Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 95 (2008)

Heft: 10: Kopenhagen = Copenhague = Copenhagen

Artikel: Kopenhagens neues Gesicht : die Umgestaltung der Hafenanlagen und der Bau des Stadtteils Ørestad

Autor: Kvorning, Jens

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-130888

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

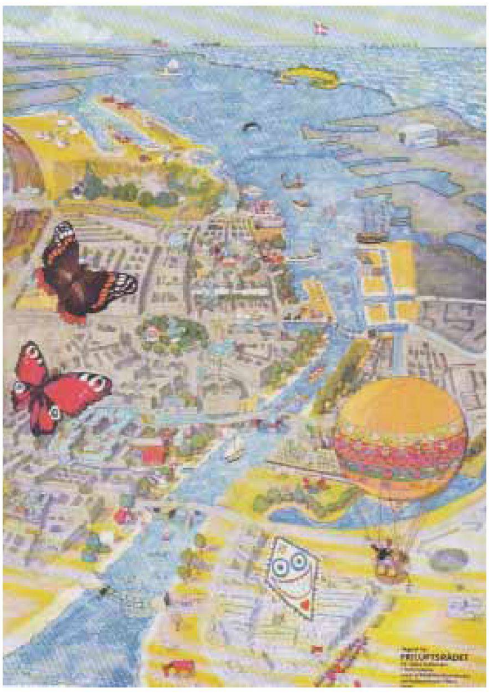
Download PDF: 14.07.2025

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

Kopenhagens neues Gesicht

Die Umgestaltung der Hafenanlagen und der Bau des Stadtteils Ørestad

Jens Kvorning Kopenhagen hat in den vergangenen 25 Jahren wie viele andere Städte damit gekämpft, sich den veränderten Bedingungen der Globalisierung anzupassen. Die Geschichte dieses Ringens lässt sich anhand einiger wichtiger Wettbewerbe erläutern, denn diese dienen oft als Orientierungspunkte in der architektonischen Debatte.

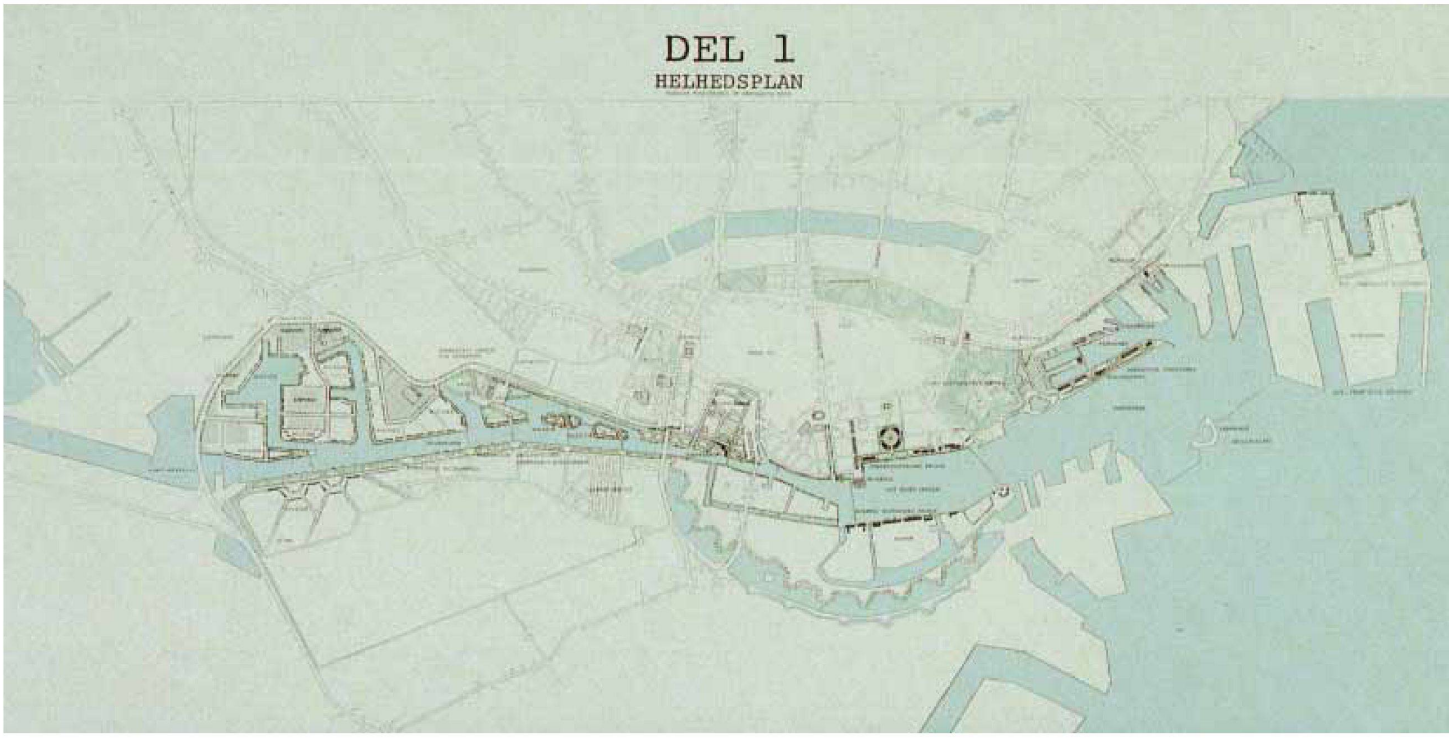


Beim «Hafenwettbewerb» von 1985 wurde das ehemalige Schifffahrtsgelände erstmals als Erholungsraum gesehen, hier illustriert von Comiczeichner Claus Deleuran. – Bild: Jens Kvorning

Architektonische und städtebauliche Wettbewerbe eröffneten in Kopenhagen Diskussionen und setzten Prozesse in Gang, bei denen die verschiedenen Akteure der Stadtentwicklung gelernt haben, mit den neuen Gegebenheiten der globalisierten Welt umzugehen. Die Frage nach dem Zusammenhang zwischen Politik, Planung und Medien ist dabei in den Vordergrund gerückt. Genau diese Beziehungen stehen in der Regierungsperiode der derzeitigen Oberbürgermeisterin im Mittelpunkt. Statt einer traditionellen Rollenzuteilung in politische Verantwortungsbereiche ist die Entwicklung der Stadt von der neuen Regierung zum politischen Gesamtprojekt erhoben worden. Das weist Architekten und Planern eine zentrale Rolle zu. Die Frage ist, ob sie ihr gerecht werden können.

In den achtziger Jahren bestimmte die Vision der Grossstadt Kopenhagen in einer industriellen Gesellschaftsordnung die konkreten politischen und planerischen Aktivitäten. Der Fingerplan von 1947 lieferte ein klares Bild davon, was Fachleuten und Politikern wichtig war: eine offene Stadt zu schaffen, die an ihren Rändern wachsen und dabei eine Balance zwischen den besiedelten Fingern und den unbebauten Landstrichen dazwischen gewährleisten sollte. Das Stadtzentrum galt nach der damaligen Auffassung als fertig gebaut.

Ende der achtziger Jahre begannen sich jedoch neue Bilder aufzudrängen. Auf einmal wurde der Entwicklungskanon des Nebeneinanders von Vorstädten und offener Landschaft in Frage gestellt. Auslöser war ein Wettbewerb von 1985/86, der die Frage aufwarf, wie sich die brachliegenden Teile des Hafens in den städtischen Alltag integrieren liessen. Dieser Studienauftrag weckte in der Öffentlichkeit ein neues Interesse für Architektur und Stadtplanung. Zudem generierte er hohe Erwartungen an eine Entwicklung des Hafens durch Umnutzung der aufgelassenen Industrieanlagen. Dies brachte auch Investoren dazu, den Hafen und die zentralen Stadtviertel als lukrative Orte für neue Projektentwicklungen wahrzunehmen.



Übersichtsplan zum Hafenwettbewerb von 1985 im Hinblick auf die Umnutzung und Aufwertung von Industriebrachen mitten in der Stadt.
Bild: Jens Kvorning

Ørestad als Ausweg aus der Immobilienkrise

Der Fokus der Stadtentwicklung verlagerte sich von den Vorstädten auf die innerstädtischen Viertel. Dies bedeutete, dass der Markt zu spielen begann. Doch stellte sich die Ökonomie bald auch als umbarmherzige Grösse heraus. Die Erwartungen an die Entwicklung des Hafens seitens der Investoren waren so unrealistisch, dass die gesamte Developer-Branche um 1990 zusammenbrach. Keines der vielen Umgestaltungsprojekte wurde ausgeführt, bevor Ende der neunziger Jahre wieder Leben in den Immobilienmarkt zurückkehrte.

Genau aus dieser Krise entstand eine andere urbanistische Initiative mit grosser Wirkung: der Vorschlag zur Errichtung des neuen Stadtteils Ørestad. Grund hierfür war vor allem eine steigende Besorgnis bei den staatlichen Verantwortlichen darüber, ob Kopenhagen es schaffen würde, sich im globalen Konkurrenzkampf der Städte zu behaupten. Der erste Versuch, die Prosperität der dänischen Hauptstadt zu stärken, war der Entscheid, eine Brücke nach Schweden zu errichten und dadurch eine grössere zusammenhängende Region zu schaffen. Im Zusammenhang damit tauchte der Vorschlag auf, einen neuen Stadtteil zu bauen, der die zentralen Teile Kopenhagens mit dem neuen internationalen Kommunikationskorridor verbinden sollte, den die Brücke entstehen liess.

Für den städtebaulichen Leitplan dieses neuen Stadtteils wurde ein internationaler Studienauftrag ausgelobt. Dieser sollte nicht nur Ideen zur Entwicklung Ørestads hervorbringen, sondern wurde auch als Methode begriffen, den neuen Stadtteil zu vermarkten. Das Ørestad-Projekt mit seiner Einbindung von Phänomenen wie Stadtmarketing oder der Medienszene zeigte, dass sowohl bei der gesamtstaatlichen wie auch bei Teilen der kommunalen Verwaltung ein Modernisierungsprozess ablief, der in Richtung einer stärker strategisch und handlungsorientierten Denkweise deutete. Die Neuorientierung manifestierte sich auch daran, dass Ørestad nicht nur ein ambitioniertes Stadtentwicklungsprojekt war, sondern mit der Schaffung einer neuen U-Bahnlinie einherging. Diese sollte von einer Entwicklungsgesellschaft durch den Verkauf von Bauland in Ørestad finanziert werden.

In städteplanerischen Fachkreisen gab es indessen eine ausgeprägte Skepsis gegenüber dem Ørestad-Projekt. Der Widerstand hatte sowohl mit einem anhaltenden

Badeanstalt von PLOT (2005) vor dem neuen Hafenpark Islands Brygge. – Bild: Jens Kvorning

Glauben an den Fingerplan und die offene Stadt zu tun, wie auch mit einem generellen Misstrauen gegenüber umfassenden Erweiterungsprojekten. Trotz aller Bedenken wurde die Entwicklung von Ørestad nach ein paar Jahren des Tauziehens jedoch ein grosser kommerzieller Erfolg. Er leitete eine zehnjährige Boom-Zeit ein, in der erhebliche Umgestaltungen im innerstädtischen Kopenhagen stattfanden.

Der Hafenwettbewerb

Obwohl der Hafenwettbewerb ein reiner Ideenwettbewerb war, rief er eine innovative Strategie ins Leben: Grossen Kulturbauten wurde die Rolle von Entwicklungsmotoren für den Hafen zugewiesen. Dabei gab es ein Aussenseiterprojekt, dem es wichtig war, den Hafen als grossen Erholungsraum zu verstehen – dieses wurde von einem der bekanntesten Comic-Zeichner jener Zeit illustriert. Das Projekt wurde 1987 von den meisten Architekten allerdings als völlig überzogen aufgefasst. Die Idee, Bäume und Heissluftballons sowie Zirkuszelte und Schrebergartenhäuser entlang der Quais zu platzieren, schien sich über das neu erstarkte Selbstwertgefühl der Architekturszene lustig zu machen. Schliesslich war dieses in einer klassischen Ordnung der Stadt mit Strassen und Plätzen verwurzelt.

Trotzdem hat die Entwicklung des Hafens am Ende zu gewissen Teilen die Gedanken von Befürwortern wie von Gegnern dieses Projekts aufgegriffen. Die sehr formellen Räume, die sich rund um die grossen Kulturinstitutionen bildeten und die einer Struktur der klassischen Stadt verpflichtet sind, erhielten auf einmal eine neue Herausforderung: Mit Verspätung war die Idee der Hafenfront als Erholungsraum wieder aufgetaucht.

Eine Interessenvertretung der Einwohner eines peripheren Stadtteils am Hafen hatte lange dafür gekämpft, einen Park zu schaffen. Dies gelang Ende der neunziger Jahre ohne grosses Aufsehen. Zusätzlich wurde 2005 eine Badeanstalt im Hafen gebaut. Die Kombination von Park und Freibad schuf einen enorm populären Ort und lehrte die Kopenhagener ebenso wie die lokalen Politiker und Planer, dass der Hafenraum nicht als formeller Stadtraum verstanden werden sollte, sondern

auch zu einem attraktiven Erholungsraum entwickelt werden kann. Dass es in der Praxis also möglich ist, mit Hybridräumen und Überlappungen zwischen Urbanität und Erholung zu arbeiten, über die in der Fachwelt so viel theoretisiert wird.

So folgt auch die Schaffung des Amager Strandparks demselben Interesse für neue Erholungsräume. Er wurde in der Praxis viel mehr als nur ein Strandpark – nämlich zu einer neuen Form von öffentlichem Raum, der über das ganze Jahr viele verschiedene Gruppen anzieht.

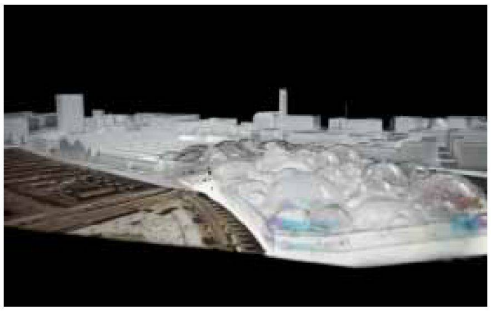
Die Metropolzone

Die Zeit zwischen dem Ende der achtziger Jahre und der Jahrtausendwende kann man als Kopenhagens tatsächliche Anpassung an die postindustriellen Bedingungen bezeichnen. Ausser der physischen Transformation haben sich auch andere Auswirkungen zu erkennen gegeben – unter anderem eine gewaltige Verteuerung der Immobilienpreise und eine dazu gehörende soziale Segregation des Stadtraumes. Vier Wettbewerbe zeigen, wie die neuen Fragen zur Stadt seither verstanden und behandelt werden.

Im Jahr 2007 wurden fünf Teams eingeladen, Vorschläge zu der «Metropolzone» zu erarbeiten. Dabei handelt es sich um das Gebiet um den Kopenhagener Hauptbahnhof, in welchem der Tivoli-Park und andere Vergnügungsstätten liegen. Es ist eine Gegend, in die viele Menschen kommen, in der es gleichzeitig jedoch sehr wenig traditionelles städtisches Leben gibt. Die Leute gehen entweder in die geschlossenen Anlagen wie den Vergnügungspark Tivoli oder queren das Viertel bloss auf ihrem Weg vom Hauptbahnhof in angrenzende Stadtteile mit Geschäften, kulturellen Einrichtungen oder touristischen Attraktionen.

Man kann aber durchaus diskutieren, warum die «Metropolzone» einen so geringen Aktivitätsgrad hat und wie man ihre Potentiale weiterentwickeln könnte. Allein die Benennung ist ein klares Signal seitens der Stadtoberhäupter. Man wünscht, dass sich Kopenhagen zu einer international bedeutenden Stadt in einer globalisierten Wissens- und Erlebnisökonomie entwickelt. Die neue Stadtregierung bringt sehr viel Aufmerksamkeit auf, wenn es darum geht, wie man das innerstädtische Kopenhagen attraktiver machen könnte – und

Amager Strandpark: Die 2005 fertiggestellte Strandpromenade bildet eine neue Form öffentlichen Raums, die das ganze Jahr über rege genutzt wird. – Bild: Jens Kvorning



Beim 2007 lancierten Städtebau-Wettbewerb für die «Metropolzone» sind Ideen für das Gebiet um den Hauptbahnhof gesucht. Oben das Projekt des dänischen Architekturbüros «Cobe». – Bild: Cobe, Kopenhagen

Visualisierung des Projekts von «Effekt» für die Metropolzone: Neue Skyline über dem Bahnhof Vesterport. – Bild: Effekt, Kopenhagen.

hierbei ist der Eindruck, den das Stadtzentrum auf den internationalen Tourismus und die internationale Mittelklasse macht, sehr wichtig. Gleichzeitig liegt den Politikern eine breitenwirksame Diskussion um die Entwicklung der Stadt am Herzen.

Der Studienauftrag für die Metropolzone wurde daher mit einer Medienstragie koordiniert, die sowohl mündliche wie visuelle Präsentationen als Events mit Ausstellungen und Debatten inszenierte. So war auch Medienmagnet Rem Koolhaas eingeladen, die eingereichten Projekte zu kommentieren. Etwas überraschend stand er denjenigen Beiträgen kritisch gegenüber, die seiner eigenen Arbeitsweise glichen, und lobte vielmehr diejenigen Projekte, die sich eher auf die spezifischen Qualitäten des Viertels bezogen. Es war genau die Fragestellung nach dem Aufgreifen bestehender Umgebungsqualitäten, welche die Entwürfe grundlegend voneinander unterschied. Zwei oder drei Projekte standen unverhohlen unter dem Eindruck des holländischen Pragmatismus und seiner Ausdruckformen. Zwei andere Beiträge identifizierten dagegen die Qualitäten und Traditionen der Gegend und arbeiteten auf traditionelle Art mit Gewichtungen im öffentlichen Raum.

Carlsberg

Die Carlsberg-Brauereien verlagern im Herbst 2008 ihre Produktion aus Kopenhagen weg. Im Jahr 2007 wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Dessen Resultate sollten Vorschläge liefern, wie das Industriegelände zukünftig als gemischtes Stadtgebiet genutzt werden könnte. Dabei sollen es sein Qualitätsanspruch und seine Attraktivität zu einer selbstverständlichen Destination in der Region Kopenhagen machen.

Die Brauerei lag ursprünglich ausserhalb der Stadt. Heute findet sie sich im zentralen Dreieck zwischen Vesterbro, Valby und Frederiksberg, mitten in einer lebhaften städtischen Zone voller kultureller Angebote. Das Carlsberg-Gelände umfasst eine grosse Anzahl nobler Industriebauten. Es repräsentiert hundert Jahre Architekturgeschichte, war allerdings bisher nicht öffentlich zugänglich. Die Eigentümergesellschaft der Brauereien organisierte den Wettbewerb selbst, ebenso zeichnet sie für den weiteren Entwicklungsprozess verantwortlich. Dieselbe Aufmerksamkeit, welche die neue Kopenhagener Regierung der Stadtentwicklung widmet,

zeigt auch die private Bauherrschaft Carlsberg. Mit einer bis dahin nie gesehenen Intensität wurde der Wettbewerb als Event lanciert, das sowohl bei der breiten Öffentlichkeit als auch bei potentiellen Investoren eine hohe Erwartungshaltung aufbaute. Es gab Führungen durch die bislang unzugängliche Anlage, und es fanden zahlreiche Anhörungen und Gespräche mit verschiedenen Gruppen statt. Parallelwettbewerbe mit Kindern und mit Laien wurden durchgeführt, und die 250 Wettbewerbsprojekte in einer öffentlichen Ausstellung gezeigt, bevor die Jurierung überhaupt begann. Alle diese Aktivitäten trugen dazu bei, eine Leidenschaft für das aufzubauen, was sich in dieser Anlage entwickeln könnte, wie sie Kopenhagen noch nicht erlebt hatte.

Vor zehn Jahren war eine öffentliche Anhörung eine Veranstaltung, bei der diejenigen, die dagegen waren, kamen, um Nein zu rufen. Bei Carlsberg gelang es, mit einer Diskussion um die Zukunft der Stadt breit gefächerte Gruppen zu begeistern. Die grosse städtebauliche Herausforderung lag dabei in der Frage, was es bedeutet, ein Gebiet mit seiner eigenen Geschichte und seiner unverwechselbaren Struktur in die umgebende Stadt zu integrieren. Es galt, eine Serie von ausgezeichneten Industriebauten zu verdichten und zu erweitern sowie zwischen grossen, monolithischen Gebäudevolumina intime Stadträume zu schaffen, in denen man sich gerne aufhält. Gefordert waren funktionelle und prozesshafte Programme zur Nutzung der verschiedenen Volumina.

Kløvermarken

Die baulichen Veränderungen Kopenhagens in den letzten zwanzig Jahren gingen mit kulturellen und sozialen einher – unter anderem in Form einer steigenden Segregation. Diese lässt sich teilweise auf das steigende Niveau der Wohnungspreise zurückführen und treibt Menschen mit durchschnittlichen Einkommen weit in die Region hinaus.

Die neue Oberbürgermeisterin von Kopenhagen erklärte diese Problematik zu einem tragenden Thema in ihrem Wahlkampf und machte sich auch gleich daran, Pläne für 5000 «affordable homes» innerhalb der Stadtgrenzen zu entwickeln. Das Architekturbüro Plot entwarf teilweise in Eigeninitiative einen Vorschlag für Bauten entlang den Rändern eines grossen Sportareals. Das Projekt «Kløvermarken» sollte einen wesentlichen Teil der Wahlversprechen einlösen. Stattdessen warf es erhebliche städtebauliche und massstäbliche Fragen auf und rief bei den Sportorganisationen, die in diesem Gebiet zu Hause sind, vehemente Kritik hervor.

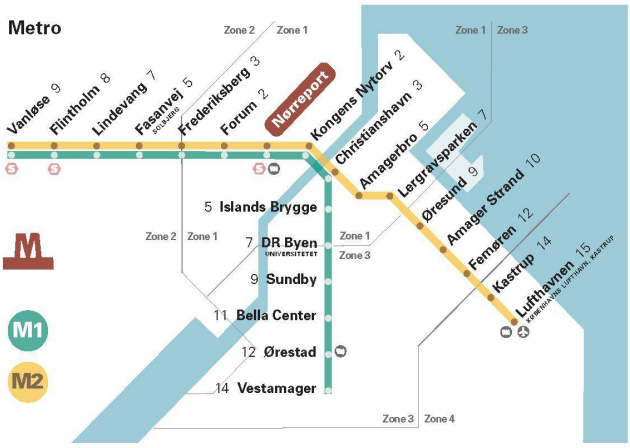
Kløvermarken vermittelt als grosses, unbebautes Areal zwischen der historischen Befestigungsanlage, die an dieser Stelle noch intakt ist, und den Stadtteilen, die in der Frühphase der Industrialisierung gebaut wurden. Dank seiner Leere macht es die Stadtstruktur lesbar: So kann man etwa vom grossen Rasen aus alle Türme der mittelalterlichen Stadt sehen.

Plots Vorschlag nahm auf diesen übergeordneten stadtkontextuellen Zusammenhang keine Rücksicht. Im Laufe der Zeit wurde die Kritik an dem Projekt so heftig, dass es zurückgezogen werden musste. Stattdessen wurden sechs Projektteams eingeladen, Lösungsvorschläge zu unterbreiten. Gleichzeitig wurde ein Privatgrundstück mit einbezogen, welches das Wettbewerbsgelände mit dem Øresund verbindet.

Der Studienauftrag ordnet sich in eine grössere städtebauliche Diskussionen ein. Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit gibt es den Wunsch, dichter zu bauen. Wo wird aber der Punkt erreicht, an dem eine Verdichtung der Stadt zu einer Verschlechterung des Alltagslebens führt? Wann schwindet die Nachhaltigkeit, weil die notwendigen Erholungsanlagen verkleinert werden oder sich weiter in die Region hinaus verlagern? Wie soll Kopenhagen mit seiner Geschichte und deren Bedeutung umgehen? Wie lassen sich neue Typologien des öffentlichen Raumes entwickeln, die auch mit Hybridität arbeiten?

Der Lernprozess

Der Bau einer Brücke zwischen Kopenhagen und Malmö war der Versuch, eine dynamische Entwicklung in der Øresundregion anzuschieben. Ironischerweise haben die 2007 durchgeführten Revisionen der dänischen Gemeindestrukturen sowie der Planungsgesetzgebung die Regionalplanung geschwächt. Trotzdem lobte der private Fonds Realdania im Herbst 2007 einen Wettbewerb aus, der Visionen für die Øresundregion entwickeln sollte. Damit versuchten seine Initianten auch, die Debatte um die Zukunft der Regionalplanung wiederzubeleben. Schliesslich hat Kopenhagen in den



Die beiden neuen Metrolinien erschliessen die neuen Stadtteile Ørestad und Amager im Süden der City. Sie wurden durch Landverkäufe finanziert. – Bild: www.m.dk

Projekt für die Umnutzung des Brauereigeländes Carlsberg im Zentrum Kopenhagens, städtebaulicher Wettbewerb 2007. – Bild: Carlsberg, Kopenhagen

vergangenen Jahren gelernt, was es heisst, die postindustriellen Bedingungen zu verstehen und mit ihnen umzugehen. Wenn man diesen Lernprozess positiv beurteilt, versteht er sich als erhöhtes öffentliches Interesse für Fragen der Architektur und der Raumplanung der Stadt, als neugewonnene Fähigkeit, mit der Komplexität der Stadt und den postindustriellen Bedingungen umzugehen, sowohl baulich als auch auf politisch-administrativem Niveau. Wenn man die Entwicklung kritisch betrachtet, kann man sagen, dass man das Verständnis für die Stadtlandschaft als Gesamtheit verschiedenster Einzelteile vermisst. Bei Architekten und Stadtplanern gibt es eine Tendenz, die Stadt entweder als Ansammlung selbstständiger architektonischer Objekte aus dem internationalen Referenzrepertoire zu verstehen oder – im Versuch eine neue übergreifende Ordnung herzustellen – auf die Megastrukturgedanken der fünfziger Jahre zurückzugreifen. ■

Jens Kvorning ist Professor an der Architekturabteilung der Royal Danish Academy of Fine Arts. Er leitet das Zentrum für Stadtplanung sowie das Departement für Stadt- und Landschaftsentwicklung und war Jurymitglied des Planungswettbewerbs Ørestad.

Übersetzung: Robert Gassner, Dansk tekst: www.wbw.ch
Lektorat: Gurli Jensen

résumé **Le nouveau visage de Copenhague** Le réaménagement des installations portuaires et la construction du quartier Ørestad Comme beaucoup d'autres villes européennes, Copenhague s'est efforcée de s'adapter, ces 25 dernières années, aux conditions changées d'un monde globalisé. Si à la fin des années 1970, c'était encore le plan de 1947 qui donnait l'image directrice pour le développement de Copenhague dans les banlieues et pour le maintien de grandes zones de loisirs entre celles-ci, ces prémisses changèrent fondamentalement dans les années 1980. Les déclencheurs furent d'une part la construction d'une liaison directe par un pont avec la Suède et, d'autre part, la question urgente d'une réaffectation intelligente des friches portuaires. Le nouveau quartier Ørestad devait assurer la liaison entre l'ancien centre et le nouveau corridor international. Après des débuts difficiles, ce grand projet a amorcé un développement qui a pris une grande ampleur et conduit à des changements importants également en

Die mögliche neue Gestalt der Carlsberg-Anlage aus der Vogelschau. – Bild: Carlsberg, Kopenhagen

ville. Le port qui compte maintenant un bain public s'est ainsi mué en espace de détente pour la population. Le gouvernement municipal fut ainsi amené à chercher des stratégies innovantes également pour la «zone métropolitaine» centrale, autour de la gare principale. Un concours similaire fut lancé par les brasseries Carlsberg pour réaménager l'ancien site de l'entreprise. Enfin, l'exemple de l'aménagement de la zone Kløvermarken illustre à quel point il est difficile, dans un site sensible, de densifier la ville. ■

summary **Copenhagen's New Face** The conversion of the port facilities and the construction of the urban district of Ørestad Like many other European cities over the last 25 years, Copenhagen has struggled to adapt to the changed circumstances of a globalised world. The most important architecture and town planning competitions from this period reveal that, concerning questions of urban development, the awareness of politicians, planners and also the public has changed. Whereas at the end of the 1970s the Five Finger Plan from 1947 was still regarded as providing the guideline for Copenhagen's development towards the suburbs and for the preservation of large undeveloped zones between them, in the 1980s the premises changed radically. This was due, on the one hand, to the construction of a direct bridge connection to Sweden, on the other to the urgent question of finding a meaningful new use for the disused port facilities. A new urban district, Ørestad, was intended to create the connection between the old centre and the new international corridor.

After initial difficulties this large project initiated an urban planning development boom, which also led to substantial redesign in the inner city area. For example, through provision of a bathing amenity, the port was made into a new recreation area for the population. This stirred the municipal government to look for innovative development strategies for the central "metropolitan zone" around the main railway station. A similar competition was held for the replanning of the former Carlsberg brewery site. And the example of the design of the Kløvermarken area illustrates how difficult increasing the built density of the city at a sensitive location can be. ■