁶ Vgl. Hamnett / Freestone 2000, 65 f.

⁷ Vgl. Hamnett / Freestone 2000, 113 f.

⁸ Vgl. Hamnett / Freestone 2000, 149 f.

⁹ Vgl. State of Australian Cities 2010, 123.



Government of Australia

Auf nationaler Ebene wird das Commonwealth vom Government of Australia vertreten, welchem das Ausarbeiten und Formulieren von Langzeit-Strategien und Zielen der Stadtentwicklung obliegt. Übergeordnete Themen wie der Umweltschutz, Raumplanung, Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, Klimawandel und Nachhaltigkeit sowie sozialer Wohnbau und Immigration fallen in den Aufgabenbereich des Governments. Durch die differenzierten und unabhängigen Gesetzgebungen in den Bundesstaaten ist das Government of Australia jedoch nicht aktiv am Prozess des Städtebaus beteiligt.



Government of New South Wales

Die State- und Territory Governments stellen die verantwortliche Behörde auf regionaler Ebene dar. Im Bundesstaat New South Wales bildet das Department of Planning and Infrastructure die übergeordnete Planungsinstanz und ist verantwortlich für regionale Raumplanung und Stadtentwicklung, für die Bereitstellung städtischer Infrastruktur sowie von Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen.

Als gesetzliche Grundlage der Planung dient der Environmental Planning and Assessment Act, welcher 1979 veröffentlicht wurde und seither die Rahmenbedingungen für den Prozess der Stadtentwicklung definiert. Aufbauend auf diesen entwickeln sich die State Environmental Planning Policies (SEPP), Regional Environmental Plans (REP) und Local Environmental Plans (LEP), welche dem Government als Planungsinstrumente dienen.

Neben dem Department of Planning sind unter anderem auch die Sydney Harbour Foreshore Authority, das Department of Transport, die Sydney Ports Corporation, der Royal Botanic Gardens and Domain Trust sowie die Barangaroo Delivery Authority für die Kontrolle, Organisation und Entwicklung von Wasserwegen, Hafeneinrichtungen, öffentlichen Räumen und Anlagen verantwortlich.¹⁰

¹⁰ Vgl. City of Sydney [3].



City of Sydney Council

Die City of Sydney ist eine von 43 Local Government Areas in der Sydney Metropolitan Area und wird durch das City of Sydney Council vertreten. Der rund 26 Quadratkilometer große Verwaltungsbezirk bildet das Zentrum der Stadt und erstreckt sich über folgende Stadtteile:

Zentral Sydney, The Rocks, Millers Point, Ultimo, Pyrmont, Surry Hills, Woolloomooloo, Kings Cross, Elizabeth Bay, Rushcutters Bay, Darlinghurst, Chippendale, Darling Point, Camperdown, Forest Lodge, Glebe, Alexandria, Beaconsfield, Centennial Park, Erskineville, Newton, Redfern, Rosebery, Waterloo und Zetland.¹¹

Neben der Bereitstellung der Development Control Plans (DCP), welche auf den Local Environmental Plans aufbauen und detaillierte Bebauungsrichtlinien und Flächenwidmungen aufzeigen, zählen Bereiche wie der öffentliche Verkehr, Bildung, Gesundheit, Freizeit sowie Kultur, Wohnen, Transport und Kommunikation zu den Aufgaben der Local Councils. Im Gegensatz zu den theoretischen Aufgaben der Stadtplanung der State Governments ist es die Aufgabe der Local Councils, Richtlinien und Gesetze in die Praxis umzusetzen.

¹¹ Vgl. City of Sydney [3].

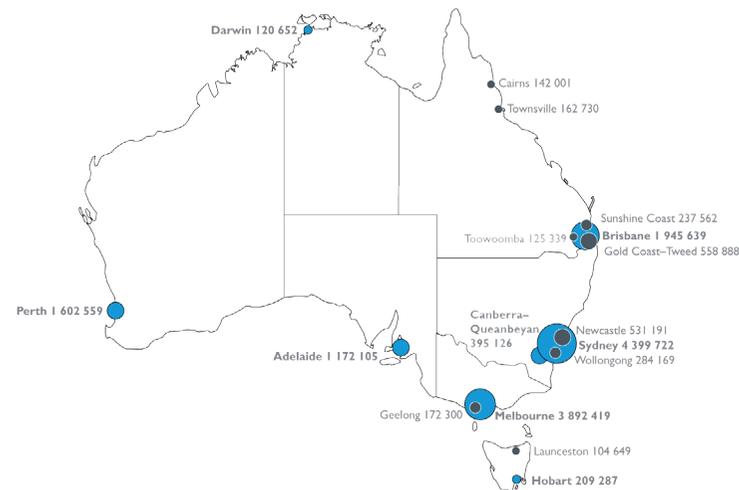


Abb. 21
Ballungszentren

Australische Städte 2010

Der State of Australian Cities Report beschäftigt sich mit der Frage, wo die australischen Städte im internationalen Vergleich stehen - und wohin sie sich in Zukunft entwickeln werden. Informationen und Daten zu wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Themenbereichen liefern eine Übersicht über den Stand der Entwicklungen in den australischen Städten 2010 und soll hier in einem kurzen Auszug Einblick geben.

Stadt - Großstadt - Megastadt

„While the struggles and passions of rural life are often used to define the Australian spirit, for the vast and overwhelming majority of Australians, life in the cities is the reality.“¹²

Australien zählt zu einer der verstädtersten Gesellschaften der Welt. Der Großteil der Bevölkerung lebt konzentriert in den urbanen Räumen rund um die Hauptstädte. Die Entwicklung der letzten Dekaden und der rasante Bevölkerungsanstieg formten weitläufige Ballungszentren, welche sich von Newcastle nach Wollongong, von Bellarine nach Mornington Peninsula, von Yanchep nach Mandurah und von der Sunshine Coast zur Gold Coast erstrecken. Rund 80% der Australier leben in diesen Metropolitan Areas, welche sich entlang der Küste entwickeln.¹³

¹² State of Australian Cities 2010, 1.

¹³ Vgl. State of Australian Cities 2010, 39.

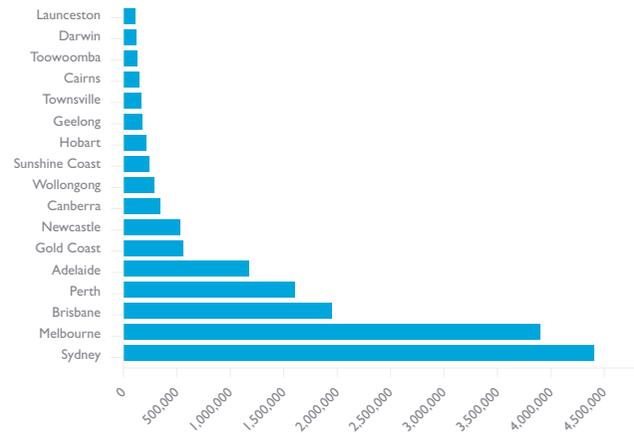


Abb. 22
Bevölkerungsverteilung

Population	Category	City	Population	Percentage of Australia's population
> 3 million	Global Cities	Sydney	4 399 722	20.52
		Melbourne	3 892 419	18.16
		sub-total		38.68 %
1–3 million	Large Cities	Brisbane	1 945 639	9.08
		Perth	1 602 559	7.48
		Adelaide	1 105 841	5.47
		sub-total		22.03 %
250 thousand–1 million	Medium Cities	Gold Coast	558 888	2.61
		Newcastle	531 191	2.48
		Canberra	345 257	1.84
		Wollongong	284 169	1.33
		sub-total		8.26 %
100–250 thousand	Smaller Cities	Sunshine Coast	237 562	1.11
		Hobart	209 287	0.98
		Geelong	172 300	0.8
		Townsville	162 730	0.76
		Cairns	142 001	0.66
		Toowoomba	125 339	0.58
		Darwin	105 990	0.56
		Launceston	104 649	0.5
		sub-total		5.95 %

Das Leben in Australien konzentriert sich auf die Ballungszentren des Landes, welche durch ihre kulturelle Durchmischung, die Bereitstellung eines breiten Angebotes an sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie dem Zugang zu Bildung und Arbeit das urbane Leben prägen. Die Mehrheit der Australier lebt in einer Großstadt mit mehr als einer Million Bewohnern. Allein in den fünf größten Städten – Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth und Adelaide – leben 60,8% der Bevölkerung, was die Stadt zum wichtigsten und beliebtesten Lebensraum in Australien macht.¹⁴ Der Prozentsatz von Menschen, welche in Städten mit einer Population von 1 bis 3 Millionen Einwohnern leben liegt bei 22%, während 39% der Bevölkerung in den Metropolen Sydney und Melbourne – jeweils mehr als 3 Millionen Menschen - leben. Im Vergleich: rund 70% der europäischen Stadtbevölkerung leben in Mittel- oder Kleinstädten mit weniger als 500.000 Bewohnern.¹⁵

¹⁴ Vgl. State of Australian Cities 2010, 29.

¹⁵ Vgl. State of Australian Cities 2010, 29.

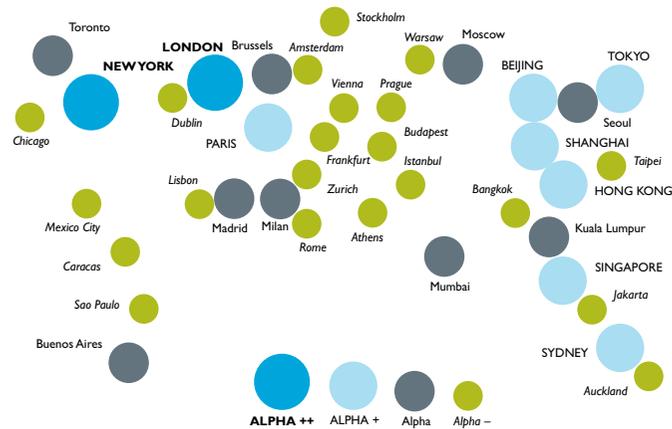


Abb. 23
Global and World Cities

Im internationalen Vergleich

Die Hauptstädte Australiens beheimaten einen Großteil der wichtigsten internationalen und nationalen Handelsschnittstellen sowie wirtschaftlichen Infrastrukturen und bilden so das ökonomische Rückgrad des Landes. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zum Wirtschaftswachstum des Landes und sind für rund 80% des Bruttoinlandproduktes verantwortlich. Mit der zunehmenden Urbanisierung und Globalisierung wurde der internationale Handel zu einem stetig steigenden Wirtschaftsfaktor, wobei für Australien besonders eine starke Präsenz im pazifischen Raum von großer Bedeutung ist.

Eine Studie der britischen Loughborough Universität hat im Rahmen des Global and World Cities- Projekt den Grad der Konnektivität von Städten untereinander untersucht und Sydney neben den Städten New York, London, Tokio, Paris, Hong Kong und Singapur als ‚Alpha +‘ Stadt ausgezeichnet.¹⁶

Zusätzlich zu seiner bedeutenden Position im weltweiten Handel wurde Sydney wie auch die Städte Melbourne, Perth, Brisbane und Adelaide unter die Top 35 der Städte mit der höchsten Lebensqualität gewählt.¹⁷

¹⁶ Vgl. State of Australian Cities 2010, 19.

¹⁷ Vgl. State of Australian Cities 2010, 22.

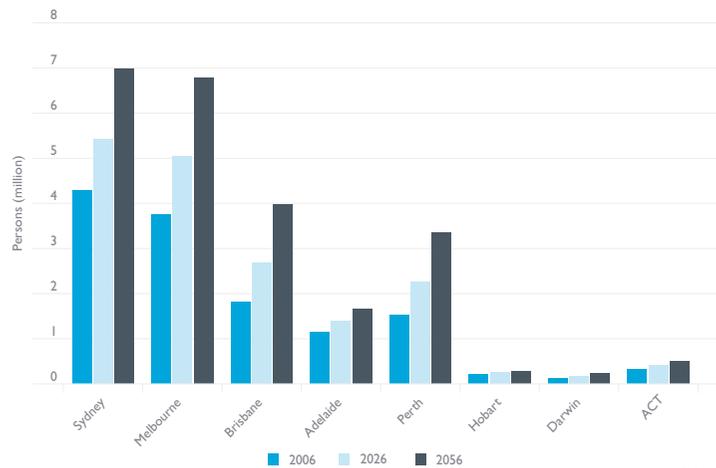
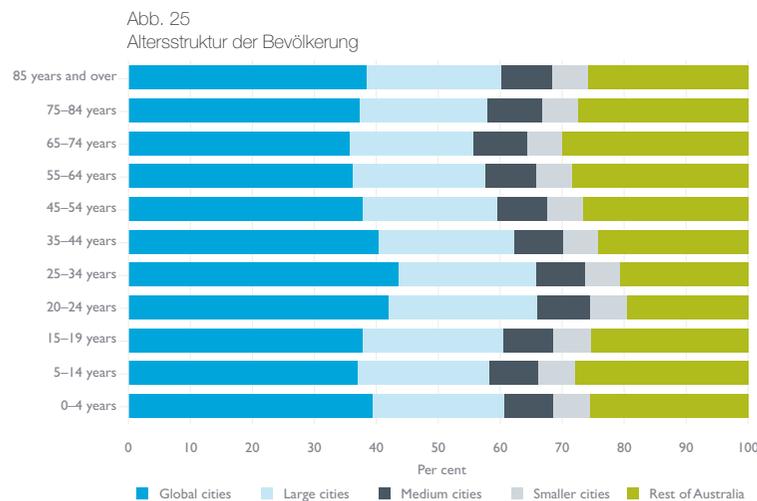


Abb. 24
Bevölkerungswachstum

Bevölkerungswachstum und Demographie

Das Leben in den australischen Städten zeichnet sich aus durch einen hohen Lebensstandard und Wohnqualität, welche durch eine zukünftige Bevölkerungszunahme und Veränderungen in der Demographie vor eine große Herausforderung gestellt werden. Der prognostizierte Bevölkerungsanstieg auf 35 Millionen¹⁸ Menschen bis Mitte des Jahrhunderts, welcher sich vor allem konzentriert in den Großstädten vollziehen soll, wird zu einem raschen Wachstum der Ballungszentren führen. Die Städte werden mit komplexen Problemstellungen konfrontiert, welche effektive und langfristige Lösungsansätze erfordern. Themen werden unter anderem sein: Infrastruktur, sozialer Wohnbau, Klimawandel, Nachhaltigkeit, Technologiewandel und der Einfluss der globalen Weltwirtschaft.



Auch die Auswirkungen einer immer älter werdenden Bevölkerung - 2050 werden nach Schätzungen rund 23% der Stadtbevölkerung über 65 Jahre alt sein, 2006 waren es etwa 13% - werden das soziale und demographische Profil der Stadt maßgebend verändern. Die Veränderungen der Bedürfnisse sowie der Trend zu kleineren Haushalten stellen die Städte vor die Aufgabe, Infrastrukturen, Einrichtungen und Serviceleistungen für eine sich verändernde Gesellschaft zu Verfügung zu stellen.¹⁹

¹⁸ Vgl. State of Australian Cities 2010, 1.

¹⁹ Vgl. State of Australian Cities 2010, 37.

Ein Plan für Sydney's Zukunft

Mit dem Metropolitan Plan for Sydney 2036 präsentierte das Government of New South Wales 2010 ein räumliches Entwicklungskonzept, welches die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für die Entwicklung der Metropole in den nächsten 25 Jahre definiert.

Als Grundlagen des Entwicklungskonzeptes dienten der 2005 veröffentlichte Plan City of Cities- a plan for Sydney's future sowie der Metropolitan Transport Plan 2010, welche in das neue Konzept einfließen. Erstmals vereint der Metropolitan Plan Strategien zur Erweiterung des Transportnetzwerkes mit der Zonierung und Widmung von Landflächen und beschreibt so Entwicklungskorridore, auf welche sich die Stadtentwicklung in den nächsten 25 Jahren konzentriert. Der Fokus liegt im Besonderen auf dem Westen der Region sowie auf den Städten Parramatta, Liverpool und Penrith, welche als bedeutende regionale Subzentren gestärkt und gefördert werden sollen. Ziel ist die Koexistenz mehrere starker Wirtschaftszentren, welche entlang der Korridore miteinander vernetzt sind und so einen verbesserten Zugang zu Serviceeinrichtungen, Institutionen und Arbeitsplätzen für die Bevölkerung ermöglichen.

Etliche Anforderungen stellen sich auf dem Weg zum Stadtmodell der vernetzten, globalen Stadt, welche hier zusammen mit den erarbeiteten Lösungsansätzen kurz beschrieben werden:²⁰

Bevölkerungswachstum

Der prognostizierte Anstieg der Stadtbevölkerung von Sydney beträgt rund 1.7 Millionen Menschen bis 2036, was einem durchschnittlichen Zuwachs von 56.000 pro Jahr entspricht.

Besonders im Westen der Region wird ein steigender Zuwachs erwartet – etwa die Hälfte der Bevölkerung wird voraussichtlich in den westlichen Subzentren Sydneys leben.

²⁰ Vgl. Metropolitan Plan 2010, 5-14.

Demographische Veränderung

Eine steigende Lebenserwartung verändert die Zusammensetzung der Bevölkerungsschichten und lässt den Anteil der über 65- Jährigen Bevölkerung in den kommenden Jahren markant ansteigen. Eine Anpassung an die veränderten Ansprüche an das Wohnen sowie zusätzliche sozialen Einrichtung und Infrastrukturen werde erforderlich.

Wohnbau

Der Trend zu kleineren Haushalten so wie der Bevölkerungsanstieg führt zu einer verstärkten Nachfrage an leistbaren, zentralen Wohnungen, welche in Lage, Größe und Typ den demographischen Veränderungen entsprechen. Bis 2036 werden rund 770.000 zusätzliche Wohnungen im Raum Sydney benötigt. Das entspricht einem Anstieg von etwa 46%, wobei mindestens 70% der neuen Wohnungen in den bestehenden Zentren entstehen sollen, um der ländlichen Zersiedelung am Stadtrand entgegen zu wirken. Fußläufigkeit der Wohngegenden sowie eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz sollen den gebrauch des PKW's im täglichen Leben reduzieren und Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad fördern.

Arbeitsplätze

Für die wachsende Bevölkerung werden etwa 760.000 neue Arbeitsplätze benötigt, wobei die Hälfte in West- Sydney geschaffen werden sollen um den zukünftigen Wachstum in den regionalen Zentren zu fördern und als Wirtschaftsstandort zu stärken. Schaffung der Arbeitsplätze innerhalb eines 30- Minuten Radius zu den Wohngegenden.

Verkehr

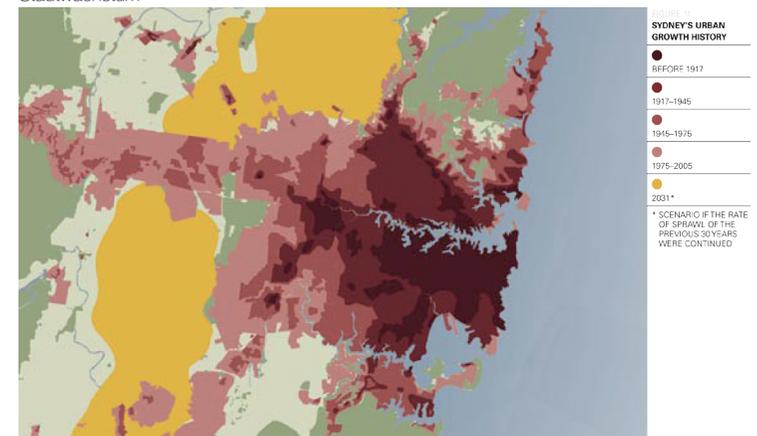
Schaffung eines effizienten Straßennetzwerk, Ausbau und Förderung der öffentlichen Transportmittel sowie der Fuß- und Radwege zur Vernetzung von Wohnen und Arbeiten und zur Reduzierung des PKW- Verkehrs und der schädlichen Emissionen.

Nachhaltigkeit

Herausforderung eines zukunftsfähigen Wachstums Sydneys unter Berücksichtigung der Einflüsse auf die Umwelt, Nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen, sowie den Einflüssen des Klimawandels.

In 5 Jahre werden die Fortschritte der Entwicklung sowie neu Tendenzen und Veränderungen in den Zielsetzungen vom Government analysiert, neu bewertet und in einem überarbeiteten Entwicklungskonzept für Sydney 2041 festgehalten. Eine stetige Weiterentwicklung der Strategien für eine zukünftige Stadtentwicklung stärkt die Position Sydneys als Australiens größte und bedeutendste Stadt im globalen Wettbewerb und sichert die Attraktivität und Qualität der Metropole für zukünftige Generationen.

Abb. 26
Stadtwachstum



Metropolitan Sydney 2036

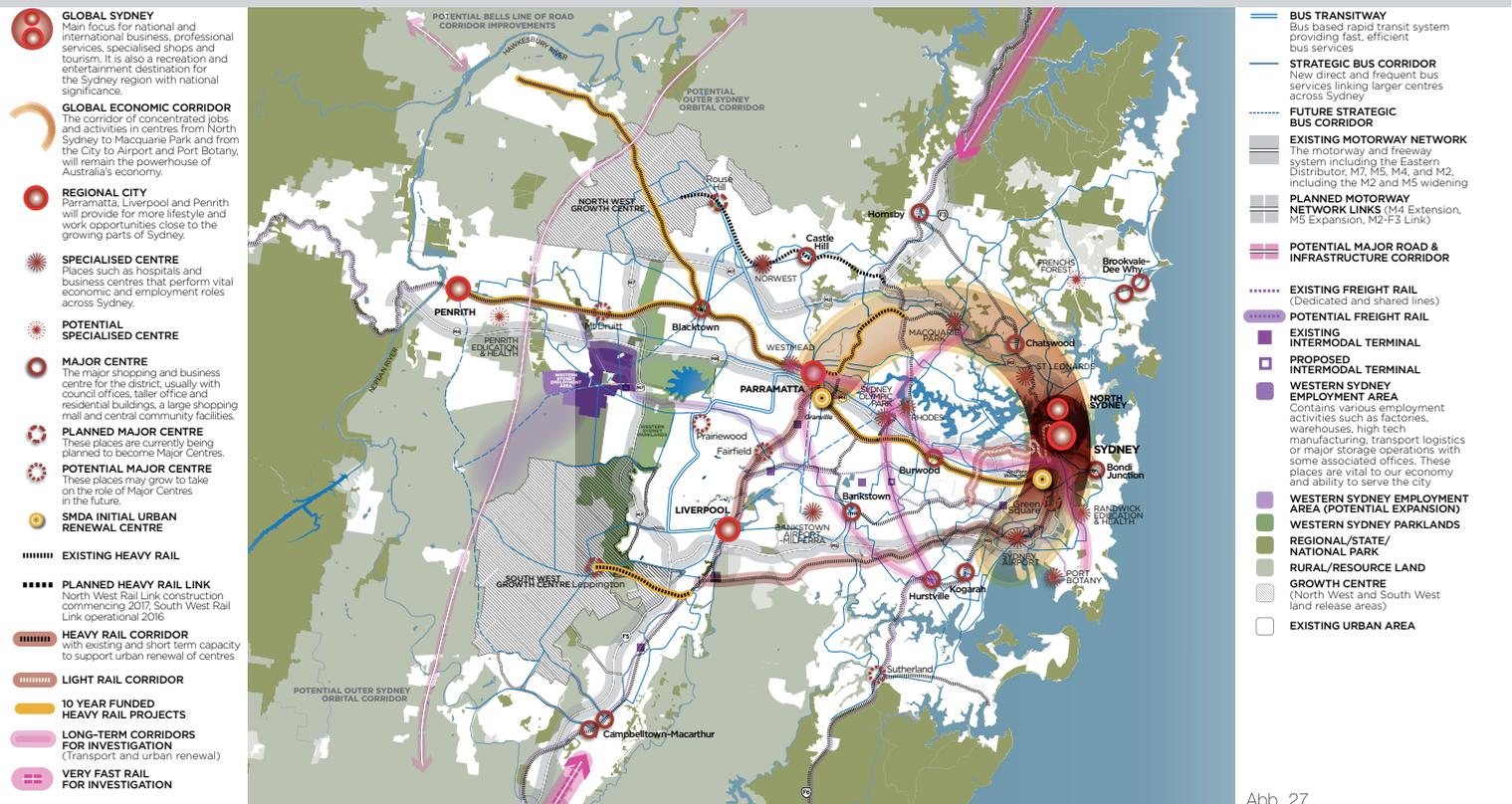


Abb. 27

4. DAS PLANUNGSGEBIET

Millers Point

Historische Entwicklung

Städtebauliche Analyse

East Darling Harbour, Sydney - Urban Design Competition

4. DAS PLANUNGSGEBIET

Millers Point

Lage in der Stadt

An der südlichen Küste des Sydney Harbour, westlich der Harbour Bridge, liegt Millers Point, eines von über 600 Stadtvierteln in der Millionen-Metropole Sydney. Auf rund 0,5km² leben hier die 2.161 Bewohner¹ des Points in einem der ältesten Teile der Stadt. Im Norden und Westen durch die Wasserkante begrenzt, liegen im Süden und Osten die benachbarten Stadtteile Darling Harbor, der CBD (Central Business District) und the Rocks.

Millers Point - das Dorf in der Stadt - unterscheidet sich insbesondere durch seinen einzigartigen dörflichen Charakter und familiären Charme, den sich das Viertel seit der Erstbesiedelung von Sydney bewahrt hat. Oft fälschlicher Weise zu den Rocks gezählt, beharren die Bewohner von Millers Point darauf als eigenständiges Viertel gesehen zu werden, mit ihrer eigenen Geschichte und der für das Hafenviertel typischen Bebauung.

„From the day when it was an outpost for sealers and smugglers, to its development as a vibrant sea port, through periods of social demise, and lately, with its star rising, there have always been people who have loved Millers Point, and looked upon it as a special place.“²

¹ Vgl. Dictionary of Sydney [2].

² Fitzgerald / Keating 2009, 132.



Umgebung

The Rocks

Die Rocks liegen zwischen der westlichen Küste der Sydney Cove und dem Bradfield Highway, und sind somit der nächste Nachbar Millers Point direkt östlich der Harbour Bridge. Die Rocks gelten als das historische Zentrum der Stadt, dessen Häuserbestand größtenteils aus dem 19. Jahrhundert datiert, und das ganze Jahr über von tausenden Touristen besucht wird. Neben dem „The Rocks Discovery Museum“, das die Geschichte des Viertels seit seiner Besiedelung erzählt, locken auch die „Rock Markets“ und unzählige Lokale und Pubs die Besucher an. Im Gegensatz zu Millers Point, das bis heute als Wohngegend erhalten blieb, verwandelten sich die Rocks zu einem von Tourismus und Handel geprägten Viertel.

Sydney CBD

Der CBD – der central business district - oder auch „the City“ - bildet den Mittelpunkt von Sydney und ist das Büro- und Geschäftszentrum der Stadt. Es erstreckt sich rund 3 Kilometer von der Sydney Cove aus nach Süden bis zur Central Railway Station und prägt mit seinen Wolkenkratzern die weithin sichtbare Skyline von Sydney.

Viele der weltweit bekannten Sehenswürdigkeiten von Sydney wie das Opernhaus, die Royal Botanic Gardens und der Sydney Tower liegen im CBD, sowie unzählige kulturelle Einrichtungen und historische Gebäude aus der Zeit der europäischen Besiedelung.

Entlang der Nord- Süd Achse des CBD erstreckt sich die George Street, Haupterschließungsader der Stadt von Nord nach Süd und gern besuchte Shopping- und Ausgehmeile von Sydney.

Darling Harbour

Darling Harbour bildet die südliche Verlängerung des Hafens von Millers Point und wurde wie der Point lange Zeit von der Seefahrt geprägt. Der frühere Handelshafen wurde in den 80er Jahren in einem Großprojekt zu einem Unterhaltungs- und Freizeitviertel umgebaut und ist heute neben

den Rocks eines der Touristenzentren von Sydney. Ein großes Angebot an Museen und Unterhaltungsparks wie das Sydney Aquarium und das Australian National Maritime Museum bieten Unterhaltung für die ganze Familie, und eine Fülle von Events und Festivals wie das Darling Harbour Jazz Festival gastieren das ganze Jahr über in der Bucht von Darling Harbour. Mit der Neugestaltung der King Street Wharf entlang der Wasserfront wurde die Unterhaltungszone rund um die Bucht in den letzten Jahren erweitert, und etliche Restaurants und Bars laden zum genießen und verweilen ein.

Port Jackson

Im Norden und Westen wird Millers Point von der Wasserkante des Port Jackson begrenzt. Der Hafen von Sydney ist einer der größten Naturhäfen der Welt, er zieht sich von den Sydney Heads aus rund 20 Kilometer lang vom Pazifischen Ozean bis tief ins Land hinein und endet an der Mündung des Parramatta Rivers.

Bis zum Umzug der Hafenaktivitäten in die Botany Bay war Port Jackson einer der wichtigsten Handelshäfen im Südpazifik. Heute ankern hauptsächlich Kreuzfahrtschiffe an den Werften des Overseas Passenger Terminal, und neben den Sydney Ferrys, die die Erschließung entlang des Hafens sicherstellen, prägen unzählige private Segelschiffe das neue Bild des Hafens.

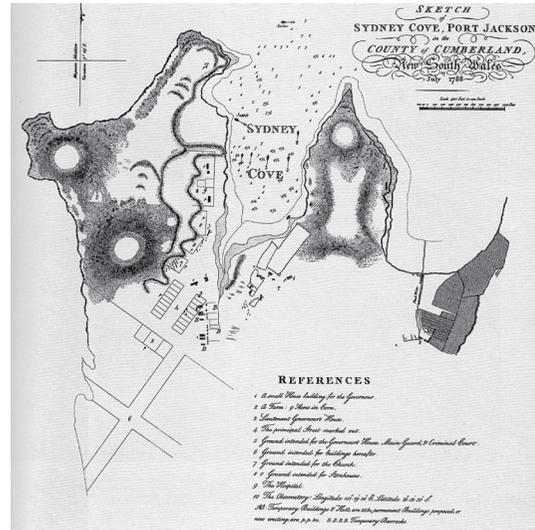
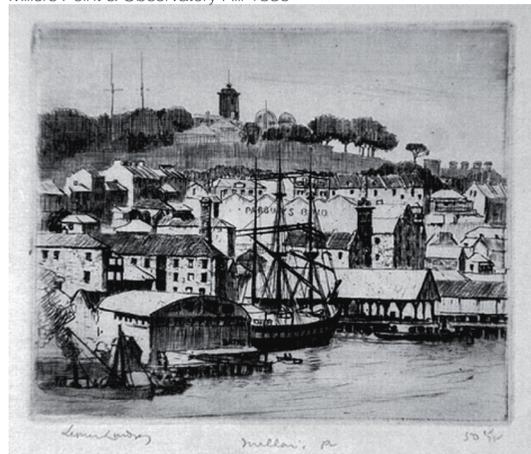


Abb. 28

Sydney Cove 1788

Abb. 29

Millers Point & Observatory Hill 1835



Historische Entwicklung

Das frühe Millers Point

Das heutige Millers Point präsentierte sich den ersten Siedlern als ein entlegener Landstrich, eingerahmt von einer felsigen Küste, und dominiert von der Erhebung des heutigen Observatory Hill. Lange Zeit war ein Fahnenmast- hoch oben am Flagstaff Hill – das einzige Zeichen, dass die Ankunft der europäischen Einwanderer markierte. Rund 20 Jahre vergingen bis das Terrain erstmals erschlossen wurde, und auf der westlichen Seite der Halbinsel die ersten Windmühlen entstanden und ihren Betrieb aufnahmen. Weithin sichtbar wurden sie schon bald zum Symbol der Gegend, und gemeinsam mit ihrem Besitzer, John Leighton, besser bekannt unter den Siedlern als *Jack the Miller* wurden sie zu den Namensgebern von Millers Point.

„A waterside town scattered wide over upland an lowland, and if it be a breezy day the merry rattling pace of its manifold windmills, here and there perched on the high points, is no displeasing sight“³

Waren um die Jahrhundertwende die Hafenaktivitäten noch vermehrt in der Sydney Cove angesiedelt, wurden mit dem steigenden Platzbedarf für Anlegestellen und Lagerhäuser nun auch immer mehr die Küstenstreifen westlich von Dawes Point bis hinein in die Walsh Bay für den Seefahrts- Betrieb erschlossen. Ein neuer Fokus als Seefahrts- und Handelspunkt lag auf Millers Point und dem angrenzenden Darling Harbour.

Während die Veränderungen entlang des Küstenstreifens schnell vor sich gingen, bis 1831 waren bereits alle Grundstücke an der nördlichen Spitze verkauft und die Küstenlinie mit immer neuen Werften aufgefüllt, entwickelte sich jedoch die Erschließung als Wohnviertel in Millers Point nur langsam. Kleine Arbeiter- Quartiere entstanden entlang der Küste der Walsh Bay, und wohlhabende Kaufleute und Großhändler siedelten sich an den ansteigenden Hängen des Observatory Hills an. Schwer erreichbar und isoliert von der Stadt blieb Millers Point jedoch bis in die frühen 1840er nur dünn besiedelt.⁴

³ Harris, zit. n. Fitzgerald / Keating 2009, 17.

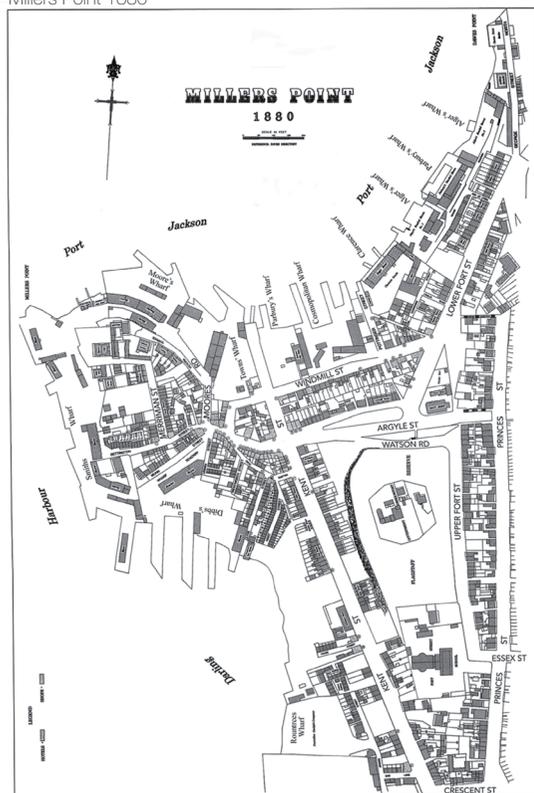
⁴ Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 9 f.



Abb. 30

Blick über Millers Point 1875

Abb. 31
Millers Point 1880



Sydneys aufblühendes Hafenviertel

Mitte des 19. Jahrhunderts hatte sich Millers Point bereits als aufstrebendes Hafenviertel von Sydney etabliert, und war zu einem wichtigen Handelspunkt im Pazifischen Raum geworden. Der Handel mit Wolle löste Wal-Öl und Robbenhäute als Hauptexportware ab und bescherte Australien einen Wirtschafts-Boom, der bis in die 1890er anhalten sollte.

Angelockt von dem stetig wachsenden Hafenbetrieb und dem großen Angebot an Arbeitsplätzen ließen sich viele Handwerker und Arbeiter entlang der Küste nieder, und Millers Point war bis 1861 bereits zu einem Wohnviertel mit rund 400 Häusern angewachsen. Schnell veränderte sich in den folgenden Jahren das Bild von Millers Point, als im Zuge des *cutting down* breite Straßen und Wege entstanden um die vollen Warenhäuser der Kaufleute zu erschließen. Mit dem Durchbruch des Argyle Cuts 1859 wurde der Point erstmals auch mit der Stadt und seinem Nachbarn, den Rocks, direkt verbunden.

Trotz der entstandenen Verbindung zur Stadt entwickelte sich in Millers Point eine abgeschottete und in sich gekehrte Gemeinschaft, verbunden durch ihre Arbeit und ihrer Abhängigkeit vom Hafen.

Der jährliche Kreislauf des Wollhandels wird zum Pulsschlag des Hafens und bestimmt mehr und mehr den Rhythmus der Schiffe und der Arbeiter. Immer größere Mengen an Wolle werden von Millers Point aus verschifft, und die Küstenlinie dicht mit Werften und Ankerplätzen und den angeschlossenen Lagerhallen verbaut. War Millers Point bisher eine gut durchmischte Wohngegend, Heimat für Handwerker und Großkaufleute, verwandelt es sich zunehmend in ein reines Arbeiterviertel, dessen Bild verstärkt von den großen Warenhäusern geprägt wird und aus dem kleine Shops und Geschäfte allmählich verschwinden.⁵

Streik und die Pest

Die wirtschaftliche Stagnation des auslaufenden Jahrhunderts brachte nach Jahrzehnten des Aufschwungs eine Phase von Tumulten und Unruhen nach Millers Point. Mit den fallenden Wollpreisen und dem schlecht laufenden Handel wurden viele der Hafenarbeiter mit Arbeitslosigkeit konfrontiert. Das Fehlen von sozialen Strukturen in der Welt der jungen Männer, die von der Arbeit dominiert wird, machte die 1882 gegründete Sydney Wharf Labourers Union

⁵

Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 48 f.



Abb.32
Werft in Millers Point 1903



Abb. 33
High Street

Abb. 34
Hickson Road entlang Walsh Bay 1949



bald zum Mittelpunkt vieler Arbeitssuchender.

Schon immer herrschten harte und unfreundliche Verhältnisse an der Wasserfront, doch mit dem Great Maritime Streik im September 1890, in dem rund 40.000 Streikende für bessere Arbeitsbedingungen und das Ende des *Pick-up Systems* kämpften und dem darauf folgenden Zerschlag der Union, erreichte der Kampf um Arbeitsplätze an den Werften ein neues Level von Brutalität. Der Streik, das Black-Listen von Arbeitern und die Depression verlangten viel von den finanziellen und emotionalen Ressourcen der Leute im Point.

Erstmals zeigte auch das City Council Interesse am bisher weitgehend selbstverwalteten und von den Behörden übersehenen Millers Point. Galt das Viertel bisher als eine der besten Wohngegenden in Sydney, waren nun um die Jahrhundertwende die hygienischen Verhältnisse in katastrophalem Zustand. Die Hysterie rund um den Ausbruch der Beulenpest im Jänner 1900 gab dem Government schlussendlich den Anlass, in das Geschehen und das Leben rund um den Point einzugreifen.⁶

Wiederaufbau Millers Point

Mit dem beginnenden 20ten Jahrhundert übernimmt erstmals der neu gegründete Sydney Harbour Trust die Zuständigkeit für Millers Point. Zusätzlich zu den Aufgaben der Verwaltung der Hafeneinrichtungen und der Instandhaltung der Infrastruktur fallen rund 800 Liegenschaften, inklusive 553 Häuser von der privaten Hand in die Verantwortung des Trusts. Hauptaugenmerk der Arbeiten liegen in den kommenden Dekaden jedoch hauptsächlich auf der Sanierung, Umgestaltung und Neuorganisation des Hafensareals – eine Notwendigkeit, um nach dem katastrophalen Wirtschaftsabschwung in den 1890ern wieder auf internationalen Standard zu kommen. Neuerlich verändert sich das Bild des Points radikal, als im Zuge der Umbauarbeiten die Küstenstreifen bis auf Meeres-Level abgetragen werden. Neue Straßenzüge entstehen, andere – wie Millers Road- verschwinden gänzlich.

Moderne 2-stöckige Finger- Werften entstehen entlang der Wasserkante, erschlossen durch Hickson Road auf Wasserlevel und der höher liegenden High Street auf der zweiten Ebene.

Nur langsam gehen die Arbeiten voran, und sowohl fehlendes Material wie auch ein Mangel an Arbeitern während des 1 Weltkrieges verzögern den Fortschritt zusätzlich.

⁶

Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 60 f.

Viele Häuser und teilweise ganze Straßenzeilen müssen während den Bauarbeiten weichen um für die immer größeren Hafeneinrichtungen und den massiven Pfeiler für die Sydney Harbour Bridge Platz zu schaffen - doch nur wenige werden wieder aufgebaut. Aus dieser Phase stammen die noch bis heute erhaltenen Trust- Häuser entlang High, Munn und Kent Street, die zur Lösung des steigenden Wohnungsmangels im Viertel errichtet wurden.

Rund 30 Jahre dauern die Arbeiten im Viertel an - und schaffen ein modernes Hafen- und Industriegebiet. Mit dem Verschwinden der alten Werften verschwand auch der *old style of doing business*, um den neuen Praktiken des Handels Platz zu machen, und das bürokratische Mitwirken des Sydney Harbour Trust wurde in allen Geschäften des täglichen Lebens spürbar.⁷

Rückgang der Werften

Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs erholt sich langsam der Handel wieder, doch der Aufschwung ist nur von kurzer Dauer. Der kollabierende Weizenhandel und die Große Depression der 1930er legte die Wirtschaft weltweit lahm und hinterließen besonders in einem Hafenbezirk wie Millers Point seine Spuren.

Im Laufe der Industrialisierung kamen immer größere Schiffe mit ihrer Fracht nach Millers Point, jedoch auch immer seltener – und während der großen Depression blieben sie oft ganz aus. Wurden jetzt zwar mehr Arbeiter zum Be- und Entladen der Ware benötigt, waren jedoch nun beim Fernbleiben der Schiffe Hunderte ohne Beschäftigung.

„ They'd go to the Millers Point pick up at 8 o'clock.
There were hundreds of men down at Cental Wharf
– 8 and 9 wharves –

⁷ Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 73 f.

The bloke would come out and he'd get on the box and say
`you, you, you and you`.
They were bloody hard times. If they never got a job,
they'd have to get to Pymont fort he next pick up.
They'd run, or run-walk. You couldn't run all the way.
Then if they missed that one, they'd walk over to Woolloomooloo.
Things were destitute“⁸

Oft sah man hunderte Männer ringend um die wenigen verfügbaren Jobs und verzweifelt wartend an den Pick- up Points entlang der Hungry Mile in der Hickson Road. Mehr denn je waren die Arbeiter von Millers Point abhängig vom Glück und Geschick der Schifffahrt.

Die schon immer sehr in sich gekehrte und isolierte Gemeinde von Millers Point rückte gerade bei schlechten Zeiten wie diesen noch dichter zusammen, und ein enges soziales Netzwerk entstand unter den Bewohnern des Points.

„doors needed never be blocked“⁹

Mit der Einführung des *gang rotary System* bei der Anstellung von Hafenarbeitern 1943, dem ein 16-tägiger Streik voraus ging, veränderten sich die Arbeitsbedingungen für die Männer radikal. Erstmals seit dem Beginn der Seefahrtsindustrie in Millers Point boten die Werften nun einen sicheren Arbeitsplatz und Aussicht auf ein Ende der mageren Zeiten.

Die zweite Hälfte des Jahrhunderts wird überwiegend geprägt von der steigenden Vorliebe, in den wachsenden Suburbs rund um Sydney zu leben. Steigende Löhne, der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und der erhöhte Besitz von Pkws lösten erstmals die notwendige Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz – und ließen Millers Point als

⁸ Gaby, zit. n. Fitzgerald / Keating 2009, 101.

⁹ Fitzgerald / Keating 2009, 98.

Wohngegend immer uninteressanter werden. Es waren unauffällige Zeiten, doch nachträglich werden sie von Vielen als der Beginn großer Veränderungen an der Wasserfront gesehen - und als erstes Zeichen des Zerfalls der Gemeinschaft in Millers Point.¹⁰

Kulturerbe Millers Point

Das auslaufende Jahrhundert brachte große Veränderungen im Ablauf des Hafensbetriebes, und ein weiteres Mal mussten sich die Hafenanlagen einer Veränderung unterziehen. Die bestehenden Fingerwerften entlang der Westküste von Millers Point mussten einem großem Roll-on-Roll-off Containerterminal weichen, und auch in Darling Harbour, bislang Knotenpunkt der Schiffe für den Handel mit den australischen Küstenstädten, wurden die letzten Hafeneinrichtungen durch den Bau eines großen Touristen- und Unterhaltungskomplex ersetzt.

Auch die Rocks blieben vom großen Bau-Boom der 1960er nicht verschont, und Millers Point, versteckt hinter der Brücke, schaute nervös auf seinen Nachbarn.

Die Anwohner des Points schätzten die Gegend, und sahen ihre Nachbarschaft als eine Verbindung zur Geschichte der europäischen Besiedelung in Sydney, als ein *living Museum*. Jeder kleinste Eingriff in den Bestand löste heftige Diskussionen und öffentliche Proteste der Bewohner aus und wurde von den verschiedenen Authorities und Community-Gruppen hin und her diskutiert.

Eine Studie des Government bestätigte bald die Sicht der Anwohner, und beschrieb Millers Point als „*a cohesive example of nineteenth and early twentieth century townscape*“,¹¹ ein einmaliges und schützenswertes Kulturerbe. Trotz einiger Verluste verfügt Millers Point über einen Häuserbestand, der über Dekaden vom Maritime Service Board ignoriert bis heute fast unverändert erhalten wurde.

¹⁰ Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 95 f.

¹¹ Tanner, zit. n. Fitzgerald / Keating 2009, 124.

Als die Administration der Häuser dem Department of Housing übergeben wird, ändert sich die Situation der Bewohner von Millers Point jedoch erheblich, und führt durch das aktive Eingreifen der Behörden zur Zerrüttung der Gemeinde. War das Leben und Wohnen in Millers Point bisher geprägt von seinen Arbeitern – verbunden durch die Abhängigkeit vom Hafen - werden freie Wohnungen nun nicht mehr an die eigenen Leute, sondern anhand einer Sydney-weiten Warteliste vergeben.

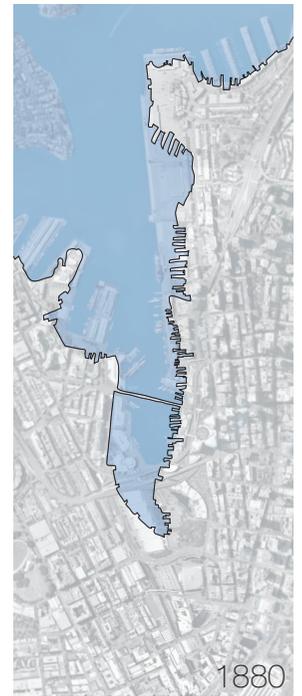
Mit der Entscheidung, die Hafentätigkeiten weg von Millers Point in die Botany Bay zu verlegen, kam schlussendlich auch das endgültige Aus für die Schifffahrt im Point.

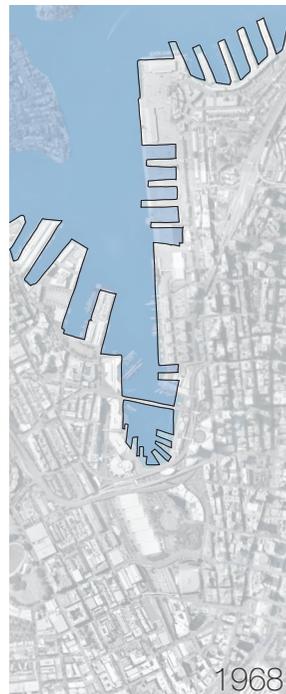
Der Verlust der Hafentätigkeit und die anhaltende Veränderung der Bewohner des Viertels lässt langsam die Verbindung zu einer alten Arbeitergesellschaft verschwinden. Eine Verbindung, die das Viertel seit seinem Entstehen geformt und geprägt hat, geht verloren.¹²

Erste Tendenzen, die eine neue Entwicklung im Viertel ankündigten, wurden sichtbar als die alten Lagerhallen entlang Walsh Bay mit neuen Nutzungen belegt wurden die heute die Sydney Theatre Company sowie Luxus- Wohnungen entlang der Werft 6/7 beherbergen.

Mit dem Abwandern der letzten Hafentätigkeiten 2006, und dem seither brach liegenden Areal des rund 22 Hektar großen alten Container-Rollfeldes bietet sich für die Stadt und für Millers Point nun die Chance, die seit der ersten Besiedelung des Points für die Seefahrt in Anspruch genommene Küstenlinie erstmals den Bewohnern zugänglich zu machen.

¹² Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 109 f.





Transformation der Küstenlinie

Seit der beginnenden Besiedelung von Sydney war klar, dass die neue Kolonie von der Seefahrt abhängig sein würde, einerseits um die wachsende Kolonie mit Waren und Gütern zu versorgen und neue Siedler nach Australien zu bringen, andererseits um den Kontakt und die Verbindung zu ihrem Mutterland nicht zu verlieren.

Ausgehend von der Sydney Cove, in der 1788 die ersten Schiffe der Engländer anlegten, wurden bald auch die Küstenstreifen entlang der Bucht für den Hafenbetrieb in Anspruch genommen. Der stetige Zustrom neuer Siedler aus Europa und das schnelle Wachstum der Stadt ließen um 1800 einen zweiten Hafen in der Bucht von Darling Harbour entstehen, der eine schnelle Verbindung zum entstehenden Business District und den Handelsknotenpunkten ermöglichte.

Das schnelle Wirtschaftswachstum und der boomende Handel mit Wolle machten Port Jackson schon bald zu einem der wichtigsten Handelshäfen im Süd- Pazifik. Durch den florierenden Handel wurde Platz für neue Anlegestellen in den Buchten knapp, und ausgehend von der Sydney Cove und Darling Harbour wurden die Küstenstreifen für die Schifffahrt in Anspruch genommen.

Mitte des Jahrhunderts waren bereits alle Grundstücke entlang der Küste bis hoch nach Dawes Point und Walsh Bay verkauft, und die schroffe Küstenlinie füllte sich mit den Anlegestellen und Werften der Kaufleute.

Mehr und mehr trat eine Transformation der Küstenlinie auf, bis am Ende des Jahrhunderts die natürliche Form der Wasserkante fast zur Gänze verschwunden war und dominiert wurde von den unzähligen ins Wasser ragenden Stegen. Mit der einsetzenden Industrialisierung wurden schon bald die Werften zu klein für die immer größer werdenden Handelsschiffe, und die einhergehende Übergabe der Verwaltung der Hafenaktivitäten an den neu gegründeten Sydney Harbour Trust führte zu einer großen Umstrukturierung des Areals. Die Stege und Werften mussten Platz machen für eine moderne Hafenanlage, deren Fingerwerften und die angeschlossenen Warenhäuser das Bild von Millers Point und Darling Harbour im 20. Jahrhundert prägten.

In den 60ern übernahm der Transport von Gütern auf dem Landweg die Aufgabe der Schiffe, und Darling Harbour, bislang Knotenpunkt des Handels mit den Küstenstädten Australiens verlor seine Bedeutung und wurde zu einem Freizeit- und Unterhaltungsviertel umgestaltet.

Ende des Jahrhunderts durchlief der Hafen von Millers Point seine bisher letzte Transformation, und anstelle der Werften bietet ein großes Roll-on-Roll-off Feld den Containerschiffen einen Ankerplatz.

Mit der Entscheidung alle Hafenaktivitäten in die Botany Bay zu verlegen, endete nach über 200 Jahren die Nutzung der Küstenlinien entlang Millers Point für den Seehandel.



Das Leben im Point

Einblick ins Leben und Arbeiten in Millers Point Mitte des 19. Jahrhunderts

Mit den Veränderungen in Millers Point zum aufsteigenden Hafenviertel Sydneys Mitte des Jahrhunderts wurde der lange nur dünn besiedelte Stadtteil rasch zur Heimat vieler Arbeitssuchender. Eine bunt gemischte Gesellschaft entstand, wohlhabende Kaufleute und Werftbesitzer sowie unzählige Arbeiter und Handwerker ließen sich entlang der Küste nieder. Schnell wurden die Straßen mit kleinen Häusern und Hütten gefüllt und die ersten Pubs, Hotels und Freudenhäuser siedelten sich am Hafen an.

Menschen aus den unterschiedlichsten Teilen der Welt prägten nun das Bild im Point und in der Luft hing ein Gewirr aus verschiedensten Sprachen und Dialekten der *blow-ins*, die mit den Schiffen aus Übersee ins Viertel gespült wurden. Allen war aber eines gemein: ihre Arbeit am Hafen und ihre Abhängigkeit vom Meer.

Millers Point war ein raues Seemannspflaster, Tag und Nacht war die Luft erfüllt von ratternden Schiffsketten, dem Schweiß der Männer und dem alldurchdringenden Geruch von Wal-Öl. Geprägt von einer Männer dominierten Arbeiterschicht, ungebunden an einen Ort, zogen sie auf der Suche nach Arbeit von Werft zu Werft. Doch die Arbeit kam unregelmäßig, abhängig von der Saison und dem jeweilig vorhanden Exportgut – bestimmt durch den Rhythmus der ankommenden und auslaufenden Schiffe.

Die unzähligen Pubs und Hotels im Viertel bildeten den sozialen Mittelpunkt der Seeleute von Millers Point, einem „*hard-working and even harder-drinking lot*.“¹³ Der Hero of Waterloo- ältestes Pub im Point- gilt als Ursprung vieler Geschichten und Mythen über das Schmuggeln von illegalem Rum, den unterirdischen Gängen und dem Shanghaing von unwilligen Seeleuten.

Und obwohl Millers Point durchzogen ist von Trinkstätten und Freudenhäusern, die den Männern kurze Ablenkung vom harten Seemannsalltag bieten, gilt der Point im Gegensatz zu den ordinären und von Kriminalität beherrschten Rocks als eine der besten Wohngegenden im frühen Sydney.

Auf den sonnigen Hügeln des Flagstaff Hill angesiedelt, bietet seine Lage den Bewohnern ein relativ trockenes und gesundes Klima, während die hygienischen Zustände im restlichen Sydney als *shamefully bad* beschrieben werden.

Viele Arbeiter lebten und schliefen in den Pensionen und Arbeiter- Quartieren rund um die Werften, entlang Windmill und Kent Street. Abhängig vom *pick up Employment* und immer nur kurzfristig verfügbaren Arbeitsstellen, war das Mieten von Zimmern die preiswerteste und flexibelste Art der Unterkunft. Oft wurden die sparsam eingerichteten Zimmer noch mit Gleichgesinnten geteilt.

Mitte des Jahrhunderts war Millers Point bereits eine große Gemeinde, und noch immer ohne direkte Verbindung zur Stadt – Argyle Street war noch durch die Erhöhung des Observatory Hill zweigeteilt- entwickelte sich eine weitgehend selbstversorgende und selbstverwaltende Community. Die Menschen lebten, arbeiteten, kauften ein und verbrachten ihre Freizeit im Point – einzig abhängig vom Meer und den Schiffen, die es brachte.¹⁴

¹³ Fitzgerald / Keating 2009, 64.

¹⁴ Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 48 f.

von links nach rechts:
Abb. 35, 36, 37



Städtebauliche Analyse

Das Planungsgebiet

Das zu entwickelnde Gebiet liegt am nord-westlichen Rand von Millers Point und erstreckt sich über das 22 Hektar große Areal des ehemaligen Container-Hafens.

Das Planungsgebiet- früher bekannt als Werften Nr. 3 bis 8 (wobei jedoch die Werft Nr.6 fehlt) erstreckt sich auf einer Länge von rund 1150 Metern von Norden nach Süden und hat eine Breite zwischen 145 und 230 Metern. Begrenzt durch das Meer an 2 Seiten, ergibt sich eine 1.4 Kilometer lange Küstenkante, die den Abschluss im Norden und Westen bildet. Die senkrechte Felskante entlang High Reserve und Hickson Road bildet die Grenze des Grundstückes im Osten, an die sich auf Höhe Sussex Street die erweiterte Bebauung von Darling Harbour und der King Street Werften anschließen, und somit das Grundstück im Westen abschließt.

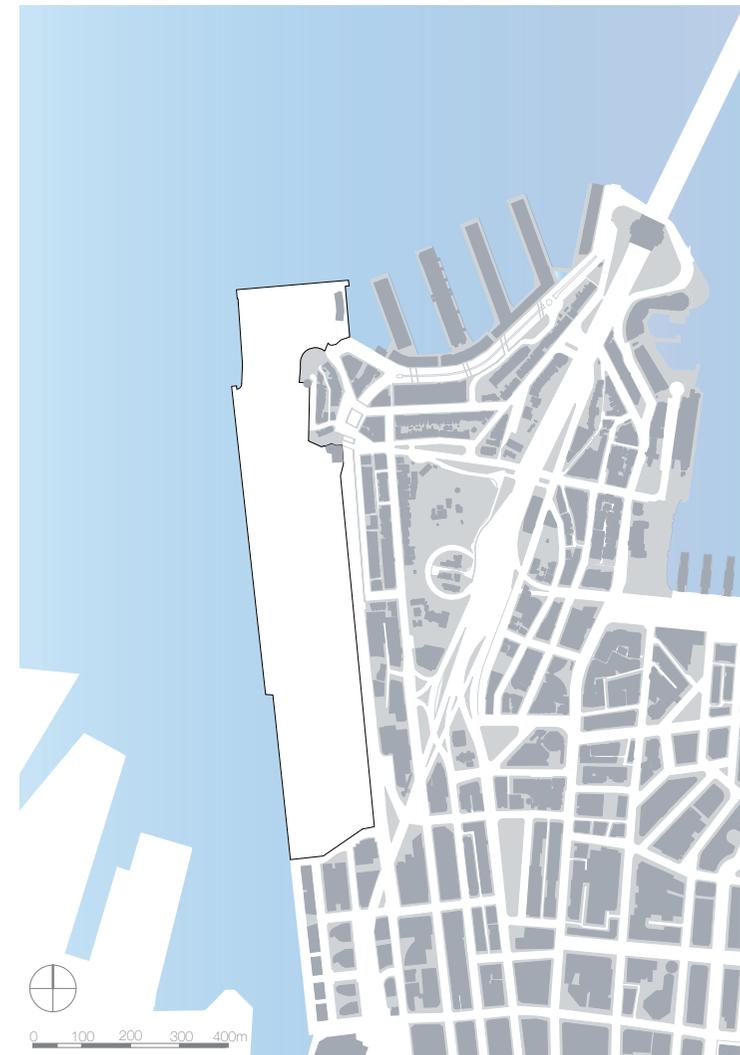
Das ebene Terrain des zurzeit brach liegenden Hafensareals bildet einen starken Gegensatz zu der steilen Topographie des historischen Kerns von Millers Point, und liegt auf seiner gesamten Länge rund 2,5 Meter über dem Meeresspiegel.

Zurzeit befinden sich auf dem Areal der Werft Nr. 8 noch der temporäre Standort des Darling Harbour Passenger Ship Terminals sowie das Gebäude der Moor Werft, welches den Standort der Hafen- Security beherbergt.¹⁵

Im Zuge des internationalen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Hafensareals wurde das Gebiet vom Government of New South Wales neu benannt, und ist seither unter dem Namen Barangaroo bekannt.¹⁶

¹⁵ Vgl. Urban Design Competition 2005, 9.

¹⁶ Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 138.





Trennung von der Stadt

Schon seit der ersten Besiedelung von Millers Point galt die Gegend rund um den heutigen Observatory Hill als schwer zugänglich und abseits der Stadt. Anfänglich durch das felsige Terrain getrennt, bilden heute der Fußfeiler und der Bradfield Highway - Zufahrtsstraße der Sydney Harbour Bridge- die Barriere zwischen den zwei benachbarten Vierteln Millers Point und den Rocks. Die wichtigsten Verbindungsglieder zwischen Millers Point und der Stadt sind der Argyle Cut am Fuße des Observatory Hill und die Hickson Road, die entlang der Küste durch das Viertel verläuft.

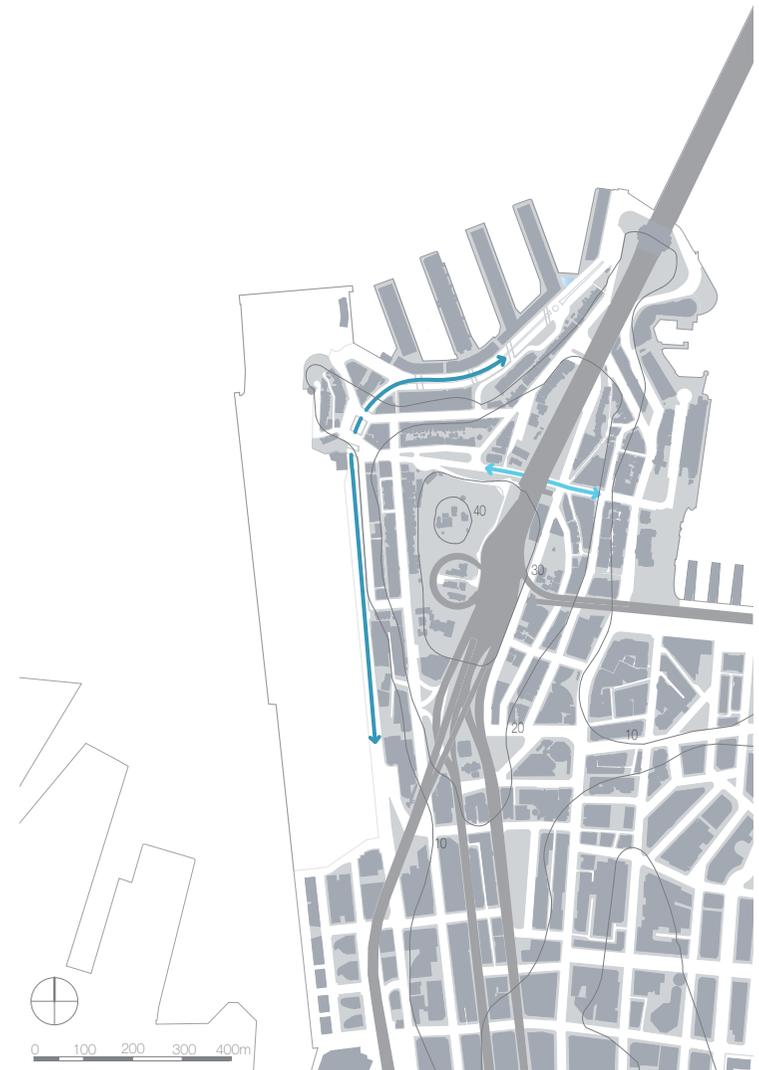
Der Argyle Cut schuf Mitte des 19. Jahrhunderts erstmals den Durchgang zum Point und bildet seither die Verbindung zwischen Argyle Place und Circular Quay.

Im Zuge des Neubaus der Hafenanlagen und ihrer Infrastruktur entstand im frühen 20. Jahrhundert die Hickson Road, die die Erschließung der Werften sicherstellte. Sie bildet die Verlängerung der George Street in den Rocks, verläuft entlang Dawes Point und Walsh Bay, bildet die östliche Begrenzung von Barangaroo und läuft im Süden in die Sussex Street über, die das Viertel mit dem CBD und Darling Harbour verbindet.

Während die Argyle Street die Ebenen rund um den Observatory Hill erschließt, verbindet die Hickson Road die tiefer liegenden Teile des Viertels.

Die topographischen Gegebenheiten des Viertels, aber vor allem die senkrecht verlaufende Felswand entlang Hickson Road, bilden eine markante Trennlinie zwischen dem Areal rund um High Street und Barangaroo und bieten keine direkte Erschließung zwischen den zwei Ebenen für den Verkehr.

Hickson Road 
Argyle Street 



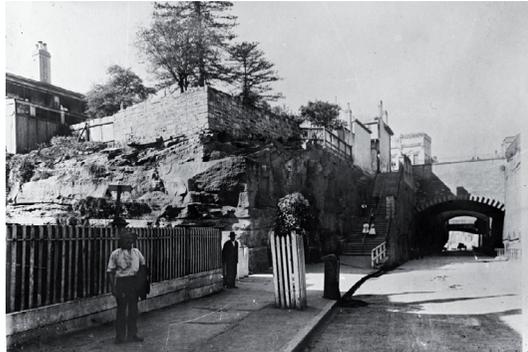


Abb. 38
Argyle Street & Argyle Cut

Abb. 39
The Argyle Cut 1880-1900



Argyle Cut

Der Argyle Cut, ein schmaler Durchschlag an der Grenze zwischen Millers Point und den Rocks verbindet die seit jeher getrennten Stadtteile. Die von Osten nach Westen laufende Argyle Street verbindet durch den Cut Argyle Place und George Street, und ist somit die einzige direkte Erschließung zwischen den zwei benachbarten Vierteln. Pläne für einen Tunnel gab es schon seit den frühen 30ern, doch dauerte es noch bis 1843, bis erstmals die Arbeiten am Argyle Cut begannen.

„Using `working parties of chain-ganged convict in yellow and grey [who] came down each morning from the Hyde Park Barracks ... to do their patient picking´ under the tyrannical eye of overseer Timothy Lane“.¹⁷

Der Durchbruch wurde 1859 fertig gestellt, und ab 1868 überspannten drei hölzerne Brücken die Kluft zwischen Princes, Cumerland und Gloucester Street. Im Zuge der Bauarbeiten an der Sydney Harbor Bridge wurden diese jedoch abgetragen und durch einen verbreiterten Übergang ersetzt, der heute den Verkehr auf dem Bradfield Highway über die Brücke in Richtung Norden leitet.¹⁸

Nicht alle Bewohner des Points begrüßten den Entschluss, dass ihr Viertel durch den Argyle Cut direkt mit dem östlichen Teil der Stadt verbunden werden sollte, aus Angst die Verbindung würde Kriminalität und unerwünschte Besucher aus den Rocks in ihr Gebiet locken.

Früher nur durch in den Sandstein gehauene Stufen erschlossen, dominieren heute die massiven Wände des Argyle Cut die Verbindung zwischen der Sydney Cove mit Millers Point und Darling Harbor.

¹⁷ Fitzgerald / Keating 2009, 33.

¹⁸ Vgl. Sydney Harbour Foreshore Authority.



Abb.40
Hickson Road

Abb. 41
Arbeiter entlang der Hungry Mile



Hickson Road - The Hungry Mile

Der Bau von der Hickson Road war einer der markantesten Eingriffe, die der neu gegründete Sydney Harbour Trust im Zuge der groß angelegten Umstrukturierungsarbeiten zur Jahrhundertwende in Millers Point verwirklichte. Das Abschneiden der Klippen zur Schaffung einer Erschließungsebene der Werften auf Meeres- Niveau führte zu einer drastischen Veränderung der Topographie - und schuf eine künstliche Barriere zwischen dem Kern von Millers Point und der Wasserkante. Etliche Häuser des Points und ganze Straßenzüge verschwanden im Zuge der Arbeiten, die sich bis in die späten 1920er hineinzogen.

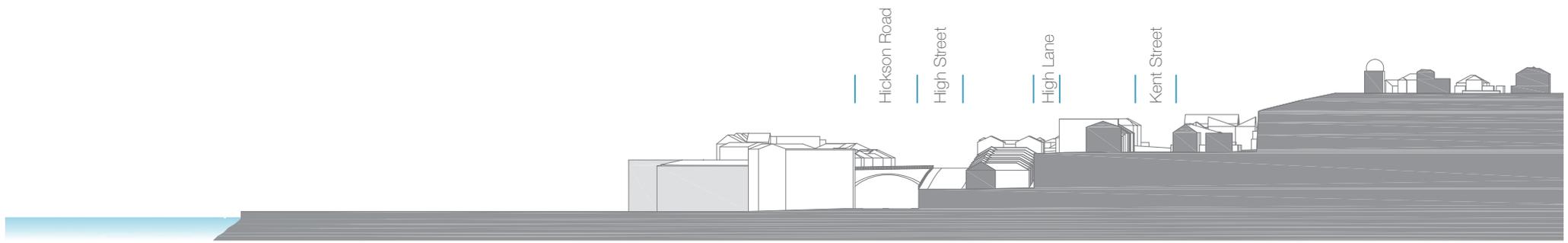
Mit der Fertigstellung wurde die Hickson Road zu einer der meist befahrenen Handelsstraßen in Sydney- und Verbindungsglied zu dem angrenzenden Darling Harbour und den Rocks.¹⁹ Zur Zeit der großen Depression der 30er Jahre wurde die Hickson Road bekannt unter dem Namen The Hungry Mile, eine Bezeichnung, welche die schweren Zeiten und Umstände für die Männer und ihre Familien im Point beschreibt, die der Einbruch der Wirtschaft und die hohe Arbeitslosigkeit mit sich brachte.

Die offizielle Umbenennung des Straßenzuges im Bereich zwischen der Munn Street Brücke und der Napoleon Street durch die City of Sydney im Juli 2006 in The Hungry Mile soll an die historische Bedeutung des Gebietes erinnern, an seine Arbeiter und die harten Zeiten, die sie durchleben mussten.²⁰

Mit dem Rückgang der Hafenaktivitäten in Millers Point mit dem auslaufenden 20. Jahrhundert verlor auch die Hickson Road immer mehr an Bedeutung – bekommt jedoch mit der Neubebauung des Küstenstreifens Barangaroo wieder eine neue Aufgabe – und dient als Haupterschließung für das zukünftige Areal.

¹⁹ Vgl. Fitzgerald / Keating 2009, 33.

²⁰ Vgl. The Sydney Morning Herald.



Topographie

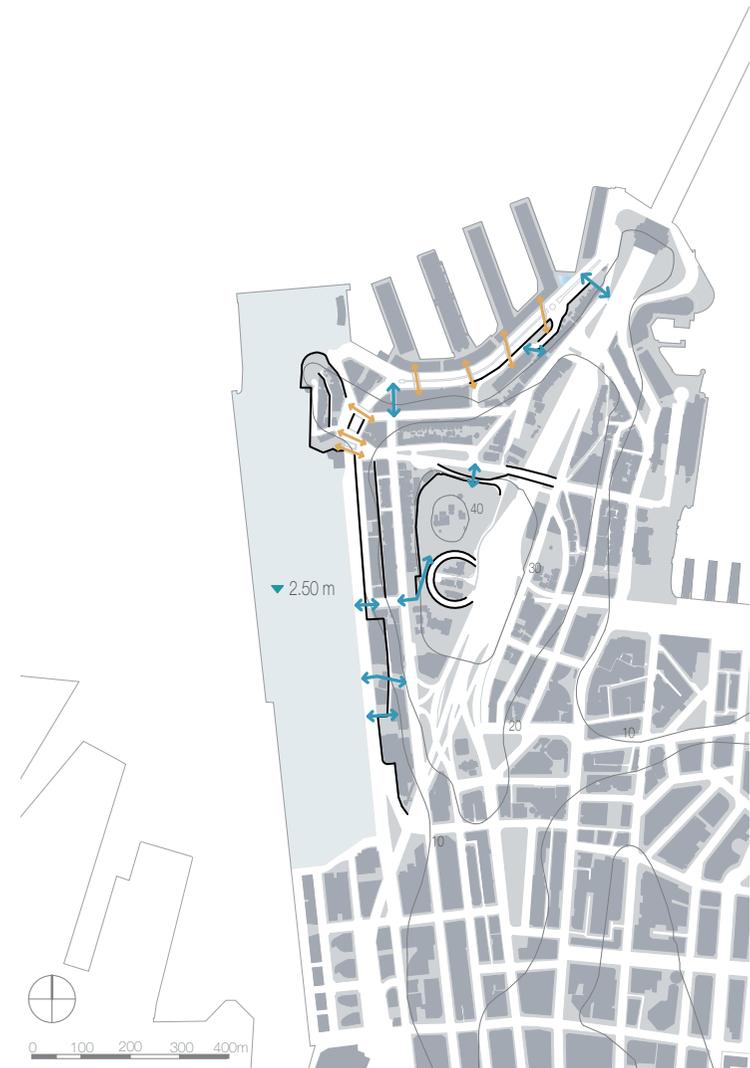
Seit der Besiedelung von Sydney diente das Gebiet rund um den Observatory Hill dem Abbau von Sandstein, durch den die heutige Topographie des Viertels geschaffen wurde. Der Abbau schuf eine Terrassierung des Hügels, an welche sich die fortschreitende Bebauung von Millers Point im 19. Jahrhundert anpasste.

Die verschiedenen Höhenniveaus und Abtreppungen des Geländes werden besonders im Bereich der die Straßen begrenzenden Felswände begreifbar, die sich oft mehrere Meter senkrecht in die Höhe erheben und so die barrierefreie Erschließung des gesamten Viertels erschweren.

Als Verbindungsglieder zwischen den verschiedenen Niveaus dienen dem Fußgänger Treppenläufe, die entweder in den Fels gearbeitet sind oder entlang der Felskante verlaufen. Im Bereich der Walsh Bay Werften dienen Brücken zur Überwindung der Höhendifferenz, welche die angrenzenden Gebäude auf dem Niveau der Pottinger Street erschließen.

Besonders markant zeigt sich die Beschneidung des Terrains an der Grenze zum Planungsgebietes Barangaroo, an dessen östlicher Seite sich auf der gesamten Länge des Grundstückes eine zwischen 10 und 20 Meter hohe Felswand erstreckt und den historischen Kern von Millers Point von dem Areal trennt.

Treppenlauf ———
Brücke ———
Felswand ———



Straßennetz

Anhand des Straßennetzes in Sydney lassen sich zwei spezifische Muster erkennen, denen die Straßenverläufe in den einzelnen Vierteln unterliegen: eine gewachsene und der Topographie angepasste Form, die ihren Ursprung im 19. Jahrhundert hat und die des geplanten orthogonalen Rasters.

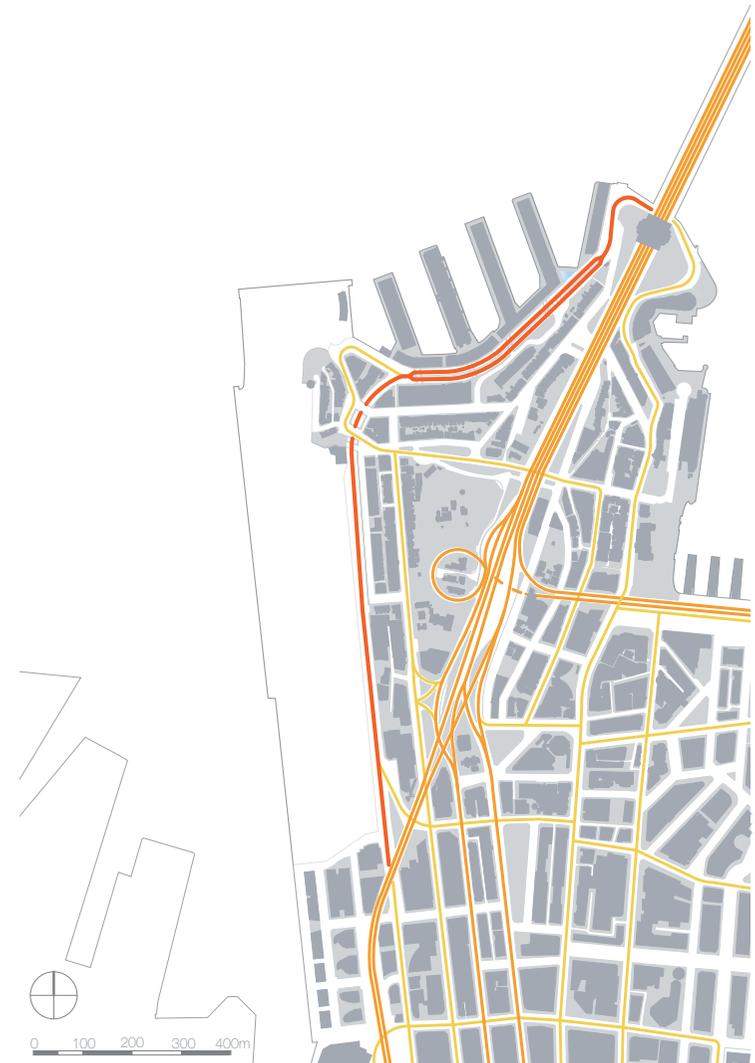
In den Vierteln Millers Point und den Rocks lassen sich noch gut die gewachsenen Strukturen erkennen, deren Formgebung von der Bebauung entlang der topographischen Verhältnisse herrührt.

Je weiter man weg von den zwei historischen Vierteln Richtung Süden kommt, desto stärker erkennt man den Übergang in den orthogonalen Raster, der sich zwischen Sussex- und Elisabeth Street aufspannt und den CBD dominiert.

Die HAUPTerschließung von Millers Point erfolgt über die bereits erwähnten Straßen Argyle Street und Hickson Road, welche den Verkehr ins Viertel leiten, während das übrige Straßennetz hauptsächlich als Zufahrtsstraßen für die Anrainer dient, und somit nur ein geringes Verkehrsaufkommen aufweist.

Die Anbindung von Barangaroo an die benachbarten Viertel sowie die Erschließung für das neue Areal wird ebenfalls durch die Hickson Road sichergestellt, deren Verlauf die Rocks, Millers Point und Darling Harbour verbindet.

Hickson Road 
Highway 
Hauptverkehrsstraße 



Öffentliches Verkehrsnetz

Das Stadtgebiet von Sydney wird erschlossen durch ein weitläufiges Netz von Bahn, Bus, Light Rail und Monorail, sowie den von Circular Quay auslaufenden Passagierfähren.

Zur Erschließung des Planungsgebietes dienen hauptsächlich Bus und Bahn, wobei die nächste Zugstation rund 20 Gehminuten vom südlichen Ende von Barangaroo entfernt liegt.

Millers Point wird von 4 Buslinien direkt angefahren, deren Routen jedoch alle über die Lower Fort Street führen und am Argyle Place enden, und somit nur den Bereich nördlich des Observatory Hill gut erschließen. Die Bereiche der tiefer liegenden Ebene entlang der Hickson Road sind zurzeit nicht an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und nur mit Auto oder zu Fuß erreichbar.

Die am südlichen Ende an das Planungsgebiet anschließenden King Street Werften werden mittels Fähren vom Circular Quay aus angefahren, jedoch verfügt das Planungsgebiet selber über keinen direkten Anschluss an das Fahrenetzwerk.

Eine zukünftige Erschließung von Barangaroo mittels öffentlichen Transportmitteln kann hauptsächlich durch die Aktivierung der Hickson Road erfolgen- die das Planungsgebiet von Nord bis Süd durchläuft. Zusätzlich zu einer Anbindung an den CBD mittels Bussen ist der Anschluss einer Erschließung über den Wasserweg wünschenswert, der unter anderem auch den temporären Standort des Darling Harbour Passenger Ship Terminals als möglichen Anlegepunkt in die Planung mit einbezieht.

Bahn	
Bus	
Fähre	
Überseeschiffe	



Grünflächen

Das Zentrum von Sydney verfügt über ein großes Angebot von prachtvollen, weitläufigen Parkanlagen des 19. Jahrhunderts, wie die Royal Botanical Gardens, den Domain und Hyde Park, alle angesiedelt im östlichen CBD. In Millers Point bildet der Observatory Park das grüne Zentrum des Viertels. Ergänzt wird das Angebot an öffentlichen Grünflächen durch das an der Grenze zu Barangaroo liegenden Munn Street- und Clyne Reserve, welches aufgrund seiner exponierte Lage jedoch nur spärlich genutzt wird.

Soziale- und Kulturelle Einrichtungen

Millers Point verfügt über eine Anzahl bedeutender Kunst- und Kultureinrichtungen in der Nachbarschaft, wie zum Beispiel die Sydney Theatre Company und das Werft- Theater entlang der Hickson Road, sowie vereinzelte private Gallerien und Kunstwerkstätten - wie auch das Museum of Contemporary Art in den Rocks, die Interessierten eine immer wechselnde Auswahl an Ausstellungen und Veranstaltungen bieten.

Zu den sozialen Einrichtungen im Point zählen unter anderem die St. Brigid's Primary School wie das KU Lance Preschool and Children's Centre, aber auch das lokale Gemeinde- Zentrum rund um die Holy Trinity Church.

Mit der Planung von Barangaroo ergibt sich nun die Chance für die Menschen attraktive neue Räume zu schaffen, sei es für Erholung, Freizeit oder Kunst und Kultur, die neue Zentren bilden, sowohl für Bewohner als auch Besucher.

Öffentliche Einrichtungen
Grünflächen



Kulturerbe

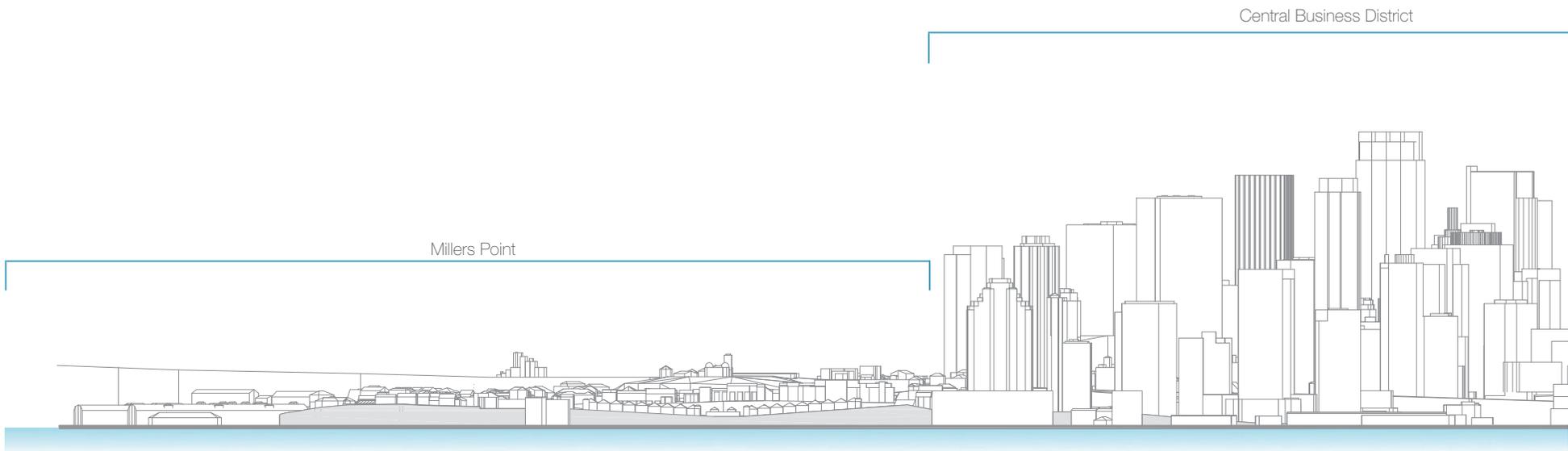
Mit dem wachsenden Verständnis der Verwaltungsinstanzen für das bestehende Kulturgut Millers Point als Beispiel eines intakten Hafenviertels des 19. und 20 Jahrhunderts, folgte das Government 1988 den schon lange vorherrschenden Forderungen der Bewohner, und das Viertel wurde unter eine Permanent Conservation Order gestellt, die nicht nur einzelne Bauten, sondern das Areal in seiner Gesamtheit als Kulturerbe unter Schutz stellte.

Beispiele der frühen Besiedelung des Terrains im 19. Jahrhundert durch wohlhabende Kaufleute, geprägt von den vornehmen viktorianischen *Terrace Houses*, definieren besonders die Straßenzüge entlang Lower Fort Street und Kent Street. High Street und High Lane sind hingegen geprägt von den Wohnhäusern des Sydney Harbour Trust, welche im Zuge der Umstrukturierung des Hafens um 1900 errichtet wurden. Ebenfalls aus dieser Periode stammen die Hafeneinrichtungen und Lagerhallen entlang Walsh Bay, die heute - durch die Seefahrt nicht mehr genutzt - sowohl Kultureinrichtungen sowie Luxus- Apartments beheimaten.

Millers Point hat sich bis heute als Wohnviertel definiert, doch weist die Bebauung der angrenzenden Bezirke einen vermehrten Trend zur Gewerbe- und Büronutzung auf, wie die Bauten entlang King Street Werft zeigen, die das Verbindungsglied zwischen dem Entertainment- District Darling Harbour und dem Areal von Barangaroo bilden.

Observatory Hill Areal	■
Terrace Houses	■
Harbour- Trust Häuser	■
Werft- und Hafengebäuden	■





Höhenentwicklung

Die Bebauung im historischen Kern von Millers Point bildet ein homogenes Gefüge, wobei die Gebäudehöhe von 9 Meter durch das gesamte Gebiet rund um den Observatory Hill nicht überschritten wird. Die im Süden an die Grenze des Viertels stoßenden Bürotürme erreichen eine Höhe von bis zu 80 Meter und bilden so den sprunghaften Übergang zur Sydney Skyline. Im Gegensatz zu dem abrupten Anstieg der Gebäudehöhen im Süden des Viertels geht die Höhenentwicklung in Richtung der nördlich liegenden Lagerhallen und Hafeneinrichtungen fast unmerkbar vor sich. Zwar erheben sich die Gebäude rund 20 Meter über das Gelände, jedoch schließen sie direkt an das abfallende Terrain an und sind so fast auf gleicher Höhe mit den Wohngebäuden an den Hängen.

Einzige Ausnahme bildet der Port Control Tower, der die umliegenden Gebäude um etliches überragt.

Gebäudehöhen	
bis 9 Meter	
bis 15 Meter	
bis 20 Meter	
bis 30 Meter	
bis 50 Meter	
bis 80 Meter	



Eigentumsverhältnisse

Seit dem Eingreifen des Staates in die Entwicklung und das Management des Hafens im 20ten Jahrhundert wurde das Planungsgebiet in 10 Parzellen unterteilt, welche sich im Besitz diverser NSW State Government Authorities befanden. So hatte unter anderem die Sydney Ports Corporation, das Maritime Service Board of NSW sowie die Maritime Ministerial Holding Corp Ansprüche an das Areal.²¹

Der Barangaroo Delivery Authority Act 2009 legte den Grundstein zur Gründung der Barangaroo Delivery Authority, welche seither das Management und die Organisation zur Revitalisierung übertragen wurde. Im selben Zug wurde der Barangaroo Delivery Authority die Besitzansprüche an das Planungsgebiet überschrieben, wodurch die Authority die mehrheitlichen Eigentumsrechte an dem Planungsgebiet erhalten hat.

Neben den rechtlichen Verhältnissen wurden auch die Wünsche und Ansprüche etlicher Interessensgruppen vereint, welche im Planungsprozess durch die Barangaroo Delivery Authority vertreten werden. Unter anderem sind die Departments des Minister for Infrastructure, Planning & Natural Resources, die East Darling Harbour Task Force, das Department of Infrastructure Planning & Natural Resources, die Sydney Harbour Foreshore Authority, die NSW Maritime sowie die Sydney Ports Corporation vertreten.²²

²¹ Vgl. State Government 2007, 8.

²² Vgl. Urban Design Competition 2005, 4.



Abb. xx
Luftbild Planungsgebiet

East Darling Harbour, Sydney Urban Design Competition

Mit der Ausschreibung zur East Darling Harbour Urban Design Competition im Mai 2005 fiel der Startschuss für die Revitalisierung und Neunutzung des 22 Hektar großen ehemaligen Hafensareals in Sydney. Rund 140 Planungsbüros aus aller Welt beteiligten sich an dem vom State Government of New South Wales abgehaltenen zweistufigen Wettbewerb und reichten vielfältigste Entwürfe für das ausgeschriebene Projekt ein. Als Grundlage für die Entwicklung des Gebietes wurden allgemeine Planungskriterien und Zielvorstellungen beschrieben, die sich mit verschiedenen Themenschwerpunkten beschäftigten:²³

Öffentlicher Raum

- Der öffentliche Raum als Reflexion des Charakters und des Lifestyles von Sydney und seinen Bewohnern – geprägt durch die starke Verbundenheit zur Natur und zum Wasser. Die öffentlichen Räume sollten sowohl zum Entspannen und Verweilen einladen, als auch Raum für Aktivitäten und Veranstaltungen bieten. Zusätzlich sollen sie als Verbindungsglied zu den Nachbarbezirken sowie zur Wasserkante fungieren.
- Rund 50% der Fläche des Planungsgebietes sollen für die Entstehung einer Harbourside Parklandschaft genutzt werden, welche die Tradition der großartigen Parkanlagen des 19. Jahrhunderts in Sydney aufnimmt.

Reaktivierung der Wasserkante

- Öffnung der für lange Zeit durch Hafen- und Industrieaktivitäten in Anspruch genommenen Wasserfront für die Bevölkerung und Wiedereingliederung der neu gewonnenen Küstenzone in das städtische Gefüge.
- Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Raumes mit direktem öffentlichem Zugang zum Wasser zwischen Hickson Road und der Wasserlinie
- Schaffung von Kontaktzonen.

²³ Vgl. Urban Design Competition 2005, 16-19.

- Planung des fehlenden 1.4km langen Zwischenstückes des Sydney Foreshore Walkways ausgehend von Woolloomooloo bis hin zur Anzac Bridge entlang der Wasserkante.

Nutzungsvielfalt:

- Förderung der Position Sydneys als ein wichtiges Zentrum für Leben, Arbeit und Wirtschaft im Asiatisch-Pazifischen Raum.
- Aktivierung des Planungsgebietes durch eine ausgewogene Kombination und Durchmischung von Raum für Wohnen, Arbeit, Kultur, Freizeit und Erholung, Entwicklung eines ansprechenden und attraktiven Stadtteils sowohl für Bewohner als auch Besucher und Touristen.

Integration

- Bebauung des Planungsgebietes in einem angemessenen Größenmaßstab in Bezug auf Umgebung und Lage sowie als Unterstützung des Central Business District als regionales Zentrum.
- Integration und Anbindung des Areals in das bestehende Stadtgefüge zur Stärkung und Verbindung der lokalen Communities – Vermeidung einer Inselbildung.
- Bezugnahme auf bestehende Sichtbeziehungen und Sichtachsen ausgehend von High Street, Observatory Hill und Clyne Reserve, sowie Ansichten ausgehende von den umliegenden Küstenkanten

Verkehr

- Aktivierung von Hickson Road als zentrale Nord- Süd Erschließungsachse sowie Förderung der Ost- West Erschließung zur Wasserkante besonders für Fahrrad- und Fußgängerverkehr.
- Erweiterung und Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, Reaktion auf den anhaltenden Trend der PKW- freien Fortbewegung in der Stadt – Fußläufigkeit des Planungsgebietes.

Historische Bezüge

- Interpretation und Umgang mit der geschichtlichen Entwicklung des Planungsgebietes als Hafen- und Industriestandort und seiner Transformationsprozesse sowie Bezugnahme auf die angrenzenden historischen Stadtteile Millers Point, the Rocks, Walsh Bay und Darling Harbour und ihrer charakteristischen Bebauung.

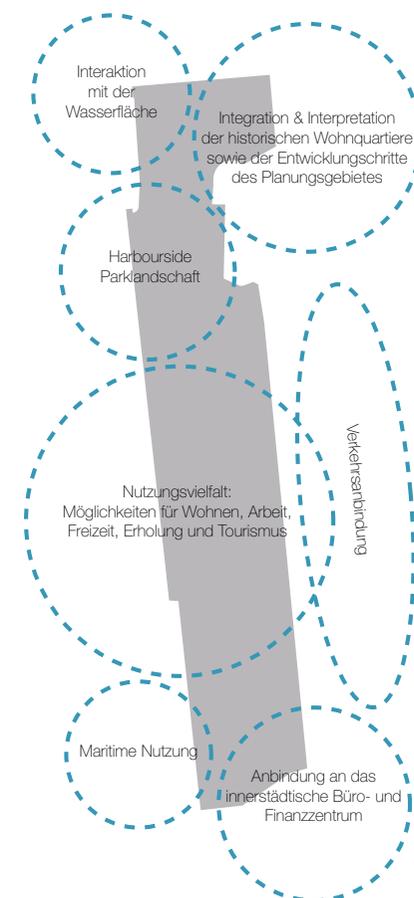
Bestehende Nutzungen

- Aufrechterhalten der bestehenden Hafentätigkeiten des Darling Harbour Passenger Ship Terminal an Werft 8 sowie der Port Security an Moore's Werft am nördlichen Ende des Planungsgebietes.

Die Transformation des Planungsgebietes von einer von Hafenarbeitern und Industriestätten geprägten Waterfront zu einem jungen, attraktiven neuen Stadtteil stellt eine große Anforderung an den Entwurf dar, um der Qualität und Exklusivität des Standortes zu Entsprechen.

„Sydney Harbour provides a stunning setting for our city that has captured the world's attention. Sydneysiders and Australians cherish the beauty of Sydney Harbour and are rightly protective of our Harbour and how it is managed.“²⁴

Im März 2006 wurde das Team rund um Hill Thalix Architecture + Urban Projects, Paul Berkemeier Architects and Jane Irwin Landscape Architecture als Gewinner des Wettbewerbs bekannt gegeben. Mit der Umbenennung des Areals von East Darling Harbour in Barangaroo 2006 und dem genehmigten Barangaroo Concept Plan im Februar 2007 starteten die Intensiven Arbeiten zur Verwirklichung dieses einmaligen Projektes.



²⁴ Urban Design Competition 2005, 1.

Ansprüche an das Projekt

Die Analyse zeigt, dass trotz der Entwicklungen in Technik und Transport der letzten 2 Jahrhunderte, die insbesondere im Hafengeschehen und im Ablauf der Hafenarbeit sichtbar wurde, sich die Wohngegend rund um das Hafensareal nur wenig verändert hat. Faktoren wie die topographische Abgelegenheit von dem Stadtzentrum sowie auch die enge Bindung seiner Bewohner zur Umgebung und ihrer Geschichte haben dazu beigetragen, Millers Point bis heute fast unverändert zu erhalten.

Seit den Umstrukturierungen der Hafenabläufe ab Mitte des 20. ten Jahrhunderts hat Millers Point jedoch mit dem Verlust vieler Arbeitsplätze und der einhergehenden Suburbanisierung zu kämpfen. Eine beginnende Anonymisierung der Nachbarschaft führt zu einem auseinander brechen der einstigen engen Hafencommunity im Viertel.

Diese Faktoren sowie die in der Analyse herausgearbeiteten Rahmenbedingungen spielen eine wichtige Rolle in der Konzeptfindung zur Neunutzung des ehemaligen Hafensareals. Zusammen mit den in den Wettbewerbsunterlagen formulierten Zielvorstellungen beschreiben sie ein umfassendes Anforderungsprofil und stellen folgende Ansprüche an das Projekt:

- Die Wiedereingliederung des durch die Umstrukturierungen für die Menschen unzugänglich gewordenen Hafensareal in das Stadtgefüge
- Hervorheben der Historischen Bedeutung von Millers Point für die Stadt Sydney und des Bezugs zur Geschichte und Entwicklung als Hafenviertel
- Stärkung der Beziehungen zur Wasserfront – Rückkehr der Stadt zum Wasser
- Belebung und Aktivierung des Areal durch eine Nutzungsvielfalt im neu entstehenden Viertel – Sicherung der Vielfältigkeit
- Schaffung und Gestaltung von attraktiven Freiräumen für zahlreiche Aktivitäten und Treffpunkte für die Bewohner







5. MACHBARKEITSSTUDIE

Formfindung

Entwurf

Verkehrskonzept

Modellbilder



Variante 1



Variante 2



Variante 3



Variante 4

5. MACHBARKEITSSTUDIE

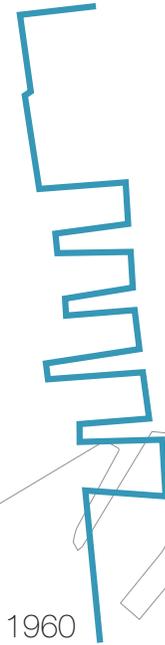
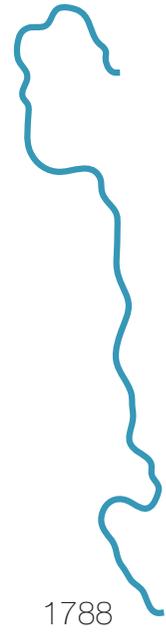
Formfindung

Aufbauend auf die Anforderungen aus der städtebaulichen Analyse und den Vorgaben der Wettbewerbsunterlagen wurde nun mit verschiedenen Strategien versucht, eine Strukturierung für das Planungsgebiet zu finden. Unterschiedliche Denkansätze und Methoden führten zu differenzierten Lösungsansätzen, welche hier kurz behandelt werden.

Die dargestellten Varianten 1 und 2 zeigen eine systematische Formfindung, die mittels eines Rasters Zonen definiert. Die auf formalen Entwurfskriterien basierende Strukturierung bedient sich bestehender Sicht- und Straßenachsen, die in einem Rhythmus über das Planungsgebiet gelegt werden. Die so entstehende räumliche Zonierung orientiert sich an ähnlichen Gestaltungskriterien, welche auch im Central Business District zu finden sind.

Diesem Entwicklungsansatz entgegengesetzt basieren die Varianten 3 und 4 auf der Bezugnahme und Interpretation historischer Elemente, welche sich in dem neuen Strukturplan wieder finden. Primäres Leitmotiv ist das Aufzeigen ehemaliger Küstenlinien, welche die Entwicklungsschritte des Hafens in den letzten 200 Jahren widerspiegeln und die Prägung Sydneys durch den Hafen auch in Zukunft symbolisieren sollen.

Auf Grund der unmittelbaren Beziehung des Planungsgebietes zum angrenzenden Hafenquartier Millers Point und dessen kulturellen Werten für die Stadt Sydney sowie auch die Möglichkeit, geschichtliche Schritte und Zusammenhänge der Hafentwicklung aufzuzeigen und neu in das Stadtgefüge zu integrieren, geben den historischen Argumenten für die Weiterplanung den Vorzug.



0 100 200 300 400m

Historische Küstenkanten

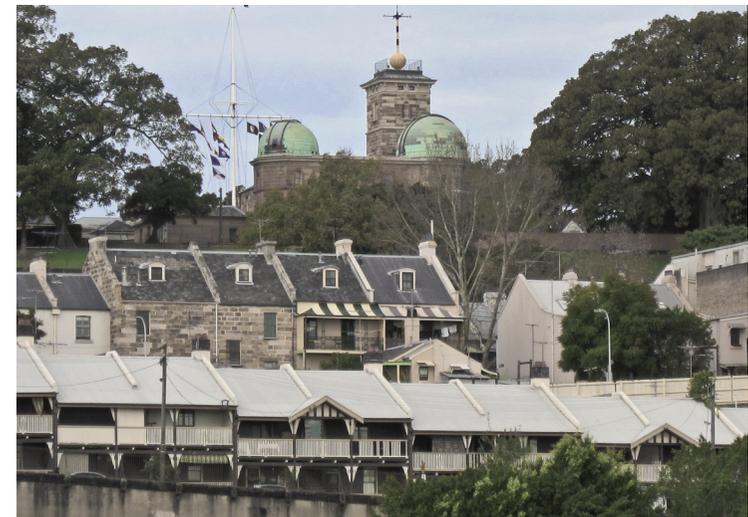
Die vorrangige Intention im Planungsprozess ist der Bezug zur Geschichte des Planungsgebietes, welcher durch die Darstellung bzw. Interpretation der historischen Wasseranschlagslinien geschaffen wird. So werden die Veränderungen und Entwicklungsschritte des Hafens seit der Besiedelung Sydneys 1788 bis heute dokumentiert.

Millers Point gilt als Musterbeispiel eines vollständig erhaltenen und authentischen Hafenviertels, welches in seiner Bebauung die Abschnitte der Entstehung widerspiegelt.

Durch das Aufzeigen dieser ehemaligen Küstenlinien wird die Geschichte des Hafens für die Bewohner neu lesbar und erstreckt sich erneut über das gesamte Areal bis hin zur Wasserkante. Der in den letzten Jahrzehnten verloren gegangene Bezug zwischen Wohnquartier und Wasserkante wird erneut hergestellt und der ehemals eng mit dem Viertel verbundene Raum neu für die Bewohner geöffnet.

Als Gestaltungsgrundlage dienen die Wasseranschlagslinien von 1788 - der Zeit der ersten Besiedelung durch die Briten, der Verlauf des Hafenbeckens Mitte des 20ten Jahrhunderts, sowie die aktuell bestehenden Grenzen des kürzlich aufgelassenen Containerhafens.

Die Photographie zeigt eine Übersicht der im Viertel lesbaren Entwicklungsschritte – das Observatorium (frühes 19tes Jahrhundert) im Hintergrund, davor für das Viertel charakteristische Terrace Houses (Mitte bis spätes 19tes Jahrhundert) sowie die im Zuge der Hafensanierung errichteten Trust- Häuser im Vordergrund (beginnendes 20tes Jahrhundert) - welche den Grundgedanken des Entwurfskonzept veranschaulichen.



Sichtachsen

Das Planungsgebiet wird entlang der Hickson Road durch eine rund 10 Meter hohen vertikalen Felswand von dem dahinter liegenden Viertel getrennt. Zwei bestehende Stiegen im Fels erlauben die Erschließung des Planungsgebietes für Fußgänger, welche vom erhöhten Terrain aus das Areal überblicken können. Der Zugang führt entlang bestehender Straßenläufe und Gebäudefronten, welche den Blick Richtung Wasserfläche leiten. Um diese bestehenden Blick-Korridore weiterhin zu erhalten, werden die Sichtachsen entlang des Planungsgebietes weitergeführt. Der uneingeschränkte Blick auf die Wasserfläche begleitet den Fußgänger auf seinem Gang über die Treppen und bietet ein stetiges Gefühl der Wassernähe. Der Weg wird so zum verbindenden Element zwischen altem und neuem Viertel.



Kunst- und Kulturachsen

Im Zuge der letzten Umstrukturierungen am Areal wurden fast alle ehemaligen Hafengebäude abgerissen. Einzig das am Fuße des Munn Street Reserve erbaute Gebäude steht für eine Neunutzung durch die Revitalisierungsarbeiten zur Verfügung. Mit seiner Lage direkt an der Felswand stellt es nicht nur ein topographisches, sondern auch ein soziales Verbindungsglied zwischen dem historischen Quartier und der neuen Bebauung am Planungsgebiet dar. Resozialisierung und Neunutzung des Gebäudes als sozialer, kultureller und topographischer Knotenpunkt führt zu einer Aufwertung des Standortes.

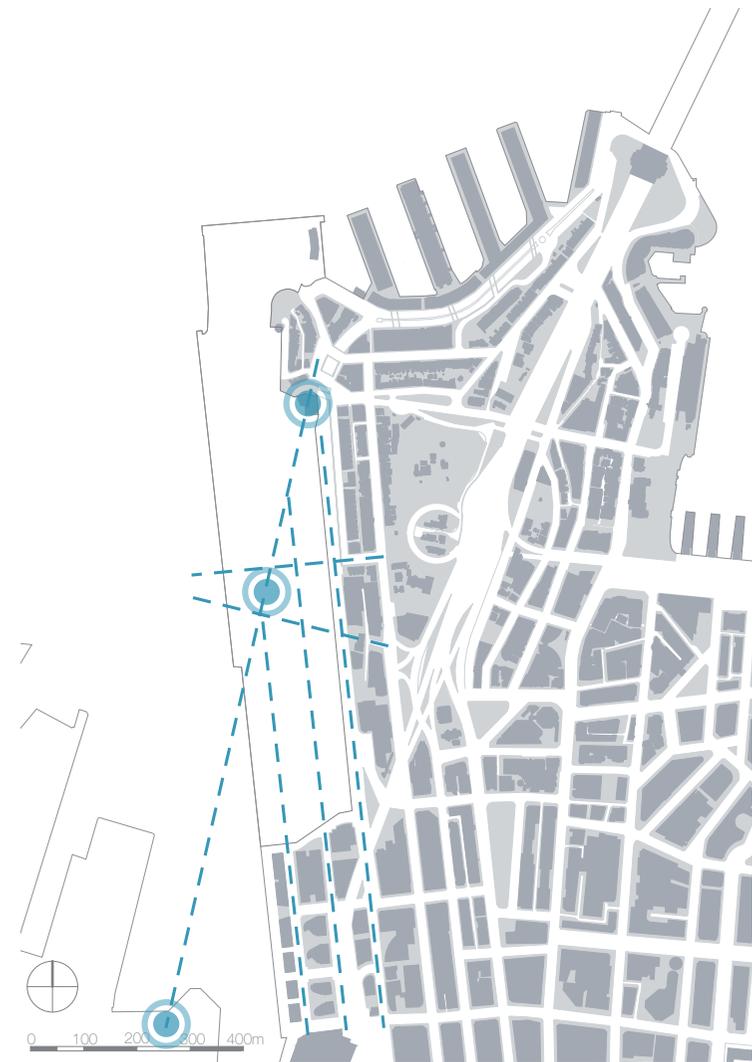
Eine Beziehung entsteht zwischen dem neuen Zentrum und dem Maritime Museum in Darling Harbour. Neben der bestehenden Blickbeziehung über die Bucht spannt sich zusätzlich eine Kulturachse auf, die diese zwei ehemaligen Hafengebäude miteinander verbindet.

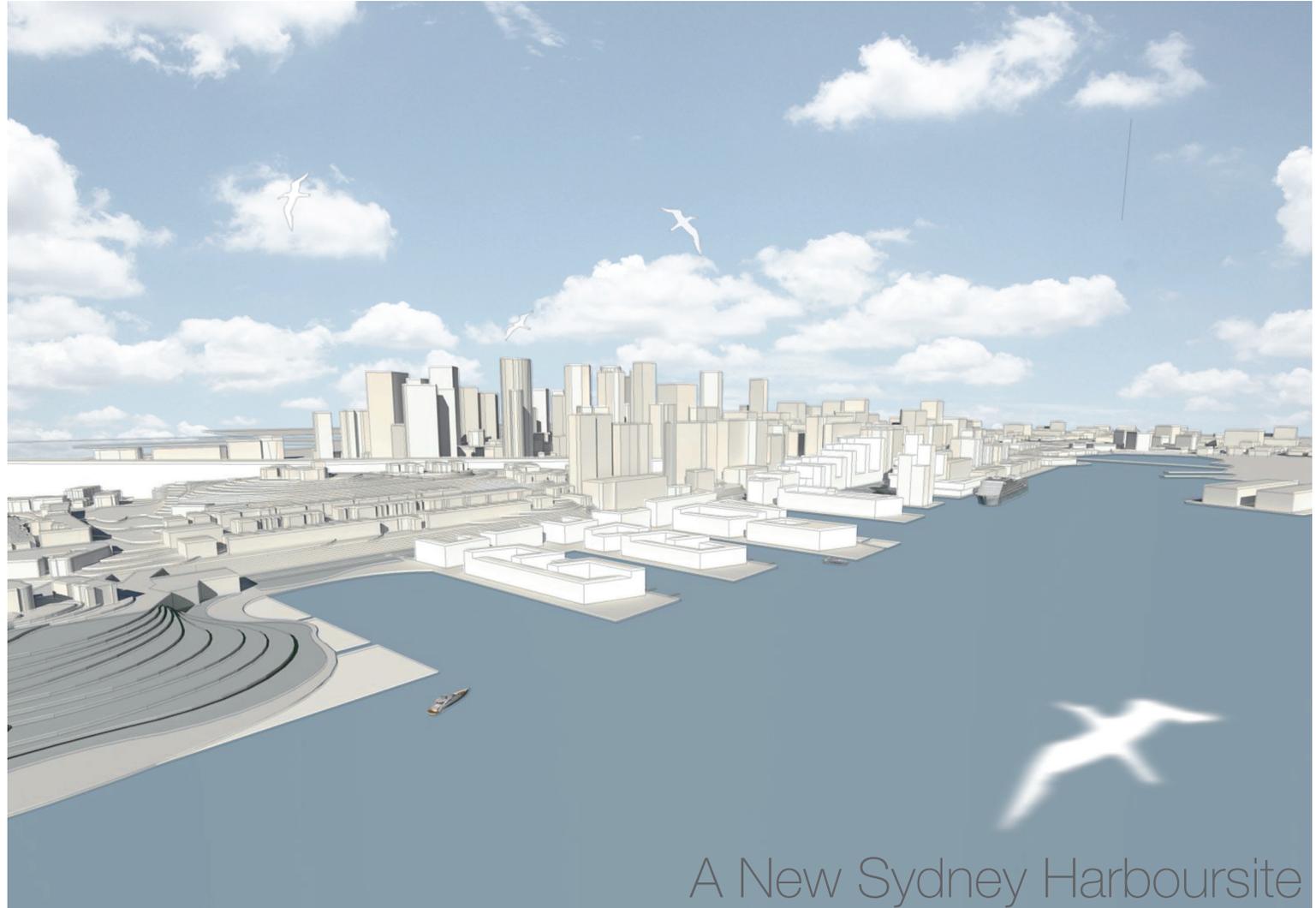
Durch die Betonung der Sichtachsen spannt sich ein neuer Raum auf, der einen zusätzlichen Kunst- und Kulturstandort auf dieser Achse markiert. Unterstützend zur bestehenden Blickbeziehung untereinander können auch korrespondierende Themenschwerpunkte und Ausstellungsreihen die Kunst- und Kulturachse stärken.



Straßenachsen

Am südlichen Ende schließt das Planungsgebiet an die Bebauung der King Street Werft an, welche die Verbindung nach Darling Harbour bildet. Die parallel verlaufenden Straßen bilden eine Weiterführung des Straßenrasters, der sich über die Innenstadt erstreckt. Um einen Übergang zur bestehenden Struktur zu schaffen, werden die bestehenden Straßenfluchten von der Bebauung aufgenommen und in das Planungsgebiet hinein verlängert. Die Anbindung an das Verkehrsnetz erfolgt entlang der Hickson Road, welche im Entwurf die Haupteinschließung des Planungsgebietes übernimmt.





A New Sydney Harboursite



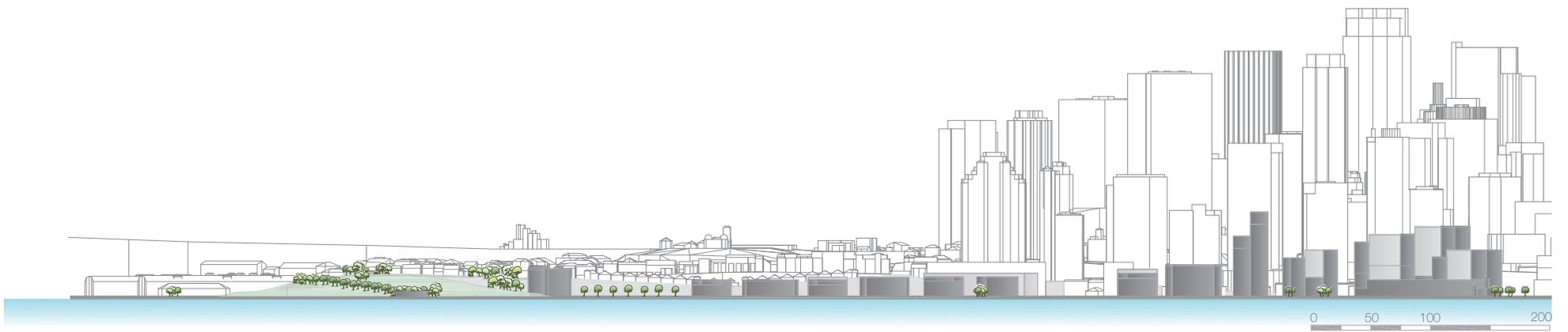
Entwurf

Nach rund 200 Jahren als Schifffahrts- und Industriestandort findet nach dem Umzug der letzten Hafentätigkeiten in die Botany Bay erstmalig ein Nutzungswandel auf dem Areal des Planungsgebietes statt. Der Wandel der Hafenzonen in einen innerstädtischen Wohn- und Arbeitsraum bietet dem Gebiet die Chance, eine neue Rolle im Stadtgefüge einzunehmen und die Kernstadt um ein neues, attraktives Viertel zu erweitern.

Der neue Lebensraum ist charakterisiert durch seine Lage am Ufer des Port Jacksons sowie der unmittelbaren Nähe zum Zentrum der Stadt und zeigt zwei einmalige Qualitäten, welche einen anziehenden neuen Raum für die Bevölkerung am Areal des Planungsgebietes schaffen. Jedoch zielt der Entwurf darauf ab, dass das neue Areal sich in die vorhandenen Rahmenbedingungen einfügt, und nicht in Konkurrenz mit der starken Präsenz der bestehenden Bebauung rund um das Areal tritt. Die neue Bebauung orientiert sich an der Höhenentwicklung der Umgebung und schafft einen Übergang zwischen dem dicht bebauten Central Business District und der flachen Bebauung in Millers Point und erweitert den Stadtkern bis hin zur Wasserlinie. Der enge Bezug der Bewohner Sydneys zur Wasserfläche und vor allem das Thema Wohnen am Wasser sind wichtige Aspekte der Arbeit und spiegeln sich im Entwurf wider. Neben den Blickbeziehungen bilden vor allem vorgelagerte Plattformen und Stege sowie der Übergang der Platzgestaltung im Zentrum des Planungsgebietes hinab zum Meer direkte Kontaktpunkte mit der Wasserfläche.

Die Neustrukturierung und Resozialisierung des Areals schafft einen neuen innerstädtischen Wohn- und Bürobezirk, der durch seine Qualitäten die Kernstadt als Wohngebiet aufwertet und stärkt. Durch das Arbeiten mit geschichtlichen Elementen und Bezügen im Entwurf werden eine Beziehung

zwischen dem neuen Gebiet und der historischen und sozialen Identität der Stadt aufgebaut, und unwiederbringliche Werte und Zusammenhänge erhalten. Auch wenn Sydney im Vergleich eine recht junge Stadt ist, war es mir im Entwurfsprozess wichtig, dass die ehemalige Hafennutzung und ihre Entwicklungsschritte im Areal lesbar bleiben und als permanenter Abdruck einen Teil der Geschichte von Sydney widerspiegelt.



Das Planungsgebiet lässt sich grob in drei Zonen gliedern, die sich durch ihre Nutzungsschwerpunkte definieren. Den nördlichen Teil des Areals beschreibt der Headland Park, der durch seine großzügigen Grünflächen zum Spazieren, Verweilen und Genießen einlädt. Es eröffnen sich ein wundervolles Panorama und Blickbeziehungen über das Wasser nach Nord Sydney und zu den umliegenden Küstenstreifen entlang des Hafens.

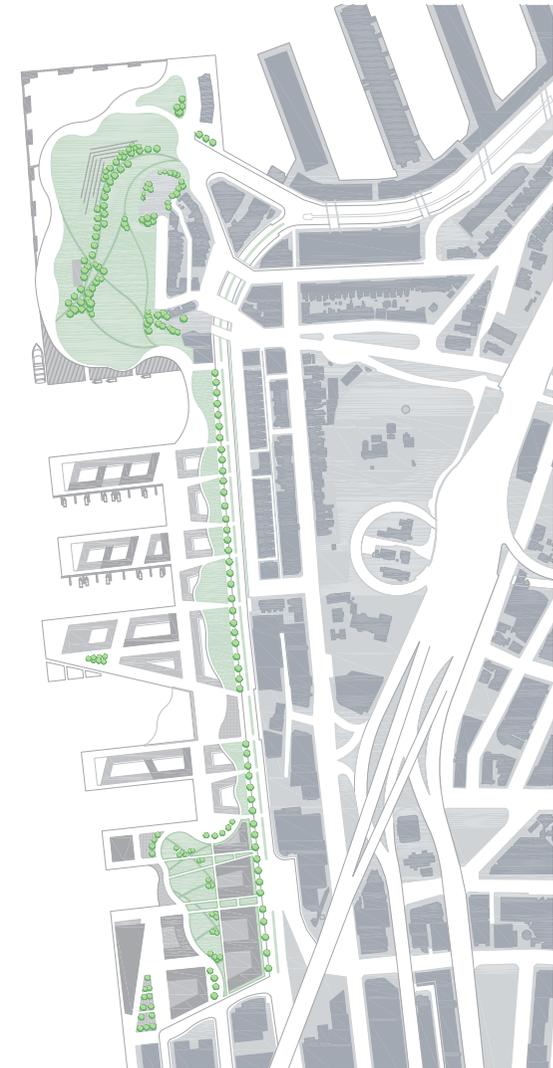
Barangaroo Mitte definiert sich vorrangig durch seine Wohnbebauung, die sich entlang der Kaizungen in das Hafenbecken hinein entwickeln. Neben dem in der Mitte des Planungsgebietes angelegten Platz mit direktem Zugang zum Wasser befinden sich auch die Museumsbauten in dem mittleren Drittel des Areals. Gemeinsam bilden sie die Hot-Spots für Kunst- und Kulturliebhaber und bieten Raum für öffentliche Veranstaltungen und Events.

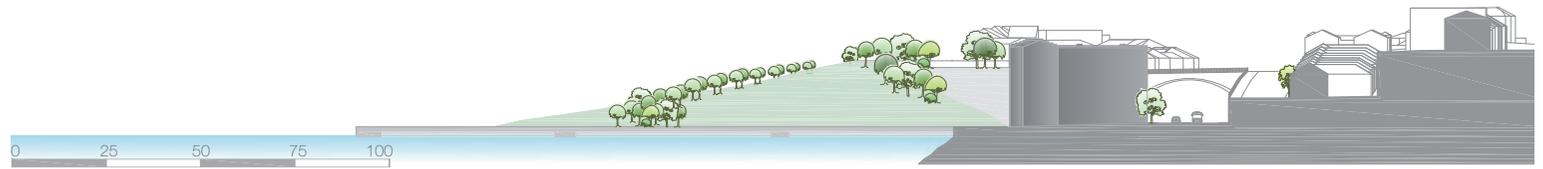
Der Süden des Planungsgebietes bildet den Übergang vom Wohngebiet hin zum Büro- und Finanzzentrum von Sydney. Neben den ansteigenden Bürotürmen befinden sich hier auch ein Hotel sowie der Oversea Passenger Terminal, dessen Nutzung auf dem Planungsgebiet erhalten bleibt.

Barangaroo
Nord

Barangaroo
Mitte

Barangaroo
Süd





Barangaroo Nord: Headland Park

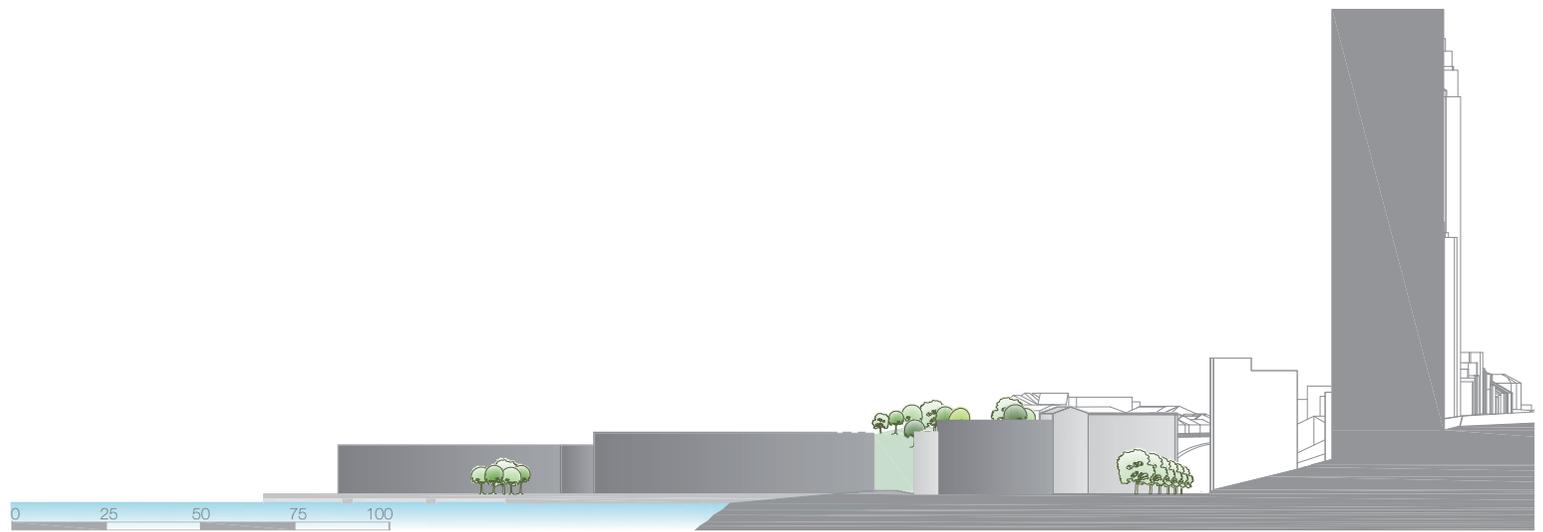
Der großzügige Headland Park schafft einen innerstädtischen Freiraum für Freizeit und Erholung und bildet das grüne Zentrum des Entwurfes. Der Grünraum zeigt die Abbildung der historischen Küstenkante wie sie zur Zeit der ersten europäischen Besiedelung verlief und zieht sich ausgehend von der Parkanlage durch das gesamte Planungsgebiet.

In Bezug zum renaturierten Küstenverlauf stehen die vorgelagerten Mosaikstücke, welche als Teile der aktuellen Bebauung erhalten bleiben und die Ausdehnung des Hafensareals über die letzten 2 Jahrhunderte aufzeigen. Durch Stege verbunden erlauben sie den Besuchern den Weg hinaus aufs Wasser und bilden mit den im Hang eingeschnittenen Sitzkanten einen idealen Raum für Events und Aufführungen vor einer atemberaubenden Hafenkulisse.

Im Zuge der Neustrukturierungen wird das im Planungsgebiet befindliche Bestandsgebäude zum Museum umgenutzt, welches auf Grund seiner Lage nicht nur als kultureller Standort, sondern vor allem auch als sozialer Verbindungspunkt und Treffpunkt zwischen den zwei Quartieren dienen soll. Durch Mitarbeit der Bevölkerung in der Gestaltung der Ausstellungen sowie Einbeziehen persönlicher Schicksale aus dem Leben in Millers Point wird die Möglichkeit geschaffen, neue Beziehungen zwischen den Bewohnern sowie zur Geschichte des Hafens herzustellen.

Die vorgelagerten Stege bieten dem Museum eine Erweiterungsfläche in den öffentlichen Raum und eine Kontaktzone zum Wasser sowie Anlegepunkte für den privaten und öffentlichen Schiffsverkehr.





Barangaroo Mitte

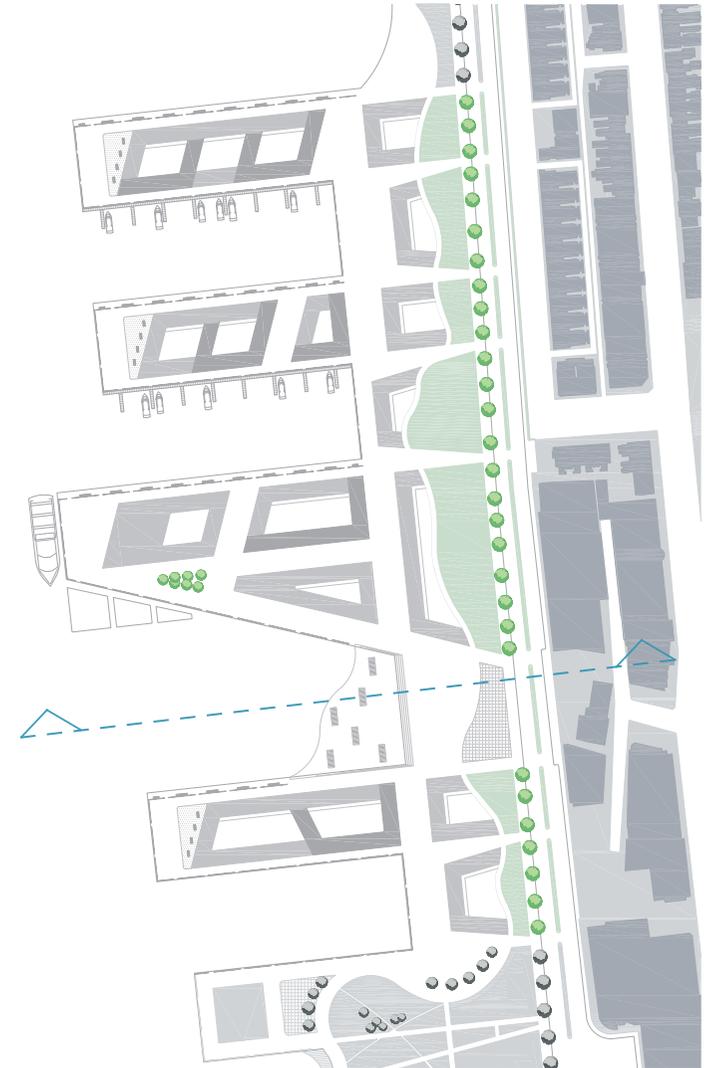
Im mittleren Bereich des Planungsgebietes stehen sich die historische Küstenlinie von 1788 und der Verlauf der Hafenbecken Mitte des 20ten Jahrhunderts gegenüber. Die neue Wasserlinie entwickelt sich in Anlehnung an die signifikanten Fingerpiers, welche sich mit Einsetzen der Industrialisierung herausbildeten und das Bild des modernen Seehafens im letzten Jahrhundert prägten.

Die Ausbildung der Finger führt zu einer verlängerten Wasseranschlagslinie und lässt viele für die Bewohner attraktive Zonen entlang der Wasserkante entstehen. Besonders hervorzuheben sind die Freiräume, welche sich rund um den Museumskomplex sowie im Zentrum des Quartiers aufspannen und Raum für unterschiedlichste Nutzungen bieten.

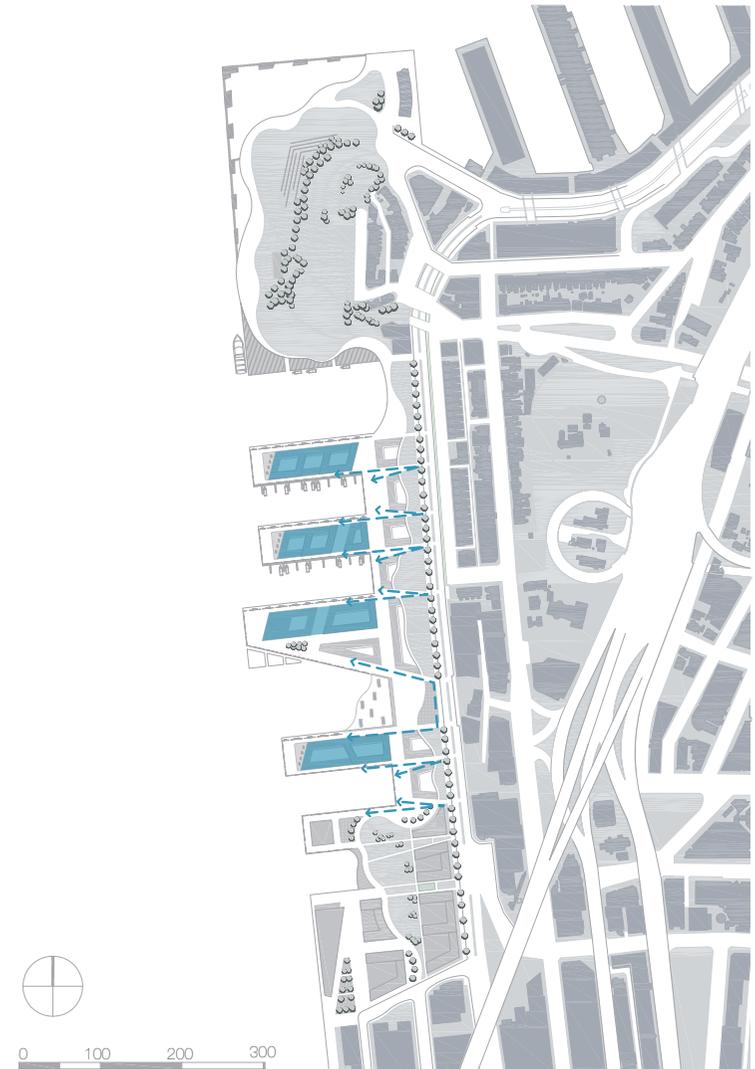
Durch die Öffnung der Bebauung im Zentrum bildet sich ein großzügiger öffentlicher Platz, welcher sich in Richtung Hafenbecken zur Wasserfläche hin entwickelt und durch den abfallenden Verlauf der Freifläche eine direkte Kontaktzone mit der Wasserebene erzeugt.

Besondere Qualität des Museumsvorplatzes ist die Verlängerung der Kaimauer über die durchgehende Vorderkante hinaus, welche es erlaubt, das Planungsgebiet nach Norden und Süden hin zu überblicken. Im Wasser vorgelagerte Plattformen erlauben es, den Vorplatz für temporäre Veranstaltungen oder Projekte im öffentlichen Raum zu erweitern.

Ein weiteres prägendes Element im Planungsgebiet stellt der Straßenraum entlang der Hickson Road dar, welcher als Hungry Mile eine bedeutende Rolle in der Geschichte der Hafententwicklung darstellt und als solcher erhalten bleibt. Die dem Verlauf der renaturierten Küste folgende Wohnbebauung bildet die Grenze zwischen Straßenraum und Wohnraum und verstärkt zusätzlich die Wahrnehmung der historischen Kante im Raum.



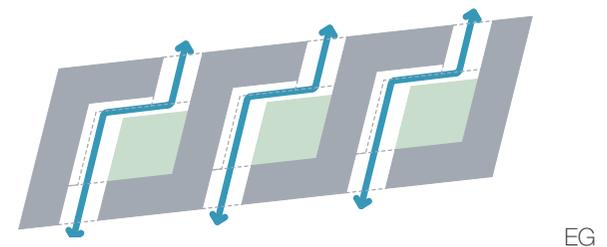
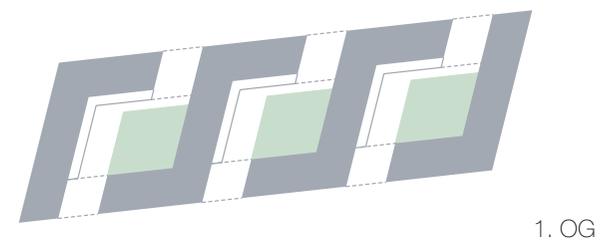
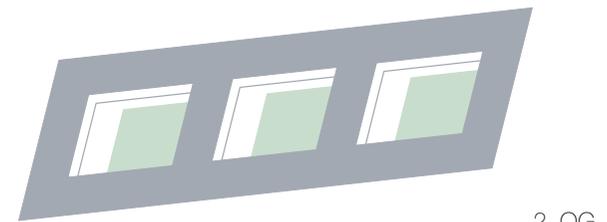
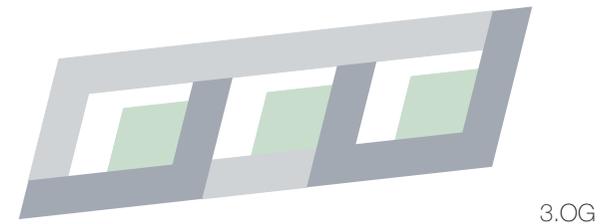
Ein maßgebender Faktor zur Formfindung der Wohnbebauung entlang der Kais ist der Bezug der Gebäude zu den ehemals für den Hafenbetrieb notwendigen Waren- und Lagerhäusern, die zum Schutz der Handelswaren entlang der Hafenbecken errichtet wurden. Ihre charakteristische lineare Entwicklung folgt dem Verlauf der Kaimauern, die sich von der Küste aus ins Meer hinaus entwickeln - und im Entwurf als Leitbild für die neue Bebauung dient. Die direkte Lage an der Wasserfläche ermöglicht eine dem Gebäude vorgelagerte Nutzung als private Marina, welche an die ursprüngliche Nutzung der Kaianlagen durch die Handelsschiffe anknüpft. Die Bebauung entlang der Hickson Road entwickelt sich anhand der renaturierten Küstenlinie und grenzt das Planungsgebiet zum Straßenraum hin ab. Um auch von außerhalb des Quartiers den Blickbezug zur Wasserfläche zu ermöglichen bieten Einschnitte den Einblick ins Viertel. Durch die Öffnung der Bebauung zum Hafenbecken hin spannt sich ein Blickwinkel auf, der den Blick entlang der Gebäudefronten leitet und den Fokus aufs Meer hinaus lenkt.

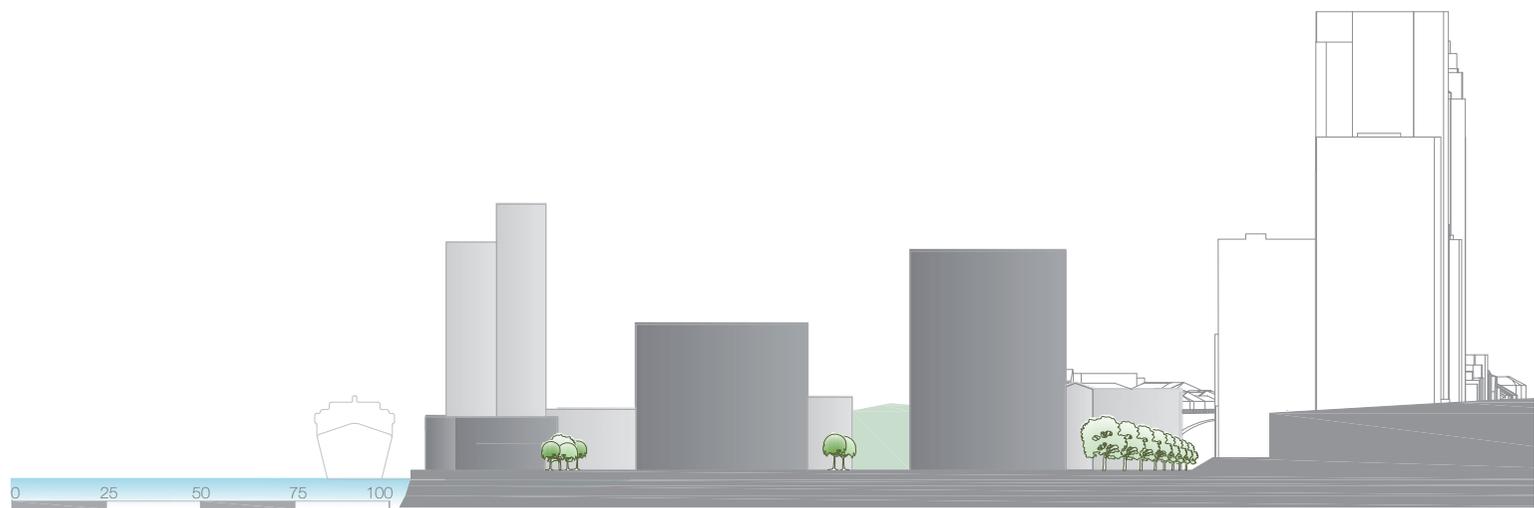


Aus den der kompakten und linearen Form der Lagehäuser folgenden Baukörpern werden im Innenraum Volumen ausgeschnitten, welche halböffentliche Räume im Kern der Gebäude bilden. Neben der Aufgabe der inneren Erschließung der Gebäude dienen sie vor allem als Begegnungsraum für die Bewohner und können für private oder gemeinschaftliche Aktivitäten genutzt werden. Einschnitte in der Gebäudefront stellen eine Verbindung zwischen Innen- und Außenraum dar und erlauben den Durchgang auf Erdgeschoßebene.

Die innere Erschließung des Gebäudes erfolgt einerseits über Laubengänge, welche die Wohneinheiten im Norden über das Atrium zugänglich machen, sowie innen liegende Treppenhäuser, welche den südlichen Baukörper erschließen.

Eine Abtreppung des Baukörpers im Norden, der Sonne zugewandten Seite, sorgt für eine maximale Belichtung der südlichen Wohneinheiten über das Atrium und schafft eine exklusive Wohnsituation im obersten Geschos des Gebäudes.





Barangaroo Süd

Sowohl in der Dichte und Höhe seiner Bebauung wie auch in seiner Nutzung bildet der südliche Teil des Planungsgebietes den Übergang vom Wohnen zum anschließenden Central Business District. Die Höhenentwicklung der Gebäude vom Norden und von der Wasserkante her ansteigend entwickelt sich kontinuierlich und passt sich an die gegebene Bebauung der Umgebung an. Einzige Ausnahme bildet das Hotel, welches durch seine exponierte Lage am Wasser und dem Höhensprung zum Landmark des Areals wird.

Die Grünfläche inmitten der Bürobauten sowie die Nähe zum Wasser bieten attraktive Freiräume im unmittelbaren Umfeld des Arbeitsplatzes, welche zum Entspannen und Energie tanken während Arbeitspausen einladen, wie auch der Blickbezug zur Wasserfläche dem Arbeitsraum eine einzigartige Qualität verleiht.

Das neu entstehende Büro- und Geschäftszentrum knüpft an die vorhandenen Infrastrukturen der Stadt an und trägt zu einer Stärkung des Stadtzentrums auf lokaler wie auch regionaler Ebene bei.

Die Nutzung des Overseas Passenger Terminal als Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt verbleibt als einzige bestehende maritime Nutzung am Planungsgebiet. Der Terminal ist für ankommende Reisende der erste Kontaktpunkt mit der Stadt und fungiert zusätzlich als Knotenpunkt zwischen dem Schiffsverkehr und dem regionalen Verkehrsnetz.



Nutzungskonzept

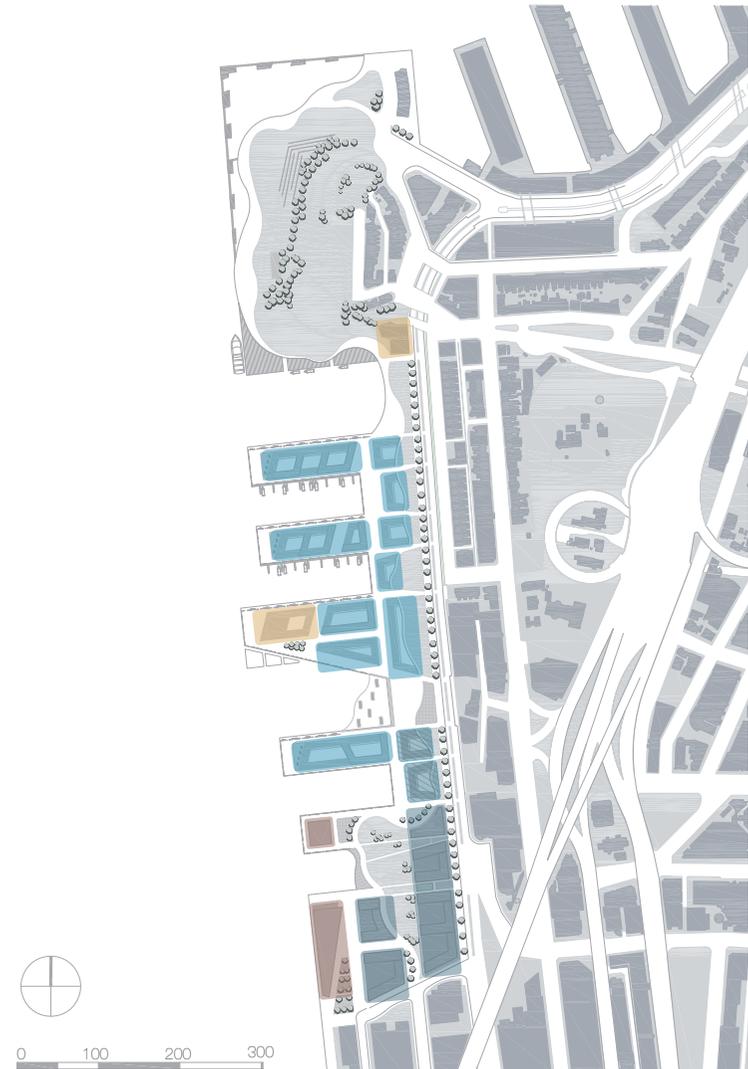
Die Nutzungsräume lassen sich grob in zwei Zonen unterteilen, welche sich einerseits durch das homogene Wohngefüge in Barangaroo Mitte, andererseits durch einen Büro- und Dienstleistungssektor im Süden definieren.

Die Wohnbebauung entwickelt sich in seiner Höhe von Norden nach Süden ausgehend von vier bis hin zu acht Geschossen und bietet Raum für etwa 560 Wohneinheiten auf rund 6,5 Hektar Fläche, was zu einer Bebauungsdichte von 1.1 führt. Zusätzlich befinden sich die zwei Museumsbauten im Zentrum des Planungsgebietes, welche neben der Wohnbebauung Schwerpunkte setzen und überregional als Anziehungspunkte wirken.

Die Konzentration der Bürobauten im Süden des Planungsgebietes führt zu einem Anstieg der Bebauungsdichte auf etwa 2,5 und bildet somit den Übergang vom Wohnen zum dicht bebauten Finanzzentrum der Stadt. Rund 75.000 m² Bürofläche stehen zur Verfügung.

Entlang der Wasserkante befinden sich weiters das Hotel sowie der Oversea Passenger Terminal, welche unter anderem auch Nutzungsmöglichkeiten für temporäre Veranstaltungen wie zum Beispiel Konferenzen und Events zur Verfügung stellen.

Wohnen	
Büro und Dienstleistung	
Kunst- und Kultur	
Hotel und Transport	



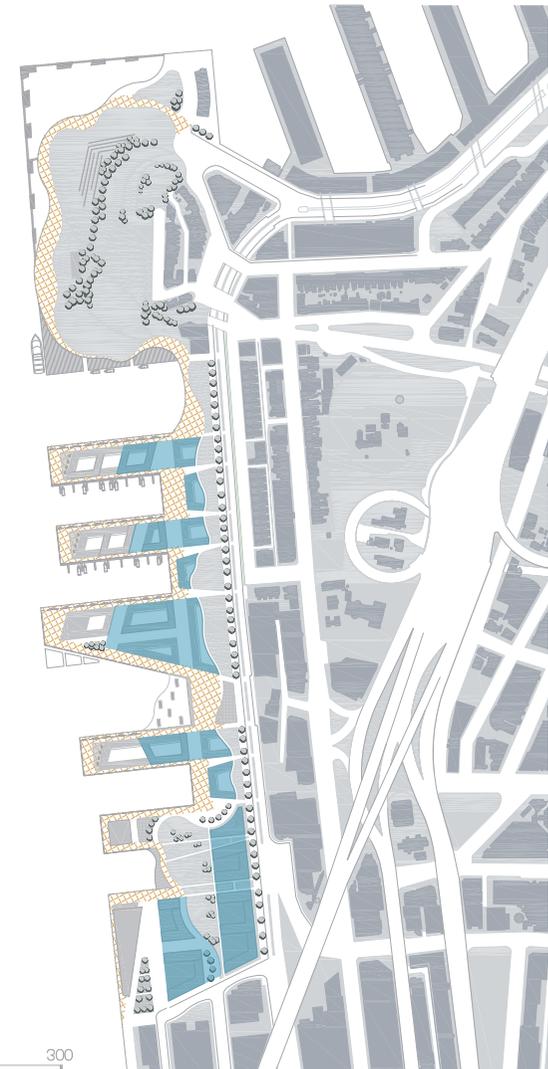
Neben den vorrangigen Nutzungsschwerpunkten für Wohnen und Arbeit sorgt ein zusätzliches Angebot für eine Aktivierung und Durchmischung des Planungsgebietes. Der Fokus liegt hierbei besonders auf der durchgängigen Nord- Süd Achse, welche das Planungsgebiet intern erschließt. Entlang des Straßenraumes entwickelt sich ein Nutzungs-Mix aus Restaurants, Bars und Geschäften, die die Erdgeschoßzonen beleben und zum Verweilen und Genießen einladen. Die im Süden des Planungsgebietes angesiedelten Bürobauten folgen dem Vorbild der Bebauung im Central Business District und stellen in den unteren Ebenen zusätzlichen Raum für Einkaufszentren sowie Freizeit- und Unterhaltungseinrichtungen zur Verfügung.

Das neue Teilstück des Foreshore Walkway leitet entlang der Uferzone Besucher und Touristen in das Planungsgebiet und führt sowohl durch die aktivierten als auch durch die ruhigen Zonen des Quartiers.

Foreshore Walkway
Mischnutzung



0 100 200 300



Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept basiert auf dem Grundgedanken, einen autofreien Wohnbereich entlang der Wasserfront zu schaffen. Durch die Aufteilung in zwei Zonen - Verkehrszone und Fußgängerzone - wird der Straßenverkehr entlang der Hickson Road am Planungsgebiet vorbeigeleitet bzw. unterirdisch zu den Parkmöglichkeiten geführt.

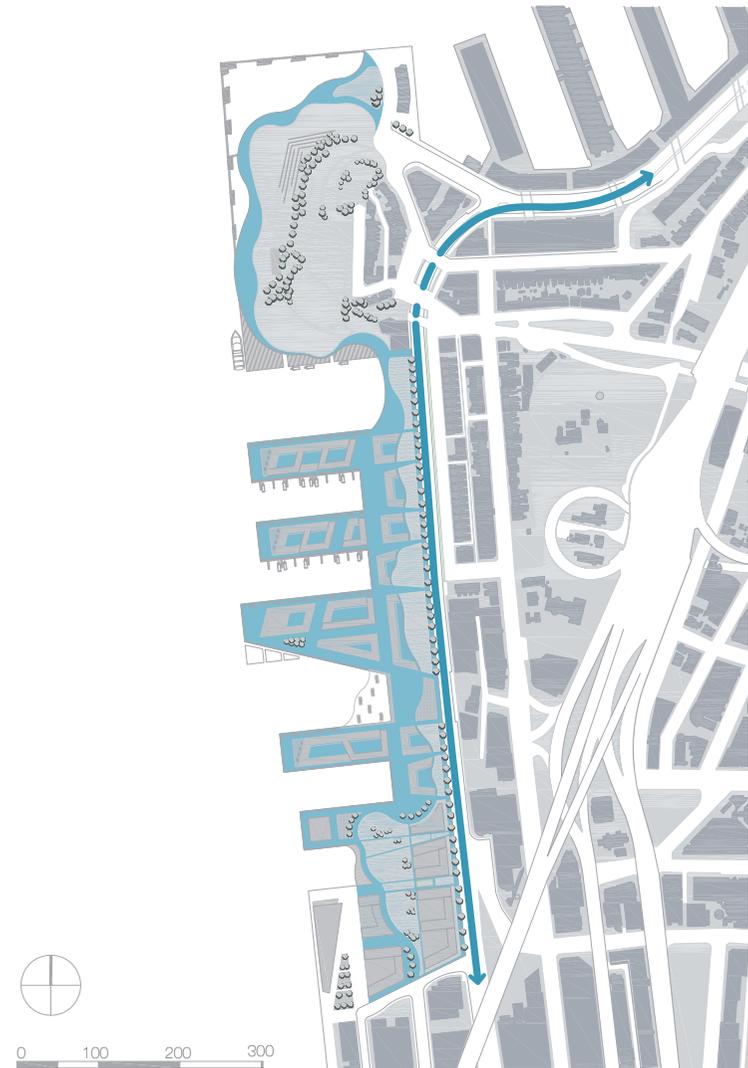
Die Bebauung entlang des Grünstreifens dient als Pufferzone zwischen Straßenraum und Wohnraum und schirmt diesen gegenüber Lärm und Emissionen ab. Weiters bildet sie die Grenze zum autofreien Wohnbereich und markiert den Beginn der Fußgängerzone.

Die Bürobauten im südlichen Areal des Planungsgebietes sind durch ihre Nähe zum Straßenraum fußläufig zu erschließen und werden ebenfalls in die autofreie Zone integriert. Einzige Ausnahme bildet der Oversea Passenger Terminal, welcher zusammen mit dem ihm vorgelagerten Platz die Funktion als Verkehrsknotenpunkt einnimmt.

Das Konzept der autofreien Zone folgt dem Trend australischer Städte, vermehrt auf den Gebrauch des Autos zu verzichten und die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln auszubauen und zu fördern.

Zufahrtmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr sowie temporäre Liefertätigkeiten werden weiterhin möglich sein, jedoch werden diese nicht über gekennzeichnete Fahrspuren geleitet, sondern folgen dem Prinzip des Shared Space.

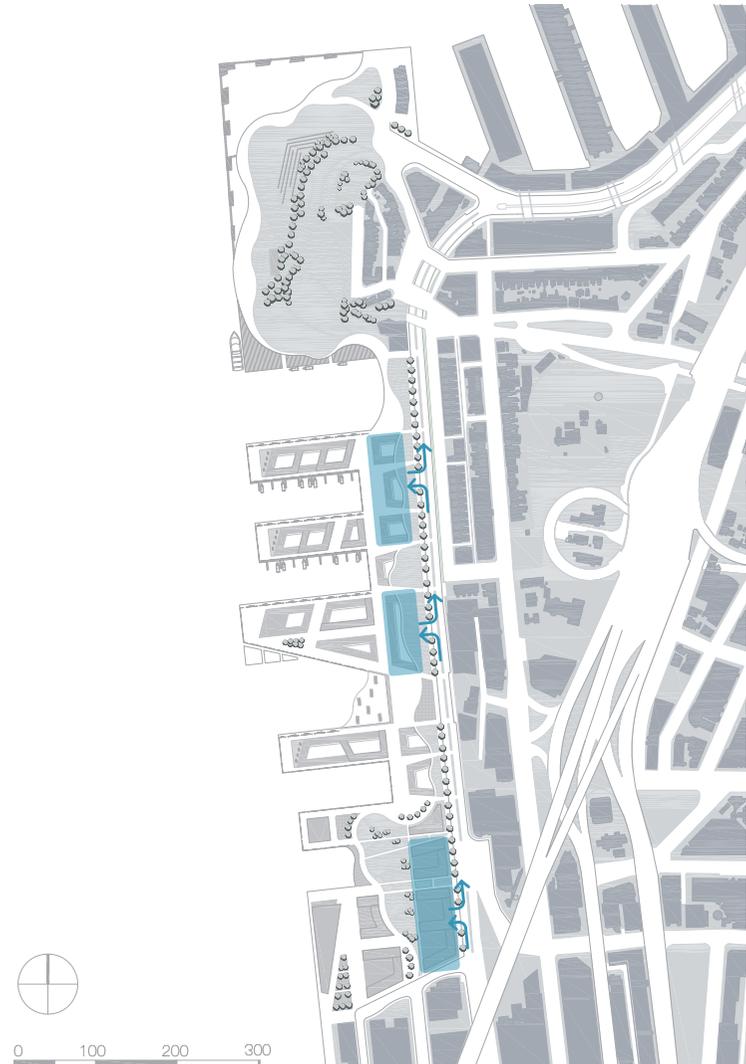
Autofreie Zone
Hickson Road

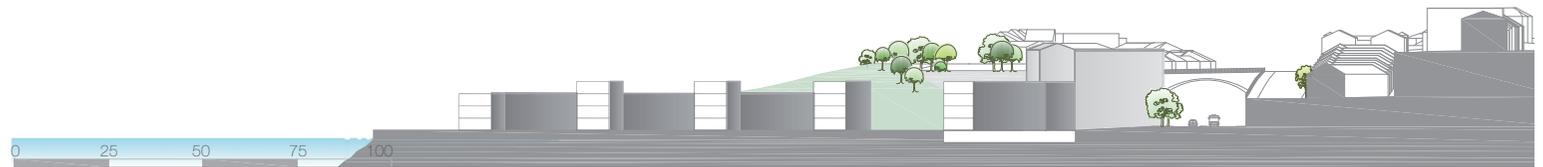


Ruhender Verkehr

Entlang der Hickson Road werden in drei Abschnitten Tiefgaragen geschaffen, die direkt vom Straßenraum aus erschlossen werden und für die Bewohner wie auch die Besucher zur Verfügung stehen. Die Zufahrt entwickelt sich parallel zu den Fahrstreifen und führt unterhalb des Geh- und Radweges hindurch, um einen ungestörten Bewegungsfluss entlang der Verkehrsfläche zu ermöglichen. Durch die Konzentration des ruhenden Verkehrs auf diese drei Bereiche ist es möglich, den Lebensraum innerhalb des Planungsgebietes frei von Parkplätzen zu halten.

Tiefgarage
Zu- / Ausfahrt

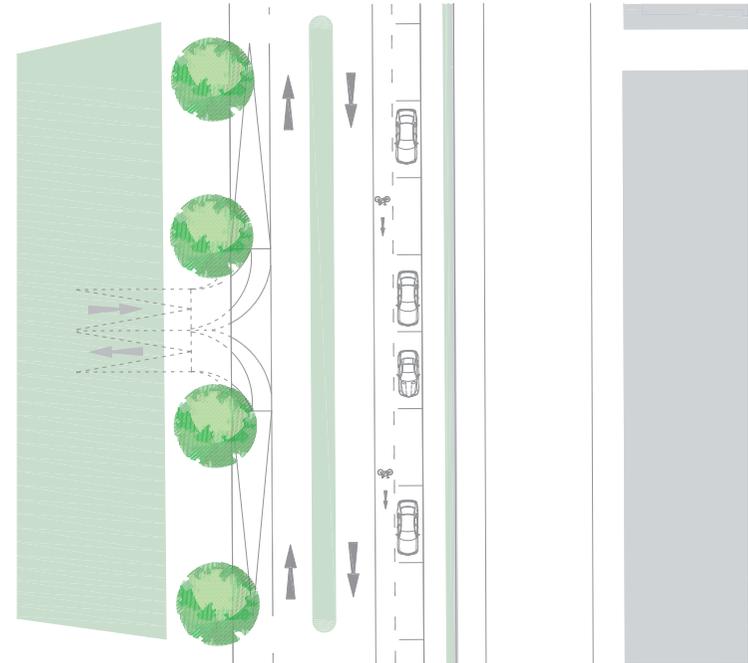




Straßenraum

Entlang der Grünzone im Westen und der vertikalen Felskante im Osten spannt sich der Straßenraum auf, welcher parallel zum Planungsgebiet verläuft. Im Detail setzt sich der Straßenquerschnitt aus folgenden Teilen zusammen:

- Geh- und Radweg	5.0 Meter
- Zufahrtsspur zur Tiefgarage	3.5 Meter
- Fahrspur	3.5 Meter
- Grünstreifen	2.0 Meter
- Fahrspur	3.5 Meter
- Radspur	1.7 Meter
- Längsparker	2.5 Meter
- Gehweg	3.0 Meter
- Grünstreifen	0.5 Meter



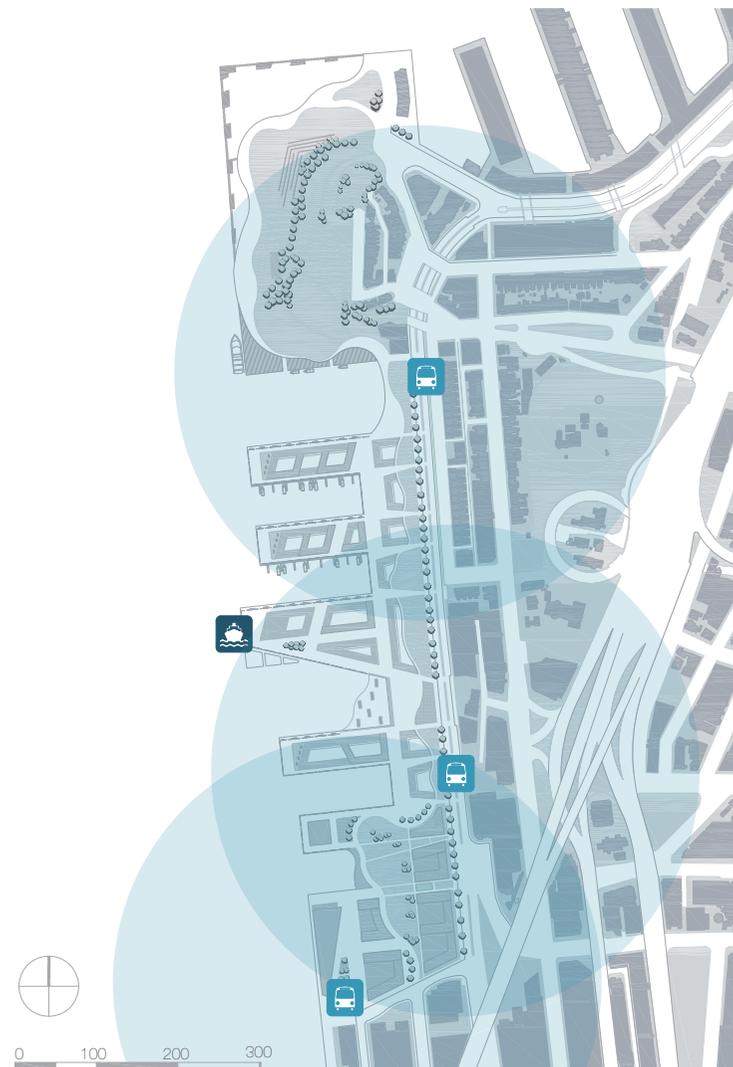
Öffentlicher Verkehr

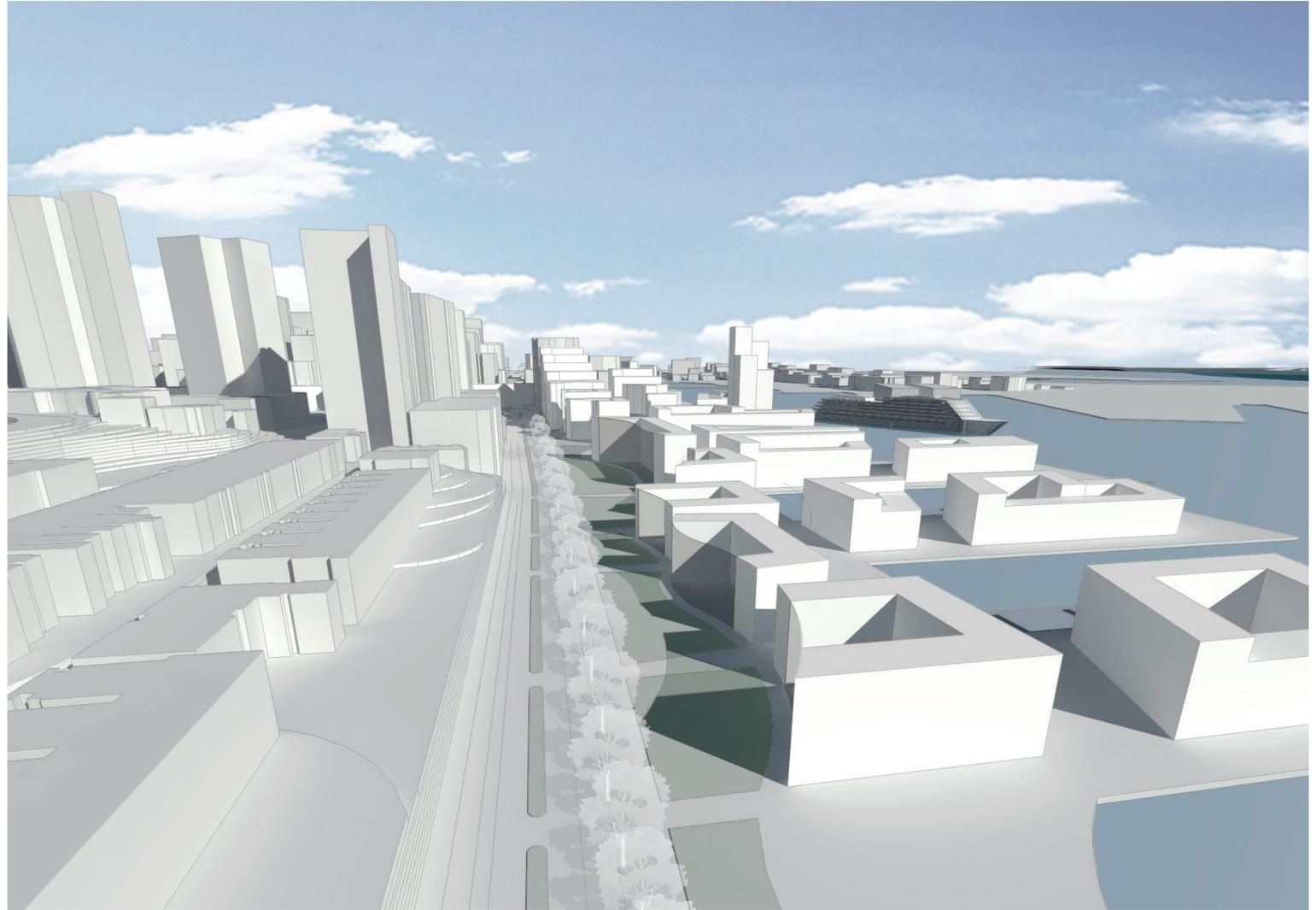
Die Anbindung des Planungsgebietes an das öffentliche Verkehrsnetz erfolgt primär durch den Bus, wobei die bestehenden Buslinien entlang der Hickson Road erweitert und mit neuen Haltestellen ergänzt werden. Ein zusätzlicher Anschluss entsteht im Süden des Areals im Vorbereich des Overseas Passenger Terminals, welcher somit neben PKW und Taxi auch über das öffentliche Verkehrsnetz erschlossen werden kann.

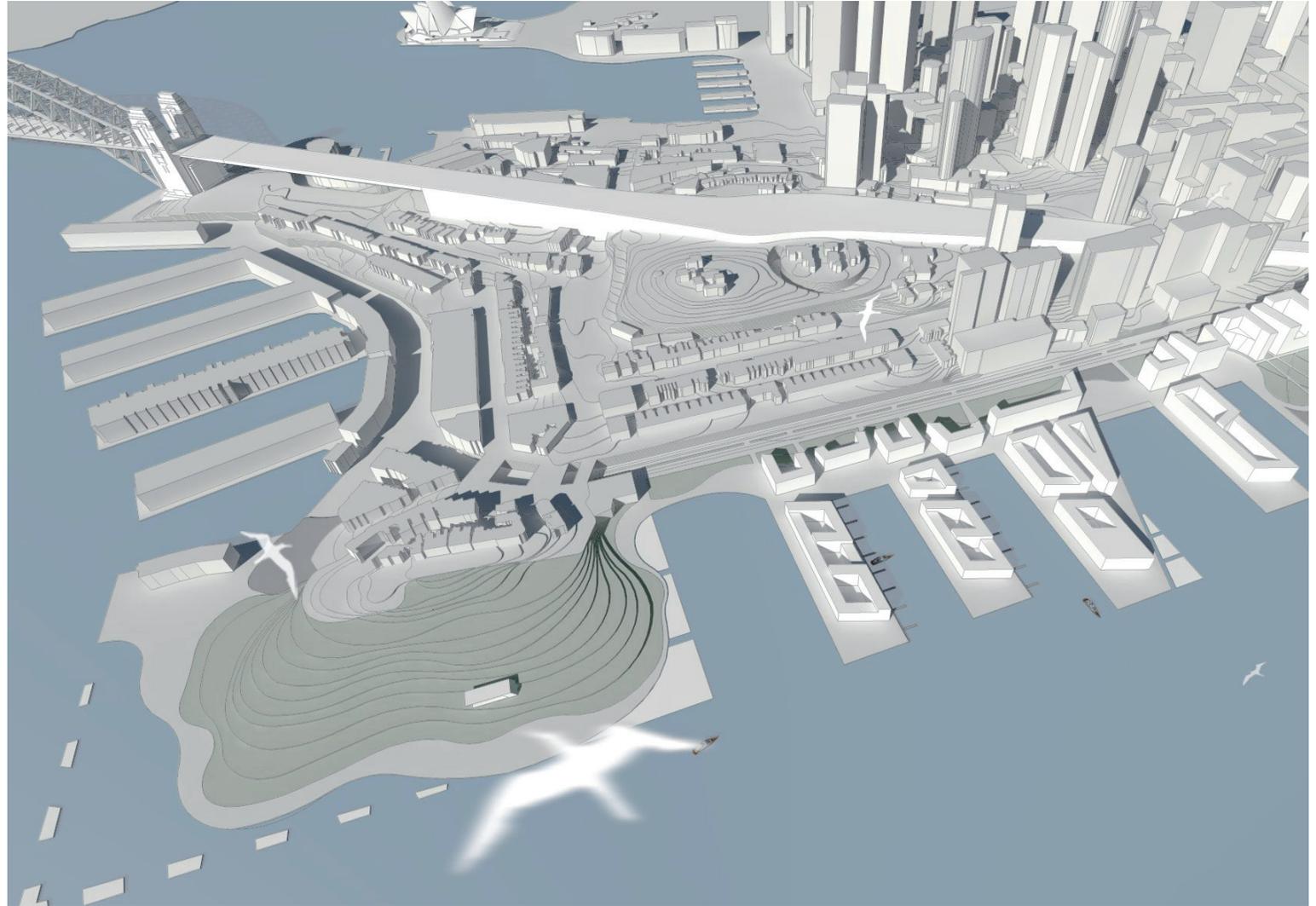
Ergänzend zu den bestehenden Busrouten werden Verbindungen zu den zentralen Verkehrsknotenpunkten Circular Quay und Wynyard geschaffen, an denen Zug, Fähre und Bus aufeinander treffen.

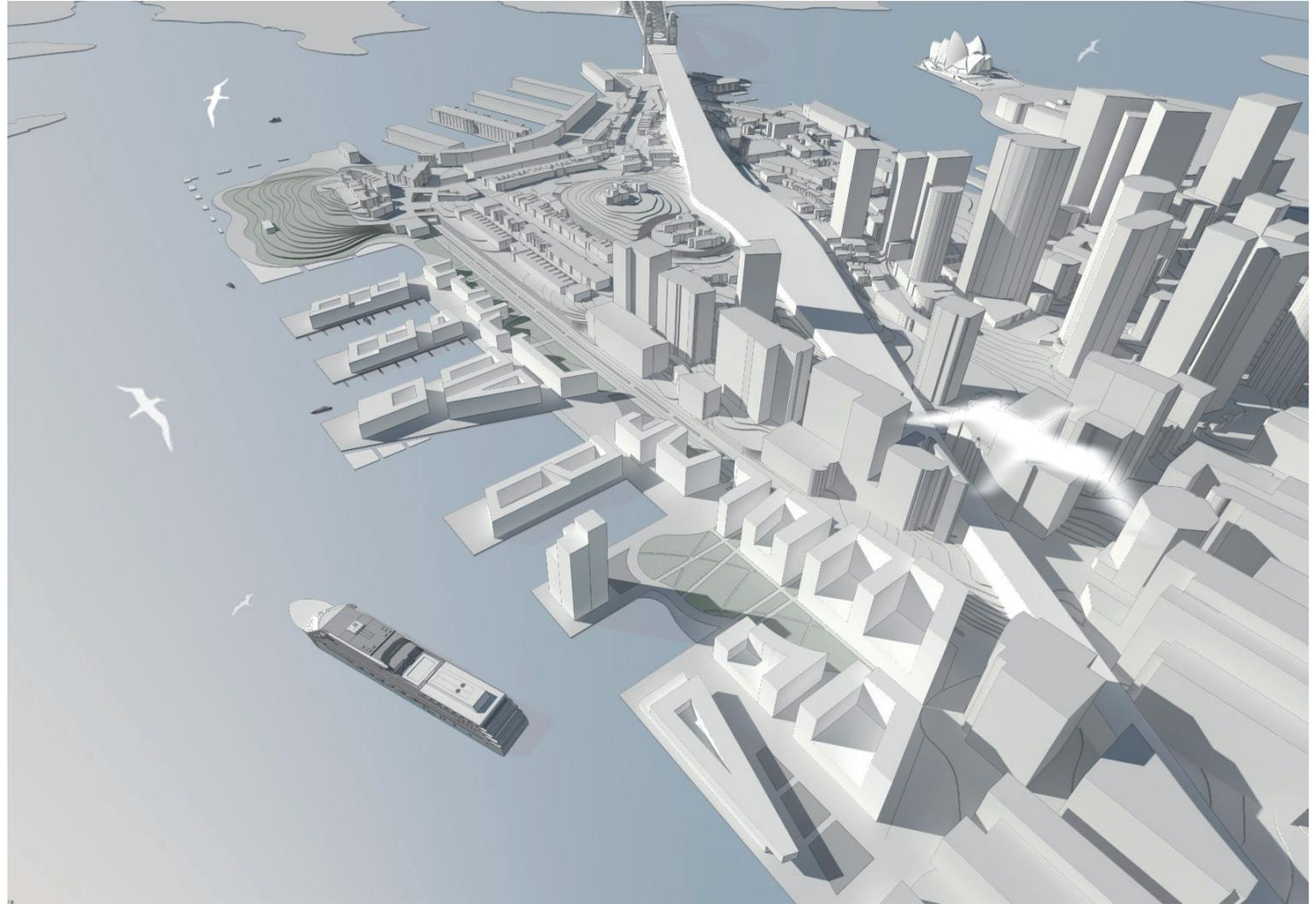
Neben der Möglichkeit der Erschließung über den privaten Schiffverkehr wird das Planungsgebiet an das Netzwerk der Sydney Ferries angeschlossen, welches durch einen neuen Anlegepunkt im Zentrum nun auch über den Wasserweg erreichbar ist.

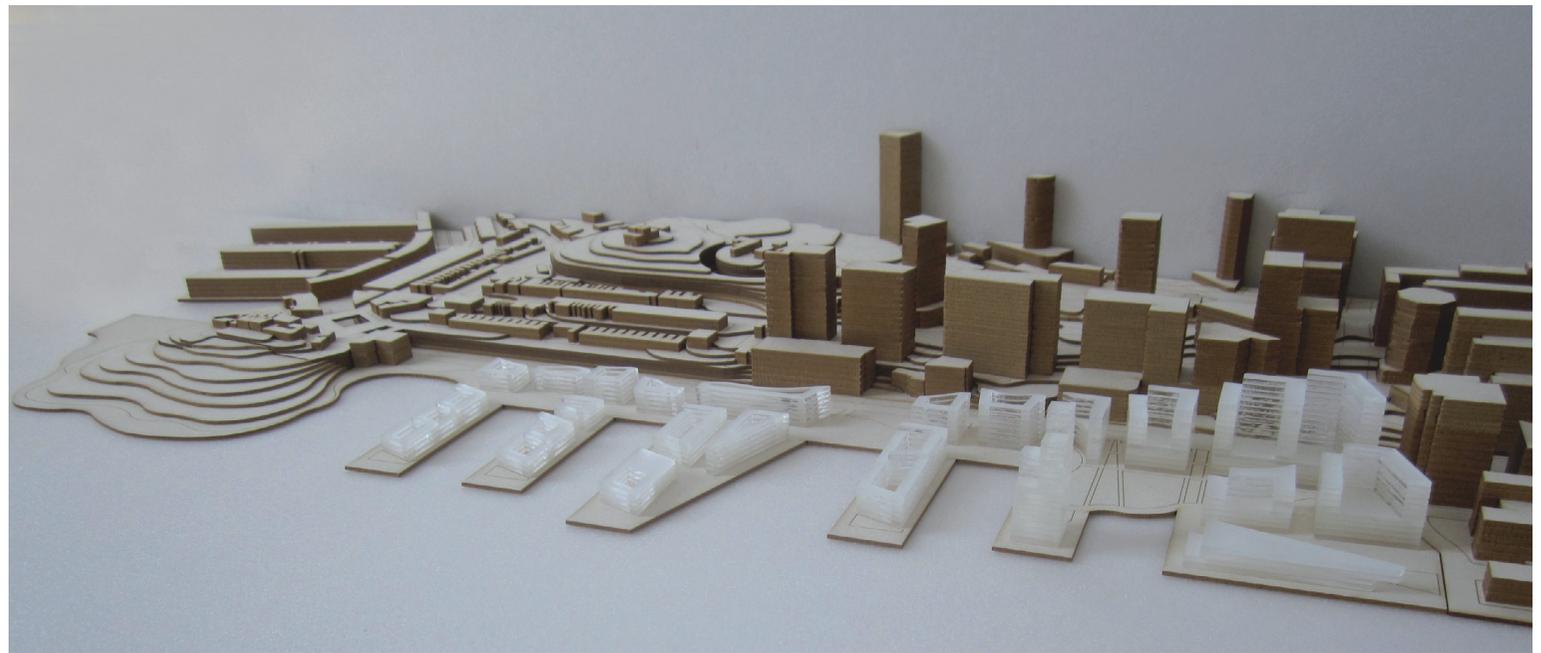
Haltestelle Bus / Fähre
Einzugsbereich Bus

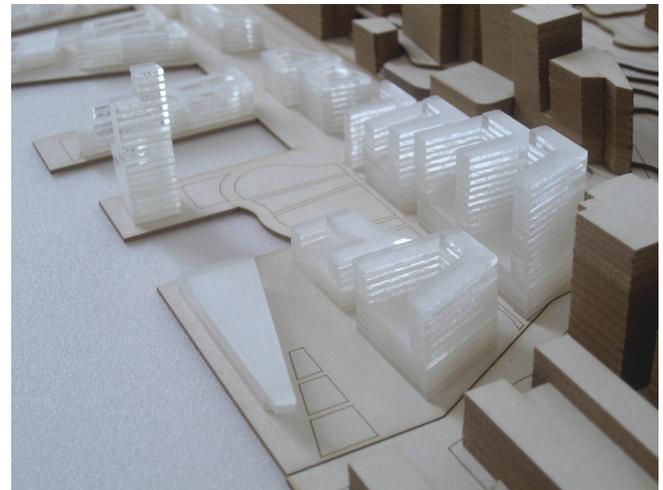
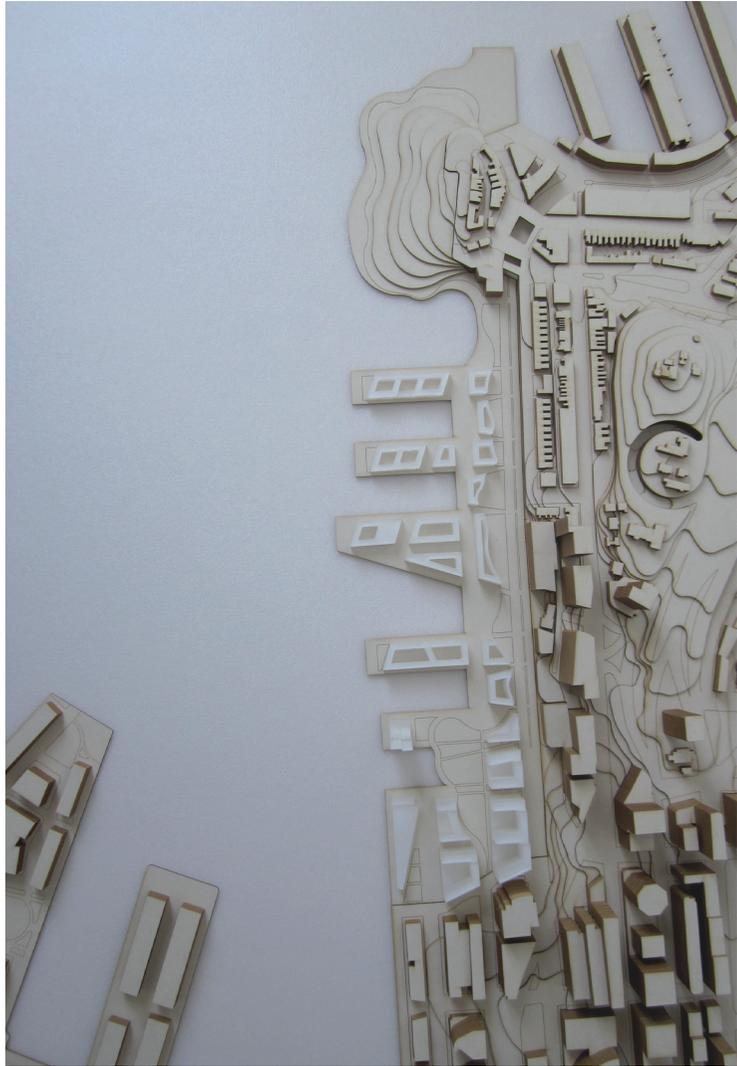


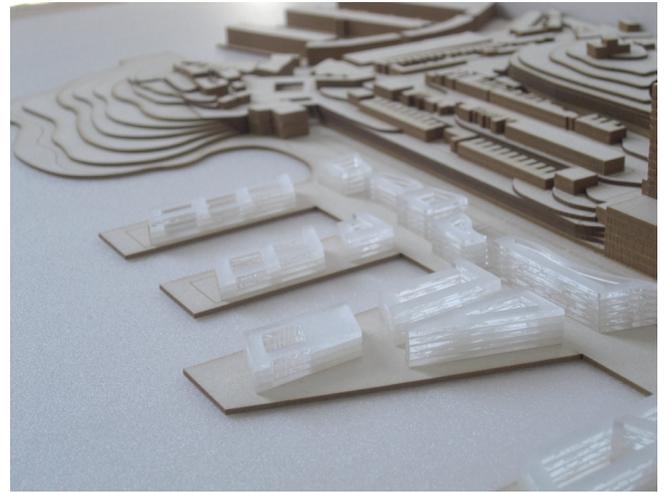
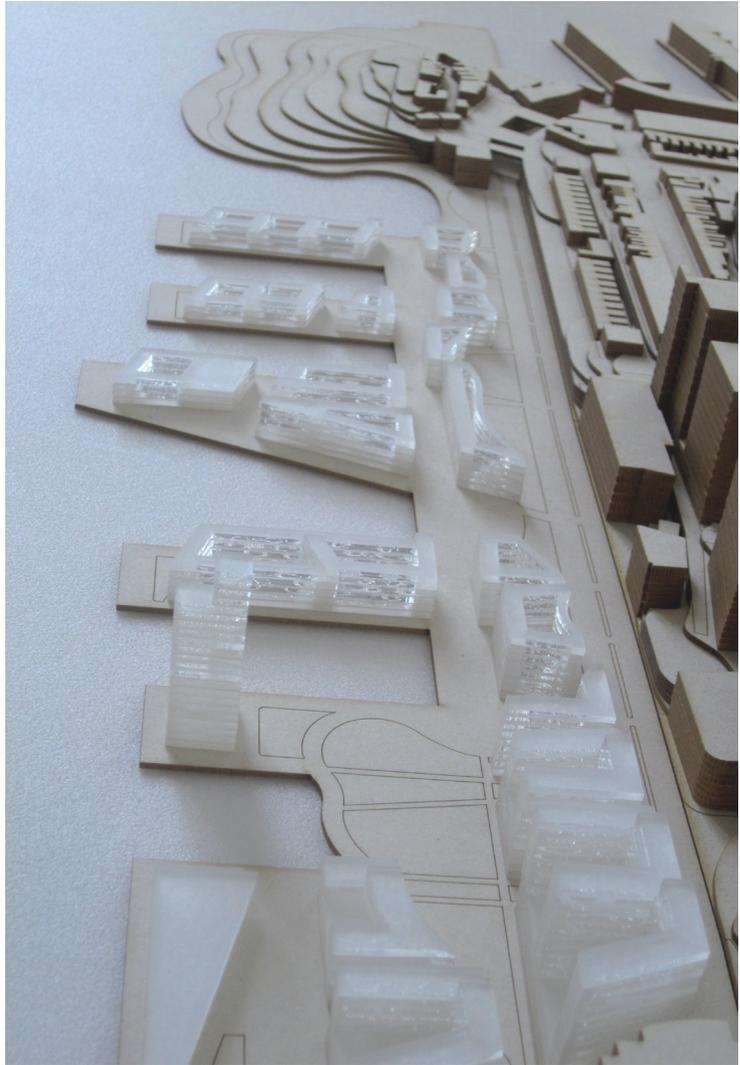












6. ANHANG

Literaturverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

6. ANHANG

Literaturverzeichnis

About Australia

ABOUT AUSTRALIA: Facts
<http://www.about-australia.com/facts/> [März 2011]

Australian Government

AUSTRALIAN GOVERNMENT: Australia in a Brief
http://www.dfat.gov.au/aib/tourism_students.html [März 2011]

City of Sydney [1]

CITY OF SYDNEY: Metropolitan Sydney
<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/AboutSydney/CityResearch/MetropolitanSydney.asp> [Mai 2011]

City of Sydney [2]

CITY OF SYDNEY: Global Sydney
<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/AboutSydney/CityResearch/GlobalSydney.asp> [Mai 2011]

City of Sydney [3]

CITY OF SYDNEY: Sydney at a Glance
<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/AboutSydney/CityResearch/AtAGlance.asp> [Mai 2011]

Dehne 2009

DEHNE, Anne: Stefan Loose. Travel Handbücher – Australien, DuMont Reiseverlag, Kemnat 2009

Dictionary of Sydney [1]

DICTIONARY OF SYDNEY: Sydney
http://www.dictionaryofsydney.org/entry/sydney?zoom_highlight=history+of+sydney [Mai 2011]

Dictionary of Sydney [2]

DICTIONARY OF SYDNEY: Millers Point
http://www.dictionaryofsydney.org/place/millers_point [August 2011]

Dictionary of Sydney [3]

DICTIONARY OF SYDNEY: Planning
http://www.dictionaryofsydney.org/entry/planning?zoom_highlight=history+of+sydney [Juli 2011]

Falk 2001

FALK, Nicholas: Städtische Uferbereiche. Lehren für eine erfolgreiche Erneuerung, in: Schubert, Dirk (Hg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analyse und Planung zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Leue Verlag, Berlin 2001

Fitzgerald / Keating 2009

FITZGERALD, Shirley / KEATING, Christopher: Millers Point. The Urban Village, Halstead Press, Sydney 1991 / 2009

Hamnett/ Freestone 2000

HAMNETT, Stephen / FREESTONE, Robert (Hg): The Australian Metropolis. A Planning History, Spoon Press, London 2000

Metropolitan Plan 2010

State Government of New South Wales, Department of Planning (Hg): Metropolitan Plan for Sydney 2036, Sydney 2010

Meyer 1999

MEYER, Han: City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam, International Books, Rotterdam 1999

Redaktion Weltalmanach 2009

REDAKTION WELTALMANACH: Der Fischer Weltalmanach 2010. Zahlen Daten Fakten, Fischer Verlag, Frankfurt am Main 2009

Schubert 2001

SCHUBERT, Dirk (Hg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analyse und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Leue Verlag, Berlin 2001

State Government 2007

State Government of New South Wales (Hg): Barangaroo State Significant Site Proposal Consolidated Concept Plan & Environmental Assessment. Volume 1, Sydney 2007

State of Australian Cities 2010

Major Cities Unit, Commonwealth of Australia (Hg): State of Australian Cities 2010, Blue Star Print, Canberra 2010

Sydney Harbour Foreshore Authority

Heritage and Conservation Register: Argyle Cut
http://www.shfa.nsw.gov.au/sydney-About_us-Our_heritage_role-Heritage_and_Conservation_Register.htm&objectid=172 [August 2011]

The Sydney Morning Herald

AAP: Sydney's Hungry Mile made official, in: The Sydney Morning Herald, 29. Juli 2009
<http://www.smh.com.au/national/sydneys-hungry-mile-made-official-20090729-e131.html> [August 2011]

UNESCO World Heritage

UNESCO World Heritage: <http://whc.unesco.org/en/list/154> [März 2011]

Urban Design Competition 2005

State Government of New South Wales (Hg): East Darling Harbour, Sydney. Urban Design Competition, Sydney 2005

V. Holleufer / Otto 2009

V.HOLLEUFFER, Henriette / OTTO, Frank: Die Geschichte des fünften Kontinents, in: Geo Epoche. Das Magazin für Geschichte, Heft Nr. 36 - 04/09 – Australien, Verlag Gruner + Jahr, Hamburg 2009

Sekundärliteratur

Fischer 1927

FISCHER, Hans Erasmus: Sittengeschichten des Hafens und der Reise, in: Schidrowitz, Leo (Hg.): Sittengeschichten der Kulturwelt und ihre Entwicklung, Verlag für Kulturforschung, Wien / Leipzig 1927

Gaby 1974

GABY, James: The Restless Waterfront, Antipodean Publishers, Sydney 1974

Hansen 1999

HANSEN, Nikolaus: Am Anfang war das Schiff. Der Hafen: ein Ort für Handel, Vergnügen und Geborgenheit. Ein Essay, in: mare. Zeitschrift der Meere, Nr. 12, mareverlag GmbH & Co. oHG, Hamburg 1999

Harris 1954

HARRIS, Alexander: Settlers and Convicts. Recollections of Sixteen Years Hard Labour in the Australian Backwoods, Melbourne University Press, Carlton 1954

Hoyle 1989

HOYLE, Brian Stewart: The Port- City- Interface. Trends, Problems and Examples, in: Geoforum, Volume 20, No. 4, Elsevier Verlag, Amsterdam 1989

Sandercock 1975

SANDERCOCK, Leonie: Cities for sale. Property, Politics and Urban Planning in Australia, Melbourne University Press, Carlton 1975

Tanner o.J.

TANNER, Howard & Associates for NSW Dept. of Housing Inner City Project: Millers Point Statement of Significance, o.O. o.J.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 Dirk Schubert: Hafen- und Uferzonen im Wandel
- Abb. 2 State Records NSW
<http://investigator.records.nsw.gov.au/asp/photosearch/>
- Abb. 3 State Records NSW
<http://investigator.records.nsw.gov.au/asp/photosearch/>
- Abb. 4 The Sydney Morning Herald
<http://www.smh.com.au/news/national/>
- Abb. 5 National Library of Australia – Digital Collections Maps
<http://nla.gov.au/nla.map-vn4767209>
- Abb. 6 State Library of New South Wales
<http://acms.sl.nsw.gov.au/item/itemDetailPaged.aspx?itemID=65909>
- Abb. 7 Unrepresented Nations and Peoples Organization <http://www.unpo.org/article/9448>
- Abb. 8 Northern Territory Library
<http://www.territorystories.nt.gov.au/handle/10070/26943>
- Abb. 9 National Library of Australia – Digital Collections Maps
<http://nla.gov.au/nla.map-nk276>
- Abb. 10 Dictionary of Sydney
http://www.dictionaryofsydney.org/place/city_of_sydney_local_government_area
- Abb. 11 National Library of Australia – Digital Collections Maps
<http://nla.gov.au/nla.map-rm3424>
- Abb. 12 National Library of Australia – Digital Collections Maps
<http://www.nla.gov.au/apps/cdview?pi=nla.map-rm1280-s1-v>
- Abb. 13 National Library of Australia – Digital Collections Pictures
<http://nla.gov.au/nla.pic-vn3801612>
- Abb. 16 Australian Terrace Houses
<http://www.australianterrace.com/terrace-houses/tag/row-of-eight/>
- Abb. 18 Wikimedia
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7d/Hoddle_Map_1_1837.JPG
- Abb. 19 National Library of Australia – Digital Collections Maps
<http://nla.gov.au/nla.map-gmod41>
- Abb. 20 Dictionary of Sydney
<http://www.dictionaryofsydney.org/item/25982>
- Abb. 21-25 State of Australian Cities 2010
- Abb. 26 City of Cities- A plan for Sydney's Future
- Abb. 27 Metropolitan Plan for Sydney 2036

Abb. 28 National Library of Australia - Digital Collections Maps
<http://nla.gov.au/nla.map-nk2456-124>

Abb. 29 Dictionary of Sydney
http://www.dictionaryofsydney.org/place/millers_point

Abb. 30 Dictionary of Sydney
http://www.dictionaryofsydney.org/place/millers_point

Abb. 31 Fitzgerald / Keating: Millers Point. The Urban Village, 63

Abb. 32-34 State Records NSW
<http://investigator.records.nsw.gov.au/asp/photosearch/>

Abb. 35-37 State Library of New South Wales – Fotostream
<http://www.flickr.com/photos/statelibraryofnsw>

Abb. 38,39 Powerhouse Museum Collection – Fotostream
http://www.flickr.com/photos/powerhouse_museum

Abb. 40 State Library of New South Wales – Fotostream
<http://www.flickr.com/photos/statelibraryofnsw>

Abb. 41 Maritime Union of Australia
<http://www.mua.org.au/events/lord-mayor-names-the-hungry-mile/>

Visualisierungen: Matthias Salzman 2012

Sämtliche Abbildungen, Grafiken und Fotos, welche keine Markierung aufweisen, sind von Gabriela Wallner erstellt worden.