

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 ästhetischromantischen 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 natürlichen 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 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, 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 wurde, 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“.

Auslagerung der Containerschiffahrt

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* (katalanisch: 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 Personenumschlages 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*, die sogenannte *Bocana Nord*, 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 Umschlagplatz des europäischen Mittelmeerraums aufsteigen und weiterhin wirtschaftlicher Motor der katalanischen Metropole bleiben.

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 gebrandmarkt *Barrio Chino* am Ende der *Ramblas* sowie die *Barceloneta* als heruntergekommenes, Alkohol-, Drogen und *Cucaracha* - verseuchtes Fischerquartier. Mit dem Auslöschten 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 vor allem auf der Mole des *Maremagnum* latent vorhandenes 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 präzise 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, 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 *Plan Eixample* von Ildefons Cerdá 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 Besos. Mit Cerdas 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*. Heute ist dieses Gebiet praktisch vollständig ausgebaut.

Ein Spezialplan versucht für diese Zone neue „mobile Strategie“ 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 Bahnhof des europäischen Hochgeschwindigkeits- – Eisenbahnnetzes (TGV/ICE, in Spanien AVE). Die Bauarbeiten der AVE-Linie sind zZt. in der Stadt Barcelona auf Hochtouren und der neue AVE-Hauptbahnhof im Stadtentwicklungsgebiet *Sagrera* ist in Ausführungsplanung. 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 Kreuzschiffahrt-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 Stadtautobahn 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.

Nova Bocana

Ergänzt wird dieser Durchstich mit einem neuen Hafen und zugehörigen Nutzflächen. Auf der sechs Hektar grossen aufgeschütteten Plattform der *Nova Bocana* (oder Bocana Nord) wurde von der Hafenverwaltung ein Hotelkomplex mit einer Marina für Superyachten angedacht, das Projekt löste aber Seiten der Stadtverwaltung erbitterten Widerstand aus. Heute, im Sommer 2006, liegen Hafen und Plattform leer und warten auf neue Ideen. Dies bot dem Studiengang Architektur der Hochschule Zürich die einmalige Gelegenheit über das Potential des Ortes nachzudenken. Im Limit zwischen Wasser und Land, zwischen Industrie und Wohnen, zwischen obsolet gewordenem und neu erträumten findet sich ein faszinierendes und gleichzeitig befremdendes künstliches *Terrain vague*. Die Jahrhunderte lang verfolgte laterale der Küstenlinie folgende Erweiterungsstrategie des Port de Barcelonas hier, analog den neuen Flächen im Bereich des Forums 2004, definitiv gebrochen. Alle weiteren Expansionen werden nun wieder Meer - einwärts erfolgen

Eine Zukunft nach asiatischem Vorbild?

Vorgezeigt hat diese Entwicklung schon vor einigen Jahren das futuristische Metapolis-Projekt von Vicente Guallart. Es 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 Uferlinie nach aussen zu schieben, dem Meer Land abzurufen 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.

Prof. Hans Geilinger