

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

Artikel: Alte und neue Identitäten : zur Typologie der Hafenstädte und der Gefahr ihrer Selbstauflösung
Autor: Wilson, Ariane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66416>

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: 15.02.2026

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

1 | Hamburg, Speicherstadt, 1988
(Foto: Gabriele Basilico)



| 1

Alte und neue Identitäten

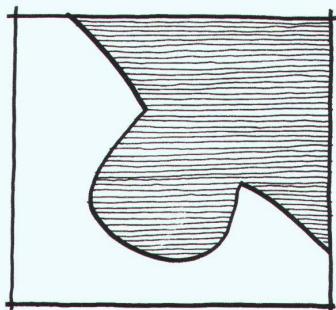
Zur Typologie der Hafenstädte und der Gefahr ihrer Selbstauflösung

Die Hafenareale bieten sich als wahre Laboratorien für neue städtebauliche Visionen an. Seit die Städte für diese Gebiete an der Grenze zum Wasser eine besondere Zentralität anstreben, vereinen die heruntergekommenen alten Häfen alle erdenklichen funktionellen und städtebaulichen Dispositionen der letzten vierzig Jahre auf sich. Bei einem grossen Teil dieser Projekte geht es darum, den traditionellen Stadtzentren wieder eine Schlüsselstellung einzuräumen. Die umgestalteten Häfen verleihen ihren Städten ein neues Image. Kann man wirklich an die ursprüngliche Einheit der Handelshafenstadt anknüpfen? Welche Bedeutung haben demnach die umgestalteten Hafengebiete innerhalb der Stadtentwicklungsstrategien? Was gibt es in kultureller Hinsicht in diesen alten Häfen Besonderes, das man als Grundlage für die Planung dieser Gebiete heranziehen und womit man sie als öffentliche Räume neu definieren könnte? Das Schlagwort Hafen-Stadt ist Mode und versinnbildlicht das Suchen nach urbaner Identität. Aber es ist nicht ohne Ambivalenz. Wird die Stadt vom Hafen zurückerobert oder wird das Hafengelände durch die Stadt vereinnahmt?

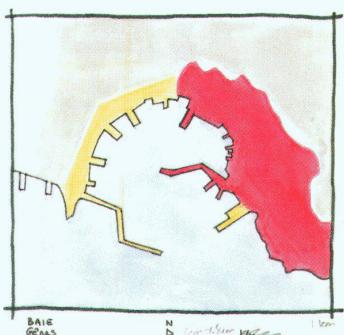
Forum

VSI.ASAI.

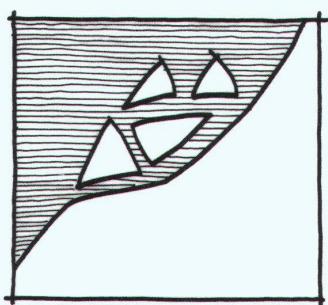
Service



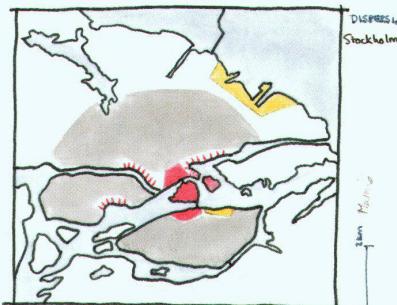
| 2



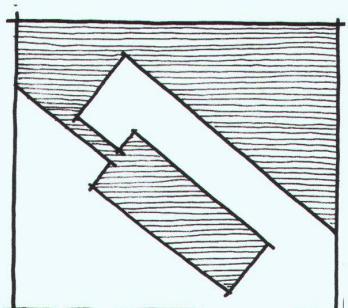
| 3



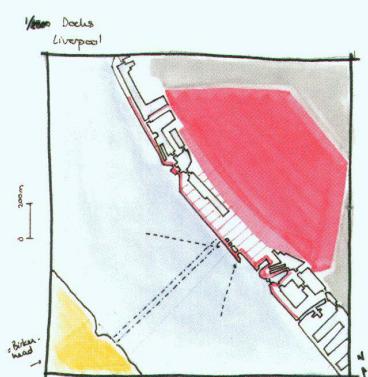
| 4



| 5



| 6



| 7

Bis Ende des 18. Jahrhunderts ist der Hafen Ziel und Ende eines Verkehrsweges und als solches in der Stadt verwurzelt. Der Hafen ist befestigt, ist Zentrum des Handels und Sitz der öffentlichen Institutionen. Auf Bildern von Venedig, Genua, Barcelona und Brügge prangt der Hafen in stolzer Zurschaustellung seiner Macht im Vordergrund vor der nur skizzenhaft angedeuteten Stadt. Die Verquickung der Städte mit ihren Häfen wird aber zunehmend vom Willen der Häfen zu einer grösstmöglichen Öffnung nach aussen abgelöst. Von da an wird der Hafen zum einfachen Glied in einer Verteilungskette, zum Transithafen, und schliesslich, ab 1850, zum Industriehafen. Vom Leben in der Stadt jetzt völlig getrennt, werden die Hafenaktivitäten parallel zur Stadt abgewickelt. In der kollektiven Vorstellung wird der Hafen zur städtischen Kloake voller Schmutz und Dekadenz.

Endgültig zerstört wird das Zusammenspiel zwischen Hafen und Stadt, das wegen der beschriebenen Entwicklungen bereits beeinträchtigt ist, durch den Schiffahrtsgigantismus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Der Hafen ist jetzt nicht länger Motor lokaler wirtschaftlicher Entwicklung, sondern wird reduziert auf einen Kräftevektor unter anderen. Der beschleunigte Rhythmus des Schiffsverkehrs, die Umstellung auf Containerfracht, die neuen Güterumschlagtechniken, das Bedürfnis nach schnellen Verbindungen zum Hinterland, all dies zwingt dazu, die Häfen an spezialisierte Umschlagplätze, riesige Industrieflächen ausserhalb der Städte, zu verlagern. Die verlassenen Speicher aus Backstein, Inbegriff der Hafenarchitektur, zeugen von einem Güterumschlag nach dem Gesetz des «just in time», das von einem Minimum an Lagerbeständen ausgeht. Interessensvertreter des Hafens verlieren ihre führende Rolle im Seehandel an einige grosse, weltweit tätige Operateure, die nicht mehr an einen bestimmten Hafen gebunden sind. Zu diesen Umwälzungen im Güterverkehr und den daraus folgenden Arbeitsplatzverlusten kommt eine Abnahme des Personenverkehrs hinzu.

Typen räumlicher und technischer Entwicklung

Rhythmus und Ausmass dieser Entwicklung der Beziehungen zwischen Stadt und Hafen sind eine Folge der Eigenart des jeweiligen Ortes, die auch den Charakter des neu zu gestaltenden Areals bestimmt. Abgesehen vom Unterschied zwischen den vorherrschend linear ausgelegten Häfen (Marseille, Nantes, New Orleans) und den kompakten Häfen mit Docks (London, Amsterdam, Hamburg, Anvers), entspricht ihre Konfiguration – schematisch – den geographischen Voraussetzungen. Im Mittelmeerraum findet man oft Panorama-Städte, die sich um die Rundung einer natürlichen Bucht legen, in die sich die Hafen erweiterung integrieren liess: In Genua beispielsweise bleibt die Nachbarschaft von Altstadt und Hafen in einem gewissen Masse bestehen. Dieser kompakte Typus unterscheidet sich von aufgesplitterten Hafenstädten wie Stockholm, wo zahlreiche «Hafengevierte» um die Halbinsel der Altstadt verstreut sind. Während in den tiefen asiatischen Gewässern die Häfen um künstliche Inseln herum angelegt sind, birgt in Nordeuropa das dem Meer abgerungene Land hinter Sperrwerken und hohen Dämmen Stadtfragmente, die sich um weitläufige Hafenbecken gruppieren. Bei den amerikanischen Hafenstädten, die auf Halbinseln an der lang gestreckten Küste liegen, bildet das repetitive System der senkrecht zum Ufer ins Wasser ausgreifenden Piers eine Fortsetzung des regelmässigen Strassenrasters. Hier wird bei Erweiterungen die Typologie der Piers beibehalten – sobald man ein neues gebaut hat, lässt man ein altes brachliegen.

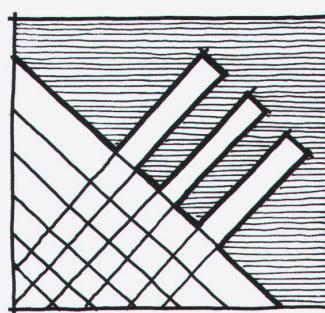
Der Hafen als Triebkraft für die Stadtneuerung

Der zur Brache gewordene alte Hafen wirkt als visueller und psychologischer Schnitt zwischen Stadt und Meer. Das No Man's Land der Lagerhäuser, Industriebauten und Eisenbahnanlagen wird als Kehrseite der Stadt behandelt und als Ableitungskanal für den Fahrzeugverkehr benutzt. In den Vereinigten Staaten hat die Vorliebe für Panorama-Viadukte zwischen 1930 und 1960 die Küstenstriche mit breiten Straßen zugepflastert, die heute als klaffende Narben der Spaltung Stadt/Infrastruktur wahrgenommen werden. Als man den städtebaulichen Reiz dieser Räume endlich erkannt hatte, setzten die ersten amerikanischen Umnutzungsprojekte – schon durch die Bezeichnung *waterfront revitalisation* – den Akzent vielmehr auf das Hafengebiet selbst als auf seine Verbindung zur Stadt. Nach dem Rezept der Festival Markets machten sie daraus neben dem Stadtzentrum ein Vergnügungsviertel, völlig losgelöst von der früheren Funktion des Hafens.

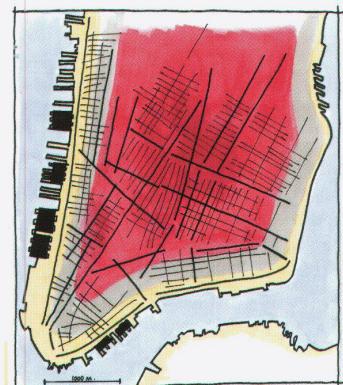
Obschon die amerikanischen Umnutzungen aufgrund ihrer einseitigen Auffassung von Stadt als Ort kommerziellisierte Unterhaltung kritisiert worden sind, bestimmt diese Vorstellung auch die meisten Hafenstadt-Programme in Europa; das Hauptargument für die Hafenerneuerungen ist ihr touristisches Potenzial. Das kürzlich erstellte, bezüglich seiner Tiefe alle Rekorde schlagende *Deep aquarium* von Terry Farrell beispielsweise ist das Kernstück der Umnutzung der Docklands von Hull. Die diese Freizeitanlagen verschönernden landschaftsgestalterischen Massnahmen machen aus dem Hafen einen Ort des Wassers. Aber der grün/blaue öffentliche Raum soll meist nur andere Sektoren fördern: Ein Beispiel dafür ist der für die Docklands von London geplante Kranz öffentlicher Räume; einer davon ist der neue Thames Barrier Park, der Wohnungen und Dienstleistungen für gehobene Ansprüche anziehen wird.

Neue Zentralität für Metropolen

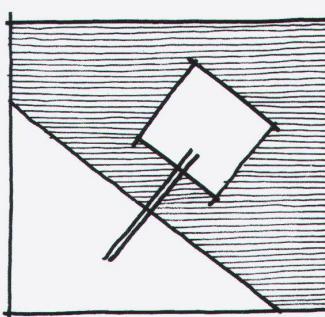
Die Umnutzung der alten Hafengebiete beruht auf der Wiederentdeckung der wertvollen Lage am Wasser, die zum Joker der Stadtneuerung werden soll. Hier werden alle Karten der Stadtentwicklung ausgespielt, und zwar nach dem Prinzip der «Impllosion»: gegen die Zersiedelung den Stadtraum verdichten, gegen das Vorstadt-Phänomen die Stadt zum Hyperzentrum machen, gegen die Polarisation eine Verbindung von Städtebau und Infrastruktur herstellen. Um diese neue Zentralität in den Hafengebieten zu unterstreichen, haben sich verschiedene Nutzungsoptionen angeboten. Das World Trade Centre von Le Havre oder Sydney und die Canary Wharf in London, die die Attraktivität der Lage am Wasser für den Dienstleistungssektor bezeugen können, bestätigen den Einfluss der Metropole auf die aufzuwertenden Gebiete. In den grossen Metropolen Asiens ist der Dienstleistungssektor offensichtlich auf die Küstenlage eingeschworen: Mit seinem Beitritt zur Welthandelsorganisation will China das Image seiner Häfen aufpolieren, um ausländische Investoren anzulocken und sich – nach dem Vorbild der japanischen Tele- und Technoports – auf der finanziellen und kommerziellen Bühne des Pazifiks zu behaupten. In Dünkirchen sind es universitäre und administrative Einrichtungen, die als zentralisierender Magnet wirken. In der Bucht von Cardiff nutzte man die als Schaufenster nach aussen wirkende Lage am Wasser aus, als man dort den Sitz der Walisischen Nationalversammlung einrichtete.



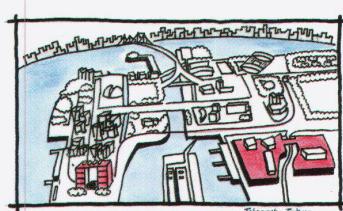
| 8



| 9



| 10



| 11

2 | Bucht

3 | Genua. Obwohl der Hafen im 18. und 19. Jahrhundert ausserhalb des alten Hafens erweitert wurde, blieb dieser in der Stadt integriert.

4 | Aufsplitterung

5 | Stockholm. Die Hafenanlagen sind auf Inseln und Halbinseln verteilt, sodass im alten Zentrum Stadt und Hafen eine enge Verbindung eingehen. Unter den Hafenanlagen ist der ausgesiedelte Värtahamnen für die grössten Tonnagen des Baltikums eingerichtet.

6 | Docks

7 | Liverpool. Seit Anfang 17.Jahrhundert sind entlang der Flussmündung der Mersey die ersten mit Schleusen versehenen Docks der Welt gebaut worden. Vor dem Niedergang der Hafenwirtschaft wurden die etwa zwölf Kilometer langen Docks ergänzt durch das Hafen-

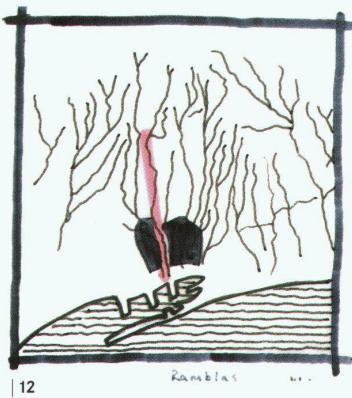
und Industrieareal von Birkenhead (gelb), das durch Fähren und Tunnels mit dem Liverpoller Zentrum verbunden wurde.

8 | Fingerdocks

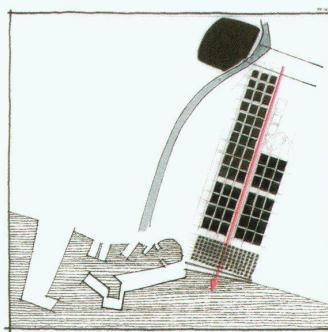
9 | New York. Die Aufschüttungen der Molen verlängern die Strassenzüge des regelmässigen Bebauungsrasters. Die jüngste Stadtweiterung ist durch Auffüllen der Hafenbecken zwischen den Molen entstanden. (Erweiterungen um 1850 grau, 1970 gelb, nach 1985 schwarz)

10 | Künstliche Inseln

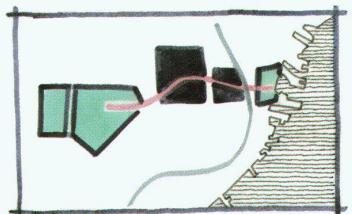
11 | Teleport Tokio. Die künstliche Insel von Tokio Teleport Town wird durch breite Promenaden strukturiert und vereinigt heute Industrie, Wohnen, Sporteinrichtungen, Kongresszentrum und die Funktürme der Telekommunikation. Sie ist mit einer Hochbahn, Fähren und Straßen erschlossen.



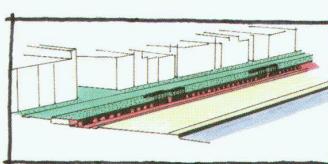
| 12



| 14



| 13



| 15

12 | Barcelona, Las Ramblas.

Umwandlung eines Flussbettes in einen Boulevard. Im Laufe der Jahrhunderte wird dieser zur zentralen Straße quer durch die Stadt und zur Orientierungsachse gegen das Meer.

13 | Boston, Walk-on-the-Sea. Eine Abfolge von öffentlichen Plätzen führt zur Wasserfront.

1. Boston Common, 2. Stadtverwaltung
3. Gedeckter Markt, 4. Waterfront Park

14 | Valencia, Avenida Blasco-Ibañez.

Die Verlängerung dieser Achse zum alten Hafen bedingt den Abbruch einiger Häuserblöcke der alten Vorstadt Cabañal.

15 | Barcelona, Moll de la Fusta. Durch die

Rückeroberung der Wasserfront durch das Projekt von Solà-Morales entsteht wieder ein «Stadtbalkon», ein öffentlicher Raum, der zugleich Infrastruktur und Durchlässigkeit schafft: Anknüpfung ans lokale Verkehrsnetz (grün), an die Autobahn (rot) sowie an die Hafenlandschaft und das Meer.

16 | Frachthafen Port de Barcelona

(Foto: Autoritat Portuària de Barcelona)

17 | Barcelona, Port Vell

(Foto: Autoritat Portuària de Barcelona)

Zeichnungen: Camille Lacoste und Ariane Wilson

Eine erste Bilanz...

In den vergangenen Jahren sind verschiedene Modelle und Gegenmodelle hinsichtlich einer mehr oder weniger öffentlichen Ausrichtung wie auch der wirtschaftlichen Dynamisierung verwirklicht worden. Dabei hat sich die Mischnutzung gegenüber monofunktionellen Vorhaben bewährt. Aufgrund dieser Entwicklung erscheint eine Kategorisierung der umgenutzten Häfen nach Sektoren als künstlich. Zunehmend weichen die Richtpläne strategischen Plänen, die nicht ein einziges Programm festlegen, sondern komplexe, nach Gebieten unterteilte Programme koordinieren. Hamburg und Helsinki künden ihre Hafenumbauten als wahre Städte in der Stadt an, die aus unterschiedlichen, aber einander ergänzenden und die Ökologie berücksichtigenden Quartieren bestehen.

Das Paradox der neuen Hafenidentität

Bei diesen multifunktionalen Projekten wird oft sehr viel Wert darauf gelegt, dem Ort eine eigene Identität zu geben. Bei einigen will man sogar einen Teil der Hafeneinrichtungen wieder in Betrieb nehmen. Dies geschah in Gand, wo der Hafen für die regionale Küstenschifffahrt genutzt wird; dies wird in Helsinki geschehen, wo in der Bucht von Jätskäsaari inmitten eines Stadterweiterungsgebiets mit Mischnutzung der Hafen für den Personenverkehr weiter betrieben werden soll. Häufiger jedoch wird die Frage der Identität unter dem Gesichtspunkt des historischen Erbes angegangen; der Ort soll an die einstigen Aktivitäten erinnern und die Nähe zum Meer evozieren. Bei solchen Vorhaben werden die Lagerhäuser instand gesetzt; man bemüht sich, die maschinellen Einrichtungen beizubehalten oder konserviert inmitten von riesigen Geschäftszentren irgendwelche Vorzeigeproben von Kultur. Setzt man die kulturellen Besonderheiten jedes Ortes ins rechte Licht, kann man das Interesse von Geschäftspartnern auf sich ziehen. Die Architekten spielen in mehr oder weniger direkten Zitaten auf das industrielle oder maritime Vermächtnis an.

In diesen Projekten wird mehr von einer Phantasmagorie des Meeres als von einer Wiedervereinigung mit dem Hafenbetrieb ausgegangen. Indem man sich von den wirtschaftlichen Realitäten des Hafens fernhält, schliesst man ihn ins Gefäß der Erinnerung ein; dadurch, dass man den Hafen zweckentfremdet, versucht man ihn mit der Stadt zu vereinigen. Der Hafen zeigt sich gleichsam in einem Spiegel, der seinen wirklichen Massstab mit den überdimensionierten Molen, Docks, Lagerhäusern und Kränen unterschlägt. Man muss die Besonderheiten des Hafens, die bei der Ausarbeitung von städtebaulichen Plänen als Richtlinie dienen könnten, anderswo suchen als in seiner historischen Bausubstanz oder seiner Lage am Wasser. Der Hafen ist ein aus vielen Teilen zusammengesetzter Sektor von unterschiedlicher Massstäblichkeit und mit sich ständig wandelnden Aktivitäten, ist – im Unterschied zur statischen Zentralität der historischen Stadt – Ort einer «beweglichen Zentralität», wie Stefano Boeri es nennt. Man könnte das Vitale des Hafens aufheben, indem man ihn sich dienstbar macht, gleichschaltet oder kolonisiert, aber die Geschichte der morphologischen Beziehung zwischen Stadt und Hafen zeigt, dass es möglich ist, die Unterschiede nebeneinander bestehen zu lassen.

Urbane Komposition und Infrastruktur

Die Form der Hafenstadt ergibt sich oft aus dem Versuch, die beiden Ganzheiten miteinander in Beziehung zu setzen. Vom 15. Jahrhundert an wurde die südliche Begrenzung Barcelonas, die durch ein System von als *las ramblas* bezeichneten Bächen gebildet wurde, in einen langen Boulevard umgewandelt, der die Stadt mit dem Meer verband, eine archetypische Anlage, die sich nach den topographischen Gegebenheiten – ein authentischer «Identitäts»-Faktor – richtete. Ein weiteres Verbindungsglied ist der Stadtteil, der wie ein Balkon über dem Hafen liegt, nach Art der italienischen Städte des 18. Jahrhunderts oder des alten Passeig de Colom von Barcelona. Statt dass er zwei gegensätzliche Räume vereinheitlicht, inszeniert der «Balkon»



| 16



| 17

ihre Gegensätzlichkeit. Dieses Rezept findet sich in der neuen Moll de la Fusta in Barcelona wieder: Der Schnitt offenbart eine Hierarchisierung der Räume, welche die Trennung Stadt/Hafen zustande bringen sollen, wie auch den Einbezug des Straßennetzes in den «Balkon». In Amerika haben die *riverside parks* des 19. Jahrhunderts, die als städtebaulicher Anker für die Häfen und ihr Verkehrsnetz konzipiert wurden, den *walk to the sea* von Boston inspiriert, eine Abfolge von öffentlichen Räumen, die den Hafen mit dem Stadtzentrum verbinden. Viele von den als «Umnutzungen» bezeichneten Hafenaufwertungen wären demnach tatsächlich das Ergebnis historischer Bemühungen gewesen, die Anlage zu gliedern, sind aber dann von weniger dauerhaften Gegenprojekten ausgestochen worden. Der Umgestaltungsplan von Valencia will die Avenida Blasco Ibáñez zum Meer hin verlängern, eine Verkehrsachse die im 19. Jahrhundert gebaut worden war, um den Hafen mit dem Hinterland zu verbinden, die jedoch noch heute nur bis zum Vorort Cabañal reicht. In Rotterdam verdanken die Straßen von Kop van Zuid ihre vielseitig gliedernde Rolle dem Vorbild der Kanäle: Sie sind Verbindung zum Autobahnnetz, Verbindung zweier Stadthälften und benachbarter Quartiere sowie Verbindung zwischen den Hafenbecken und dem Fluss, die als Gewässer den Charakter der Stadt prägen.

Grossmassstäbliche Infrastruktur und öffentlicher Raum

Die solcherart wieder aufgegriffenen oder vollendeten Stadtmodelle haben den Vorteil, dass sie die Infrastruktur als Teil des Gemeingutes betrachten, dass sie die Massstabsunterschiede pflegen und es vermeiden, die stadtplanerischen Elemente auf eine einzige Funktion zu beschränken. Sie haben so Teil an einer städtebaulichen Tradition, die mit dem Hafen eine Verbindung eingeht, die eine Infrastrukturzone an die Stadt anbindet. Aber viele der neuen Stadtaufwertungsprojekte kümmern sich nicht um die infrastrukturelle Herkunft des Hafens und, ausser das Projekt Euroméditerranée, das die Hafeneinrichtungen von Marseille dank der Entwicklungszone Arenc an die Stadt anbin-

det, gibt es kaum Projekte, bei denen die Möglichkeit einer Verbindung mit dem modernen Hafen in Betracht gezogen wird.

Das Phänomen der Hafenbrachen zeigt vor allem die Konsequenzen der Trennung von öffentlichem Raum und technischer Infrastruktur, der Trennung von der herkömmlichen Morphologie des Zentrums und den als autonomes technisches System behandelten Bauten des Güterumschlages. Wenn die Häfen den Stadtneuerungsvorhaben ein Vermächtnis zu hinterlassen haben, dann wohl am ehesten dasjenige einer Hinterfragung des aktuellen Städtebaus: Wie soll man im Verhältnis zum städtebaulichen Kontext die grossmassstäblichen Infrastrukturen und ihre gliedernde Rolle im öffentlichen Raum situieren?

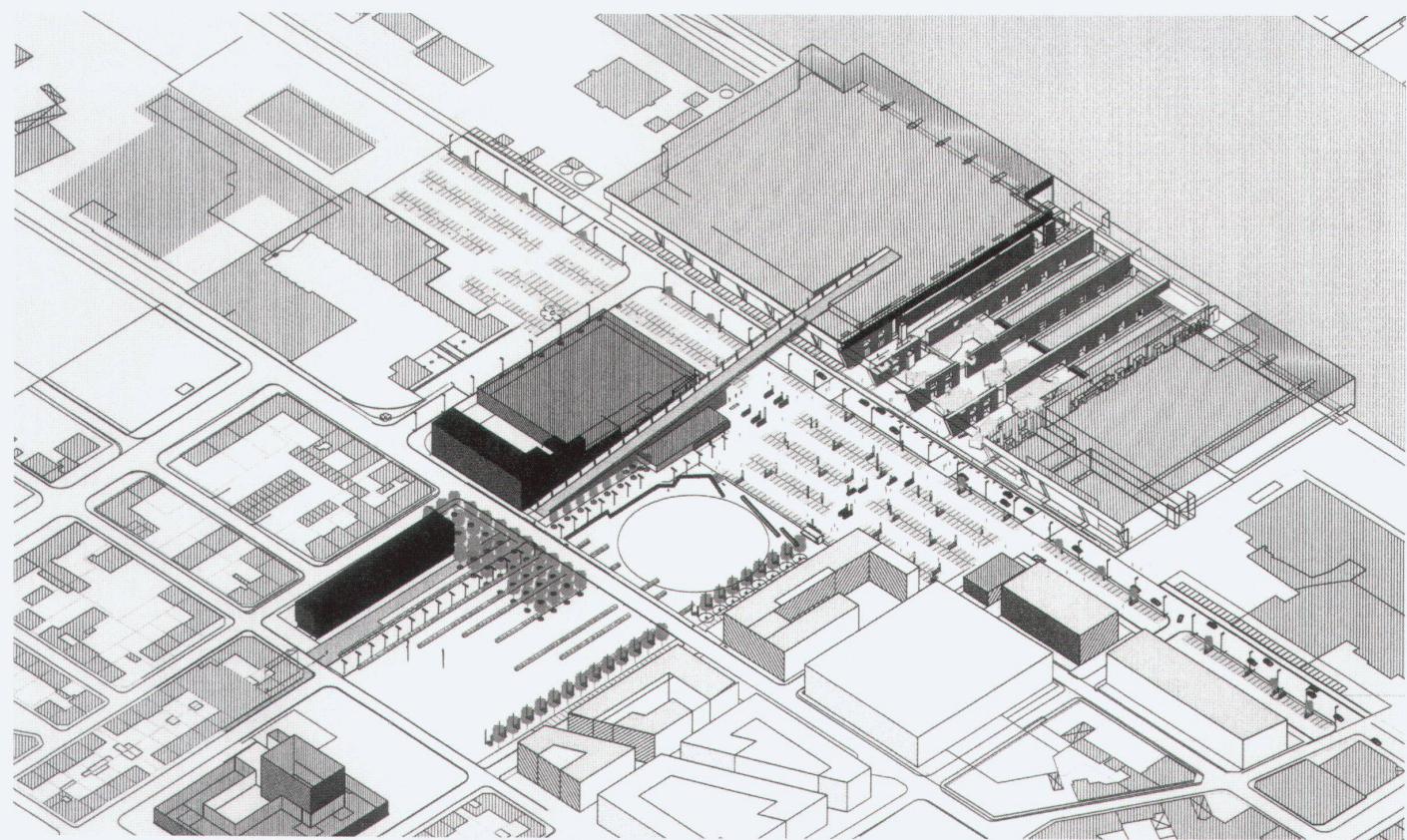
Manuel de Solà-Morales gibt eine mögliche Antwort, die er im Quartier Ville-Port von Saint Nazaire umgesetzt hat (siehe folgende Seiten): indem man die Spannung hält zwischen städtebaulichem Detail und Infrastruktur. «In den Städtebauprojekten der offenen Stadt, nicht in der traditionellen Stadt, sind die Infrastruktur und die Details fixe Vorgaben. Offensichtlich handelt es sich, aus der Sicht des architektonischen Massstabs, um Extreme. Aber die Infrastrukturen bringen Werte ins Spiel, die dem Ganzen nützen, indem sie die Idee verstärken und nicht die Form. Sie müssen also genau, sorgfältig und «kreativ» festgelegt werden. Andererseits werden die Einzelheiten gewisser öffentlicher Elemente zu grossmassstäblichen Elementen, weil sie den Raum oder die anderen Elemente relativieren. Grösse ist nicht Massstab, Massstab ist nicht Grösse».

(Aus dem Französischen: Christa Zeller)

Texte original français: www.werkbauenundwohnen.ch

Ariane Wilson,*1974

Ausbildung an der Cambridge University, am Courtauld Institute for Art und an der Ecole d'Architecture Paris Val-de-Seine. Selbständige Journalistin. Autorin von Berichten über «La protection du patrimoine d'après-guerre en Angleterre et en France» (1998) für den National Trust sowie einer Studie «Les politiques de promotion architecturale en France» (2002) für den Statusbericht Baukultur des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.



16



18



19

Das Quartier Ville-Port in Saint-Nazaire

Vom Stolz der Betreiber zum Schandfleck, vom Niedergang bis zur Wiedergeburt hat der Hafen von Saint-Nazaire das typische Schicksal der Hafenstädte durchlaufen. Aber die Wechselfälle, die seine Geschichte bestimmten, haben ihn zu einer Ausnahmeerscheinung gemacht, und zwar bis zur jüngst erfolgten Wahl der Modalitäten seiner Erneuerung.

Saint-Nazaire entwickelt sich spät, nämlich erst als Nantes Mitte des 19. Jahrhunderts an der Loire-Mündung einen Vorhafen anlegt. Die neue Stadt entsteht entlang einer Ost-West-Achse, ausgehend vom Hafenbecken, das von öffentlichen Bauten gesäumt ist. Saint-Nazaire wird zum zweitwichtigsten Überseehafen Frankreichs und zu einem bedeutenden Zentrum des Schiffbaus. Brutal erfolgt die Trennung von Stadt und Hafen, als die Deutsche Wehrmacht nach ihrem Einmarsch 1941 am Standort der Reederei Compagnie Générale transatlantique einen gewaltigen befestigten U-Boot-Stützpunkt errichtet. Als Zielscheibe der Alliierten widersteht der monströse Betonbunker in nächster Nähe des Stadtzentrums dem Bombenangriff, während die Stadt dem Erdbeben gleichgemacht wird. Beim Wiederaufbau wird Saint-Nazaire durch eine neue Nord-Süd-Achse vom Hafen abgedreht und durch einen Sicherheitsgürtel von ihm getrennt. Dieser Streifen wird bald zur hybriden Zone, ist sowohl Rückseite der Stadt als auch Rückseite des Hafens. Werften und umweltbelastende Industrien richten sich im Bunker ein, dessen Abbruch viel zu teuer zu stehen käme.

Saint-Nazaire schlittert schliesslich in eine Wirtschafts- und Identitätskrise. Die Stadtentwicklungs-

projekte der Achtzigerjahre wollen in erster Linie das Stadtzentrum aufwerten. So stoppt das Projekt «Centre-République» die Aussiedlung der Geschäfte und legt sich eine Strategie zurecht, um den Stadtraum besser zu gestalten. Ein weiters Ziel war es, den Fortbestand und die Stärkung der mit dem Hafen zusammenhängenden Wirtschaft zu gewährleisten. Eine der Besonderheiten des 1994 lancierten Projektes «Ville-Port» liegt in der Absicht, den Hafenbereich umzugestalten, indem man aus ihm weder ein gänzlich von der Stadt beherrschtes Gebiet noch ein Freizeitzentrum, weder einen öffentlichen Raum, noch einen Ort prestigeträchtiger Investitionen macht, sondern eine Mischung all dieser Nutzungen anstrebt. Der zur Ausführung bestimmte Vorschlag von Manuel de Solà-Morales, der in einem zweistufigen Verfahren ermittelt worden ist, lässt sich auf eine radikale Konfrontation der Massstäbe ein – jenem der technischen Infrastruktur und jenem des Stadtviertels – und überantwortet dem öffentlichen Raum eine vermittelnde Rolle.

Der U-Boot-Stützpunkt, der ein «physisches und mentales Trauma» darstellt, wird zum Knotenpunkt wirtschaftlicher Diversifizierung. Fünf wesentliche Grundsätze führen dazu, dass der von der Stadt erworbene Bunker eine Daseinsberechtigung findet. Eine bestehende Straße wird durch eine auf das Dach hinaufführende Rampe – eine erste symbolische Geste – verlängert und setzt sich dort als lang geogene Plattform mit Aussicht auf Stadt und Meer fort. Zweiter Grundsatz ist die Transparenz. Um sie zu erreichen, werden aus dem U-Boot-Bunker vier Öffnungen herausgebrochen, welche die Stadt in den Stütz-

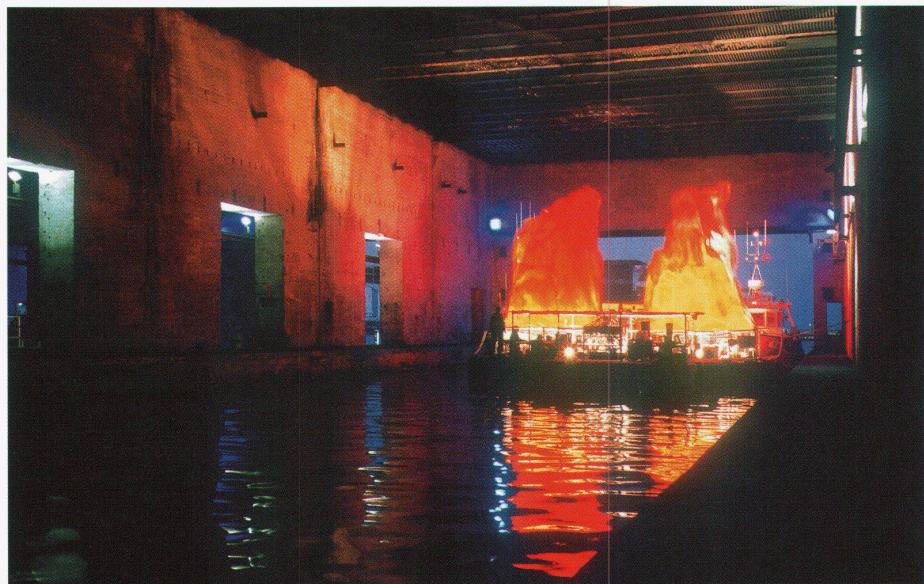
18 | Manuel de Solà-Morales:
Projekt zur neuen Verbindung zwischen Stadt und Hafen sowie Umnutzung des deutschen U-Boot-Bunkers aus dem 2. Weltkrieg

19 | Hafen von Saint-Nazaire vor der Revitalisierung mit dem U-Boot-Bunker an prominentester Lage

20 | Hafen von Saint-Nazaire nach der Umnutzung, 2001

21 | U-Boot-Bunker nach der Umnutzung, Architekt: Ignasi Manuel de Solà-Morales

(Fotos: Stadtverwaltung Saint-Nazaire)



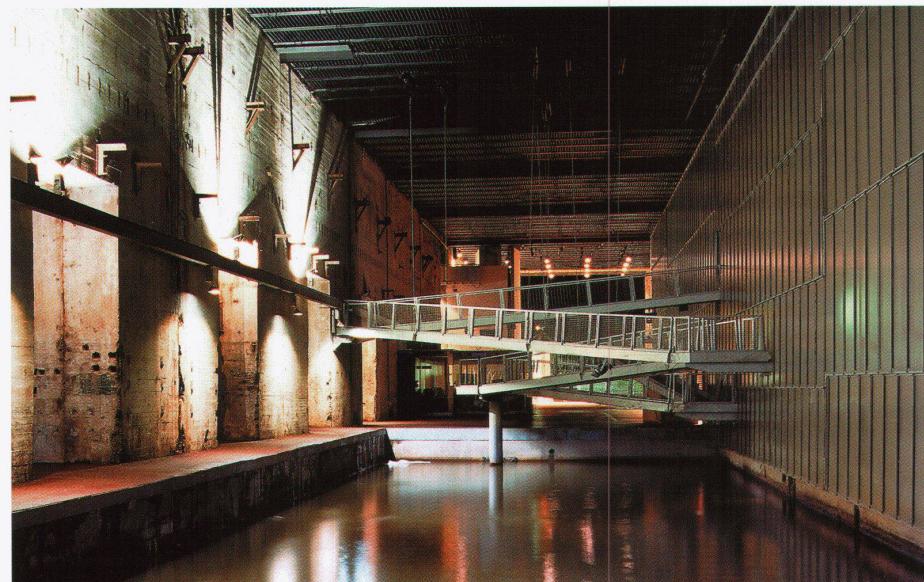
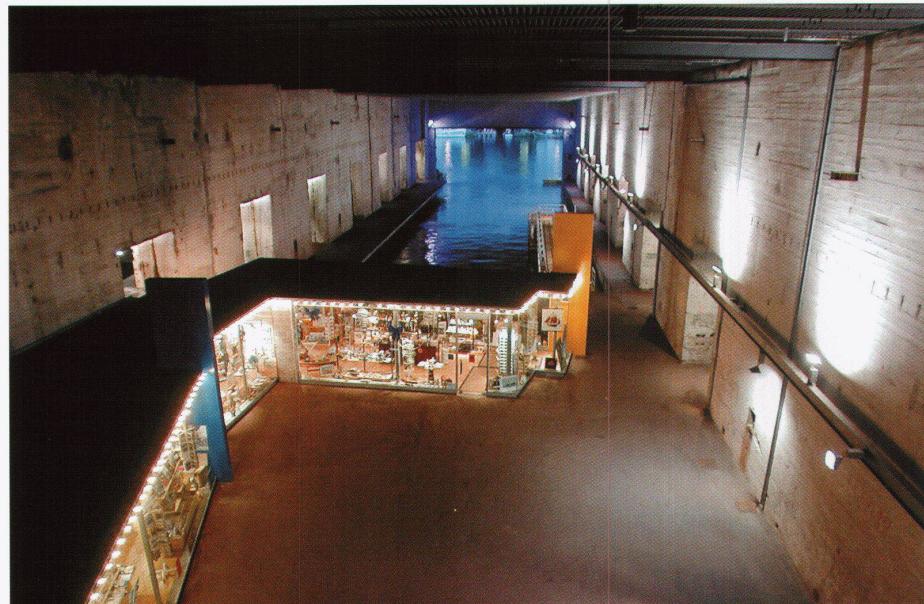
17

punkt eindringen lassen, damit sie dem Hafen begegnen kann. Drittens hat Solà-Morales, um den gewaltigen Ausmassen des Stützpunktes entsprechende Räume zu schaffen, eine Abfolge von Plätzen inszeniert, die in einen landschaftsarchitektonisch gestalteten Parkplatz am Fusse des Bunkers mündet.

Paradoixerweise wird der Stützpunkt dazu benutzt, an die Geschichte der Vorkriegszeit anzuknüpfen: Er beherbergt zur Hauptsache eine aufsehenerregende Ausstellung, die dem Zeitalter der Ozeandampfer gewidmet ist. Ausserdem vereinigt das Programm Nutzungen, die für gewöhnlich ausserhalb der Stadt liegen: das Multiplex-Kino und der, dem Stützpunkt benachbarte Supermarkt. Sie werden als «der Peripherie zugehörige Aktivitäten, die ins Zentrum verpflanzt wurden», umschrieben – eine Formulierung, die zeigt, wie sehr man sich um eine städtebauliche Verdichtung und das Gleichgewicht der Funktionen bemüht.

Indem der U-Boot-Stützpunkt solcherart «entriegelt» wird, kehrt die Stadt in ihren Hafen zurück, der von neuem die städtebauliche Disposition bestimmt, wie dies die unter die Rampe eingepassten Wohngebäude bestätigen. Der umgenutzte Bunker wirkt zudem als Magnet zur Aufwertung der umliegenden, zum Hafen gehörigen Industriebetriebe. Die Stadt durchdringt so den Hafen, ohne seinen ursprünglichen Charakter zu zerstören. Denn hier wird das Hafengebiet erneuert, indem man die Anwesenheit der Industrie, morphologische Zwänge und a priori bestehende Gegensätze gutheisst. **A.W.**

Français : p. 64
English: p. 68



As for further original material visit our website

Trouvez autres textes originaux sur notre homepage

Altri testi originali si trovano sulla nostra homepage

Français

Ariane Wilson (pages 16–17)

Le secteur Ville-Port de Saint-Nazaire

De la fierté à l'opprobre, de l'abandon à la renaissance, le port de Saint-Nazaire a suivi le modèle d'évolution des villes portuaires. Mais les facteurs qui ont défini son histoire en font un cas exceptionnel, jusqu'aux choix récents des modalités de sa re-génération.

La ville de Saint-Nazaire naît tardivement lorsque, au milieu du XIX^e siècle, Nantes se dote d'un avant-port à l'entrée de l'estuaire de la Loire. La ville nouvelle s'érige selon un grand axe urbain est-ouest à partir de la darse entourée d'édifices publics. Elle devient le deuxième port transatlantique de France et un important site de construction navale. Le divorce entre ville et port se fait brutalement avec l'arrivée des Allemands en 1941 et la construction, sur le site de la Compagnie Générale transatlantique, d'une immense base de sous-marins. Cible des alliés, le monstre de béton si proche du centre résiste aux bombardements alors que la ville entière est rasée. Lors de sa reconstruction, Saint-Nazaire est détournée du port par un nouvel axe nord-sud et séparée par une «coupe sanitaire», bientôt zone hybride, arrière de la ville et arrière du port. Chantiers navals et industries polluantes investissent la base dont la destruction serait trop coûteuse.

Saint-Nazaire s'enfonce dans une crise économique et identitaire. Les projets de revitalisation des années 1980 affichent pour priorité le renforcement du centre ville (le Centre-République arrête l'hémorragie de commerces et inaugure une politique de maîtrise des espaces publics) mais aussi le maintien et le renforcement de l'économie portuaire. L'une des originalités du projet Ville-Port lancé en 1994 est de reconfigurer la zone portuaire sans en faire totalement un terrain de conquête urbaine, ni totalement un secteur de loisirs, un espace public ou un terrain d'investissements de prestige, mais de prendre en compte la mixité de toutes ces fonctions. Le projet retenu de Manuel de Solà-Morales ose une radicale confrontation d'échelles – celle d'infrastructure et celle de quartier – avec, pour médiateur, la dimension de l'espace public.

La base sous-marine qui constituait un «traumatisme physique et mental» devient le nœud d'une diversification économique. Cinq principes essentiels guident l'appropriation de la base achetée par la Ville. La construction d'une rampe d'accès au toit, premier geste symbolique, fait aboutir une rue existante sur une vue dominant mer et ville. Deuxième principe: la transparence, réalisée grâce à la percée de quatre alvéoles qui font entrer la ville dans la base, à la rencontre du port. Troisièmement, pour créer des espaces qui

intègrent la volumétrie de la base, Manuel de Solà-Morales a orchestré une succession de places qui aboutissent à l'aire de stationnement paysagée au pied de la base. La base sert paradoxalement à renouer avec l'histoire d'avant-guerre: elle est largement occupée par un musée consacré à l'époque des paquebots. Enfin, le projet attire des activités en général éloignées de la ville: le multiplex et le supermarché voisins de la base sont théorisés comme «l'implantation d'activités périphériques dans le centre» – discours représentatif d'un soucis de densification urbaine et d'équilibrage fonctionnel.

La base ainsi «déverrouillée» retourne la ville vers son port qui ordonne à nouveau la composition urbaine, comme l'affirment des immeubles de logements emboîtés sous la rampe. Elle sert aussi de tremplin à la mise en valeur des industries portuaires toutes proches. La ville pénètre ainsi dans le port sans pour autant effacer son caractère générique, car la revitalisation de la zone portuaire s'est faite en acceptant la présence d'industries, de contraintes morphologiques et d'éléments à priori opposés.

Herzog & de Meuron (pages 35–39)
Traduction de l'allemand: Jacques Debains

Une interpénétration entre la ville et la mer

Réaménagement du bassin portuaire de Tenerife par Herzog & de Meuron – Un lieu de rencontre et d'ouverture sur l'Atlantique.

Pour Santa Cruz de Tenerife, Herzog & de Meuron projettent un quai d'accès et une nouvelle suite de places. Ce projet veut être une vision urbanistique proposant une nouvelle manière en vue de relier Santa Cruz à l'Atlantique et, par là, l'île de Tenerife au reste du monde. Le plus grand défi posé pour la concrétisation de cette idée était d'élaborer le plan adéquat pour ce quai d'accès. Dès le départ, il était pourtant clair que ce projet ne pouvait prendre forme que si les exigences techniques, fonctionnelles et économiques étaient prises en compte avec le même sérieux.

L'île de Tenerife est le résultat et l'expression physique d'éruptions volcaniques. Même si l'érosion a aplani certaines parties de l'île, des côtes escarpées et une transition abrupte entre un relief sauvage et l'Atlantique sont une réalité physique marquant depuis toujours l'urbanisation sur le pourtour de l'île. Tenerife n'offre pas les vastes plages plates que l'on connaît dans d'autres villes côtières.

Un geste de rassemblement et d'enveloppement. L'élément qui doit établir le rapport entre la mer et la terre ne sera donc pas construit sous la forme de couches horizontales, mais à l'aide de gestes singuliers comparables à des événements naturels inopinés. Notre projet pour le nouveau

Une flotte de bateaux transporte les passagers et soulage le trafic routier. Pour un architecte de São Paolo, une ville de vingt millions d'habitants, ceci constitue moins une utopie qu'une nécessité impérative. Il tire parti du chenal existant et agrandit le port en le bordant d'un long môle, il double ainsi la longueur de la berge et les places d'arrimage pour les bateaux. La «place d'eau» est bordée sur trois côtés de jardins, de places, de théâtres, de cinémas, d'hôtels, de cafés et de restaurants. Sur le quatrième côté, la baie s'ouvre sur le Rio de la Plata. Une petite île dans la partie ouest de la baie est transformée en théâtre: «La vision de cette île a fait naître en moi l'idée d'un théâtre, d'un espace vénitien complètement artificiel. Si l'on change cette île, si l'on complète les quelques pierres sans véritable forme qui émergent de l'eau, on parvient à renforcer le caractère du territoire. Transformez cette île en théâtre et la surface d'eau devient une place sur laquelle on peut se promener même s'il faut pour cela un bateau. Comme les marchés sur le Jang-tse-Kiang ou la Venise festive où il y a tellement de bateaux que l'on ne sait plus qui est sur l'eau et qui est sur la place».¹

Poser une forme

Cette esquisse de projet surprend par sa simplicité et son efficacité, mais aussi en raison de «l'outil» avec lequel elle opère: la forme. Une forme géométrique se substitue à la configuration aléatoire de la baie. C'est une mesure inhabituelle pour un plan d'urbanisme à cette échelle.

Mendes da Rocha «fait» d'abord la forme. C'est elle qui produit les développements ultérieurs. La forme ne résulte donc pas ici d'une stratégie, mais constitue, pour ainsi dire, la stratégie en elle-même. Les propositions caractéristiques des tendances récentes de l'urbanisme définissent des paramètres générateurs de formes. Mendes da Rocha produit au contraire de la forme. De manière tout aussi nette, sa démarche se distingue du plan directeur classique qui va loin dans la définition morphologique. Nous ne sommes pas en présence non plus de la confrontation entre nature et bâti telle que nous la connaissons du Mouvement moderne et telle que Le Corbusier la propose dans son projet pour Montevideo. Dans son esquisse, les bras d'un système axial défini par d'immenses constructions pénètrent dans la baie. Le projet de Paulo Mendes da Rocha semble en être l'antithèse. Sa proposition ne se concentre précisément pas sur la masse de la ville construite mais sur l'espace vide, sur la surface inconstructible de la baie. Au centre du projet ne se trouve pas un objet mais un espace vide.

Le plan d'eau n'est pas construit à la différence du projet de Kenzo Tange pour la baie de Tokyo où l'analogie avec Venise est en apparence plus grande que dans le projet pour la baie de Montevideo. Mendes da Rocha ne dessine ni bâtiment ni plan de construction, malgré ou précisément à cause de cela, la proposition revêt un caractère éminemment architectonique: son idée centrale est une vision spatiale.

Le continent américain

En transformant l'aspect naturel de la baie et en conférant une géométrie précise au plan d'eau, celui-ci devient une «place». Un seul bâtiment public suffit pour faire de cette surface un espace résolument urbain. Pas seulement l'image du teatrino scientifico de Rossi revient en mémoire, la constellation théâtre – eau – ville rappelle également l'opéra de Sydney: le concept de plate-forme développé par Utzon contient aussi l'idée d'un territoire transformé. Par là, la proposition revêt également un caractère profondément technique car la reconfiguration de la géographie est au fond un acte de civilisation. La technique est pour l'architecte un acte de perception de la nature, une manière de voir qui transforme l'objet. Il est question d'urbanisation de la nature, d'appropriation du territoire par les hommes, de l'urbain en tant que tel. L'aménagement du territoire est une question particulièrement importante sur le continent américain. La découverte d'un continent, la fondation de villes nouvelles comme Brasilia mais aussi la colonisation : «La simple prise de possession porte toujours la marque du rapt, de la destruction. Par opposition, l'architecture devrait s'engager pour le nouveau continent, organiser le territoire, rendre habitable la géographie au-delà du simple bâtiment»² comme le dit Mendes da Rocha. Sous cet angle, l'allusion à Venise paraît sous un autre jour. Comprise ainsi, précisément cette ville est en première ligne une œuvre technique.

Le projet de Paulo Mendes da Rocha acquiert aussi une dimension continentale. Ceci non pas à l'échelle de l'intervention mais de la pensée. Il reconnaît en Montevideo le potentiel d'une ville de port qui dessert tout un continent en développant le transport intérieur sur le système fluvial Tocatin/Uruguay, du bassin de l'Amazone jusqu'au Rio de la Plata. Et il dit à propos du théâtre sur la petite île: «Une mélodie indissociable pourrait, une nuit, entrer dans la ville. Qui sait peut-être l'Amazônica de Villa-Lobos...»³. Dans cette phrase se cache, au-delà d'une allusion poétique, la vision d'un architecte qui assimile le lieu à une partie d'un ensemble plus important. Les Amériques en tant que continent. «As Americas» comme on dit en brésilien.

1 Annette Spiro, Paulo Mendes da Rocha, entretien avec l'architecte, Niggli Verlag, Sulgen 2002

2 Ibid.

3 Texto elaborado para publicação, Paulo Archias Mendes da Rocha, 1999/2000, São Paulo

English

Ariane Wilson (pages 16–17)

The Ville-Port quarter in Saint-Nazaire

From pride to fall, from neglect to rebirth, the port of Saint-Nazaire has followed the classic port pattern. But the factors that determined its history render it exceptional, as do the choices made in its renewal.

Saint-Nazaire was created quite recently, in the mid-19th century, as the sea port of Nantes at the mouth of the Loire estuary. The new town was constructed on a grand east-west axis starting from the dock round which the civic buildings were grouped. It became France's second transatlantic port and an important centre of shipbuilding. The split between town and port was imposed brutally: the invading Germans built a colossal submarine base on the site of the Compagnie Générale Transatlantique, the ship-owning company. Though targeted by the allies, the concrete monster resisted bombing while the town was razed to the ground. Reconstruction turned the town away from its port along a new north-south axis and interposed a buffer zone, soon to become the backyard of both city and port. Shipyards and pollution emitting industries took over the base, which was too expensive to demolish.

Saint-Nazaire later sunk into crisis, as its economy and identity changed. In the 1980s, one priority of urban renewal was to strengthen the town centre (the “Centre-République” project stopped the drain of commercial activity towards the periphery and initiated a coherent design policy for public spaces). Another was to maintain and bolster up the port economy. The original feature of the “Ville-Port” scheme, launched in 1994, was that it restructured the port area without turning it into just one more projection of urban form, a leisure district, a public space or a site for prestigious investments, but made it into a mixture of all these. In his winning plan, Manuel de Solà-Morales dared to confront the opposing scales of infrastructure and of housing with each other, using public space to reconcile them.

The submarine base, the town's “physical and mental trauma”, became the pivot of Saint-Nazaire's economic diversification. Five ideas guided the integration of the base, once it had been acquired by the city. Access: the construction of a ramp extending an existing street to the roof of the base, so creating a vantage point that dominates town and sea – a first symbolic gesture. Second, transparency: the opening of four bays, allowing the city to enter the base and meet the waterfront. Third, including of the vast vol-

ume of the base: Solà-Morales orchestrated a sequence of public spaces ending in a landscaped car park at the foot of the bunker. Paradoxically, the wartime base now recalls pre-war history, as it is largely occupied by a show devoted to the era of ocean liners. Finally, the attraction of activities that tend to settle outside town centres: the multiplex cinema and the supermarket next to the base are "the transplant at the centre of peripheral activities", characteristic of present concerns about density and functional balance in towns. Thus the base turns Saint Nazaire back towards its port, which determines the structure of the city once more, as shown by the apartment blocks literally encased by the ramp. The base is also the springboard for developing and promoting the adjacent port industries. The town enters the port without destroying its character, as this renewal accepts the presence of industry, formal limitations and apparently conflicting elements.

Herzog & de Meuron (pages 35–39)
English Translation: HdeM/Michael Robinson

City and sea engaging with each other

Herzog & de Meuron's proposal for redesigning the Tenerife harbour area – a place of encounter and opening towards the Atlantic

Herzog & de Meuron are proposing a new quay to act as a connection – the Link Quay – and a new sequence of squares for Santa Cruz de Tenerife. Our project is intended as a new urban development vision for the way Santa Cruz is joined up with the Atlantic – and thus the island of Tenerife with the world. Translating this idea into an appropriately concrete plan for the new Link Quay was the greatest challenge we faced, but it was also clear from the outset that this whole project cannot evolve without addressing the technical, functional and economic requirements equally thoroughly.

The island of Tenerife is the result and physical expression of volcanic eruptions. Although erosion has flattened many regions of the island, the steep cliffs and the abrupt transition from the precipitous land to the open Atlantic are a physical reality that has always shaped urban development on the edges of the island. Tenerife does not have the extensive flat beaches familiar from other maritime towns.

An enclosing and embracing gesture

The element intended to establish the connection between sea and land will therefore not be built in the form of horizontal layers, but as a series of single gestures comparable with sudden natural events. Our project for the new Link Quay concentrates on the idea of a unique urban development gesture. It is an enclosing and embracing

gesture that will cause the city and the sea to engage with each other: on the one hand the city embraces the sea, and on the other hand the sea reappears in the city from which it had previously been banished for urban development reasons.

Enclosing and embracing means creating a new urban space and not merely an object or surface that is just grafted on to the shoreline. The planned Link Quay is neither an extraordinary object nor an object built off the current sea front, but a new public space where people can meet.

A sequence of public spaces

If you approach the Link Quay from the town, the enclosed Marina will appear as an impressive open space. It will be part of a complete sequence of public spaces, each of them with a particular quality: Plaza Candelaria - Plaza de España - Arena - Marina. The new Arena and the new Marina will shift the centre of gravity of urban and social life in Santa Cruz closer to the Atlantic. The new enclosure is conceived as an artificial landscape that effectively cuts the Marina out of the Atlantic. If you approach by sea, the enclosed Marina will be reminiscent of a piece of magic garden placed in front of the town and the steep mountain slopes – viewers will see it as an oasis in the sea.

The enclosure and the Marina

The new enclosure will be built from the existing dikes, supplemented with platforms, one- or two-storey low-rise buildings and palm trees. It is conceived as an artificial landscape, a place where people can meet, and not so much as a piece of architecture. The low buildings will be incorporated seamlessly into the enclosure – they are a habitable part of it that will be filled with activities, nestling around the Marina like a necklace. Pedestrians will walk on the roofs of these enclosing buildings, enjoying a wonderful view of the sea, the Marina and the urban panorama behind.

The buildings will have courtyards and ramps linking the upper and lower levels. Restaurants, shops, clubs etc. can thus have a common or a separate entrance from the pedestrian level on the roof or from the Marina on the lower level. The Marina itself is designed for 600 motor-boats and sailing yachts. It will have state-of-the-art technical equipment, and there will be clubs and special shops for nautical equipment; there will be separate access for cars from the harbour road.

The enclosure, the low-rise buildings and the landscape design (planted with palm trees) can be realized in phases. This incremental approach makes it possible to develop the construction of the new Marina in accordance with economic and functional needs.

Two inclined pedestrian boulevards and the Arena
The new Marina enclosure will be continued on both the south and the north ends by inclined ramps which generously connect the lower pedestrian level of the Arena and the Marina and the upper pedestrian level of Avenida Marítima. These broad ramps will be landscaped and deco-

rated with benches and little commercial kiosks and pavilions, providing a fine view of the whole harbour area. Besides this very attractive function as pedestrian boulevards, they also have a very practical function: they conceal large parking spaces on both the south and the north ends of the Marina.

The Arena is a new plaza which continues the main sequence of open public spaces between Calle del Castillo, Plaza Candelaria, Plaza de España, and opening up to the Marina and the sea. It is a very important location, and to an extent succeeds the historic castle which had both a military and a symbolic value for Santa Cruz. The castle also played a part in defining local urban identity. The new Arena will literally expand this role of local identity, drawing large numbers of people into the daily life of Santa Cruz, especially at carnival time or for the Christmas concert. The Arena is a place where people communicate, the port communicates with the world. The Arena is conceived as a vessel for people. Its round shape emphasizes its general and public function.

Los Llanos development and the stream bed

The Los Llanos industrial site offers an outstanding opportunity for future urban expansion. The first step will be to eliminate any signs of port use from the space between the new Marina and the estuary of the Barranco de Santos. Our proposal for this new piece of land is a phased development of mixed use structures. These new buildings should have different architectural styles and typologies – all based on the idea of free-standing single items or clusters in order to avoid closing the sea front. Different architects of local, national and international stature could and should participate in creating a lively and attractive new quarter for Santa Cruz.

The natural bed of the Barranco de Santos is an interesting space that could make a lasting improvement to the urban quality of the old town grouped around the museum quarter and the Iglesia de la Concepción. The Barranco has water in it for about three days a year, but the bed of the stream is dry and empty for the rest of the year. A new landscape design and illumination plan will transform the Barranco into an attractive green area. This will then also enhance link with the former Los Llanos dock area.

Plaza de España, Santa Cruz de Tenerife

The whole Plaza de España, which is to be redesigned, and the new Plaza de las Islas Canarias will be planned as a coherent public space functioning on two levels placed one above the other: a lower level to accommodate the heavy car traffic, the planned railway and the parking facilities and an upper level linking the pedestrian level of the town with the new Marina and the sea. Nothing new then, just a pattern that has already been used in a lot of places with greater or lesser degrees of success, and also required as a transport measure here, mainly for political reasons.