

DIE „UNWELT“

DES FRANK McDONALD

1950 geboren, wurde Frank McDonald schon im Jahr 1979 *der* Umweltkorrespondent der Irish Times. Seit 1991, ein Jahr nach dem Start

des *irland journals*, schrieben wir über ihn, haben ihn schreiben lassen oder nachgedruckt. Jetzt geht er in Rente. Schade.

Viele Gruppen, die mit dem Europäischen Bildungs- und Begegnungszentrum (EBZ) Irland in Irland waren, haben seine sanften wie genialen Erklärungen von Irlands/Dublins harten Bau- und Umweltsünden lieben und schätzen gelernt. Gut, dass wir (vom *irland journal* und EBZ Irland) schon vor Jahren mit Sean Harrington einen guten Nachfolger gefunden haben.

Preise und Pokale

Outstanding Work in Irish Journalism, 1979 | Lord Mayor's Millennium Medal, 1988 | Chartered Institute of Transport Journalist of the Year, 1998 | ESB National Media Award for Campaigning Journalism, 1999 | ESB National Media Award for Features (Print), 2003 | Lord Mayor's Award, 2003 | Honorary Dr.Phil, Dublin Institute of Technology, 2006 | Press Fellow, Wolfson College, Cambridge, Lent Term, 2008 | Honorary member, Royal Institute of the Architects of Ireland, 2010 | Honorary fellow, Royal Institute of British Architects, 2011

Auswahlbibliography

The Destruction of Dublin, Gill and Macmillan, 1985 | Saving the City, Tomar, 1989 | Ireland's Earthen Houses (jointly with Peigin Doyle), A&A Farmar, 1997 | The Ecological Footprint of Cities (editor), International Institute for the Urban Environment, 1998 | The Daily Globe: Environmental change, the public and the media (contributor), Earthscan, 2000 | The Construction of Dublin, Gandon Editions, 2000 | Chaos at the Crossroads (jointly with James Nix), Gandon Books, 2005 | McDonald, Frank; Sheridan, Kathy, The Builders, Penguin, 2008

Die ersten Artikel von und über ihn im *irland journal* (beide aus 1991): Pub Pastiche (1.91) und Bungalow Blitz (2.91)

Die Redaktion

Dubliner Betrachtungen

Zum Abschied blickt der scheidende Hauptstadt-Redakteur der Irish Times, Frank McDonald, auf die Entwicklung Dublins von einer vernachlässigten Stadt zur Boom-Town zurück – und findet, dass die Dubliner noch immer keine Vorstellung davon haben, was sie mit ihrer Stadt anfangen sollen:

Vor 40 Jahren war der Stadtkern Dublins so verfallen, dass ein früherer Oberbürgermeister (der inzwischen verstorbene Jim Mitchell, Fine Gael) klagte, es „habe etwa so viel Charakter wie der Betriebshof eines zweitklassigen Abbruchunternehmens“. Um die Stadt war es so schlecht bestellt, dass eine Rettung dringend notwendig war, sonst wäre sie untergegangen.

Wer diese Zeit nicht miterlebt hat, kann sich kaum vorstellen, wie trostlos

Dublin Ende der 1970er Jahre war, als ich mit meiner Berichterstattung begann. Überall gab es Brachflächen, auch an den Liffey-Kais, jede Menge verlassener, mit Brettern zugenagelter Häuser, die auf den Abriss warteten, und es herrschte ein allgemeines Klima des Verfalls, das durch die Unfähigkeit der Behörden und die Vernachlässigung durch die Politik noch gefördert wurde.

Ich war davon überzeugt, dass hinter jedem Bauzaun eine Geschichte steckte, und machte mich daran, herauszufinden, was da vor sich ging. Diese ursprüngliche Recherche bei den Planungs- und Straßenbaubehörden, dem Katasteramt und dem Handelsregister förderte ein wahres Verbrecheralbum aus Bauunternehmern, Spekulanten, Architekten und Straßenbauingenieuren zutage.

Der Verlag Gill & Macmillan sah darin den Stoff für ein Buch. *The Destruction of Dublin* erschien im No-



vember 1985 und erzählte die ganze schmutzige Geschichte – beziehungsweise so viel, wie wir davon veröffentlichen konnten. Es erschienen zahlreiche Rezensionen, sogar in *Hot Press*, und das Buch wurde sofort ein Bestseller, aber ein Berg von angedrohten Verleumdungsklagen verhinderte weitere Auflagen.

Ein echter Wendepunkt war die Dublin-Crisis-Konferenz an einem Wochenende im Februar 1986 in der brechend vollen alten Synod Hall am Christchurch Place. Sie rief die Regierung und die Dubliner Behörden auf, „zu erkennen und zu akzeptieren, dass sich die Stadt in einer Krise befindet“, und die radikalen Änderungen der Stadtpolitik, die wir damals forderten, sind seither nahezu alle verwirklicht worden.

Junge Aktivisten, allen voran die „Students Against the Destruction of Dublin“ (Studenten gegen die Zerstörung Dublins) verlagerten die Diskussion aus den Salons und relativ gesitteten Zusammenkünften hinaus auf die Straßen. Sie besetzten bedrohte Gebäude, veranstalteten öffentlichkeitswirksame Protestaktionen und agierten als Stoßtrupp gegen Pläne für Straßenverbreiterungen, die im Gefüge der Innenstadt schon so viel Schaden angerichtet hatten.

Wie Deirdre Kelly, die verstorbene Gründerin der Living City Group, erkannten diejenigen von uns, die für die Rettung Dublins kämpften, dass die Zukunft davon abhing, dem unaufhörlichen Strom der Abwanderung aus der Innenstadt entgegenzuwirken. Also machten wir uns daran, die Wahrnehmung der Öffentlichkeit vom Stadtkern Dublins zu verändern und zu zeigen, dass er ein Ort zum Wohnen und Leben war und nicht nur ein von Ghettos umgebenes Geschäftszentrum.

1986 sahen die Stadtplaner keine Chance, in der Innenstadt Wohnraum auch nur für weitere 10.000 Menschen zu schaffen. Seit damals hat die Wohnbevölkerung um über 60 Prozent zugenommen – begünstigt durch steuerliche Anreize und den Wunsch der jüngeren Generation, näher am Arbeitsplatz zu wohnen. Als Nebeneffekt entstanden so auch noch zahl-

reiche Arbeitsplätze in Cafés, Feinkostläden und bei anderen Einzelhändlern. Die Dame Street beispielsweise war in den 1980er Jahren eine düstere Durchgangsstraße, einzig belebt durch das Olympia-Theater und, ganz unaufdringlich, Nico's und Les frères Jacques. Heute ist sie gesäumt von Restaurants aller Art sowie von Geschäften wie Centra oder Spar, die sogar ganz ohne Türen auskommen, weil sie das ganze Jahr rund um die Uhr geöffnet haben. Aber wir haben lange gebraucht, um uns an neue For-



men städtischen Lebens heranzutasten; anfangs reichten unsere Vorstellungen nicht über schuhschachtelgroße Apartments mit winzigen Möbeln und ohne Stauraum hinaus, die sich zu beiden Seiten langer, künstlich beleuchteter Flure aneinanderreiheten. Schließlich fanden wir aber doch zu den großzügigen Wohnstandards, wie sie in anderen europäischen Hauptstädten üblich sind.

Nach Jahrzehnten der Gleichförmigkeit in tristem Grau wurde Dublin bunt und kosmopolitisch, und bei der Volkszählung 2006 zeigte sich, dass mindestens 10 Prozent der Einwohner Ausländer waren. Diese „neuen Iren“ wurden zur Stütze der Dubliner Busbetriebe, während viele alteingesessene Iren die öffentlichen Verkehrsmittel mieden und lieber mit protzigen Autos herumfuhrten. Die Neu-Dubliner machten die öffentlichen Parks zu ihren Stammpätzen, wir dage-

gen führen in neue Einkaufszentren wie Dundrum mit seiner sechsstöckigen Tiefgarage. Die Luas-Straßenbahnen gefielen uns, wobei die grüne Linie deutlich beliebter war als die rote. Eine Verbindung zwischen beiden gab es nicht, weil die Regierungskoalition unter Bertie Ahern nicht den Mut hatte, dafür dem Autoverkehr Flächen zu entziehen.

Auch unternahm Ahern nichts, um der Ausdehnung Dublins über ganz Leinster Einhalt zu gebieten, als sich das Einzugsgebiet der Stadt auf einen Radius von 100 Kilometern erweiterte. Kaum war die M50 fertiggestellt, musste man sie schon auf sechs Spuren erweitern und alle Autobahnkreuze umgestalten, damit sie den stetig wachsenden Verkehrsstrom aufnehmen konnte. Kostenpunkt: Eine Milliarde Euro.

Eine der neueren Anpassungen ist z. B. eine neue Überführung bei Newlands Cross, aber auf Fortschritte bei der Planung für durchgehende Buslinien oder die strategisch bedeutsame Dart-U-Bahn – ein Tunnel von der Heuston Station über St. Stephens's Green und Pearse Station zum Spencer Dock, der alle Vortort-Zuglinien integriert – warten wir noch immer. Gerade als es schien, dass Fahrräder passé seien, erlebten sie ein spektakuläres Comeback dank der Steuervergünstigungen für das „Radeln zur Arbeit“, eine Initiative der Grünen in der Regierung, und die Einführung von Dublin Bikes; dieses von der Labour Party angeregte Programm hat mittlerweile ein Aufkommen von 50.000 Jahresabos und bis zu 15.400 Fahrten täglich.

Die gebaute Umgebung zählt ebenfalls zu den Gewinnern. Vor Jahren musste niemand eine Planungsge-

nemigung einholen, um historische Gebäude abzu-

reißen; daher ist es nicht verwunderlich, dass so viele dieser Gebäude verschwunden sind. Das änderte sich 1999, als wir mit einiger Verspätung Denkmalschutzgesetze ähnlich denen in anderen europäischen Ländern verabschiedeten – allerdings ohne die entsprechende großzügige finanzielle Unterstützung. Archer's Garage in der Fenian Street, ein seltenes Bau-

stück zu Covent Garden in London werden würde. Stattdessen wurde es zum „Tempel der Bars“, und im April letzten Jahres nannte es die *Huffington Post* die Gegend, „die man um jeden Preis meiden sollte“.

Während der Boom-Jahre wurde Dublin beinahe Opfer des Hochhaus-Wahns. Die Türme sollten in den Docklands, rund um die Heuston Station und direkt im Herzen von Ballsbridge hochgezogen werden. Maßgebliche Vertreter der Stadt wollten diese Pläne durchdrücken und ermutigten bestimmte Baufirmen sogar, noch höher hinauszustreben, aber die Planungskommission blieb (von wenigen Ausnahmen abgesehen) standhaft. Der Zusammenbruch des Immobilienmarktes und die Rezession legte all diese hochfliegenden Pläne auf Eis, darunter auch der U2 Tower am Britain Quay und Harry Crosbie's Watchtower im Point Village, gegenüber auf der anderen Seite des Flusses, die gemeinsam über Dublin hätten wachen sollen. Derweil müssen wir mit den vorhandenen Wahrzeichen vorliebnehmen – den gestreiften Poolbeg-Schlotten.

Ein weiteres Großprojekt, das zum Glück nicht verwirklicht wurde, war das Nationalstadion oder die „Bertie Bowl“ in Abbotstown bei der M50. Stattdessen wurde das Rugby- und Fußballstadion Lansdowne Road saniert und ergänzt um das großartige Amphitheater der GAA in der Jones's Road – beide Gelände sind vom Stadtzentrum aus leicht zu Fuß zu erreichen.

Größtenteils bleibt Dublin „das Zentrum der Unbeweglichkeit“, wie James Joyce es einmal diagnostizierte. Pläne werden entworfen, Visionen formuliert und Leitbilder ausgegeben, aber geschehen tut nicht viel. Zu viele Behörden mischen mit, und in der Dubliner Stadtverwaltung, die das Sagen haben sollte, werden die unvermeidlichen Revierkämpfe ausgetragen.

Aus diesem Grund brauchen wir einen direkt gewählten, mit hinreichend Machtbefugnissen ausgestatteten Bürgermeister – je eher, desto besser. Denn Dublin ist die einzige irische Großstadt, die im Wettbewerb um Investitionen aus dem Ausland, z. B. von Google, Intel oder ähnlichen Großunternehmen, mithalten kann. Doch um hier Erfolg zu haben, muss zuallererst ein öffentliches Verkehrssystem geschaffen werden, das einer europäischen Hauptstadt angemessen ist.

Frank McDonald,

im Irish Times Magazin im Januar 2015
(Übersetzung: Kornelia Kuhle)



werk des Art Déco, war am Feiertagswochenende im Juni 1999 widerrechtlich abgerissen worden und musste praktisch als Faksimile wiederaufgebaut werden. Aber Aldborough House an der Portland Row, das letzte große Herrenhaus, das in der Georgianischen Ära in Dublin gebaut wurde, rottet nach jahrelanger Vernachlässigung und fehlgeschlagenen Renovierungsplänen vor sich hin.

Nicht weit davon entfernt liegt im Bereich der Custom House Docks das internationale Finanzdienstleistungszentrum, ein nach allen Maßstäben, vor allem aber für die bislang so stiefmütterlich behandelte Nordhälfte der Stadt unglaubliches Bauprojekt. Natürlich erstreckt es sich auch entlang des Sir John Rogerson's Quay am Südufer der Liffey und um die Docks des Grand Canal – und steht nachdrücklich für das „neue Dublin“.

Der Rummel um das Projekt Temple Bar war eher befremdlich und legte nahe, dass das von der Stadt offiziell ausgewiesene Kulturviertel Dublins das Gegen-



Gestreifte Poolbeg-Schlote in Dublin

© indymedia.ie

