

Axel Priebis

## Der Südliche Freihafen in Kopenhagen

### Einleitung

Wenn es um historische Lagerhausensembles geht, hat Kopenhagen viel zu bieten. Den Inneren Hafen prägt eine Reihe von Lagerhäusern aus dem 18. Jahrhundert, die überwiegend gut erhalten und sinnvoll genutzt sind. Auch der Bereich des heute nur noch zu einem kleinen Teil von der Marine genutzten innenstadtnahen Bereichs Holmen weist eine Reihe gut erhaltener maritimer Gebäude und Anlagen auf. Wahrscheinlich hat gerade diese Präsenz des maritimen Erbes mitten in der Stadt dazu geführt, dass der Bereich des Südlichen Freihafens, der erst seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden ist, deutlich weniger öffentliche Aufmerksamkeit erfahren hat. Für die Bewertung der Hamburger Speicherstadt, die ebenfalls am Ende des 19. Jahrhunderts entstanden ist und durchaus Bedeutung für die Kopenhagener Debatte um die Hafenentwicklung hatte, ist aber gerade der Südliche Freihafen von großem Interesse. Die thematischen und zeitlichen Verbindungen waren der Grund dafür, dieses Beispiel für die Hamburger Konferenz „Stadtentwicklung zur Moderne – Zur Entstehung großstädtischer Hafen- und Kontorhausquartiere“ aufzuarbeiten. Dabei soll zum einen die Entstehung des Südlichen Freihafens und deren Rahmenbedingungen nachgezeichnet werden und zum anderen der Frage nachgegangen werden, wie die Entwicklung dieses Hafens seit dem Niedergang des traditionellen Stückgut- und Massengutumschlages verlaufen ist.

### Vorgeschichte des Freihafens<sup>1</sup>

Die historische Keimzelle des Kopenhagener Hafens liegt nahe dem Stadtzentrum in der Nähe des heutigen Schlosses Christiansborg. Eigentliche Hafenanlagen entstanden erst seit dem 16. Jahrhundert. Insbesondere in der langen Regierungszeit von König Christian IV. (1588–1648) wurden der erste geschützte Kriegshafen am Zeughaus, der durch Kanäle und Hafenbecken charakterisierte neue Stadtteil Christianshavn sowie die Marinestation Holmen gebaut. In der blühenden Handelsperiode in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden beidseits des Inneren Hafens, d. h. sowohl an der Uferlinie der Frederiksstad als auch auf Christianshavn, monumentale Lagerhäuser errichtet. Mit der 1864 erfolgten Verlagerung der Maschinenfabrik B & W nach Christianshavn zog auch die Industrie in den Bereich des Inneren Hafens ein, wo sie über viele Jahrhunderte das Stadtbild bestimmte.

Sowohl die geringe Wassertiefe als auch die völlig unzureichende Zahl der Liegeplätze im Hafen erzeugten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dringenden Hand-

lungsbedarf. Deswegen wurden zwischen Kaufmannschaft, Hafenverwaltung und Regierung intensiv die Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten des Hafens erörtert. 1862 lag ein von Hafenbaumeister Lüders und Hafenskapitän Garde erarbeiteter erster Hafenplan vor. Dieser enthielt umfangreiche Maßnahmen zur Leistungssteigerung des Innenhafens, die in den Jahren 1865–80 realisiert wurden<sup>2</sup>. Allerdings stieß der alte Innenhafen damit endgültig an seine Kapazitätsgrenzen, womit nur noch eine Hafenerweiterung außerhalb des die Altstadt umgebenden Wallringes in Frage kam. Um dieses Projekt und im Zusammenhang damit die schon früher diskutierte Anlage eines Freihafens zu erörtern, wurde eine Kommission eingesetzt. Diese schlug 1881 den Bau eines Freihafens nördlich des Kastells, d. h. außerhalb des Wallringes, vor. Allerdings blieb diese Empfehlung ohne konkrete Folgen; vielmehr wurden auch weiterhin andere Lösungen diskutiert – so etwa ein Hafenausbau nördlich des Marinehafens Holmen unter teilweiser Überplanung der militärischen Anlagen<sup>3</sup>.

Zu einer Entscheidung führte erst der Druck, der sich in den 1880er Jahren durch Entwicklungen außerhalb des Königreichs aufbaute<sup>4</sup>. Insbesondere ließen die Planung und die 1888 begonnene Realisierung des Nord-Ostsee-Kanals quer durch Schleswig-Holstein einen drastischen Bedeutungsverlust des Kopenhagener Hafens befürchten, weil die Route durch den Kanal deutlich kürzer und gefahrloser war als die Passage um das Skagerrak und durch den Öresund. Damit zeichnete sich ab, dass Kopenhagen ins Abseits der Handelsströme geraten würde. Gleichzeitig sorgten der verstärkte Ausbau des Hamburger Hafens und die dortigen Pläne für die Anlage eines Freihafens (im Zusammenhang mit dem ebenfalls im Jahr 1888 realisierten Anschluss Hamburgs an das Zollgebiet des Deutschen Reichs) für Unruhe in dänischen Wirtschaftskreisen, weil es im 19. Jahrhundert gerade erst gelungen war, den Einfluss Hamburgs auf die dänische Wirtschaft zurückzudrängen. Vor dem Hintergrund dieser aus dänischer Sicht bedrohlichen Entwicklungen kam es nach einer entsprechenden Denkschrift des Kopenhagener Hafenskapitäns im Jahr 1888 zu einem Parlamentsbeschluss, mit dem die erforderlichen Mittel für vorbereitende Untersuchungen zur Anlage eines Freihafens in Kopenhagen bereit gestellt wurden. Drei Jahre später beschloss das Parlament dann auch den eigentlichen Bau des Kopenhagener Freihafens.

### Bau des Freihafens<sup>5</sup>

Nach nur gut dreijähriger Bauzeit konnte der Freihafen 1894 seiner Bestimmung übergeben werden. Er gilt als



Abb. 1: Der Freihafen im Kopenhagener Stadtgefüge (1964), Ausschnitt aus der Topographischen Karte (Originalmaßstab 1 : 20 000 verkleinert) (© Kort & Matrikel-styrelsen (621))



Abb. 2: Luftbild des Kopenhagener Freihafens Blickrichtung Westen, (Juni 1936), Foto: Det kgl. Bibliothek, Kopenhagen

„eine der bestgeglückten Anlagen in der Geschichte des Kopenhagener Hafens“, der nach umfassender Abwägung verschiedener Gesichtspunkte und Wettbewerbsbeiträge als durchdachte Einheit geplant und angelegt wurde<sup>6</sup>. Angelegt wurde der Freihafen vor der alten Küstenlinie in Anschluss an den Stadtteil Østerbro entsprechend den damals aktuellen technischen Erkenntnissen in Form von Fingerpiers. Neben zwei großen, angenähert in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hafenbecken wurden zwei kürzere Becken in Ost-West-Richtung angelegt (Abb. 1 und 2). Der Freihafen ist damit ein klassisches Beispiel des stückgutorientierten Hafentypus im Industriezeitalter, in dem der Umschlagbetrieb einschließlich der Behandlung und Zwischenlagerung der Waren ein arbeitsintensiver Prozess war. Zur Unterscheidung von den nördlichen Hafenerweiterungen wird nachfolgend – entsprechend der offiziellen Diktion – der älteste Teil des Freihafens als „Südlicher Freihafen“ bezeichnet.

Die Hochbauten des Freihafens lassen sich in Lagerhäuser, Büro- und Funktionsgebäude sowie Industriegebäude unterscheiden. Bedeutendster Architekt in der ersten Bauphase des Freihafens war Vilhelm Dahlerup, der durch den Hafenbaumeister H. C. V. Møller unterstützt wurde. Dahlerup entwarf die beiden südlichen Lagerhäuser auf der Ostmole, das Elektrizitätswerk am Dampfærgevej sowie das markante Silolagerhaus auf der Mittelmole (Abb. 3). Der Langelineschuppen auf der Ostmole wurde von Dahlerup gemeinsam mit H. C. V. Møller entworfen. Dieser Schuppen diente zusammen mit dem Zollgitter der Abgrenzung des Freihafens nach Osten, außerdem wurde über das Dach des ca. 250 m langen Schuppens auch die insgesamt ca. 1 km lange Langelinie-Promenade angelegt. Diese war der Kopenhagener Bevölkerung im Zusammenhang mit den Diskussionen um den Bau des Freihafens als Ersatz für den verloren gegangenen Zugang zum Öresund an der Stelle des Freihafens versprochen worden. Östlich der Promenade wurden Anlegestellen am tieferen Fahrwasser vorgesehen, die heute von großen Kreuzfahrtschiffen genutzt werden. Für die meisten – eher etwas im Hintergrund gelegenen – Büro- und Funktionsgebäude des Freihafens, darunter das große Zollamt, zeichnete der Architekt Erik Schiødte verantwortlich. Die Gebäude der Gründungsphase wurden weitestgehend von der Freihafengesellschaft selbst in Auftrag gegeben, was – trotz unterschiedlicher Architekturstile von Dahlerup und Schiødte – zu einem sehr einheitlichen Erscheinungsbild des frühen Freihafens führte<sup>7</sup>. In der zweiten Bauphase des Freihafens trat besonders der Architekt Frederik L. Levy in Erscheinung, der um 1900 drei große Gebäude auf dem Westkai (Amerikakai) entwarf, nämlich das Manufakturhaus, ein wegen der Ausprägung seines Baukörpers als „Domkirche“ bezeichnetes Lagerhaus (Pakhus A) sowie ein weiteres sehr ausdrucksstarkes Silolagerhaus (Silopakhus B), das wegen seiner zwei Türme seit geraumer Zeit ebenfalls als „Domkirche“ bezeichnet wird (Abb. 4). Unter den seinerzeit entstandenen Gewerbebauten am westlichen Rand des Freihafengebiets ist das 1901 errichtete markante Fabrikgebäude der Fa. Nordisk Fjer besonders erwähnenswert.

Zur unverzichtbaren Infrastrukturausstattung des neuen Freihafens gehörte natürlich auch der Anschluss an das Eisenbahnnetz<sup>8</sup>. Besondere Bedeutung hatte die 1894



erfolgte Anlage des Fährbetts für die Eisenbahnfähre Kopenhagen – Malmö durch die Dänischen Staatsbahnen (DSB), die im folgenden Jahr ihren Betrieb aufnahm. Dabei entstand auch ein kleines, aber markantes Bahnhofsgebäude, das von Heinrich Wenck, dem Architekten des Kopenhagener Hauptbahnhofs, entworfen wurde (vgl. Abb. 13). 1895 wurde auch eine Gleisverbindung vom Freihafen zum Inneren Hafen (Søndre Toldbod) in Betrieb genommen. Parallel zu dieser Strecke verlief ein Gleis, das für den Rangierbetrieb auf den Freihafenkais erforderlich war. Nach einem aus heutiger Sicht höchst brutalen Eingriff in die östliche Wallanlage wurde das Kastell fortan durch eine eingezäunte Gleistrasse zerschnitten. Südlich der Freihafenbecken entstand eine kleine Gleisharfe, die auch den schiefwinkligen, den Gleisanlagen angepassten Grundriss eines 1916 durch Ove Huus entworfenen Lagerhauses erklärt (Abb. 5).

Trotz moderner Anlagen und internationaler Werbung verlief die Entwicklung des Umschlaggeschäfts zu Beginn zögerlich und verstärkte sich erst Anfang des 20. Jahrhunderts, woraufhin eine neuerliche Hafenerweiterung in nördlicher Richtung in Angriff genommen wurde. In den Jahren 1915–18 entstand das Kronløbsbassin, 1919–22 das Orientbassin. Waren schon in der ersten Bauphase des Freihafens, etwa auf der nördlichen Ostmole, auch deutlich einfachere, flache Lagerschuppen gebaut worden, wurden ähnliche Gebäude auch im Zuge der nördlichen Erweiterung des Freihafens errichtet.

### Strukturwandel und politische Diskussion zur Revitalisierung<sup>9</sup>

Erste Anzeichen eines tief in das Stadtgefüge eingreifenden Strukturwandels waren im Kopenhagener Hafen bereits kurz nach dem 2. Weltkrieg erkennbar, als der schmale, kanalartige Nyhavn seine Umschlagfunktionen verlor. Hier wurde 1971 das erste Hotel in einem Lagerhaus eröffnet. Eine zunehmende Deindustrialisierung führte seit den 1960er Jahren dazu, dass im Inneren Hafen und später im Südhafen Brachflächen entstanden, die für neue Nutzungen zur Verfügung standen. Auch die 1967 erfolgte Verlagerung des Fleischexports nach Esbjerg sowie die Einstellung der DFDS-Fährlinien nach Ålborg und Århus im Jahr 1970 trugen dazu bei, dass der Innere Hafen wesentliche Funktionen verlor. Den wohl weitreichendsten Einschnitt für den Hafenumschlag in allen älteren Hafenbereichen aber brachte das Aufkommen des Containertransports seit Mitte der 1960er Jahre mit sich, da der konventionelle Stückgutumschlag seine vormalige Bedeutung verlor und die hierfür eingerichteten Umschlaganlagen, Lagerhäuser und Lagerschuppen nicht mehr den neuen logistischen Ansprüchen genügten.

In der Folge wurde in Kopenhagen immer intensiver über die Umstrukturierung und erneute Inwertsetzung der nur noch extensiv genutzten Flächen entlang des Inneren Hafens sowie des unweit gelegenen Südlichen Freihafens diskutiert. Während eine interessierte Öffentlichkeit mit Unterstützung kritischer Planer und Architekten ein Gesamtkonzept einforderte und der Stadt ein inkrementalistisches Vorgehen vorwarf, versuchte sich die politisch sehr selbständig agierende Hafenverwaltung der stadtplanerischen Einflussnahme zu



Abb. 3: Der Kopenhagener Freihafen mit dem Dahlerup-Silolagerhaus auf der Mittelmole um 1912 (rechts)



Abb. 4: Der Kopenhagener Freihafen mit den Gebäuden von Levy auf dem Amerikakai um 1921 (links)

Abb. 5: Das ehemalige Lagerhaus von Ove Huus (rechts) und Funktionsgebäude im südlichsten Bereich des Freihafens (1991)





Abb. 6: Die 4 Lagerhäuser auf der Ostmole (1991)



Abb. 7: Verfallene Dahlerup-Lagerhäuser auf der Ostmole (1990)

entziehen. Die Diskussion eskalierte in den 1980er Jahren, als die Hafenverwaltung der finanziell ausgebluteten Stadt einige Kaigrundstücke zu hohen Marktpreisen anbot und in anderen strategischen Bereichen langfristige Pachtverträge mit wenig stadtverträglichen Nutzern abschloss. Über mehr als ein Jahrzehnt blockierten sich Hafen und Stadtplanung vor den Augen einer kritischen Öffentlichkeit gegenseitig, wobei sich in dieser Zeit punktuell in einigen Teilbereichen des Hafens aber schon neue Nutzungen etablierten. Ein wichtiger Durchbruch bezüglich der Umstrukturierung der Hafenumfläche ergab sich erst aus den Empfehlungen einer 1988 eingesetzten Hafenkommission<sup>10</sup>. Danach sollten die eigentlichen Hafenaktivitäten im Nord- und Osthafen konzentriert werden, während in den übrigen älteren Hafenbereichen auch Wohnnutzungen möglich wurden, was zuvor sowohl von wesentlichen Akteuren der Stadt als auch vom Hafen abgelehnt worden war.

Das Unbehagen über das Agieren der Hafenverwaltung führte Anfang der 90er zu einer Gesetzesinitiative, mit der

brachgefallene Hafenumflächen in eine privatrechtliche Entwicklungsgesellschaft überführt werden sollten. Da dieser Weg politisch nicht durchsetzbar war, wurde 1993 eine andere Richtung eingeschlagen. Verabschiedet wurde nun ein Gesetz, mit dem die Hafenverwaltung zusätzlich zum Hafenumbetrieb auch für die Entwicklung der aufgegebenen Hafenumgebiete verantwortlich wurde. Damit erhielt sie einen breiten finanziellen Handlungsspielraum, musste sich aber fortan innerhalb des von der Stadtplanung vorgegebenen Rahmens bewegen. Dass diese Weichenstellung richtig und erfolgreich war, zeigte sich darin, dass sowohl Stadt als auch Hafenverwaltung in der Folge ein hohes Tempo bei der Umstrukturierung der aufgegebenen Hafenumflächen vorlegten. Nachdem die Stadt in ihrem Stadtentwicklungsplan 1993 die „Stadt am Wasser“ zu einem der vier vorrangigen Planungsthemen erklärt hatte, legte die Hafenverwaltung 1994 ihre Überlegungen für die im Gesetz geforderte Umnutzungsstrategie vor und zeigte damit, dass sie ihre neue Rolle schnell gefunden hatte. Seitdem hat sie zwar auch aufgegeben Grundstücke an andere Nutzer verkauft, in zentralen Flächen aber selbst den Part als Projektentwickler im Sinne der Stadtentwicklung übernommen und erhebliche Investitionen auf nicht mehr hafenumwirtschaftlich genutzten Flächen getätigt. Dieses starke Engagement ist natürlich auch darauf zurück zu führen, dass die Hafenverwaltung mit den erzielten Renditen dringend benötigte Mittel für die Investitionen im eigentlichen Hafenumbereich erwirtschaften konnte.

### Die Umgestaltung des Südlichen Freihafens

Der Bereich des Südlichen Freihafens ist ein sehr markantes Beispiel dafür, dass die aufgegebenen Kopenhagener Hafenumgebiete nach Jahren einer zermürbenden Diskussion und des weitgehenden Stillstandes tatsächlich innerhalb relativ kurzer Zeit in eine dauerhafte urbane Nutzung überführt wurden. Wie bereits erwähnt, hatte der Niedergang des Stückgutverkehrs auch in Kopenhagen in den 1960er Jahren eingesetzt. Schon damals musste die älteste Bausubstanz des Freihafens zwei schwere Einbußen hinnehmen: Nachdem 1965 das als „Domkirche“ bezeichnete Lagerhaus von Levy abgerissen worden war, wurde drei Jahre später das Silolagerhaus von Vilhelm Dahlerup auf der Mittelmole durch Brand zerstört und anschließend ebenfalls abgerissen. Die vier Lagerhäuser auf der Ostmole wurden zunehmend extensiv und seit 1975 gar nicht mehr genutzt. Sie bildeten zwar ein interessantes, geschlossenes Ensemble (Abb. 6), der jeweilige architektonische Wert der einzelnen Gebäude wurde aber unterschiedlich bewertet. Dies zeigte sich auch darin, dass der Magistrat der Stadt Kopenhagen im Jahr 1977 für zwei dieser Lagerhäuser eine Abrissgenehmigung erteilte. Anlass war die Absicht der Hafenverwaltung, das östliche Hafenumbecken zu verfüllen und auf der dadurch gewonnenen Fläche den Umschlag japanischer Importfahrzeuge zu konzentrieren. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch an den Vorschriften des neuen Planungsgesetzes, das für dieses Vorhaben einen Lokalplan (entspricht einem Bebauungsplan nach deutschem Recht) voraussetzte. Die Hafenverwaltung brachte ihre Verärgerung über diese Entwicklung dadurch zum Ausdruck, dass sie auf der Ostmole den Verfall



für sich arbeiten ließ<sup>11</sup>, wovon die verwaisten und zum Teil verfallenden Anlagen die ganzen 1980er Jahre hindurch ein trauriges Zeugnis ablegten (Abb. 7).

Da sich die hafenwirtschaftlichen Aktivitäten bereits in den Nordhafen verlagert hatten, konnte der größte Teil des Südlichen Freihafens im Frühjahr 1985 förmlich aus dem Freihafengebiet ausgegliedert werden, wobei die Flächen jedoch im Besitz der Hafenverwaltung blieben. In diesem Jahr entbrannte eine heftige Diskussion um die zukünftige Funktion dieses stadtnahen, über den Bahnhof Østerport gut erschlossenen Gebietes. Nunmehr wurden in der Presse Pläne des Architekten Jørn Utzon für ein Hotel- und Kongresszentrum mit 70 000 qm Bruttogeschossfläche an Stelle der vier Lagerhäuser auf der Langeliniemole vorgestellt. Diese Pläne stießen bei der Bevölkerung insbesondere im angrenzenden Stadtteil Østerbro auf erheblichen Widerstand. Einige Vereine und Initiativen sahen in dem Verlust der hafenwirtschaftlichen Funktionen nämlich die Chance, den dicht bebauten Stadtteil wieder zum Wasser zu öffnen und attraktive Naherholungsbereiche zu schaffen. Die Initiative „Langelinie den Kopenhagenern“, eine Dachorganisation von 33 Initiativen und Vereinigungen, konzentrierte sich in der Diskussion u. a. auf die Zukunft der leer stehenden Lagerhäuser. Bei Teilen der Kommunalpolitik und der Verwaltungsspitze stieß sie mit diesem Anliegen auf offene Ohren. Die gleiche Magistratsabteilung, die acht Jahre zuvor dem Abriss von zwei Lagerhäusern zugestimmt hatte, legte 1986 – unter neuer politischer Leitung – einen Vorschlag für die Erhaltung der vier Lagerhäuser vor, in dem der beabsichtigten wirtschaftlichen bzw. touristischen Nutzung eine Inwertsetzung für die Kopenhagener Bevölkerung gegenübergestellt wurde. In engem Kontakt mit den Initiativen wurden Überlegungen entwickelt, die vier Lagerhäuser jeweils als Kreativ-/Musikzentrum, als Ökohaus, als internationales Zentrum sowie als Kinderhaus zu nutzen. Für den Fall des Abrisses von zwei Lagerhäusern wurden auch Pläne für den Bau eines Museums für moderne Kunst sowie eines als „Orangerie“ bezeichneten Restaurants entwickelt<sup>12</sup>.

In der Diskussion um die vier Lagerhäuser setzte sich schließlich der für die Stadtplanung zuständige Oberbürgermeister als Promotor des Utzon-Projektes gegenüber seiner Magistratskollegin durch, die für den Erhalt und die genannte Nachnutzung der Lagerhäuser plädierte. Damit war die Bahn frei für das Utzon-Projekt, das dem 1987 eingeleiteten Lokalplanverfahren für den größten Teil des Südlichen Freihafens zugrunde lag. Zwar hatte Utzon sein Projekt inzwischen so weit umgearbeitet, dass Dahlerups Lagerhaus ganz und die übrigen Lagerhäuser teilweise in die Planungen integriert wurden, doch musste das gesamte Vorhaben nunmehr wegen eines Dissenses zwischen der Stadt und dem Umweltministerium als Genehmigungsbehörde des Stadtentwicklungsplans erst einmal auf Eis gelegt werden – die Lagerhäuser auf der Ostmole blieben weiter ungenutzt stehen, die Kais wurden gelegentlich als Liegeplatz für Schiffe, jedoch ohne eigentliches Umschlaggeschäft, genutzt.

Erst 1989 kam es zu einer Einigung zwischen Stadt und Umweltministerium im Genehmigungsverfahren für den Stadtentwicklungsplan. In der Anlage zum Genehmigungsvertrag wurden wesentliche Eckpunkte für die Umnutzung



Abb. 8: Neubauten auf der Mittelmole (1998)

des Südlichen Freihafens skizziert, wie sie später dann auch im Bebauungsplan konkretisiert wurden<sup>13</sup>:

- Freihaltung des Südlichen Freihafens von Hafenfunktionen südlich des Atlaskais im Hinblick auf die angestrebte Lokalisierung anderer urbaner Nutzungen
- Änderung der Nutzung auf der Westseite des Südlichen Freihafens von „Hafennutzung“ in „Wohnen/Dienstleistungen“
- Verhältnis von Wohnungen und Dienstleistungen im gesamten Bereich im Verhältnis von 40 zu 60, um eine Durchmischung zu erreichen
- Erhaltung des großen Dahlerup-Lagerhauses auf der Ostmole und dessen Einbeziehung in die Umstrukturierung
- Eröffnung der Möglichkeit zur Anlage einer durchgehenden Straßenverbindung am Westrand des Südlichen Freihafens

Nach der Genehmigung des Stadtentwicklungsplans war das Utzon-Projekt für die Langelinie – u. a. wegen eines Wechsels bei den Kapitaleignern des Langeliniekonsortiums – nicht mehr aktuell. Im November 1990 wurde ein neuer Lokalplanentwurf vorgelegt, der die genannten Eckpunkte sowie die Pläne des ØK-Konzerns aufgriff, auf der Mittelmole eine neue Konzernzentrale zu bauen; dieser Plan wurde im Dezember 1991 in der Stadtvertretung beschlossen<sup>14</sup>. Obwohl von Experten im Jahr 1993 noch einmal die Unterschutzstellung aller vier Lagerhäuser auf der Ostmole empfohlen worden war, entschied die Stadt im selben Jahr endgültig, nur Dahlerups Lagerhaus sowie die Langeliniepromenade unter Denkmalschutz zu stellen. Die übrigen drei Lagerhäuser wurden im Herbst 1993 abgerissen<sup>15</sup>. Zu erwähnen ist, dass die Hafenverwaltung in dem vom Bebauungsplan nicht erfassten westlichen Freihafenbereich sowie für den Südbereich im Jahr 1991 einen eigenen Plan für die Umstrukturierung (vorrangig für Büros und hafenorientierte Dienstleistungen) vorlegte.



Abb. 9: Neue Wohngebäude am Indiakai (2011)



Abb. 10: Blick auf den Südlichen Freihafen mit der ehemaligen Nordisk Fjer-Fabrik (links) und dem DFDS-Bürogebäude vorne rechts (2007)

Nachdem Ende 1991 durch den Lokalplan 197 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umstrukturierung und Revitalisierung des Südlichen Freihafens geschaffen worden waren, wurden nach jahrelangen Diskussionen um das richtige Konzept schnell tatsächliche Veränderungen erkennbar. Als erstes wurde im Mai 1992 mit der Verbreiterung der Mittelmole begonnen, auf der zuvor die noch bestehenden Lagerschuppen abgerissen worden waren. Hier entstanden mit dem großen Gebäudekomplex der ØK

Büronutzungen, dazu aber auch Wohnungen (Abb. 8). An der Südseite der beiden ehemaligen Hafenbecken, wo ebenfalls die Lagerschuppen abgerissen worden waren, konnten Anfang 1994 die ersten Wohngebäude auf dem Indiakai fertiggestellt werden (Abb. 9).

Nachdem 1994 am Westrand des Freihafengeländes eine neue 4-spurige Entlastungs- und Erschließungsstraße entlang des früheren Freihafenzauns (deswegen die Bezeichnung „Gittervej“) ihrer Bestimmung übergeben worden war, konnte die Umstrukturierung des westlichen Hafengeländes zielstrebig vorangetrieben werden. Für neue Flächenpotenziale sorgte insbesondere die Entfernung der umfangreichen Gleisanlagen, nachdem der Danlink-Fährverkehr nach Schweden wegen der Eröffnung der Öresundbrücke eingestellt worden war. Hier entstanden mehrere Neubauten, aber auch einige früher hafenwirtschaftlich bzw. industriell genutzte Gebäude wurden für eine dauerhafte und hochwertige Nutzung umgebaut (Abb. 10). Besonders bemerkenswert sind die Umnutzung des von Levy gebauten Silolagerhauses und des großen Fabrikgebäudes von „Nordisk Fjer“ für Büro Zwecke.

Auf der Ostmole, wo nur das große Dahlerup-Lagerhaus erhalten geblieben war, wurden Wohngebäude errichtet. Zu erwähnen ist, dass nach der Einstellung des Bahnverkehrs im Freihafen auch die Restaurierung der zerstörten Wallanlagen des Kastells möglich wurde. Der erste Abschnitt der Restaurierung erfolgte 1988, der zweite 1998. Heute zeugen nur noch die Freiräume zwischen den Gebäuden im südlichsten Teil des Freihafengeländes sowie eine Brücke über die ehemaligen Gleisanlagen südlich des Kastells von dem starken Eingriff in die historische Bausubstanz, der angesichts der Umstände beim Bau des Freihafens Ende des 19. Jahrhunderts vertretbar erschien.

### Gebäudesubstanz

Nach der weitestgehend abgeschlossenen Umstrukturierung des Südlichen Freihafens stellt sich die Frage, wie mit der Besonderheit dieses Ortes und der historischen Bausubstanz umgegangen worden ist. Ein Blick auf das Gelände, wie es sich heute darstellt, zeigt zuerst einmal die gründliche Umstrukturierung. Unzweifelhaft ist der Bereich des Südlichen Freihafens ein lebendiges Quartier mit zahlreichen Büroarbeitsplätzen und Wohnnutzung geworden. Bei den Gebäuden dominieren auf den ersten Blick die Neubauten der beiden letzten Jahrzehnte, die unterschiedlich sensibel in die Umgebung eingefügt wurden.

Während bei den massiven Gebäuden auf der Mittelmole und im südlichen Hafenrandbereich überwiegend gelbe Bau- und Verblendmaterialien verwendet wurden, orientieren sich die Neubauten auf der Ostmole sowohl in den Proportionen als auch mit der Wahl von roten Ziegeln als Verblendmaterial an dem erhaltenen Dahlerup-Lagerhaus. Dieses wurde einer außerordentlich sorgfältigen und aufwändigen Restaurierung unterzogen, dient einer Behörde als Bürohaus und stellt ein Schmuckstück der Ostmole dar<sup>16</sup> (Abb. 11). Auch die Räumlichkeiten unter der Langelinie-Promenade wurden renoviert und in Wert gesetzt. Als Infrastruktur der sich stürmisch entwickelnden Kreuzschiffahrt, aber auch als Attrak-



tion für Spaziergänger und Touristen wurden hier Läden und Restaurants eingerichtet.

Eine besonders interessante Umnutzung erfuhr das erwähnte, von F. L. Levy entworfene Silolagerhaus auf dem Amerikakai. Da die vertikalen Strukturen des Kornsilos nicht mit anderen Nutzungen kompatibel waren, wurde das Gebäude in seinem Mittelteil „entkernt“. Während hier 1995 „nach innen“ ein heutiges funktionales Gesichtspunkten entsprechendes Bürogebäude für einen kommunalen Spitzenverband entstand, konnte „nach außen“ das markante Profil des Gebäudes bewahrt werden. Wie erwähnt, wird das Gebäude mit seine beiden markanten Türmen heute häufig als Domkirche des Freihafens bezeichnet, obwohl dieser Beiname ursprünglich für das erwähnte und schon früh abgerissenes Nachbargebäude des selben Architekten geprägt worden war. Etwas beeinträchtigt wird der positive Ansatz beim Silolagerhaus durch die sehr heterogene Bebauung in der Nachbarschaft des Amerikakais, die insgesamt einen sehr unruhigen Eindruck dieses Bereichs zumindest von der Kaiseite vermittelt (Abb. 12). Etwas verloren wirkt nach seiner Translozierung auch das weiter nördlich gelegene kleine Freihafen-Bahnhofsgebäude zwischen den großen Neubauten (Abb. 13).

Aus heutiger Sicht ist es zu bedauern, dass schon in den 1960er Jahren zwei besonders markante Lagegebäude verloren gingen. Auch über die Erhaltungswürdigkeit des Ensembles der vier Lagerhäuser auf der Ostmole würde heute möglicherweise anders geurteilt als in den 1990er Jahren. Trotz des Verschwindens dieser historischen Bausubstanz und der umfassenden Nutzungsänderungen weist das Freihafengelände allerdings noch eine größere Zahl von Gebäuden aus der Gründungszeit auf. Neben einigen umgenutzten Lager- und Fabrikgebäuden sind insbesondere die Funktions- und Bürogebäude im südlichsten Teil des Geländes erwähnenswert (Abb. 5 und 14). Zu nennen sind das alte Zollamt, das ehemalige Post- und Telegrafenamts, das frühere Freihafen-Elektrizitätswerk sowie das Capella-Gebäude, eines der nicht sehr zahlreichen vom Jugendstil geprägten Gebäude in Kopenhagen. Das DFDS-Bürohaus am Amerikakai (Abb. 10) ist ebenso wie das schiefwinklige und für Büro Zwecke umgenutzte Lagerhaus von Ove Huus (Abb. 5), dessen östliche Fassade ca. 5 Meter länger ist als die Westfassade, ein Schmuckstück des Geländes.

Zu fragen ist auch, ob der maritime Charakter des Geländes nach den Umgestaltungen erhalten geblieben ist. Natürlich lässt sich schon durch die nur wenig verkleinerte Wasserfläche der ehemaligen Hafenbecken der ursprüngliche Nutzungszweck des Geländes nicht verleugnen. Die neuen Gebäude selbst nehmen diese historischen Nutzungen aber nur wenig auf. Für den Charakter des Geländes muss es sicher als Glücksfall gesehen werden, dass auch nach Aufgabe der Eisenbahnfähre die Funktion des Südlichen Freihafens als Fährhafen erhalten wurde. Seit der Verlagerung der Fähren nach Oslo aus dem Inneren Hafen legen hier regelmäßig große Kraftfahrzeug-Fährschiffe an, was den maritimen Charakter des Quartiers ebenso stärkt wie die Segelboote, die vor allem im Sommerhalbjahr die großen Wasserflächen beleben (Abb. 15). Auch die großen Kreuzfahrtschiffe, die auf der Ostseite am Langeliniekai anlegen, sind aus vielen Teilen des Südlichen Freihafens gut sichtbar.



Abb. 11: Restauriertes Dahlerup-Lagerhaus mit benachbarten Neubauten auf der Ostmole (2010)



Abb. 12: Neu- und Altbauten auf dem Amerikakai; in der Bildmitte das umgebaute ehemalige Silo Lagerhaus von Levy (auch „Domkirche des Freihafens“ genannt) (2007)



Abb. 13: Etwas verloren wirkt das translozierte Freihafen-Bahnhofsgebäude vor der Kulisse der Neubauten (2007)

## Bilanz

Obwohl noch eine Reihe von Gebäuden der Ursprungsphase erhalten ist, hat der Südliche Freihafen in den beiden letzten



*Abb. 14: Blick von Süden auf den Freihafen mit dem vierspurigen Gittervej. Gebäude von links: altes Zollamt, Domkirche, Manufakturhaus, ehem. Elektrizitätswerk, Capella-Haus (2007)*



*Abb. 15: Blick auf Amerikai und Oslo-Fähre (2011)*

Jahrzehnten seinen Charakter gründlich verändert. Bereits in den 1960er Jahren wurde das Ensemble der Gründungszeit durch den Abriss von zwei besonders markanten Gebäuden empfindlich beeinträchtigt. Da die entscheidenden stadtentwicklungspolitischen Diskussionen in einer besonders konjunkturschwachen Zeit geführt wurden, hatte die Stadt nicht die erforderlichen Mittel, um mit öffentlichen Investitionen und Nutzungen wirksam Einfluss auf die künftige Richtung der Entwicklung Einfluss zu nehmen. Obwohl die Umgestaltung des Hafens durchaus ein breit diskutiertes öffentliches Thema war, stand beim Südlichen Freihafen der Erhalt der Hafenanlagen und -gebäude aus der

Gründungszeit nicht im Mittelpunkt der Diskussion. Dies dürfte daran liegen, dass der historische Hafen Kopenhagens im Zentrum der Stadt liegt und dort eine größere Zahl sehenswerter ehemaliger Lagerhäuser aus dem 18. Jahrhundert erhalten ist, die im öffentlichen Bewusstsein offenbar einen deutlich höheren Stellenwert hatten als die Gebäude des Südlichen Freihafens aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert.

Mit dem erneuten Wachstumsschub der Stadt ab 1992/93 erfuhr der Südliche Freihafen eine rasante Entwicklung, wodurch er zum Pionier der Hafenrevitalisierung in Kopenhagen avancierte. In der Folge kam es zu einer tiefgreifenden Umgestaltung, in der einige der noch verbliebenen Lagerhäuser und -schuppen aus den frühen Jahrzehnten verschwanden und durch Neubauten mit massiver Nutzungsdichte ersetzt wurden. Obwohl die Architektur der Wohn- und Bürogebäude an der Südseite und auf der Mittelmole mit ihren Proportionen und dem für diesen Bereich untypischen gelben Ziegelstein nicht unumstritten ist und die zusätzliche Barrierewirkung des vierspurig ausgebauten Gittervej kritisiert wird, ist hervorzuheben, dass nach langen Jahren der Diskussion und der Kritik an den Umstrukturierungsplänen ein neuer Stadtteil mit guter Funktionsmischung entstanden ist, der durchaus zeigt, dass eine Revitalisierung aufgebener, stadtnaher Hafengebiete sinnvoll und möglich ist. Kehrseite der Entwicklung ist, dass die alte Bausubstanz nur noch in wenigen Teilbereichen den Charakter des Südlichen Freihafens bestimmt.

## **Abstract**

### **The Southern Free Port of Copenhagen**

The Copenhagen Free Port is characterised by finger-shaped piers. It was built in the years 1891 till 1894, the decision in its favour being sped on by the building of the Kiel Canal and the Free Port of Hamburg which, it was feared, would weaken Copenhagen's role as a trading hub. The first buildings to be erected in the new Free Port (two warehouses, the large shed on Langelinje on the East Pier, the imposing grain silo on the Middle Pier plus a power plant) were commissioned by the Free Port Association and designed by the renowned architect Vilhelm Dahlerup. The other warehouses, administrative buildings and production facilities were erected by other developers. Around the turn of the century the architect Frederik L. Levy designed three very conspicuous buildings for the Western part of the port, i. e. the so-called Manufakturhus, a warehouse that came to be known as the "Free Port Dome" plus a silo-warehouse-building.

The advent of container transport in the Sixties saw the Southern part of the Free Port and most of its buildings lose their function. In 1965 the „Free Port Dome“ was demolished, the grain silo plus warehouse on the Middle Pier followed in 1968 after a devastating fire. In 1977, the City authorised the demolition of two of the four remaining warehouses on the Eastern Pier which were no longer in use. The Port Authority wanted to fill the Eastern Dock thus reclaiming the land and allowing for the building of a large-scale



transshipment facility for imported cars. However, planning permission was never granted and the Port Authority left the area to decay. Jørn Utzon's plans for a hotel and conference center on the Langelinie-Mole were not put into practice either.

The restructuring of the Southern Free Port did not start before 1991 when the first office blocks and residential buildings were erected. In 1993 the recommendation that all four warehouses should be protected was reiterated, but as a result of the significant pressure put on the authorities by potential investors it was decided only to list the biggest warehouse, i. e. Dahlerup Warehouse plus Langelinie Promenade. The other three warehouses were torn down. The Dahlerup Warehouse was thoroughly renovated. In 1995, when developments in the Western part of the port were beginning to take shape, the central part of the grain silo which was to house up-to-date offices was completely gutted. The characteristic shell of the building, however, was preserved.

While some of the buildings from the original building phase have survived, the Southern Free Port has changed fundamentally in character over the last two decades.

## Literaturverzeichnis

- BISGAARD, Holger, Københavns genrejsning, o. O. 2010.  
 JENSEN, Sigurd, SMIDT, Claus M.: Rammerne sprænges. Københavns historie, bd. 4 1830–1900, København 1982.  
 LORENZ, G.: Københavns Havn og dens udvikling. København 1929.  
 MADSEN, Hans Helge: Østerbro før og nu – og aldrig. København 1993.
- MØLLER, H.C.V.: Københavns Havns Udvikling i Fortid og Nutid samt Forslag til Havnens fremtidige Udvidelse. København 1917.  
 PLANSTYRELSEN (Hrsg.): Bygninger og anlæg i Københavns Havn. Registrant nr. 2. København 1988.  
 POULSEN, John: Byens Baner. Jernbanen i København i 150 år. København 1997.  
 PRIEBS, Axel: Strukturwandel und Revitalisierung innenstadtnaher Hafenflächen – das Fallbeispiel Kopenhagen. In: Erdkunde (46) 1992, S. 91–103.  
 PRIEBS, Axel: Die Entwicklung des Innenhafens von Kopenhagen im Kontext der historischen Stadtgeographie. Entstehung, Differenzierung und Transformation einer maritimen Stadtlandschaft. In: Siedlungsforschung Bd. 15, 1997, S. 131–152.  
 SMIDT, M. Claus: Christianshavn. København før og nu – og aldrig, bd. 7, København 1989.  
 THOSTRUP, Sven: Holmen og Orlogsværftet. København før og nu – og aldrig, bd. 8, København 1989.  
 VOSS, Henry: Dahlerups Pakhus i Frihavnen – et fortidsminde med fremtid. Søborg 1999.

## Abbildungsnachweis

- Abb. 1: Geodætisk Institut 1964  
 Abb. 2: Foto: Det kgl. Bibliotek, Kopenhagen  
 Abb. 3: Ansichtskarte um 1912  
 Abb. 4: Ansichtskarte um 1921  
 Abb. 5 bis Abb. 15: Fotos: Prof. Dr. Axel Priebes

\* Die Abbildungsrechte sind vom Autor geklärt worden und liegen in dessen Verantwortung.

<sup>1</sup> Vgl. ausführlicher PRIEBS, Die Entwicklung, 1997

<sup>2</sup> LORENZ, Københavns Havn, 1929, S. 14

<sup>3</sup> THOSTRUP, Holmen, 1989, S. 143

<sup>4</sup> JENSEN/SMIDT, Rammerne, 1982, S. 245

<sup>5</sup> Vgl. ausführlich zur Baugeschichte des Freihafens: Planstyrelsen, Bygninger, 1988, und MADSEN, Østerbro, 1993

<sup>6</sup> Planstyrelsen, Bygninger, 1988, S. 30

<sup>7</sup> Planstyrelsen, Bygninger, 1988, S. 37

<sup>8</sup> vgl. zu den folgenden Ausführungen POULSEN, Byens baner, 1997

<sup>9</sup> Vgl. hierzu PRIEBS, Strukturwandel, 1992

<sup>10</sup> BISGAARD, Københavns genrejsning, 2010, S. 95

<sup>11</sup> MADSEN, Østerbro, 1993, S. 265

<sup>12</sup> MADSEN, Østerbro, 1993, S. 265

<sup>13</sup> Schreiben des Umweltministeriums vom 9. 10. 1989, Anlage zur Genehmigung des Kopenhagener Stadtentwicklungsplans, veröffentlicht in der Drucksache 644/89 des Kopenhagener Magistrats vom 23. 10. 1989

<sup>14</sup> Københavns Kommune, Lokalplan Nr. 197

<sup>15</sup> MADSEN, Østerbro, 1993, S. 266

<sup>16</sup> VOSS, Dahlerups Pakhus, 1999