Hafen und Stadt in Barcelona. Zur Integration der Waterfront in die Stadtentwicklungsplanung

Rainer Wehrhahn, Kiel

1. Einführung: Hafenentwicklung und Stadtplanung


1 Für die Übernahme der kartographischen Arbeiten danke ich Stefan Riepenhof und Samuel Mößner ganz herzlich
artigen „Revitalisierungen“ in peripher gelegenen Altindustriegebieten jedoch in keiner Weise erzielt werden.


2 Der Begriff „Revitalisierung“ ist insofern problematisch als er bei wörtlicher Auslegung impliziert, dass in einem Hafengebiet, einem Stadtteil oder auf anderen Flächen vor den Umgestaltungsmaßnahmen kein „Leben“ mehr vorhanden war. Dies trifft so nicht zu und ist in Bezug auf Wohngebiete natürlich diskriminierend.
2. Räumliche Konsequenzen des hafenwirtschaftlichen Wandels in Barcelona


Abb. 1: Der Hafen von Barcelona 1915


Symbol dieser Überwachung durch die Hauptstadt Madrid.


Abb. 2: Der Hafen von Barcelona 1970


Quelle: Eigener Entwurf nach Alegre 1995
Hafen und Stadt in Barcelona
ten Hafen gefehlt hatte, was in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als erheblicher Nach-
teil des Barcelonäer Hafens galt, befand sich nun die Verkehrsinfrastruktur auch in der Er-
weiterungszone auf dem neuesten Stand.
Abb. 3: Entwicklung des Umschlages und des Passagierverkehrs in Barcelona 1900-2000

Quelle: ALEMANY 1998 und Unterlagen der Hafenverwaltung

Nach dem spanischen Bürgerkrieg, der auch im Hafen Barcelonas gravierende Schäden an-
richtete, benötigte die Stadt mehrere Jahrzehnte, um wieder auf den ökonomischen Stand der
prosperierenden 1920er Jahre zu gelangen. Abbildung 2 zeigt den Stand um 1970 nach dem
Erweiterungsplan von 1964 (Pla Director), wobei sich zu jener Zeit allerdings große Areale
im Süden des Hafengeländes noch in der Planungsphase befinden. Der Plan umfasste die
Hälfte des Küstenabschnitts zwischen dem bisherigen Hafen und der Mündung des Rio
Llobregat. Der Hafenumschlag hatte sich von 2,6 Mio. t im Jahr 1915 auf 8,1 Mio. t (1970)
erhöht, die Zahl der Passagiere war von 88.000 auf 608.000 gestiegen (ALEMANY 1998, S.
298f.), was die Notwendigkeit der Hafenerweiterung vor allem auch vor dem Hintergrund der
sich seit Mitte der 60er Jahre abzeichnenden Containertechnik offensichtlich machte.

Nicht nur für Spanien insgesamt brachte das Ende des Franco-Regimes einschneidende Ver-
änderungen mit sich, auch auf den Hafen von Barcelona hatte die Liberalisierung und vor
Nachdem der Hafenumschlag bereits in den 60er Jahren mit der Erholung der spanischen Ö-
konomie sprunghaft angestiegen war (vgl. Abb. 3), verdoppelte er sich in der folgenden De-
kade nochmals auf 16,4 Mio. t. Einen entscheidenden Anteil daran hatten die stark wachsen-
den Importe aus Nordafrika sowie die Exporte in den Nahen Osten. Dieser Trend zu einer
stärkeren Internationalisierung der Handelsbeziehungen setzte sich in den 80er und 90er Jah-
ren fort, so dass mittlerweile neben Europa und Nordamerika auch diese beiden Großregionen

Abb. 4: Der Hafen von Barcelona 1994


Mit der Erhebung zum Autonomen Hafen sind drei Initiativen verknüpft, die zum Einen den Hafen konkurrenzfähig machten und zum Anderen nicht mehr benötigte Flächen für Folgenutzungen freigaben: die Ausweitung des Handelshafens in Richtung Süden, die Einrichtung einer Logistikzone und die grundlegende Umgestaltung des Port Vell.


3 Die Zahlen zu Hektar- und Unternehmensangaben divergieren z.T., weil in früheren Publikationen, auch der Hafenbehörde selbst, offensichtlich eine zu optimistische Realisierungschance für die Planungen angenommen wurde.
Abb. 5: Flächennutzung im Hafengebiet von Barcelona 2001

3. Hafen und Waterfront in der Stadtplanung

3.1. Zur Einführung: Stadtplanung in Barcelona


Allderdings muss gesagt werden, dass die Stadtbewohner nicht vollständig ausgeschlossen waren, denn bereits um die Jahrhundertwende ist eine gewisse Freizeitnutzung zu erkennen: Man flanierte am Sonntag ausgiebig auf den Außenmolen.

Nach den Wirren des Spanischen Bürgerkrieges und des Zweiten Weltkrieges und der anschließenden Wirtschaftskrise sind bis 1976 nur wenige Impulse sowohl für die Stadtplanung als auch für die Hafenentwicklung zu verzeichnen. 1953 erließ das spanische Innenministerium in seiner Zuständigkeit ein Gesetz zur „Stadtplanung in Barcelona und seinem Einflussbereich“ („Pla comarcal de Barcelona i seva zona d’influència“), das erstmals die Umgebung, nämlich 26 Munizipien (Kommunen), sowie die Stadt Barcelona in einen Plan einbezog

Allerdings gelang es in den Folgejahren nicht, die Vielzahl der allein an Einzelinteressen orientierten Teilpläne, die für Munizipien bzw. Teilräume der Kommunen aufgestellt wurden, zu koordinieren und zu kontrollieren. Angesichts eines enormen Bevölkerungszuwachses in den 60er und 70er Jahren in Barcelona sowie des Fehlens effektiver lokaler wie regionaler Planungsbehörden beschränkte sich die gelenkte Stadtentwicklung wie in anderen spanischen Metropolen auf staatliche Wohnungsbauprogramme, die Anlage neuer Industriegebiete sowie die Bereitstellung der nötigsten Infrastruktur. Auch dies gelang im Übrigen nur unzureichend, wie die Vielzahl illegal errichteter Wohnkomplexe und Gewerbegebiete in dieser Zeit dokumentieren. Für eine Verknüpfung von Hafen, Wasser und Stadt war in dieser stark expansiven Phase bis Mitte der 70er Jahre keinerlei „Raum“.


In einem durch Altindustrie, Deindustrialisierung und Abwanderung höherer Einkommensgruppen aus der Kernstadt gekennzeichneten Stadtgebiet Politik zu betreiben, gehört zu den größeren Herausforderungen für lokale Politiker, insbesondere wenn sie dem linken Parteispektrum angehören und somit bei der lokalen und regionalen Wirtschaft nicht automatisch – so die gängige Vermutung – offene Türen vorfinden. Maragall wählte eine Strategie der Einbindung aller relevanten Gruppen und Einzelakteure in Barcelona. Die besondere Schwierig-
keit bestand darin, mit der Integration der privaten Wirtschaft, der in Form von public private partnership und städtebaulichen Kontrakten Zugeständnisse an die Ausgestaltung der Vorhaben gemacht werden mussten, nicht die Ansprüche der eigenen, insbesondere der sozialistischen Wählerschaft zu vernachlässigen. Zur Realisierung des Zieles, Stadtentwicklung nach einem „neuen“ Modell („Modell Barcelona“) zu verwirklichen, wurden drei Strategien verfolgt (vgl. im Einzelnen MARSHALL 2000, S. 305f.): eine sachliche Integration von Plänen, Instrumenten und Projekten auf allen Maßstäben, die Zusammenarbeit von Politikern mit Fachleuten und den Bürgern und Bürgerinnen sowie schließlich die Konzentration auf eine Kompakte Stadt – was zwangsläufig auf die bewusste Nicht-Einbeziehung der Stadtrege-
on insgesamt hinausläuft.

Die Bewerbung um die Olympischen Spiele 1992 war der erste und wohl wichtigste Test für das Funktionieren dieses (innerhalb des Munizips Barcelona) integrierenden und konzilieren-
den Weges, denn die Infrastrukturmaßnahmen für derartige Großereignisse sind nur im Ein-
vernehmen mit allen gesellschaftlich relevanten Gruppen zu realisieren. Anfang der 80er Jah-
re – im Februar 1981 wurde die Bewerbung bekannt gemacht – begannen die Vorarbeiten
dafür, und 1987 wurde ein Konzept zur allgemeinen Weiterentwicklung der Stadt, das Pro-
gramm „ Neue Zentralitäten“ vorgestellt, dass neben den Olympia-bezogenen Flächen auch
andere Zielvorgaben für die prioritär zu entwickelnden Vorhaben enthielt.

3.2. „ Neue Zentralitäten“ – Stadtentwicklung in den 1980er Jahren

Die sog. neuen Zentralitäten bezeichnen ein Programm zur Stärkung der Innenstadt Barcelo-
nas in Bezug auf Einzelhandel und Dienstleistungszentren und zur Verbesserung der Ver-
kehrs- und Kommunikationsinfrastruktur sowie der Wohnqualität (Ajuntament de Barcelona
1991). Der Zeitpunkt der Veröffentlichung (1987) signalisiert, dass mit der Olympiabewer-
bung nicht die allgemeinen stadt politischen Ziele vernachlässigt werden sollten, orientierte
sich das Programm doch neben den direkt für Olympia relevanten Arealen auch an den Be-
dürfnissen der Stadtbevölkerung, unabhängig von diesem Großereignis.

Zehn Entwicklungs vorhaben und zwei zusätzliche Maßnahmen im Rahmen der Olympiade
enthält das Programm. Für die Waterfront sind die „ Neue Zentralitäten“ von wesentlicher
Bedeutung, da mit den Projekten „ Port Urbà“, „ Olympiahafen“ und „ Diagonal Prim“ fast die
gesamte Küstenzone des Innenstadtbereichs erfasst ist (vgl. Tab. 1 und Abb. 6). Aus stadtpoli-
tischer Sicht ist dabei als Neuerung festzuhalten, dass die sozialdemokratische Stadtrege-
 lung bei mehreren der Projekte ganz oder teilweise auf private developer zurückgreifen woll-
te. Schon diese Ankündigung rief Mutmaßungen hervor, dass das Programm vor allem dem
Ziel dienen sollten, die private Bauwirtschaft zu fördern – eine Befürchtung, die in Spanien
angesichts der sehr engen Verbindung der Immobilien- und Bauwirtschaft mit dem Franco-
Regime sehr schnell aufkam und zu sofortigen Protesten führte. Auch die starke Berück-
sichtigung von Entwicklungsmaßnahmen im Tertiären Sektor, der bei allen Projekten mit auf-
geführt war und meist im Vordergrund stand, sowie allgemein die Orientierung der Politik auf
die Olympiade riefen Skepsis bei den linken Parteien und bei dem Verband der Nachbar-
Rainer Wehrhahn


Abb. 6: Entwicklungsprojekte in Barcelona

Quelle: Wehrhahn 2003, verändert


social Barcelona 2000“, der 1990 veröffentlicht wurde und das Programm für die kommende 10 Jahre verkündete (vgl. BORJA 1996, S. 89; es handelt sich dabei nicht um einen Plan, sondern um ein Programm zur Stadtentwicklung), und diese Strategie der umfassenden Kooperation wird auch heute noch unter dem amtierenden Bürgermeister Clos fortgesetzt.

Tab. 1: Projektgebiete im Rahmen des Programms „Neue Zentralitäten“

<table>
<thead>
<tr>
<th>Projektgebiete</th>
<th>Nutzungen</th>
<th>Größe/Planung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 Diagonal-Sarrià</td>
<td>Büros, Handel, Hotels, Wohnen, Freizeit und Sport</td>
<td>34 ha; private Entwickler</td>
</tr>
<tr>
<td>2 Carrer Tarragona</td>
<td>Hotels und Büros</td>
<td>12,5 ha; PPP</td>
</tr>
<tr>
<td>3 RENFE-Meridiana</td>
<td>Handel, Büros, Hotels</td>
<td>30 ha; PPP</td>
</tr>
<tr>
<td>4 Plaça Cerdà</td>
<td>Wohnen, (Mischnutzung)</td>
<td>11 ha; private Entwickler</td>
</tr>
<tr>
<td>5 Carles I – Av. Icària</td>
<td>Wohnen, Hotels, Handel, Olympiagelände</td>
<td>55 ha; PPP</td>
</tr>
<tr>
<td>6 Port Urbà</td>
<td>Handel, Büros, anderes</td>
<td>12 ha; Hafenbehörde und Kommune</td>
</tr>
<tr>
<td>7 Plaça de les Glories</td>
<td>Büros, Wohnen, anderes</td>
<td>67 ha; PPP</td>
</tr>
<tr>
<td>8 Vall d'Hebron</td>
<td>Wohnen, Handel, Infrastruktur</td>
<td>72 ha; PPP</td>
</tr>
<tr>
<td>9 Sagrera</td>
<td>Wohnen, Handel, Industrie, Infrastruktur</td>
<td>80 ha; PPP</td>
</tr>
<tr>
<td>10 Diagonal-Prim/D. Mar</td>
<td>Handel, Büros</td>
<td>35 ha; PPP</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Die Flächen 11 und 12 (vgl. Abb. 6) standen für Revitalisierungen im Zusammenhang mit Olympia 1992 zur Verfügung

Quelle: Ajuntament de Barcelona 1991

3.3. Port Vell – Integration mit der Altstadt?


Abb. 7: Revitalisierung der Waterfront zwischen Port Vell und Olympiahafen

Quelle: WEHRHAHN 2003, verändert

Moll de la Fusta und die Moll de Barceloneta (s.u.) nicht mehr wie ursprünglich beabsichtigt einen Verbindungsraum zwischen Altstadt und Hafen bilden, sondern dass die beiden Molen nurmehr als Übergangsraum zwischen zwei völlig unabhängig voneinander bestehenden Räumen fungieren: der *fun city* und der Altstadt.

Font (1996, S. 37) kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass aus architektonischer Sicht die „Form, die Dimension, die Lage der Gebäude, die Konfiguration der Freiräume etc.“ nicht nur ein Ergebnis der maximal erzielbaren Rendite ist, sondern auch das Fehlen einer gesamtstädtischen Planung offenbart. Ob man sich deshalb gleich der Schlussbewertung Font’s anschließt, dass der Port Vell in seiner jetzigen Form den Hafencharakter der Stadt zerstört habe, zugunsten einer privaten wirtschaftlich und konsumorientierten Ausbeutung der metropolitischen Freizeitgestaltung, sei dahin gestellt. Fest steht allerdings, dass die Konsum- und Erlebniseinrichtungen bis auf das Aquarium nichts mit dem maritimen Standort gemein haben, dass die Konzentration dieser Einrichtungen eher eine Konkurrenz zu den Altstadeinrichtungen darstellt und dass der maritimen Charakter des Port Vell ohne die neue Marina wohl vollends verloren gegangen wäre. Auffällig ist zudem die offensichtliche Unternutzung des Shopping Centers und die starke Konzentration von Touristen auf der Moll d’Espanya. Beides lässt die mangels empirischer Untersuchungen hier nicht zu belegende Vermutung zu, dass der Port Vell eher Ziel für die überwiegend ausländischen Touristen der Stadt als für die einheimische Bevölkerung ist. Dies wäre ein weiteres Argument für die These, dass die Umgestaltung des Alten Hafens nicht zur Integration von Stadt und Hafen beigetragen hätte. Und es belegt die beispielsweise auch in Liverpool oder Baltimore festzustellende Tatsache, dass ausschließlich auf Konsum- und Freizeiteinrichtungen ausgerichtete „Revitalisierungen“, also vor allem offene Wohnresidenzen konzipierte Projekte, zwar zu einer Belebung der ehemaligen Hafengebiete führen, eine echte Integration im Sinne einer sozialen Einbindung der Areale in den städtischen Raum jedoch nicht gelingen kann.

Immerhin, und dies ist unter stadtklimatischen Gesichtspunkten nicht zu vernachlässigen, weist Barcelona mit dem Port Vell nach der Olympiade ein weiteres für Touristen interessantes Highlight auf, das zusammen mit dem neuen Olympiahafen und der zwischen diesen beiden Punkten gelegenen Strandpromenade durchaus für eine Verlängerung des Barcelona-Aufenthaltes um einen Tag beitragen kann. Angesichts der starken Abhängigkeit der Stadt vom (internationalen) Tourismus wirkt sich die „Revitalisierung“ des Port Vell ungeachtet der aus ästhetischer Sicht beklagenswerten Ausführung einzelner Objekte zumindest nicht negativ aus.

**3.4. Barceloneta und Poblenou: „Beachfront“, Olympiahafen und Forum 2004**

Einen wesentlichen Bestandteil der Planungen für Olympia 1992 nahm die Neugestaltung des Port Vell ein. Das Sportereignis hat die „Revitalisierung“ Anfang der 90er Jahre beschleunigt, obwohl die Umgestaltung insbesondere der Moll d’Espanya nicht bis zu den olympischen Spielen abgeschlossen werden konnte. Andere Maßnahmen bezogen sich auf die Sportstätten
und Infrastrukturmaßnahmen im Großraum Barcelona, die hier nicht Gegenstand der Untersuchung sind.

Was die Waterfront betrifft, so sind im Zusammenhang mit Olympia die Neugestaltung der Wasserseiten Barcelonetas, der Bau des Olympiahafens, die Maßnahmen im Küstenabschnitt zwischen Barceloneta und dem Olympiahafen sowie die Planungen und Projekte im Viertel Poblenou selbst, insbesondere am wasserseitigen Ende der Diagonal Mar (entspricht Diagonal Prim), relevant (vgl. Abb. 6 und Tab. 1).


Die Moll de Barceloneta erfuhr in den 90er Jahren eine Neugestaltung und auch der Strandabschnitt wurde komplett saniert, d.h. alle Strandbaracken abgerissen, eine Promenade gebaut und Grünbereiche angelegt. Von der Platja de Barceloneta kann somit über die Platja Pg. Marítim der Olympiahafen zu Fuß erreicht werden. So unspektakulär die Sanierungsmaßnahmen hier anzuschauen sind, so effektiv konnte mit Hilfe der Umgestaltung des öffentlichen Raumes eine zuvor (mehr aus psychologischen denn aus physischen Gründen) äußerst schwer zu überwindende Hürde zwischen dem eng bebauten Barceloneta, dem etwas anrühchigen Strandabschnitt und dem neuen Hafen in Poblenou beseitigt werden (vgl. auch MEYER 1999, S. 161).

Der Olympiahafen selbst erweist sich 11 Jahre nach dem Sportereignis als das, was man bei dieser Art von Objekten vielerorts vorfindet (vgl. WEST 2003 zu Sevilla): Eine Großinvestition von öffentlicher Hand, deren Folgenutzung nicht die gehegten Erwartungen erfüllt. Zwar ist der Hafen selbst als Marina ausgelastet, doch geben die Restaurationsbetriebe, die den Hafen an zwei Seiten umsäumen, tagsüber ein unbefriedigendes Bild ab. Die Unternutzung ist gravierend, aber angesichts der großen Zahl der Restaurants, Fast Food-Betriebe und Cafés sowie der in keiner Weise integrierten Lage des Olympiahafens nicht erstaunlich. Auch die
Hafen und Stadt in Barcelona

anschließenden Shopping-Areale sowie das Olympiadorf in Poblenou tragen nicht wesentlich zur Belebung bei, geschweige denn, dass sie bislang als Impulsgeber für die Entwicklung der Waterfront von Poblenou fungieren könnten. Mehrere Gründe sind für diese unerfüllten Erwartungen verantwortlich:

- Olympiahafen und -dorf sind in nicht-integrierter Lage errichtet worden, und bis heute ist ein Anschluss an das Viertel Poblenou nicht gelungen. Dies hängt zum Einen damit zusammen, dass sich die ambitionierten Entwicklungen in Poblenou, die in Zeiten des IT-Booms bis Ende der 90er Jahre prognostiziert waren (s.u.) nicht erfüllt haben. Zum Anderen sind die Gestaltung der Hafenanlagen und die Wertigkeit sowie die Atmosphäre des Restaurations- und Einzelhandelsbereichs nicht attraktiv genug, um mit den beliebten Vergnügungsvierteln der Altstadt und der ex ample konkurrieren zu können.


Betrachtet man die räumliche Entwicklung Poblenous insgesamt, also nicht nur den südwestlichen, durch die Olympiaaktivitäten gekennzeichneten Teilraum, so fällt die Bewertung dennoch etwas positiver aus. Vor dem Hintergrund, dass aus dem problembeladenen, alten Manufakturviertel in unmittelbarer Nähe zur Altstadt ein vollständig „neuer“ Stadtteil mit der Funktion einer cybercity (auf der Basis von Kulturindustrie und High Tech-Betrieben) entstehen sollte, können einige Erfolge konstatiert werden (vgl. GDANIEC 2001). Es siedeln sich mehr und mehr Künstler, Agenturen und Produzenten der Kulturindustrie dort an, kleinere Technologiebetriebe, Dienstleister und Einzelhandel ergänzen das Bild. Nachdem zu Be-


Im Einzelnen sind an dem zentralen Forum-Standort am Rio Besòs auf 50 ha Fläche folgende Einrichtungen im Bau bzw. geplant: ein Sporthafen, ein Amphitheater, ein Ausstellungspark, ein Zoo, eine Kongresshalle, neue Wohnungen und einiges mehr (DUARTE 2001). Der Standort hat dabei für die Stadtentwicklung in zweifacher Hinsicht hohen symbolischen Wert: Er stellt den Endpunkt der Waterfront Barcelonas an der Mündung des Rio Besòs an der nordöstlichen Grenze des Munizips Barcelona dar und er bildet den Abschluss der Verkehrs- und Sichtachse der Diagonal Mar, die hier, am Mittelmeer, nach der Plaça de les Glories, einen neuen Höhepunkt finden kann. Und schließlich setzt das Projekt einen Eckpunkt für die Neu-
gestaltung des Poblenou, das mit dem Olympiapalast und dem Forum an seinen beiden wasserseitigen Enden über zwei Leuchttürme verfügt, die die Modernisierung des Viertels markieren. Inwieweit diese Ziele angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verwirklicht werden können, ist derzeit noch nicht zu beurteilen.

4. Fazit


5. Literatur

Zusammenfassung

Hafen und Stadt in Barcelona. Zur Integration der Waterfront in die Stadtentwicklungsplanung

Summary

Port and city in Barcelona. The integration of the waterfront into urban development planning

After centuries of separation of port and city, Barcelona started discussing the integration of port and city areas in the 1980s. Port Vell revitalization has been the starting point. The old harbour area was no longer useful for port activities, and as the Olympic games were approaching the concepts for the redevelopment of this area envisaged the festival market place concept for revitalization. This paper focuses on the consequences of redevelopment measures in Port Vell, Barceloneta and Poble Nou with respect to the possible integration of urban life and water-related activities. As a result, the new urban development programs and projects, especially the "new centrality-program", led to an upgrading of the waterfront at different places. Thus, revitalization predominantly aimed at big projects of the tertiary sector, usually linked with tourism and leisure functions, whereas concepts integrating urban housing with the maritime aspect are far from being realised.