

Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Michael Bose

unter Mitarbeit von Ursula Bartscher



Band 2.1 – Fallstudie:

Canberra -

Hauptstadt von Australien seit 1908

Impressum

Band 2.1 - Fallstudie:

Canberra – Hauptstadt von Australien seit 1908

ISBN 978-3-941722-40-8

Titel des Gesamtwerkes::

*Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts –
Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen*

© Hafencity Universität Hamburg, Hamburg 2017

Herausgeber: Hafencity Universität Hamburg, Stadtplanung
Regional Development and Regional Planning
Dr.–Ing. Michael Bose

Kontakt: Michael Bose
e-mail: michael.bose@hcu-hamburg.de (bis 31/12/2017)
e-mail: michael-bose@t-online.de

Vorwort

Die Publikation ist Ergebnis eines vierjährigen Forschungsprojektes, das ich als Leiter des Fachgebiets *Regionalentwicklung und Regionalplanung* der *HafenCity Universität Hamburg (HCU)* durchgeführt habe. Mein Dank gilt der *HCU* für die Bereitstellung von zeitlichen und finanziellen Ressourcen sowie für die Unterstützung durch die Bibliothek und durch das Rechenzentrum.

Die Studie beinhaltet eine vergleichende Untersuchung über die im 20. Jahrhundert neu gebauten Hauptstädte, einschließlich ihrer aktuellen Herausforderungen im 21. Jahrhundert. Acht der zehn untersuchten Hauptstädte habe ich gemeinsam mit meiner Frau, der Sozialpsychologin und Bibliothekarin *Ursula Bartscher*, besucht. Wir haben vor Ort Recherchen durchgeführt, lokale Planer und Wissenschaftler interviewt und persönliche Eindrücke in den Städten gesammelt. In zwei Fällen, in denen der Besuch vor Ort nicht möglich war, haben wir in Deutschland Experten, die zu den betreffenden Hauptstädten gearbeitet haben, interviewt. Alle Recherchen in den Hauptstädten und die Experteninterviews haben wir gemeinsam geführt und ausgewertet. Zahlreiche Fotos stammen von meiner Frau, sie hat die Tabellen mit vergleichenden Statistiken erstellt und Texte lektoriert. In dem mehrjährigen Forschungsprozess stand sie mir als Diskussionspartnerin mit Kritik und Anregungen zur Seite. Sie hat damit zentral zum Gelingen des Projektes beigetragen.

In dem vierjährigen Forschungsprozess haben mich jeweils mehrere Semester lang vier studentische MitarbeiterInnen während ihres Masterstudiums der Stadtplanung an der *HCU* hervorragend und sehr zuverlässig unterstützt. *Judith Nurman*, *Tim Leufker*, *Farina Bohnsack*, und *Markus Nagel*. Ohne ihre Unterstützung wären die Bewältigung der umfangreichen Literatur und des Bildmaterials sowie die Produktion des Endberichtes nicht möglich gewesen. Für ihre sehr engagierte und professionelle Arbeit mit vielen weiterführenden Ideen sage ich herzlichen und kollegialen Dank.

Last but not least wären die Fallstudien nicht ohne die Unterstützung der zahlreichen Fachkollegen und Kolleginnen in Planungsbehörden, Planungsbüros und Hochschulen in den untersuchten Hauptstädten und in Deutschland möglich gewesen. Ich möchte mich für die zur Verfügung gestellten Materialien, für die Experteninterviews und die Hintergrundinformationen bedanken. Mein besonderer Dank gilt der kollegialen und freundschaftlichen Aufnahme. Die Namen und Funktionen der 45 Interviewpartner sowie die Namen weiterer unterstützender Personen sind den einzelnen Fallstudien jeweils vorangestellt. In der Regel werden, wie mit ihnen vereinbart, keine Zitate der Interviewpartner wiedergegeben.

Hamburg im März 2017

Michael Bose

Deutsche Zusammenfassung

Die Untersuchung beinhaltet eine vergleichende Fallstudie mit stadtplanerischem Schwerpunkt über die im 20. Jahrhundert geplanten und gebauten neuen Hauptstädte: *Canberra, Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja, Putrajaya, Astana*. Anspruch ihrer Erbauer war es jeweils, eine „*City Beautiful*“ nach den modernsten städtebaulichen und planerischen Erkenntnissen ihrer Zeit zu bauen. Daher bieten sich die Städte besonders für eine Analyse der städtebaulichen Leitbilder und stadtplanerischen Strategien im vergangenen Jahrhundert an.

Die Hauptstädte werden in ausführlichen Fallstudien dargestellt. Dazu wurden Analysen von Planwerken, Literatur und Statistiken sowie zahlreiche Interviews mit Stadtplanern und Wissenschaftlern in den Hauptstädten sowie eigene Erhebungen und Analysen vor Ort durchgeführt. Auf dieser Grundlage werden Motive und politische Ziele der Auftraggeber, die städtebaulichen Konzeptionen, das Realisierungsmanagement sowie die Umsetzung analysiert. Es werden die Probleme beim Aufbau der Städte, die Änderungen in der Planung und die aktuellen Probleme in ihrer Stadtentwicklung beschrieben.

Im Überblick werden weitere Hauptstadtprojekte des 20. Jahrhunderts sowie des begonnenen 21. Jahrhundert vorgestellt. In einem Vergleich der zehn Städte wird herausgearbeitet, welche materiellen und planungsmethodischen Probleme aktuell bestehen. Abschließend wird aufgezeigt, welches die größten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung der Hauptstädte sind.

English Summary

This work comprises ten comparative case studies about the capitals planned and built in the 20th century: *Canberra, Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja, Putrajaya, Astana*. The cities are all planned as a *City Beautiful* and are oriented towards the most modern and ambitious planning ideas at the time of their foundation. Therefore, they are especially suitable for an analysis of last century's urban planning guiding principles and strategies.

The case studies are based on the analysis of urban development plans, literature and statistics as well as on a large number of interviews with planners and scientists in the capital cities. The research is focused on motives and political goals of the contracting authorities, the urban concepts and the implementation management. The problems at time of foundation, the changes of strategies of planning in the meantime and the current situation in the capitals will be analyzed. As conclusion the future challenges for the urban development in the ten capitals will be identified.

A few more capital cities of the 20th century and the first projects of capital cities in the 21th century will be described in an additional overview. As result of the comparison the biggest physically and methodic planning problems existing today will be pointed out. Changes of planning methods and strategies which are needed for more effective urban planning will be described.

Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Das Gesamtwerk besteht aus 11 Bänden, einem Hauptband: (Bd.1)
und zehn Fallstudien: Band 2.1 bis Band 2.10

Inhaltsverzeichnis des Bandes 1: Einführung, Hintergründe, Schlussfolgerungen

1. Hauptstadtgründungen im 20. Jahrhundert - eine Einführung

- 1.1 Persönliche Motivation und Fragestellung
- 1.2 Schwerpunkt der Untersuchung und Auswahl der Fallstudien
- 1.3 Stand der Forschung
- 1.4 Untersuchungsmethode
- 1.5 Ziel der Untersuchung
- 1.6 Hintergründe der Hauptstadtverlegung und der Standortwahl
- 1.7 Darstellung der nationalen Leistungsfähigkeit und Suche nach der „City Beautiful“

2. Die zehn Fallstudien siehe Band 2.1 bis Band 2.10

3. Weitere Hauptstadtplanungen / Hauptstadtprojekte im 20. und zu Beginn des 21. Jahrhundert im Überblick

3.1 Weitere Hauptstadtplanungen im 20. Jahrhundert im Überblick

- 3.1.1 **Nouakchott (1958) Mauretanien**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.2 **Belmopan (1970) Belize**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.3 **Sher-e-Bangla Nagor (1974) Bangladesh**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.4 **Sri Jayawardenapura Kotte (1982) Sri Lanka**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.5 **Yamoussoukro (1983) Côte d'Ivoire**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.6 Literatur Kapitel 3.1

3.2. Neue Hauptstadtprojekte zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

- 3.2.1 **Naypyidaw (2005) Myanmar**
- 3.2.2 **Ramciel (2011) Süd-Sudan**
- N.N. - (2012) **Uganda**
- N.N. - (2013) **Zimbabwe**
- 3.2.3 **Maidar City (2014) Mongolei**
- 3.2.4 **Cairo, New Capital (2015) Egypt**
- 3.2.5 Literatur Kapitel 3.2

4. Wandel der Planungskonzepte und der Anforderungen in den zehn Hauptstädten

4.1 Die ersten Planungskonzepte der zehn Hauptstädte

- 4.1.1 Internationaler professioneller Austausch, finanzielle und personelle Unterstützung
- 4.1.2 Die städtebaulichen Leitbilder der ersten Konzepte und die Planer

4.2 Veränderungen der städtebaulichen Konzepte und Masterpläne im 20. Jahrhundert

- 4.2.1 Wandel der Planungsideen und Masterpläne sowie der Planer und Geldgeber
- 4.2.2 Städtebauliche Endzustandsvisionen versus strategische Planungskonzepte
- 4.2.3 Aktueller Bevölkerungsstand der zehn Hauptstädte

4.3 Stadtteil-, Stadt- und Siedlungsstruktur

- 4.3.1 Quartierskonzepte
- 4.3.2 Nutzungszuordnung, Körnigkeit, Dichte – Typisierung der Stadtstrukturkonzepte nach Albers
- 4.3.3 Ungesteuerte Suburbanisierung / Konzepte für eine regionale Siedlungsstruktur

4.4 Verkehr

- 4.4.1 Die autogerechte Stadt löst keine Verkehrsprobleme
- 4.4.2 Der Ausbau des ÖPNV wird oft vernachlässigt
- 4.4.3 Integrative Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich

4.5 Wohnungsversorgung

- 4.5.1 *Government Housing und Affordable Housing*
- 4.5.2 *Sites and Services und Resettlement-Programme*
- 4.5.3 *Slum Upgrading*
- 4.5.4 Zwangsräumungen

4.6 Urban Management and Good Governance

- 4.6.1 Politischer, rechtlicher und organisatorischer Rahmen der Stadtentwicklung
- 4.6.2 Organisationen für die Planungsdurchführung und die bauliche Umsetzung
- 4.6.3 Erfordernis regionaler Kooperationen / regionaler Organisationen
- 4.6.4 Kommunale Selbstverwaltung mit Regierungsvorbehalten
- 4.6.5 Bürgerbeteiligung / Partizipation

4.7 Planungsmethodische Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung

- 4.7.1 Vom Master Plan zum Urban Development Plan
- 4.7.2 Integrative Stadtentwicklungsplanung erfordert sektor übergreifende Kooperation
- 4.7.3 Good Government – Good Governance
- 4.7.4 Dringend erforderlich: neue Strategien für *Housing for all*
- 4.7.5 Die ökologische Wende ist in der Stadt- und Verkehrsplanung noch nicht vollzogen
- 4.7.6 Ohne regionale Kooperationen - keine nachhaltige Stadtentwicklung
- 4.7.7 Die Verstädterung erfordert auch „große Pläne“, aber lokal angepasste Strategien

5.0 Anhang

- 5.1 Allgemeines Literaturverzeichnis
- 5.2 Die Autoren

Die Fallstudien werden jeweils in einem eigenen Band vorgestellt:

*Band 2.1 Canberra, Band 2.2 Chandigarh, Band 2.3 Islamabad, Band 2.4 Brasilia,
Band 2.5 Gaborone, Band 2.6 Lilongwe, Band 2.7 Dodoma, Band 2.8 Abuja,
Band 2.9 Putrajaya, Band 2.10 Astana.*



Inhaltsverzeichnis des Bandes 2. 1.

Canberra – Hauptstadt von Australien seit 1908

	Danksagungen und Abk.-Verzeichnis für Canberra (Australien)	S. 8
2.1.1	Die sozio-ökonomische Situation des Landes und die Vorgeschichte der neuen Hauptstadt	S. 9
2.1.2	Planungskonzepte für die Hauptstadt bis 1950	S. 14
2.1.3	Realisierungsmanagement und Umsetzung	S. 29
2.1.4	Veränderte Anforderungen und Masterpläne nach 1950	S. 36
2.1.5	Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft	S. 68
	Anhang:	
	Verzeichnis der Literatur und Quellen für Canberra (Australien)	S. 79
	Die Autoren	S. 83

**Danksagung für die Unterstützung des Forschungsprojektes über die Hauptstädte des 20. Jahrhunderts:
Fallstudie Canberra**

Für die Unterstützung durch das zur Verfügung stellen von Materialien, für die Experteninterviews und Hintergrundinformationen möchte ich mich bei den folgenden Personen ganz herzlich bedanken.

Prof. Karl Friedhelm Fischer, Kassel / Sydney

Prof. James Weirick, Sydney

Für meine Analyse der geschichtlichen Entwicklung Canberras vom Planungsbeginn bis zur Nachkriegszeit des 2. Weltkrieges bilden die Publikationen von Friedhelm Fischer: *Canberra: Myths and Models*, 1984 und Paul Reid: *Canberra following Griffin*, 2002 grundlegende Standardwerke.

**Abkürzungen von Gebietskörperschaften, administrativen Gebietseinheiten
sowie sprachliche Besonderheiten in der Hauptstadtregion Canberra (Australien)**

ACT	Australian Capital Territory (ab 1938)
ACT	Australian Capital Territory Government (Self Government ab 1988)
ACTPALM	ACT Government, Planning and Land Management (1988)
ACTPALM-Act	Australian Capital Territory (Planning and Land Management) Act 1988
ACTPLA	ACT Government, Planning and Land Authority (ab 1989)
ANU	Australian National University
AUD	Australian Dollar
Civic	City Centre
FCAC	Federal Capital Advisory Committee (1920-1924)
FCC	Federal Capital Commission (1925-1930)
FCO	Federal Capital Office (1913-21)
FCT	Federal Capital Territory (1911-1938; 1938 umbenannt in ACT)
NAA	National Archives of Australia
NCDC	National Capital and Development Committee (1938-1957)
NCDC	National Capital Development Commission (1957-1988)
NCA	Australian Government, National Capital Authority (ab 1989)
NCPA	Australian Government, National Capital Planning Authority (1988)
NCP	National Capital Plan
NLA	National Library of Australia
NSW	New South Wales
OECD	Organization for Economic Co-Operation and Development
PIA	Planning Institute Australia Ltd
RDA	Regional Development Australia (55 RDA regions in AUS)
RDA ACT	Regional Development Australia - Australian Capital Territory
TAMS	Territory Municipal Services (ACT)

2.1.1 Die sozio-ökonomische Situation des Landes und die Vorgeschichte der neuen Hauptstadt

Die sozio-ökonomische Situation des Landes

Australien, mit offiziellem Namen *Commonwealth of Australia*, hat eine Größe von 7,7 Mio. km², gebildet durch die Landmasse des *australischen* Kontinents und die Insel *Tasmanien*. *Australien* ist flächenmäßig der sechstgrößte Staat der Erde und besitzt keine Landgrenzen zu anderen Staaten. Die nächsten Nachbarn sind im Norden *Indonesien* und *Papua-Neuguinea*, im Osten *Neuseeland*. Die Beziehungen zu *Papua-Neuguinea* sind besonderer Art, da *Großbritannien* 1906 die Kontrolle über seine damalige Kolonie *Papua-Neuguinea* an *Australien* abtrat und *Australien* das Land bis zu dessen Unabhängigkeit 1975 kontrollierte.

Australien ist mit 22 Mio. Einwohnern und mit durchschnittlich 2,91 EW/km² sehr dünn besiedelt. Die Bevölkerung bewohnt vorrangig die Küstenregionen. Die Urbanisierungsrate ist sehr hoch, 92% der Bevölkerung leben in städtischen Agglomerationen. *Canberra* ist die einzige Großstadt, die nicht direkt am Meer liegt. Von den Staaten der zehn Fallstudien ist *Australien* mit großem Abstand wirtschaftlich am weitesten entwickelt (BIP/EW 2014 = 61.219 US \$) und besitzt den höchsten Lebensstandard. Im *HDI*-Ranking steht *Australien* auf Platz 4 aller Länder weltweit.



Abb. 1: Australien und die umgebenden Länder (GIZ Weltkarte 2012, Ausschnitt)

Seit über 20 Jahren gibt es jährlich ein Wirtschaftswachstum. Die Wirtschaft hat sich inzwischen überwiegend zum Dienstleistungssektor hin entwickelt. Obwohl die Rohstoffindustrie nur ca. 10% des nationalen BIP ausmacht, beträgt der Anteil der Rohstoffe wie Erze, Uran, Kohle, Erden, Erdöl und Erdgas an den Exporten 70%. Aufgrund der sinkenden Rohstoffpreise ist auch das Wachstum der *australischen* Wirtschaft eingebrochen. Die Wachstumsrate des BIP zum Vorjahr betrug 2014 nur noch 2,7%. Aufgrund der hohen Rohstoffförderung gehört *Australien* zu den 20 größten CO²-Emitenten weltweit.

Seit ca. 1960 gibt es Bürgerrechtsbewegungen der bis dahin stark diskriminierten *Aborigines* sowie der *Torres Strait Islander*, der Bewohner einer Inselgruppe in der Meerenge zwischen der Nordspitze *Australiens* und *Neuguinea*. Die *Torres* Inselgruppe erhielt 1992 ihre Unabhängigkeit

von *Australien*. Die Lage der *Aborigines*, der „*First Australians*“ verändert sich in den folgenden Jahrzehnten nur schrittweise und für die weißen *Australier* in einem quälenden Prozess. Die *Aborigines*, 1960 noch völlig stigmatisiert und sozial sowie rechtlich aus der Gesellschaft ausgegrenzt, erhalten 1961 das Wahlrecht. Ab 1980 wird die Rassentrennung in den Schulen aufgehoben. In den 1990er Jahren erhalten sie Landrechte. Erst 2008 entschuldigt sich die Regierung bei den *Aborigines* für das ihnen zugefügte Leid. Heute leben noch ca. 570.000 indigene *Australier*, häufig in prekären Verhältnissen am Rande der Gesellschaft. Ihre Benachteiligung ist verringert aber nicht beseitigt worden.

Vorgeschichte und Standortsuche für eine neue Hauptstadt

Nach der Landung von *James Cook* 1770 an der Ostküste *Australiens* brachte *Großbritannien* mit der Gründung mehrerer Kolonien ab 1788 das ganze Land schrittweise unter seine Kontrolle. Ab 1890 verstärkten sich in den sechs *australischen* Kolonien politische Aktivitäten, um als *Federation of Australia* gemeinsam die Unabhängigkeit von *Großbritannien* voranzutreiben. Ökonomische und politische Hintergründe waren der „*Goldrush*“ in der Umgebung von *Melbourne* sowie die Sorge, durch die wachsende Zahl von *chinesischen* Einwanderern „überfremdet“ zu werden. Aus Sorge wegen des wachsenden *chinesischen* Einflusses in *Australien* unterstützte *Großbritannien* die Bemühungen zur Bildung eines einheitlichen *australischen* Staates. Die Periode der Staatenbildung schloss ein: „*several official constitutional conventions, street meetings, and ultimately ratification of a draft constitution by citizen referenda in each colony (1897/98)*“ (NCA; NCA; NLA 1995).

Zwischen den beiden ökonomisch stärksten Kolonien *Viktoria* und *New South Wales (NSW)* entbrannte eine Konkurrenz um den Standort der Hauptstadt. *Viktoria* beanspruchte den Sitz der Regierung für *Melbourne* als der damals größten Stadt *Australiens*, dagegen bestand *NSW* auf *Sydney* als zukünftiger Hauptstadt. Nach langen Verhandlungen wurde im Verfassungsentwurf, mit dem die Führer der *australischen* Kolonien nach *London* fuhren, ein Kompromiss zum Standort der neuen Hauptstadt formuliert.

Section 125 of the Australian Constitution

The seat of government of the Commonwealth shall be determined by the Parliament, and shall be within territory which shall have been granted to or acquired by the Commonwealth, and shall be vested in and belong to the Commonwealth, and shall be in the State of New South Wales, and be distant not less than hundred miles from Sydney.

Such territory shall contain an area not less than one hundred square miles and such portion thereof as shall consist of Crown lands shall be granted to the Commonwealth without any payment therefor. The Parliament shall sit at Melbourne until it meet at the seat of Government.

(zitiert nach NAA; NCA; NLA 1995)

Die Verhandlungen in *London* waren für die *australische* Delegation erfolgreich und das *britische* Parlament beschloss daraufhin „*The Commonwealth Act 1900*“. Dieses *britische* Gesetz wurde somit zur Verfassung des neuen Staates. Am 1.1.1901 wurden die sechs Kolonien als *Commonwealth of Australia* von *Großbritannien* in die Unabhängigkeit entlassen.

Die Entscheidung über den Standort der neuen Hauptstadt *Australiens* sollte sich weitere zehn Jahre hinziehen und wird als „*The Battle of the Sites*“ beschrieben (vgl. Fischer 1984:12; Fischer verweist dabei auf Watson, Canberra 1927).

Von einem *Royal Commissioner* wurden ca. 40 Standorte, die die Kriterien der Verfassung erfüllten, in Erwägung gezogen und davon 23 näher untersucht. 1904 einigte sich das Parlament auf *Dalgety* in *NSW*, doch der Standort fand nicht die Zustimmung der Regierung von *NSW*, da der Ort zu dicht an der Grenze zu *Viktoria* und zu dicht an *Melbourne* liegen würde.

Der Widerstand *Sydneys* gegen den Standort war heftig und „*the assent of NSW was also necessary because that state would have to hand over territory*“ (Fletcher 2000:184). So entschied sich die neue Regierung von *Australien* weiter zu verhandeln und die Standortentscheidung blieb bis 1908 weiter ungelöst.

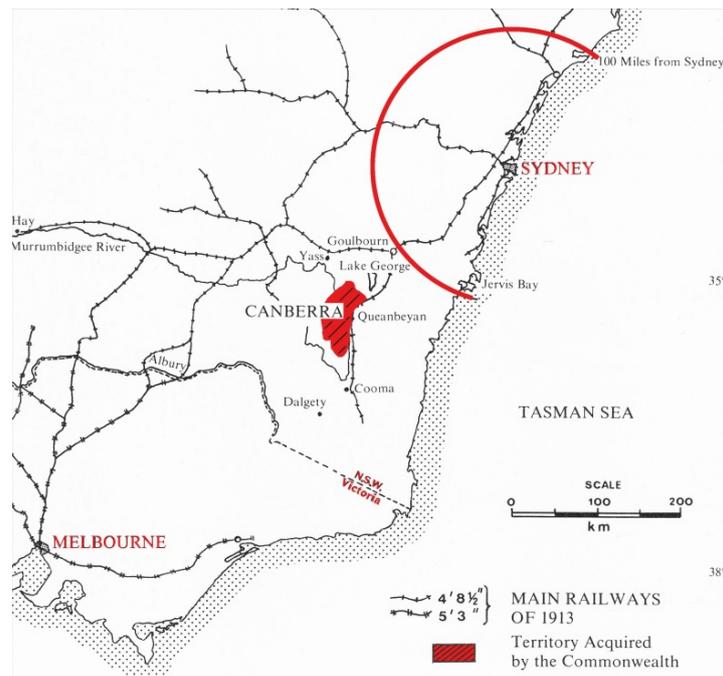


Abb. 2: Der Standort der neuen Hauptstadt als Kompromiss zwischen Melbourne und Sydney (Kuisat; Mason 2014, nach: Fischer 1984:13)

1908 wurde das Gebiet *Yass-Canberra* vorgeschlagen. Der Name weist darauf hin, dass vor der Besiedlung des Gebietes durch weiße Farmer und Viehzüchter dort zwei *Aborigines*-Stämme, die *Ngunnawal* und die *Walgalu*, gelebt haben. Nach der Zustimmung aller beteiligten Parteien beauftragte *NSW* noch im selben Jahr den Landvermesser *C.R. Scrivener* „to select a suitable site within the chosen district“ (ebenda:185). Dieser schlägt südlich von *Yass* und *Lake George* bei *Canberra* ein Gebiet von 1015 miles² (2628 km²) im Einzugsbereich des *Molonglo River* mit zwei kleineren Flusszuläufen als Standort für die neue Hauptstadt vor. *Scrivener* beschreibt 2009 die Vorzüge des Standortes in seinem Bericht: „*The capital would probably lie in an amphitheatre of hills with an outlook towards the North and Northeast well sheltered from both southerly and westerly winds. I regard the Canberra site as the best that can be obtained in the Canberra-Yass district, being prominently situated and yet sheltered, while facilities are afforded for storing water for ornamental purposes at a reasonable cost*“ (zitiert nach Fischer 1984:13).

Im Dezember beschließen das *Federal Government* und die Regierung von *NSW* gleichlautende Gesetze. Im folgenden Jahr wird öffentlich erklärt, dass das für den Standort der zukünftigen Hauptstadt ausgewählte Gebiet in *Canberra* als *The Federal Capital Territory (F.C.T.)* in den Besitz der *Commonwealth* Regierung übergeht. Das *F.C.T.* wird zum 1.1.1911 gegründet. Das *F.C.T.* wird im Jahr 1938 in *Australian Capital Territory (ACT)* umbenannt.

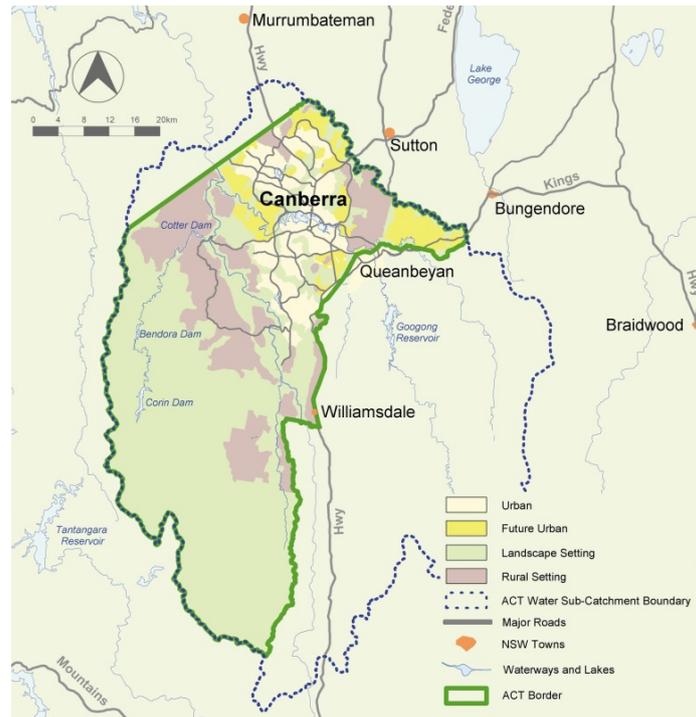


Abb. 3: Das abgegrenzte Gebiet für die neue Hauptstadt, das FCT, 1938 umbenannt in Australian Capital Territory (A.C.T.) mit der unmittelbaren Umgebung (ACT 2004: 5, Ausschnitt.)

Die Größe des A.C.T. ist mit 2.368 km² (911 miles²) politisch vorgegeben, obwohl die zu besiedelnde Fläche für die neue Hauptstadt im Nord-Ost Teil des *Territory* nur einen Bruchteil der Fläche beansprucht. Aufgrund der „bitteren Erfahrungen mit der Bodenspekulation der Großgrundbesitzer“ (Fischer 2007:2) in Australien waren die Regierung von NSW und die Nationalregierung übereingekommen, Grund und Boden im A.C.T. zu verstaatlichen und in ein Erbpachtssystem zu überführen (vgl. Fischer 2007:3). Für die Umsetzung waren Flächen für Flächentausch, für Umsiedlungen und als Puffer für angrenzende Siedlungen erforderlich. Das A.C.T. war relativ dünn besiedelt, in dem Gebiet lebten 1911 „a total of 1.777 white inhabitants and 225.000 sheep“ (Fischer 1984:16). Als nächste Stadt lag östlich außerhalb des A.C.T. die Landstadt *Queanbeyan* mit 1.409 EW.

Die Standortsuche und Verständigung über die neue Hauptstadt hat über zehn Jahre gedauert. Der Prozess der Hauptstadtsuche war kein Schritt zum *Nation Building* des jungen Staates. In dem zu Anfang des 20. Jahrhunderts vorherrschenden Provinzialismus und der Rivalität zwischen den größten australischen Städten konnte man sich weder auf *Perth*, *Brisbane* oder *Adelaide* einigen. *Canberra* war der Kompromiss zwischen den Haupttrivalen *Melbourne* und *Sydney* (Fischer; Weirick im Interview 30/4/2013).

Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs für die zukünftige Hauptstadt

Am 30.4.1911 kündigt der *Minister of Home Affairs*, *King O'Malley* die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs an, „to design the Australian capital“. *O'Malley* erklärt öffentlich, dass er sich gegenüber dem Preisgericht die letzte Entscheidung über die Preisvergabe vorbehalten würde. Das *Royal Institute of British Architects (RIBA)* „ruled that only qualified architects and planners should judge the entries“(NAA, NCA; NLA 1995) und forderte seine Mitglieder - auch die *australischen* - auf, nicht an dem Wettbewerb teilzunehmen.

Im Mai 1911 verschickt das *Department of Home Affairs* umfangreiches Grundlagenmaterial für den Wettbewerb, da man davon ausging, dass die wenigsten Teilnehmer in der Bearbeitungs-

zeit von neun Monaten nach *Australien* reisen könnten. Die umfangreichen Wettbewerbsunterlagen wurden an *australische* Dienststellen im In- und Ausland und an die Wettbewerbsteilnehmer versandt. Die Materialien erhielten z.B. die Regierungsdienststellen in allen *australischen* Bundesstaaten, die Botschaften in *London, Paris, Berlin, Washington, New York* und *Chicago*, sowie die *Public Works Departments* in *Cape Town, Pretoria* und *Wellington* (vgl. ebd.).

**Information, Conditions and Particulars for Guidance for the Preparation
of Competitive Designs of the Federal Capital City, Commonwealth of Australia**

The documentation on the physical qualities of the site as well as on the competition requirements was extraordinarily comprehensive and detailed.

The 12-page list of conditions and particulars for guidance demanded that suitable area for a wide range of governmental and cultural buildings were to be provided for; they assumed the initial size of the city to be 25.000 persons, and for the assessment of further growth perspectives, they presented a simple model based on the observed growth of the American capital.

Further, the competitors were recommended to consult the Transactions of the Town Planning Conference of the Royal Institute of British Architects 1910, which had been published in book form and summarized the major trends in town planning ... which included a paper by the Australian town planner Sulman on the future "Federal Capital of Australia".

(vgl. Fischer 1984:17)

Die inhaltliche Erwartung an die Wettbewerbsbeiträge lautete "*Excellence and modernity were expected – entrants must, embody in their Designs all recent developments in the science of town planning*" (NAA; NCA; NLA 1995). Die Abgabefrist für die Wettbewerbsbeiträge wurde vom 31. Januar 1912 bis Mitte Februar 1912 verlängert, da zahlreiche Beiträge aus Übersee noch auf dem Schiffsweg nach *Australien* unterwegs waren. Schließlich lagen 137 Wettbewerbsbeiträge vor. *King O'Malley* setzte eine Jury zusammen, die im Mai 1912 in mehreren, nicht konfliktfreien Durchgängen die Arbeiten durchsahen und weniger überzeugende ausschieden.

In die Jury, das „*Federal Capital Designs Board*“ wurden drei Experten mit unterschiedlichen fachlichen Schwerpunkten und ein Sekretär berufen:

- Der Architekt *John Kirkpatrick*,
 - Der *Mechanical Engineer James Alexander Smith* und
 - Der *Civil Engineer John Montgomery Coane* als Leiter der Jury.
- Der Architekt *Conway Clark* wurde zum Sekretär der Jury ernannt.

Als die Jury die Liste möglicher Preisträger immer weiter eingrenzte, wurde deutlich, dass es keine einvernehmliche Bewertung innerhalb der Jury gab. *Kirkpatrick* und *Smith* stimmten in ihrer Bewertung überein, sie betonten in ihrer Bewertung die gestalterischen Qualitäten der Arbeiten, während der Vorsitzende *Coane* stärker die funktionalen und Kostenaspekte betonte. Die Mehrheit (2 Personen) der Kommission favorisierten folgende Reihenfolge der Preisträger 1. *Griffin*, 2. *Saarinen*, 3. *Agache*, dagegen sah *Coane* das australische Konsortium *Walter Scott Griffiths, Charles Coulter* und *Charles Caswell* als Kandidaten für den ersten Preis an. Es gab eine Mehrheits- und eine Minderheitsliste. *King O'Malley* nahm sein Recht für die letzte Entscheidung in Anspruch und entschied sich für die Mehrheitsliste.

Am 23/5/1912 wurden in einer Pressekonferenz die drei ersten Plätze bekannt gegeben:

- 1. Preis: *Walter Burley Griffin, Chicago*,
- 2. Preis: *Eliel Saarinen, Helsingfors*,
- 3. Preis: *Prof. Alf Agache, Paris*.

Der *Minister of Home Affairs* zeigte sich hoch erfreut über die Entscheidung des Preisgerichts: „I am satisfied that the best design has been selected. It is a wonderful design and shall make the Federal City the finest in the world“ (King O’Malley, zitiert nach Fischer 1984:20). Auf die Frage, ob nun mit der Umsetzung des prämierten Plans begonnen würde, erklärte er: “No, we will not actually be restricted to the winning design. We may use all three designs if necessary to produce the working design on which the Capital will be built“ (ebd.). Für O’Malley ist die Rollenverteilung eindeutig: “The jury’s task was to advise the Minister on the winner of the competition, not to decide which design should become Australia’s national capital“ (Reid 2002:89).

2.1.2 Planungskonzepte für die Hauptstadt bis 1950

Das Ergebnis des internationalen städtebaulichen Wettbewerbes 1912

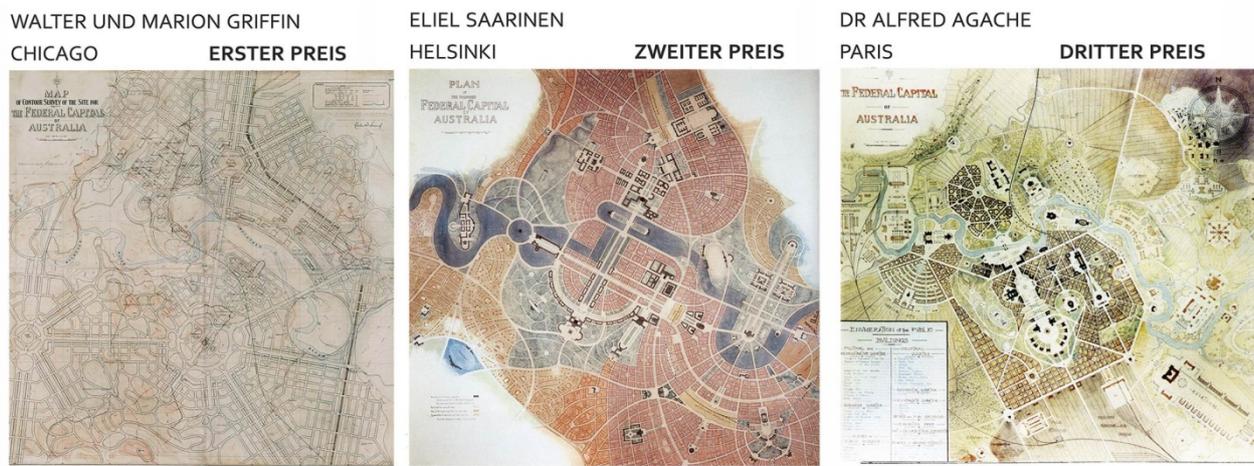


Abb. 4: Die Preisträger W. Griffin, E. Saarinen, A. Agache 1912 (Zusammenstellung: Kuisat; Mason; Bose 2014)

Das Preisgericht hatte in der Ausschreibung für den Wettbewerb zentral die Erstellung von zwei Plänen gefordert, ein Konzept für die gesamte Stadtanlage sowie einen Plan für den *Central City District*. Abb. 4 zeigt Ausschnitte der Pläne der drei Preisträger für den *Central City District*:

Der 1. Preis von *Walter Burley Griffin* besteht durch die Einbettung der Architektur in die Landschaft, durch das Aufspüren und Ausnutzen von landschaftlichen Qualitäten für die Stadtanlage (vgl. Fischer 1984:20). Die Zeichnungen und Perspektiven seiner Frau *Marion Mahony Griffin* haben zu dem Erfolg maßgeblich beigetragen. *Griffin’s Plan* integriert die vom Preisgericht gestellten städtebaulichen Anforderungen am besten. Er passt das Stadtkonzept in die vorgegebene Topographie ein und entwirft die Hauptstadt im Geist der *City Beautiful*.

Der 2. Preis von *Eliel Saarinen* steht ebenfalls in der Tradition der *City Beautiful*. Auch *Saarinen* ordnet seine Stadtanlage auf beiden Ufern des *Molonglo Rivers* an. Um große formale Wasserbecken wird massige Architektur angeordnet und ein konsequent geschwungenes, organisches Straßennetz entwickelt. An seinem Konzept werden die Monumentalität und eine fehlende Berücksichtigung der Topographie kritisiert.

Der 3. Preis von *Alfred Agache* überzeugte durch einen in feinabgestimmten Farbtönen vorgelegten Plan. Er legt den Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung im Gegensatz zu den beiden vorderen Plätzen auf die Südseite des *Molonglo Rivers*. Seine Pläne transferieren ein hybrides Bild von Paris-Versailles an den *Molonglo* (vgl. NAA, NCA, NLA 1995). Eine Besonderheit seines Entwurfes sind die großflächigen, stadtnahen Verkehrsanlagen für Flugverkehr und Eisenbahn.

Alle drei Preisträger sind als Vertreter der *City Beautiful / Beaux-Arts* einzustufen, dennoch betonen die Entwürfe jeweils deutlich unterschiedliche formale Elemente. Der Entwurf von

Walter Burley Griffin zusammen mit den bestechend harmonischen Zeichnungen und Ansichten von Marion Mahony Griffin stellen die neue Hauptstadt als ein in die Landschaft integriertes Gesamtkunstwerk dar. Fischer weist darauf hin, dass die „*harmony with the topography of the site*“ und der höchst gekonnte „*use of space as a design element*“ die hervorstechenden Qualitäten des Konzeptes sind. „*Within his formal Beaux-Arts composition of axes, avenues, mountains and artificial lakes, Griffin defined the general outlines of a great piece of large-scale ensemble planning*“ (Fischer 1984:20).

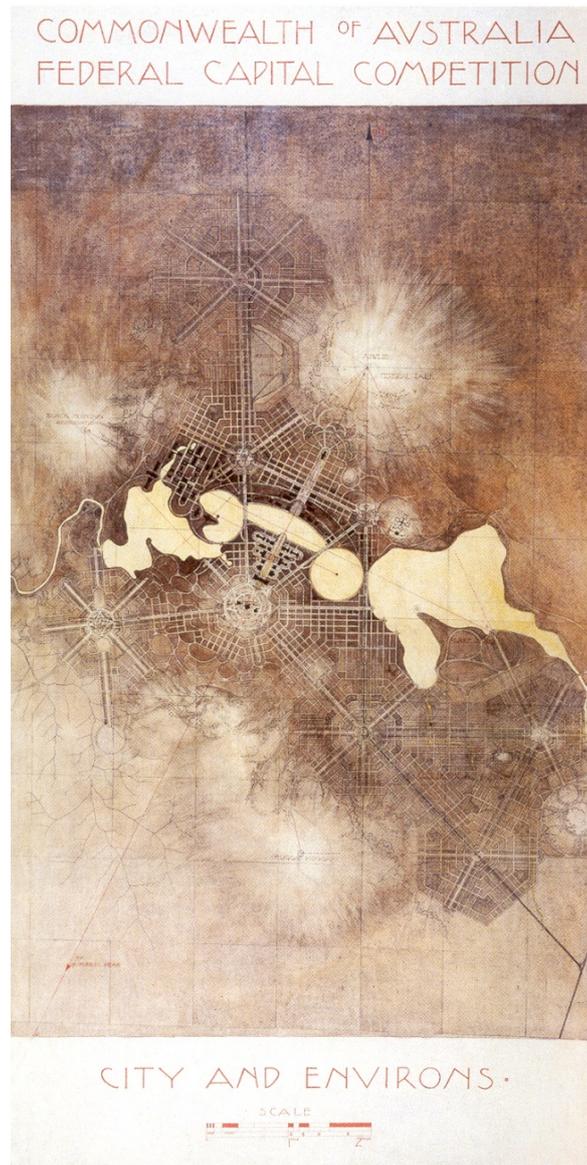


Abb. 5: Plan: City and Environs von Walter Burley und Marion Mahony Griffin 1911 (Sonne 2003)

Der Wettbewerbsbeitrag von Walter Burley und Marion Mahony Griffin beinhaltet insgesamt 15 Pläne und Zeichnungen (vgl. Reid 2002: 49f):

- Plan of the City Central District (vgl. Abb. 7)
- Plan of the City and Environs (vgl. Abb. 5)
- 3 Schnitte durch die Stadt: 1. Water Axis, Black Mountain to upper lake, 2. Water Axis, Central Basin, Government Group (vgl. Abb. 6), 3. Land Axis, Ainslie to Road Hill
- Perspective View from the summit of Ainslie (vgl. Abb. 9a)

Griffin geht mit einer Einwohner-Zielzahl von 75.000 EW für die Stadt deutlich über die in der Ausschreibung geforderten „25.000 EW plus Entwicklungsperspektiven“ hinaus. Die gesamte
Canberra 15

Stadtanlage ist stark von geometrischen Formen bestimmt, die im Konzept mit unterschiedlichen Funktionen belegt werden. Ausgangspunkt des Stadtkonzeptes ist die Landschaftsachse vom *Ainslie Peak* zum *Dimberi Peak*. „He sited the main ceremonial axis of the city to align visually with distant mountain peaks and envisioned a cross axis formed by water. The most important government buildings intended to symbolize the center of the nation” (Vernon 2006:75) (vgl. Abb. 5).

Die Regierungsgebäude sind alle an der *Land Axis* angeordnet. Mit dem *Capitol* als einem Eckpunkt auf der *Land Axis* wird über den geplanten See ein *Triangle* gespannt, mit jeweils unterschiedlichen Stadtfunktionen an seinen Ecken. „The triangle was defined by tree-lined avenues and spanned the central basin of an impounded lake” (Weirick 1988:64). Den drei Ecken des Dreiecks werden die Funktionen für das *Government Centre/Capitol*, dem *Civic Centre* mit der *City Hall* und dem *Market Centre* mit der Bahnstation und den Kasernen zugewiesen. Die Verbindung des *Civic Centre* mit dem *Market Centre* bildet senkrecht zur *Land Axis* die *Municipal Axis*, parallel dazu liegt durch den geplanten See die *Water Axis* (s. Abb. 8). „The triangle is also the basic element on which the whole city scheme is built. Griffin isolated governmental, municipal and local market functions as the most important spheres of the capitol” (Fischer 1984:22).

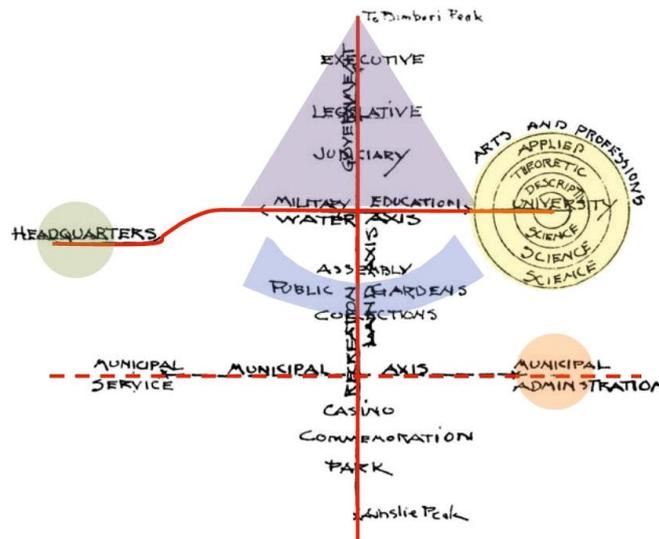


Abb.6: Diagramm: Functions (s/w Zeichnung Griffin 1911; Farbliche Hervorhebung Kuisat; Mason 2014)

Die Integration des klaren, geometrischen *City Beautiful Designs* in die vorgegebene Topographie ist die herausragende, von der Fachwelt bewunderte Qualität des Entwurfes. Der *Plan of the City Central District* (Abb. 7) zeigt den Straßengrundriss, die Eisenbahnführung, Plätze und den Umriss des geplanten Sees durch das Aufstauen des *Molonglo Rivers*. Die Zeichnung ist mit wenig Kontrast auf der Grundlage der allen Wettbewerbsteilnehmern überlassenen Höhenlinienkarte, „The Map of Contour Survey of the Side fort he Federal Capital of Australia“, entworfen worden. Ohne textliche Erläuterungen liegt der schwarz gezeichnete Stadtgrundriss der Baustruktur über den roten Höhenlinien der Kartengrundlage. Die sparsame Darstellung hebt hervor, wie kunstvoll die Topographie für das Stadtkonzept genutzt worden ist. „The relationship between the plan and the underlying topography is immediately obvious“(Reid 2002:50).

Der Wettbewerbsbeitrag von *Walter Burley Griffin* bestand aus zwei Teilen: der Analyse der vorgefundenen Topographie und der sonstigen natürlichen Gegebenheiten und mit den dar-

aus abgeleiteten, grundlegenden konzeptionellen Elementen. Dieser Teil stammt von *Walter Burley Griffin*. Der zweite Teil des Wettbewerbsbeitrages bestand aus Zeichnungen, Schnitten und Perspektiven, welche die Einpassung der Stadt in die Natur verdeutlichen sollten. Diese Zeichnungen stammen von *Marion Mahony Griffin*, die ihren Ehemann bei dem Wettbewerb unterstützte.

Reid beschreibt die beiden gegensätzlichen Charaktere: „*Walter Burley Griffin was an organizer who loved putting things in categories*“, *Marion Mahony Griffin* war dagegen der „*geometer*“. „*She worked with the eye, creating a geometry that integrated the two orders. From its two authors the design receives intelligence and beauty*“ (*Reid* 2002:48). Er bewundert, wie diese beiden Ansätze in dem Entwurf zu einer Synthese verschmelzen, die ihm eine herausragende Qualität verleihen würden. „*The result is the Organic City: a synthesis of function and design where the Order of the Site (the natural environment) and the Order of Functions (the needs of people) are perfectly integrated by a specific geometry*“ (*Reid* 2002:48).

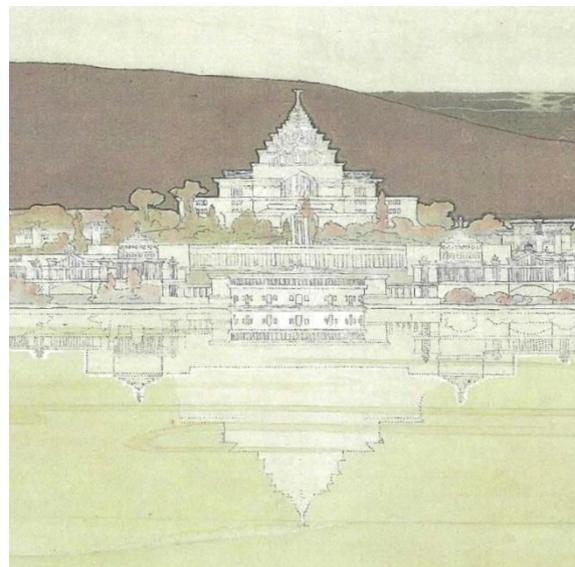


Abb.7+8: W. Griffin City Central District on Map of Contour Survey; Capitol, Marion M. Griffin 1911 (*Reid* 2002:51)

Walter Burley und Marion Mahony Griffin, Teil 1 - vor Canberra

- | | |
|-----------|--|
| 1895-1905 | <i>Marion Mahony (geb. 1871 in Chicago) arbeitet nach ihrem Architekturstudium am MIT in Frank Lloyd Wright's Oak Park Studio, Chicago. Chicago wird zum Zentrum des City Beautiful Movements um Daniel Burnham herum (Burnham Plan 1909) und einer neuen Architekturbewegung: der Prairie School/The Chicago Group. M. Mahony spielt darin eine bedeutende Rolle.</i> |
| 1901-1905 | <i>Walter Burley Griffin (geb. 1876 in Chicago) wird als graduerter Landschaftsarchitekt ebenfalls bei F.L. Wright in Chicago angestellt. Er wird sein Stellvertreter, 1905 kommt es jedoch zum Zerwürfnis.</i> |
| 1905-1911 | <i>W.B. Griffin hat ein eigenes Büro, ab 1910 arbeitet er mit M. Mahony zusammen. Sie entwickeln gemeinsam neue Methoden der Projektpräsentation.</i> |
| 30.4.1911 | <i>Der internationale Wettbewerb für Canberra wird ausgerufen.</i> |
| 26.6.1911 | <i>W.B. Griffin und M. Mahony heiraten. Sie erfahren erst nach ihrer Hochzeitsreise von dem Wettbewerb. Bis 11/1911 ist W.B. mit der Bearbeitung regulärer Aufträge beschäftigt. Auf Druck von M. Mahony Griffin beginnen sie spät mit Wettbewerbsbeitrag.</i> |
| 23/5/1912 | <i>Der Minister of Home Affairs erklärt W.B. Griffin zum Gewinner des internationalen Wettbewerbs mit 137 Teilnehmern.</i> |
- (vgl. NAA, NCA, NLA 1995)

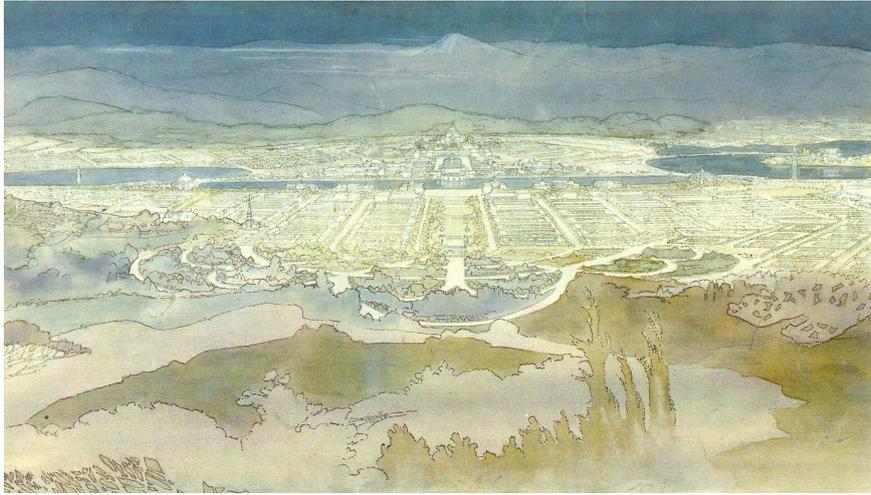


Abb. 9a: Australian National Capital Canberra (Wettbewerbsbeitrag von Marion M. Griffin 1911)



Abb. 9b: Australian National Capital Canberra, Foto vom Ainslie Berg 2012

Das Departmental Board und W. B. Griffin 1912

Walter Burley Griffin wird durch den Gewinn des internationalen städtebaulichen Wettbewerbes auch in den USA schlagartig berühmt. In Fachzeitschriften und in der Tagespresse wird über ihn berichtet. In einem Interview mit der *The New York Times* erklärt er Anfang Juni 1912:

"I have planned a city that is not like any other in the world. I have planned it not in a way that I expected any government authorities in the world would accept. I have planned an ideal city – a city that meets my ideal of the city of the future. ... I am what may be termed a naturalist in architecture. I do not believe in any school of architecture. I believe in architecture that is the logical outgrowth of the environment in which the building in mind is to be located". (W. B. Griffin, in The New York Times 2/6/1912)

Er arbeitet in Chicago einige Teilbereiche des Projektes weiter aus. Er entwirft ein Konzept für den ÖPNV. Abb. 10 zeigt die konzipierten Straßenbahnen-Routen (*street cars/tram*) zur Verbindung der städtischen Zentren, der Subzentren und des Bahnhofs.

Zur gleichen Zeit bildet Minister O'Malley in Melbourne im Juni 1912 in seinem Ministerium ein *Departmental Board*. Es erhält den Auftrag, einen eigenen Plan aus der Kombination der drei Preisträger und No. 10 *Griffiths, Coulter and Caswell* zu erstellen (vgl. Fischer 1984:20). Drei Wochen nach der Aufnahme seiner Tätigkeit kommt das *Departmental Board* zu dem Ergebnis, dass *Griffins* Entwurf nicht umsetzbar sei, da er zu teuer und nicht an die örtlichen Gegebenheiten angepasst sei (vgl. Reid 2002:93).

Der Plan des *Departmental Board* (Abb.11) ist im Wesentlichen der Wettbewerbsbeitrag No. 10 von *Griffiths, Coulter and Caswell*, der von dem Jury-Mitglied *Coane* in seinem Minderheitenvotum auf Platz 1 des internationalen Wettbewerbs gesetzt worden war, „with a clumsy overlay on Griffin’s three axis“ (Reid 2002:98). Die Übereinstimmungen zwischen dem *Departmental Board Plan* und dem Beitrag von *Griffiths, Coulter and Caswell* sind offensichtlich in der Abgrenzung des zukünftigen Sees, in der Lage des Zentrums und der Hauptbauten südlich des Sees sowie der Haupteinschlüßungen. *Fischer* kritisiert die Intention des Konzeptes, dessen „thinking was more deeply rooted in budget considerations than in town planning knowledge ... A truly grotesque design, but it had the advantage of being more economical than Griffin’s plan, since it concentrated development to the south side of the river only“ (Fischer 1984:20).

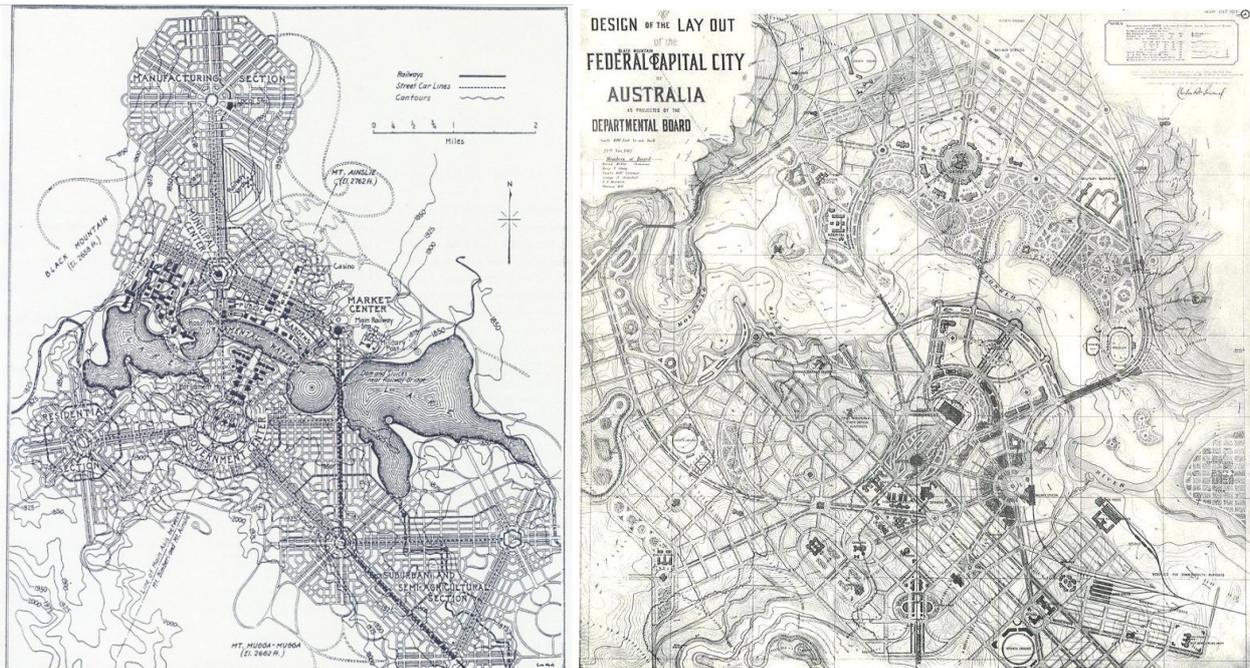


Abb.10+11: Street Car Lines, Griffin 1912 (Reid 2002:79) Design of the Layout, Departmental Board 1912 (NNA)

Der Plan des *Departmental Boards* wird am 25.11.1912 dem Minister vorgelegt und von *King O’Malley* genehmigt. Er fordert die Verwaltung auf, unverzüglich mit den Bauarbeiten für die Hauptstadt auf der beschlossenen Planungsgrundlage zu beginnen. Anfang 1913 schreibt *Walter Burley Griffin* an *King O’Malley* in der Hoffnung, dass sein Plan wieder eingesetzt wird und bietet an, den Plan dem Minister persönlich zu erklären. *King O’Malley* setzt am 20.2.1913 symbolisch einen ersten Vermessungsposten, um damit den Beginn der Bauarbeiten für die neue Hauptstadt zu markieren. Einen Monat später tauft die Ehefrau des *General Gouverneurs* auf dem heutigen *Capitol Hill* die Stadt auf den Namen *Canberra*.

Am 24.6.1913 wird *Joseph Cook* als neuer Premierminister vereidigt, geschäftsführender *Minister for Home Affairs* wird *William Kelly*. Der Regierungswechsel verbessert die Situation für den ersten Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs deutlich. Mitte August kommt *Griffin* zu einer Besichtigung des Bauvorhabens und für ein Gespräch mit *Kelly* nach *Australien*. „*Kelly was completely won over by Griffin’s missionary zeal*“ (Harrison 1983:1). An dem Gespräch am 26.8.1913 nehmen auch die Mitglieder des *Departmental Boards* teil und formulieren ihre Kritik an *Griffin’s* Konzept, dass die Stadt zu groß auf beiden Seiten des *Molonglo River* und zu kostspielig mit fünf Brücken geplant sei.

Kelly beauftragt Griffin, seine Pläne zu überarbeiten und sich dabei mit den Mitgliedern des Boards abzustimmen. Reid beurteilt das Ergebnis der folgenden Überarbeitungen als enttäuschend, da Griffin die Klarheit seines ursprünglichen Entwurfes durch Kompromisse gegenüber dem Departmental Board zerstört hat. Er übernimmt die Idee einer „Initial City“ südlich des Flusses als kleine gemischt genutzte Ankunftsstadt für die Zeit bis die Straßenbrücken und die Eisenbahnbrücke über den Molonglo gebaut sind. Griffin lokalisiert die „Initial City“ in seinem Preliminary Plan 1913 südöstlich des Capitols (vgl. Abb. 12). „In October 1913, the Departmental Board was disbanded, Griffin was appointed Federal Director of Design and Construction and his design was accepted as the „Official Plan“ (Fischer 1984:20).

W. B. Griffin, Federal Director of Design and Construction 10/2013 – 1/1921

Griffin erhält am 18.10.1913 einen Halbtags-Vertrag, der ihm erlaubt, ergänzend in einem eigenen Architektur-Büro private Aufträge anzunehmen. „The terms of the contract, drawn up by Griffin himself and intended to place him in effective control, were humiliating to the officers of the former departmental board“ (Harrison 1983:1). Im Vertrag werden als die wesentlichen Aufgaben von Griffin u.a. beschrieben:

- Prepare general design specification plans
- Advise upon future development
- Prepare conditions for competitions for public buildings
- Draft a code of regulations (Reid 2002:113)

Griffin erhält eine eigene Abteilung unter dem Minister for Home Affairs, das „Office of the Federal Director of Design and Construction“, kurz bezeichnet als „Federal Capital Office (FCO)“. Neben einem Gehalt, Fahrtkosten und Heimaturlaub in den USA wird ihm auch professionelle Unterstützung bei seiner Arbeit als Director zugesichert. Das Angebot von Kelly, dass die gerade entlassenen Mitglieder des Departmental Boards ihn unterstützen würden, perpetuiert und verschärft den bestehenden Konflikt zwischen dem Board und Griffin: „it was a recipe for disaster“ (Reid 2002:113). Seine Produktivität in den folgenden sieben Jahren „were frustrated by opposition from the Department of Home Affairs and the Department of Works, and by minimal funding“ (Freestone 2011:97).

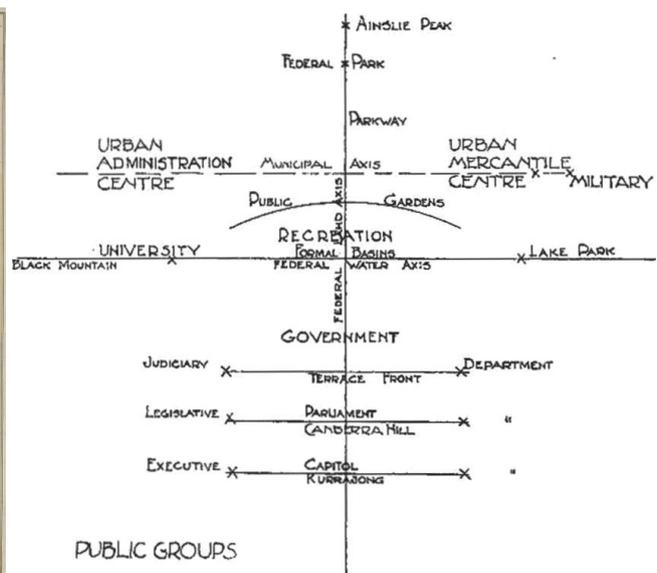
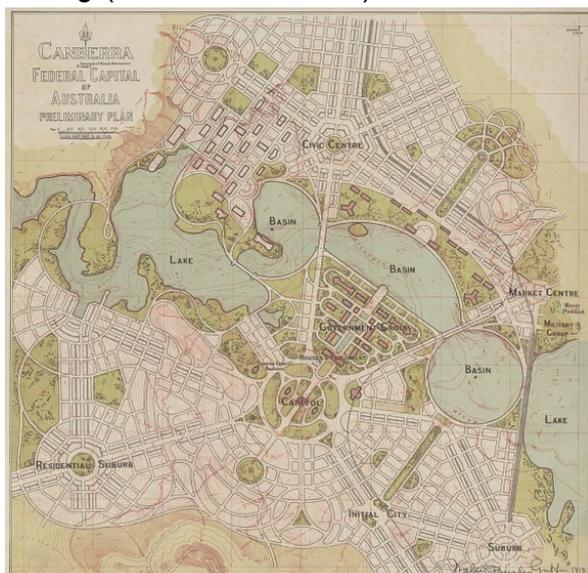


Abb. 12+13 Preliminary Plan Griffin 1913 (NAA: A1, 1917/7242); Diagram: Public Groups, Griffin 1913

Griffin überarbeitet den Plan für das City Centre einschließlich des Erläuterungsberichtes seines Wettbewerbsbeitrages von 1911. Minister Kelly genehmigt den „Preliminary General Plan“ im

Dezember 1913 (vgl. Abb. 12). Im *Report Explanatory* werden die vorgenommenen Modifikationen erläutert. Das Diagramm *Functions* von 1911, welches die Anordnungen der Achsen und der *Triangle* im Vergleich zu den Plänen „auf dem Kopf“ dargestellt hatte, wird durch eine neue, um 180° gedrehte Grafik „*Public Groups*“ (vgl. Abb. 13) ersetzt (Griffin 1913). Griffin weist darauf hin, dass von ihm bereits im ersten Plan 1911 fünf *Suburbs* geplant worden sind „as has been done in many German cities ... to prevent ultimate obstruction of orderly growth through misdirected improvements“ (Griffin 1913). Im überarbeiteten *Preliminary Plan* sei zusätzlich zu den *Suburbs* eine kleine „*initial town*“ südlich des *Molonglo* ausgewiesen worden, um ausreichend Siedlungsflächen in der Stadt zu Verfügung stellen zu können, bevor das Parlament gebaut werde und die Brücken über den *Molonglo* fertig gestellt seien (vgl. Griffin 1913:10).

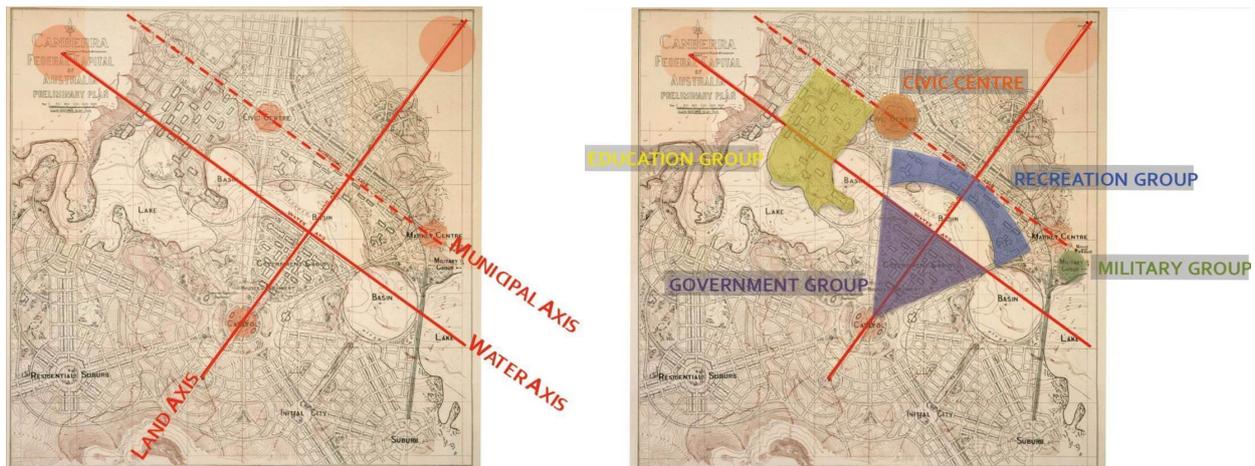


Abb. 14 a+b: Griffins Axis and Functional Groups 1913 (Farbliche Hervorhebung: Kuisat; Mason 2014)

Wenige Wochen nach seiner Ernennung zum *Director of Design and Construction* kehrt *W.B. Griffin* nach *Chicago* zurück, um die Übersiedlung mit seiner Frau nach *Australien* vorzubereiten. Er macht einen Zwischenstopp in *Europa*, um Preisrichter für den geplanten internationalen Wettbewerb für das Parlamentsgebäude zu gewinnen. Im Mai 1914 kommen *Walter und Marion Mahony Griffins* in *Melbourne* an, wo sie bis 1924 leben. Am 5.8.1914 bricht in *Europa* der 1. Weltkrieg aus. *Australien* tritt in den Krieg ein, um *Großbritannien* zu unterstützen. Das führt zu einer deutlichen Reduzierung der finanziellen Mittel, die für den Bau der neuen Hauptstadt in den nächsten Jahren zur Verfügung gestellt werden.

W.B. Griffin hatte Anfang 1914 zahlreiche namhafte internationale Architekten aus *London*, *Paris*, *Wien*, *Chicago* u.a. für die Aufgabe eines Preisrichters gewinnen können. Im Juli 1914 wird der internationale Wettbewerb für das Parlamentsgebäude in *Canberra* ausgeschrieben, Abgabefrist ist der 31.3.1915. Als einen Monat später der 1. Weltkrieg ausbricht, hält man die Durchführung des Wettbewerbs für unpassend. Insbesondere sei ein *deutsch-österreichischer* Preisrichter in dieser Situation nicht akzeptabel. Griffin versucht, den von ihm ausgewählten *Wiener Otto Wagner* durch den *Finnen Eliel Saarinen* zu ersetzen, doch dieser lehnt ab, da er selbst am Wettbewerb teilnehmen will. Im September 1914 wird schließlich der gesamte Wettbewerb abgesagt, für den sich bereits 217 Teilnehmer registriert hatten (davon 67 aus *Großbritannien*, 61 aus den *USA* und 52 aus *Australien*) (vgl. Reid 2002:125). „It reopened in August 1916 for British architects only, perhaps to avoid another prize going to America“ (Reid 2002: 126). Der Wettbewerb wurde wiederum verschoben und schließlich kurz nach Ende des Krieges vollständig abgesagt. Für die nicht eingehaltenen Zusagen des Auslobers wurden an einige Teilnehmer Entschädigungen gezahlt, es gab jedoch keinerlei Wettbewerbsbeiträge.

Der Konflikt zwischen *Griffin* und der Verwaltung dauerte unvermindert an. *Griffin* waren die Hände gebunden, da „*all instructions for work on the ground would only be given by officers of the Department ... Apart from preparing drawings, Griffin could do nothing without the support of the Department*“ (Reid 2002:115). Seine Arbeit wurde unterminiert, „*contour maps drawn to the wrong scale ... which often became 'lost' in the interdepartmental mail*“ (Fischer 1984:34).

Im Jahr 1916 spitzen sich die Auseinandersetzungen zu. Der ins Amt zurückgekehrte *O'Malley* hatte gerade das Kabinett überzeugt, *Griffins* Vertrag um drei Jahre zu verlängern (vgl. Harrison 1983:3). Als die Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit zwischen *Griffin* und dem *Department* zum Thema im australischen Parlament werden, beruft die Regierung am 18.5.1916 eine „*Royal Commission into affairs in the national capital*“. Die Kommission stellt ihre Ergebnisse in sechs Berichten im März und April 1917 vor. Das Ergebnis ist eindeutig, *Griffin* wird keinerlei Fehlverhalten vorgeworfen. Dem *Department* unter der Leitung von *William Archibald* werden fünf Punkte in Bezug auf das Verhältnis zu *Griffin* zur Last gelegt, zusammengefasst sind dies:

Results of the Royal Commission investigations:

1. *That necessary information and assistance were withheld from him.*
2. *That he and his office were ignored, his rights and duties under his contract denied.*
3. *That the Departmental Board endeavored to set aside his design and to substitute the Board's own plan.*
4. *That, in order to prevent his designs being carried out, willfully false estimates of its cost were given.*
5. *That there was in the Department a combination hostile to Mr. Griffin and to his design for the Capital City.*

(Reid 2002:121)

Im November 1916 werden die Aufgaben des *Department of Home Affairs* für den Aufbau der Hauptstadt auf zwei Departments verteilt: das *Department of Home and Territories* ist für die administrativen Aufgaben zuständig, das *Department of Works and Railways* für die Bauaufgaben. *Griffins* Büro wird mit seinem Aufgabenbereich als Sonderabteilung dem *Department of Home and Territories* zugeordnet. *Griffin* kann sich somit stärker seinen eigentlichen Aufgaben widmen. Er entwirft 1916/17 Detailpläne für das *City Centre* sowie den „*Plan of Main Axis Lines*“ (1917). „*Although Griffin's influence was greatly consolidated as a result of the enquiry, war-time budget constraints in the following year led to a complete suspension of construction work*“ (Fischer 1984:34).

Im März 1918 überarbeitet *Griffin* den „*Plan of City and Environs*“. Es ist sein letzter Plan für die Gesamtstadt als Planungsdirektor. Der Plan wird als offizieller Plan für *Canberra* genehmigt. *Griffin* hat von dem Plan mehrere Versionen erstellt (vgl. Abb. 15a + 15b). In Abb. 15b werden die von ihm konzipierten höheren städtischen Dichten als „*continuous terraces along main avenues*“ dargestellt. In dem Gesamtplan von 1918 war *Griffin* offensichtlich bemüht, einige Teilaspekte, die in den Jahren zuvor Streitpunkte mit dem *Department of Home Affairs* waren, wieder zu installieren, z.B. die von ihm konzipierte Trassenführung der Eisenbahn und die Gestaltung des Seeufers, mit den Basins in der Form wie er sie 1911 entworfen hatte (vgl. Reid 2002:144). Andererseits hat er einige Kompromisse, die er im Konflikt mit dem *Departmental Board* akzeptiert hatte, übernommen. Die Struktur des Erschließungsnetzes weicht außerhalb der *Central Area* von den geometrischen Strukturen seines Plans von 1911 deutlich ab.

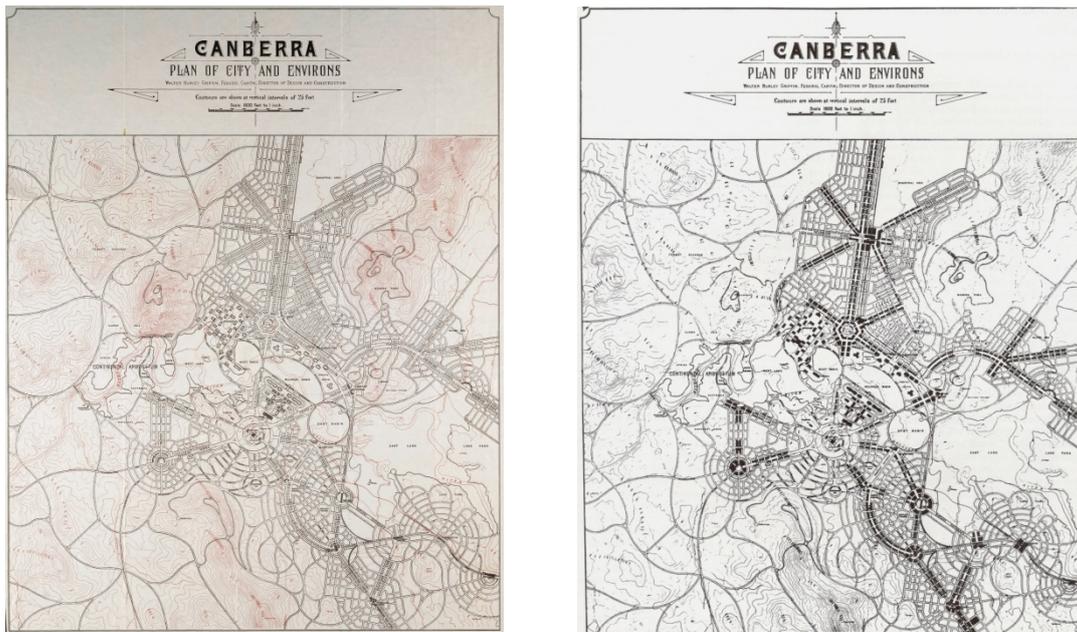


Abb. 15 a+b: Griffin: *City and Environs Canberra, General Plan, Final Design 1918*; b): mit Hervorhebung höherer städtebaulicher Dichten entlang von Hauptstraßen (Wensing 2013:3) + (Fischer 1984:31)

Ende 1918 wird die Regierung mit den Folgen des 1. Weltkrieges konfrontiert, 350.000 zurückkehrende Soldaten mussten wieder integriert werden. Die Staatsverschuldung war extrem angewachsen. Die Regierung hatte weder Interesse noch Finanzen für den weiteren Aufbau der Hauptstadt (vgl. Reid 2002:145). 1920 wurde der Regierung vom politischen Gegner in NSW vorgeworfen, fortwährend den Verfassungsauftrag für eine neue Hauptstadt zu missachten (vgl. Harrison, zitiert nach Fischer 1984:34). „*The government came under increasing pressure to do something about establishing Canberra as the seat of government*“ (Fischer 1984:34).

Die Regierung unter Premierminister *Hughes* reagiert 1920 auf die Vorwürfe und will das Hauptstadtprojekt wieder beleben. *Hughes* „*became apparent that by training and temperament Griffin could not fulfil the executive role required*“ (Harrison 1983:3). In einem Memorandum vom 30.10.1920 verkündet die Regierung ihren Beschluss, ein *Federal Capital Advisory Committee (FCAC)* unter Vorsitz von *John Sulman* zur Beratung des *Minister for Work and Railways* zu bilden. *W.B. Griffin*, der seit 1920 nach Ablauf der Verlängerung seines Drei-Jahres-Vertrags nur noch auf monatlicher Basis verlängert wird, wird die Position „*as Special Adviser to the Minister for Works and Railways as well as membership of the Committee*“ angeboten (Reid 2002:145). *Griffin* möchte weiterhin die Rolle des Direktors bekleiden und lehnt das Angebot ab. *Hughes* teilt ihm im Dezember 1920 mit, dass *Griffins* bisheriger Vertrag nicht mehr verlängert wird. Am 8.1.1921 schreibt *Griffin* einen Rechtfertigungsbrief an *Hughes* und akzeptiert „*unter Protest und mit großem Bedauern*“ die Entscheidung der Regierung (vgl. Kuisat, Mason 2014:10).

Die Ergebnisse seiner 7-jährigen Tätigkeit als Planungsdirektor haben eher einen bescheidenen Umfang. Neben den Überarbeitungen des *City Plans 1915/16* und des Gesamtplans „*City and Environs 1918*“ hinterlässt *W.B. Griffin* eine große Zahl von Detailentwürfen für Straßen, Eisenbahn, Seen, Brücken, College, Häusern und Landschaftsansichten. Mit Ausnahme weniger Hochbauentwürfe „*the drawings are preliminary studies rather than definitive documents ... 50 drawings received in May 1921 presumably from Griffin's office. Half are of roadworks, with the balance spread between railway, lakes and dams subdivisions, water supply, electricity supply and landscape. Not much to show after seven years*“ (Reid 2002:145).

Die Gründe für dieses Ergebnis liegen im Dauerkonflikt zwischen *Griffin* und der Verwaltung, die Unterminierung seiner Arbeit sowie die knappen finanziellen Ressourcen für den Aufbau der Hauptstadt während des Krieges. Sie sind aber auch in der Persönlichkeitsstruktur des Künstlers und Architekten *Griffin* begründet, der vom Temperament eher ein „Träumer“ als ein „Macher“ war (vgl. Reid 2002:115). „During his more than seven years as Director of Design and Construction, from 15 October 1913 to 27 January 1921, Griffin had failed to convince the Australian Government to implement his competition-winning design“ Reid 2002:147).

So fällt die Beurteilung seiner Leistung als Planungsdirektor zum Aufbau von *Canberra* in der Fachwelt deutlich kritischer aus als die hohe Anerkennung seines Wettbewerbsbeitrages von 1911/12. “On the ground, Griffins achievements were modest: a revised plan: some earthworks to mark the main avenues of his design; and tree planting, including arboretums that still flourish” (Freestone 2011:97).

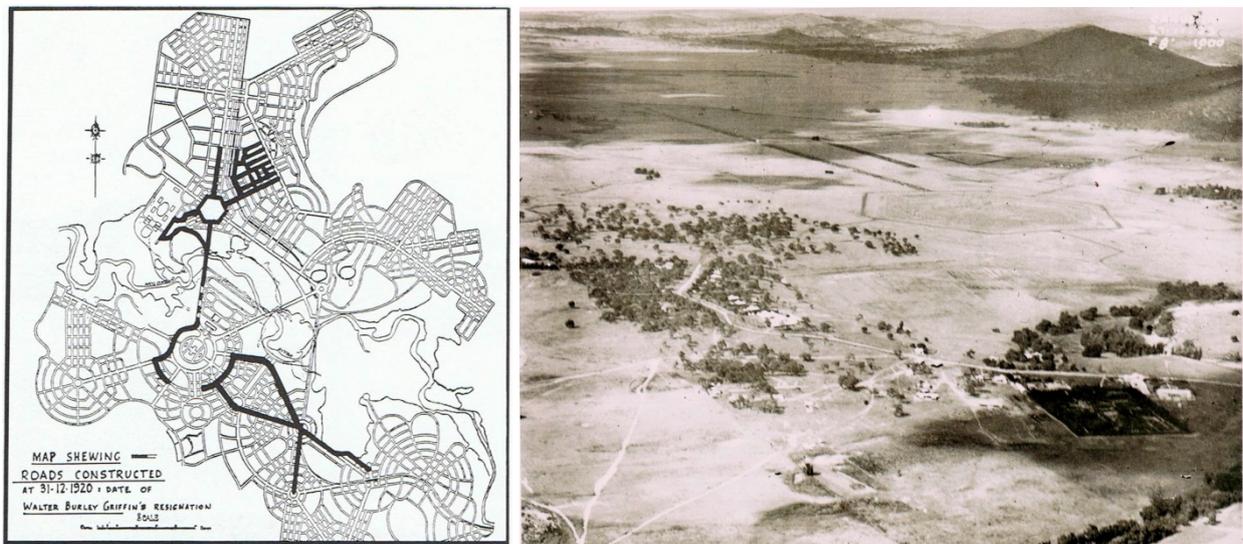


Abb. 16a: 1921 fertiggestellte Straßen (engineer.org.au_images_1-24) Abb. 16b: Blick über Acton und den Molonglo auf das abgesteckte Sechseck für das City Centre 1920 (NLA; Freestone 2011:97)

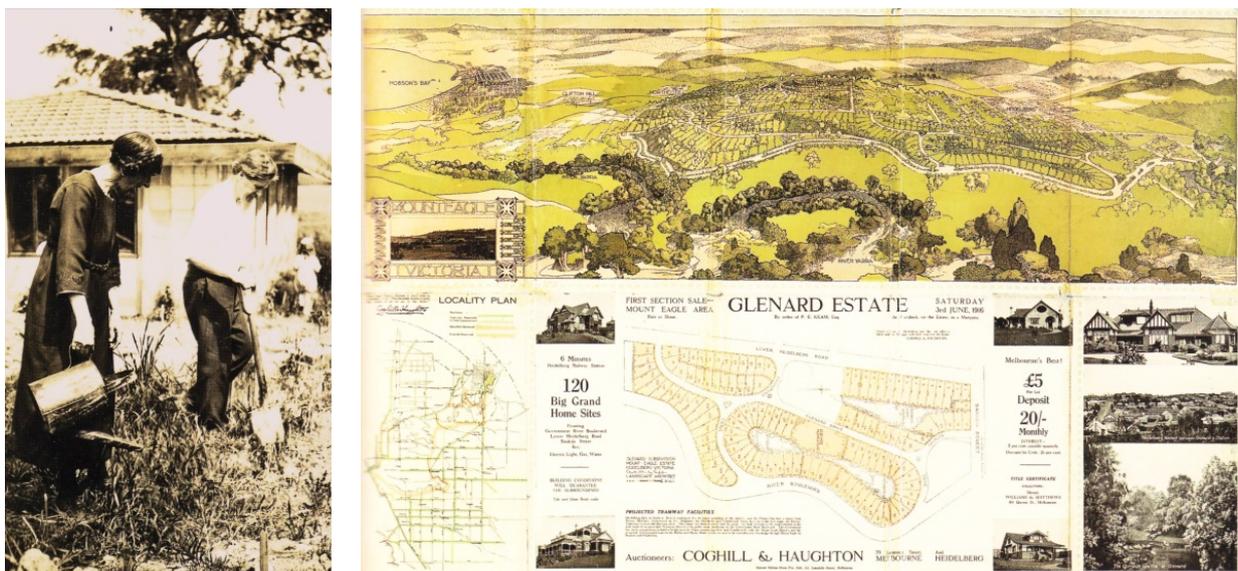


Abb. 17: Marion u. Walter Griffin im Garten ihres Hauses in Heidelberg, Melbourne 1918;
Abb. 18: Verkaufsbroschüre für ‚Glenard Estate‘ entworfen von W.B. Griffin in; Melbourne 1916
(beide Abb.: NLA, zitiert nach Freestone 2011:94+185)

Walter Burley and Marion Mahony Griffin, Teil 2: nach Canberra

1915-1924	Die Griffins sind an ihrem Wohnort in Melbourne als Architekten tätig, u.a. für Glenard Estate in Mount Egale, Melbourne, dort entwerfen sie auch ein Haus für sich.
1920	W. Griffin gründet die „Greater Sydney Development Association Ltd: und entwirft Wohngebiete im Umland von Sydneys Middle Harbour in Castlecrag. 1937 sind von den 340 Grundstücken nur 19 bebaut.
1924	W.B. und M.M. Griffin ziehen nach Sydney, Castlecrag. Beide interessieren sich für religiöse Mystik. Später wenden sie sich R. Steiners Anthroposophie zu.
1935	W.B. Griffin wird mit dem Bau der Universitätsbibliothek in Lucknow, Indien beauftragt und reist nach Indien. Er erhält dort weitere Aufträge. Ein Jahr später folgt M.M. nach, um ihn zu unterstützen.
11/2/1937	W.B. Griffin stirbt fünf Tage nach einer Operation an Bauchfellentzündung und wird in Indien beigesetzt. M.M. reist zurück nach Castlecrag, Sydney.
1938-1961	Nach Auflösung des Büros in Australien kehrt M.M. nach Chicago zurück, wo sie bis zu ihrem Tod 1961 lebt. Dort schreibt sie ihre Lebenserinnerungen nieder.

(vgl. Harrison 1983:2)

Der Baufortschritt für die neue Hauptstadt ist in dieser Zeit schleppend. Im Zentrum sind kaum Gebäude gebaut worden. Der *Molonglo River* wird erst ab 1957 zu einem künstlichen See aufgestaut und in den folgenden Jahren als zentrales Landschaftselement in der Stadt gestaltet. *“For seven years he [Griffin] nearly went mad as his attempts were systematically sabotaged: plans went astray, his own drawings disappeared from his desk to resurface only 30 years later”* (Hall 2002:206).

Planungskonzepte für Canberra 1921 - 1950

Das Federal Capital Advisory Committee 1921-1924

Am 22.1.1921 wird von der Regierung das *Federal Capital Advisory Committee (FCAC)* gebildet, um den *Minister for Works and Railways* bei der Planung und dem Bau der Hauptstadt zu beraten. Für das sechsköpfigen Gremium unter Vorsitz von *John Salman* wurden Richtlinien für ihre Arbeit formuliert. Bei ihren Planungen und Bauvorhaben hätten sie *„on the basis of the acceptance of the plan of layout of the Federal Capital City by Mr. W.B. Griffin”*(Reid 2002:149) vorzugehen. *“They [the Advisory Committee] never accepted the Parliamentary directive to build Griffin’s design”* (Reid 2002:150). Auch die schnell wechselnden vier Minister, die FCAC beraten sollten, waren nicht erfreut darüber, *Griffins* Plan zur Grundlage ihrer Arbeit machen zu müssen (vgl. Reid 2002:149). *Griffin* hatte schon gegenüber dem *Departmental Board* 1913 einige Zugeständnisse machen müssen, doch schrittweise wird in den folgenden Plänen sein Plan weiter verändert.

Das Konzept des *Sulman Committee* war ein entscheidender Schritt, *Griffins* städtische Konzeption in eine Vorstadt-Landschaft zu verwandeln (vgl. Fischer 1984:36). Innerhalb der von *Griffin* vorgesehenen Wohnbauflächen wurden die Dichten zugunsten von Bungalow/ Einfamilienhaus-Bebauung reduziert. Die Reduzierung der Dichte hatte auch für die von *Griffin* konzipierten, verdichteten Mischzonen entlang der großen Boulevards Konsequenzen: *“it was clear that residential development of such a suburban character could no longer support the kind of shopping arrangement envisaged by Griffin – shopping centres plus ribbon development along the main avenues. So the Committee decided to concentrate all retail facilities in the form of compact shopping centres”* (Fischer 1984:36).

Das Erschließungskonzept zu verändern, war für FCAC schwieriger als die Änderung der Nutzungsdichten. *Sulman* kritisierte beim ersten Treffen von FCAC mit dem Minister den gültigen Plan von *Griffin* vom 2.1.1918. „*The whole [of Griffin’s] city plan is so extensive ... and calculated for a population of probably 250.000 that it cannot be realized for a century or more*“ (*Sulman*, zitiert nach *Reid* 2002:152). Er schlug deshalb dem Minister vor, den Plan des *Departmental Boards* wieder als rechtmäßigen Plan einzusetzen. Der Minister lehnte dieses Ansinnen ab, da dies im Kabinett keine Zustimmung finden würde (vgl. *Reid* 2002:152). *Reid* kommt zu einer ähnlichen Einschätzung wie *Fischer*: „*The damage done by the FCAC to Griffin’s design was ... a completely different settlement pattern resulting from changes in the design and sitting of buildings*“ (*Reid* 2002:153).

Die Federal Capital Commission 1925-1930

Am 1.1.1925 wird das FCAC durch die *Federal Capital Commission (FCC)* ersetzt. „*In terms of finance, corporate planning powers and the amount of construction work executed, this meant the beginning of a ‘golden age’ for Canberra ... The Government was by now absolutely determined to prepare the city for occupation and for the opening of Parliament as soon as possible*“ (*Fischer* 1984:42).

1924 wurde der *Seat of Government Act* erlassen, mit dem auch ein hohes Budget für FCC zur Verfügung gestellt wurde. FCC wuchs bis 1929 auf 400 Mitarbeiter an. Um die Bauarbeiten zu beschleunigen, wurden 4.000 Arbeiter angeworben (vgl. *Fischer* 1984:42). Am 9.5.1927 wird das provisorische Parlamentsgebäude auf dem *Capital Hill* eingeweiht. 1927 werden auch im *Civic Centre* die ersten Läden eröffnet. Das australische Parlament tagt erstmals in *Canberra* und die Stadt erhält offiziell den Status der *Capital of the Commonwealth of Australia*.



Abb. 19: Das provisorische Parlament, Eröffnung 9.5.1927

(http://www.library.act.gov.au/__data/assets/image/0008/230768/vtheopening4.jpg)

„*The same year saw the transfer of the first 650 public servants from Melbourne, who were anything but happy to be posted to the ‘bush capital’*“ (*Fischer* 1984:43). Durch die große Zahl an Bauarbeitern und die ersten Regierungsangestellten hatte sich *Canberras* Bevölkerung zwischen 1921 und 1930 von 2.500 EW auf 7.000 EW nahezu verdreifacht. „*Canberra had grown from a construction camp into a small town*“ (ebd.).

Der Vergleich der Pläne von 1925 und 1927 (vgl. Abb. 20+21) zeigt, dass der Stadtumriss von *Canberra* nicht erweitert worden ist. Die Veränderung der Siedlungsstruktur wurde nicht durch Stadterweiterungen umgesetzt. Die vom FCC verfolgte Politik der Reduzierung der Baudichten, der Veränderung der Bautypen und der Bildung von lokalen Versorgungszentren in den Wohngebieten fanden innerhalb des von *Griffin* konzipierten Stadtkörpers statt. „*The Canberra being built by the FCC was not a capital city but a series of extended suburbs without focus*“ (*Reid* 2002:182).

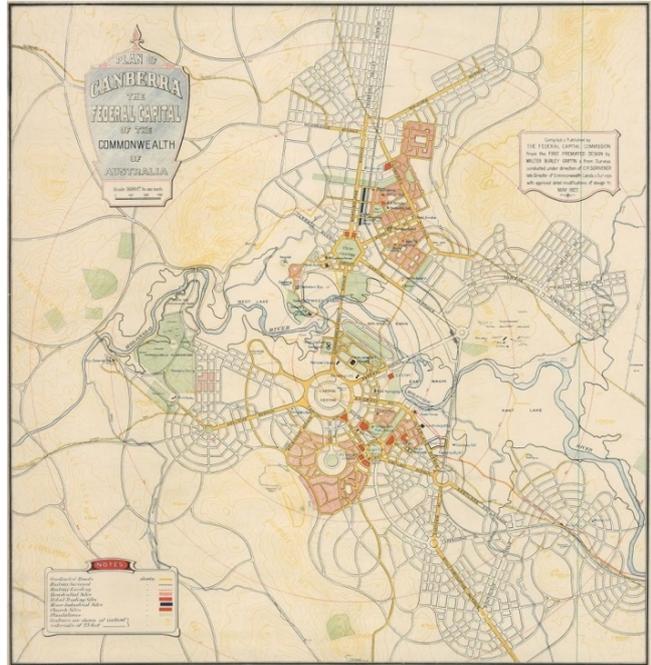


Abb. 20+21: First Gazetted Plan 11/1925 (Fischer 1984:54); Canberra Plan der Federal Capital Commission 5/1927 (http://www.environment.act.gov.au/_data/assets/image/0007/582280/Federal_Map_May_1927.jpg)

Die Mitglieder der *Federal Capital Commission* hatten ihre Qualitäten als technische Macher für den raschen Aufbau der Stadt bis 1927 zur Geltung bringen können. Nach der Einweihung der Hauptstadt wurden sie mit ihrem umsetzungsorientiert autoritären Stil immer unbeliebter. Im Oktober 1929, am Vorabend der Weltwirtschaftskrise, kam die *Labour Partei* an die Regierung. Am 5.2.1930 beschloss sie, *FCC* aufzulösen, da sie befürchtete, dass sämtliche Maßnahmen, die mit dem Namen der Kommission verbunden sind, von vorneherein abgelehnt werden würden (vgl. Reid 2002:199). Die Aufgaben von *FCC* wurden auf mehrere Departments verteilt.

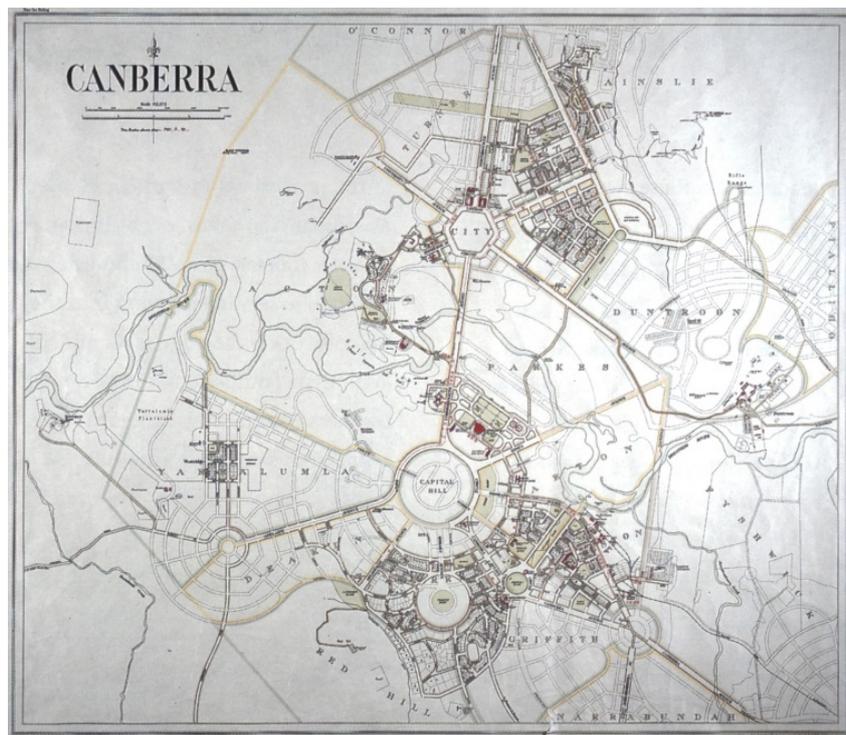


Abb. 22: City Central District 1933, mit der realisierten Bebauung (NLA Map G8984 C3 G45, 1933; nach Reid 2002:194)

Abb. 22 verdeutlicht das Ergebnis der Planungsarbeit von FCC (1925-30) im Jahr 1933, drei Jahre nach Auflösung des FCC noch deutlicher als der Plan von 1925. In dem Plan von 1933 sind nicht nur wie im Plan von 1927 die Baugebiete nach Nutzungsarten farblich angelegt. Für den *Central District* wird 1933 die bis dahin realisierte Bebauung dargestellt. Bei näherer Betrachtung sind eine großzügige Parzellenstruktur und darin die bis dahin realisierte, meist lockere Einzelhausbebauung zu erkennen.

“Canberra developed into a low density suburb of separate individuals carefully detached and screened from each other by planting. The original intention of the Garden City, conceived by Ebenezer Howard, had been to combine the best of the Country with the best of the Town. Canberra was getting all Country and no Town” (Reid 2002:182).

1933 war die Gesamtstadt von *Canberra*, der ACT, auf 8.947 EW angewachsen. Die erste Wachstumsphase der Stadtentwicklung für die junge Hauptstadt sollte aufgrund der sich verschlechternden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen jedoch nur wenige Jahre andauern. Die Weltwirtschaftskrise führte zum vorübergehenden völligen Stopp des weiteren Aufbaus der Stadt. *„This whole period of departmental control brought no fundamentally new planning developments to Canberra. An Advisory Council was created in 1930 and a National Capital Planning and Development Committee in 1938, both little more than figurehead committees“* (Fischer 1984:49).

„The three decade interregnum was characterized by diffuse, stop-start physical development guided by various government departments but seemingly without an overall vision” (Freestone 2010:157). Es fehlten nicht nur Geldmittel für den weiteren Aufbau der Hauptstadt, sondern auch der Wille der Ministerialbürokratie aus dem großen lebendigen Melbourne in die kleine Stadt im Hinterland umzuziehen. *“Griffin’s 1918 plan continued as the official position but there was little enthusiasm for the plan or the city”* (Reid 2002:201). Es gab keine neue städtebauliche Vision für *Canberra*, aber ein schrittweises Abweichen vom ursprünglichen Plan.

“In the period between 1925 and 1950, forward planning was practically non-existent, and so only minor variations were gazetted. Decisions involving important matters of principle were only made from the 1950’s on.”(Fischer 1984:54). Fischer zeigt in einer Zusammenstellung von sechs *Gazetted Plans* aus dem Zeitraum von 1925 bis 1961 auf, dass der äußere Stadtumriss bis auf wenige Veränderungen weitgehend unverändert geblieben ist, die stadtstrukturellen Veränderungen vollzogen sich im ursprünglich geplanten und längst noch nicht voll bebauten Stadtkörper. Nach Eintritt *Australiens* in den 2. Weltkrieg im Jahr 1940 und dem Bau des Flughafens beschleunigt sich das Wachstum *Canberras* wieder.

2.1.3 Realisierungsmanagement und Umsetzung

Konkurrenz statt Kooperation bei der Standortsuche für die Hauptstadt 1900-1908

Die ehemaligen britischen Kolonien in *Australien* hatten vor der Unabhängigkeit eher autark nebeneinander als in engem Bezug zueinander bestanden. Obwohl unter der gleichen britischen Kolonialverwaltung stehend, existierten unterschiedliche Verwaltungsstrukturen und technische Systeme. So gab es zum Beispiel in den einzelnen australischen Kolonien Eisenbahnen mit unterschiedlichen Spurweiten. *Melbourne* und *Sydney* waren die bedeutendsten Handelszentren, *Melbourne* wurde nach der Unabhängigkeit im Jahre 1901 die erste Hauptstadt des *Commonwealth of Australia*. Die Auswahl einer neuen Hauptstadt war kein Prozess des „*Nation-building*“, es handelte sich vielmehr um einen kontroversen Aushandlungsprozess der beiden konkurrierenden Zentren. Es standen die egoistischen Interessen der ehemaligen Kolonien im Vordergrund. Das führte dazu, dass die Ministerialbürokratie in *Melbourne* nach der Standortentscheidung für *Canberra* mit wenig Engagement an den Aufbau der neuen Hauptstadt ging. Das Leben in der Großstadt *Melbourne* war angenehmer als im „*Bush-Camp*“.

Ungewöhnliche Wettbewerbsbedingungen durch die australische Regierung 1911 und 1914/16

Städtebauliche und Architektur-Wettbewerbe sind übliche Instrumente, um in kurzer Zeit zahlreiche Ideen zu kreieren. Für den Auftraggeber ist von besonderem Vorteil, dass er z.B. bei einem offenen, internationalen Wettbewerb zahlreiche Konzepte von namhaften internationalen Architekten und Planern erhält, ohne die Wettbewerbsbeiträge, die ja eigentlich Gutachten sind, bezahlen zu müssen. Er legt vor Beginn nur das Preisgeld für die Erstplatzierten bzw. für einen Ankauf fest und bestellt ein unabhängiges Preisgericht aus Fachgutachtern. Die Wettbewerbs Teilnehmer stecken häufig viel Arbeitszeit in ihren Beitrag, ohne dass ihnen die entstehenden Kosten erstattet werden. Sie erbringen die kostenlose Vorleistung in der Hoffnung, in der Konkurrenz zu zahlreichen anderen Teilnehmern auch einmal den ersten Preis zu erzielen und damit den gewinnbringenden Auftrag für das Projekt zu erhalten. Der Entscheidungsvorbehalt des *Ministers of Home Affairs King O'Malley* beim *Wettbewerb 1911/12*, also eines Politikers, war für das Wettbewerbswesen völlig ungewöhnlich und für die Teilnehmer eigentlich nicht akzeptabel. Es hatte zur Folge, dass der britische Architekten- und Planer-Verband seine Mitglieder aufforderte, an diesem ungleichen und nicht mehr transparenten Verfahren nicht teilzunehmen.

Die Entscheidung von *O'Malley*, nicht den ausgewählten Preisträger *Griffin* mit der Umsetzung seines Konzeptes zu beauftragen, sondern ein internes *Departmental Board* anzuweisen, aus den vorliegenden Wettbewerbsbeiträgen ein eigenes Konzept zu entwickeln, führte zu eineinhalb Jahren Verzögerung. Auch nachdem *Griffins Preliminary Plan* im Oktober 1913 zum rechtmäßigen Plan für die weitere Stadtentwicklung bestimmt worden war, dauerte der Konflikt um das „richtige“ Konzept zwischen *Griffin*, dem *Director of Design and Construction*, und der Fachverwaltung bis zum Ausscheiden von *Griffin* zur Jahreswende 1920/21 an. Es gab keine konstruktive Zusammenarbeit in der Verwaltung. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf den Fortschritt der Hauptstadtplanung. Auch bei der Ausschreibung des internationalen Architektur-Wettbewerbs für den Bau des Parlamentsgebäudes im Juli 1914 gab es durch die Absage zwei Monate später erhebliche Nachteile für die bereits angemeldeten 217 Teilnehmer. Zwei Jahre später wird der gleiche Wettbewerb, diesmal nur für britische Architekten, ausgeschrieben, jedoch kurz vor Ende des Krieges wiederum vollständig abgesagt.

Voraussetzung für die Auslobung eines Wettbewerbes ist ein sowohl für den Auslober als auch für die Teilnehmer faires Verfahren, in dem die vorher verabredeten Spielregeln auch eingehalten

werden. Die australische Regierung kann nicht wie bei einer freihändigen Auftragsvergabe in einen Wettbewerb politisch eingreifen oder ihn einseitig abbrechen.

Bildung des FCT/ACT mit staatlichem Grundbesitz und Einführung eines Pacht-Systems

Durch die Gesetze *Seat of Government Act 1908* und *Seat of Government (Acceptance) Act 1909* wird das FCT (1938 umbenannt in ACT) als zukünftiger australischer Regierungssitz festgelegt. Der *Seat of Government (Administration) Act* (1910) bildet die Rechtsgrundlage für die Einführung des *Leasehold System of Land Tenure* (vgl. Neutze 1986:4). Durch die Überführung des gesamten Bodens im FCT in den Besitz des *Commonwealth* und die Einführung eines auf 99 Jahre befristeten Erbpachtsystems wurde „das erste umfassende Experiment der Bodenreform in einem kapitalistischen Land realisiert“ (Fischer 2007:3). Mit der Einführung des staatlichen Grundbesitzes und des Erbpachtsystems im gesamten FCT wurden mehrere Ziele verfolgt:

- *“The Public ownership of land allowed successive governments to coordinate planning and development with the provision of services and facilities”* (Ed Wensing 2013:14).
- *“The Leasehold System would avoid speculation in undeveloped land; land value increases would remain in the public purse”* (Fischer 2013:2).
- *Das Pachtssystem sollte einen preisdämpfenden Effekt auf den Wohnungsmarkt im Territorium der neuen Hauptstadt haben.*

Hintergrund für diese am Anfang des 20. Jahrhunderts – auch im internationalen Vergleich – sehr weitreichende Entscheidung der australischen Regierung war einerseits die breite internationale Diskussion über erforderliche sozialverträgliche Bodenreformen und andererseits die inländischen Erfahrungen mit profitgierigen Landspekulanten im Umland der zu der Zeit schnell wachsenden australischen Städte.

In allen Industriestaaten hatte die Bodenspekulation von Grundbesitzern und von Gesellschaften zur Grundstückserschließung mit dem rasanten Städtewachstum im 19. Jahrhundert ein solches Ausmaß angenommen, dass in vielen Ländern Bodenreformbewegungen entstanden. *“In the latter part of the nineteenth century the ideas of the American reformer, Henry George ... were very influential, especially in Australia. He stressed the value and appropriateness of land as a base for taxation. One of their legacies is the use of the unimproved or site value as a base for local government rates in several states”*(Neutze 1986:5).

Ebenezer Howard zielte in England angesichts der Bodenspekulation auf die genossenschaftliche *Lösung der Bodenfrage*. Er verknüpfte sein räumliches Konzept der Gartenstädte mit sozialreformerischen Zielsetzungen. Die Bodenwertsteigerung vom Ankauf von Agrarland zum Wert für erschlossenes Bauland sollte beim Bau seiner Gartenstädte der (genossenschaftlich organisierten) Entwicklungsgesellschaft der neuen Stadt zugutekommen und dadurch einen Teil der Baukosten abdecken. Der Boden sollte im genossenschaftlichen Gemeinbesitz bleiben und die Grundstücke nur in Erbpacht verliehen werden. Er publizierte seine Ideen 1898 unter dem Titel *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*. In Deutschland gründete *Adolf Damaschke* als Reaktion auf die spekulativen Terraingesellschaften 1898 den „*Bund deutscher Bodenreformer*“. 1913 veröffentlichte er das Buch „*Bodenreform*“, in dem er ähnlich wie *Henry George* eine Steuer auf den „*Bodenertragszuwachs*“ vorschlug. Bei ihm finden sich die gleichen Elemente: Grund und Boden sollte sich zur Vermeidung von Spekulation in gemeinschaftlichem Besitz befinden, Kapitalerträge sollten in die Gemeinschaftseinrichtungen fließen, die Mieten sollten gering gehalten werden.

Die Konzeption der australischen Regierung für den *FCT* war noch ein Stück weitergehend. Sie kaufte das Land des gesamten *Capital Territory* für die Planung von *Canberra* auf, und behielt es dauerhaft für zukünftige Planungen in staatlichem Besitz. Damit war eine umfassende und langfristige Verfügungsgewalt für die Steuerung der Stadtentwicklung „aus einer Hand“ gegeben. *“The main reason for public ownership was that the Government would receive the increase in land value through rising rents as the city developed. Income from this source was expected to meet, in part at least, the cost of running the federal government. The founding fathers were very convinced by the Georgist view that since much of the value of property in the city would be created by public expenditure its "betterment" should accrue to the public purse”*(Neutze 1986:5).

Diese Entscheidung zu Beginn des 20. Jahrhundert war durchaus umstritten, einerseits hatten Eigenheim und Grundbesitz zu dieser Zeit in Australien einen sehr hohen Stellenwert, vermutlich getragen von der Pioniermentalität der jungen Nation. *Fischer* weist darauf hin, dass gleichzeitig auch starke sozialreformerische Bewegungen in *Australien* aufkamen, die, geprägt von *demokratischen und egalitären Idealen*, dazu führten, dass dort früher als in vielen anderen Ländern *Frauenwahlrecht, Mindestlohnabkommen und 40-Stundenwoche umgesetzt werden konnten* (vgl. *Fischer* 2012:1) und somit diese Maßnahmen angesichts der Probleme durch Bodenspekulanten auch Zustimmung fanden.

In *Australien* gab es Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts noch keine staatlichen Planungsverwaltungen. Die Erschließung von neuem Land für Bauland wurde im Wesentlichen von Landvermessern und privaten Grundstücksgesellschaften durchgeführt. Da die Baulandentwicklung im Umland der großen Städte mit den Straßen-, Eisenbahn- und Straßenbahnerschließungen der öffentlichen Stellen abgestimmt werden musste, bestanden häufig enge Verbindungen zwischen den Grundstücksentwicklungsgesellschaften und der Politik. Durch die gewinnorientierten und privatwirtschaftlich agierende *„land grabbers syndicates and speculators“* (*Brennan* 1966, zitiert nach *Fischer* 1984:11) waren in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bei der Baulanderschließung im Umkreis der schnell wachsenden australischen Städte gravierende gesellschaftliche Konflikte durch Bodenspekulation im großen Stil entstanden. Die aufgedeckten Baulandskandale die durch Spekulation von Großgrundbesitzern und großen Baulandentwicklern zeigten, dass diese häufig gut mit der Politik verflochten waren und dadurch erheblichen Einfluss auf die öffentlichen Standortentscheidungen für Infrastruktur- und Siedlungsprojekte nahmen.

Von den zahlreichen privaten *Land Developern* in Australien zu jener Zeit werden in dem folgenden Exkurs zwei politisch besonders einflussreiche und bedeutende Grundstücksspekulanten aus der Zeit des ausgehenden 18. und des beginnenden 19. Jahrhunderts mit Bezügen zu *W. & M. Griffin* bzw. zu *Canberra* vorgestellt.

Das Goldene Zeitalter für private Land Developer

Richard Hayes Harnett, 1819-1902

Harnett was a leading landowner on the lower North Shore of NSW who played a role in local politics. In 1870 Harnett senior entered into partnership with the Scottish land speculator, Alexander Stuart, who settled in New South Wales and quickly gained influence in commercial circles and in 1874 he was elected to the NSW Parliament, becoming Colonial Treasurer in 1876. He was appointed leader of the opposition in August 1882 and became Premier in January 1883. Harnett senior developed his land interests there, developing many roads, opening a large sandstone quarry and pioneering horse-drawn omnibus services. His eldest son, Richard Hayes Harnett junior (1850-1938), joined his father in his land speculation activities and became the first mayor of Mosman Council when it was inaugurated in 1893.

(zusammengefasst nach: Willoughby District Historical Society 2016)

Henry F. Halloran 1869-1953

Sydney real estate agent-surveyor Henry F Halloran was an unusual town planning advocate in the inter-war years. Halloran was a key member and for a time, Vice-President, of the Town Planning Association of NSW and a close friend to John Sulman, chairman of FCAC (1921-24). In town planning circles, Halloran made no effort to disguise the nexus between planning and profit at the centre of his operations.

The Canberra Freeholds Estates outside Queanbeyan in rural NSW and adjacent to the border of the Australian Capital Territory (ACT) were Halloran's most notorious speculative venture involving 'town planned' estates. His promotional tactics raised eyebrows in the highest corridors of power. In 1924 Halloran had the distinction of being the first purchaser of a residential lease of land in Canberra. Subdivided progressively from 1915, the Canberra Freeholds Estates were located 'in the State of New South Wales, with all State and Municipal benefits, yet only 10 minutes' drive from Canberra City'. The impressive design boasted a prominent series of concentric circles around a central park area. Henry Halloran was not content with marketing locally to prospective residents and investors. His company sold over a thousand Canberra Freeholds lots in Britain at an average price of £100. He used the genuinely misleading heading 'Buy Canberra land!' The Canberra Freeholds Estates were not a success: while many sites appear to have been sold, few were built on. This project damaged ultimately his business fortunes.

(zusammengefasst nach: Freestone; Nichols 2010)

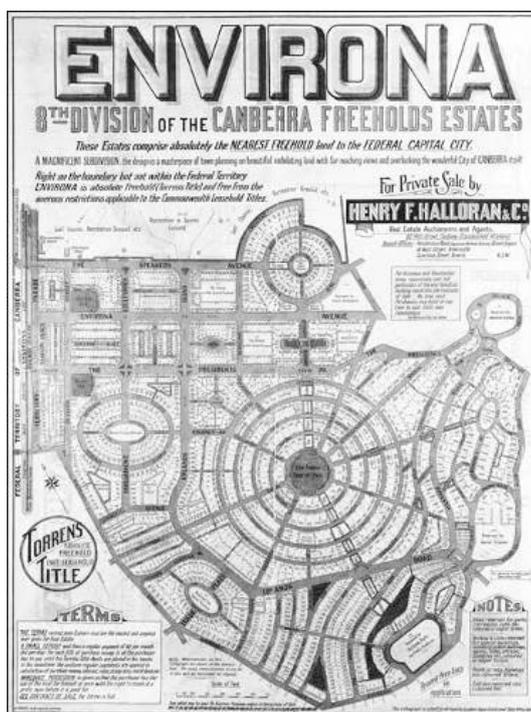


Abb. 23: „The nearest Freehold Land to the FCT“, Grundstücks-Kaufangebote des privaten Developers Henry H. Halloran, in Queanbeyan direkt außerhalb des FCT, 1915 (Freestone & Nicholds 2010:16)

Aushöhlung des Pachtsystems im ACT ab 1970

„During a by-election campaign for the seat of Canberra in 1970 the then Prime Minister, John Gorton, announced that land rents would be reduced to a peppercorn rent if and when demanded (effectively abolished) and that the loss in revenue would be made up by a substantial increase in the level of rates“ (Neutze 1986:7f.). Dieses Wahlversprechen war unter Hausbesitzern im ACT sehr populär, da nach der damaligen australischen Steuergesetzgebung gezahlte Steuern von dem steuerbaren Einkommen abgezogen werden konnten, nicht aber Pachtzinsen. Mit dieser Veränderung des Pachtsystems wurde eine wesentlich Einnahmequelle für den Staat gestrichen, da keine höhere Pacht durch die Neufestsetzung des fünfprozentigen Pachtzinses aufgrund der

Wertsteigerung des Grundstückes nach zwanzig Jahren anfiel. Obwohl die Besitzer weiterhin nominell *Pächter* und nicht *Eigentümer* wurden, waren sie mit dieser Neuregelung *ökonomisch Eigentümern* gleichgestellt. "As early as 1972, the leasehold system had been mutilated by eliminating the yearly rentals and transforming landholdings into what from an economic point has to be seen as virtual freehold. While the high level of planning control was not immediately affected, the foundations were laid for a new way of financing the capital" (Fischer 2013:5).

Fischer weist daraufhin, dass die Verstümmelung des Pachtsystems in den 70er Jahren in den folgenden Jahrzehnten gravierende Auswirkungen auf die Einnahmen des Staates und auf die Immobilienpreise hatte. Nach Einführung der kommunalen Selbstverwaltung 1988 sah sich auch das *ACT Government* aufgrund geringer Zuschüsse des *Federal Government* gezwungen, möglichst viel Land zu möglichst hohen Preisen zu „veräußern“. Der sprunghafte Anstieg der Immobilienpreise zwischen 1980 und 2010 führt dazu, dass heute *Canberra* ein vergleichbares Bodenpreisniveau wie die teuerste Metropole Australiens Sydney hat (vgl. Fischer 2007:12). "Das ursprüngliche Ziel der Gründergeneration der Hauptstadt, über den kommunalen Landbesitz erschwingliche Wohngrundstücke für eine breite Einwohnerschaft zur Verfügung zu stellen, hatte sich in sein radikales Gegenteil verkehrt" (Fischer 2012:8f.).

Trotz dieser gravierenden Einschränkungen durch die Liberalisierung in den 70er Jahren hat das Pachtsystem auch heute noch Bedeutung in Hinsicht darauf, dass die Regierung weiterhin das Land besitzt und damit langfristig Stadtentwicklung ohne Blockaden durch privaten Grund und Boden betreiben kann. Außerdem werden auch weiterhin in den *Zoned Areas* Pachtgrundstücke vergeben.

ACT-PLA: Aktuelle Information 2015 über das Leasehold System für Interessenten im ACT

Leasehold is a system of land tenure. You buy the right to use land under a lease for a term of 99 years.

Lease and development conditions: When undeveloped blocks of land in the ACT are to be released for building, lease and development conditions are usually prepared for the blocks.

Lease availability: Leases over individual blocks of land are not issued until all the necessary roads and services around them are completed ... You will not be registered as the registered proprietor of the lease until it is legally granted or transferred to you.

Length of leases: Most residential leases in the ACT are granted for a term of 99 years. With such grants, the registered proprietor (or Crown lessee) is granted certain rights in relation to that leased land.

Selling land in the ACT: As a Crown lessee, you can sell your Crown lease provided you have completed the building required by the building and development covenant contained in the lease or obtained consent.

(ACT Government, Environment and Planning Directorate – Planning, 11/11/2015)

Dienststellen und Kommissionen für die Planung und den Bau der Hauptstadt

Der Dauerkonflikt zwischen *Griffin* als *Capital Director of Design and Construction* und dem *Departmental Board* sowie zur Verwaltung war nicht nur in den Persönlichkeitsstrukturen des *Künstlers/Träumers* versus der *Macher* begründet. Es gab zu jener Zeit auch ein strukturelles Problem in der Kräfteverteilung zwischen Verwaltung und Politik. Die Verwaltung hatte ein überaus hohes Gewicht gegenüber der Politik. In der Nachfolge von *Griffins FCO* bildet die Regierung im Laufe der Zeit mehrere spezielle Dienststellen, *Committees* und *Commissions* für den Aufbau der Hauptstadt (vgl. Abb. 24). Die Kommissionen werden mit sehr unterschiedlichen Kompetenzen ausgestattet. Sie stehen häufig im Konflikt mit den Fachressorts und haben innerhalb der Ministerien sehr unterschiedlichen Einfluss auf die Entwicklung *Canberras*.

Zuständige Dienststellen für die Hauptstadtplanung Canberra 1908-2015

Abkürzung	Dienststelle	Zeitraum
FCTAO	Federal Capital Territory Administrative Offices	1912 - 1917
FCO	Office of the Federal Capital Director of Design and Construction (<i>Federal Capital Office</i>)	1913 – 1921
FCAC	Federal Capital Advisory Committee	1921 – 1924
FCC	Federal Capital Commission	1925 – 1930
FCTB	Federal Capital Territory Branch	1930 – 1932
PSB	Property and Survey Branch	1932 – 1938
NCPDC	National Capital Planning and Development Committee	1938 – 1957
NCDC	National Capital Development Commission	1958 – 1989
Kommunale Selbstverwaltung für das Australian Capital Territory durch das <i>Self Government Act 1988</i>		
ACT	Australian Capital Territory Government (kommunale Selbstverwaltung)	ab 1988
NCPA	National Capital Planning Authority (staatliche Behörde, für die <i>National Areas Functions</i> zuständig)	1989 – 1996
NCA	National Capital Authority (Nachfolgebehörde von NCPA)	ab 1996

Quellen: Reid 2001 S. 348f, mit eigenen Ergänzungen

Abb. 24: Planungsdienststellen für die Hauptstadtplanung

National Capital Development Commission 1958-1989 mit weitreichenden Vollmachten

Premierminister *Menzies* zieht aus den zahlreichen, wenig durchschlagskräftigen *Committees* und *Commissions* der Vergangenheit die Konsequenz, eine weitgehend unabhängige, mit eigenen Finanzmitteln ausgestattete, handlungsfähige Organisation zum weiteren Aufbau der Hauptstadt zu bilden. 1957 wird die *National Capital Development Commission (NCDC)* für die *Planung, Erschließung und Entwicklung der Stadt als Hauptstadt des Commonwealth of Australia* gegründet. Sie ist nur dem Nationalparlament gegenüber verantwortlich.

Fischer bewertet die Handlungsfähigkeit dieser Organisation höher als die der britischen *New Town Corporations*. (Vgl. *Fischer 2007:6*) *Primeminister Robert Menzies*, der *Canberra* zu seinem politischen Projekt erkoren hatte, schreibt bereits 1957 an einen Ministerkollegen: „*If there is to be a Commission it follows that it must be powerful, responsible and competent; not put into conflict with the Departments of Interior and Works; and as far as possible ... autonomous within its budget*“ (*Menzies*, zitiert nach *Fischer 1984:66*).

Menzies möchte sein Projekt vorantreiben, so ordnet er z.B. im Jahr 1958 den Umzug aller noch in *Melbourne* lokalisierten Ministerien nach *Canberra* an. *NCDC* startet in diesem Jahr mit 33 Mitarbeitern. Den höchsten Mitarbeiterstand erreicht sie 1974 mit nahezu 500 Mitarbeitern. *NCDC* ist über 30 Jahre lang die zentrale Planungsbehörde von *Canberra*. Nach der Einführung der kommunalen Selbstverwaltung 1988 wird *NCDC* 1989 aufgelöst.

Kommunale Selbstverwaltung ab 1988 und das derzeitige Planungssystem im ACT

Das *Federal Capital Territory* (1938 umbenannt in ACT) wird bei seiner Gründung als *Union Territory* aus dem Bundesstaat *New South Wales* ausgegliedert und von der Nationalregierung verwaltet. Ab 1949 wird schrittweise eine kommunale Mitsprache institutionalisiert. Der *Australian Capital Territory Representation Act 1948* erlaubt den lokalpolitischen Vertretern des ACT Mitglieder in das Repräsentantenhaus zu entsenden. Sie dürfen dort allerdings nur in Angelegenheiten mitstimmen, die das *Territory* direkt betreffen. In den 1960er Jahren folgen weitere Schritte, aber die kommunale Selbstverwaltung erlangt ACT erst 1988. Durch den *Self Government Act 1988* wird am 6.12.1988 die kommunale Gebietskörperschaft *ACT Government* gebildet. Die ersten kommunalen Wahlen finden 5/1989 statt. Dennoch ist ACT Government eine kommunale Selbstverwaltung mit beschränkten Befugnissen.

Durch den *Australian Capital Territory (Planning and Land Management) Act 1988* werden zwei parallele Planungsebenen gegründet. Der *National Capital Plan* wird von der staatlichen *National Capital Authority (NCA)* aufgestellt. Der *Territory Plan* ist der rechtsverbindliche kommunale Plan des *ACT Government*, der allerdings die Vorgaben des NCP berücksichtigen muss. *“In effect, Canberra is divided in management responsibilities between the Commonwealth and the local Australian Capital Territory jurisdictions. It can best be described as a dual planning and land administration system. Different parts of the city are planned and administered by different governments. The differences are based on National Land, and Territory Land”* (Wensing 1992:62).

Die australische Regierung behält sich vor, die Teile des ACT, die sie für ihre eigenen Belange benötigt, zu definieren und aus der kommunalen Zuständigkeit herauszunehmen. Das führt dazu, dass der *Territory Plan* ein Plan mit „weißen Flecken“ ist. Die Regierung hat sogenannte *Designated Areas* definiert. Diese untergliedern sich in drei Kategorien:

- Central National Area mit der Triangle und dem Lake Griffin,
- Die Inner Hills, die von Bebauung freigehalten werden sollen,
- Die großen innerörtlichen Avenues und das überregionale Straßennetz.

Zahlreiche staatliche Institutionen und Ministerien verwalten spezielle Teilbereiche des ACT. NCA ist für die Zone des Parlaments und der Botschaften zuständig. Das Verteidigungsministerium verwaltet mehrere Kasernen und das Finanzministerium Teile des Regierungsviertels. Verschiedene weitere staatliche Stellen sind für die Verkehrsflächen und den Airport zuständig.

Duales Planungssystem im ACT ab 1988

ACT Government and its planning authority is the local authority.

The **Territory Plan** is the key statutory planning document in the ACT, providing the policy framework for the administration of planning in the ACT. It must not be inconsistent with the National Capital Plan.

The **National Capital Authority (NCA)** is the Commonwealth agency responsible for securing the Commonwealth's continuing interest in the National Capital. It is responsible for works approval in the Designated Areas including elements such as the inner hills and ridges, main avenues and approach routes to the city and the Central National Area.

The **National Capital Plan** provides a general policy framework for land use and planning in the Territory, and more specifically guides the planning, design and development of areas of the Territory that have been identified as having national capital importance (Designated Areas). Any significant departure from the metropolitan planning structure for the Territory contained in the National Capital Plan requires the Commonwealth's agreement to amend the National Capital Plan.

(Eigene Zusammenfassung nach ACT 2004:3f)

Designated Areas are excluded from the provisions of the Territory Plan and are controlled by the provisions of the National Capital Plan” (Wensing, Crocket; Howarth 2008:5f.). Die kommunale Selbstverwaltung wird durch die Evokation großer Flächen insbesondere im Stadtzentrum erheblich eingeschränkt.

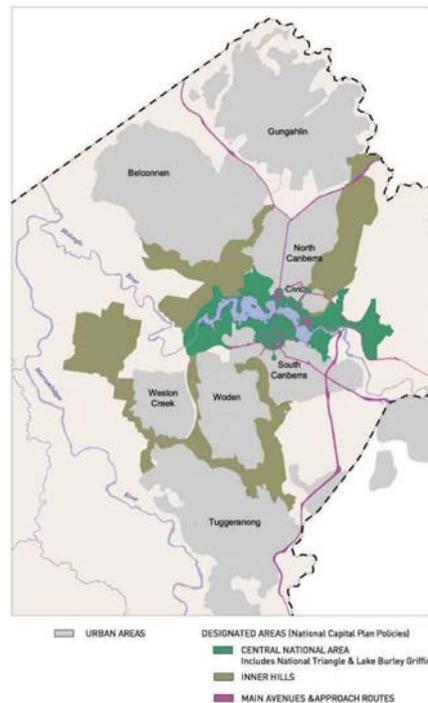


Abb. 25: Designated Areas (NCA)

2.1.4 Veränderte Anforderungen und Masterpläne nach 1950

Nach zwei Jahrzehnten Stagnation in der Stadtentwicklung verzeichnete *Canberra* in den 1950er Jahren ein schnelles Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum. Es wurde schnell offensichtlich, dass eine konzeptionelle und organisatorische Stärkung der Stadtplanung erforderlich war. Diese Bemühungen hatten in dem damaligen australischen konservativen Premierminister *John Gordon Menzies* (12/1949 – 1/1966) einen engagierten und durchsetzungsfähigen Fürsprecher. *Menzies* war bereits von 4/1939 – 8/1941 Premierminister. Nach seiner erneuten Wahl 1949 hatte er als ein zentrales Ziel seiner Regierung formuliert, „*Canberra zum neuen Symbol der australischen Politik zu machen*“ (Fischer 2007:6).

Zahlreiche Probleme der Stadtentwicklung waren ungeklärt. „*The central area was empty, the lake had not been built, there were no significant national institutions in the city*“ (Reid 2002:223). *Griffins Tram/Street Cars* waren ebenso wenig realisiert, wie der Bahnhof für die Eisenbahn. In der Nachkriegszeit kamen neue Herausforderungen hinzu. Für die schnell anwachsende Bevölkerung und für die große Zahl von Arbeitern und Regierungsangestellten konnten wegen des Mangels an Baumaterialien keine Wohnungen gebaut werden. Daher entstand im Stadtzentrum eine Vielzahl „temporärer Behausungen“ (vgl. Fischer 1984:52). Die Aufgabenteilung zwischen den Shoppingcentern im südlichen und nördlichen Teil der Stadt funktionierte noch nicht wie geplant. Durch den Bau von kleinen Shopping-Centern in den Wohngebieten am Rande der Stadt wurden die beiden zentralen Einkaufszentren der Stadt deutlich geschwächt.

NCPDC (1938-57) war offenbar nicht die geeignete Institution, um die lange verschleppten und die aktuellen Probleme zu lösen. Das *Committee* war mit keinerlei exekutiven Befugnissen

ausgestattet, außerdem wurden ihre Hinweise innerhalb der Verwaltung häufig ignoriert oder es wurden kurzfristig Entscheidungen getroffen, ohne NCPDC zu beteiligen. In den 1950er Jahren kommt es zu einer umfassenden inhaltlichen, personellen und institutionellen Neuorientierung in der Stadtplanung für die Hauptstadt.

Im Mai 1949 wird *Trevor Gibson* als *Senior Town Planer* in das *Department of Works* berufen. Er ist von 1949 bis 1958 der „*Chief Planner of Canberra*“. Er wird auch als „*Canberra's first Town Planner*“ bezeichnet (Reid 2002:212). Davor hatte er für vier Jahre als „*County Planning Officer*“ in *Großbritannien* gearbeitet. Für ihn gibt es keinen Weg zurück, keine Rückbesinnung auf die Planungsideen von *Griffin*. Er weist auf die Konzepte der gerade in *England* entstandenen *New Towns* hin (wie *Harlow* nördlich von *London*) und ist der Überzeugung, dass eine erneute Orientierung an *Griffins* Plänen falsch wäre, im Gegenteil: „*the departures had not gone far enough*“ (Reid 2002:212).

1951 hält das gerade gegründete *Regional and Town Planning Institute of Australia* seine Gründungskonferenz in *Canberra* ab, mit dem zentralen Thema: „*The Planning and Development of the Capital*“ (Fischer 1984:63). *Peter Firman Harrison* ist Sekretär der Konferenz, als Gastredner wird *Sir William Holford* aus *London* eingeladen. „*These two men were to have profound influence on Australia's capital*“ (Reid 2002:212). *Peter Harrison* ist ausgebildeter Architekt und Stadtplaner, Anfang der 50er Jahre lehrt er Architektur an der *University of Sydney*. Er ist ein Verfechter der Erneuerung des *Griffin Plans* und einer Verbindung mit modernen Stadtplanungsideen. Von 1959 bis 1967 wird er *NCDC Director* und *First Assistant Commissioner Town Planning* (vgl. Reid 2002:355).

Sir William Graham Holford ist zu diesem Zeitpunkt in *England* bereits ein angesehener Stadtplaner. Er war 1948 zum *Professor of Town Planning* am *University College London* berufen worden, nachdem er für mehrere Ministerien in *England* gearbeitet hatte und sich beim Wiederaufbau von *London* einen Namen gemacht hatte. Parallel zu seiner Tätigkeit in *Australien* war er auch Vorsitzender des Preisgerichts für den städtebaulichen Wettbewerb für *Brasilia*.

Gibson, *Harrison* und *Holford* setzen deutlich unterschiedliche Akzente in der Frage, welchen Leitvorstellungen die zukünftige Stadtentwicklung von *Canberra* folgen soll. In den folgenden Jahren liefern sie wichtige Beiträge für die zukünftige fachliche Orientierung in der Hauptstadtplanung. Die australische Regierung verkündet im November 1954 im Parlament, dass ein „*Senate Select Committee be appointed to inquire into and report upon the development of Canberra in relation to the original plan and subsequent modifications*“ (Reid 2002:223). Es sollen drei zentrale Aspekte untersucht werden:

- *Departures from the plan*,
- *The effectiveness of administration and advisory committees and*
- *Roads, parks, architecture and anything connected with the general plan of the city* (ebd.).

Empfehlungen des Senate Select Committee

Das *Committee* legt zehn Monate später im September 1955 einen 2.000 Seiten umfassenden Bericht vor, für den 83 Planer, Wissenschaftler und Fachleute interviewt wurden. Er beinhaltet Protokolle, schriftliche Stellungnahmen und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung der Hauptstadt. Das aufwendige Verfahren und die Ergebnisse finden breite Zustimmung. *Fischer* vertritt die Ansicht, dass das *Senate Select Committee* einen sehr bedeutsamen Wendepunkt in der Geschichte darstellt (Fischer 1984:65). *Reid* kommt zu der Einschätzung: „*The report was a*

milestone. It is still the most comprehensive investigation into the planning and development of Australia's national capital" (Reid 2002:224).

Der Bericht zeichnet auf der Grundlage seiner Interviews und Analysen ein düsteres Bild von breitem Verwaltungsversagen in der Hauptstadtfrage: *"A picture of neglect and disorganization. Australia had not been taking its capital seriously. The City has been administered by government departments with a wide range of national responsibilities and Canberra was just another item in their list"* (Reid 2002:224). Der Bericht beinhaltet 76 Empfehlungen, die meisten beziehen sich auf *"strengthening the machinery of planning and development by strong professional leadership with Federal Government support"* (Reid 2002:231).

Der zentrale Punkt der Kontroverse innerhalb des *Committees* war die Frage nach den zukünftigen Leitlinien für die Stadtentwicklung: die Reaktivierung und stärkere Verfolgung des *"City Beautiful"* Planungskonzeptes von *Griffin* oder das englische *"Garden City"* Konzept. *Peter Harrison* und *Trevor Gibson* waren in dieser Frage Antipoden. *Peter Harrison* war *„one of the strongest defenders of Griffin's plan“*(Fischer 1984:65). Er arrangiert einen Besuch in der *National Library* und erläutert dem *Committee* die Zeichnungen und den Erläuterungsbericht von *Griffins* Wettbewerbsbeitrag. Das *Committee* ist von dieser Präsentation sehr beeindruckt (vgl. Reid 2002:226).

Harrison beschreibt das Dilemma von *Canberra* aus seiner Sicht, es sei *„a city moving into the second half of the twentieth century with a design prepared in 1911“* (Reid 2002:225). Da er wesentliche Elemente von *Griffins* Konzept weiterhin für angemessen erachtete aber niemand den Plan vollständig in seiner ursprünglichen Form aufleben lassen wollte, arbeitete er für das *Committee* zwei zentrale Charakteristika, den *spirit of the original plan*, von *Griffins* Konzept heraus:

1. *„The design of the Capital as Griffin conceived it was based on the major axis from Capital Hill to Mount Ainslie bisecting a triangle formed by Commonwealth, King's and Constitution Avenues containing the formal water features of Molonglo Basin. This is the central theme which placed the Griffin Plan above all others, the grand idea without the Plan of Canberra has no meaning“* (Reid 2002: 226). Diese Definition der Grundprinzipien von *Griffins* Plan, die *Land Axis* und das *Triangle* über den aufgestauten See, wurde vom *Committee* und allen beteiligten Fachleuten akzeptiert (vgl. ebd.).

Harrison beschreibt ein Jahr später in einem Artikel für *The Journal of the Town Planning Institute* die Qualitäten des Designs von *Griffin* für das *Centre of Canberra* und entwickelt 1956 zwei Diagramme, in denen er die Konzeption von *Griffin* für das Zentrum mit der baulich-räumlichen Situation von 1956 gegenüberstellt. Die Gegenüberstellung des prägnanten Konzeptes für das *Centre of Canberra* von 1912 und des Torsos, der bis 1956 realisiert worden war, überzeugte die große Mehrheit seiner Fachkollegen.

2. Als das zweite tragende Prinzip von *Griffins* Plan hob er die hervorragende Einbettung der Stadtanlage in die Landschaft hervor und leitete daraus ab, dass eine enge Verknüpfung zum Gartenstadtgedanken gegeben sei. *„Harrison attempted to reconcile Griffin's Organic Design approach with the Garden“*(Reid 2002:226).

Für das *Senate Committee* ist die Verknüpfung von *Griffins* zentralen Elementen für das *City Centre* (*Land Axis* und *Triangle*) mit dem Gartenstadtgedanken aufgrund *Griffins* hervorragender Einbettung der Stadt in die Landschaft ein willkommener Kompromiss zwischen den beiden städtebaulichen Strömungen, den sie sich zu eigen machen.

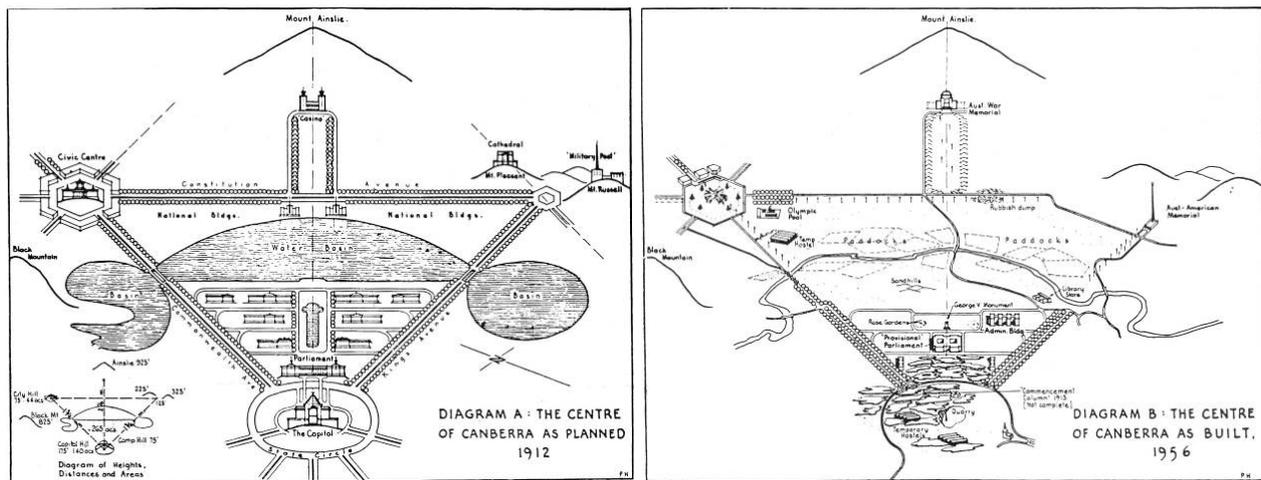


Abb. 26a: The Centre of Canberra as planned 1912 (Harrison 1956, zitiert nach Fischer 1984:62)

Abb. 26b: The Centre of Canberra as built 1956 (Harrison 1956, zitiert nach Fischer 1984:63)

Die Präferenz des *Senate Committee* tritt in dem *Senate Report des Selected Committees* deutlich zu Tage „*The most important feature of Canberra’s development is its Garden City aspect*“ (Report from the Selected Committee 1955:182, zitiert nach Reid 2002:227). In der Frage der zukünftigen Stadterweiterungen schließt sich auch *Harrison* den zu jener Zeit modernen städtebaulichen Leitbildern an: “*Harrison praised Gibson’s suburbs as ‘the most successful development Canberra has to show’*” (Reid 2002:237).

Trevor Gibson entwirft als *Chief Planner of Canberra* ab 1949 *Detailpläne* für neue suburbane Stadtteile, *Dickson*, *Lyneham* im Norden, *Red Hill* im Süden und *Campbell* im Osten. 1951 entwirft er den Detailplan für das *Civic Centre*. 1956 stellt er dem *National Capital Planning and Development Committee* den *Outline Plan for Expanding the City to the North and the South* vor. Der Plan umfasst das gleiche Gebiet wie *Griffins* Wettbewerbsbeitrag. An dessen Stadträndern hat er jedoch neue Stadtteile für eine Bevölkerung von 110.000 EW ergänzt. Er plant ergänzende *Neighbourhood Centres* und *Business Centres*. Das Straßennetz wird hervorgehoben und zahlreiche neue Straßen sowie eine *Ringroad* um die ganze Stadt hinzugefügt. Die sich hier schon abzeichnende Dominanz des *autogerechten Stadtausbaus* wird die Grundlage aller Pläne der kommenden Jahre sein. Seine weitergehende Vision einer dezentralen *City of Gardens* ist hier noch in den Abmessungen des *Griffin Plans* gefasst, die nachfolgenden Pläne werden über die Abmessungen des *Griffin Plans* großräumig hinausgehen.

1958 wird *T. Gibson* zum *Principal Town Planner* in die neu gebildete *National Capital Development Commission (NCDC)* berufen. Diese Position bekleidet er 17 Jahre lang bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1975 (vgl. Reid 2002:353). In den ersten Jahren ist der *Outline Plan 1956* von *Gibson* für 110.000 EW die Planungsgrundlage für die Arbeit der 1957/58 gegründeten *NCDC* (vgl. Freestone 2010b:4). Da jedoch die Besiedlung schnell über *Griffins* Master Plan hinausgeht, beschließt die *National Capital Development Commission (NCDC)* 1959 eine Überarbeitung. Die Planer sehen nur die Alternativen, die Dichten in der bestehenden Stadt deutlich zu erhöhen oder den Gartenstadt-Charakter der bestehenden Stadt zu erhalten und die Stadt durch neue Stadtteile in der Umgebung zu ergänzen. Sie entscheiden sich für die Gartenstadt-Alternative.



Abb. 27: *Outline Plan for Expanding the City to the North and to the South*
(Gibson 1956, zitiert nach Reid 2002:235)

William Holford Observations 1957

Holford erhält von Premierminister Menzies 1957 den Auftrag, eine persönliche Untersuchung über die Planungssituation in der Hauptstadt durchzuführen, die unter dem Titel *Holford's Observations on the Future Development of Canberra* im Jahr 1958 abgeschlossen wird. Holford unterbreitet nicht nur räumliche, sondern auch organisatorische Planungsvorschläge. Er schlägt mit Nachdruck eine Neuorganisation des Planungsmanagements für die neue Hauptstadt vor. Für die Entwicklung der Hauptstadt *Canberra* sieht Holford nur zwei Alternativen: „*The one alternative, he said, would be to retain the provincial character of the city and to continue developing its two parts as separate entities, north and south of the Molonglo River. [...] The second alternative was for Canberra to become a unified city ... a cultural and administrative centre and a national capital*“ (Fischer 1984: 65). Holford empfiehlt dringend, sich für die zweite Alternative zu entscheiden und formuliert drei Ziele, die für die Entwicklung der Gesamtstadt eine zentrale Bedeutung haben:

- *“The development of Canberra into a cultural centre,*
- *the development of a modern system of traffic circulation and*
- *as the highest priority, the conservation of its Garden City character”* (Fischer 1984: 66).

Für die Konsolidierung des *Cultural Centre* empfiehlt Holford, den See im Zentrum der Stadt zu realisieren. Vernon sieht darin dessen wichtigste baulich-räumliche Empfehlung für die zukünftige Stadtentwicklung. „*The most dramatic built outcome of Holford's consultancy was Canberra's much anticipated lake 1964, a central component of the Griffin's plan*“ (Vernon 2012:11).

Die australische Regierung folgt auch *Holfords* Forderung, ein effektives Planungsmanagement zu entwickeln und gründet 1957/58, wie bereits erwähnt, die weitgehend unabhängige und schlagkräftige *National Capital Development Commission (NCDC)*. *“The NCDC was established was established by an Act of Parliament in 1957 and assigned four main tasks: to complete the*

establishment of Canberra as the seat of government; to house transferred public servants; to make Canberra a worthy national capital; and to create 'a place in which to live in comfort and dignity'" (Freestone 2010:157).

Um *Holfords* Forderung, ein modernes *System of Traffic Circulation* zu entwickeln, werden in den kommenden Jahren mehrere Verkehrsstudien für *Canberra* und Umgebung erstellt:

- *Canberra Area Transportation Study (C.A.T.S.) 1963*
- *Harrison: A pattern for Growth 1964*
- *Canberra Land Use Transportation Study (C.L.U.T.S.) 1967*
- *Harrison: General Concept 1968*
- *NCDC: Tomorrow's Canberra – The Y-Plan 1970*

Canberra Area Transportation Study (C.A.T.S.) 1963

1963 beauftragt *NCDC* ein *Chicagoer* Ingenieurbüro mit der Erstellung einer Verkehrsstudie über *Canberra*. Die Verfasser der Studie orientieren sich wie der *Gibson Plan* von 1956 an dem bestehenden Siedlungskörper. Sie entwerfen ein groß dimensioniertes tangenciales Schnellstraßensystem mit vier bis sechs Spuren, mit niveaufreien Kreuzungen und Abzweigungen. Für die neuen Stadtautobahnen werden breite Korridore *reserved for transportation purposes* (vgl. Abb. 28c, Fischer 1984:83) ausgewiesen. Der Stadtkörper wird durch ein Korsett von Stadtautobahnen vollständig umschlossen. Zusätzlich zu den Tangenten wird vorgeschlagen, Trassen für mehrere Ost-West-Querungen durch den bestehenden Stadtkörper zu schlagen.

Harrison: A pattern of Growth 1964

Das aus stadtgestalterischer Sicht völlig unbefriedigende Ergebnis der *C.A.T.S.* Studie bestärkt *Harrison* in seiner Auffassung, dass die zukünftigen Anforderungen des Individualverkehrs mit dem Erhalt der städtebaulichen Qualität des Stadtzentrums nur zu vereinen seien, wenn eine dezentrale Siedlungsstrukturentwicklung gefördert wird. 1964 publiziert er seine langfristige regionale Vision einer polyzentralen, netzartigen Siedlungsentwicklung *A Pattern of Growth* (vgl. Abb. 29). Ein Jahr später veröffentlicht *NCDC* den *Canberra Outline Plan 1965*. *Der Plan* stellt in seiner Siedlungskonzeption einen Zwischenschritt von der kompakten Stadtanlage zur dezentralen autogerechten Stadtlandschaft dar.

The Canberra Outline Plan 1965

Der Canberra Outline Plan 1965 ist der erste Stadterweiterungsplan mit drei neuen suburbanen Satellitenstädten innerhalb des *ACT*. Für *Canberra* wird eine Bevölkerungszahl von insgesamt 250.000 EW prognostiziert. In seiner Verkehrs- und Siedlungskonzeption orientiert sich der Plan noch an der Verkehrsstudie von *C.A.T.S.*, der ein großes Schnellstraßensystem um den bestehenden Stadtkörper vorgeschlagen hatte. Die neuen Vororte/*Districts Belcomen, Majura* und *Woden* werden für jeweils 50.- 55.000 EW ausgewiesen und in einer Entfernung von 3-6 Meilen konzentrisch um das Stadtzentrum angeordnet. Allen gemeinsam ist, dass die *New Towns / Satellite Cities* aus *Neighbourhoods* in einer Größe von 4.000 EW gebildet werden sollen. Abb.28b verdeutlicht, dass die Entfernung zum Stadtzentrum ein wichtiges Kriterium für die Auswahl der neuen Satellitenstädte war. Im Kern handelt es sich um „*a concentric pattern of urban growth broken only by the topographical features of the green belt system*“ (Fischer 1984:79). Potentielle Satellitenstädte für zukünftige Siedlungsgebiete sind in dem Plan in den äußeren Entfernungszonen bereits skizziert. Die *New Towns* werden durch ein Netz von Stadtautobahnen untereinander und mit dem Zentrum verknüpft (vgl. Abb.28c).

Diese Konzeption verändert die bisherige Stadtentwicklung gravierend. Es werden die von *Holford* formulierten Prinzipien zu Grunde gelegt und für den Plan konkretisiert:

- „Preserving the open character of the city by limiting the extent of the existing districts [...]“
- Establishing new towns, with populations of between 60,000 to 100,000 people, and having many of the attributes of independent cities [...].
- Each new town would comprise ten or more neighbourhoods each with a population of between 4000 and 5000 people [...].
- A system of arterial roads located on the periphery of the towns in the parkland“.
- Placing particular emphasis on the central zones of the city including the Parliamentary Triangle and Civic (*Freestone 2010:158*).

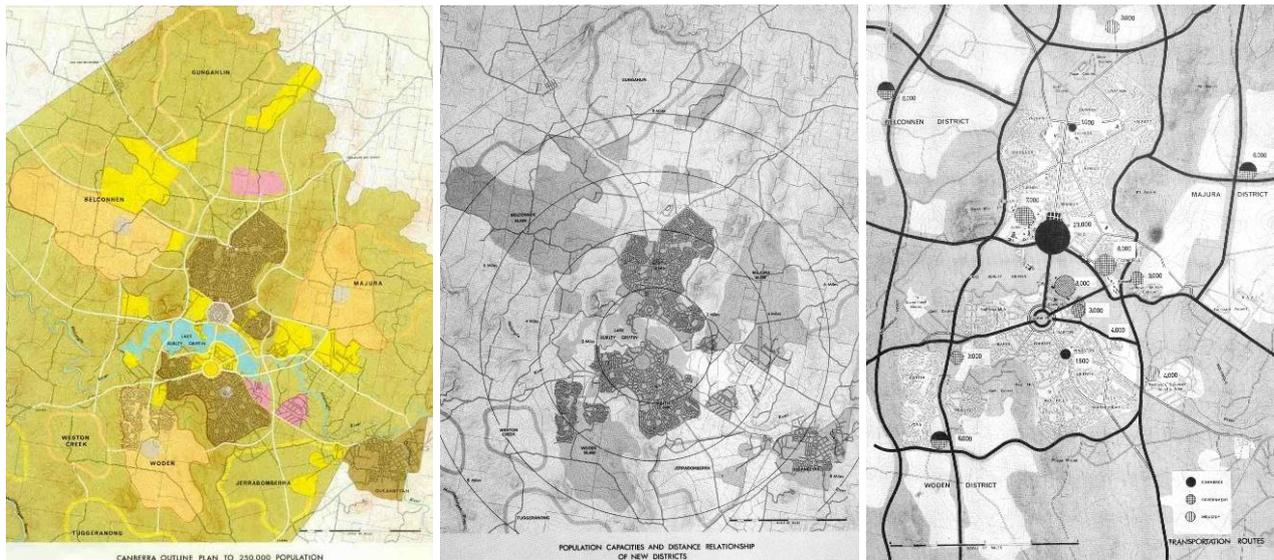


Abb. 28a: *The Future Canberra - Canberra Outline Plan 1965*; b: *Population and Distance*; c: *Transportation Routes* (a: *Wensing 2013:6*; b+c: *Fischer 1984:78+80*)

Canberra Land Use Transportation Study (C.L.U.T.S.) 1967

Weitere Verkehrsstudien werden durchgeführt, ausgelegt auf immer höhere Einwohnerzahlen für *Canberra* (500.000 EW) und mit dem Erwartung, dass die Verkehrsplaner ein Verkehrsnetz entwerfen, dass weitestgehend jegliche Verkehrsstaus verhindert und somit die uneingeschränkte Mobilität aller Bürger sichert. Es wird das Verkehrsbüro *Alan M. Voorhees & Ass.* aus *Washington D.C.* mit der *Canberra Land Use Transportation Study (C.L.U.T.S.)* beauftragt.

Die *C.L.U.T.S. Studie* von 1967 (vgl. Abb. 30) entwirft ein sich gabelndes Siedlungsband von Satellitenstädten innerhalb des *ACT*. Für die neu zu entwickelnden *New Towns* ist nicht mehr die Nähe zum Zentrum das entscheidende Kriterium, sondern die Lage innerhalb eines optimal erschlossenen Verkehrskorridors. Durch eine linear gebündelte Siedlungsstruktur erhofft man sich, ein möglichst kostengünstiges und leistungsstarkes Verkehrssystem bereitstellen zu können. Der Plan weist neue suburbane Siedlungsflächen für 300.000 EW entlang des gegabelten, 35 km langem Korridor aus. Der Plan der *C.L.U.T.S. Studie* wird wegen seiner Form *Y-Plan* genannt.

Die linear aufgereihten Siedlungsgebiete werden zu beiden Seiten von anbaufreien *Parkways / Freeways* flankiert. Zentral durch die Siedlungsgebiete führend und so alle Zentren verbindend wird eine „*Public Transport Arterial Spine*“ für den ÖPNV entworfen.

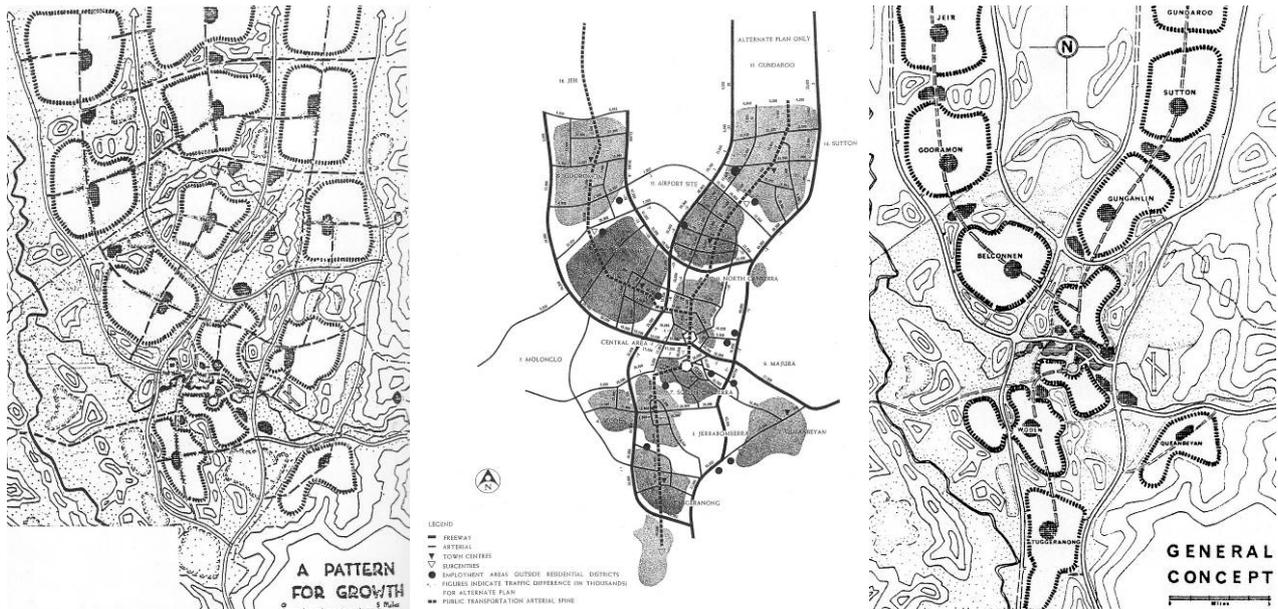


Abb. 29: *A Pattern of Growth*, Harrison 1964; Abb. 30: *C.L.U.T.S.*, Voorhees Ass. 1967;
 Abb. 31: *General Concept*, Harrison 1968 (Abb. 29+31: Fischer 1984:84+89; Abb.30: Reid 2002:260)

Harrison: General Concept 1968

Harrison stellt ein Jahr nachdem er von dem Posten des NCDC Direktors zurückgetreten ist, um einen Ruf als Professor an einer Universität anzunehmen, 1968 ein weiteres Konzept, das *General Concept*, vor. Im Wesentlichen spiegelt sich darin das *Y-Concept* wider. Es gibt aber auch eine bedeutsame Abweichung. Das *General Concept 1968* ist nicht auf das Territorium des ACT begrenzt, sondern geht wie seine Studie von 1964 über die Grenzen des ACT im Norden hinaus. Harrison hat darin zwölf *New Towns* mit jeweils 80.000-175.000 EW konzipiert. In den *Central Areas* der *New Towns* werden 90.000 Arbeitsplätze lokalisiert und zusätzlich zwei große regionale *Employment Centres* geplant, um die *Central Areas* der *New Towns* verkehrlich nicht zu überlasten. Je ein *Employment Centre* ist nördlich von *Belconnen* und nördlich von *Gungahlin* für 27.000 Arbeitsplätze geplant. Außerdem sind einige kleinere Verwaltungsbereiche mit je 5.000 Arbeitsplätzen in den Pufferzonen zwischen den *New Towns* vorgesehen (vgl. Fischer 1984:89). Das Konzept stellt eine regionale und langfristige Vision dar, die aufgrund der dafür notwendigen schwierigen politischen Abstimmungen mit dem Umland nicht weiter verfolgt wird.

NCDC: The Y-Plan and Tomorrow's Canberra 1970

Der offizielle *Y-Plan*, der sich weitgehend an der *C.L.U.T.S. Studie* orientiert, wird 1970 zusammen mit der *Metropolitan Strategy* im Booklet *Tomorrow's Canberra* von NCDC veröffentlicht. Das *Y-Konzept* wird zur Grundlage der weiteren räumlichen Siedlungskonzeption erklärt. Dadurch kann der Gartenstadtcharakter der bestehenden Stadt erhalten werden. Gleichzeitig werden die Anfordeungen des Automobils antizipiert und die verkehrsplanerische Konzeption eines Netzes von *Parkways* und *Highways* für die nächsten Jahrzehnte zur Planungsgrundlage für die weitere Entwicklung von *Canberra* erklärt. „A grid of freeways frame the projected districts with their town centres connected by a mass transit line. Over 40 years later this plan has largely come true, minus the mass transit and without spreading across the state border” (Freestone 2010:6). Verkehrskonzepte einer größtmöglichen Mobilität waren zu dieser Zeit international in vielen Metropolen die Grundlage stadtreionaler Siedlungskonzepte. In *Canberra* gab es allerdings für die Bürger keine Alternative zum PKW, da es kein leistungsfähiges ÖPNV-System gab und bis heute nicht existiert.

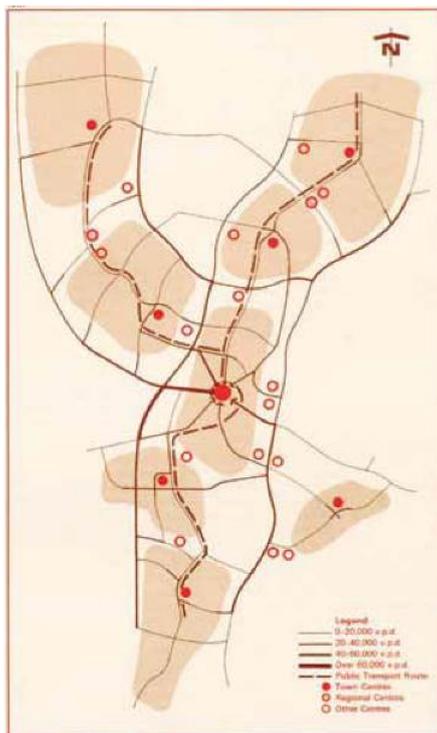


Abb. 32: NCDC: Canberra Y-Plan 1970; Abb. 33: Tomorrow's Canberra – New Town Concept für 300.000 EW 1970 (NCDC, zitiert nach Wensing 2010:6)

Das Siedlungskonzept der fünf *New Towns* für insgesamt 300.000 EW, die sich entlang der Y-Verkehrsspange orientieren, wurde 1970 von NCDC als die offizielle Strategie für die zukünftige stadtreionale räumliche Entwicklung von Canberra verkündet und als Wendepunkt in der Entwicklung der Stadt gefeiert. *"The NCDC had transformed the isolated ‚bush capital‘ into a city which many contemporary observers regarded as a model planned metropolis for the late 20th century"* (Freestone 2010b:2). Stephenson formuliert seine Erwartungen an die autogerechte Stadtkonzeption euphorisch. *"Canberra promises to be the finest city region in the world, a constellation of towns, as conceived by Ebenezer Howard, with a movement system which allows for unending extension and change ... It is the only city region I know which is properly conceived in terms of continuous growth"* (Stephenson 1970:284; zitiert nach Freestone 2010:10).

The Metropolitan Canberra Policy Plan 1984

Der *Metropolitan Canberra Policy Plan 1984* basiert auf den im *Y-Plan 1970* definierten Prinzipien einer linearen Siedlungsstruktur von additiven *New Towns*. Er übernimmt die Zentrenhierarchie seines Vorgängers von *City Centre*, *Town Centre*, *Group Centre* und *Neighbourhood Centre*. Es gibt aber auch Veränderungen im Siedlungs- und Erschließungssystem. In der Zeit von 1970-1985 wuchs die Bevölkerung von Canberra von ca. 150.000 auf 250.000 EW. Hierauf reagiert der *Policy Plan 1984* mit der Ausweisung einer neuen großen *New Town* ganz im Norden des ACT. Den planerischen Überlegungen liegt ein Zeithorizont von 20 Jahren zugrunde. Für diesen Zeitraum werden 400.000 EW prognostiziert. Die arterielle Linienführung für die geplante Schnellbahnverbindung wird überarbeitet, die neue *New Town Gungahlin* in das ÖPNV-Konzept eingebunden und erstmalig die drei Endpunkte konkretisiert. Die Schnellbahnlinie, ein Eckpfeiler des linearen *Y-Konzepts*, ist bis heute 45 Jahre nach seiner Einführung nicht, auch nicht in Teilen, realisiert.

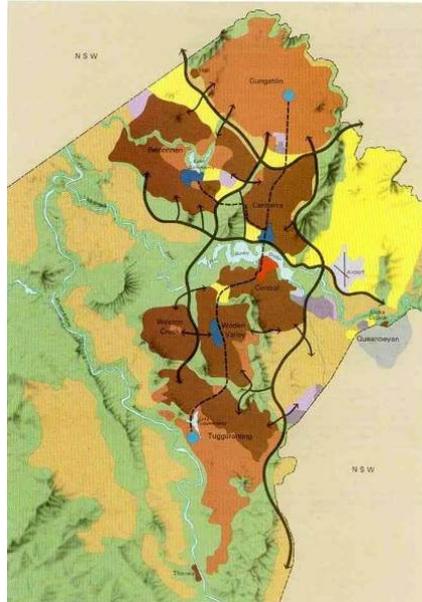


Abb. 34: Metropolitan Canberra Policy Development Plan, NCDC 1984 (nach Wensing 2013)

Kommunale Selbstverwaltung des ACT 1988

1988 wird dem *Australian Capital Territory (ACT)*, das bis dahin der Bundesregierung unterstellt war, durch den *Self-Government Act* die Selbstverwaltung übertragen. Das *ACT Government* ist die kommunale Selbstverwaltungsbehörde für das ACT. Das ACT wird häufig als „City State“ bezeichnet „because the Assembly performs both state/ territory and municipal functions“(RDA ACT 2010:32). Das *ACT Government* muss sich in allen für die Hauptstadtfunction bedeutsamen Fragen mit der staatlichen *National Capital Authority (NCA)* abstimmen. Neben dem rechtsverbindlichen *Territory Plan* des *ACT Government* gibt es parallel den *National Capital Plan (NCP)* der *National Capital Authority*. Die kommunalen Pläne müssen mit den NCP abgestimmt werden. Es kann von einem *dualen* Planungssystem im ACT gesprochen werden bzw. von einer Selbstverwaltung mit Regierungsvorbehalt für alle Hauptstadtangelegenheiten. (vgl. Kap. 2.1.3).

Das neue Parliament House 1988

Im Jahr 1988 wird das neue *Parliament House* in der *Land Axis* nördlich hinter dem provisorischen Parlamentshaus von 1927 eröffnet. Es ist nach dem Entwurf der Preisträger eines internationalen Wettbewerbs *Mitchell / Giorgola & Thorp* 1981-1988 gebaut worden. 1989 finden erste Kommunalwahlen für das *ACT-Parliament* statt. Diese Wahlen gewinnt die *Labour* Partei im Gegensatz zur von den Konservativen gestellten australischen Regierung.



Abb. 35: Zentrale Achse mit altem und neuem Parlamentsgebäude

Canberra Spatial Plan 2004

Die neu gewählte Regierung des *ACT Government*, kündigt im Oktober 2001 an, ein langfristiges, strategisches Stadtentwicklungskonzept für die Stadt zu entwickeln. Es besteht aus drei Plänen mit sozioökonomischen und räumlichen Elementen:

- „an Economic White Paper;
- a Social Plan and
- this Spatial Plan“ (ACT 2004:2).

Der *Canberra Spatial Plan 2004* ist somit Teil eines umfassenden Stadtentwicklungskonzeptes. Er formuliert die langfristige räumliche Perspektive für die nächsten 30 Jahre, ist jedoch kein rechtsverbindlicher Plan. Auf seiner räumlichen Konzeption aufbauend wird der *Territory Plan* als *Statutory Land Use Plan* für Canberra entwickelt. Der *Canberra Spatial Plan 2004* ist der erste Stadtentwicklungsplan, der ausdrücklich eine *nachhaltige Entwicklung* verfolgt. Er hat die von der Regierung für Canberra formulierten nationalen Belange zu berücksichtigen:

- Die von NCA definierten *Designated Areas*, die als *National Capital Open Space System (NCOSS)* für die Gestalt der Hauptstadt inhärenter Bestandteil sind.
- Der *General Policy Plan Metropolitan Canberra*, die Fortschreibung des *Metropolitan Policy Plan 1984*, und das *Y-Konzept* von 1967. Jede deutliche Abweichung von diesen grundlegenden Planungsprinzipien würde die Zustimmung von NCA erfordern.

Weitere Einzelaspekte von nationaler Bedeutung sind:

- Die Bewahrung des Planungsvermögens von Griffin,
- Der Erhalt der metropolitanen Siedlungsstruktur, einschließlich der Hierarchie der Zentren,
- Der Schutz des *Open Space Systems*,
- Die Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrssystems mit den angrenzenden Gebieten,
- Die Reduzierung der Verkehrsstaus und
- Eine hohe architektonische Qualität an den Eingangspunkten zur *Central National Area* (vgl. ACT 2004: 2f).

Die Planungsvorgaben der australischen Regierung bilden ein enges Korsett für die kommunale Planung. Dies führt in den kommenden Jahren immer wieder zu Konflikten zwischen ACT und NCA. Abb. 35 stellt die *Designated Areas* dar, die mit einem Planungsvorbehalt durch NCA versehen sind.

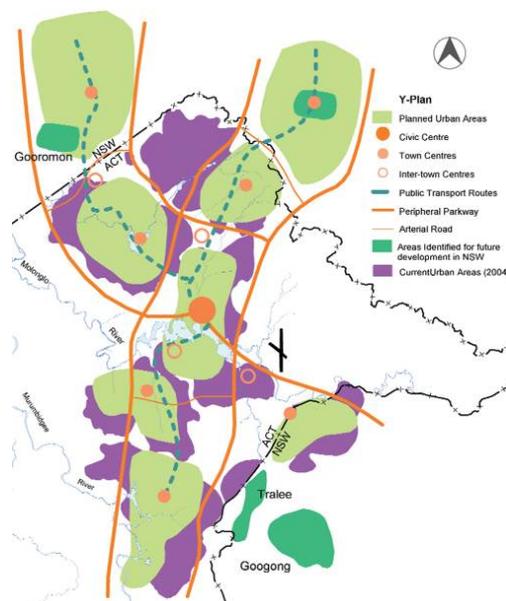
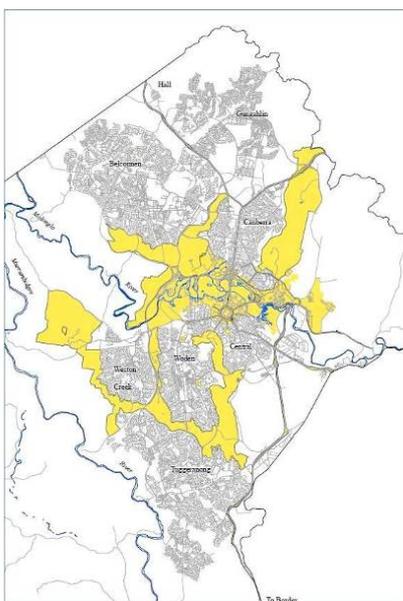


Abb. 36: *Designated Areas* mit Planungsvorbehalt von NCA; Abb. 37: *Y-Plan 1970* einschließlich der *Bauflächenerweiterungen bis 2004* (*Spatial Plan 2004* 23)

Die Stadt ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich weiter gewachsen. Der Gartenstadt-Charakter mit geringer Dichte erschwert die Nutzung des ÖPNV und führt zur weitgehenden Nutzung des PKW. Als räumliches Leitbild für die zukünftige Siedlungsentwicklung der Stadt formuliert der *Canberra Spatial Plan 2004* die Zielsetzung einer kompakteren Stadtstruktur, um den *CBD* zu stärken und die disperse Siedlungsentwicklung zu begrenzen. Dies soll durch Nachverdichtung bestehender Wohngebiete erreicht werden. Der *Y-Plan*, der seit 1967/70 das Grundmuster für die räumliche Entwicklung der Stadt bildet, wird kritisch diskutiert. Für die Zukunft soll eine stärker kompakte und nachhaltigere Stadtform verfolgt werden, ohne dabei die multizentrische Struktur des *Y-Plans* völlig aufzugeben. In der im *Spatial Plan 2004* dargestellten Version des *Y-Plans* (vgl. Abb. 37) sind neben den 1967 geplanten Siedlungsgebieten die bis zum Jahr 2004 zusätzlich entstandenen Siedlungsgebiete dargestellt. Es zeigt sich, dass alle 1967/70 geplanten Siedlungsbereiche großflächig erweitert worden sind, in einigen Fällen bis an die Grenze des *ACT*. Außerdem wurden in dem Plan Flächen gekennzeichnet, die in den Gemeinden des Umlandes in *NSW* liegen und für zukünftige Siedlungsentwicklung geeignet seien.

Eine wichtige Grundlage für die mit dem Plan verfolgten Ziele war eine von der *OECD* 2001 durchgeführte Studie im Rahmen des *Urban Renaissance Programme* mit mehreren internationalen Fallstudien. Die in der *OECD*-Studie für *Canberra* formulierten Empfehlungen waren für den *Spatial Plan 2004* eine zentrale Richtschnur. Die *OECD*-Gutachter sahen für *Canberra* u.a. folgende Aspekte auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung für erforderlich an:

- „*maximise its competitiveness,*
- *Strengthen social cohesion,*
- *Create better city-regional linkages,*
- *Manage urban growth better, both at the centre and periphery of urban areas*“.

Neben den inhaltlichen Anforderungen formulierten die Gutachter auch einige planungsmethodische Empfehlungen für zukünftige Planungen:

- „*plan for its future with clear goals and priorities,*
- *Adopt an integrative strategy that reconciles economic, social, environmental objectives,*
- *Promote rules and incentives that foster more sustainable practices*“ (*OECD* 2001, zitiert nach *ACT* 2004:4).

Die Verfasser des *Spatial Plan* sahen die oben beschriebene Umorientierung von einer dispersen zu einer stärker kompakten Siedlungsstruktur als Antwort auf den *OECD*-Report. Dadurch soll insbesondere auch das *Civic Centre* als der zentrale *CBD* von *Canberra* gestärkt werden (vgl. ebd.). Auch den planungsmethodischen Empfehlungen über klare Ziele und Maßnahmenentwicklung einschließlich Umsetzungsstrategien, klar formulierte Ergebnisse und Indikatoren für die Evaluation wird gefolgt.

Es werden im *Spatial Plan* zu sechs Bereichen Oberziele und Teilziele formuliert. Nicht immer ist die Gewichtung der einzelnen Aspekte und Maßnahmenbereiche in Bezug auf das Gesamtziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung schlüssig. In einigen Ziel- und Maßnahmebereichen bleiben die Umsetzungsstrategien eher vage oder es bestehen Widersprüche zwischen einzelnen Maßnahmen. Dies trifft sowohl für den Zielbereich einer „*more compact city*“, wie auch für den Zielbereich *Verkehr* zu. Es bestehen in beiden Zielbereichen offensichtlich divergierende Ziele. Somit stehen auch die vorgeschlagenen Maßnahmen im Konflikt zueinander. Das zukünftige Siedlungswachstum soll sich in den nächsten 30 Jahren in einem 15 km Umkreis um den Stadtmittelpunkt vollziehen, die Nachverdichtung von Wohnbauflächen soll in einem engeren 7,5 km Radius

Cultural Studies; **Ian Wood-Bradley**, ein *Urban Development Strategy and Policy Advisor* des ACT Government und **Christopher Vernon**, ein *Senior Lecturer* für Architekturgeschichte und Landschaftsarchitektur an der *University of Western Australia*.

Die OECD hatte bereits in ihrer *Urban Renaissance Study of Canberra 2002* darauf verwiesen, dass ein lebendiges Stadtzentrum mit hoher Aufenthaltsqualität von großer Bedeutung für die Attraktivität der gesamten Stadt sei. *“Strategies... should encourage innovative design solutions; develop an ACT cultural identity; link Civic more positively to an enriched range of nearby national capital uses; build on existing asset base; reduce dependence on the car; and encourage increased use of public transport.”* (OECD 2002, zitiert nach NCA 2004:198). Aufbauend auf dieser Analyse beschreibt die *Legacy Study 2004* die gestalterischen und funktionalen Schwachstellen des Zentrums von *Canberra*.

The Griffin’s Legacy 2004 – Beschreibung der Ausgangslage

Yet Canberra still has not realized its full potential. The landscapes and monuments are not matched by a cosmopolitan lifestyle expected of such an important national and international centre. Parts of the city give a glimpse of the grand civic design envisaged by Walter Burley Griffin – of parks and boulevards, public buildings and monuments – but other areas are an anticlimax. Traffic dominates the central streets; outdated office precincts are lost in a sea of carparks and are deserted after work hours; the city in many areas is cut off from the lake by a ring of freeways. Urban development pressures and traffic threaten to diminish the capital’s special qualities, to encroach on its leafy garden suburbs and erode its celebrated landscape setting.

It is time to address the future. A far-sighted strategy is needed to ensure that the nation’s capital in the 21st century realizes its potential and can accommodate the best of contemporary urban development. The National Capital Authority is the Commonwealth agency responsible for the planning and development of the National Capital in accordance with its ‘national significance’. The Authority has prepared this strategy to unlock the potential of Canberra’s Central National Area, its landscape setting and approaches. Comprehensive Propositions and Strategic Initiatives, outlined in Section IV, demonstrate the capacity of the Griffin Legacy to realize such a future.

(NCA 2004:VII)

Vernon erklärt im Vorwort, dass die Rückbesinnung auf das *Griffin*-Konzept nicht missverstanden werden sollte als ein simpler Vorschlag *„to build Griffin’s City“*. NCA und die Arbeitsgruppe seien sich einig, dass es zahlreiche Qualitäten der heutigen *„hybrid city“* mit ihrem hervorragenden Landschaftscharakter gäbe (vgl. Vernon in NCA 2004:S. X).

In der Studie wird die Relevanz des *Griffin-Plans* für die aktuelle Stadtentwicklung von *Canberra* ausführlich begründet. Der *Griffin-Plan*:

- *provides a compelling three-dimensional expression for the city*
- *offers the governing force of the future city form and a viable structure for a sustainable city*
- *can accommodate metropolitan growth, achieving a compact city with reduced energy use and protecting the ecology of the region*
- *offers a socially inclusive and accessible city with a diversity of lifestyle*
- *create an economically competitive, vibrant city as a premier tourist destination* (vgl.NCA 2004:146)

Für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen im Stadtzentrum zur Verbesserung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität sieht die Studie in *Canberra* gute Voraussetzungen. *“Compared with other capital cities, Canberra has the advantage that the core urban improvement areas identified in the Griffin Legacy are undeveloped and continue to be under public ownership. Major infrastructure and public domain improvements can be funded through the sale of land. With proportionally minor public investment, the most ambitious initiatives can be delivered with high public dividends”* (NCA 2004:194).

Nach einer breiten Diskussion unter Fachleuten und in der kommunalpolitischen Öffentlichkeit gibt NCA zwei Jahre später eine umsetzungsorientierte und handlungsanweisende 16 seitige Broschüre mit dem Titel *The Griffin Legacy-The blueprint for the future development of the central national areas* heraus. In ihr wird für vier Teilbereiche der Innenstadt jeweils ein Bündel konkreter Maßnahmen vorgeschlagen.

The City Hill Precinct bildet eine Ecke in der von Griffin entworfenen *National Triangle* und ist der zentrale Punkt für *City Centre*. Aufgrund der gestalterischen Mängel und der fehlenden Aufenthaltsqualität wird eine intensive Nachverdichtung vorgeschlagen, indem die großflächigen Parkplätze durch neue Wohngebäude, Büros und Gastronomie ersetzt werden.

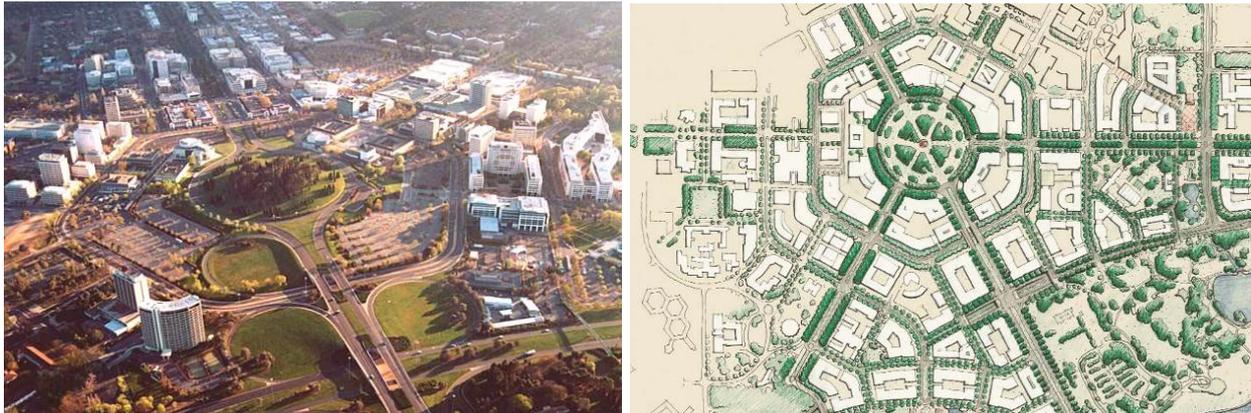


Abb. 41 a+b: CBD City Hill Bestand 2004 und Konzept (NCA: Griffins Legacy 2004: 129; 180)

Bereits Griffin plante, die Stadt bis an den See heran zu entwickeln. Das **West Basin** soll durch den Bau einer Promenade mit Restaurants, Pontons und Shops zu einem großzügigen und lebendigen Wasserfront-Freizeitareal entwickelt werden. Eine neue Fußgängerbrücke soll von der Spitze der Halbinsel, auf dem das *National Museum* liegt, das Nord- mit dem Südufer des Sees verbinden.

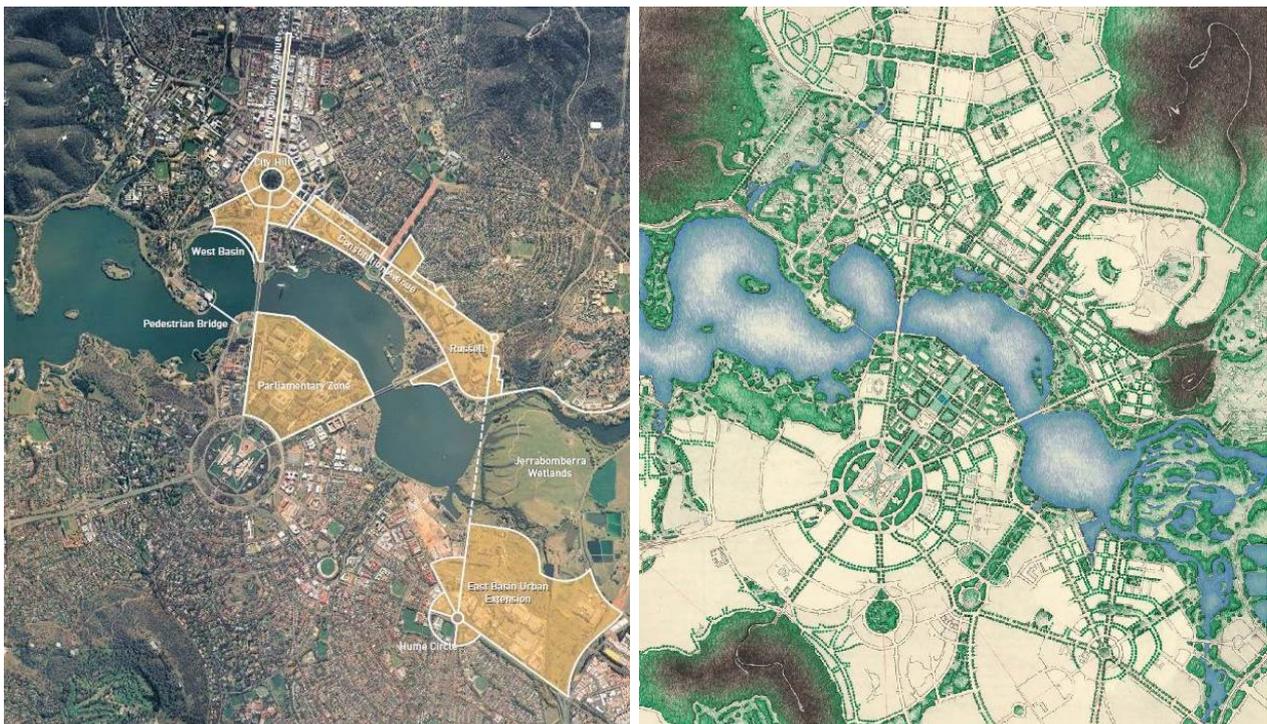


Abb. 42a+b: Lake Griffin, Improvement Areas und Konzeptplan (NCA: Griffins Legacy 2004:164+165)

Dritter Maßnahmenschwerpunkt ist der Bereich **Commonwealth Avenue und Kings Avenue**. Hier soll durch eine Überführung an der Kreuzung *Kings Avenue* und *Parkes Way* die Erreichbarkeit der City, des Flughafens und des Parlaments verbessert werden. Als vierter Teilbereich soll die **Constitutional Avenue** Richtung Norden als ein großer Boulevard, flankiert von Geschäften, Cafés, verdichteten Wohn- und Geschäftshäusern, in seinem urbanen Charakter gestärkt werden. Diese Funktionen sollen unterstützt werden durch die Ansiedlung zahlreicher Bildungseinrichtungen.

Die *Griffin Legacy 2004/2006* markiert einen Wendepunkt in der Gestaltungskonzeption für die Innenstadtentwicklung. Die Rückbesinnung auf die Kernelemente der Stadtkonzeption von *Walter und Marion Griffin* bietet 100 Jahre später die Chance, die Innenstadt von *Canberra* entsprechend den heutigen gesellschaftlichen Anforderungen attraktiver zu gestalten.

Canberra Plan 2008

Der hier vorgestellte *Canberra Plan: Towards our Second Century 2008* ist kein räumlicher Stadtentwicklungsplan, sondern ein sozio-ökonomisches Stadtentwicklungskonzept, das in der Planungshierarchie über dem räumlichen Entwicklungsplan sowie allen sektoralen Teilplänen der Stadt steht (siehe Abb. 43). Diese sozio-ökonomische Gesamtstrategie für *Canberra* formuliert in zahlreichen Sektoren neue strategische Ziele für die kommunale Verwaltung. Der *Canberra Plan 2008* benennt sieben strategische Themen, die *ACT Government* für die nächsten Jahre kommunalpolitisch prioritär bearbeiten will:

- *hohe Qualität im Gesundheitswesen,*
- *eine faire und sichere Gemeinschaft,*
- *hervorragende Ausbildung,*
- *eine starke, dynamische Ökonomie,*
- *eine lebendige Stadt und gute Neighbourhoods,*
- *nachhaltige Entwicklung,*
- *hochqualitative öffentliche Dienstleistungen (vgl. ACT 2008:5)*

Diese Themenschwerpunkte werden in dem Papier jeweils weiter ausgearbeitet, im Folgenden beschränke ich mich auf die Aspekte, die entweder einen Politikwechsel darstellen oder die auf die räumliche Stadt- und Infrastrukturentwicklung konkrete Auswirkungen haben.

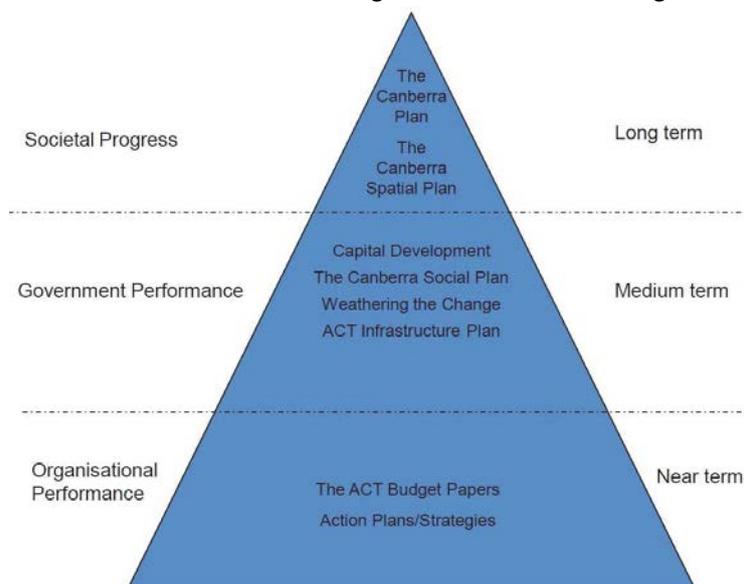


Abb. 43: Overview of Act Strategic Planning System (Act 12_2010:4)

Der *Canberra Plan 2008* sieht neue Herausforderungen, die deutlich ins Zentrum der Planung gestellt werden müssen. Der *ACT Chief Minister* erhofft eine breite Debatte in der Community über Kernfragen für die zukünftige Entwicklung von Canberra über „*future urban form*“, „*sustainable transport*“, „*reducing our ecological footprint*“ und „*implications of our shifting demographie*“ (ACT 2008:1). „*Since 2004 there has been greater recognition of and commitment to addressing climate change, particularly at a national level with the Federal Government's ratification of the Kyoto Protocol in 2008*“ (ACT 2008:15).

Unter den Umweltmedien spielt das Wasser eine herausragende Rolle. 2004 hatte Australien eine extreme Trockenheit zu verzeichnen. Wasserknappheit und steigende Lebensmittelpreise führten zu einem stärkeren Bewusstsein der Abhängigkeit von extremen Wetterbedingungen und Veränderungen des Klimas. In anderen umweltrelevanten Bereichen ist dagegen ein grundlegender Bewusstseinswandel nicht erkennbar. „*The planning landscape in the ACT has altered since 2004, with accelerated greenfields development, the expansion of the Canberra airport and the surrounding commercial space, and proposed residential land releases across the border in New South Wales*“ (ACT 2008:19). Aufgrund der starken Siedlungsentwicklung im Umland wird eine Verbesserung des regionalen ÖPNV Systems sowie die Ausweisung neuer Bauflächen für Wohnen und Gewerbe im ACT vorgeschlagen (vgl. ACT 2008:20). Die Zielsetzung eines verdichteten integrierten Siedlungs- und Transportsystems tritt in den Hintergrund.

Der *Canberra International Airport* sei ein bedeutsamer Faktor für die Wirtschaft im ACT, daraus folgt „*ACT Government will continue to support the planned expansion of both passenger and freight activity*“ (ACT 2008:70). Die Umweltbelastungen, die ein 24 Stunden arbeitender Passagier- und Frachtflughafen mit sich bringt, wird ebenso wenig thematisiert, wie die potenzielle Gefährdung des bestehenden Zentren-Systems in Canberra durch die neuen Dienstleistungsangebote, die der private Flughafenbetreiber als großflächige Mantelnutzungen im Umfeld des Flughafens plant. Der Hinweis im *Canberra Plan 2008* wirkt sehr defensiv gegenüber den Interessen des Flughafenbetreibers: „*It is imperative that the proposed airport expansion be well planned and managed in close consultation with the ACT Government. Development at the airport should take account of relevant ACT planning laws and policies in order to moderate significant impacts on metropolitan planning and local infrastructure provision*“ (ebenda).

Als Antwort auf den Klimawandel wird als Ziel formuliert „*to ensure that Canberra becomes a fully sustainable city and region and that future developments are environmentally sensitive*“ (ACT 2008:88). Für den ÖPNV in Canberra wird die Erarbeitung einer „*Integrated Transport Strategy*“ angekündigt (ACT 2008:92).

RDA ACT: Strategic Regional Plan 2010 and 2011-2012

Der *Strategic Regional Plan 2010* ist von der 2009 neu gegründeten Verwaltungseinheit *Regional Development Australia ACT (RDA ACT)* erarbeitet worden. Das strategische Regionalkonzept soll „*a framework for economic, social and environmental development initiatives in the ACT and region*“ bilden. *Act Government* und das *Commonwealth Government* unterstützen gemeinsam die Erarbeitung dieses ersten *Strategic Regional Plan 2010* für eine über die unmittelbaren Nachbargemeinden des ACT hinausgehende Region.

Um regionale Kooperationen in Australien zu fördern, hat die Regierung 55 RDA-Regionen gebildet und diese aufgefordert, jeweils für ihre Region unter Einbeziehung aller regionalen Akteure einen Regionalplan zu erarbeiten. Da eine Kooperation in der *Southern Inland Region* vorher nicht üblich war, soll der Plan 2010 erste regionale Kooperationen initiieren und die Basis für eine rasche Fortschreibung und Konkretisierung im *Strategic Regional Plan 2011* bilden.



Abb. 44: Southern Inland Region (RDA Act 2010:21)

Es werden zehn Mitglieder in ein neu gebildetes *RDA ACT Committee* aus Wirtschaftsverbänden, Hochschulen und Verwaltungen der Region berufen. Das *Committee* legt selbst die Schwerpunkte seiner Arbeit fest und beschließt von den anstehenden Problemfeldern auf der Ebene der innerregionalen Kooperation die drei Aspekte *Transport*, *Environment* und *Education* prioritär zu behandeln.

Zum *Verkehr* wird festgestellt: *“Walter B. Griffin’s original design included a tram network, but Canberra’s growth was made in an era of widespread private motor vehicle ownership when fuel prices were low and the supply seemingly unlimited and the car became the predominant form of transport.”* (RDACT 2010:96). Von Anbeginn wurde einseitig der MIV gefördert.

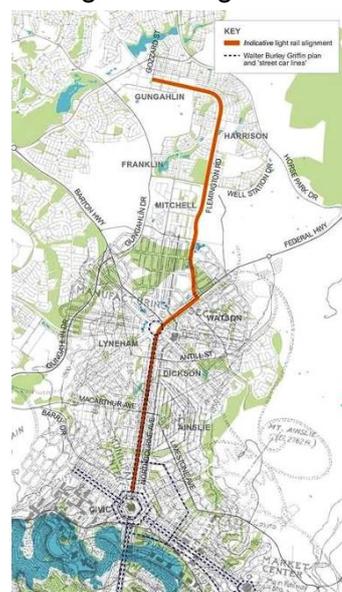
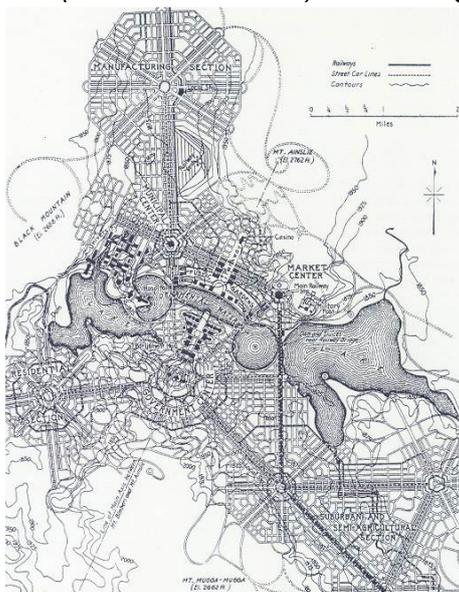


Abb. 45 a+b: Griffins Plan mit Street Cars 1912 + Can-Metro: Vorschlag für eine erste LRT Linie 2008

“Canberra’s urban form was extended with transport corridors from the city out to town centres leading to a city layout designed for the private car. The result is that Canberra has low population densities, dispersed over a large area, and this makes it difficult and expensive for public transport to service the needs of the population – thus Canberra’s current situation with under-developed public transport infrastructure”(ebd.). RDA verweist darauf, das ACT TAMS 2008 ein Netz für ein *Light Rail System (LRT)* für Canberra unter Einbeziehung von Queanbeyan vorgestellt hat. Dieser Vorschlag hätte *“the potential to improve the sustainability of Canberra’s transport, and its productivity and liveability, by decreasing road congestion and commuting times. It would provide an opportunity for Canberra to lead in policy that would reduce the impact and severity of climate change, and demonstrate leadership in innovation”* (RDA ACT 2010:100).

Die von *RDA ACT* erwartete *Leadership* ist angesichts der dramatischen Höhe der vom Verkehr induzierten Treibhausgas-Emissionen im internationalen Vergleich reines Wunschdenken, zumal es sich zu diesem Zeitpunkt noch um kein konkretes Projekt handelt und weder die Linienführungen, noch die Systemfrage, ob ein *LRT*- oder *Tram*-System, und die Finanzierung geklärt waren.

2011 folgt der ***RDA ACT Strategic Regional Plan 2011-12***. In sechs Monaten wurden zahlreiche Anhörungen, Meetings und Gespräche mit *Key Stakeholders* in der Region geführt. Für diesen Prozess wurden drei thematische Untergruppen gebildet, für *Erziehung*, *Umwelt* und *ÖPNV*. *RDA ACT* weist darauf hin, dass ab Juli des Jahres die *ACT Planning and Land Authority* dem neu gegründeten *ACT Government's Environment and Sustainable Development Directorate* zugeordnet worden ist. Eine neu erstellte *Draft ACT Planning Strategy* soll helfen, das selbst gesetzte Ziel, dass *Canberra 2060* „zero carbon emissions“ zu erreichen. Dieses soll durch einen neuen *Sustainable Transport Plan – Transport for Canberra* unterstützt werden (vgl. *RDA ACT 2011:16*). An die Studie werden große Erwartungen geknüpft, da ein verbesserter *ÖPNV* wesentlich zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen beitragen könnte. Dabei wird betont, dass es sich nicht um verkehrstechnische Maßnahmen allein handeln kann, da die aktuelle Verkehrssituation auch ein Ergebnis einer jahrzehntelangen Flächennutzungs- und Verkehrspolitik sei: „*Canberra's historic planning concept of a modest CBD, with additional 'town centres', has created an expansive, low-density city. But opportunities abound to increase the utilization of public transport – a task the ACT Government has been attempting to undertake over many years, but without significant advancement in public transport utilization*“ (*RDA ACT 2011:48*).

Die Bewohner seien extrem Auto-orientiert und würden sich deutlich einer stärkeren Nutzung des *ÖPNV* widersetzen (vgl. ebd.). Der Hauptgrund sei die Bequemlichkeit der PKW Nutzung. Dabei spiele auch das reichlich verfügbare und kostenlose Parkplatzangebot selbst im Zentrum der Stadt eine wichtige Rolle. Dies führe dazu, dass auch die umgesetzten Verbesserungen bei den Bussen, wie *dedicated bus lanes* und *new rapid lines on the busiest routes* keine durchschlagenden Erfolg bei der Veränderung des Verkehrsverhaltens gebracht hätten (vgl. *RDA ACT 2011-12:51*).

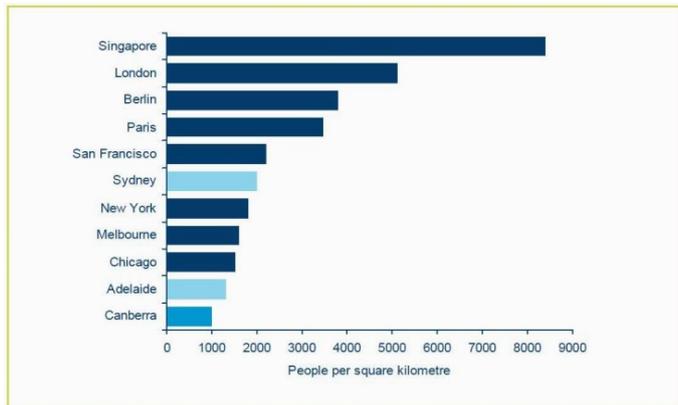
ACT Transport Studien von 2008 bis 2015

Die *ACT Light Rail 2008* Studie wird mit einem ungewöhnlichen Titelblatt veröffentlicht, versehen mit einem Statement, das in seiner Eindringlichkeit Aufmerksamkeit erlangen will oder – weitergehend interpretiert – das angesichts der Abneigung innerhalb von weiten Teilen der Hauptstadtbevölkerung gegen den *ÖPNV* wachrütteln und zum Umdenken anregen soll:

“Australia cannot lead the world in policy to reduce the impact of climate change if its National Capital has amongst the highest carbon emissions per capita of any city in the world”
(*ACT Light Rail 2008:Titelblatt*).

In der Problembeschreibung wird dargestellt, dass die CO²-Emissionen der PKW in *Canberra*/pro Person mit 2,150kg deutlich über dem Durchschnitt aller anderen Städte des Landes mit 1,744kg liegt. Die Situation würde sich weiter verschlechtern: *“Canberra's existing transport system is not sustainable from an environmental, economic and social perspective and is already imposing significant costs on the ACT economy and society”* (*ACT Light Rail 2008:1*). Daher sei ein Umschwenken in der Verkehrspolitik erforderlich: *“Worsening congestion and growth in travel costs and travel times will clearly impact adversely on the liveability of Canberra ... If Canberra cannot resolve its unsustainable transport problems, the ACT economy and the maintenance of a high quality Australian public sector to administer a range of key government functions are at risk”* (*ACT Light Rail 2008:8*).

Zurzeit bestehe der ÖPNV nur aus einem *road-based* Busnetz. Es gäbe zwar einige *bus transit lanes*, aber auf den meisten Strecken würden die Busse die Fahrspuren mit dem MIV teilen. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen auf Fahrzeiten und Emissionen der Busse. Außerdem hätte *Canberra* eine sehr geringe Bevölkerungsdichte über ein sehr großes Gebiet verteilt: „*The low-density city form makes it difficult and expensive for the public transport system to serve a wide range of needs. Effectively, Canberra has a high per capita public transport service that is spread thinly over a large area thereby contributing to low frequency of services and high costs across many routes*” (ACT Light Rail 2008:37).



Sources: Demographic World Urban Areas: Population & Density, 4th Comprehensive version: revised, ABS social atlas 2006



Abb.46 Bevölkerungsdichte in ausgewählten Metropolen; Abb.47: Bewertung unterschiedlicher ÖPNV-Strategien (ACT Light Rail 2008:37+42)

ACT Light Rail sieht unterschiedliche Optionen, um einen nachhaltigeren ÖPNV zu erreichen. Es werden sieben alternative Maßnahmenbereiche ausführlich diskutiert:

- „More roads,
- Buses on the existing grid,
- Bus rapid transit,
- Light rail,
- Increasing parking charges,
- Congestion charges,
- Urban infill” (ACT Light Rail 2008:41).

Die Maßnahmenbereiche werden in einer Matrix den folgenden Zielbereichen gegenübergestellt:

- „Reduces carbon emissions,
- Reduces congestions,
- Reduces accidents,
- Unaffected by existing congestion,
- Improves equity” (ACT Light Rail 2008:42; vgl. Abb 47).

Als Ergebnis wird die Einführung eines *Light Rail Systems* für *Canberra* vorgeschlagen: „*The development of the ACT light rail system will result in lower overall costs than the ACT’s current transport system, particularly lower health costs and will provide more transport options for the community*” ACT Light Rail 2008:77). Auf der Grundlage dieser Analysen wird ein *Light Rail Network* bestehend aus 4 Linien vorgeschlagen (vgl. Abb. 48a), es sind die Linien, die *Belconnen*, *Tuggeranong*, *Gungahlin* und *Kingston/Manuka* mit den Zentren verbinden. Das gesamte Streckennetz beträgt 54,4 km. Die Bauarbeiten sollten 2011 beginnen und 2015 abgeschlossen werden. Die Linien nach *Belconnen* und *Tuggeranong* könnten prioritär in zwei Jahren realisiert werden und dann sofort in Betrieb gehen.

Um ihren Vorschlag für ein neues öffentliches Verkehrskonzept zu promoten und die kommunalpolitische Diskussion anzuregen, wird *ACT Light Rail* offensiv und lädt bereits kurz vor Veröffentlichung des Endberichtes die Kandidaten aller Parteien und die Bürger von *Canberra* am 30.9.2008 zu einem *2008 Election – Meet the candidates*, einer Diskussionsveranstaltung zum Thema „*Light Rail for ACT & Capital Region*“ ein.

Insgesamt verfolgt die Studie einen integrativen Ansatz, um den aktuell durch den Verkehr erzeugten Problemen zu begegnen. Die Vorschläge zur Neuordnung des ÖPNV sind sowohl ökologisch wie sozial und ökonomisch analysiert. Die Interdependenzen zur Stadt- und Siedlungsstruktur und die erforderliche Verzahnung mit stadtentwicklungspolitischen Maßnahmen beschrieben. Die Studie ist m.E. ein Meilenstein für eine Neuausrichtung der Auto-orientierten Stadtentwicklung der letzten 40 Jahre. Die Studie wird in den kommenden Jahren leider nicht so zügig und konsequent umgesetzt, wie vorgeschlagen.

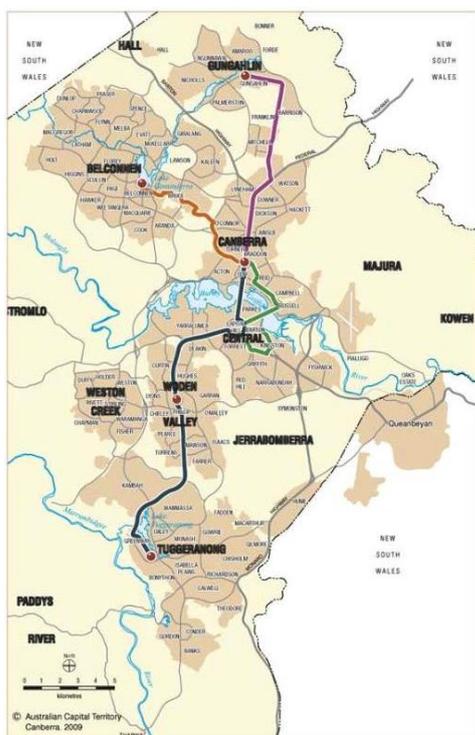


Abb.48a: ACT: Proposal LRT System 2009 (ACT Light Rail 2010:3)

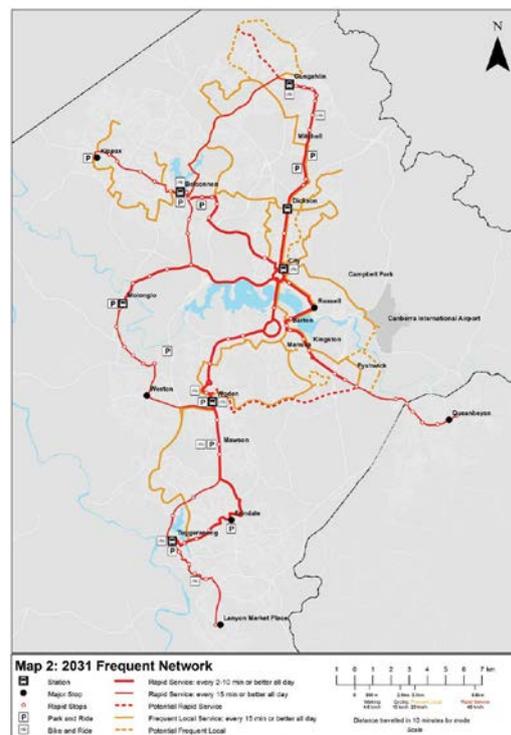


Abb. 48b: 2031 Frequent Network, 2012 (ACT Transport for Canberra 2012)

Die im März 2012 von ACT veröffentlichte Studie *Transport for Canberra: Transport for a sustainable city 2012-2031* wird vom *Minister for the Environment and Sustainable Development* erstellt. Aufgrund der gestiegenen politischen Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutzes hat die ACT-Regierung dafür wichtige Politikbereiche in dem neuen Ministerium zusammengefasst, so auch *Transport* und *Spatial Planning*. Diese organisatorische Zusammenfassung bietet die Möglichkeit, schon in einer frühen Projektphase Konzepte unterschiedlicher umweltrelevanter Planungsbereiche untereinander abzustimmen und Strategien und Maßnahmen eng zu verzahnen.

Diese Chance wird durch die Studie nicht genutzt. Sie ist stark als PR-Studie zu lesen. Sie bleibt sowohl im analytischen wie im konzeptionellen Teil deutlich hinter der *ACT Light Rail Studie* von 2008 zurück. „*Canberra’s transport system is built upon our well-planned urban structure. Canberra’s town centre nodes and well-developed arterial road network provide a solid base for expansion of the public transport corridors detailed in Transport for Canberra*“ (ACT 2012:12). Die

Dimensionen der Verkehrsbelastungen werden weitgehend negiert oder relativiert, die vorliegenden Vorschläge für die Einführung eines *LRT Systems* nicht erwähnt, sondern nur ein unspezifisches *Frequent Network* für den ÖPNV im Jahr 2031 (vgl. Abb. 48b) vorgestellt. Die bis zum Jahr 2026 verfolgten Ziele in der Veränderung des *Modal Split* zugunsten des Umweltverbundes werden in einer tabellarischen Übersicht mit Maßnahmen und Messgrößen dargestellt.

Mode	2006 actual	2011 target	NEW 2016 target	2026 target
Walking	5%	6%	6.5%	7%
Cycling	2.5%	5%	6%	7%
Public transport	7.9%	9%	10.5%	16%
Total	15.4%	20%	23%	30%

Abb.49: Ziele für den Anteil des Umweltverbundes an den täglichen Fahrten zur Arbeit bis 2026 (ACT 2012-2031: 58).

In *Canberra* gibt es in den folgenden Jahren eine lebhaft kommunalpolitische Debatte um das Für und Wider der Einführung eines *LRT Systems*. Die Befürworter führen die Umweltentlastung und die höhere Effektivität gegenüber Spuren für Busse, die stärker vom übrigen Verkehr abhängig wären, an. Die Gegner sehen die Vorzüge des PKW und die hohen Investitionskosten für ein *LRT System* als zentrale Punkte an.

Als sich nach den Kommunalwahlen 10/2012 im Jahr 2013 abzeichnet, dass *ACT Government* eine erste Linie von *Civic* nach Norden bis nach *Gungahlin* konkret bauen will, melden sich die Betreiber des privatisierten *Airports* mit einem eigenen, dreistufigen Gesamtkonzept als Ergänzung zur geplanten *Civic-Gungahlin-Linie* zu Wort. Hauptanliegen ist, dass in der ersten Ergänzungsstufe der im Ausbau befindliche *Canberra Airport* mit eingebunden wird.

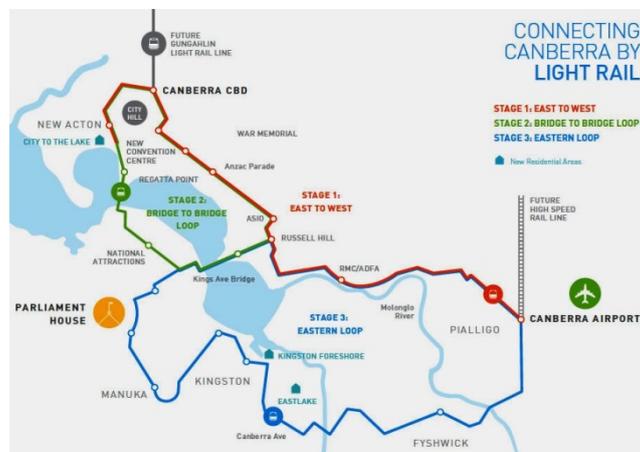


Abb. 50 Vorschlag Connecting Airport by LRT 2013 (Canberra Airport: 12/2014)

Light Rail Master Plan 2014 Public / Public Transport Improvement Plan 2015

2014 beschließt *ACT Government*, das erste 12 km lange Teilstück des "*Capital Metro Light Rail Project*" zwischen *Civic* und *Gungahlin* zu bauen. Im Dezember 2014 wird mit dem *Light Rail Masterplan 2014* ein erweitertes Gesamtnetz mit langfristig zu sichernden *Transport Corridors* veröffentlicht. Die Darstellung der Streckenführungen ist noch stark schematisch und es werden noch Alternativ-Routen dargestellt. Zusätzlich sind in dem Plan die *Urban Intensification Areas* der *ACT Planning Strategy 2012* dargestellt.

Ein Jahr später werden die Korridore des *Light Rail Network Plan* im *Public Transport Improvement Plan 2015* konkretisiert, zwei Linien werden in der Länge reduziert und eine Verbindung

gestrichen. Die zukünftigen *Railway Corridors* sind präzise verortet, in einem vergrößerten Ausschnitt wird die Strecke für die im September 2015 in Auftrag gegebene *Environment Assessment Studie* einer Verlängerung der *Gungahlin-Civic* Strecke am Nordufer des Sees entlang bis zur östlichen Ecke der *Triangle* in *Russell* dargestellt.

In dem *Public Transport Improvement Plan 2015* wird über eine für ein integriertes ÖPNV Angebot und dessen Management wichtige organisatorische Neuregelung informiert. In den vergangenen 90 Jahren waren Busse die einzigen öffentlichen Transportmittel. Sie wurden von *Action* betrieben. Mit der Einführung von *Light Rail System* tritt ein zweites ÖPNV-System dazu. Dies erfordert zukünftig eine enge Koordination und Integration der Systeme, nicht nur im Hinblick auf Fahrpläne sondern auch bei Fahrpreisen und einem *Single Ticket System*. Daher wird am 1.7.2016 eine neue übergreifende öffentliche Agentur für den ÖPNV gebildet: *Transport Canberra*. Dies ist eine für einen kundenfreundlichen Betrieb des ÖPNV bedeutsame Entscheidung.

Die politische Kontroverse um die Einführung des *LRT-Systems* ist damit nicht beendet. Im Jahr 2015 warnen Vertreter der Partei *Canberra Liberals* die Regierung, mit dem Projekt zu beginnen. Die *Canberra Liberals* würden das Projekt nicht fortführen, wenn sie bei den Kommunalwahlen im Herbst 2016 an die Macht kämen (*City News* 6/5/2015).

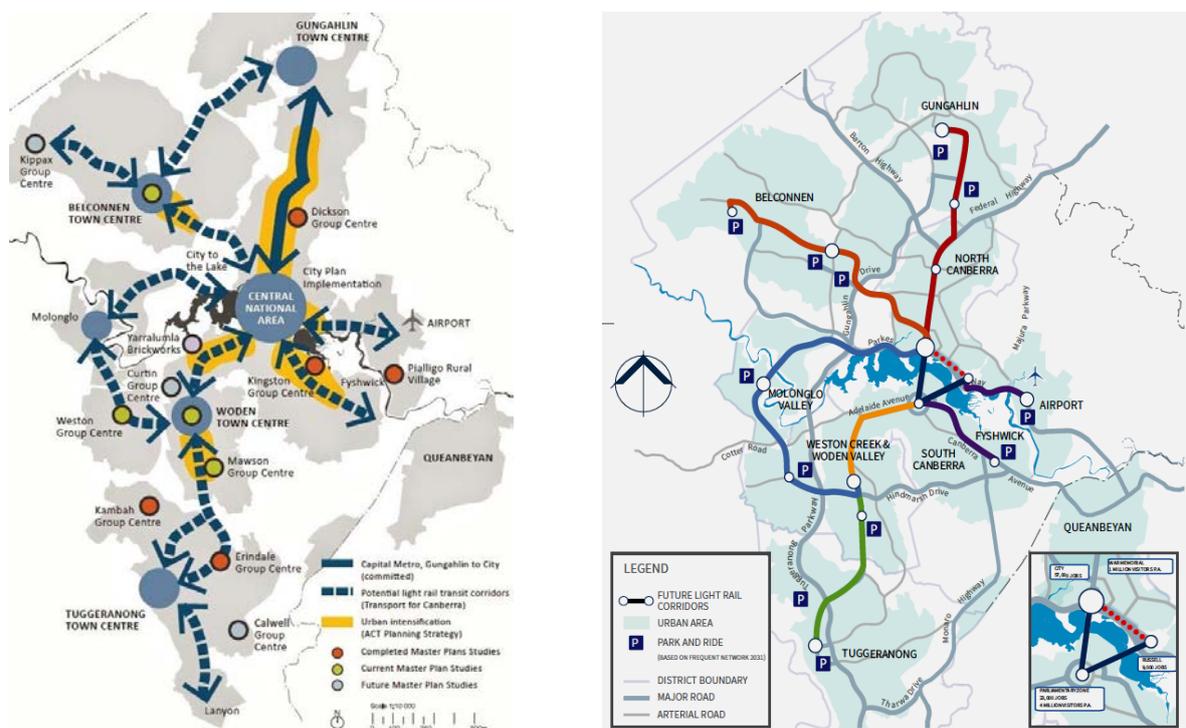


Abb. 51a: *Light Rail long-term Corridors System 2014*; *b: Future Light Rail Corridors 2015*
 (ACT: *Light Rail Master Plan 12/2014*); (ACT *Transport Canberra 2015:11*)

“The *Light Rail Master Plan* will identify light rail corridors as part of future long-term transport network planning, where light rail and buses together could offer a sustainable transport solution that delivers improvements across the city”(ACT *Light Rail Master Plan 12/2014*).

ACT Planning Strategy 2012

Das ACT Government schreibt am 26.7.2012 den *Spatial Plan 2004* durch die *ACT Planning Strategy 2012* fort. Die Änderung im Titel des übergeordneten räumlichen Planwerkes für Canberra von ‚Plan‘ zu ‚Strategy‘ weist auf ein gewandeltes Planungsverständnis hin. „This ACT

Planning Strategy responds to The Canberra Plan vision and the community values expressed in Time to Talk: Canberra 2030. It has been developed after considerable research and analysis, undertaken as part of the Sustainable future program, and it reinforces the 2004 Canberra Spatial Plan's intention to develop a more compact and efficient city. It also responds to feedback from consultation on the draft ACT Planning Strategy”(ACT 2012:4). Die Planning Strategy ist der räumliche Teil des Stadtentwicklungskonzeptes, es ist aber nicht der rechtsverbindliche Zoning Plan bzw. Territory Plan. “The Strategy has no statutory effect and, as it is not part of the Territory Plan, it cannot directly affect decisions made under the Territory Plan”(vgl. ACT 2012:11).

Ein Jahr vor dem 100 jährigen Stadtjubiläum von Canberra wird die *Planning Strategy 2012* veröffentlicht. Sie entwickelt für Canberra bis 2030 und langfristig bis 2060 eine Planungsgrundlage für eine nachhaltige und lebenswerte Stadtentwicklung (vgl. Corbell Minister ACT, in ACT 2012:1). Anlass für die Überarbeitung der bestehenden Planwerke seien einerseits deutliche Veränderungen der Rahmendaten seit 2004 in Bezug auf Bevölkerungsentwicklung und Umweltbelastungen, außerdem hätte die Bevölkerung von Canberra zum Ausdruck gebracht, dass sie mehr direkte und auf die aktuellen Probleme fokussierte Strategien und Maßnahmen erwartet (vgl. ACT 2012:11).

Es werden zu vier Zielbereichen allgemeine Ergebnisse für das Jahr 2030 prognostiziert und einige Indikatoren benannt. Ziele und mögliche Maßnahmen werden während der Erarbeitung der *Strategy 2012* von ACT Government unter dem Motto ‚Time to Talk Canberra 2030‘ in einem ambitionierten Beteiligungsverfahren mit der Bevölkerung und den lokalen Stakeholdern breit diskutiert.

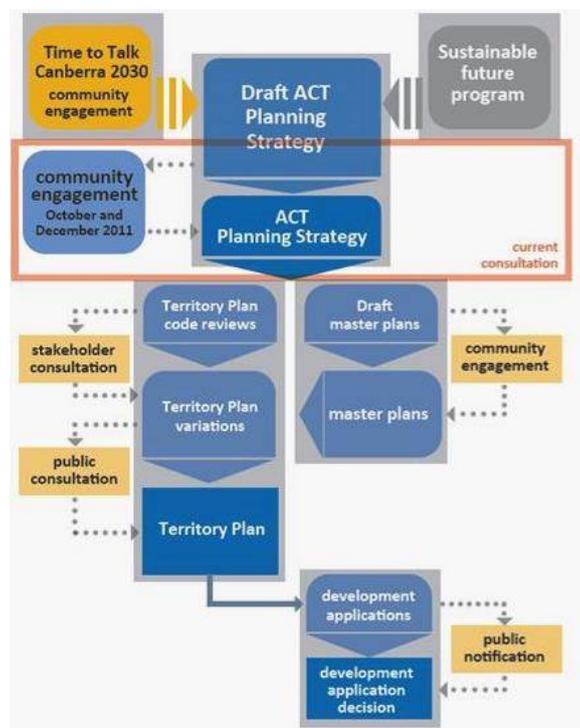


Abb. 52 Beteiligungsverfahren ‚Time to talk‘, (ACT Planning Strategy 2011:15)

“During the extensive consultation process we listened to people from all parts of our community school students, young people, families, seniors, people from different ethnic, religious and community groups. We heard what people value, what they want to keep and what they want to improve. The messages were clear and have been supported by expert analysis and advice. There is overwhelming support for Canberra to become a more sustainable city”(ACT 2012:1).

Schließlich werden neun Strategien entwickelt und jeweils in "Key Actions" konkretisiert. Im Folgenden werden nur drei zentrale Strategien in ausgewählten Key Actions vorgestellt.

Ausgewählte Strategien und Maßnahmen der ACT Planning Strategy 2012

1. *Create a more compact, efficient city by focusing urban intensification in town centres, around group centres and along the major public transport routes, and balancing where greenfield expansion occurs.*
 - *Prepare a master plan for City to articulate the community aspirations,*
 - *Revise both the existing Woden and Belconnen town centre master plans,*
 - *Develop detailed plans and policies for urban intensification of the Northbourne Avenue rapid transit corridor*
2. *Improve everyone's mobility and choice of convenient travel by integrating the design and investment of the various networks and transport systems with the land uses they serve.*
 - *Revise car parking requirements to support changes in people's travel behavior,*
 - *Revise the Territory Plan to enforce the transport*
 - *Start transport and land use investigations to address the feasibility of extending the rapid transit routes*
3. *Provide more cost effective and sustainable living options by improving the existing housing stock and establishing more choice in housing types in a variety of locations.*
 - *In preparing master plans, identify opportunities in urban intensifications areas for partnerships to develop exemplar projects with more affordable dwellings and public housing*

(vgl. ACT 2012:6)

Eine stärkere Integration zukünftiger Flächennutzungs- und ÖPNV-Planung soll zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV beitragen. Dazu werden Zonen für die Nachverdichtung von Wohnbauflächen in den Stadtteilzentren und entlang der Hauptverbindungsroute des ÖPNV zwischen den Stadtteilen ausgewiesen. Abb. 53 a-c zeigt diese Zonen in den drei Zeitstufen 2011, 2030 und 2060 auf. 75% aller zukünftigen Gebiete für städtebauliche Nachverdichtung sollen in diesen Zonen liegen.

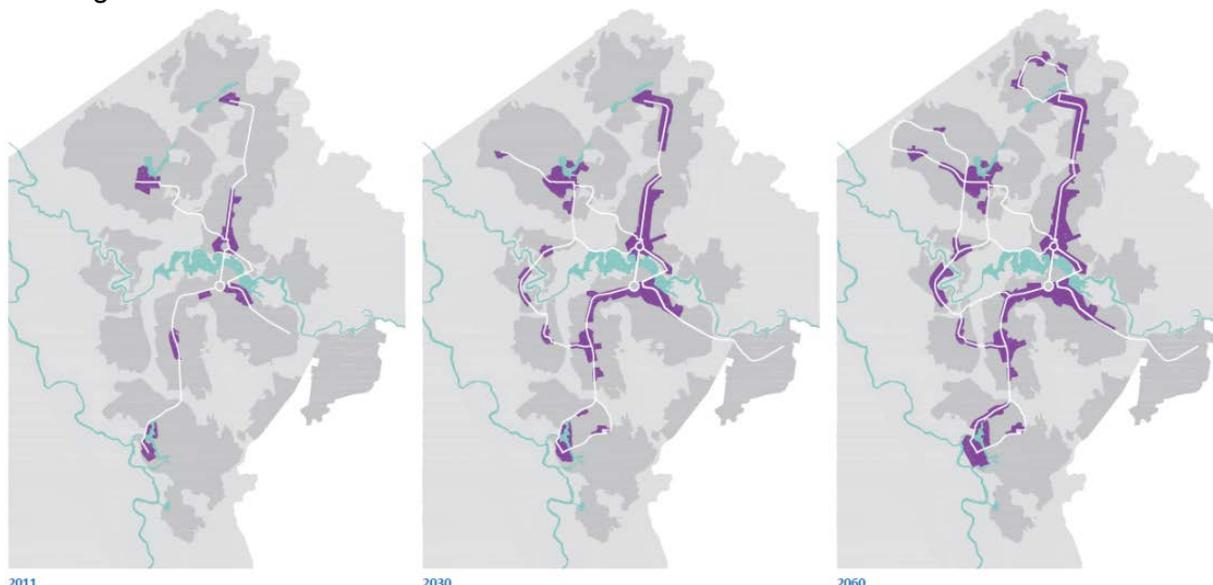


Abb.53 a-c: Strategy Urban Intensification, Stages 2011 2060 (Draft ACT Planning Strategy 2011:10)

Unter dem Motto *Managing Growth in ACT* wird eine langfristige Perspektive für die Siedlungsentwicklung der Gesamtstadt entwickelt. Neben den Gebieten, die durch städtebauliche Nachverdichtung im Bereich der Stadtteilzentren und Transitachsen in ihrer Nutzungsintensität erhöht werden, werden nördlich von *Gungahlin* weitere, im *Territory Plan* bereits ausgewiesene Sied-

lungsf lächen dargestellt. Westlich von *Belconnen* ist au ßerdem ein Untersuchungsgebiet f ü r zuk ü nftige Siedlungserweiterung bis zur Grenze des ACT dargestellt. Zwei gro ß r ä u m i g e Stadterweiterungsgebiete im Osten und Westen der Stadt werden zum Zeitpunkt der Aufstellung des Plans auf ihre Brauchbarkeit f ü r zuk ü nftige Siedlungsgebiete untersucht: die *Eastern Broadacre Study* in einem gro ß r ä u m i g e n Bereich um den Flughafen herum sowie die *Western Edge Study* am westlichen Rand der Siedlungsgebiete im Bereich von *Stromlo*.

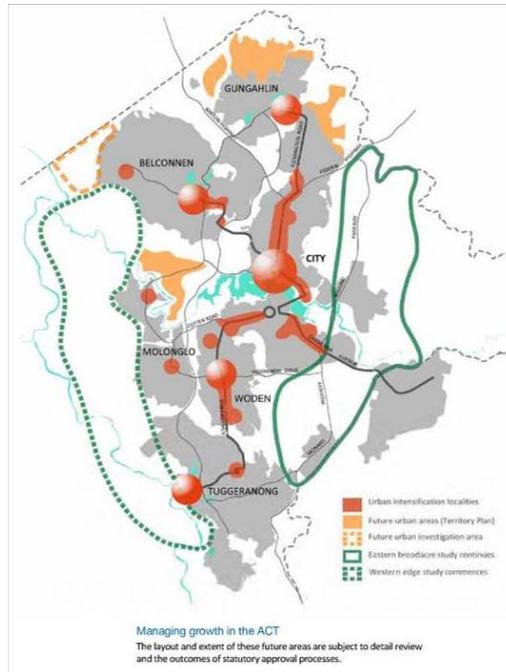


Abb. 54: *Managing Growth (ACT Planning Strategy 2012:40)*

ACT The City Plan 2013/14

Die Erarbeitung des *Act City Plan 2013/14* wird vom *Australian Government* im Rahmen des *Liveable Cities Program* finanziell unterst ü tzt. Der *City Plan* soll eine *Vision* und einen Rahmen f ü r die langfristige Entwicklung im Bereich des *City Centre* entwerfen. Der Untersuchungsbereich umfasst das „*City Centre /Civic*“ selbst und die umgebenden Bereiche bis an das Seeufer heran.



Abb. 55: *Study Area f ü r den City Plan 2014;* Abb. 56 *Luftfoto des Gebietes von Nordwesten aus (ACT Draft City Plan 2013:12+6)*

„*Centre is split between the Australian Government (through the National Capital Authority and its National Capital Plan) and the ACT Government (both as land owner and through its Territory Plan). Over the years of planning for the City Centre and its surrounds, separate and distinct plans have been made by both governments to establish the future character, growth and development of areas of the City Centre. There has however, been no single over-arching strategic*

framework that sets a clear plan for City into the future. This plan seeks to do that by setting the underpinning spatial framework to support the future growth and development of the City Centre as an important local, regional and national place”(ACT 2013:11).

Der *City Plan 2014* greift das Thema der *Griffin Legacy 2004* der gestalterischen und funktionalen Mängel des *City Hill Precinct* und den Gedanken, die Stadt an den *Lake Griffin* heranzuführen, wieder auf. Er geht aber über die *Griffin Legacy Studie* hinaus, da in konzeptionellen Überlegungen neben baustrukturellen und funktionalen Aspekten auch die Fragen der ökonomischen Entwicklung, des *Wohnens*, des Verkehrs (Fußwegenetz, Radwege, Parken, Straßenführungen und ÖPNV) integriert sind. Außerdem werden gestalterische und funktionale Bausteine für ein *Lakeside Leisure Centre* entwickelt. Es handelt sich um ein umfassendes Stadtteilentwicklungskonzept. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden in einen Zeitplan mit kurzfristigen (1-5 Jahre) Maßnahmen, mittelfristigen (5-10 Jahre) und langfristige Maßnahmen eingeteilt.

Im Frühjahr 2013 lädt ACT die Bevölkerung zu öffentlichen Präsentationen und Erörterungen des Entwurfs des *City Plans* ein. Es wird über die Schwerpunkte *development of Civic and its surrounds, transport, future growth and infrastructure improvement* diskutiert. “There was an outstanding response, with over 15,000 people letting us know what they thought. Some of the key points that emerged were:

- making the city centre the cultural and economic focus of life in Canberra
- creating a stronger connection between the city and the lake
- maintaining access to views, vistas, trees and respecting the Griffin heritage
- designing a city centre that supports sustainability and healthy living
- providing cultural institutions and recreational facilities
- creating a lakeside leisure centre
- building lively residential areas through mixed-use medium density buildings, and
- providing ongoing support to ensure the city develops a clear and enhanced identity.”

(Chief Minister Katy Gallagher, Foreword ACT 2013)

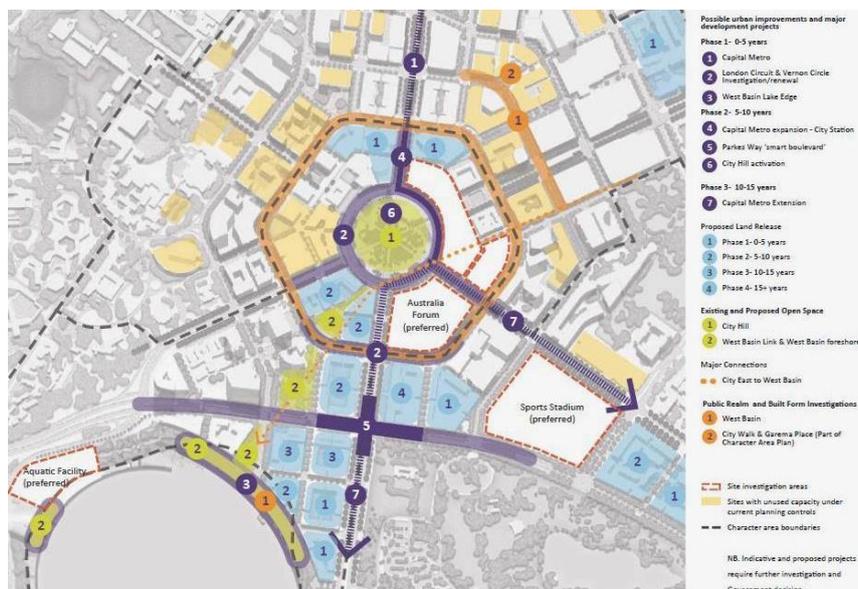


Abb.57: Umsetzungsschritte und Zeitphasen für die größeren Stadtentwicklungsprojekte (ACT 2013:128).

Trotz des begrüßenswerten integrativen Ansatzes der Studie, das Zentrum der Innenstadt zu einem lebendigen Stadtzentrum zu entwickeln, bleiben einige Fragen offen. Warum wird dieser *City Plan* erst zehn Jahre nach der *Griffin Legacy Studie*, die in die gleiche Richtung argumentiert hat, erarbeitet? Warum enthält der Plan in zentralen Bereichen für zahlreiche Flächen nur die

Aussage, dass diese Grundstücke weiter zu untersuchen seien? Wie wird die NCA, die in diesem Bereich weitestgehend die Planungszuständigkeit hat, künftig mit den Ergebnissen umgehen?

NCA National-Capital-Pläne 2012 - 2015

Durch die Einführung der *Self-Governance* 1988 wurde die Zuständigkeit für die räumliche Planung im Hauptstadt-Territorium zwischen dem *Commonwealth Government*, das für diese Aufgabe speziell die *National Capital Authority (NCA)* gebildet hat, und dem *ACT Government* (vgl. Kap. 2.1.3) geteilt. Im Dezember 2012 veröffentlicht NCA den *Consolidated National Capital Plan (NCP) 12/2012*. Der *NCP 2012* ist der erste Plan, den NCA nach Einführung der kommunalen Selbstverwaltung vorlegt. Der *NCP* will nicht nur das zentrale Regierungsviertel mit dem *Lake Griffin* in seiner städtebaulichen Gestaltung schützen und weiterentwickeln. Der staatliche Planungsanspruch geht weit darüber hinaus. Die Grundstruktur der Stadtanlage – mit ausdrücklichem Bezug auf das Vermächtnis *Griffins* und *Voorhees* – (vgl. NCP 9/2013:54) soll geschützt werden. Weitere Elemente sind das *National Capital Open Space System*, die sogenannten *Designated Areas* und die *Defined Office Employment Centres*, einschließlich der sie verbindenden *Transport Corridors* (vgl. NCP 9/2013:55).

Diese generellen Planungsvorhaben für die kommunale Planungsebene werden in zwei gesamtstädtischen Strukturplänen, in dem Plan für die Entwicklung der *Rural Areas* und in dem zentralen Plan, in dem *General Policy Plan – Metropolitan Canberra* – zusammengefasst. *“General Policy Plan: The General Policy Plan defines broad land use categories for the entire ACT. It defines the urban, broadacre and rural areas and the National Capital Open Space System (NCOSS). In addition, the General Policy Plan defines indicative road systems, indicative routes for the inter-town public transport system, and general location of town centres and industrial centres.” NCP 9/2013).*

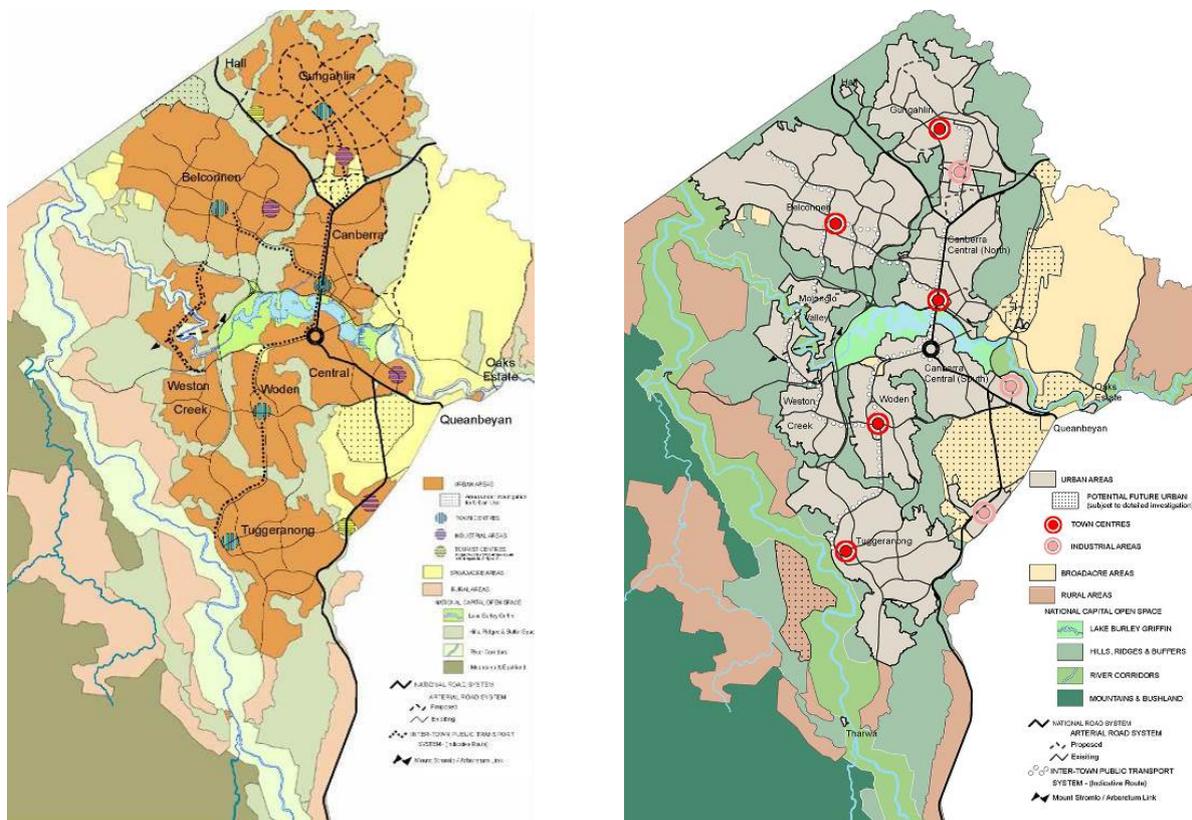


Abb. 58+ 59: *General Policy Plan – Metropolitan Canberra, Version 2012 & 2015* (NCA National-Capital-Plan 2012:18; NCA National Capital Plan 2015:27)

Der *NCP* wird schrittweise durch Änderungen fortgeschrieben, sodass in dem Zeitraum von 9/2012–9/2015 mehrere Fassungen existieren. Beim Vergleich der beiden *General Policy Pläne* von 9/2012 und 9/2015 fallen folgende Veränderungen auf (vgl. Abb. 58/59):

- Die Untersuchungsgebiete für städtische Nutzungen in den *Broadacre Areas* zwischen *Canberra Central* und *Queanbeyan* sind nach Norden und Süden deutlich erweitert worden,
- *Urban Areas* sind im Nordosten von *Gungahlin* reduziert und westlich von *Belconnen* erweitert worden,
- Ein neues Untersuchungsgebiet für städtische Nutzungen befindet sich südwestlich vom *Tuggeranong Town Centre* und westlich des *Murrumbidgee River*,
- Die Routen für den *Inter-Town Public Transport* sind in *Belconnen* erweitert worden und von dort nach Süden über *Molanglo* und *West Creek* nach *Woden* verlängert worden.

Die Vorgaben im *NCP 9/2015* für die Ansiedlung von zukünftigen Arbeitsplätzen in *ACT* lässt in der räumlichen Konkretisierung und in der textlichen Formulierung der Kommunalverwaltung, dem *ACT Government*, keine Spielräume. „*Major employment generating land uses should be located with the ‘Defined Activity Centres’*“ (*NCP 9/2015:44f*) (vgl. Abb.60). Die Karte der *Defined Activity Centres* unterscheidet sich von der Karte zum selben Thema *NCP 9/2012* dadurch, dass drei kleine Zentren in Industriezonen ergänzt wurden (*Mitchell, Fyshwick, Hume*) und die Bezeichnung der Zentren weiter gefasst formuliert wurde als in der früheren Version der *Defined Office Employment Centres* im *ACT*. Auf eine Darstellung der *Transport Corridors* – mit einer Anbindung von *Queanbeyan* – ist ganz verzichtet worden.

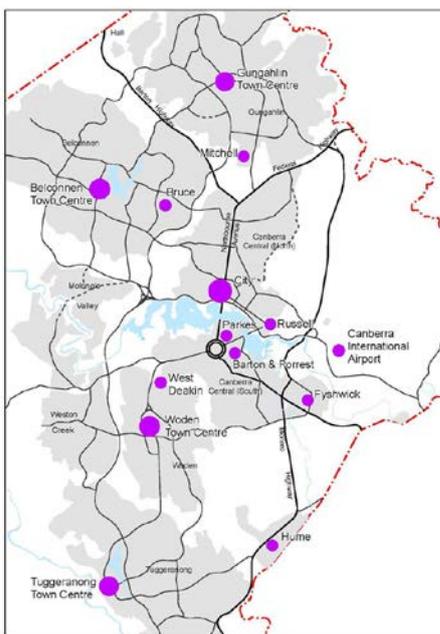


Abb. 60: *Defined Activity Centres*;

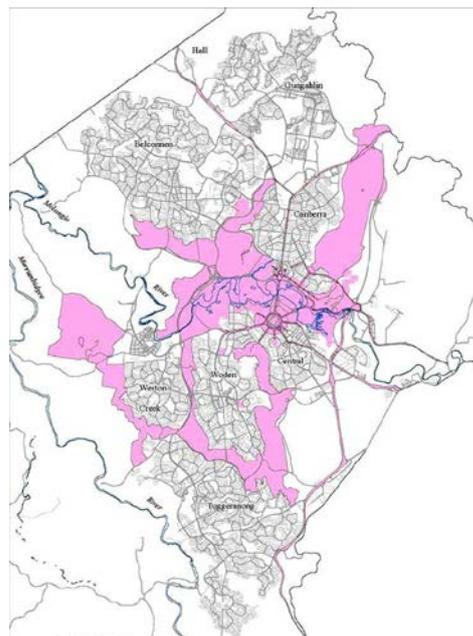


Abb. 61: *Designated Areas (NCP 30/9/2015:46+16)*

Der 340 Seiten umfassende *NCP 9/2015* entwirft in innerstädtischen Bereichen in Detailplänen parzellenscharfe Pläne sowie Hochbauentwürfe, Ansichten und Schnitte. Diese beschränken sich nicht nur auf Regierungsgebäude oder Militäreinrichtungen, sondern beziehen sich auf Wohnbebauung, Straßenraumgestaltung, Gebäudehöhen und Bepflanzung sowie die Ufergestaltung des *Lake Burley Griffin*. In zahlreichen räumlichen Bereichen und fachlichen Aspekten überschneiden sich die staatliche und die kommunale Planung. Die staatlichen Planungsvorgaben erzeugen ein m.E. unbegründet hohes Maß an Einschränkungen für die kommunale (Selbst-) Verwaltung der Stadt.

Altes und neues Parlament



Abb.62+63: Das neue Parlamentsgebäude eröffnet 1988 (Vorderansicht und Luftfoto)



Abb.64+65: Provisorisches Parlamentsgebäude (1927); neue städtische Bücherei (2012)

Canberra City Centre und neue kulturelle Bauwerke am Lake Griffin



Abb.66+67: Canberra City Centre: ein Eckpunkt der Triangle (Schrägaufnahme); Parkplätze im City Centre (Luftfoto)



Abb.68+69: National Museum am Lake Griffin und die National Art Gallery of Australia

Stadtteilzentren der Suburbs im ACT



Abb.70+71: Die Stadtteilzentren von *Beconnen* (Northwest) und *Woden Green* (South)

Die vorstädtischen Wohnungssiedlungen im ACT



Abb.72+73: Neu erschlossenen Wohngebiete in *Franklin Residential Area* und *Crace Area / Gungahlin*



Abb.74+75: Typische EFH Bebauung und *Tuggeranong*, der am schnellsten wachsende Stadtteil

Verkehr



Abb.76+77+78: Die geplante erste Tram-Linie; ÖPNV durch Action-Busse, Bus mit Bike-transport



Abb.79+80: Die täglichen Verkehrsstaus in der autogerecht geplanten Stadt

Bilderläuterungen für die Abb. 62 - 80:

Abbildung 62: <https://i.ytimg.com/vi/T1QuZbCIBmM/maxresdefault.jpg>

Abbildung 63: <http://www.parking.asn.au/wp-content/uploads/ml-artw-canberra-20140302195032454748-620x349.jpg>

Abbildung 64: <http://blogs.usyd.edu.au/theoryandpractice/old%20parliament%20house.jpg>

Abbildung 65: ACT City Draft Plan 2013:74

Abbildung 66: <http://www.hdwallpaperscool.com/wp-content/uploads/2014/05/City-Center-Canberra-Australia.jpg>

Abbildung 67: <http://i.imgur.com/cM5JXFB.jpg>

Abbildung 68: <http://www.spiritland.net/galleries/canberra/C-56w.jpg>

Abbildung 69: <http://imroofing.com.au/wp-content/uploads/2012/03/national-art-gallery-of-australia.jpg>

Abbildung 70: <http://www.canberratimes.com.au/content/dam/images/1/2/i/a/s/0/image.related.articleLeadwide.620x349.12i146.png/1421202424116.jpg>

Abbildung 71: http://img10-us-we-ng.prod.fotomerchant.com/DQW3UHG126-HFF-BLAAKO/1000_53f066e5c0c7b.jpg?w=1600&h=1600&fit=clip&q=70&orient=0&s=26c90350ee85523272cb2577eb8c82cb

Abbildung 72: http://www.lda.act.gov.au/uploads/ckfinder/files/pdf/2_Residential/Franklin/Franklin_Aerial%281%29_June%202012.jpg

Abbildung 73: <http://www.canberratimes.com.au/content/dam/images/z/r/g/0/z/image.related.articleLeadwide.620x349.1mbusx.png/1427784151010.jpg>

Abbildung 74: http://www.theurbandeveloper.com/wp-content/uploads/grace8_620x380.jpg

Abbildung 75: <http://www.sbm21.com/RayWhiteTuggeranong1/images/houses.jpg>

Abbildung 76: <http://citynews.com.au/2015/liberals-call-for-light-rail-delay/>

Abbildung 77: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3c/ACTION_-_BUS_138_-_Wright_%27Crusader%27_bodied_Dennis_Dart_SLF.jpg

Abbildung 78: <http://velocitywa.com.au/wp-content/uploads/2012/02/canberra-BIKE-ON-BUS.jpg>

Abbildung 79: <http://2.bp.blogspot.com/-l5Dpqgmj0Nc/UAt2K-vXU1I/AAAAAAAAAFmE/SzMF5K5iy4w/s400/art-hoddle-420x0.jpg>

Abbildung 80: <http://www.canberratimes.com.au/content/dam/images/g/k/e/3/s/q/image.related.articleLeadwide.620x349.glmoru.png/1450089578781.jpg>

2.1.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft

Aktueller Stand der Stadtentwicklung

Australien hat heute mit großem Abstand die höchste Wirtschaftskraft gegenüber allen Ländern der zehn untersuchten Hauptstädte. Der sehr hohe Entwicklungsstand *Australiens* erstreckt sich nicht nur auf den ökonomischen Aspekt, dies wird im *Human Development Index (HDI)* deutlich. Dieser Index von *UNDP* schließt Qualitätsstandards für Sozial-, Bildungs- und Gesundheitssysteme mit ein. Außerdem fließen Aspekte der politischen und ökonomischen Freiheiten der Bürger sowie der staatlichen *Governance* ein. Im *HDI* liegt *Australien* 2014 weltweit auf Rang 2 aller 187 untersuchten Länder. Die ökonomische Leistungsfähigkeit *Australiens* ermöglicht Investitionen zur Entwicklung seiner Hauptstadt. Der Indikator ist indirekt auch Ausdruck für ein breites Wohlstandsniveau und den relativ hohen Lebensstandard der Bewohner *Australiens*. Gleichzeitig hat *Canberra* aber auch aufgrund des Wohlstandes und der Lebensweise seiner Bewohner einen extrem hohen ökologischen Fußabdruck pro Einwohner.

Das Planungssystem von *Canberra* ist seit Gründung der Hauptstadt stark ausdifferenziert, zeitweise blockieren konkurrierende Pläne unterschiedlicher Institutionen deren Umsetzung. In seinem kommunalen Planungssystem ist seit 1988 eine intensive Konsultation mit der Bürgerschaft und den kommunalen Stakeholdern verankert. Kurskorrekturen in der Stadtpolitik und die Umsetzung einschneidender Maßnahmen sind daher, selbst wenn die Finanzierung gegeben ist, politisch ohne breite Konsultationen und kommunalpolitische Debatten nicht umsetzbar.

Jahr	Titel und Verfasser	EW im ACT	Bemerkungen	EW-Zielzahl
1911	Commonwealth of Australia, Federal Capital Competition 1. Preis: Walter Burley & Marion Mahony Griffin / Chicago	1.777 EW (1911)	Wettbew. Vorgabe min. 25.000 EW Griffin 75.000 EW	25.-75.000 EW
1912	Design of the Layout Federal Capital City Departmental Board	—		k. A.
1913	Preliminary General Plan W. & M. Griffin	—		k. A.
1918	General Plan, Final Design W. Griffin	2.572 EW (1921)		120.000 EW
1925 – 1933	First Gazetted Plan 1925 / FCC-Plan 1927 + 1933 FCC	7.000 EW (1930) 8.947 EW (1933)		k. A.
1956	Layout and Development 1956 Gibson	16.905 EW (1947) 40.000 EW (1958)		150.000 EW
1965	Canberra Outline Plan 1965 NCDC	96.013 EW (1966)		250.000 EW
1963 – 1968	Alternative Verkehrs-Studien für Stadterweiterungen CATS 1963, Harrison 64, CLUTS 1967, Harrison 68	100.000 EW (1967)	Unterschiedl. EW-Prognosen	~ 500.000 EW
1970	Y-Plan - Tomorrow's Canberra 1970 NCDC	151.169 EW (1971)		300.000 EW
1984	Metropolitan Canberra Policy Plan 1984 NCDC	258.990 EW (1986)		400.000 EW
2004	The Canberra Spatial Plan 2004 ACT Government	322.900 EW (2003)	Prognose 2032 untere+ obere Var.	389.000 EW 460.000 EW
2004 / 2006	The Griffin Legacy: Canberra the Nation's Capital ... (2004) The Griffin Legacy: Blueprint for the future development ... (2006) NCA	332.789 EW (2006)		k. A.
2010 / 2011	ACT Strategic Regional Plan 2010 und 2011-2012 RDA Regional Development Australia ACT Government	357.220 EW (2011)		
2012	ACT Planning Strategy 2012 ACT	379.600 EW (2012)	Prognose 2030	457.300 EW
2008 – 2015	Zahlreiche ÖPNV-Studien ACT: Light Rail 2008, Transport for Canberra 2012, Capital Metro Light Rail 2014, Transport Improvement Plan 2015	—		—
2014	The City Plan 2014 ACT Government	386.000 EW (2014)		k. A.
2014 / 2015	National Capital Plan 2014 / Exposure Draft NCP 2015 NCA	390.800 EW (2015)	Prognose 2031 u. 2050	500.000 EW 600.000 EW

(Eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose; zahlreiche Quellen)

Abb. 81: Übersicht über ausgewählte Konzepte, Masterpläne und Studien für Canberra 1911-2015

Paralleles Planungssystem von NCA und ACT ineffektiv und intransparent

Die Einführung der kommunalen Selbstverwaltung 1988 hatte zahlreiche positive Auswirkungen, wie Transparenz, mehr öffentliche Anhörungen, z.B. ‚Time to Talk‘ und Möglichkeiten der stärkeren Mitbestimmung durch die Bürger. Es gibt aber auch Einschränkungen wie den generellen Planungsvorbehalt von NCA und das Erfordernis einer stärkeren fiskalpolitischen Orientierung von ACT. Es müssen für die Abdeckung der Ausgaben im kommenden Haushalt ausreichend Einnahmen erzielt werden. So verkauft die Stadtverwaltung seit der Einführung der kommunalen Selbstverwaltung zunehmend Land, um den eigenen begrenzten Haushalt zu finanzieren (dies geschieht häufig in den äußeren Gebieten und läuft damit den Bestrebungen zur Nachverdichtung im Zentrum zuwider) (vgl. Fischer 2013:5).

Die staatliche Planung von NCA für die Hauptstadt im *National Capital Plan (NCP)* ist Vorgabe für die kommunale Planung und engt diese stark ein (vgl. Kap. 2.1.3). Dadurch wird auch der Anspruch der bürgerschaftlichen Mitwirkung und einer stärkeren Partizipation erschwert.

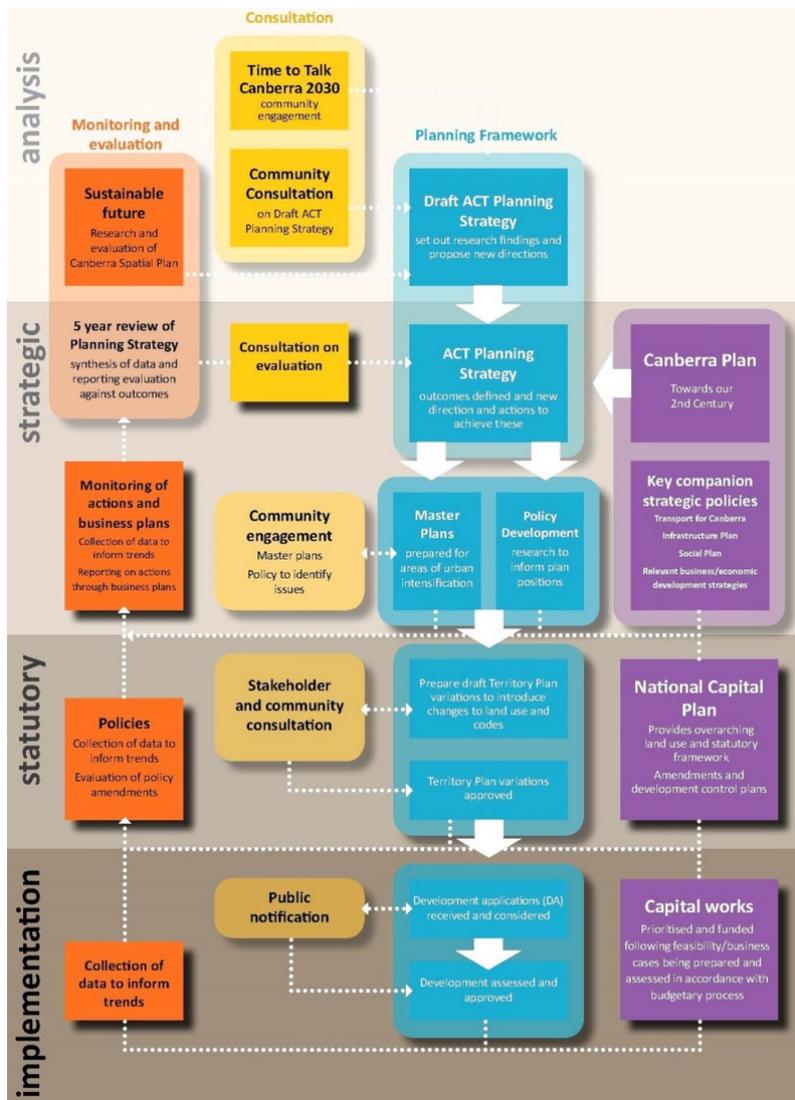


Abb. 82: Überblick über das ACT Planungssystem (ACT 2012:10)

Seit der Einführung der begrenzten Selbstverwaltung durch den *Australian Capital Territory (Planning and Land Management) Act 1988* hat es über das zwischen der staatlichen NCA und dem kommunalen ACT Government geteilte Planungsrecht immer wieder kontroverse Diskussi-

onen gegeben. Dies führt dazu, dass das *Parliamentary Joint Standing Committee on the National Capital and External Territories* im Jahr 2009 eine *Inquiry into the role of the National Capital Authority* durchführt. Das *Committee* bittet namhafte australische Planer und die Berufsverbände um Stellungnahme. *Wensing, Crocket, Howarth* mit Ergänzungen von *Wurst* geben eine gemeinsame Stellungnahme ab. Sie thematisieren *Canberra's National Planning Heritage*. Ihr Anliegen ist es, das geschichtliche Erbe zu wahren. Dennoch kritisieren sie das existierende Planungssystem im ACT, das *Wensing* 1992 als „*duales Planungssystem*“ bezeichnet hatte (vgl. Kapitel 2.1.3), als nicht praktikabel. Aus ihrer Sicht gibt es keine ausreichenden Konsultationen von NCA bei seinen eigenen Planungen. *“The Australian Capital Territory (Planning and Land Management) Act 1988 requires the NCA to consult with the community and stakeholders on draft amendments to the National Capital Plan. The Act does not require the NCA to consult on Development Control Plans. However, as part of the process of preparing a Development Control Plan, the NCA forwards a copy of the draft to the ACT Planning and Land Authority. Consultation for applications for works approval (development applications) is only required in limited circumstances under the Act”*(Wensing, Crocket; Howarth 2008:8).

Die Gutachter sprechen sich nicht grundsätzlich gegen ein zweistufiges Planungssystem für Metropolen aus. Dieses System würde in anderen australischen Großstädten erfolgreich praktiziert, aber *“one key difference between those systems and the system in the ACT, is that the State always has a superior role and retains the right to ‘call in’ a matter, thereby enabling it to exercise its authority...Duplication is inevitable when a single metropolitan city is divided between two distinct planning agencies with separate responsibilities and critically different planning agendas”* (Wensing, Crocket; Howarth 2008:10).

Auch das *Planning Institute Australia (PIA)*, das 5.000 Mitglieder vertritt, hat 2003 in seiner Stellungnahme in die gleiche Richtung argumentiert. Auch sie rechnen NCA eine zentrale Rolle für die strategische, langfristige Planung für die Hauptstadt zu, aber *„the ACT is the appropriate authority to set the more detailed planning policies and administer the planning responsibilities for all land except the most critical areas of National importance“* (zitiert nach PIA 7/2015:3).

Ende April 2015 wird die umfassende Überarbeitung des NCP durch NCA mit wesentlichen Änderungen öffentlich vorgestellt. *„The Federal Government is proposing to relinquish planning control over large parts of the ACT, opening up more areas for future development”* (ABC News 30/4/2015). NCA würde die *Designated Areas* in den Bereichen des *Molonglo* und des *Murrumbidgee Rover Corridors*, sowie im *Namadgi National Park* und im *Tuggeranong Valley* reduzieren. Der liberale Senator des ACT *Zed Seselja* sieht darin einen wichtigen Schritt, um das in seiner weiteren Expansion beschnittene *Town Centre* von *Tuggeranong* weiter zu entwickeln und Flächen für *„affordable housing“* zu erschließen. *ACT Chief Minister Andrew Barr* betont demgegenüber, dass der angekündigte Schritt nicht kurzfristig realisiert werde: *„This is not a short-term or even a medium-term proposition. It won't be in many people's lifetime, but it can and should be undertaken for the longer term future of territory”* (A. Barr, in: ABC NEWS 30/4/2015). Der Präsident des *PIA ACT Viv Straw* hebt einen anderen Aspekt des neuen Plans kritisch hervor. Der Entwurf werde der Nachfrage nach *„high density living“* nicht gerecht: *„There are a whole pile of people who really want to live in a denser sort of situation, closer to the city where they can do their recreation, work, live and not go back to their dormitory sort of lifestyle and we are not providing for that”* (V. Straw, in: ABC News 30/4/2015).

Mitte 2015 nimmt *PIA* im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum *NCP Exposure Draft* ausführlich Stellung. *PIA* weist auf seine zwei Jahre zuvor formulierten Anregungen hin, die weiterhin uneingeschränkt Gültigkeit hätten. Ziel der Überarbeitung des *NCP* sei nach Aussage von *NCA*:

- Den *NCP* zu modernisieren,
- eine größere Flexibilität für die Steuerung des Wachstums in der Hauptstadt für das *ACT Government* zu ermöglichen,
- bestehende Doppelungen in der räumlichen Planung des *ACT* zu beseitigen und
- kleinere Korrekturen in der Ausweisung der *Designated Areas* vorzunehmen (vgl. *PIA* 7/2015:2)

Die deutliche Kritik am vorliegenden *NCP Exposure Draft 6/2015* basiert auf dem Verständnis der Verfasser von guter Planungspraxis: „*Good planning requires high quality, transparent and efficient planning practices and systems*“ (ebd.). Diese *good practice* sei mit dem vorliegenden Planentwurf nicht eingelöst. Die stärkere strategische Orientierung der Planung von *ACT* seit 2007 sei im *NCP* nicht erkennbar. Außerdem gäbe es keine Integration der staatlichen und der kommunalen Planungsebenen, die Situation sei weiterhin unklar, da zahlreiche Planaussagen doppelt auftreten. *PIA* habe schon früher eine klare gesetzliche Regelung gefordert, um diese Überlappungen zu vermeiden und die Verantwortlichkeiten in der räumlichen Planung zu klären: „*The call is now for a federal withdrawal from planning for the Territory in order to sharpen federal focus on the elements of the City that define the Capital, such as the Parliamentary Zone and Central National Area. PIA-ACT feels that the gulf between Commonwealth and Territory planning is not narrowing but is rather widening*“ (*PIA* 7/2015:3). Weiterhin wird beklagt, dass der *Exposure Draft* ohne angemessene Abstimmung und Koordination mit dem *ACT Government* erstellt worden ist. Abschließend empfiehlt *PIA*:

- “[to] establish clear guidelines and policies to protect the national significance of the Capital
- [to] shift responsibility for metropolitan planning to the Territory
- [to] clarify administration and implementation of the National Capital Plan
- [to] provide clear land use and development control covering the whole Territory (outside of National land and the Parliamentary Zone), to be administered by the Territory in consultation with the *NCA* where appropriate” (*PIA* 7/2015:5).

Im November 2015 gibt *PIA* eine Stellungnahme zu dem vorgelegten *NCP Draft Amendment 86* ab. Diese fällt deutlich knapper und schroffer aus. Mit Verweis auf die im Juli abgegebenen Empfehlungen wird beklagt, der vorliegende Entwurf „*will continue to offer a bifurcated planning system with poor allocation and delineation of roles, unclear criteria for decision-making, and duplicate systems of plan administration*“ (*PIA* 11/2015:1). *PIA* ruft die zum *Exposure Draft* abgegebenen Empfehlungen, den *NCP* zu überarbeiten und mit der *ACT Planning Strategy* sowie dem *Territory Plan* inhaltlich in Übereinstimmung zu bringen, erneut in Erinnerung und betont, dass diese immer noch Gültigkeit hätten.

Bis heute stehen im *ACT* zwei rechtsverbindliche Pläne für Teilgebiete der Stadt nebeneinander. Der *NCP* bezieht sich auf das Staatseigene Land und die Gebiete, die der *NCP* als national bedeutsam erklärt hat, der *Territory Plan* gilt für das übrige Hauptstadtgebiet. *Wensing* prägte 1992 dafür den Begriff des *dualen Planungssystem*. Dabei suggeriert das Wort *dual* eher ein gleichberechtigtes Nebeneinander, dem ist aber nicht so. Die gesamte räumliche Planung von *Canberra* steht unter staatlichem Vorbehalt. Es ist ein hierarchisches System, in dem der *NCP* der übergeordnete Plan ist, dieser Anspruch wird klar formuliert: “*The Plan has a single statutory*

object: to ensure that Canberra and the Territory are planned and developed in accordance with their national significance” (NCP 30/9/2015:9).

Der *Territory Plan* ist dagegen der rechtsverbindliche *Zoning Plan* zur Festlegung der Nutzungsarten und Dichten im ACT für alle nicht vom *Federal Government* beanspruchten Gebiete. „The purpose of the *Territory Plan* is to manage land use change and development in a manner consistent with strategic directions set by the ACT Government, Legislative Assembly and the community. It has to be consistent with the *National Capital Plan*. (ACT 2004:3). Der *Territory Plan* hat dabei in allen seinen Aussagen den grundsätzlichen Vorgaben des *NCP* zu folgen und stellt für die *Designated Areas* keine Nutzungen dar. Er ist somit ein Plan mit großen *weißen Flecken*. Dies führt z.B. im *Civic Centre* in einzelnen Blöcken zu unterschiedlichen Planungszuständigkeiten von *ACT Government* und *NCA*. Abb. 83+84 verdeutlichen, dass weite Teile der Innenstadt der kommunalen Planung völlig entzogen sind.

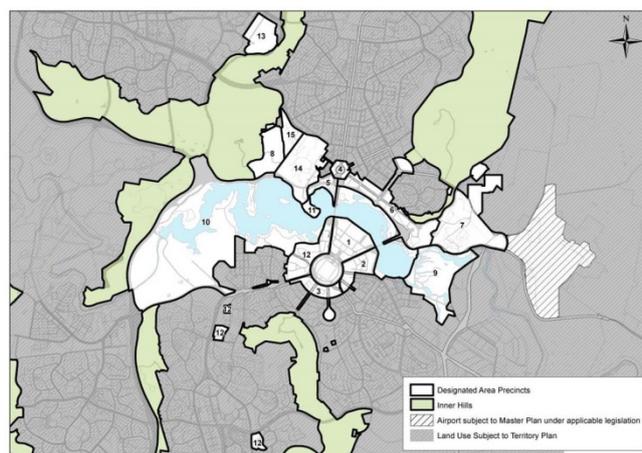
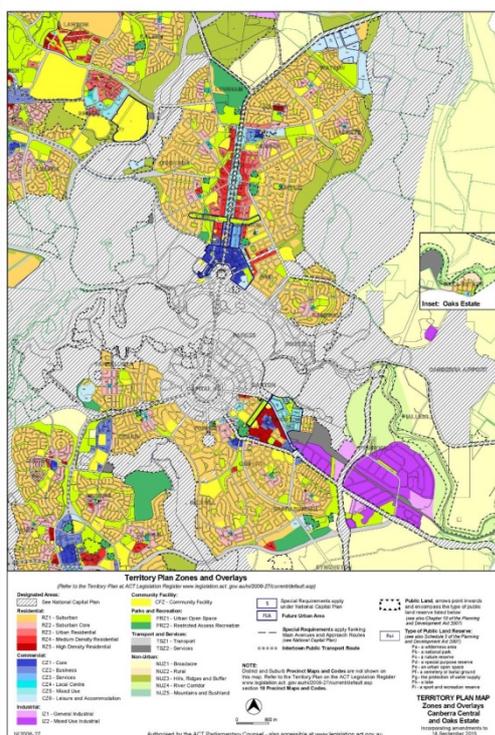


Abb. 83: ACT Territory Plan Map 18/9/2015; Abb.84: Designated Areas Central Canberra (NCA 2015:54)

Ein Planungsvorbehalt der Regierung für Hauptstadtfunktionen und wichtige Regierungsinstitutionen ist nachvollziehbar. Die Aufteilung der Zuständigkeiten in *Canberra* geht jedoch weit darüber hinaus. Sie stößt auch deshalb auf heftige Kritik, da *NCA* seit Jahren nicht auf die Forderung der Kommune, der Verbände und der Bewohner nach mehr Information und Beteiligung eingeht. Dieser Missstand wird schon lange beklagt. Die unzureichende Kooperation mit *ACT Government* hat für *ACT* auch Auswirkungen im kommunalen Beteiligungsprozess. *ACT* kann in der Bürgerbeteiligung in zentralen Punkten nur auf die Vorentscheidung verweisen, kann diese nicht erläutern oder unterstützen. Die Überschneidungen in den Zuständigkeiten für einzelne Teilgebiete der Stadt schränken die Bürgerbeteiligung in erheblichem Maße ein.

Vom autoorientierten zu einem nachhaltigen städtischen Verkehrssystem

Das in den 1950-1970er Jahren international favorisierte *duale Verkehrskonzept* eines großzügigen parallelen Ausbaus aller Verkehrssysteme, des *MIV* und des *ÖPNV*, hatte das Ziel, die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sichern. Dieses System ist in vielen Metropolen

weltweit gescheitert. Eine Priorisierung eines der Verkehrsmittel war dabei nicht vorgesehen. Das parallele MIV- und ÖPNV-Angebot sollte bei freier Verkehrsmittelwahl der Bürger eine größtmögliche Mobilität in den Stadtregionen ohne Verkehrsstaus garantieren. In zahlreichen Städten blieb jedoch der ÖPNV-Ausbau aus Kostengründen weit hinter dem Straßenausbau zurück.

Selbst in Städten, die mit hohen Infrastrukturkosten ein leistungsfähiges ÖPNV-System aufgebaut haben, wurde der MIV häufig weiterhin bevorzugt. Um die Nutzung zugunsten des ÖPNV zu verändern, wurden in vielen Städten mit punktaxialen Siedlungsstrukturkonzepten (z. B. *Kopenhagen, Stockholm, Hamburg u.a.*) Nutzungsverdichtungen um die Haltestellen des ÖPNV in der Form funktional gemischter Subzentren mit ausreichenden Arbeitsplatzangeboten für die Nachfrage der lokalen Bevölkerung konzipiert.

In *Canberra* sind jahrzehntelang beim Aufbau der *New Towns* Arbeitsplätze der Verwaltung dezentralisiert worden. *“Canberra represents an important case study of international relevance in developed cities of the world with high automobile ownership and high-income levels....Therefore with a generous provision of highway space and a high household automobile ownership”* (Nakanischi; Black 2015:7). Es gibt hier nur die Wahl zwischen PKW und Bus. Ein leistungsfähiges ÖPNV-System existiert bis heute nicht. Im Jahr 2015 ist mit den Bauarbeiten für eine erste *Tram-Linie* begonnen worden.

“Canberrans have the highest carbon emissions from passenger car transport per capita of any Australian capital city, and have amongst the highest carbon emissions per capita of any city in the world” (RDA ACT 2010:96). Abb. 85+86 verdeutlichen beim Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf der täglichen Fahrt zur Arbeit in australischen Städten, dass es in *Canberra* einen äußerst schlechten *Modalsplit* für den ÖPNV im Vergleich zu den anderen australischen Großstädten gibt. *Australien* insgesamt hat 2005 die vierthöchste durch Verkehr erzeugte *Greenhouse-Gas Emission* aller *OECD* Staaten und die siebthöchste aller Staaten weltweit.

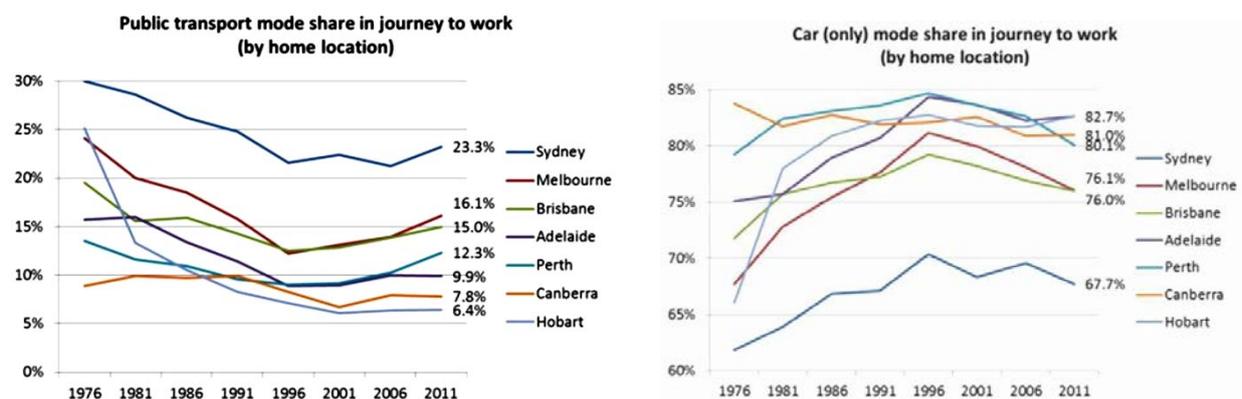


Abb. 85+86: Die Verkehrsmittelwahl auf der täglichen Fahrt zur Arbeit in australischen Städten :

Für *NCA* bleibt dennoch der *Metropolitan Policy Plan 1984* mit dem darin enthaltenen *Y-Plan 1967* weiterhin das leitende Paradigma für die Siedlungsstruktur. Dieses Konzept hat zusammen mit der gegebenen Topographie und dem Konzept des Baus eigenständiger, weit entfernter *New Towns* zu den heutigen Verkehrsemissionen geführt. Ein entfernungsförderndes lineares Bandkonzept für die Siedlungsstruktur verliert jedoch jegliche Rechtfertigung, wenn der dadurch erzeugte Mehrverkehr nicht stadtverträglich und ökologisch abgewickelt wird. Es besteht bis heute kein schnelles und komfortables öffentliches Verkehrssystem, welches eine Alternative zum PKW bieten könnte, indem es die dezentralen Siedlungsbereiche schnell und bequem verbindet.

1½ Jahre vor den Kommunalwahlen im Oktober 2016 greifen die Kandidaten der *Liberals* das Thema *Light Rail* als ein für sie erfolgversprechendes Wahlkampfthema auf. Sie fordern die *Labour* Regierung des ACT auf, die unterschrittsreifen Verträge für den Bau der ersten *LRT*-Linie von *Gungahlin* bis *Civic Centre* nach Vorliegen der Baugenehmigung nicht zu unterzeichnen, sondern damit bis nach den nächsten Wahlen zu warten. Die Liberalen argumentieren in ihrer Kampagne, dass das Projekt viel zu teuer sei. Es sei eine große Geldverschwendung und in der Bevölkerung „*highly unpopular*“. Die Bevölkerung sollte mit den nächsten Wahlen über den Fortgang des Projektes entscheiden (vgl. City News: Liberals call for Light rail delay 6.5.2015).

Die Befürworter argumentieren, dass *Labour* bei den letzten Wahlen 2012 mit der klaren Ansage, dass sie das *LRT*-Projekt planen, gewählt wurde. Dem wird entgegnet, dass im Jahr 2012 von Kosten in Höhe von 30 Mio. und nicht von 783 Mio. AUD für das Gesamtnetz gesprochen wurde. Im August 2015 werden dennoch die Verträge für den Bau der ersten Linie unterzeichnet. Der Bauauftrag wird erteilt. Die erste *LRT*-Linie soll nach den jahrelangen kontroversen Diskussionen in der Stadt nach jetzigem Stand bis 2018 fertiggestellt werden.

Auch von Befürwortern des *LRT*-Systems werden kritische Fragen zu Kosten und Nutzen des Projektes gestellt. *Jason Murphy* diskutiert in seinem *Blog*, ob die Kosten- und Fahrgastkalkulationen über einen langfristigen Zeitraum realistisch seien und fragt kritisch nach, ob das Ziel der Belebung des *Civic Centres* nicht auch durch neue Planungsrichtlinien, die eine höhere Verdichtung entlang der *Northbourne Avenue* zulassen, effektiver und kostengünstiger als durch das teure *LRT*-System zu erreichen wäre. Außerdem seien durch eine Linie allein große Wohngebiete im Westen und im Süden der Stadt nicht angeschlossen (vgl. Abb.87+88).

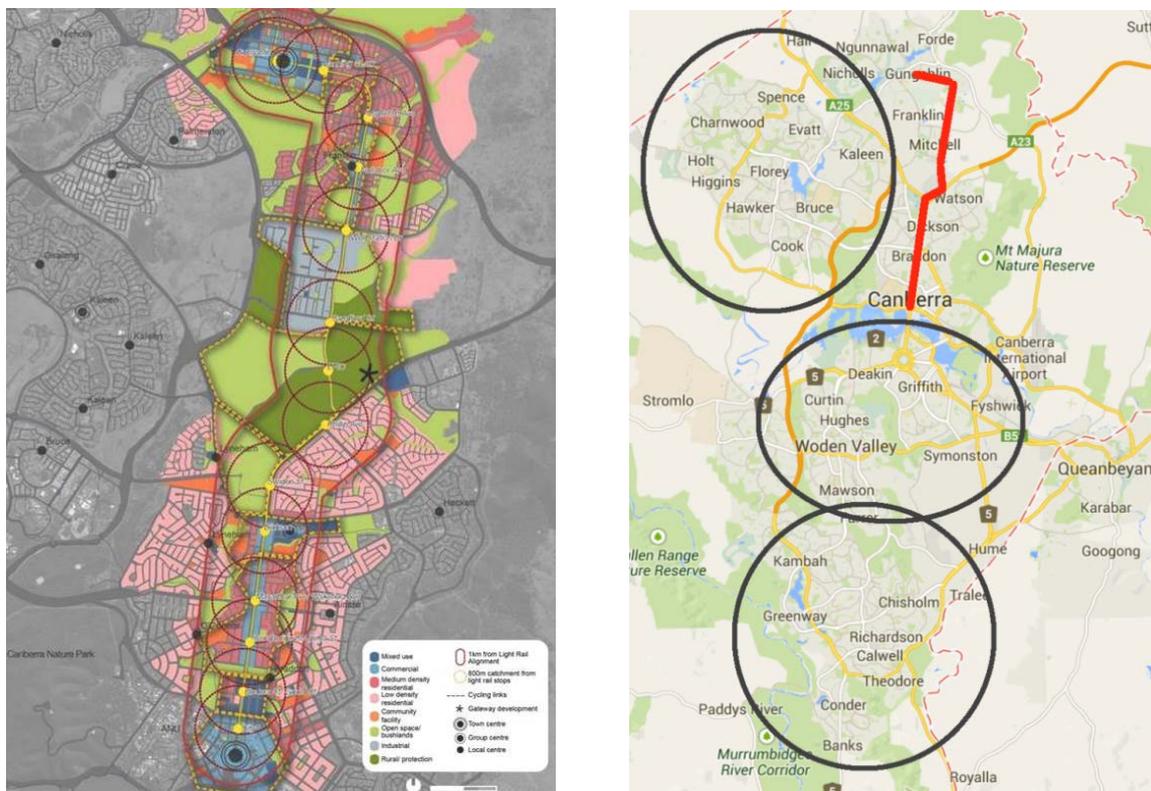


Abb.87+88: Urban Intensification Areas an der LRT-Linie 1; nicht abgedeckte Wohngebiete (Murphy 10/11/2014)

2015 kündigt *ACT Government* an, dass im folgenden Jahr eine organisatorische Umstrukturierung des gesamten ÖPNV in *Canberra* vorgenommen wird. Die Zusammenfassung aller öffent-

lichen Verkehrsmitteln in einer einheitlichen neuen Organisation *Transport Canberra* ist begrüßenswert. *“Transport Canberra will ensure that buses and light rail are integrated with each other, and with other forms of transport including taxis, cycling and walking. It will also encourage innovative approaches to driving, parking and traffic management ... making Canberra an even more sustainable, modern and liveable city“* (www.transport.act.gov.au/transport-canberra).

Für eine grundlegende Wende in Richtung eines nachhaltigen Verkehrsablaufs und Verkehrsverhaltens ist jedoch darüber hinaus ein Bündel von Sektor übergreifenden koordinierten Maßnahmen erforderlich. *“Canberra is a typical “low-density” city where the automobile is the main transportation mode by most residents...In an automobile-dominated society such as Australia, encouraging people to shift away from the automobile to non-automobile transportation is one of the critical challenges in aiming for sustainability”* (Nakanischi; Black 2015:7).

Das Automobil hat im letzten Jahrhundert als neues Verkehrsmittel eine große Faszination in allen Gesellschaftsschichten und allen Erdteilen hervorgerufen und die gesellschaftliche Entwicklung stark geprägt. Wenige Städte sind so stark Auto-orientiert geplant worden wie *Canberra*. Das Y-Siedlungskonzept ist ein Konzept, das auf ungehinderte, große Entfernungsüberbrückung setzt. Da ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-System fehlt, bleibt bisher im Wesentlichen nur der PKW mit der Folge der dramatisch hohen Umweltbelastungen.

M.E. sind Veränderung von Bewusstsein und Verhaltensweisen der Bevölkerung sowie restriktive Maßnahmen für den MIV, neben neuen attraktiven Verkehrsmittelangeboten, unausweichlich. Das *Department of Infrastructure* der australischen Regierung prognostiziert: *„Transport-related emissions are also projected to grow rapidly. Transport-related emissions would almost double by 2050 and more than quadruple by 2100“*.

Die Prognosen über das Ansteigen der Emissionen durch den Verkehr zwingen m.E. zu einschneidenden Maßnahmen. Die freie Verkehrsmittelwahl ist bei heutigen globalen Umweltbedingungen unter der Zielsetzung eines *Sustainable Urban Development* nicht mehr vertretbar. Allerdings sind m.E. Einzelmaßnahmen von vornherein zu Scheitern verurteilt (vgl. Bose, in Baas 2011; Bose, in Waibel 2013; Proctor 2012). Ohne ein koordiniertes Bündel ergänzender verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Maßnahmen wird eine erste *Tram-Line* keine wesentliche Veränderung des *Modal-Split* erreichen.



Abb.89+90: Ausstellung über moderne Stadt- u. Verkehrsplanung in Sydney 1947;
Park Way 2015 in Canberra

Nachhaltigere Siedlungsstrukturen für eine multi-zentrische Stadtlandschaft

Das Zentrum ist sehr bedeutend für das Image und die Außenwirkung einer Stadt, aber ebenso für das gesellschaftliche Leben in der lokalen Gemeinschaft. *Canberra* wird in einer soziologischen Untersuchung als eine Stadt einer sehr introvertierten Gemeinschaft beschrieben, als *complete private city*. Städtisches Leben braucht neben Familie und engen Bezugsgruppen auch öffentliche Räume, in denen zwanglose, spontane Kommunikation möglich ist. Daher sind die Bestrebungen durch die Initiative der *Griffin's Legacy*, die zentralen städtischen Räume und Freiräume zu aktivieren, zu unterstützen.

In der *Griffin's Legacy Studie* von 2004 werden zahlreiche Möglichkeiten der Belebung von Straßenräumen, Plätzen und der neuen Seepromenade dargestellt. Cafés und Restaurants entlang der Boulevards und des Seeufers können aber nur bauliche Angebote darstellen, diese müssen auch durch die Bevölkerung angenommen und gefüllt werden.

Die gewünschte Urbanität im Zentrum von *Canberra* kann nur langfristig durch eine veränderte Wahrnehmung des öffentlichen Raumes für das Verweilen, als Bühne des sozialen Lebens und zum geselligen Beisammensein entstehen. Die Belebung des öffentlichen Raums bedarf einer ausreichend großen Mantelbevölkerung im Umfeld und muss daher einhergehen mit einer stärkeren Verdichtung und einer größeren Nutzungsvielfalt in der Innenstadt.



Abbildung 91: Städtebauliches Konzept für das nördliche Seeufer (ACT City Draft Plan 2013:25)

Auch in den dezentralen *City Centres* würde eine Aufwertung des öffentlichen Raumes mit dem Angebot zum Verweilen die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Stadtteil fördern. Dies würde m.E. keine Konkurrenz zu dem städtischen Zentrum der Innenstadt darstellen.

Großflächiger Rückkauf von Pachtland am Westrand von Canberra durch ACT

Im Frühjahr 2016 gibt der Leiter der *ACT Land Development Agency David Dawes* bekannt, dass in den vergangenen Jahren ca. 2.500 ha Pachtland am Westrand der Stadt von ACT zurückgekauft worden sind. Dieses *Lease hold Land* wurde vorwiegend als Acker- oder Weideland genutzt. Die früheren Besitzer „all approached the government to sell back their land, stressing there would be no change to the areas for at least 20 or 30 years“ (*Canberra Times* 26/2/2016).

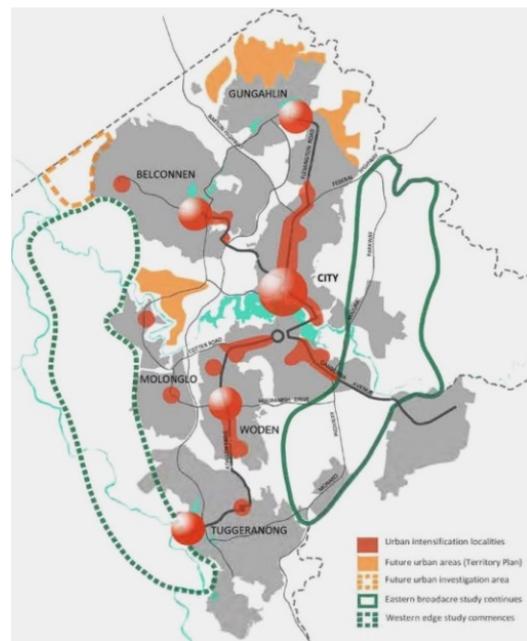
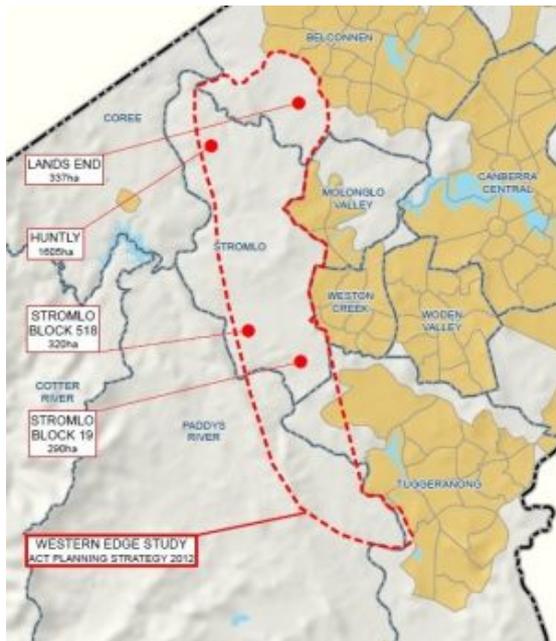


Abb. 92: ACT Government kauft (2016) 2500 ha Ackerland; Abb. 93: ACT Planning Strategy 2012:40)

Dawes betont: *“We are not seeking to make any changes at all in the short to medium term, but this land will be for future governments to have a look at as Canberra grows”* (ebd.). Der Rückkauf der Flächen sei Bestandteil einer langfristigen Strategie. Der Bereich wäre bereits in der *ACT Planning Strategy 2012* als *Western Edge Study Area* ausgewiesen. Der jetzige Schritt diene nur einer langfristigen Sicherung für derzeit noch nicht absehbare Stadterweiterungen.

Der großflächige Landrückkauf bietet m.E. für die längerfristige Siedlungsentwicklung *Canberras* die Chance, durch Flächenentwicklungen im Westen - und perspektivisch auch im Osten des Stadtzentrums – das Y-Konzept zu überwinden und langfristig zu einer kompakteren Stadtform zu gelangen.

Herausforderungen für die Zukunft

Die größten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung bestehen zurzeit in den Problembereichen:

- gravierende Umweltbelastungen durch den städtischen Verkehr,
- unklare Kompetenzverteilung zwischen der staatlichen Planung von *NCA* und der kommunalen Planung des *ACT Government*,
- dies führt häufig für die Bürger zu Intransparenz und zu nicht nachvollziehbaren Verwaltungsentscheidungen,
- fehlende fiskalische Anreize, um von einer flächenhaften Bebauung auf stärker kompakte Stadtstrukturen umzusteuern.

Erforderliche Strategien:

- Reaktivierung und Neuausrichtung des *Leasehold* Systems unter der Zielsetzung einer fiskalischen Steuerung von flächensparendem und verdichtetem Bauen.
- Entwicklung eines verkehrlich und städtebaulich integrierten Maßnahmenbündels zur Umsteuerung der extrem hohen Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr (z.B.: *Stärkung des ÖPNV; Job-Tickets, integriertes Tarifsysteem, Parkraumbewirtschaftung, Reduzierung von Stellplatzvorschriften im Neubau, P+R und B+R; Entwicklung weiterer Fußgängerzonen, Plätzen zum Verweilen und Spielstraßen, Schaffung von Wohnungsangeboten im Zentrum der Stadt und in den Stadtteilzentren*).
- Vollständige kommunale Selbstverwaltung mit nur einem rechtsverbindlichen (*Territory*)-Plan in der Zuständigkeit von ACT. Aufhebung der räumlich zweigeteilten Zuständigkeit von ACT und NCA, dafür räumlich eng begrenzte und klar definierte Einspruchsrechte des *Federal Government* im Kernbereich des Regierungsviertels und des angrenzenden Bereichs.

Die größten Gefahren für die zukünftige Stadtentwicklung sehe ich in folgenden Aspekten:

- Die städtebauliche Qualität der Kernstadt mit ihrer beeindruckenden Einbindung in die Landschaft und die Ansätze einer stärker nachhaltigen Entwicklung der Gesamtstadt sollten nicht durch Projekte des globalen ökonomischen Städte-Wettbewerbs gefährdet werden.
- Der derzeitige Ausbau des Flughafens durch einen privaten Betreiber ist für einen 24-Stunden-Betrieb geplant. Es wird damit geworben, dass dort auch die derzeit größten Passagierflugzeuge abgefertigt werden können. Der Betreiber sieht den Flughafen perspektivisch im Frachttransport als Ausweichstandort für die Flughäfen in *Sydney* und *Melbourne* an. Dies würde erhebliche zusätzliche Umweltbelastungen für Canberra mit sich bringen.
- Eine Reduzierung des weltweit sehr hohen ökologischen Fußabdruckes durch den Verkehr ist nur unter Beteiligung und Zustimmung der Bevölkerung möglich. Es erfordert einerseits rechtliche Rahmensetzungen, es erfordert aber auch Umdenken und teilweise auch Einschränkungen in der Bevölkerung. In einer sehr wohlhabenden Gesellschaft besteht die Gefahr, dass diese ökologischen Herausforderungen negiert werden und ein saturiertes ‚weiter so‘ die Oberhand behält.

Anhang 2.1: Verzeichnis der Literatur und Quellen für Canberra (Australien)

- ACT Government Planning and Land Authority:** Canberra Spatial Plan 2004. Canberra 2004
- ACT Government:** The Canberra Plan – Towards our Second Century, Canberra 2008
- ACT Government:** Environment and Sustainable Development: ACT Planning Strategy – Planning for a sustainable city, 7/2012
- ACT Government:** Transport Canberra. Light Rail Network: Delivering a modern transport system for a growing city, Canberra 2015
- Fischer, Friedhelm:** Myths and Models. Forces at work in the formation of the Australian capital, Hamburg 1984
- Fischer, Friedhelm:** Canberra – Ideale Planungsbedingungen – Ideale Wirklichkeit? In: Berliner Geographische Studien Bd. 18, 1986, S.153-170
- Fischer, Friedhelm:** Borobudur – Paris – Los Angeles. Vorbilder Australischer Hauptstadtplanung, in: Berliner Geographische Studien Bd. 24, 1987, S.131-147
- Fischer, Friedhelm:** Building Culture, Urban Design Culture, Planning Culture (a Case Study of Canberra), In: Baukultur, Stadtkultur Lebenskultur, Vol. 8, 3/2004
- Fischer, Friedhelm:** Modernism reloaded. Von der sozialstaatlichen Hauptstadt zur deregulierten Stadt und darüber hinaus, in: *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*, Stuttgart, 2007, S. 286-308
- Fischer, Friedhelm:** „Der große Plan“ zwischen urbanem Gesamtkunstwerk und Stadtlandschaft: Canberra 1019-2010. (unveröffentlichtes Manuscript) 2012
- Fischer, Friedhelm:** Viewpoint: Canberra's Centenary, in: *Town Planning Review* 2013 (84)2, S 3-14
- Flechter, Brian H:** Canberra: A National Capital in the Making, in: **Sohn, Andreas; Weber, Hermann** (Hsg.): *Hauptstädte und Global Cities an der Schwelle zum 21. Jahrhundert*, Bochum 2000, S. 183-209
- Freestone, Robert:** *Urban Nation: Australia's Planning Heritage*. Collingwood 2010
- Hall, Peter:** Canberra: City Beautiful Exceptional, In: *Cities of Tomorrow*. Oxford 2002, S. 206-210
- Harrison, Peter:** Walter Burley Griffin, Landscape Architect, Robert Freestone (Ed), National Library of Australia, 1995
- Kuisat, Tim; Mason, Lucia:** Neue Hauptstadt Canberra, Seminarbeitrag HCU Hamburg, 2014
- Meng, Bunnarith:** Urban Planning and Development of the Australian Capital Territory Canberra: A Critical Review, Sydney 2002
- NCA (Hg.); Project Team: Mackenzie, Wood-Bradley, Headon, Vernon:** *The Griffin Legacy: Canberra, the Nation's Capital in the 21st Century*, Canberra 2004
- NCA:** The Australian Capital Territory (Planning and Land Management) Act 1988, National Capital Plan, Amendment 56: The Griffin Legacy – Principles and Policies.
- O'Brien, John:** Canberra eine Gartenstadt des 20. Jahrhunderts, in: *Neue Heimat* 3/1978, S. 36-41
- Regional Development Australia ACT (RDA ACT):** ACT Strategic Regional Plan 2010 – A framework for economic, social and environmental development initiatives in the ACT and region, an Australian Government Initiative, Canberra 2010
- Regional Development Australia ACT (RDA ACT):** ACT Strategic Regional Plan 2011-12 – A framework for economic, social and environmental development initiatives in the ACT and region, an Australian Government Initiative, Canberra 2011
- Reid, Paul:** Canberra following Griffin. A Design History of Australia's National Capital, Canberra 2002
- Sonne, Wolfgang:** Canberra 1912: Searching for Democratic Monumentality, In: *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, München 2003, S. 149-188
- Vale, Lawrence J.:** Canberra: A Capital designed for Democracy, in: *Architecture, Power, and National Identity*, Yale University, London 1992, S. 73-88
- Vernon, Christopher:** Canberra. Where Landscape is Pre-eminent, In: Gordon, David L.A.: *Planning Twentieth Century Capital Cities*, 2006/2009, S. 130–149
- Weirick, James:** Spirituality and Symbolism in the work of the Griffin's, in: **Watson, Anne:** *Beyond Architecture: Marion Mahony and Walter Burley Griffin*, Sydney 1998

Internet Quellen:

ABC News: Airport's light rail vision to add life to Canberra, 24/09/2013, <http://www.abc.net.au/news/2013-09-24/canberra-airport-light-rail-proposal/4976940>

ABC News: Commonwealth agrees to relinquish planning control from National Capital Authority in Canberra, 30/4/2015, <http://www.abc.net.au/news/2015-04-30/act-government-take-planning-control/6433652>

ACT Government: Planning and Development Act 2007, A 2007-24, Canberra 13/12/2007
<http://www.legislation.act.gov.au/a/2007-24/current/pdf/2007-24.pdf>

ACT Government: An Overview of the ACT Strategic Planning System: Submission to the COAG Reform Council, 2010, http://www.cmd.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0006/280644/Appendix_B_-_Overview_of_the_ACT_Strategic_Planning_System.pdf

ACT Government: The Draft City Plan, October 2013, Canberra, http://cityplan.act.gov.au/data/assets/pdf_file/0005/36824/Canberra_City_Plan_-_Final_Draft_Report.pdf

ACT Government, Chief Minister and Treasury Directorate: Corporate Plan, 2013, <http://www.cmd.act.gov.au/functions/about/corporate-plan>

ACT Government: The City Plan 2014, official Homepage, <http://www.cityplan.act.gov.au/>

ACT Government: Light Rail Master Plan, Canberra 2014, <http://www.actlightrail.info/2015/02/capital-metro-light-rail-master-plan.html>

ACT Government, Capital Metro: A Vision for Canberra, <http://www.capitalmetro.act.gov.au/a-vision-for-canberra>

ACT Government, Chief Minister and Treasury Directorate: Canberra's Federal Capital Design Competition, 1911-1912, in snapshots, Canberra 2013, http://www.canberra100.com.au/storage/Canberra%E2%80%99sFederalCapitalDesignCompetition1911-12_Snapshots.pdf

ACT Government, Environment and Sustainable Development: Draft ACT Planning Strategy, Climate Change Council, 11_2011, http://www.actpla.act.gov.au/tools_resources/legislation_plans_registers/plans/planning_strategy

ACT Government, Environment and Sustainable Development: Transport for Canberra - Transport for a sustainable city 2012-2031, Canberra 2012, http://www.capitalmetro.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0020/537113/Transport-for-Canberra-Policy.pdf

ACT Government, Planning and Land Authority (ACTPLA) (Website): <http://www.actpla.act.gov.au/>

ACT Government Planning and Land Authority: Quick guide to the Territory Plan 2009
http://www.actpla.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0006/15567/Quick_guide_to_the_Territory_Plan.pdf

ACT Light Rail: Proposal to Infrastructure Australia, Canberra 2008, http://love40percent.org/wp-content/uploads/2010/06/ACT_Light_Rail.pdf

ACT Parliamentary Counsel: Territory Plan Map – Zones and Overlays Canberra Central and Oaks Estate, 12_2012, <http://www.legislation.act.gov.au/ni/2008-27/current/default.asp>

ACT Transport for Canberra: Public Transport Improvement Plan 2015, https://www.transport.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0004/786460/Transport_Canberra_PTIP.pdf

ACT Transport for Canberra: Light Rail Network, Canberra 2015, <http://haveyoursay.planning.act.gov.au/Light-rail-network>

Australian Government, Department of Infrastructure and Regional Development: State of Australian Cities, Progress in Australian Regions 2014-2015, https://infrastructure.gov.au/infrastructure/pab/soac/files/2015_SoAC_full_report.pdf

Australian Government, National Capital Authority (NCA) (Official Website): www.nationalcapital.gov.au/

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Australien (Stand: 3/2012), http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Australien_node.html

Canberra Airport Pty. Ltd: Canberra Airport Masterplan 2014-2034, Canberra 2015
www.canberraairport.com.au/wp-content/uploads/2015/03/Canberra-Airport-2014-Master-Plan.pdf

Canberra Airport Pty. Ltd: Connecting Canberra by Light Rail, Canberra 2013, http://www.canberraairport.com.au/wp-content/uploads/2013/09/CAG-41747-LR-brochure_AW_Screen.pdf

Capital Metro Authority: Capital Metro Russell Extension Project Preliminary Environmental Assessment 18-9-2015, http://epbcnotices.environment.gov.au/_entity/annotation/57765456-636d-e511-b93f-005056ba00a7/a71d58ad-4cba-48b6-8dab-f3091fc31c

Charting Transport: Trends in journey to work mode shares in Australian cities to 2011, updated 2012, <http://chartingtransport.com/2012/10/30/trends-in-journey-to-work-mode-shares-in-australian-cities-to-2011/>

Corbell, Simon: Canberra is growing. By 2031 our city will be close to half a million residents, in: citynews.com 22/5/2015, <http://citynews.com.au/2015/corbell-why-canberra-needs-capital-metro/>

Engineers of Australia: Infrastructure Report Card 2010 in ACT https://www.engineersaustralia.org.au/sites/default/files/shado/Infrastructure%20Report%20Cards/ACT/part2_transport.pdf

Fischer, Karl F.; Weirick, James: Canberra 2013 – Planning and Urban Development Challenges at the Centenary of the National Capital, on the Conference “State of Australian Cities – SOAC” Sydney, 26-29/11/2013, <http://www.soacconference.com.au/wp-content/uploads/2013/12/Fischer-Economy.pdf>

Freestone, Robert: Gordon Stephens and the long-term Planning of Canberra, Conference Paper at International Planning History Congress, Istanbul 2010b, <http://www.iphs2010.com/abs/ID260.pdf>

Freestone, Robert; Nichols, David: Town Planning and Private Enterprise in early twentieth century Australia, in: History Australia, Volume 7, Number 1, 2010, <http://journals.publishing.monash.edu/ojs/index.php/ha/article/view/ha100005/127>

Griffin, Walter B.: The Federal Capital. Report Explanatory of the Preliminary General Plan, Canberra 1913, <http://gutenberg.net.au/ebooks13/1305201h.html>

Grigg, Stuart: The Canberra Legacy: Griffin, Government and the Future of Strategic Planning in the National Capital; Bachelor of Planning (Thesis) University of NSW, Sydney 2/2007 http://www.be.unsw.edu.au/sites/default/files/upload/pdf/schools_and_engagement/resources/_notes/5A4_2.pdf

Harrison, Peter: 'Griffin, Walter Burley (1876–1937)', in: Australian Dictionary of Biography, National Centre of Biography, Australian National University, <http://adb.anu.edu.au/biography/griffin-walter-burley-443/text11115>, published first in hardcopy 1983

Headon, David: Canberra, Beyond the Boundaries - Canberra's Extraordinary International Design Competition, 1911–12, Canberra 2012, http://www.canberra100.com.au/storage/Beyond_the_Boundaries_2013.pdf

James, Matthew L.: The capital city conundrum: an exploration of Canberra as Australia's national capital, Canberra 2012, http://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/library/prspub/1640768/upload_binary/1640768.pdf;fileType%3Dapplication%2Fpdf#search=%22library/prspub/1640768%22

McCann, Joy; Heriot, Dianne; Parliament of Australia: Australia's Parliament House—more than 25 years in the making! A chronology, Canberra, o. Jahr, http://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/25th_Anniversary_Chronology/Creating_the_national_capital

McIlroy, Tom: ACT government spends \$24m on rural land acquisitions, in: Canberra Times, 26/2/2016, <http://www.canberratimes.com.au/act-news/act-government-spends-24m-on-rural-land-acquisitions-20160225-gn454v.html>

Murphy, Jason: Canberra's tram plan looks suss to me, Economic Blog Thomas the Think Engine, 10/11/2014, <https://thomasthethinkengine.com/2014/11/10/canberras-tram-plan-looks-suss-to-me/>

Nakanishi, Hitomi; Black, John: Social Sustainability Issues and Older Adults' Dependence on Automobiles in Low-Density Environments, in: Sustainability 2015, 7, 7289–7309; doi:10.3390/su7067289

National Archives of Australia: Walter Burley Griffin and the design of Canberra – Fact sheet 95, Canberra 2016, <http://www.naa.gov.au/collection/fact-sheets/fs95.aspx>

National Archives of Australia: Federal Capital City Design Competition, Canberra 2016, <http://guides.naa.gov.au/records-about-act/part1/chapter2/2.5.aspx>

National Archives of Australia: Urban Growth and the Y-Plan, Canberra 2016, <http://guides.naa.gov.au/records-about-act/part1/chapter5/5.4.aspx>

National Archives of Australia (NAA); National Capital Authority (NCA); National Library of Australia (NLA): An Ideal City? The 1912 Competition to design Canberra, Website based on the 1995 Exhibition *An Ideal City? The 1912 Competition to Design Canberra*, <http://www.idealcity.org.au/>

NCA: National Capital Plan, Exposure Draft 5/6/2015, Canberra 2015, <https://www.nationalcapital.gov.au/attachments/article/4224/National%20Capital%20Plan%20-%20Exposure%20Draft%202015.pdf>

NCA: National Capital Plan 30/9/2015. Canberra 2015, https://www.nationalcapital.gov.au/downloads/Planning_and_Urban_Design/NCP/National%20Capital%20Plan%20Draft%20Amendment%2086%20-%20Revised%20National%20Capital%20Plan.pdf

NCA: NCP Consolidated National Capital Plan, last updated September 2013, Canberra, http://www.nationalcapital.gov.au/downloads/planning_and_urban_design/NCP/National-Capital-Plan_September_2013.pdf

NCA: The Griffin Legacy-The blueprint for the future development of the central national areas, 2006 http://www.nationalcapital.gov.au/downloads/publications/Griffin_Legacy%20Snapshot.pdf

NCA: Corporate Plan 2015-2019, https://www.nationalcapital.gov.au/attachments/article/4268/Corporate_Plan_Publication_2015.pdf

Neutze, Max: Planning and Land Tenure in Canberra after 60 years, Working Paper No. 13 in Australian Studies, University of London, 1986, <http://www.kcl.ac.uk/artshums/ahri/centres/menzies/research/Publications/Workingpapers/WP13Neutze.pdf>

Parliament of the Commonwealth of Australia: Report on the Canberra Leasehold System, Canberra 1988, <http://www.aphref.aph.gov.au/house/committee/reports/1988/1988/pp409>

Parliament of the Commonwealth of Australia/Joint Standing Committee on the National Capital and External Territories: Review of the Griffin Legacy Amendments, Canberra 2007, <http://www.aphref.aph.gov.au/house/committee/ncet/griffin/report/front.pdf>

Planning Institute Australia: PIA ACT Submission: National Capital Plan Exposure Draft, 22/7/2015, <https://www.planning.org.au/documents/item/6842>

Planning Institute Australia: PIA ACT Submission: National Capital Plan Draft Amendment 86, 17/11/2015, <https://www.planning.org.au/documents/item/7169>

Prairie School Architecture, Homepage, www.prairieschoolarchitecture.com/

Proctor, Elisabeth: Reducing Car Use in Canberra. In: ANU undergraduate research journal, Vol. 4, 2012: pp. 69-86 <http://press.anu.edu.au/apps/bookworm/view/The+ANU+Undergraduate+Research+Journal+-+Volume+Four+2012/10181/ch05.html>

Reps, John W.: Commonwealth of Australia Design for the Layout of the Federal Capital City, New York ohne Jahr, <http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/griffin.htm>

Thomas the Think Engine: Canberra's tram plan looks suss to me. An economics blog. <https://thomasthethinkengine.files.wordpress.com/2014/11>

Vernon, Christopher: 'A legitimate art distinctive of Australia and Australia alone': the Griffins' contribution to the formation of an Australian landscape design ethos, in: Landscape Review 1997:3(1), S. 2-27, <https://journals.lincoln.ac.nz/index.php/lr/article/viewFile/41/26>

Vernon, Christopher: Capital Connections: Australia, Brazil and Landscapes of National Identity, Conference Paper at International Planning History Congress, Sao Paulo 2012, <http://www.fau.usp.br/iphs/abstractsAndPapersFiles/Sessions/19/VERNON.PDF>

Vernon, Christopher: A Vision splendid – How the Griffins imagined Australia's Capital, Canberra 2013, <http://www.researchgate.net/publication/275025628>

Walter Burley Griffin Society Inc.: Brief der Griffin Society an NCA 9/2006 http://www.griffinsociety.org/news_and_events/pdfs/wbg%20society_Canberra060929.pdf

Wensing, Ed: Canberra's Planning History, Some thoughts on Griffin's planning principles and other planning legacies, Presentation at Australian National University, Canberra 2013

Wensing, Ed; Crocket, Grahame; Howarth, Paul: Inquiry into the role of the National Capital Authority, Canberra 2008 http://www.aphref.aph.gov.au_house_committee_ncet_natcapauth_subs_sub032

Die Autoren

Dr.-Ing. Michael Bose, Stadt- und Regionalplaner

- 1977 – 1981 Städtebau-Referendar und Baurat im Landesplanungsamt, Baubehörde Hamburg
- 1981 – 2085 Akademischer Rat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg
- 1985 – 1988 beurlaubt, Reisen durch den Vorderen Orient, Süd- und Südostasien, Teilnahme an einer Ausgrabung, Besuch deutscher EZ- Projekte
- 1988 – 2006 Akademischer Oberrat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg
- 2006 - 2016 Akademischer Oberrat und Leiter des Arbeitsgebietes *Regionalentwicklung und Regionalplanung* an der *HafenCity Universität (HCU) Hamburg*
- Forschungsfelder: Stadtentwicklungsplanung, Planungsmethoden, Planungsrecht und Planungsgeschichte, regionale Siedlungskonzepte und Planungsk Kooperationen in Metropolregionen
- 2005 - 2008 Mitglied des deutsch/vietnamesischen BMBF-Forschungsteams *Mega City HCMC*
- 2010 - 2012 Berater für die Entwicklung des Curriculums des Masterstudiengangs *Urban Planning* an der HCMUARC in HCMC/Vietnam
- 2013 - 2016 Forschungsprojekt: Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Dipl. Bibl., Dipl. Psych. Ursula Bartscher

- 1979 – 1985 Leiterin der Bibliothek im Statistischen Landesamt Hamburg
- 1985 – 1988 beurlaubt, Reisen durch den Vorderen Orient, Süd- und Südostasien, Teilnahme an einer Ausgrabung, Besuch deutscher EZ- Projekte
- 1988 – 1998 Leiterin der Bibliothek im Statistischen Landesamt Hamburg
- 1999 – 2006 Referatsleiterin des Informationscenters mit Bibliothek des Statistikamtes Nord
- 2007 – 2010 Beraterin für Bibliothekswesen im Auftrag des Senior Experten Service (SES) Bonn, mehrere Kurzzeiteinsätze in Phnom Penh, Kambodscha und Sanaa, Jemen