Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 89 (2002)

Heft: 05: Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities

Artikel: Barcelonas neuer Zugang zum Meer : die Entwicklung der Beziehung zwischen Stadt, Hafen und Wasser

Autor: Geilinger, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-66418

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

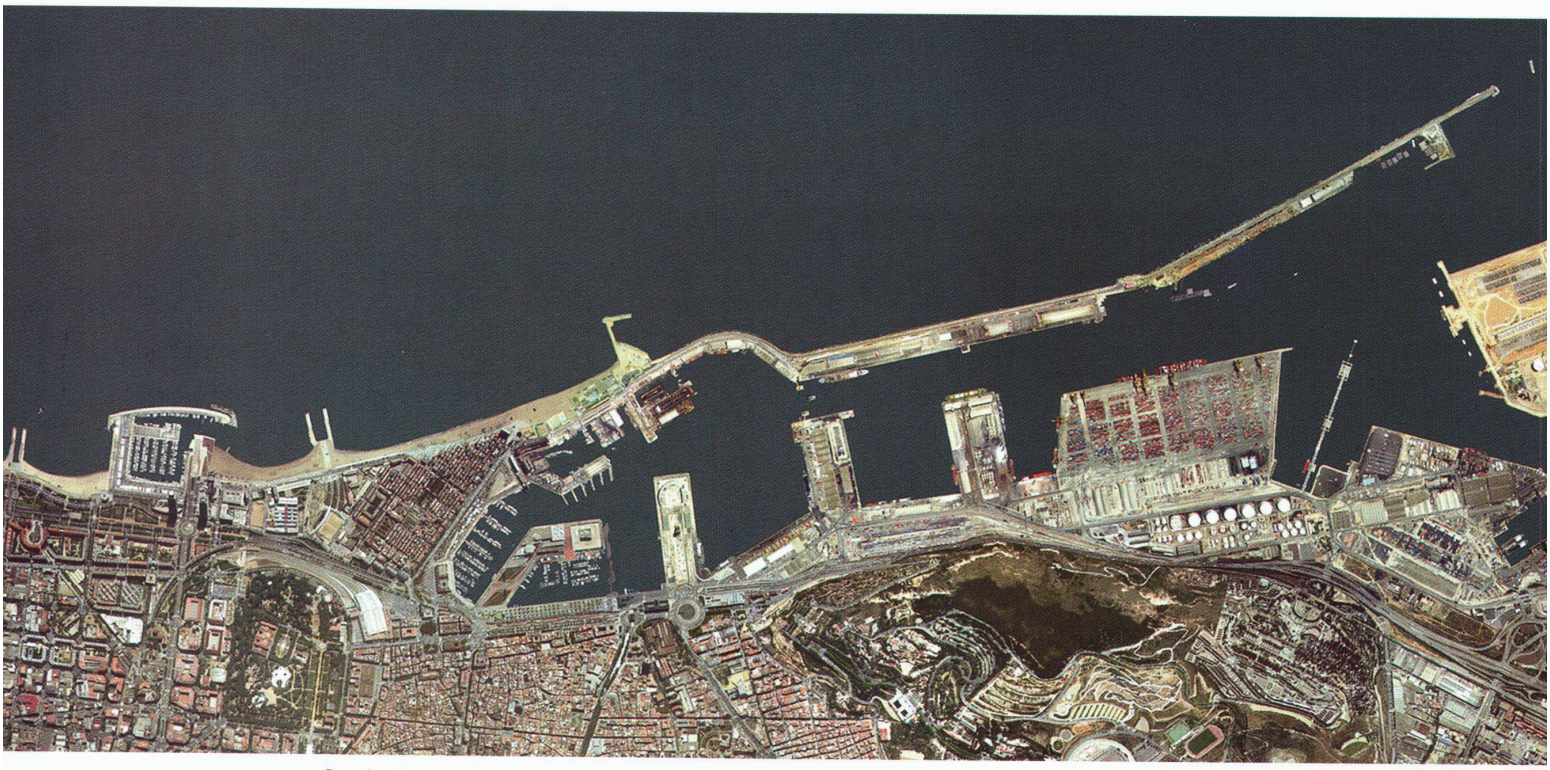
Download PDF: 16.07.2025

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

Text: **Hans Geilinger**

Barcelonas neuer Zugang zum Meer

Die Entwicklung der Beziehung zwischen Stadt, Hafen und Wasser

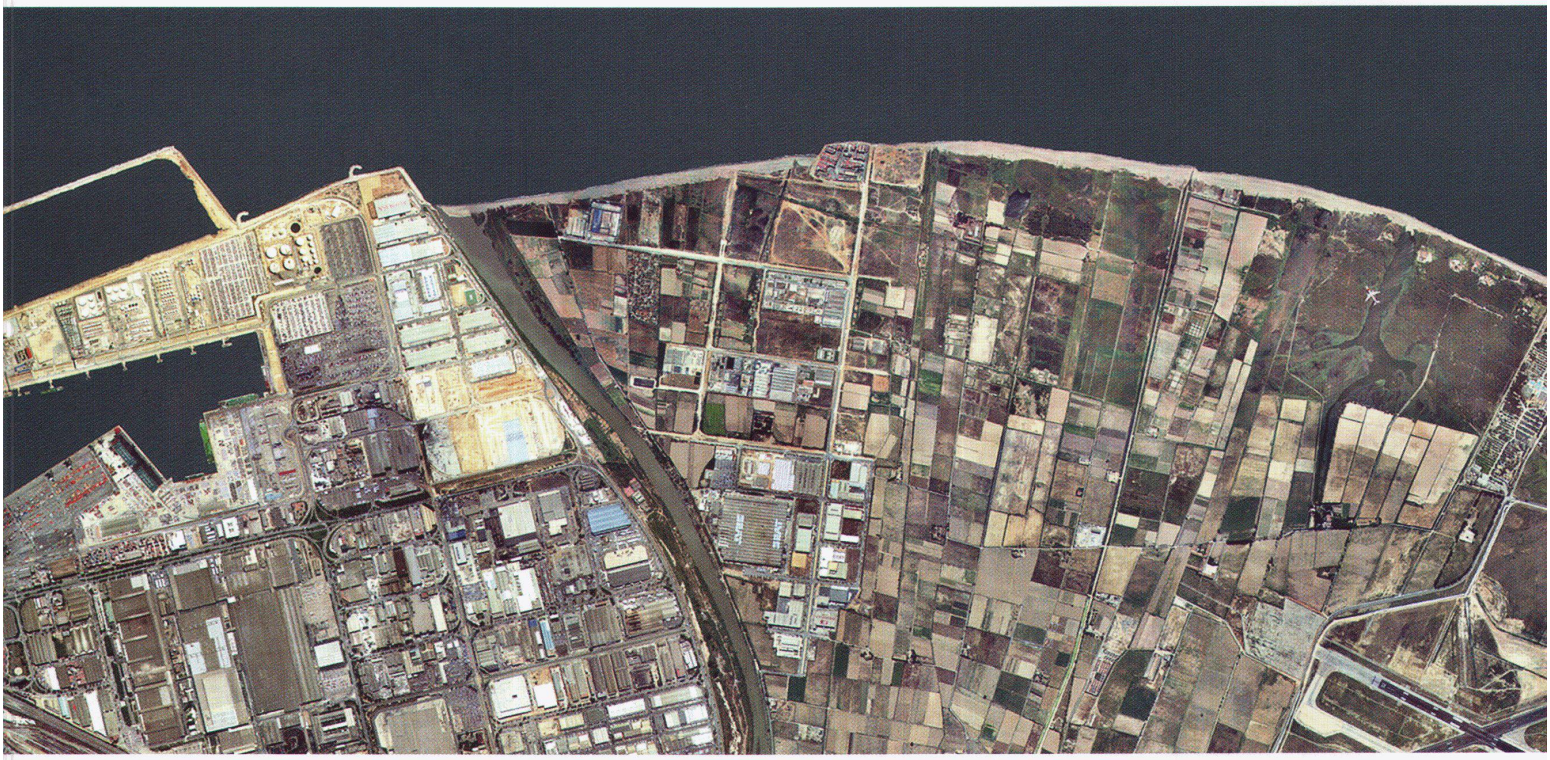


Hafen von Barcelona, 2002: Gesamtanlage
(Foto: Autoritat Portuària de Barcelona)

Barcelona will Hafenstadt bleiben, ja die Stadt verstärkt ihre Hafenfunktionen im Bereich Fracht, Personenverkehr und Wassersport. In den vergangenen fünfzehn Jahren hat das Hafengebiet tief greifende Veränderungen erfahren. In Anbetracht des stetig wachsenden Personen- und Güterumschlages wurden die Industrie- und Freizeitnutzungen getrennt, die Infrastruktur der einzelnen Bereiche verbessert und neue Nutzflächen bereitgestellt. So wurde die über hundertfünfzigjährige konfliktreiche Beziehung der Stadt zu ihrem Hafen komplett neu aufgemischt, und die Stadt hat sich den Zugang zum Meer zurückerobert. Dabei wird der Hafen selbst zum Objekt eines ästhetisch-romantischen Freizeitgenusses und Teil des touristischen Kalküls.

Die Situation, welche die erste demokratische Stadtregierung 1978 nach dem Tod General Francos vorfand, war tatsächlich handlungsbedürftig: Die Altstadt war durch eine zehnspurige Autostrasse beinahe unüberwindbar vom Hafen abgetrennt. Das davor liegende Hafenbecken war grösstenteils durch die Frachtschiffahrt besetzt, welche auch alle um und im Hafenbecken liegenden Molen als Lagerflächen für die zu löschenden Frachten belegte. Dadurch war die gesamte Zone für den normalen Stadtnutzer als Sperrgebiet blockiert.

Das Hafenbecken war erst im Mittelalter dank einer natürlich versandeten Halbinsel entstanden und hatte die wirtschaftliche Entwicklung des damals eigenständigen Königreichs Katalonien überhaupt erst möglich gemacht. Das ab 1850 auf dieser natür-



Aufschüttungen | künftiger TGV-Bahnhof | Fluss Llobregat | Flughafen

1 | Port Vell von Südwesten

2 | Moll de la Barceloneta, Blick von Nordosten

3 | Rambla del Mar, Blick Richtung Hafen

4 | Moll d'España mit Maremagnum, im Hintergrund World Trade Center

(Fotos 1–4: Beat Marugg, Barcelona)

| 1

lichen Landzunge entstandene Fischerquartier «Barceloneta» war Ende der 1970er-Jahre ebenso bedrängt wie die Altstadt: Eingeklemmt zwischen dem Frachthafen und durch eine dichte Aufreihung von illegal auf den Strand gebauten Strandrestaurants. Kein Wunder also, dass die Bewohner Barcelonas ihrem Meerzugang kaum Qualität abgewinnen konnten und folglich die höher gelegenen Wohnquartiere am Fusse des rückwärtigen Hügelzuges Conserolla bevorzugten. Die soziale Stellung der Stadtbewohner stieg mit der Anzahl der Meter über Meer.

Doch auch seitens der Hafenverwaltung[1] war klar, dass die aktuelle Situation für die Bedürfnisse der Frachtschiffahrt untragbar geworden war. Die Umstellung auf Container-Transport machte einerseits die diversen Lagerhäuser überflüssig[2], andererseits fehlten weiträumige Freiflächen für die «Just-in-time»-Bewirtschaftung der Container-Zwischenlagerung.

Der zunehmende touristische Erfolg Barcelonas, der in den Neunzigerjahren durch die olympischen Spiele noch forciert werden sollte, verstärkte den Druck auf die Freigabe der sich unmittelbar am Ende der Flanierpromenade Ramblas befindlichen Gebiete. Die Stadt konnte also, wie es der barcelonesische Architekt Antonio Bonet Castellana 1965 formulierte, unmöglich «weiterhin mit dem Rücken zum Meer leben»[3].

Auslagerung der Containerschifffahrt

Diese allseitig unbefriedigende Situation führte 1986 zum strategischen Grundsatzentscheid, die Frachtnutzungen aus dem Hafenbecken vor der Altstadt auszulagern und so die Hafenanlage in zwei Nutzungsbereiche aufzuteilen: Der im südwestlichen Erweiterungsgebiet situierte Port de Barcelona als Frachthafen für die Containerschiffahrt mit ihren zugehörigen Industrie- und Distributionsunternehmungen einerseits, andererseits der im historischen Hafenbecken liegende Port Vell (alter Hafen) als öffentliche, touristische Freizeitzone, welcher auch die Jachtclubs und die Terminals der täglichen Schiffsverbindungen zu den Balearen und nach Genua integrieren sollte. Diese Strategie wird in Erwartung einer weiteren Verdoppelung des Güter- und Personenumschlags bis ins Jahre 2015 in den aktuellen «Masterplan 1997–2015» aufgenommen und weiterentwickelt. Die massive Erweiterung der Lagerflächen des Frachthafens am südwestlichen Ende ermöglicht so eine hafentypologisch entscheidende Massnahme: Das Durchtrennen der Hafenmauer am Kopf der Barceloneta entflechtet die beiden Nutzungsgruppen nun auch physisch und isoliert die bisherige Hafenmauer als neuer Kreuzfahrtschiff-Terminal. So werden die obsoleten Areale des Hafens umgenutzt und mittels Infrastrukturbauten wieder ins städtische Gefüge eingebunden. Der Hafen von Barcelona soll durch diese Massnahmen zum ersten Um-

1 Autoritat Portuària Barcelona, eine mehrheitlich von den lokalen, regionalen und staatlichen Behörden kontrollierte gemischtwirtschaftliche Hafenverwaltung. In ihr haben auch die privaten, im Hafen Barcelonas tätigen Firmen Einsitz.

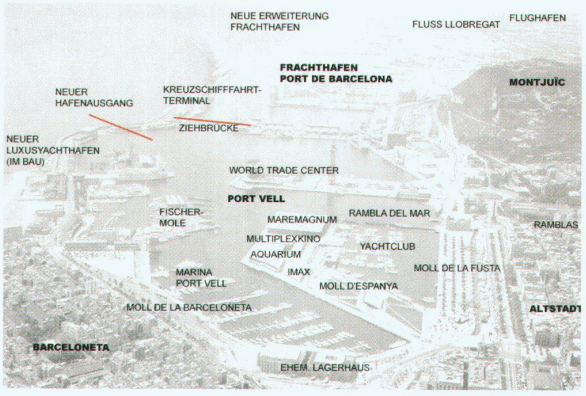
2 Im Port Vell zum Beispiel das am nordöstlichen Ende des Hafenbeckens gelegene ehemalige Lagerhaus aus rotem Backstein, das zum Museum für katalanische Geschichte umgebaut wurde.

3 Siehe dazu: werk, bauen + wohnen 10/2000: Hans Geilinger: Barcelonas Nekropolis Montjuïc

4 Die Moll de la Fusta wird heute einer weiteren Veränderung nach einem Projekt von Manuel de Solà-Morales unterzogen.

5 Siehe Plan: Plan Port Vell, Manuel de Solà-Morales, 1980, und Plan Especial Port Vell, Manuel de Solà-Morales, 1982

6 Die Anlage soll nun, von H. Piñon & A. Viaplana, ein weiteres Mal umgebaut werden. Das Multiplexkino soll abgerissen und ins Hauptgebäude des Maremagnum integriert, der zentrale, mittlere Platz verbreitert und die Zugänglichkeit zur Barceloneta mittels eines Fährbetriebes verbessert werden.



schlagplatz des europäischen Mittelmeerraums aufsteigen und weiterhin wirtschaftlicher Motor der katalanischen Metropole bleiben.

Umgestaltung des alten Hafens zum Freizeitviertel

Als erste Intervention wurde im Port Vell 1986, im Zuge des Neubaus der Stadtautobahn Ronda Litoral, die alles zerschneidende zehnspurige Autostrasse entlang der Altstadt vom Verkehr entlastet und teilweise in eine Fussgängerzone umgewandelt. Hafen und Stadt wurden wieder zusammengeführt. Die von Manuel de Solà-Morales konzipierte Moll de la Fusta verwebt in einer intelligenten Schnittlösung die Infrastrukturbauten des Stadtuntergrundes mit einer öffentlichen Platzanlage. Von den leicht erhöhten Aussichtsterrassen lässt sich die neu geschaffene Welt des Port Vell überblicken – ein bewusst inszenierter Blick auf die mit nun positiven Werten besetzte Freizeithafen-Anlage. Die unmittelbar davor liegende öffentliche Zone wurde in eine erfolgreich genutzte Platzanlage für Openair-Anlässe und wechselnde Nutzungen verwandelt[4].

Die Moll d'España bildet heute eines der Zentren des touristischen Nachtlebens Barcelonas. Mit über 18 Millionen Besuchern in den letzten Jahren ist sie gesamteuropäisch eine der kommerziell erfolgreichsten Anlagen ihrer Art. In den ersten städtebaulichen Planungsansätzen von Manuel de Solà-Morales war vorgesehen, die Mole komplett vom Festland abzutrennen und als frei im Hafenbecken liegende künstliche Insel für ebenso künstliche, nämlich touristische Nutzungen zu verwenden[5]. Doch geriet die Inselsituation in Konflikt mit den Bedürfnissen nach Fussgänger- und Autoerschliessung der Insel. Im heute realisierten Projekt von H. Piñon & A. Viaplana ist diese Idee noch spürbar; ein durchgestylter Holzsteg verbindet diese Mole direkt mit den Ramblas, der traditionellen Flaniermeile der Altstadt. Stadtraum und Infrastruktur werden sinnvoll miteinander verbunden. Allerdings schneidet der Steg den beiden dahinter liegenden Jachtclubs den Weg ab. Doch gewährleisten bewegliche Brückensysteme den Jachten die Durchfahrt. Die neue Fussgängererschliessung gerät somit in Konflikt mit den maritimen Nutzungen, die ihrerseits auch nur noch Teil der Freizeitwelt und romantische Staffage für flanierende Stadtmenschen sind.

Eingebettet in eine durchdesignte Platzanlage von H. Piñon & A. Viaplana, liegen auf der Mole das «Maremagnum», ein monströser Komplex mit Restaurants, Diskotheken, Shopping, daneben ein Multiplexkino derselben Architekten, des Weiteren das in sich gekehrte Meeresaquarium vom R. & E. Terrades sowie das wortkarge IMAX von J. Garces & J. Sorria[6]. Diese Nutzungen, wie auch jene des auf der benachbarten Mole liegenden World Trade Centers von J. M. Pei, haben mit Hafenfunktionen nichts zu tun, sind universell und ortsunabhängig. Das Credo des europaweit beachteten, ehemaligen Stadtbaumeisters von Barcelona, Oriol Bohigas, hallt nach: «Das Zentrum hygienisch, die Monumente in die Peripherie».

Ein Problem der Integration

Während langer Zeit waren Barcelonas Hafenzonen konfliktreiche Orte, ein Umschlagsraum, attraktiv und unwirtlich zugleich. Ein Ort, wo Unbekanntes an Land kam und Ungeliebtes aufs und ins Meer verfrachtet wurde. Ein Ort des Übergangs, des Temporären, des Provisorischen. Ein Raum von zweifelhafter Legalität, wo Träume, Versprechen und Bedrohungen ausgetauscht wurden. Unter dieser Atmosphäre litten die an den Hafen angrenzenden Stadtquartiere: das mit seinen Bars und Prostituierten als verrucht gebrandmarkte «Barrio Chino» am Ende der Ramblas sowie die Barceloneta als heruntergekommenes, Alkohol-, Drogen- und «Cucaracha»-verseuchtes Fischerquartier. Mit dem Auslö-

|2

|3

|4

schen der maritimen Nutzungen und ihrer Besetzung durch ein alles kontrollierendes Design, wird die obsolet gewordene, unbeliebte und Konflikte produzierende Welt bewusst verworfen und durch eine künstliche ersetzt. An die Stelle realer maritimer Stimmungen, wie sie im Industrie- und Fischerhafen nach wie vor authentisch vorhanden sind, tritt ein latent surreales, künstliches, selbstentfremdetes Ambiente.

In einer viel zurückhaltenderen, dafür aber umso adäquateren Haltung wurden von Olga Tarrasó und Jordi Heinrich 1992 die Platzanlagen der Barceloneta gestaltet. Die Moll de la Barceloneta nutzt die durch den Abbruch der Lagerhäuser entstandene Leere als subtilen Übergang von der Stadt zum Hafen. Ihre doppelte Funktion, einerseits als lineare Begleitung entlang der Häuserfront der Barceloneta, andererseits als offener Raum mit Sicht über den Hafen zur Altstadt, wird präzis und stimmungsvoll umgesetzt. Wohltuenderweise werden hier die Qualitäten des Ortes, wird der offene und erfahrbare Übergang von der Stadt zum Meer nicht mit fixen Einrichtungen belegt, sondern versteht sich als freies Angebot für nomadische Nutzungen. Damit erweist die Anlage unter anderem den temporären Nutzungen der früheren Hafen-Lagerflächen Referenz. Ohne maritime Zitate zu strapazieren, wird sie so in die kontinuierliche Entwicklung des Hafens verwoben. Diese Art von «mobiler Zentralität» der Platzanlage, wie sie Stefano Boeri als wesentliches Merkmal der Hafenquartiere ansieht[7], steht im Gegensatz zur Statik der historischen Stadt und stimuliert sie zugleich.

Auslagerung des Frachthafens und Entflechtung

Ansätze zu einer grundsätzlich neuen territorialen Strategie der Erweiterung des Frachthafens wurden erstmals 1859 im Stadterweiterungsprojekt, dem «Eixample-Plan» von Ildefons Cerdà entwickelt. Die kompakt um die Hafenanlage in der natürlichen Bucht angelegten Stadtquartiere liessen als urbane Begrenzung sinnvollerweise nur noch eine Hafenerweiterung nach Südwesten zu, nämlich die Verlängerung der Hafenmauer parallel zum Ufer entlang dem Montjuïc. Mit dieser Massnahme wurde ein weiteres, seit Jahrhunderten bestehendes Problem gelöst: Die neue Hafenmauer schützte fortan auch besser gegen die Versandung des Hafenbeckens durch das Geschiebe des Flusses Besòs. Mit Cerdàs Projekt wurde die urbanistische Entwicklung des Hafens bis Ende des 20. Jahrhunderts vorgespurt. Wie in vielen Häfen der Epoche wird auch in Barcelona in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Ausbau des Kompakthafens in der relativ kleinen Bucht schrittweise abgelöst durch mehrere laterale Erweiterungen parallel zur Uferlinie, bis hin zur 8 km weit entfernten nächsten natürlichen Begrenzung, dem Fluss Llobregat[8].

Heute ist dieses Gebiet praktisch vollständig ausgebaut. Ein Spezialplan[9] versucht für diese Zone neue «mobile Strategien» im Sinne von Boeri zu entwickeln. So werden nicht nur die Erweiterungsbedürfnisse des Hafens, sondern die gesamte territoriale, urbane und verkehrstechnische Entwicklung des teilweise schon ausserhalb der politischen Gemeinde Barcelonas liegenden Deltas der Flussmündung des Llobregat geregelt. Der heute die Entwicklung des Hafens blockierende Fluss Llobregat wird weiter nach Südwesten umgeleitet. Damit wird das letzte brachliegende Land zwischen Stadt und Flughafen verwertet und die hundertfünfzigjährige laterale Erweiterung des Hafens mit einer zusätzlich ins Meer aufgeschütteten künstlichen Halbinsel abgeschlossen. Diese umschliesst ein weiteres innen liegendes Hafenbecken. Mit diesen Massnahmen kann die Lager- und Betriebsfläche des Hafens stark vergrössert werden. Den Anforderungen an einen modernen Frachthafen als eine von vielen Zwischenstationen in der langen Kette der Waren-Distribution trägt das dort entstehende stark expandierende, hochtechnologische Zentrum für Logistik- und Vertrieb (ZAL) Rechnung.

Voraussetzung dazu ist eine Optimierung der Transportsysteme, die schnelle Verbindungen zum Hinterland und zum Flughafen gewährleisten. Das Strassennetz wird verbessert, und im ehemaligen Flussbett entsteht ein neuer TGV-Bahnhof. Dieser Anschluss mit eurokompatibler Spurweite ist für den Hafen von zentraler Bedeutung, können doch so erstmals Güter ohne Umladehalt an der französischen Grenze nach Europa transportiert werden. Dies wird den Hafen für Frachtschiffe aus dem Orient und Nordafrika auch gegenüber den grossen Atlantikhäfen (wie Rotterdam oder Bremen) wettbewerbsfähiger machen.

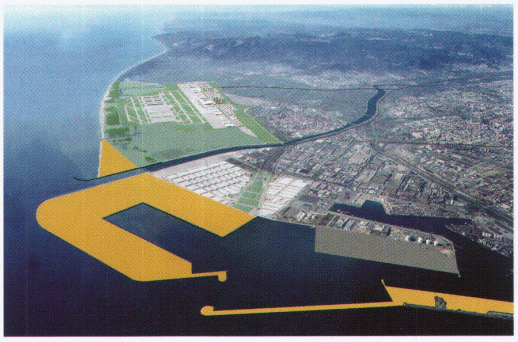
Der Kreuzschifffahrt-Terminal

Während der Personenverkehr in fast allen Häfen der Welt auf ein Minimum zurückgegangen ist, boomt er in Barcelona. Denn die katalanische Metropole ist heute für praktisch alle Kreuzfahrtschiffe des westlichen Mittelmeers Transit- oder Heimathafen. Hier können bis zu neun Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig andocken. Das macht den Hafen mit 600 000 Passagieren pro Jahr nach Miami und Singapur zum drittgrössten Kreuzfahrthafen der Welt. Für diese schwimmenden Städte wurden an der verlängerten Hafenmauer die Infrastrukturbauten erweitert. Erschlossen werden sie über eine Klappbrücke, welche die Mole direkt mit dem touristisch wichtigen Endpunkt der Ramblas und der Stadt-

5

autobahn verbindet. Dies erlaubt es auch, die Hafenmauer am Ende der Barceloneta abzutrennen.

Die Mole wird so zur künstlichen Insel. Vor allem aber entsteht dadurch eine neue Hafeneinfahrt, die den im Port Vell anlegenden Schiffen künftig die halbstündige Einfahrt durch den Frachthafen erspart. Von besonderer Bedeutung ist dies für die in direkter Konkurrenz zu den Fluglinien stehen Schnellfähren zu den Balearen. Doch auch aus hydrologischer Sicht ist die Öffnung positiv; sie erlaubt dem immer länger werdenden Hafenbecken zusätzlichen Frischwasseraustausch. Ergänzt wird dieser Durchstich mit einem Luxus-Jachthafen. Auf einer sechs Hektar grossen aufgeschütteten Mole ist ein, im Direktauftrag an Riccardo Bofill vergebenes, extravagantes Hotelhochhaus geplant, das mit Läden, Restaurants und öffentlichen Plätzen ergänzt wird. Die spektakuläre Lage lässt diese künstliche Halbinsel zumindest kommerziell sicherlich zum Erfolg werden.



|6

Eine Zukunft nach asiatischem Vorbild?

Das futuristische Metapolis-Projekt von Vicente Guallart[10] setzt diese Tendenz fort und schlägt mit Referenz an asiatische Hochseehäfen und an holländische Visionen fünf neue Inseln vor der Küste Barcelonas vor: eine Flughafen-, eine Nudisten-, eine Themenpark-, eine Observatoriums- und eine künstliche Naturparkinsel. Das Projekt thematisiert so die territoriale Entwicklung des Hafens, die stets danach strebte, die Uferline nach aussen zu schieben, dem Meer Land abzuringen und die natürlichen Grenzen mit neuer Technologie zu überwinden. Wie sagte doch ein alter Fischer der Barceloneta: «Nur Schwachsinnige graben das Land für innen liegende Hafenbecken ab». Barcelonas Strategie hiess schon immer: Inseln zu Halbinseln versanden lassen, diese mit neuen Molen und Mauern befestigen, verbreitern, urbanisieren, um sie schliesslich wieder abzulösen und frei vor der Küste schwimmen zu lassen. Inseln schaffen. **H.G.**

5| Moll d'España mit Maremagnum, Multiplexkino und Meeresaquarium
(Foto: Hans Geilinger, Barcelona)

6| Geplante Hafenerweiterungen im Südwesten mit dem umgeleiteten Fluss Llobregat

7| Hafen von Südwesten, im Vordergrund Moll Ponent mit neuer Klappbrücke, rechts Terminal für Kreuzschifffahrt
(Foto: Autoritat Portuària de Barcelona)

7 Siehe: Stefano Boeri; Cités portuaires d'Europe du Sud, une dialectique du métissage; L'Architecture d'Aujourd'Hui 332 / 2001
8 Siehe: Ariane Wilson: Quand l'urbain prend le large; L'Architecture d'Aujourd'Hui 332 / 2001 und in diesem Heft
9 Der so genannte Plan Delta
10 Architekt Vicente Guallart, Im Jahre 2000 iim Rahmen von Met 1 /Metapolis Barcelona entstanden

Hans Geilinger, * 1961
Architekt FH/SWB; selbstständiger Architekt, Architekturführer (Geilinger Tours Barcelona) und Stadtbeobachter in Barcelona, wo er seit 1994 in der Barceloneta wohnt und arbeitet. 1994–1995 Mitarbeiter bei Olga Tarrasó; schreibt gelegentlich zu architektonischen und städtebaulichen Themen; seit 1997 auch Dozent an der Hochschule für Technik und Architektur Zürich (Fachhochschule Zürich). Co-Autor des KTI-Forschungsprojektes Kirchuster – Ortsbildschutzzone (2002).

|7