Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 3 (1990)
Heft: 10

Artikel: Der Deal um Kings Cross : Planung ohne Gesamtkonzept in London
Autor: Hitz, Hansruedi / Schmid, Christian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-119250

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

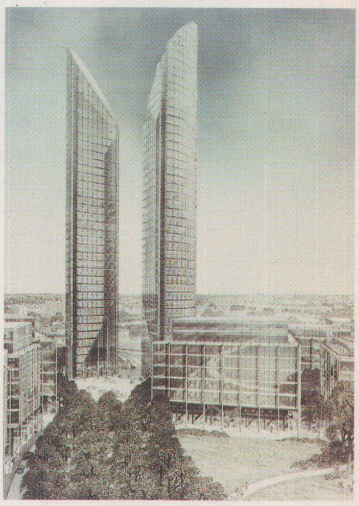
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

BRENNPUNKT

Deal um Londons Kings Cross



Nach dem Totalumbau: der «Masterplan» für das ganze Areal, im Vordergrund die Bahnhöfe St. Pancras und Kings Cross, in der Mitte die geschützten Gaskessel und der teilweise geschützte Granary-Komplex, hinten die beiden neuen Hochhäuser (Darstellung rechts).

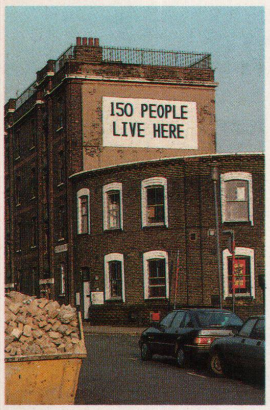
Viermal so gross wie Zürichs HB-Südwest soll die Überbauung über den Geleisen des Londoner Bahnhofs Kings Cross werden. Kein Wunder, dass dem Projekt aus der Bevölkerung Opposition erwachsen ist.

In London gibt es keine Stadtregierung und auch keine eigentliche langfristige Planung mehr. Seit 1986, als Maggie Thatcher den vom linken Labour-Flügel dominierten *Greater London Council* abschaffte, herrscht in der britischen Metropole ein Planungswirrwarr. Konzeptionelle Leitplanken für die Stadtentwicklung fehlen, die Bedingungen für die Realisierung von Grossprojekten werden von Fall zu Fall ausgehandelt. Eines der brisantesten Beispiele ist der Deal um den Bahnhof Kings Cross, wo über den Geleisen ein neuer Stadtteil entstehen soll.

Das Kings-Cross-Areal, das unter Führung von *British Rail* (BR) profitträchtig verwertet werden soll, umfasst 55 Hektaren Land an bester Lage am nördlichen Rand der Innenstadt im Londoner Stadtteil Camden. Heute ist dieses Gebiet, das vom *Regent's Canal* durchquert wird, ein faszinierendes innerstädtisches Reservat. Neben den beiden benachbarten Bahnhöfen Kings Cross und St. Pancras finden sich hier Wohnhäuser, verschiedene Gewerbe- und Handelsbetriebe, denkmalgeschützte Industriebauten, ein ausgedientes Gaswerk und sogar ein Naturpark. Dies alles soll einer Büro-City mit rund 30000 Arbeitsplätzen und 1850 Wohnungen weichen. Mit einer Bruttogeschossfläche von 845000 m^2 würde der ganze Komplex viermal so gross wie Zürichs HB-Südwest.

Seine grosse Attraktivität verdankt Kings Cross vor allem der guten Verkehrslage: Fünf U-Bahn-Linien werden hier mit dem regionalen Eisenbahnnetz und den Intercity-Linien in den Norden verknüpft – es fehlt nur noch der Anschluss an die europäischen Hochgeschwindigkeitstransversalen. British Rail setzt alles daran, dass ausser der *Waterloo Station* ein zweiter Londoner Anschluss an die Ärmelkanallinie in Kings Cross gebaut wird. Für den Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs mit acht Geleisen müsste allerdings eine breite Schneise durch das benachbarte Wohnquartier geschlagen werden.

Als vor bald zwei Jahren dem Parlament in Westminster eine entsprechende Vorlage unterbreitet wurde, hagelte es Einsprachen: Die gut organisierte Gegnerschaft des Projekts hatte in allen *Community centres* der Umgebung Computerterminals mit den nötigen Standardformulierungen installiert. Für eine eigene Einsprache mussten die betroffenen Quartierbewohnerinnen und -bewohner nur noch ihre



persönlichen Einwände gegen das Projekt einfügen. Eine Kommission des Unterhauses war über ein Jahr lang damit beschäftigt, die Einwendungen gegen den geplanten Eisenbahnterminal anzuhören und darüber zu beraten. Der Parlamentsentscheid steht noch aus, soll aber demnächst gefällt werden.

Handel um Baubewilligungen

Seit der Abschaffung des Greater London Council lastet die Verantwortung für die Stadtplanung vollständig auf den Behörden der einzelnen *Boroughs*, den 33 autonomen Stadtgemeinden von London. In zähen Verhandlungen versuchen sie, für die Bewilligung von Grossprojekten möglichst grosse Zugeständnisse und Gegenleistungen für ihren Stadtteil herauszuholen. Geschäftspartner in diesem *Bargaining* genannten Kuhhandel sind die *Developers*, meist grosse Immobiliengesellschaften, die ein Areal «entwickeln» und dann weiterverkaufen.

In einem Wettbewerb von British Rail und den anderen Grundstücksbesitzern ist 1988 das *London Regeneration Consortium* (LRC) als Developer für das Kings-Cross-Areal auserkoren worden. Der siegreiche Masterplan stammt vom englischen Architekturbüro *Foster Associates*. Das LRC gehört zu je einem Drittel einer Transportfirma, die im Areal ein grösseres Grundstück besitzt, und den prosperierenden Immobilienfirmen *Rosehaugh* und *Stanhope Properties*, die als eingespieltes Duo schon das direkte HB-Südwest-Vorbild *Broadgate* über den beiden BR-Bahnhöfen *Broad Street/Liverpool Street* hochgezogen haben.

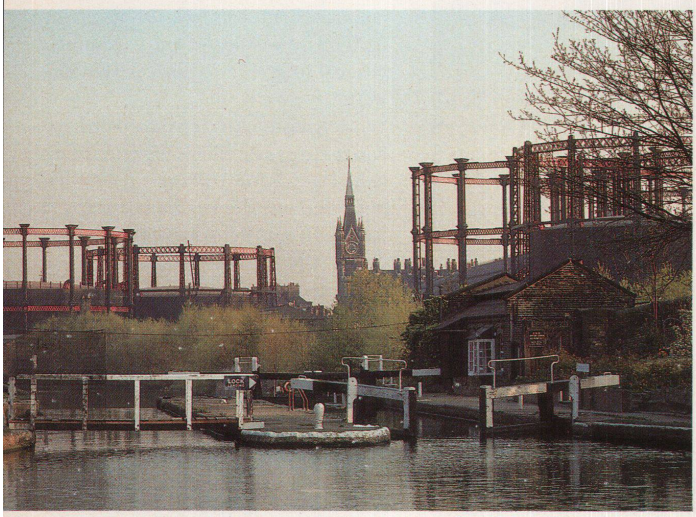
Im Januar 1988, noch bevor die Masterpläne der Öffentlichkeit präsentiert wurden, gab die Stadtgemeinde Camden den *King's Cross Railway Lands Planning Brief* heraus – den Tarif für eine Baubewilligung sozusagen. In den Verhandlungen mit dem LRC konnte sie jedoch ausser 1850 Wohnungen nur einen kleinen Teil ihrer Forderungen durchsetzen. Die *Outline Planning Application*, eine Art Rahmenbaueingabe, die das LRC im April 1989 im Ratshaus von Camden ablieferte, ist die umfangreichste, die je in Grossbritannien eingereicht wurde: Das LRC musste mit dem Lastwagen vorfahren, denn die 44 Kisten Papier wogen 616 Kilogramm. Trotz der zugestandenen Wohnungen war die Quartierbevölkerung geschockt von der riesigen Bürofläche, die das LRC hineingepackt hatte. Schockierend ist aber auch die Höhe der Profite und Planungsgewinne, die durch die Umwandlung dieses Gebietes herausgeholt werden können: Wie die *Bartlett School of Architecture and Planning* berechnete, belaufen sich die Entwicklungs- und Baukosten des gesamten Projekts auf insgesamt 1,6 Milliarden Pfund (ohne Landpreise). Die fertigen Bauten könnten aber zu heutigen Preisen für rund 3,4 Milliarden verkauft werden.

Unerwünschte Nebeneffekte

In den umliegenden Wohnquartieren hat sich eine breite Oppositionsbewegung gebildet und in einer Dachorganisation zusammengeschlossen. Dieser gehören über 50 verschiedene Mietervereinigungen, lokale Aktionskomitees, ethnische und religiöse Gruppierungen an. Der Widerstand richtet sich nicht nur gegen die Zerstörung der bestehenden Nutzungen des Kings-Cross-Areals, sondern auch gegen Nebeneffekte, die sich bereits heute bemerkbar machen: steigende Hauspreise und Wohnungsmieten, Luxussanierung und Yuppiefizierung der ganzen Umgebung.

Unter dem Eindruck dieser Opposition teilte der Camdener Stadtrat dem LRC im September 1989 mit, Camden wolle kein Klein-New York in Kings Cross. Er verlangte eine substantielle Überarbeitung des Projektes und drohte gar mit der Verweigerung der Baubewilligung. Dagegen kann das LRC allerdings beim Umweltministerium Rekurs einlegen. In diesem Fall wird ein Regierungsinspektor entsandt, der eine öffentliche Befragung durchführt und eine Empfehlung an den Staatssekretär für Umwelt weiter-

Gefährdet: die ursprünglich für Eisenbahnarbeiter gebauten Culross-Buildings (oben). – Bleibt isoliert stehen: die Schleuse am Regent's Canal, während der Naturpark verlegt wird (unten links). – Werden gezügelt: die denkmalgeschützten Gaskessel (unten links und rechts).



FOTOS: CHRISTIAN SCHMID

Londons Gemeinden

Der Greater London Council (GLC) wurde 1963 als übergeordnete Stadtregierung der 12 inneren Stadtbezirke (Boroughs) von London gegründet. Ausgenommen war das Finanzviertel, die City of London, die sich bis heute selbst verwaltet. Zwei Jahre später wurde das GLC-Verwaltungsgebiet um 20 äussere Boroughs erweitert. Im Mai 1981 gewann der linke Labour-Flügel die Mehrheit im GLC und versuchte, eine alternative Politik zum Thatcherismus zu entwikkeln: Mit Beschäftigungs- und Sozialprogrammen, Fahrpreissenkungen beim öffentlichen Verkehr, Unterstützung ethnischer Minderheiten usw. wurde der GLC bald zum Dorn im Auge der konservativen Regierung von Maggie Thatcher. Zusammen mit sechs anderen roten Stadtregierungen im Land wurde er deshalb auf den 1. April 1986 vom konservativen Unterhaus kurzerhand abgeschafft. Seither gibt es in London keine demokratisch legitimierte Stadtregierung mehr, es gibt nur noch 33 «autonome» Boroughs. Diese sind mit den schweizerischen Gemeinden vergleichbar – mit dem entscheidenden Unterschied allerdings, dass die letzte Entscheidungsbefugnis bei der Landesregierung liegt. HP ■

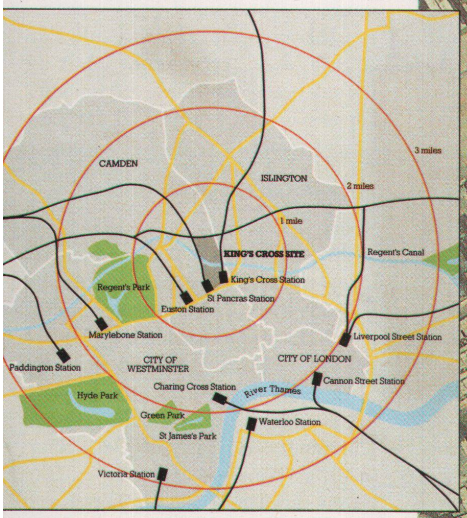
leitet, der dann entscheidet. Der Verhandlungsspielraum der Stadtgemeinde Camden ist also ziemlich eng.

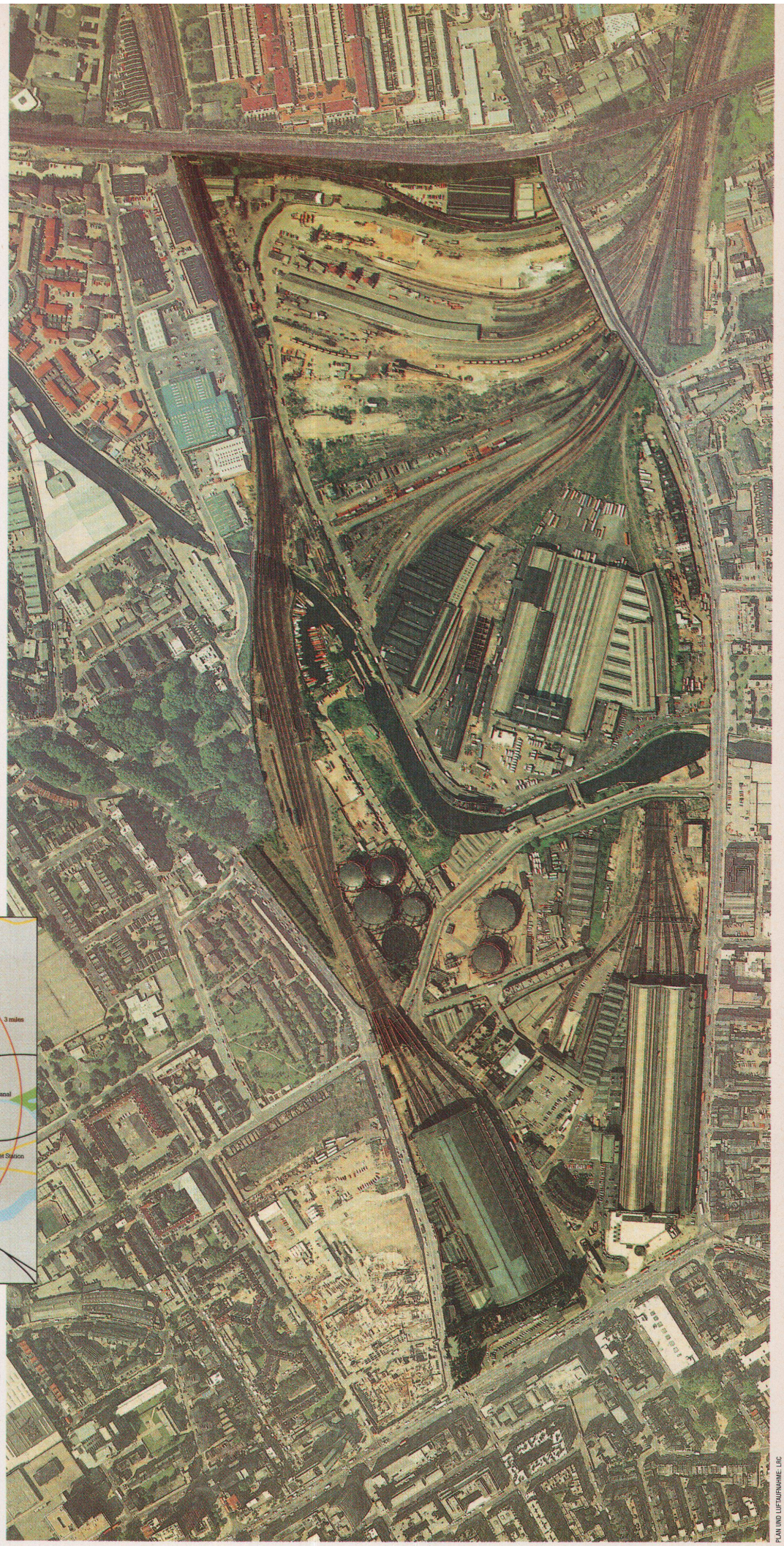
Unerwartet drohen dem Projekt jetzt von ganz anderer Seite ernsthafte Schwierigkeiten: Als die *Great Northern Railway Company* im Jahr 1846 Land für den Bau des Bahnhofs enteignete, sicherte sie den damaligen Besitzern – dem *St.-Bartholomäus-Spital* und der *Anglikanischen Kirche* – ein Vorkaufsrecht zu für den Fall, dass sie diese Grundstücke für die Eisenbahn nicht mehr benötigt. Nach einem Gerichtsentscheid vom März 1990 muss British Rail jetzt dieses Land den ursprünglichen Besitzern zum Kauf anbieten – zum Preis von 1846. Die Konsequenzen, die sich daraus für das gesamte Projekt ergeben, sind bis heute nicht abzusehen.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist der rezessionsbedingte Zusammenbruch der Nachfrage nach Büroflächen. In der City of London, dem Finanzviertel, stehen derzeit 12 bis 13 Prozent des angebotenen Büroraums leer. Da werden sich auch die Developers von Kings Cross fragen müssen, ob sich die geplante Büro-City über den Geleisen überhaupt vermieten und verkaufen lässt.

HANSRUEDI HITZ UND CHRISTIAN SCHMID

Im Rahmen der Konzeptwochen «Capitales fatales – Finanzmetropolen Europas» findet im Kulturzentrum Rote Fabrik in Zürich am 14. Oktober eine Veranstaltung zum Kings-Cross-Deal statt.





Luftaufnahme des Planungsgebiets (auf dem Foto hervorgehoben) im Ist-Zustand. Die Bahngeleise sollen überbaut werden. Von den Altbauten um die Granary (ehemaliger Kornmarkt) bleiben nur wenige stehen, dafür sollen zusätzliche Parkanlagen innerhalb des Neubaugürtels entstehen. – Plan links: Kings Cross (grau in der Mitte) liegt zentral. Schwarz: Bahnlinien und Stationen (Charring Cross ist Ausgangspunkt der Kanallinie), gelb: Strassen, CAMDEN, CITY OF LONDON usw.: Stadtgemeinden (Boroughs). Der Abstand von Kreis zu Kreis beträgt eine Meile = 1,609 km.

PLAN UND LUFTAUFNAHME: LRC