

Antagonismus von Stadt und Hafen - und kein Ende? : wirtschaftspolitische Aspekte eines Stadttypus und ein Wettbewerb im Hafen von Genua

Autor(en): **Masiero, Roberto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **89 (2002)**

Heft 05: **Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66417>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Antagonismus von Stadt und Hafen – und kein Ende?

Wirtschaftspolitische Aspekte eines Stadttypus
und ein Wettbewerb im Hafen von Genua

In der antiken und der mittelalterlichen Stadt entstand der Hafen immer an die Stadt angrenzend. Zwischen den beiden gab es offensichtlich eine starke Beziehung, jedoch keine Integration. Die wirtschaftlichen Bereiche waren im Wesentlichen autark, auch wenn das Element des Handels mit anderen Völkern für das ganze Gesellschaftssystem eine ausserordentlich starke Entwicklungsfunktion hatte. Mit der Brachlegung zentrumsnaher Hafengebiete könnte hier Stadt am Wasser entstehen. Diese Chance wird aber vielerorts vertan – auch in Genua.



| 1

Mit der Herausbildung des Bürgertums in der Neuzeit wurde der Gewinn aus dem Warentransport ein struktureller Faktor dieser Gesellschaftsform. Der Markt übernahm zusammen mit der in Gang gesetzten Akkumulation eine zentrale Rolle – eine Akkumulation, die von einer unausweichlichen Kontrolle der Geldströme begleitet war. Nicht umsonst entwickelte sich das Bankwesen parallel zur sich immer organischer gestaltenden Beziehung zwischen Stadt und Hafen. Diese Beziehung nahm aber nie die Form einer tatsächlichen Integration an:

- Zum einen wegen der Notwendigkeit, in den Hafenebenen Räume und Organisationsformen zu schaffen, die ausschliesslich der Bewegung von Waren und Menschen dienen.
- Weiter wegen der Notwendigkeit, sich wirtschaftlichen Veränderungen rasch anzupassen,
- ausserdem vom soziologischen Gesichtspunkt aus, weil die Häfen zwangsläufig zu Orten des Ungleichartigen und des Buntgemischten wurden, was sich mit den in der Stadt herrschenden unvermeidlichen Formen ideologischer Selbstbezogenheit schlecht vertrug.

Noch ein Aspekt hat Gewicht: Die Entwicklung der Nationalstaaten – eine wichtige Charakteristik dessen, was wir Neuzeit nennen – brachte die Notwendigkeit von Freihäfen mit sich. Freihäfen sind Orte, in denen wertmässig eine dauernde Gleichberechtigung der untereinander getauschten Währungen stattfindet. Sie Freihäfen waren – und sind es weiterhin – notwendige Einrichtungen, die den monetären Konflikt zwischen den Nationalstaaten ausgleichen. Freihäfen sind mit anderen Worten Ausdruck der allgemeinen Logik, welche die Beziehungen zwischen Städten, bzw. Hoheitsgebieten und politischer Ökonomie regelt und welche sich hier auch radikalisiert.

Un-Orte des industriellen Zeitalters

Was wir im Zeitalter der Moderne und der Gegenwart, also im Industriezeitalter, unter dem Begriff Hafen verstehen, ist ein «Nicht-Ort» der politischen Ökonomie, gleichzeitig marginal und wesentlich für die logische Folge der Zirkulation von Waren, von Verteilung, Tausch und Konsum.

Mit der industriellen Produktionsweise, die unsere Gegenwart charakterisiert, übernimmt die Verteilung eine entscheidende Rolle, auch wenn sie stark an das Primat der Produktion gebunden ist. Es entsteht das Verkehrsnetz Land-Wasser und später -Luft, was die gleiche Produktionsweise in ein netzartiges System verwandelt. Dieses gründet auf Hierarchien, die ihre Zentren in den Metropolen hatten. Der Hafen selbst ist im Vergleich zu diesem Netz zweitrangig geworden. Zum Beispiel ist Paris, die eigentliche Metropole der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Zentrum des Systems, aber ohne einen Hafen, wenn man von der untergeordneten Form der Binnenschifffahrt absieht.

Im Zeitalter der Industrie gewinnt die Distribution zunehmend an Bedeutung. Man könnte nun vermuten, dass Hafen und Stadt mehr und mehr zusammenwachsen, dass also eine Integration der fundamentalen Momente der Verteilung und des Tausches von Waren stattfindet. Der Hafen bleibt jedoch weiterhin etwas anderes als die Stadt, und es stellt sich keine Art von Integration ein, weder räumlich noch funktional. Im Gegenteil, nie ist die Trennung von Stadt und Hafen so stark gewesen wie während der grossen industriellen Entwicklung. Eine Trennung, die sich zum Beispiel in Italien, auch aus institutioneller Sicht, mit der Entstehung von autonomen Hafenverwaltungen bestätigt hat. Diese sind im Vergleich zu den entsprechenden lokalpolitischen Institutionen mit grossen Freiheiten ausgestattet. Die Hafenebenen sind auf diese Art Räume geworden, die vom quirligen Stadtleben ausgeschlossen sind. Die Berührung mit dem Territorium beschränkt sich auf die Infrastruktur: Bahnlinien, Strassen, Kanäle. Diese bilden ein Netz von hierarchischen Funktionen, deren Konzentrationspunkte die Metropolen und die Häfen waren.

Von abgesonderten Orten zu Orten der Freizeit

Und was geschieht heute mit diesen Räumen? Um dies zu verstehen, muss man einige weitere Betrachtungen dieser Art anstellen. Wenn am Ende des Industriezeitalters das Moment der Produktion gegenüber dem Moment des Konsums überwogen hat, und wenn die Werte der Waren, wie jene der Sozialpolitik, bestimmt waren von der Arbeit (Zeit, Rohstoff, Kapital), so überwiegt demgegenüber im postindustriellen Zeitalter der Konsum und seine «Festivalisierung». Was wird aus den Waren? Sie gehen in ein beinahe globales Verteilungsnetz ein, das rhizomartig und tendenziell hierarchielos ist und das als Komplize die ähnlich strukturierte diffuse Stadt hat, den Sprawl. Die ins Unfassbare ausgedehnten Infrastrukturgeflechte übertragen den Infrastrukturen selbst – in ihrer Eigenschaft als Objekte der kollektiven Identifikation – einen neuen ästhetischen Wert. Man denke an die Brücken von Calatrava oder, in anderer Richtung, an die ästhetische Bedeutung, die den Autobahnkreuzen und ihren Viadukten in den amerikanischen Filmen gegeben wird. Je mehr sich das materielle Verteilernetz verdichtet und je mehr es zu einem ästhetischen Phänomen wird, umso mehr wird es vom immateriellen Netz des Internet verwaltet, das zur totalen Kontrolle der Distribution und des Tausches von Waren neigt.

Welche Folgen hat das für die modernen Häfen? Da sie abseits der Städte liegen, sind sie auf der Suche nach einer immer besseren Integration ins Netz der Infrastrukturen. Das ihrer Fremdartigkeit entsprechende Bild sind die Container auf den Lagerarealen, abgeschlossene Welten auf der Durchreise, ohne Geruch und Geschmack. Aus Orten des bunten Gemischs der Transitgüter mit allen Begleiterscheinungen werden aseptische Orte, banale Knoten eines globalen Netzes, das sich immer in Bewegung befindet – in gewisser Weise nomadisierende Orte, Orte ohne Ort.

Es entsteht ein Konflikt zwischen den Flüssen der Globalisierung und den Orten mit ihren speziellen Eigenarten, zwischen Werten der Vernetzung und lokalen Werten. In der Folge lässt sich die Welt des Hyper-Marktes mit allen seinen Banalitäten und seinem Überfluss in den Entwicklungszonen ausserhalb der Stadt nieder. Die alten Häfen indessen, die den historischen Stadtkernen angegliedert sind, werden vorwiegend für touristische und Freizeitaktivitäten umgenutzt – zumindest im Bereich des Mittelmeers.

So verliert der Hafen in der Wirklichkeit unserer diffusen Vernetzung seine vermeintliche Eigenart, um Teil jener digitalisierten Welt, genauer, jener einfachen, der Verteilung von Waren eigenen Abstraktion zu werden. Er entfernt und entfremdet sich der Stadt, um diesen Ort einem hedonistisch-verspielten Kollektiv als Vergnügungsplanet und Freizeitraum zu überlassen. Er wird zu einem weiteren Ort im rhizomartigen Universum von neuartigen Orten, deren Identität einzig und unvermeidlich Fiktion, und deren Zweck Unterhaltung und Konsum ist.



2 | Genua 2000
(Foto: Porte Antico di Genova SPA)

| 2

Ein exemplarischer Wettbewerb für den Genueser Hafen

Im Mai 2001 erklärte das Preisgericht UNStudio Van Berkel&Bos zum Gewinner des Wettbewerbs für die Umgestaltung der Mole «Ponte Parodi» in Genua. Aus den ursprünglich 128 Anmeldungen wurden 16 zum Wettbewerb zugelassen, vier davon prämiert, neben dem Sieger auch Giancarlo De Carlo, Foreign Office Architects und OMA Rem Koolhaas+Studio Boeri. Es lohnt sich, auf diesen Wettbewerb zurückzukommen, weil sein Ausgang ein sprechender Indikator für folgende Phänomene der zeitgenössischen Hafenumgestaltungen ist:

- für die aktuellen Veränderungen der Beziehung zwischen Stadt und Hafenumgebungen, speziell im Mittelmeerraum;
- für die komplexen Phänomene bezüglich der aktuellen Veränderungen des Kreislaufes der Wirtschaft, der Produktion, der Verteilung und des Konsums, insbesondere der Waren-distribution;
- für die neuen Strategien, mit denen sich die öffentliche Verwaltung heute ansieht, diese Prozesse zu lenken oder darauf zu antworten.

Bezüglich dieser Fragen ist Genua wegen seiner territorialen und urbanen Konstellation, wegen seiner Geschichte und wegen seiner politischen Weichenstellungen exemplarisch.

Um der Trennung zwischen Stadt und Hafen Nachdruck zu verschaffen, sind im Laufe der Jahrhunderte nicht nur Stadtmauern, Tore und Hindernisse aller Art errichtet worden, sondern auch eine ärgerliche Hochstrasse. Diese scheint nicht nur die Stadt und den Hafen, sondern vor allem die Stadt und das Meer für immer voneinander trennen zu wollen. Da heute eine Wirtschaftspolitik der Wünsche und Gefühle dominiert, ist der Hafen zunehmend im Begriff, diese exklusiven Gebiete am Wasser freizugeben und sie der Stadt zur erneuten Aneignung zu überlassen. Die politischen Instanzen haben eine Interventionsstrategie mittels Konzessionen vorgesehen. Sie haben den spanischen Architekten Oriol Bohigas beauftragt, mit einem Masterplan die Beziehungen zwischen Stadt und Meer neu herzustellen. Und sie haben verschiedene Umnutzungen und Neubauten vorgesehen, darunter das Aquarium und den Vergnügungspark Bigo (R. Piano), die Wirtschafts- und Handelsfakultät (A. L. Rizzo und Seicom), das Museo del Mare (Vázquez-Consuegra), ein Zentrum für zeitgenössische Kunst und ein Haus der Musik. Als Nächstes soll nun auf der Mole «Ponte Parodi» mit dem markanten Silo ein Neubau-Projekt folgen, das UNStudio van Berkel&

Bos in einem zweistufigen Architekturwettbewerb gewonnen haben.

Die Stadtverwaltung wollte zuerst den Inhalt dieses Projektes festlegen. Man dachte besonders daran, einen Themenpark über das Reisen vorzuschlagen. Doch dann entschied man sich, den Architekturbüros freie Wahl zu lassen. Trotz dieser Freiheit haben die meisten auch bloss einen Themenpark vorgeschlagen. Das Schicksal solcher Nutzungen trifft die verlassenen Hafenumgebungen aller Hafenstädte. Und weil das so ist, sollte man sich überlegen, ob diese Zwangsläufigkeit zu akzeptieren ist. Oder man sollte erst recht versuchen, sie zu negieren.

Die Kriterien für die Wahl des Siegerprojektes von van Berkel&Bos sind zwangsläufig jene der ökonomischen Machbarkeit gewesen, wohl zudem jene eines architektonischen Ausdrucks, der verspricht, ein wirklicher städtischer «Magnet» zu werden, sowie auch die Möglichkeit, dafür die Zustimmung der Bevölkerung zu erhalten. Ausgehend von diesen Kriterien war die Wahl zweifellos richtig. Doch müsste diese positive Begebenheit auch einige Fragen aufwerfen:

- Müssten eine Stadt und ihre Bürger in dem Moment, da sie sich einen so sehr zu ihrem Territorium gehörenden Teil wieder aneignen können, nicht eine Gesamtvision der Stadt ausarbeiten?
- Ist diese Wiederaneignung der Hafenumgebungen wirklich nur mit Freizeit- und Tourismuseinrichtungen zu lösen?
- Und, falls man diese Unausweichlichkeit anerkennen muss (weil sie auf einer, auf Konsum gründenden Ökonomie beruht), soll dann auch die Architektur diese Ästhetik der Verführung unterstützen?

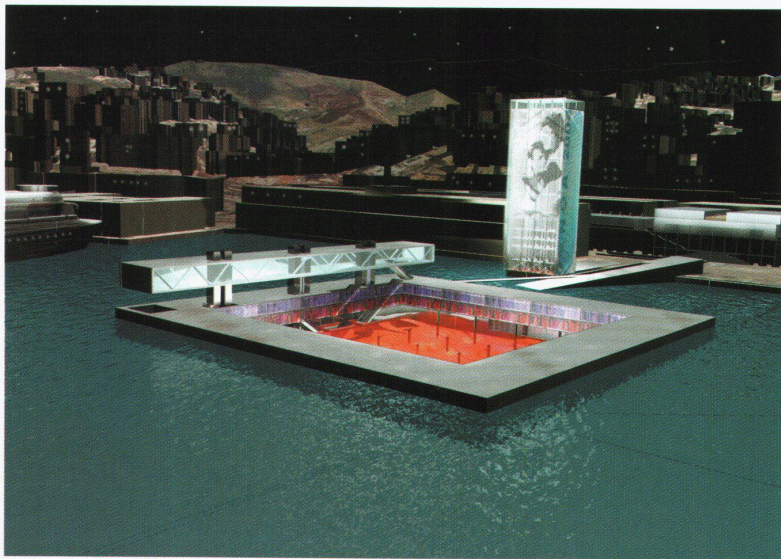
Vielleicht ist es kein Zufall, (aber auch darüber müsste man nachdenken), dass alle 16 Projekte gewisse Bezüge zur Ästhetik der Landart aufweisen, und dass, wie mir scheint, nur die Projekte von Snozzi und Chipperfield das Problem mit den der Architektur eigenen Mitteln angegangen sind. Sicher, in der Konsum- und Unterhaltungsgesellschaft ist auch die Architektur gezwungen, sich mit der Kunst zu messen, aber sie sollte sich in ihr nicht selbst aufheben. Besonders die Setzung von Snozzi würde der Architektur wieder das unbedingte Primat einräumen. Ich glaube daran, dass den Städten mit einer solchen Suche nach architektonischer Konsequenz wieder Mass und «Ordnung» gegeben werden kann. **R.M.** (Aus dem Italienischen: Irma Nosedà)

Testo originale italiano: werkbauenundwohnen.ch



UNStudio van Berkel & Bos (1. Preis)

Die Architektur ist als ein spektakuläres Objekt für touristischen Konsum gedacht. Dieser Vorschlag ist wie ein Behälter, eine «Hülle in Grün» an der Grenze zwischen Stadt und Meer und ist zu ausserordentlicher Künstlichkeit getrieben. An die Mole wird keine Erinnerung mehr übrig bleiben. Es ist der Versuch, die Architektur verführerisch zu machen.



OMA Rem Koolhaas + Studio Boeri (prämiert ohne Rangierung)

Die Logik des Projektes besteht darin, einen «Nicht-Raum», eine «Nicht-Insel», ein «Nicht-Zentrum», ein «Nicht-Stadtort» zu schaffen. Es ist, wie wenn man eine Wette abschliesst, ein ausserordentliches «Loch ins Wasser» zu machen. Eine grossartige Metapher (ein Loch im Wasser, «un buco nell'acqua», ist im Italienischen Synonym für etwas Widersinniges. Red.)



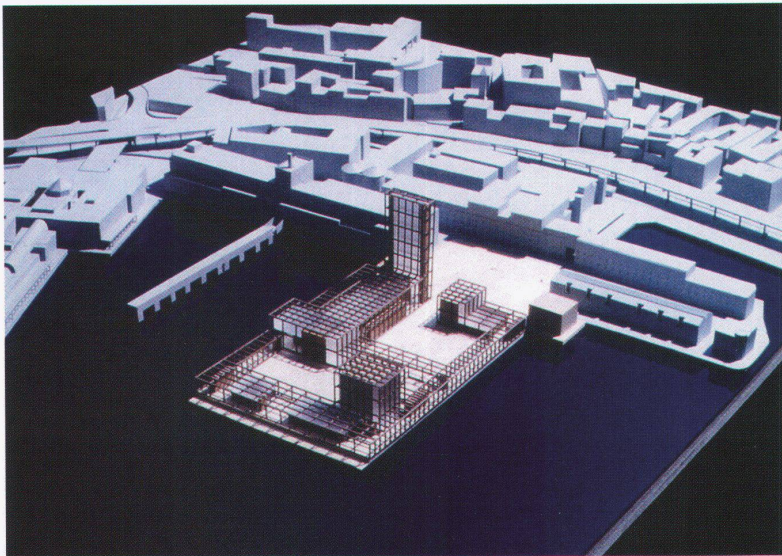
Giancarlo De Carlo (prämiert ohne Rangierung)

Dieses Projekt macht den Silo, der heute die Mole «Ponte Parodi» kennzeichnet, zum Generator einer dichten «Bebauung». Es verwendet das Vorhandene mit allen seinen sichtbaren Erinnerungen als Generator, der die architektonische Komposition befreit und zugleich festlegt. Das sind die Merkmale einer Metaphorisierung des Bestehenden.



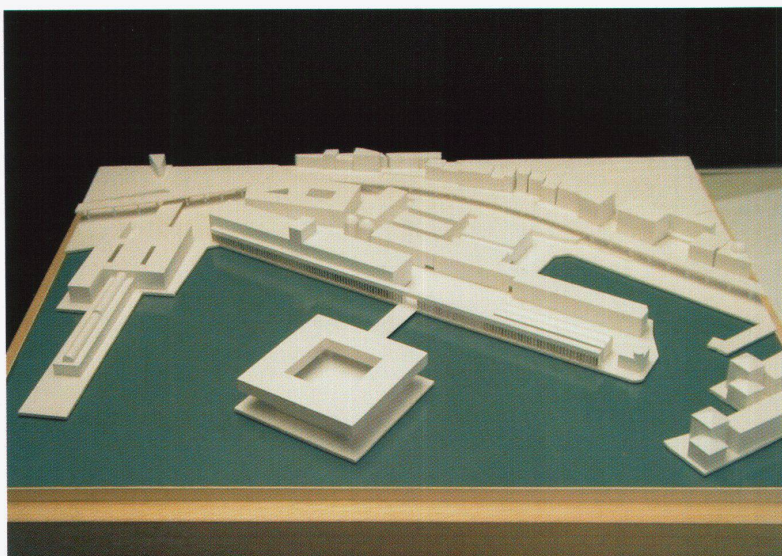
Foreign Office Architects (prämiert ohne Rangierung)

Eine grosse architektonische Geste, die das Areal mit einer ihr zweifellos eigenen Attraktivität in Besitz nimmt, indem sie der Künstlichkeit und der sie begleitenden Technologie grossen Wert beimisst. Auch bei diesem Projekt läuft das Anliegen auf eine Festivalisierung der Architektur, und somit des Ortes, hinaus.



**Chipperfield + Studio 4 Associati:
(kein Preis)**

Dieses Projekt stellt eine rigorose Raumteilung und Raumverteilung dar, eine Modularität, die den neu entstehenden architektonischen Raum prägt. Es ist nicht eine Stadt-reparatur der grossen Geste; erwirkt wird sie vielmehr durch kleinsmassstäbliche, untereinander in Beziehung stehende Objekte.



Luigi Snozzi mit Maura Manzelle und Pier-paolo Ferrante (kein Preis)

Bei diesem Projekt geschieht die Wiederan-eignung dadurch, dass der Restraum als Leere akzeptiert und durch die Architektur nicht aufgefüllt wird. Die Beziehung zur Stadt wird wiederhergestellt mit einer «Fassade», die der vorhandenen folgt. Damit schafft sie auch Klärung in der Beziehung zum Meer und verwandelt die Mole «Parodi» in eine Insel, die sich wie ein Stadt-portal ausnimmt. Das Projekt verfolgt kei-nerlei Strategie der Verführung.