

## Frank Pflüger

### Vancouver und Seattle – Zwei Städte am Pazifik

Wo immer über eine Stadt gesprochen wird, so geschieht dies meistens, indem man diese Stadt mit einer oder zwei anderen vergleicht, und man zeigt dabei Gemeinsamkeiten auf, betont natürlich auch Unterschiedliches. Ein solcher Vergleich führt oft zu einem regen Austausch über die vorhandenen oder fehlenden Qualitäten des jeweiligen Gemeinwesens. Und je nach Sichtweise und Erfahrungsbereich können die Einschätzungen und Bewertungen dann sehr unterschiedlich ausfallen.

Oft richtet sich der Blick dabei auf Städtepaare, insbesondere dann wenn die Städte sich selbst in einem Konkurrenzverhältnis sehen. Man denke zum Beispiel an Köln und Düsseldorf: zwei Großstädte, eine Region, viele Sichtweisen und Urteile.

Auch Vancouver und Seattle ist ein solches Duo, das vielfach in einem Atemzug genannt und miteinander verglichen wird.

Warum ist der Vergleich dieser beiden Städte im Kontext eines USA-Bandes so interessant und aufschlussreich? Ein Blick über die kanadische Grenze zeigt zwei Städte eines Naturraums mit vielen Gemeinsamkeiten, er offenbart auch die Vielfalt des nordamerikanischen Stadttyps. Dem bekannten Modell des hochverdichteten Business-Distrikts im Zentrum der Stadt, wie es Downtown Seattle verkörpert, wird mit Vancouver eine Stadt entgegen gestellt, deren zentrale City-Funktionen weit stärker mit innerstädtischem Wohnen durchmischt sind. Gerade in den letzten drei Jahrzehnten haben sich diese beiden Städte trotz aller Gemeinsamkeiten und Verflechtungen unterschiedlich entwickelt.

In einer – zugegeben – verkürzten und selektiven Darstellung wird der Beitrag zuerst Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Städte herausstellen, um sich dann näher mit den Innenstädten zu beschäftigen.

#### **Gemeinsames und Verbindendes**

##### *Naturraum*

Seattle und Vancouver liegen in einem Landschaftsraum, der vielfältiger kaum sein kann. Das Kaskadengebirge und die Coast Mountains, beide bis zu 4000m hoch, begrenzen den Küstenstreifen zwischen Seattle und Vancouver Richtung Osten und Norden. Den fjordähnlichen Einschnitten vor Vancouver und Seattle (Strait of Georgia und Pudget Sound) sind wiederum Gebirgszüge vorgelagert. Auf kanadi-

#### **Auszug aus:**

Ursula von Petz (Hg.)(2004): „Going West?“ Stadtplanung in den USA - gestern und heute. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 116

scher Seite Vancouver Island mit Victoria, der Hauptstadt der Provinz British Columbia, und westlich von Seattle die Olympic Mountains.

Beide Städte sind trotz der gigantischen Siedlungsentwicklungen seit dem 2. Weltkrieg eng mit dem Naturraum verzahnt. In Vancouver bietet die unmittelbare Nähe zu den Bergen ein imposantes Wechselspiel von Stadt- und Bergsilhouette, in Seattle prägen neben der Küstenlinie des Pazifiks zahlreiche Binnengewässer und die umgebende Hügellandschaft das Stadtbild. Die Wechselbeziehungen zwischen Natur und Siedlung sowie das Wasser als dominantes Element sind unverwechselbare und qualitätsvolle Merkmale der gesamten Großregion.

**Geschichte der Stadtentwicklung**

Nicht nur der Naturraum bildet einen gemeinsamen Rahmen, sondern auch die Städte haben sich entlang von großen Parallelen entwickelt.

Drei Punkte seien herausgestellt:

1. Beide Städte galten lange Zeit als östlicher Außenposten ihrer Länder, an dem das Ende der Zivilisation erreicht schien.
2. Der Eisenbahnbau war der entscheidende Impulsgeber für die Stadtentwicklung an der Pazifikküste.
3. Die Verflechtungen mit dem pazifischen Raum beeinflussten phasenweise maßgeblich die wirtschaftliche Entwicklung.

Auch für amerikanische Verhältnisse begann die Besiedelung Mitte des 19. Jahrhunderts spät, war doch der Startschuss für die Gründung von Vancouver und Seattle typisch für den „Wilden Westen“ Amerikas, wo einige wenige Verwegene den Weg für eine nachfolgende Inbesitznahme gebahnt hatten. In Vancouver fuhr 1887 der erste Passagierzug der Canadian Pacific Railway-Company ein. Seattle bekam 1880 den Anschluss an die 2. US-amerikanische Transkontinentalverbindung, nachdem bereits 1873 das 10 km südlich gelegene Tacoma an den neuen Lebensstrang angeschlossen wurde.

Jahrzehntelang bildete der Reichtum der Naturgüter die wirtschaftliche Basis der Region. Fischfang und dessen Verarbeitung, Holzwirtschaft, Wasserkraft sowie der Handel bestimmten die ökonomische Entwicklung.

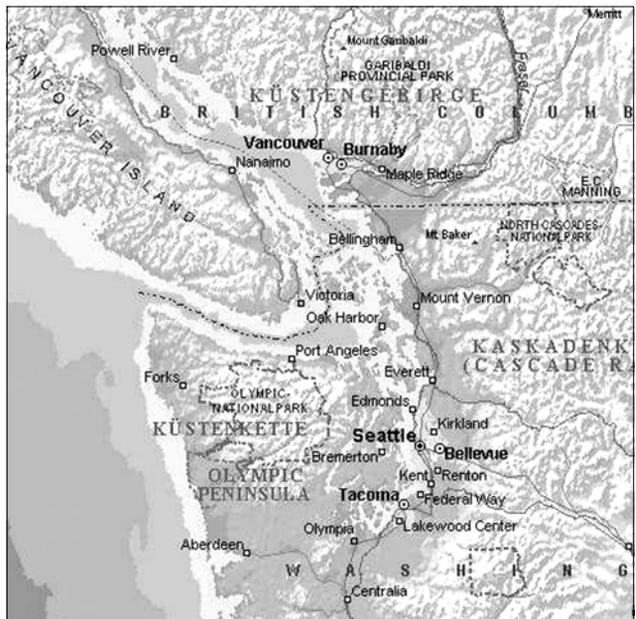


Abb. 1: Landschaftsraum Vancouver/Seattle  
(Quelle: Diercke Weltatlas, 1980)

Eine erhebliche Beschleunigung des Wachstums löste der Goldrausch der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts aus. Beide Städte besaßen als „Pforten nach Alaska“ eine magische Anziehungskraft. Insbesondere Seattle erlebte als Ausgangspunkt der US-Goldsucher einen wirtschaftlichen Boom, der sich in einer regen Bautätigkeit und einer explosionsartig ansteigenden Bevölkerungszahl manifestierte.

<b>Vancouver</b>	1880	1897	1901	1912
	-	20.000	42.000	über 100.000
<b>Seattle</b>	1880	1890	1900	1914
	3533	42.837	80.000	240.000

**Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung von Vancouver und Seattle 1880-1920**

(Quelle: [www.city.vancouver.bc.ca](http://www.city.vancouver.bc.ca) und [www.seattle.com](http://www.seattle.com))

Genauso entscheidend wie die Binnenerschließung über die Schiene war für die Stadtentwicklung von jeher die Küstenlage. Dabei gibt es durchaus in Bezug auf die Handelsbeziehungen und die industriell-gewerblichen Aktivitäten lokale Schwerpunktsetzungen: In Seattle entwickelte sich unter dem Gesichtspunkt der geopolitischen Lage eine Großindustrie im Schiffs- und Flugzeugbau, während Vancouver eine bedeutende Stellung in der Holzindustrie inne hatte und sich auf der Grundlage eines ausgedehnten Asienhandels eine diversifizierte Gewerbestruktur entwickelte.

So verwundert es auch nicht, dass Seattle nach der Goldrauschperiode einen zweiten, umfassenden Wirtschaftsaufschwung durch die expandierende Rüstungsindustrie während des 2. Weltkriegs erlebte. Aufgrund der günstigen strategischen Lage zu Südostasien wurde die Region zu einem wichtigen Militärstandort ausgebaut. Im selben Maße wie Flugzeugbau und Schiffsbau boomten, wuchs nach dem Krieg die Abhängigkeit von diesen einzelnen Wirtschaftssektoren. Weltwirtschaftliche Krisen wie in den 60er Jahren bedeuteten für Seattle eine harte Bewährungsprobe. Mitte 1960 entließ alleine Boeing 60.000 Beschäftigte. Doch Seattle schaffte den Strukturwandel und entwickelte sich zu einem IT-Zentrum der USA. Microsoft und amazon.com können als ökonomische Aushängeschilder für diese neue Epoche genannt werden, in der neben den harten Standortfaktoren mehr und mehr weiche Faktoren wie Wohn- und Umweltqualitäten in den Vordergrund traten. Das Prädikat „Lebenswerteste Stadt der USA“ konnte Seattle von 1971-1991 als Erfolg dieser neuen Schwerpunktsetzung in der Stadtentwicklung für sich beanspruchen.

Vancouver erlebte ebenfalls ausgelöst durch den 2. Weltkrieg ein Wirtschaftswachstum. Die ökonomisch vorteilhafte strategische Lage zum asiatischen Raum und eine starke Einwanderung aus Europa bescherten der Küstenregion der Provinz British Columbia einen bedeutenden Aufschwung. Eine zweite Welle von Wirtschafts- und Kriegsflüchtlingen aus Südostasien und China verstärkte in den 60er Jahren den begonnenen Trend in erheblichem Maße.

Die Entwicklung beider Städte war von Beginn an eng mit dem Hafen und der Schifffahrt verknüpft. Auch heute noch ist der Hafen Vancouvers der drittgrößte

Kanadas, der Seattles der größte der US-Westküste und der größte Fischereihafen des Landes. Während Mitte des 19. Jahrhunderts nicht mehr als Ansammlungen von Holzhütten auf gerodeten Flächen standen, so entwickelten sich beide Städte in den letzten 150 Jahren zu Großstädten mit jeweils ca. 550.000 Einwohnern in den Kernzonen und einem Ballungsraum mit jeweils mehr als 1,5 Millionen Einwohnern.

Seattle	King County	Vancouver	Greater Vancouver Regional District
540.500	1.654.000	554.000	1.978.000

Tab. 2: Einwohnerzahlen von Vancouver und Seattle, Kernstädte und Region, 1999

(Quellen: www.psrc.org und www.gvrd.bc.ca)

### Umgang mit der Geschichte

Ihre imposante Lage am Wasser und ihre Einbettung in die Küstenlandschaft sind die prägenden Elemente beider Städte. Als ein drittes Glied können die historischen Spuren und Hinterlassenschaften ihrer eineinhalb Jahrhunderte währenden Stadtentwicklung angesehen werden. Der Schutz und der Erhalt ihrer historischen Hinterlassenschaften gilt in beiden Städten als wichtiges identitätsstiftendes Ziel.

Doch nicht immer wurden diese baulich-räumlichen Zeugen positiv bewertet. Wahrnehmung und Wertschätzung der historischen Wurzeln haben sich in den zurückliegenden Jahrzehnten gewandelt. Beispielhaft für die Rückbesinnung auf die eigene Geschichte sei der Pike Place Market in Seattle genannt, der mittlerweile offensiv für das Stadtmarketing eingesetzt wird. Dieser über 200 Stände umfassende Marktbereich aus dem Jahre 1907 kann nur deshalb heute noch besucht werden, weil Bürger sich so massiv für seinen Erhalt einge-

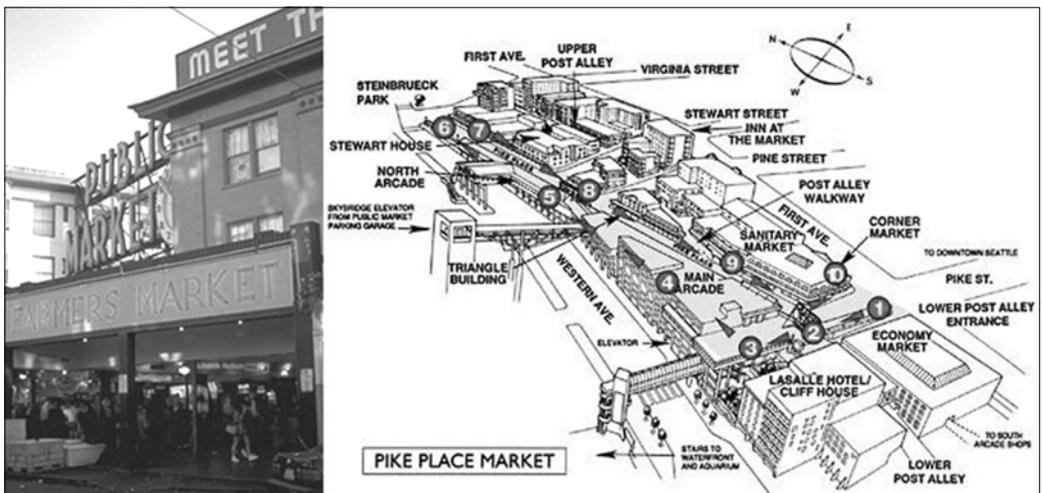


Abb. 2: Pike Place Market in Seattle

(Quelle: www.pikeplacemarket.org)

setzt haben, dass weder Pläne zum Bau einer Schnellstraße, eines Parkhauses und von Bürogebäuden einen Abriss herbeiführen konnten.

Ähnliches gilt für den Pioneer Square und den angrenzenden Historic District in Seattle oder den Stadtteil Gastown in Vancouver. Der Ursprungsort der Stadt Vancouver, Gastown, wurde nach dem Stadtbrand von 1889 in einer prägnanten Backsteinarchitektur wiederaufgebaut. Dem von Lagergebäuden und verdichteten Arbeiterwohnungsbaug geprägten Quartier drohte jedoch nach dem 1965 begonnenen Teilabriss die vollständige Vernichtung. Mit der Unterschutzstellung 1970 gelang es einer aktiven Bürgerschaft, diesen Stadtteil zu erhalten. Mittlerweile ist Gastown, ähnlich wie der historische Bezirk Pioneer Square in Seattle, zu einem Anziehungspunkt und wichtigen Identifikationsmerkmal für Vancouver City geworden.

„Neues in Altem“ hat aktuell Konjunktur und so werden an der Downtown Waterfront in Seattle Speichergebäude zu Cafés, Restaurants und Läden umgewidmet (Schubert 2001a). In Vancouver hat sich auf Granville Island, einer ehemals industriell genutzten Fläche, ein Kommerz- und Kulturtreff etabliert, der zu einem der wichtigsten Anziehungspunkte der Stadt geworden ist.

### Ausrichter von EXPOS

Als eine weitere und für die Stadtentwicklung wichtige Parallele kann die Ausrichtung einer Expo angesehen werden. Im westlichen Anschluss an den Innenstadtbereich lud Seattle 1962, motiviert von den technologischen Errungenschaften des 20. Jahrhunderts, zu einem Blick ins kommende neue Jahrtausend ein. Als sichtbare und erlebbare Zeichen dieser von 10 Mio. Menschen besuchten Ausstellung blieb das heutige Wahrzeichen der Stadt, der Space Needle, und die über die Stadt

schwebende Monorail erhalten. Darüber hinaus hat die Expo und die Nachnutzung des Expo-Geländes als Wissenschafts-, Freizeit- und Vergnügungsbereich allerdings wenig Einfluss auf die Stadtentwicklung ausgeübt. Daran hat auch der Bau des EMP (Experience Music Project; geplant von Frank O. Gehry und finanziert von Microsoft-Mitbegründer Paul Allen) auf dem Seattle Center Gelände nichts geändert.

Vancouver richtete 1986 eine Expo unter dem Motto „Transport und neue Medien“ aus und zog damit als „world-class-city“ über 20 Millionen Besucher an. Neben dem Vancouver Convention Center, dem Sky-Train und der charakteristischen Bebauung am Canada Place mit den fünf Teflon-Segeln und dem B.C. Place Stadion im ehemaligen Expo-Gelände am False Creek war die wichtigste Hinterlassenschaft für Vancouver ein positives Image in der Welt und eine vermarktbarere Entwicklungsfläche in expo-



Abb. 3: Experience Music Project und Space Needle, Seattle (Foto: Frank Pflüger)

nierter Lage. Die Expo war – im Unterschied zu Seattle – Startschuss für eine bemerkenswerte Innenstadtentwicklung.

## Regionale Identität

Eine weitere Gemeinsamkeit, oder besser gesagt ein Indiz für die vielschichtige Verflechtung, sollte in diesem Kontext kurz Erwähnung finden: Die regionale Identität.

Schon seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts führten die räumliche Nähe und die naturräumlichen Zusammenhänge zu einer grenzüberschreitenden regionalen Zusammenarbeit und Kooperation (Ott 2001). Unter dem Begriff „Cascadia“ wird ein Raum umschrieben, der die Großräume Portlands, Seattles und Vancouver einschließt.

In Cascadia leben fast 13 Mio. Einwohner bei einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 250.000 EW (durchschnittlich 2% im Jahr). Eine Mischung aus angestammten Unternehmen der Großindustrie wie Boeing sowie Unternehmen der Low- und High-Tech-Branche von Klein- und Mittelbetrieben bis hin zu IT-Riesen wie Microsoft machen den wirtschaftlichen Erfolg dieser Region aus. Timothy Eagan von der New York Times sieht „Cascadia durch seine kreative Mixtur von freiem Handel, High-tech und multi-rassistischer Gesellschaft als wirtschaftliches Zukunftsmodell“ (Geo Spezial 1999: 26) (vgl. den Beitrag von Michael Wegener in diesem Band).

Lange Zeit galt der Nordwesten Amerikas als Modellregion einer nachhaltigen Entwicklung mit vielfältigen zukunftsweisenden Ansätzen. Doch im krassen Gegensatz zu einer naturbewahrenden ökologischen und sozial ausgewogenen Entwicklung steht insbesondere die Zuwanderung, denn sie gefährdet mehr und mehr die besonderen Qualitäten der Region.

Eine rasante Ausdehnung der Siedlungsflächen und damit einhergehend die Zunahme an Verkehr, Wasser- und Luftverschmutzung sind ihre negativen Folgen. Die metropolitanen Regionen laufen Gefahr, ihr Gleichgewicht zwi-

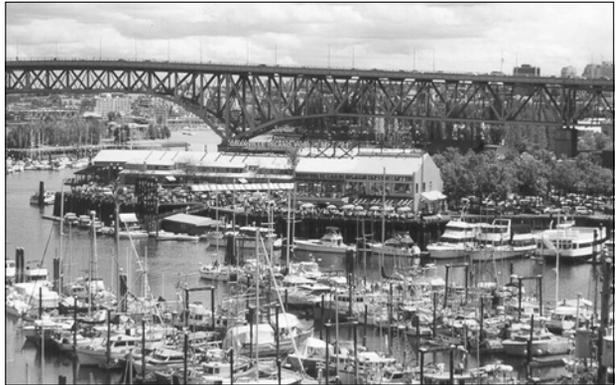


Abb. 4: Blick auf einen Teil von Granville Island, Vancouver  
(Foto: Frank Pflüger)



Abb. 5: Blick über Downtown; im Vordergrund das brachgefallene Expo-Gelände  
(Quelle: [www.city.vancouver.bc.ca](http://www.city.vancouver.bc.ca))

schen ökonomischer Entwicklung und ökologischer Verträglichkeit zu verlieren. Trotz aller Anstrengungen ist die weitere Zersiedelung und die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ebenso wenig zu stoppen, wie andererseits die Zuspitzung sozialer Konflikte zu konstatieren bleibt.

Dennoch genießt die Gesamtregion nach wie vor ein großes nationales wie internationales Ansehen. So wurde Seattle auch 1998 zur „Best City in the west“, somit zur schönsten Stadt der USA gekürt. Sie gilt in ganz USA als beliebter Wohnstandort und übt, wie bereits in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts, als viele Menschen von Kalifornien in den Norden zogen, weiterhin eine besondere Faszination aus. Das interessante Naturraumpotential, die kulturelle Vielfalt und ein hochwertiges Wohnraumangebot zieht insbesondere junge Akademiker an.

Wen verwundert diese Tatsache, wenn man bedenkt, dass es z.B. in Vancouver durchaus möglich ist, den Tag mit einem Sprung in den Pazifik zu beginnen, tagsüber zu arbeiten und den Feierabend auf der stadtnahen (Outdoor-)Skipiste zu verbringen?

Nicht zuletzt aus dem Bewusstsein für die Einmaligkeit der Naturgegebenheiten und der daraus resultierenden Lebensqualität entspringt ein gemeinsames Problemverständnis und die Formulierung planerischer Zielsetzungen für die Gesamtregion. Administrativ stehen sich auf der Ebene der beiden Stadtregionen Greater Vancouver und Greater Seattle mit dem Greater Vancouver Regional District und dem Pudget Sound Regional Council zwei vergleichbare Institutionen gegenüber. In ihren Planwerken „Vision 2020“ für Seattle und „Livable Region Strategic Plan“ in Vancouver sind die generellen Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung weitgehend deckungsgleich. So gilt die Ausbildung von Siedlungszentren, die Förderung einer kompakten Bauweise, die Festlegung von Siedlungsgrenzen oder der Ausbau des ÖPNVs zu den Zielaussagen der Stadtentwicklung in beiden Regionen. Seit Anfang der 90er Jahre werden die Verbindung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, bessere Erreichbarkeit, Nachverdichtung, Schutz der Natur als Zielaussagen auf regionaler Ebene verfolgt (vgl. z.B. Washington State Growth Management Act 1991). Die Umsetzung dieser generellen Ziele hängt von vielen Faktoren ab und wird in beiden Stadtregionen durchaus unterschiedlich gehandhabt. Kommen wir damit zu dem, was beide Städte voneinander unterscheidet.

## **Unterschiedliches**

### *Planungssystem*

Das gemeinsame Problemverständnis darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es auf nationaler, auf Provinz- und auf lokaler Ebene erhebliche Unterschiede bei der instrumentellen Umsetzung gibt. Wenngleich an dieser Stelle nicht darauf eingegangen werden kann, seien zwei Sätze zum prinzipiellen Verständnis angemerkt.

Seattle hat kein Stadtplanungsamt im europäischen Sinne, sondern die planerischen Aufgaben konzentrieren sich auf die Befugnisse einer Bauaufsichtsbehörde

(Kontrolle der Einhaltung technischen Standards und Zonierungsvorschriften). Planung ist eng mit den Finanzen gekoppelt. Allerdings gibt es auf der Ebene der Stadtteile vielfältige Neighbourhood-Gruppen, welche als kompetente Vermittler zwischen Politik, Verwaltung und Investoren Planung auf Stadtteilebene betreiben. Der von einer individualisierten und marktorientierten Grundhaltung bestimmten Planungsauffassung in den USA, welche privaten Entwicklern weitreichende Kompetenzen einräumt, steht in Kanada eine stärkere Orientierung der öffentlichen Planung auf das Gemeinwesen gegenüber.

In Vancouver übernehmen Regionalplanung, Flächennutzungsplanung und Stadtentwicklungsplanung eine stärkere planerische Steuerungsfunktion. Als Beispiel kann das Programm „CityPlan Vancouver 1994-1997“ angesehen werden, das aus einem Prozess intensiver Bürgerbeteiligung entstanden ist und die wesentlichen Schwerpunkte der Stadtentwicklung formuliert. Seine Wirksamkeit im Hinblick auf die kommunale Planungspraxis näher zu untersuchen, zu beurteilen oder gar zu bewerten, wäre in diesem Rahmen vermessen.

### *Sozialstruktur*

Ein erheblicher Unterschied, und deshalb von großer Bedeutung für das Verständnis der Stadtentwicklung in den beiden Metropolen, ist die ethnische Zusammensetzung ihrer Bevölkerung.

Obwohl beide Regionen schon immer erhebliche Wanderungsgewinne zu verzeichnen hatten, beschränkt sich die Zuwanderung in Seattle weitgehend auf den US-amerikanischen Bereich, während Greater Vancouver aufgrund der liberaleren Einwanderungsgesetzgebung in Kanada und seiner historischen Verflechtung mit dem asiatischen Raum erhebliche Zuwanderung aus Asien zu verzeichnen hat.

Demzufolge sieht die ethnische Zusammensetzung in den beiden benachbarten Städten grundverschieden aus:

In Seattle herrscht die weiße US-amerikanische Bevölkerung vor. Lediglich die Asiaten mit 12% und die Afro-Amerikaner mit 10% stellen jeweils noch eine große Bevölkerungsgruppe dar.

In Vancouver bietet sich dagegen ein völlig anderes Bild. Fast 35% der 1,9 Millionen Menschen im Großraum Vancouver (Greater Vancouver) sind Immigranten und davon ein überwiegender Teil Asiaten. Vancouver besitzt damit nach San Francisco die zweitgrößte Chinatown Nordamerikas.

Seit 1971 ist das sogenannte ethnische Mosaik offizieller politischer Grundsatz und seit 1988 verbindliche Leitlinie der Politik. Dadurch soll das Zusammenleben



**Abb. 6: Skyline von Seattle**  
(Foto: Frank Pflüger)

der Kulturen besonders gefördert werden und die benachteiligten ethnischen Gruppen individuelle Unterstützung erhalten. Doch die ethnischen Konflikte und die sozialen Disparitäten sind in einer internationalen Einwanderungsstadt wie Vancouver nicht zu übersehen. Auch im einwanderungsfreundlichen Kanada ist eine asienkritische Stimmung zu erkennen, die sich durch den Einwanderungsstrom des letzten Jahrzehnts deutlich verstärkte:

Allein zwischen 1991 und 1996 zogen 189.660 registrierte Immigranten nach Vancouver. Bezogen auf das gesamte Wachstum (1991-1996: + 229.000 EW) bedeutet dies, dass die Bevölkerungsgewinne zu über 80% aus dem Zuzug von Immigranten resultieren. 73,9% der zugezogenen neuen Einwohnern sind asiatischer Herkunft, überwiegend aus Hongkong und China. Dieser Zuwanderungsboom in den 90er Jahren drückt sich auch dadurch aus, dass 30% aller in Greater Vancouver registrierten Immigranten überhaupt erst zwischen 1991 und 1996 eingewandert sind.

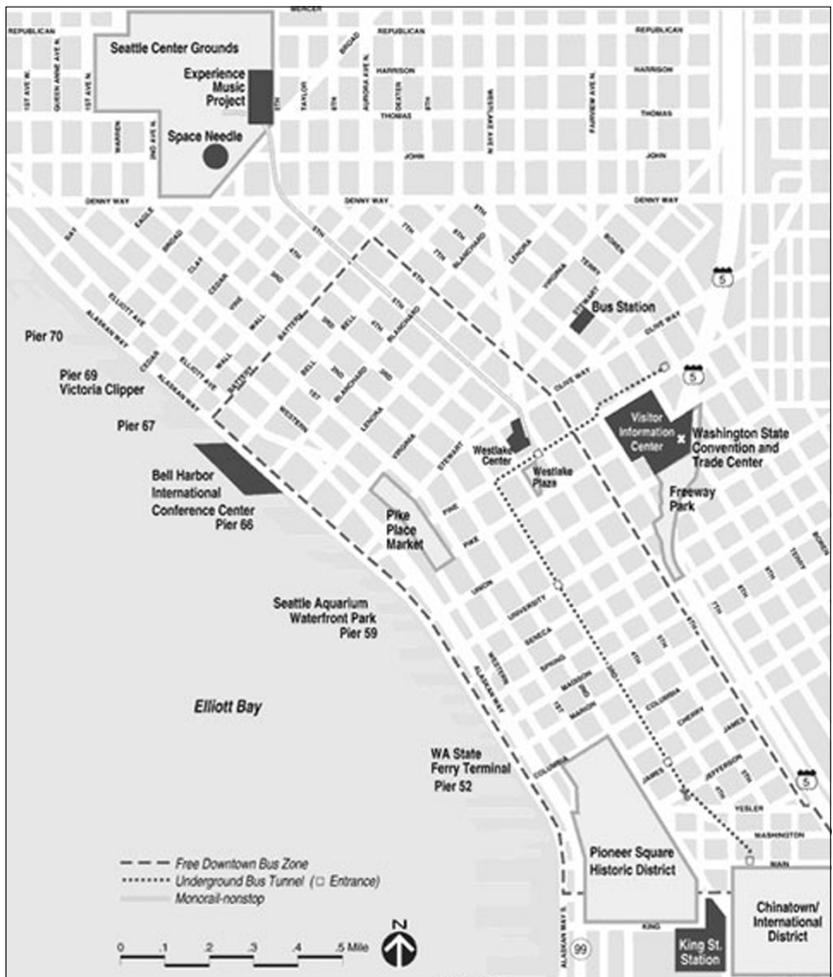


Abb. 7: Seattle Innenstadtplan  
(Quelle: www.cityofseattle.net)

### *Städtebauliche Struktur der Innenstädte*

Bedingt durch den weitgehend ungebremsten Zustrom von Menschen in die Region und die rasante wirtschaftliche Entwicklung entstanden raumgreifende Suburbs. An der Peripherie der Städte breiten sich monotone, sich immerwährend wiederholende Wohnsituationen und Einkaufs- und Arbeitswelten fast beliebig ad-dierbar aus. Abgesehen von der teilweise imposanten Einbettung in die topographisch bewegte Landschaft unterscheiden sie sich wenig von den allorts wiederkehrenden Vorortstrukturen mit den bekannten Problemen einer mangelnden Infrastrukturausstattung und der stark auf den motorisierten Individualverkehr konzentrierten Erschließung.

Trotz ähnlicher Ausgangsbedingungen haben sich die Innenstädte allerdings recht unterschiedlich entwickelt. Ihre Lage am Wasser, das rechtwinklige Straßennetz oder die Hochhauskyline beider Städte können nicht darüber hinwegtäuschen, dass völlig unterschiedliche Stadtqualitäten in den zentralen Bereichen vorzufinden sind. Der eher klassischen amerikanischen Innenstadt mit einem hochverdichteten Central Business District in Seattle steht in Vancouver eine niedriggeschossigere, gemischt genutzte Stadtstruktur gegenüber.

#### *Seattle Downtown: Von Highways eingeschnürt*

Seattle erscheint beim ersten Blick auf Downtown als normale nordamerikanische Stadt mit einer Skyline von Hochhäusern, die austauschbar sind, einem Mix aus Büro- und Handelsgebäuden und einem Erschließungssystem, das trotz einer bewegten Topographie konsequent orthogonal umgesetzt wurde.

Doch Downtown Seattle und die angrenzenden Bezirke haben mehr zu bieten. So schaffen durch die Topographie unterstützte Sichtbeziehungen ein reizvolles Wechselspiel von Nähe und Ferne, Natur und Bebauung. Nördlich und südlich an den engeren Business District grenzen Quartiere, die durch ein Nebeneinander von Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen geprägt sind.

In Downtown, mittlerweile fast versteckt zwischen Hochhaustürmen der Nachkriegszeit, finden sich neben dem historischen Bezirk Pioneer Square, noch einige Juwelen vergangener Baukunst. So zum Beispiel der 1914 fertiggestellte Smithtower, Symbol für eine Aufbruchstimmung einer boomenden Stadtentwicklungsepoche.

Dieses 42-stöckige Bürogebäude war zu seiner Zeit das höchste Gebäude außerhalb New Yorks und dokumentiert mit weiteren Gebäuden der Art Deco Epoche die herausragende Stellung Seattles zu Beginn des 20. Jahrhunderts.



**Abb. 8: Seattle: Smith-Tower aus dem Jahre 1914**  
(Fotos: Frank Pflüger)

Eine wichtige städtebauliche Planung in dieser vom Goldrush stimulierten Hochphase Seattles stellt der „Olmstedt Park Plan“ dar. Vom berühmten Landschaftsplaner John C. Olmstedt aus Boston wurde ein durchgängiges Park- und Boulevardsystem für die Gesamtstadt konzipiert, das – zwar nur in wenigen Teilen umgesetzt – das Stadtbild noch heute durch ausgedehnte Grünbereiche mitbestimmt.

Allerdings können die Qualitäten und Reize in der Innenstadt nicht darüber hinwegtäuschen, dass vieles in dieser Stadt fragmentarisch, punktuell und teilweise wie zufällig wirkt. Ein durchgängiges, ablesbares Konzept für die Innenstadt fehlt. Öffentliche Räume werden vom Individualverkehr dominiert, qualitätsvolle und hochwertig gestaltete Zonen, wie z.B. innerstädtische Plätze oder die Uferpromenade sind für sich genommen städtebaulich sinnvoll, doch sie entfalten keine Gesamtwirkung.

Der wesentlichste Grund für dieses Erscheinungsbild einer gerade an ihren Rändern von starken Brüchen geprägten Innenstadt liegt in der Verkehrsentwicklung begründet.

Ein folgenschwerer städtebaulicher Fehler war der Bau des Alaskan Highway. Als Freeway parallel zum Ufer gebaut, wirkt er wie eine befahrene Stadtmauer. Über diese herbe Zäsur kann auch die begonnene Umnutzung der vorgelagerten Uferzone zu einer öffentlichen Flaniermeile nicht hinwegtäuschen. Die mittlerweile in der Stadtentwicklung wünschenswerte und in vielen Städten gelungene Hinwendung zum Wasser mit einer hochwertigen Waterfront wird durch den Alaskan Freeway blockiert.



Abb. 9: Freeway am Ufer der Elliott Bay, Seattle

Das Gegenstück zur Uferautobahn bildet die Interstate 5, ein unmittelbar am östlichen Rand der Downtown vorbeiführender Highway. Er zieht sich in Nord-Süd-Richtung als breite Verkehrsachse mitten durch die Stadt und koppelt die Innenstadt von den umliegenden Stadtteilen ab.

Als städtebauliche Fremdkörper hinterlassen dieser Infrastrukturbänder eine zerteilte, fragmentarische Stadtstruktur, deren Überwindung nur punktuell gelingt. Doch diese Straßen sind in ihrer hohen Auslastung auch Ausdruck des auto-

fixierten Verkehrs- und Siedlungsmodells. Immense regionale wie überregionale Pendlerströme konzentrieren sich bedingt auch aufgrund der bewegten Topographie auf einige wenige große Verkehrsachsen.

Angesichts der katastrophalen Verkehrssituation haben sich die Bürger Seattles 1996 für eine Förderung und Ausbau des ÖPNV ausgesprochen und auch die Finanzierung übernommen. Sie stimmten für eine kommunale Besteuerung, um die

notwendigen 2 Milliarden Dollar aufzubringen. Doch alle Anstrengungen den Busverkehr zu fördern und den schienengebundenen Verkehr auszubauen, konnten bisher an der teilweise katastrophalen Verkehrssituation nichts ändern.

#### *Vancouver – Stadtbau eröffnet neue Qualitäten*

Von weitem gesehen ist die Downtown Vancouver eine Ansammlung von Hochhäusern, die einem zufälligen Prinzip folgend sich aneinander reihen. Doch bei näherer Betrachtung sind die Gebäude nicht so hoch gebaut wie in Seattle und nicht nur schwerpunktmäßig einer Nutzung vorbehalten.

Zu einer Zeit als US-amerikanische Innenstädte verödeten, die Funktionen sich entmischten und große zentrale Bereiche brachfielen (vgl. z.B. Fehl 1995), hat sich in Vancouver eine vielfältige Bau- und Nutzungsstruktur mit einem hohen Anteil an innerstädtischem Wohnen behaupten können.

Trotz der auch in Greater Vancouver einsetzenden Suburbanisierung gelang es dank einer starken lokalen Bewegung (vgl. Schubert 2001b), seit den späten 60er Jahren des 20. Jahrhunderts innerstädtisch verdichteten Wohnungsbau für breite Bevölkerungsschichten zu betreiben. Die City als Wohnstandort behielt ihre Bedeutung. Im West End entstand schrittweise zwischen der grünen Halbinsel Stanley Park und dem Business District ein innerstädtisches Wohngebiet von ganz eigenem Charakter und hoher Dichte.

Während in Seattle die großen Verkehrsachsen die Innenstadt einschnüren und die Entwicklung zum Wasser hin erheblich erschweren, waren in Vancouver die Uferkanten von je her der Industrie, dem Hafen und der Eisenbahn vorbehalten, so dass auch hier lange Zeit große Uferpartien „closed areas“ waren. Nahmen mit steigendem Verkehrsaufkommen die negativen städtebaulichen Folgen in Seattle eher noch zu, so eröffnete der wirtschaftliche Strukturwandel Vancouver neue Uferperspektiven. Insbesondere durch Veränderungen im Welthandel fielen seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts Gewerbe- und Industriezonen brach und eröffneten damit Vancouver die Chance, eine umfassende Innenstadtentwicklung einzuleiten. Zug um Zug gelang es, die Waterfronts als Lebensraum der Stadt zurück zu erobern und gemischt genutzte Quartiere auf diesen Flächen zu entwickeln. Die östlich vom Stanley Park am Ufer des False Creek begonnene Entwicklung wurde beim Ausstellungskonzept der Expo 1986 aufgegriffen, indem Achsen und öffentliche Bereiche auf dem Ausstellungsgelände bewusst Bezüge zur



**Abb. 9: Blick auf die nördliche Skyline von Vancouver**  
(Foto: Frank Pflüger)

Stadt und zum Wasser herstellten. Ähnlich wie in Barcelona, wo die Planungen für die Olympiade 1992 einer vom Wasser abgeschnittenen Stadt ein neues Gesicht gaben, gelang es auch in Vancouver in Folge des Großevents die Stadt weiter zum Wasser hin zu öffnen.

Der in den 80er Jahren vorhandenen planerischen Einsicht einer qualitätsvollen Cityentwicklung, kam – ganz in der Tradition der Geschichte Vancouvers – ein externer Umstand zugute: Die langjährigen engen Beziehungen nach Asien erwiesen sich als erheblicher Katalysator für die Nachnutzung brachgefallener Stadtbereiche.

Denn ausgelöst durch die Verunsicherung im Zusammenhang mit der Rückgabe der britischen Kronkolonie Hongkong an China 1997, setzte eine erhebliche Zuwanderung ein (s.o.). Gleichzeitig transferierten Hongkong-Chinesen im großen Stil Gelder ins Ausland. Traditionelle wirtschaftliche und familiäre Verbindungen, gepaart mit den politischen Rahmenbedingungen in Kanada und der Provinz British Columbia machten Vancouver zu einem begehrten Investitionsort für diese Kapitalflucht.

Stimuliert durch diese Direktinvestitionen wurden rund um Downtown Vancouver große Umbauprojekte angeschoben. Bei einem Bevölkerungswachstum von 50.000 EW/Jahr und einer überdurchschnittlichen Investitionsbereitschaft von Hongkong-Chinesen konnten die Baukräne der Nachfrage kaum gerecht werden.

Verständlicherweise konnte die Vehemenz des Stadtumbaus, seine Dynamik und sein externer asiatischer Motor nicht ohne erhebliche Auswirkungen auf die umliegenden Stadtbereiche vonstatten gehen. Im gleichen Zuge wie sich städtebauliche Qualitäten auf den ehemals brachgefallenen Arealen entwickelten und die Zugänglichkeit des Ufers in großen Bereichen möglich wurde, standen die angrenzenden Gebieten vor einem Veränderungsprozess, der noch immer andauert. Und dies ist durchaus ambivalent zu sehen: Auf der einen Seite werden für die

Stadtentwicklung positive Restrukturierungsmaßnahmen angestoßen. So z.B. in Yaletown, wo sich in Nachbarschaft zum Pacific Projekt eine gemischt genutzte Struktur entwickelt. Alte Lager- und Wohngebäude werden modernisiert und umgenutzt und bilden die Kulisse für neue urbane Qualitäten.

Auf der anderen Seite sind Gentrification-Prozesse, ausgelöst durch die Großprojekte auch in Vancouver ein bekanntes Phänomen. Steigende Mieten, Verdrängung der angestammten Bevölkerung und der ansässigen Ge-

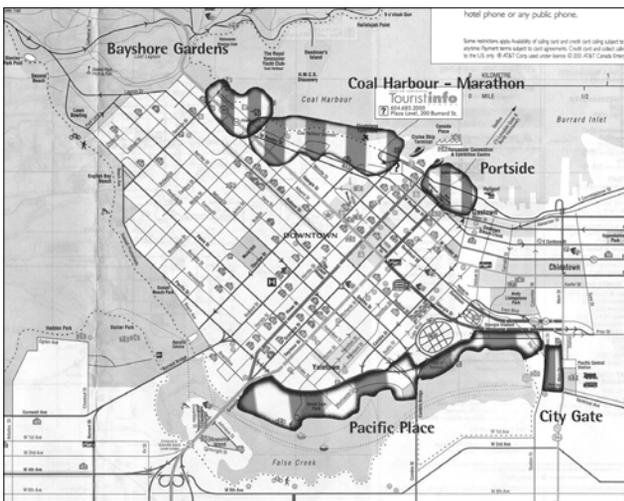


Abb. 11: Aktuelle Interventionsbereiche in der City von Vancouver

werbetreibenden gefährden z.B. Gastown, den ältesten Stadtteil Vancouvers. Als Wohn- und Lebenswelt von sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen grenzt er unmittelbar an den zur Ausdehnung des CBDs anstehenden Bereich von Portside.

Das Projekt Concord Pacific Place, als Nachnutzung für die Expo-Ausstellungsfläche und das Coal Harbour-Projekt sind die beiden großen zentralen Interventionsflächen. In verdichteter Hochhausbebauung wurde ein exklusives Angebot an hochwertigen Wohnungen geschaffen.

Auf dem parallel zum False Creek gelegenen ehemaligen Expo-Gelände wird ein neuer Stadtteil für 15.000 Menschen errichtet. In einer 30-35 geschossigen Hochhausbebauung entsteht mit dem Concord Pacific Place-Projekt südlich der Downtown ein neues innerstädtisches Wohngebiet. Entscheidendes Kriterium für die städtebauliche Ordnung ist der Ausblick und die Bewahrung der Blickbeziehungen zu der umgebenden Berglandschaft. Der erzielbare Verkaufserlös der Wohnungen richtet sich nach der jeweiligen Aussicht.

Diese Entwicklungsmaßnahme steht für die zweite Generation des innerstädtischen Wohnungsbaus seit Mitte der 80er Jahre. Eine Unternehmensgruppe unter Federführung von Li Ka-shing, einem der reichsten Männer Hongkongs, kaufte das Expo-Gelände und entwickelte es unter streng wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Insbesondere zu Beginn der 90er Jahre herrschte hier ein regelrechter Bauboom. Menschen standen Schlange in den auch in Hongkong errichteten Showrooms, um eine der Wohnungen zu bekommen. Doch der Run auf dem Immobilienmarkt hat mittlerweile deutlich abgenommen. Eine vollständige Entwicklung des Areals wird langsamer als zunächst erwartet vorstatten gehen. Neben der Zielgruppe des asiatischen Kunden und Kapitalanleger wird nunmehr verstärkt um solvente weiße Käufer geworben.

Diese wengleich elitär anmutende, monostrukturierte und in ihrer architektonischen Ausgestaltung wenig abwechslungsreiche Nachnutzung am False Creek schafft hohe städtebauliche Qualitäten, die eine erhebliche Bereicherung für die Gesamtstadt darstellt.



Abb. 12: Neue Nutzungen in den Lagergebäuden in Yaletown, Vancouver



Abb. 13: Unbebautes innerstädtisches Grundstück in Seattle  
(Fotos: Frank Pflüger)

### *Die ungleiche Entwicklung am Pazifik*

Eine hohe Lebensqualität und große Ausstrahlungskraft zeichnet beide Städte sowie die gesamte Region am Pazifik aus. Fokussiert sich der Blick auf die Zentren, so werden allerdings deutliche qualitative Unterschiede sichtbar. Nicht zuletzt die vorhandenen Nutzungen, der städtebauliche Umgang mit den Wasserkanten oder die innerstädtischen Bautypologien in Seattle und Vancouver verdeutlichen, dass es sich bei diesen Städten um eine jeweils spezifische Ausprägung des nordamerikanischen Stadttyps handelt.

Downtown Seattle entspricht dabei in weiten Teilen dem klassischen europäischen Bild der nordamerikanischen Stadt. Die Innenstadt wird von Bürohochhäusern dominiert; die umliegenden Quartiere sind von niedriggeschossiger Bebauung geprägt, die dem Wohnen und dem Gewerbe vorbehalten ist.

Für Seattles Innenstadt wird sowohl die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs angestrebt als auch eine für alle Nutzungen verträgliche bauliche Entwicklung. So zielen Regelungen im „Downtown Plan“ – dem Rahmenplan für die Innenstadtentwicklung – darauf, die Nutzungsgemischten innerstädtischen Quartiere vor den negativen Folgen der Expansion des Geschäftsbereichs zu schützen. Dazu werden zum Erhalt bestehender Wohnungen und zur Förderung des sozialen Wohnungsneubaus Bonussysteme eingerichtet, die beim Bau von Wohnungen oder sozialen Einrichtungen den Transfer bzw. den Erwerb von Bebauungsrechten vorsehen. Diese Anreize führen allerdings nicht zu einer innerstädtischen Konzentration, vielmehr entwickelt sich der Wohnungsbau wie in den vorangegangenen Jahrzehnten eher an den Rändern der Stadt weiter. Die durch die Innenstadt Seattles führenden Highways erschweren zudem eine geordnete, zum Wasser hin orientierte städtebauliche Entwicklung.

Demgegenüber erscheint die Innenstadt Vancouvers eher als Vertreterin des nordamerikanischen Stadttyps mit – bezogen auf die vorzufindende Nutzungsmischung – europäischen Einschlägen. Der spezielle Hochhauswohntyp Vancouvers ist den meisten europäischen Innenstädten zwar fremd, doch die seit den 70er Jahren betriebene innerstädtische Wohnungsbautätigkeit geht konform mit den Zielen der europäischen Stadt. Nicht zuletzt durch die Wiedernutzung der brachgefallenen Uferzonen bei kontinuierlich steigender Wohnungsbautätigkeit entstand gerade in innerstädtischen Bereichen eine Nutzungsgemischte und kompakte Stadtstruktur mit außerordentlich hohen Qualitäten. Damit kann Vancouver als interessantes Modell für innerstädtische Nutzungsmischung angesehen werden.

Die Gründe für diese Unterschiede sind weniger in den jeweils geltenden Planungssystemen der USA und Kanadas zu suchen, als vielmehr in planerischen Entscheidungen der Vergangenheit. Denn die offiziellen Ziele der Stadtpolitik in beiden Städten wie Stärkung der Wohnfunktion in den innenstadtnahen Wohnquartieren, Stärkung und Erhalt der gewachsenen Gewerbestruktur, Schaffung zusätzlicher Grün- und Freiräume und konzentrierte Entwicklung der Uferzonen zu einem erlebbaren Stadtraum unterscheiden sich nicht wesentlich. Doch die Umsetzung

dieser Stadtentwicklungsziele ist in den beiden Städten grundsätzlich verschieden verlaufen. Hauptverantwortlich dafür sind vor allem die in der Vergangenheit getroffenen Entscheidungen. Sie haben Strukturen oder Vorgaben geschaffen, die eine Realisierung der Ziele jeweils befördern oder aber hemmen können.

So sind zum Beispiel die bereits in den 50er und 60er Jahren gebauten innerstädtischen Highways in Seattle eine schwere Hypothek für die Stadtentwicklung. In einzelnen Bereichen wie z.B. am Pioneer Square oder an der neugestalteten Uferzone ist es zwar gelungen, hohe Qualitäten zu erzielen. Ob es allerdings jemals gelingen wird, die großen Zäsuren der Highways zu beseitigen, um damit insbesondere die angestrebte Entwicklung zum Wasser hin tatsächlich überzeugend zu schaffen, bleibt zumindest für absehbare Zeit mehr als fragwürdig.

Vancouver kennt solche einschneidenden Einschränkungen in diesem Maße nicht. Ganz im Gegensatz zu Seattle wurde in Vancouver die Entwicklung der Uferzonen durch vier zusammenhängende Faktoren geradezu begünstigt:

1. Eine bereits in den 70er Jahren aktive Bürgerschaft, die sich für Erhalt und Ausbau innerstädtischer Wohnformen stark machte,
2. das Brachfallen der Uferzone nördlich und südlich der Innenstadt, bedingt durch den ökonomischen Strukturwandel,
3. ein Expokonzept, das das Potential der Waterfront thematisierte sowie
4. ein Nachnutzungskonzept für das zentrale Expo-Ausstellungsgelände, das sich die besonderen Standortqualitäten am Wasser zu eigen machte.

Der dadurch initiierte dynamische Umstrukturierungsprozess des letzten Jahrzehnts wird weitergehen. So werden insbesondere im Umfeld von Gastown zusätzlich zu den geplanten Erweiterungsprojekten größere Bahnareale brachfallen. Es bleibt zukünftig abzuwarten, inwieweit dabei die Balance zwischen privatwirtschaftlich orientierter Entwicklung à la Concord Pacific Projekt und einer sozialorientierten Stadterneuerung funktionieren kann. Der Rückgang der Investitionstätigkeit in den letzten drei Jahren kann der Stadt Vancouver – vorausgesetzt der politische Wille dazu besteht – den notwendigen Spielraum für zukunftsweisende Planungsentscheidungen geben. Denn bereits bei den Projekten der 90er Jahre wurde erkennbar, dass die ökonomisch orientierten Ziele der Entwicklungsgesellschaften nicht immer mit den Bestrebungen, eine qualitätsvolle und den Zielen der Nachhaltigkeit verpflichteten Stadtentwicklung zu betreiben, konform gehen.

Nicht nur für den aus- und inländischen Zuwanderer, der Lebens- und Umfeldqualitäten sowie Arbeitsbedingungen schätzt, den Kapitalanleger, der im Trend in der Life-Style Metropole Vancouver sich einkaufen möchte oder den Naturfreund, der am Ende des Kontinents und vor dem Absprung in die umliegende Naturparadiese noch mal Großstadt-Luft tankt, sondern gerade für Architekten und Stadtplaner sind die zwei Stadttypen Seattle und Vancouver interessante Vergleichsobjekte und Anziehungspunkte. Anschauungsunterricht zum Beispiel für den Umgang mit städtischen Uferkanten, für die Steuerung dynamischer Stadtentwicklungsprozesse oder für die Entwicklung innerstädtischer Nutzungsmischung ist in jedem Fall garantiert.

## Literatur

- Blore, Shawn (1999): Building Smileyville. In: Vancouver magazine 11.1999. 48-59
- Eagan, Timothy (1999): Cascadia. In: Geo Spezial – Amerikas Nordwesten.
- Fehl, Gerhard (1995): Detroit Revisited. In: Stadtbauwelt 127. 2034-2039
- Glaser, R. u.a. (2000): Strategien nachhaltig ökologischer Planung in der Kanadischen Lifestyle-Metropole Vancouver.
- Lawhon, Larry (2000): „Living first“ in Downtown Vancouver. In: Zonings news. 4.2000
- Olds, Kris (1998): Der transpazifische Immobilienmarkt. In: Stadtbauwelt 137. 588-591
- Ott, Thomas (2001): Cascadia Zukunftswerkstatt oder verlorenes Paradies? In: Geographische Rundschau 53. 2001. 4-11
- Schubert, Dirk (2001a): Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene Hafen- und Uferzonen in Baltimore, New York, Boston und Seattle. In: ders. (Hg.)(2001): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Berlin. 319-360
- Schubert, Dirk (2001b): „Canadians do it better“ – Der Umbau von Hafen- und Uferzonen in Toronto und Vancouver. In: ders. (Hg.) (2001): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Berlin. 376-399
- [www.bcstats.gov.bc.ca/](http://www.bcstats.gov.bc.ca/)
- [www.city.bc.ca/commsvcs/planning](http://www.city.bc.ca/commsvcs/planning)
- [www.cityofseattle.net/](http://www.cityofseattle.net/)
- [www.city.vancouver.bc.ca](http://www.city.vancouver.bc.ca)
- [www.city.vancouver.bc.ca/commsvcs/planning](http://www.city.vancouver.bc.ca/commsvcs/planning)
- [www.concordpacific.com](http://www.concordpacific.com)
- [www.gvrd.bc.ca](http://www.gvrd.bc.ca)
- [www.historylink.org/welcome.htm](http://www.historylink.org/welcome.htm)
- [www.pan.ci.seattle.wa.us/seattle](http://www.pan.ci.seattle.wa.us/seattle)
- [www.psrc.org](http://www.psrc.org)