

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 89 (2002)  
**Heft:** 05: Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities

**Vorwort:** Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities  
**Autor:** Nosedá, Irma

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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

# Hafenstädte

Alle Hafenstädte – nicht nur Amsterdam, Rotterdam oder London – sind im Umbruch. Die Umstellung des Schiffstransports auf Containerfracht hat die bestehenden Häfen wertlos gemacht und zum Bau von neuen, weit ausserhalb der Städte liegenden Anlagen geführt. Damit hat sich in den vergangenen zwanzig, dreissig Jahren die endgültige Trennung der Häfen von ihren Städten vollzogen. Viel stärker als die Verflechtung mit den lokalen und nationalen Wirtschafts- und Gesellschaftszentren wirkt sich jetzt die Einbindung des Hafens ins Netzwerk des globalisierten Handels und Konsums aus. Unversehens ist damit auch die spezifische Identität der Hafenstädte in Frage gestellt.

Die grossen Lagerhäuser aus Backstein, bisher Inbegriff der Hafenarchitektur, sind überflüssig geworden. Manche haben sich inzwischen mit vielfältigen städtischen Nutzungen und auffallend viel Kulturbetriebsamkeit gefüllt, sind ganz Stadt geworden. Indes stapeln sich auf den immensen Lagerflächen der neuen Häfen die Container in täglich veränderten urbanen Formationen und machen augenfällig, dass die Warenlagerung mit der «Just-in-Time»-Produktion mobil geworden ist. An den «verlassenen» Städten liegt es nun, die Hafenbrachen zu urbanisieren. Das lässt an die Umnutzung innerstädtischer Industriebrachen denken. Dank ihrer Lage am Wasser aber haben diese Areale gegenüber üblichen Industriebrachen viele Pluspunkte. Entsprechend verschiedene Interessenten erheben Anspruch auf die privilegierten Areale, die der Stadt den Zugang zum Wasser zurückgeben. Nutzungsvorschläge reichen von Seepromenade und Wohnungsbau über luxuriöse Seafront-Bebauungen und repräsentative Geschäftsviertel bis zur Vergnügungsmeile in grossem Massstab. Wenn diese Areale nicht blosser Vermarktung anheim fallen sollen und die Chance einer innerstädtischen Stadtentwicklung genutzt

werden soll, ist die Politik gefordert. Für Städtebau und Architektur eröffnet sich damit die Möglichkeit, mit den Mitteln ihrer Disziplin die Stadt grossräumig umzustrukturieren und das Verhältnis der Stadt zu Hafen und Wasser neu zu interpretieren.

Während viele Mittelmeerhäfen auf eine touristische Nutzung der Hafenbuchten setzen, streben andere Städte gemischte Nutzungen mit grossem Wohnanteil an. Das trifft sich mit der neu erwachten Stadt-Liebe von guten Steuerzahlern, die in Zentrumsnähe grosszügige Wohnungen suchen. Was bei Promotoren des Stadtmanagements auf beträchtliche Gegenliebe stösst. Daneben interessiert sich eine junge Bewohnerschaft für diese Gebiete; sie sucht in der Stadt keine heile Welt, sondern Wohn- und Stadträume für das Lebensgefühl des Homo urbanicus. Ein Spezialfall ist wohl die Schweizer Hafenstadt. Basel steht heute vor der paradoxen Situation, dass die Hafenbrachen zuerst geschaffen werden müssen, wenn der dringend nötigen Stadtentwicklung eine Chance eingeräumt werden soll.

Das vorliegende Heft beginnt mit einem Überblick über die Typologie der alten Häfen und die verschiedenen Strategien der aktuellen Hafenumstrukturierungen. Neben bekannteren Städten wie Barcelona werden auch Projekte kleinerer Hafenstädte wie Saint-Nazaire, Teneriffa und Montevideo vorgestellt. Und es endet mit einem poetischen Blick zurück auf die Häfen am Ozean, die Aldo Rossi als den «verlorensten und grossartigsten Aspekt der modernen Stadt» bezeichnet hat. **Irma Nosedà**

## Villes portuaires

Toutes les villes portuaires, pas seulement Amsterdam, Rotterdam ou Londres, subissent actuellement des bouleversements. Le passage aux conteneurs dans le transport maritime a enlevé toute valeur aux ports existants et a motivé la construction de nouvelles installations loin en dehors des villes. Ceci a conduit, ces vingt ou trente dernières années, à la dissociation définitive des ports et de leurs villes. Actuellement, l'inscription des ports dans le réseau globalisé d'échange et de consommation est bien plus déterminante que leur interdépendance avec les centres locaux ou nationaux de la vie économique et sociale. Inopinément, l'identité spécifique des villes portuaires est ainsi remise en question.

Les grands entrepôts en briques qui caractérisaient par excellence l'architecture des ports sont devenus superflus. Certains d'entre eux abritent entre temps une grande variété de fonctions urbaines et un nombre étonnant d'activités culturelles: ils sont désormais partie intégrante de la ville. Pendant ce temps, les conteneurs s'empilent sur les immenses surfaces d'entreposage des nouveaux ports où ils forment des configurations urbaines changeant quotidiennement. Celles-ci montrent que l'entreposage des marchandises est devenu mobile dans un système de production régi par le principe du «juste-in-time». Le fait qu'il revient aux villes «délaisées» d'urbaniser les friches portuaires rappelle la réaffectation des friches industrielles. Mais en raison de leur situation au bord de l'eau, ces aires présentent de grands avantages par rapport aux friches industrielles habituelles. De nombreux intéressés revendiquent par conséquent ces aires privilégiées qui restituent à la ville un accès à l'eau. Les propositions d'affectation vont de la promenade en bord de mer et de la construction de logement au centre de loisirs à grande échelle en passant par une construction luxueuse du front de mer et de quartiers commerciaux. Si l'on ne veut pas que les aires soient simplement commercialisées, une intervention du politique est nécessaire. Elle permet de tirer parti de l'opportunité qui s'offre pour le développement urbain des centres. Il est ainsi possible, avec les moyens propres à l'urbanisme et à l'architecture, de restructurer la ville à grande échelle et de réinterpréter sa relation au port et à l'eau.

Tandis que de nombreux ports méditerranéens misent sur une utilisation touristique des baies portuaires, d'autres villes visent une mixité d'usage avec une part importante de logement. Cela coïncide avec la nouvelle prédilection pour la ville de contribuables nantis. Leur recherche de grands appartements à proximité du centre suscite un amour réciproque des promoteurs du management urbain. Une population jeune s'intéresse également à ces zones; elle ne cherche pas en ville un monde intact mais des espaces résidentiels et urbains adaptés au mode de vie de l'homo urbanicus. La ville de port suisse constitue certainement un cas particulier. Bâle se trouve aujourd'hui dans une situation paradoxale: pour donner une chance à un développement urbain indispensable à court terme, des friches portuaires doivent être créées au préalable.

Ce numéro commence par donner un aperçu des typologies des anciens ports et des différentes stratégies de restructurations urbaines en cours. À côté de villes connues comme Barcelone, il présente aussi des villes de ports plus petites telles que Saint-Nazaire, Ténériffe et Montevideo. Pour conclure, wbw porte un regard rétrospectif chargé de poésie sur les ports de l'océan qu'Aldo Rossi a décrit comme étant «l'aspect qui s'est le plus perdu et le plus grandiose de la ville moderne». **I.N.**

(Traduction: Paul Marti)

## Harbour cities

All ports – not just Amsterdam, Rotterdam or London – are in a state of upheaval. The shift from transport by ship to container freight has rendered existing harbours worthless and led to new out-of-town complexes being built. This has meant that in the last twenty, thirty years the harbours have finally been separated from their cities. Tying harbours into the globalized trade consumer network now makes much more impact than links with local and national economic and social centres. And this means that the specific identity of harbour cities is suddenly being called into question.

The enormous brick warehouses that used to epitomize harbour architecture have outgrown their usefulness. Many of them have now been taken over for a whole range of urban uses and a striking amount of cultural activity, and so they have become city pure and simple. Containers now pile up in urban formations that change daily in the immense storage areas offered by the new ports, showing us that the storage of goods has become mobile, to fit in with “just-in-time” production. It is now up to the “abandoned” cities to urbanize the derelict harbour areas. But these are waterside sites, and so they have a number of advantages over normal derelict industrial land. An appropriate number of interested parties are coming forward to reclaim these privileged sites that used to give towns their access to the water. Suggestions for use range from waterside promenades and housing to luxurious sea-front developments, prestigious retail districts and pleasure facilities on an enormous scale. A clear policy is required if these sites are not to fall prey to mere marketing and if the opportunity for some inner-city urban development is not to be missed. This means that urban developers and architects are getting a chance to apply their disciplines to restructuring large city areas and to re-interpreting urban relationships with harbours and water.

A lot of Mediterranean harbours tend to go for tourist uses for their harbour inlets, but other towns aim for mixed use with a high proportion of housing. This fits in well in the case of good taxpayers with a new-found love of the city who are looking for handsome and spacious accommodation near the centre. This love is requited by urban promoters. Young town-dwellers have also taken interest in these areas, not looking for a perfect world in the city, but for residential and urban areas for the homo urbanicus and his sense of life. The Swiss harbour town is probably a special case. Basel is faced with the paradoxical situation that the derelict harbour land has to be created before there can be any opportunity for urgently needed urban development.

This issue starts with a survey of the typology of old harbours and the various strategies used in current harbour redevelopment schemes. Smaller ports like Saint-Nazaire, Tenerife and Montevideo are considered alongside better-known cities like Barcelona. And finally wbw takes a poetic look at the ocean harbours that Aldo Rossi called the “most forlorn and most magnificent aspect of the modern city”. **I.N.**

(Translation: Michael Robinson)