

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

Diplomarbeit

Portoferraio - Elba

Interventionen zur Restrukturierung des Stadtkerns und Umgestaltung der Arsenalali Medicei

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

ao. univ. Prof. arch. Dipl. -ing. Dr. techn. Erich Raith

E260 Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen
Fachbereich Städtebau und Regionalplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

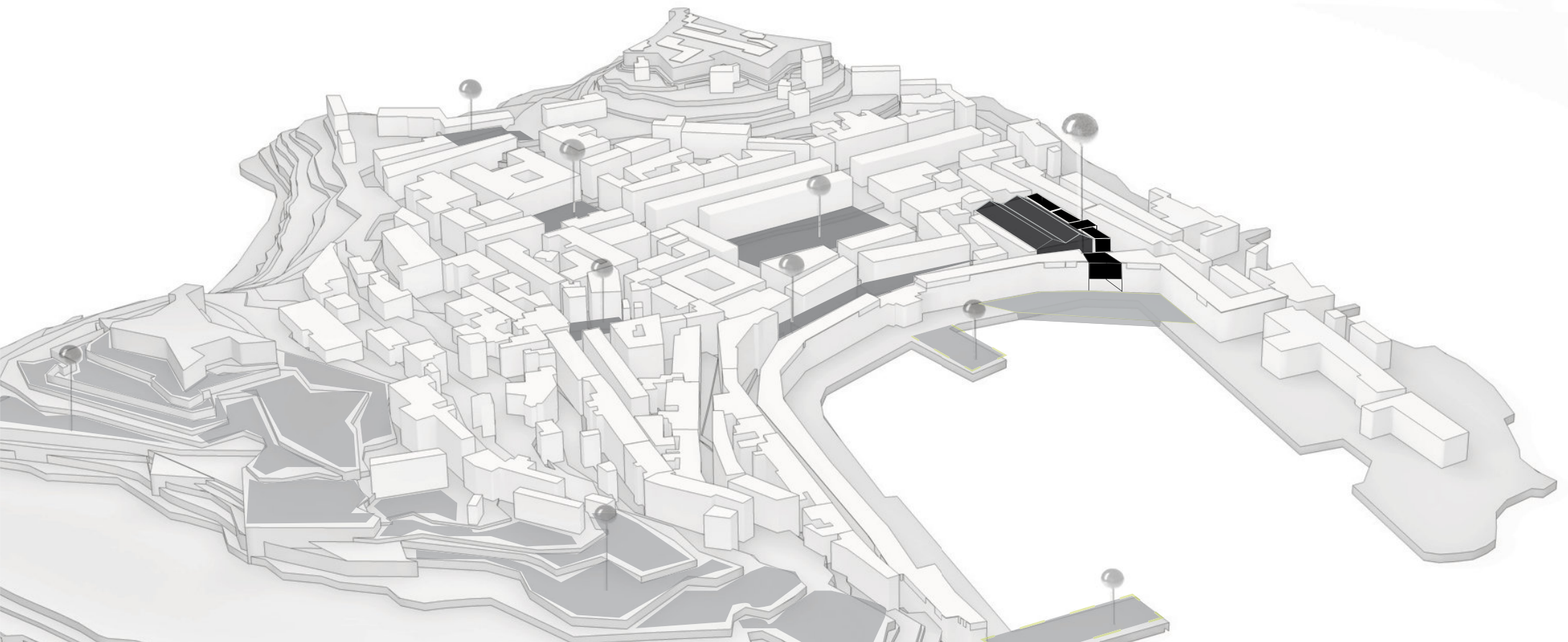
von

Martina Berlinger
0326800
E 600
Alserstraße 71/20 Wien

Wien, am

Portoferraio - Elba

Interventionen zur Restrukturierung des Stadtkerns und Umgestaltung der Arsenali Medicei



	EINFÜHRUNG	6
I	HISTORISCHER RÜCKBLICK	11
	I. I Vorgeschichte	14
	I. II Cosmopoli - Entwicklung unter Cosimo I dei Medici	15
	I. III Entwicklung zur Zeit Napoleons Exil auf Elba	20
	I. IV Entwicklung Anfang des 20. Jahrhunderts	23
II	STÄDTEBAULICHE ANALYSE DES AKTUELLEN ZUSTANDS DER STADT	24
	II. I Frage nach dem Stadttypus	25
	II. II Heutiges Verkehrssystem als Folge der starren Stadtstruktur	28
	II. III Frage des Zentrums	31
	II. IV Gebäude als stumme Zeugen der Zeit	41
	II. V Résumé: Probleme und Potenziale - Diskrepanz zwischen Konservierung und Stillstand	42
III	ENTWURFSKONZEPT	44
	<i>Ziele und Konzeption</i>	45
	INTERVENTIONEN:	50
	III. I Strukturierung der Verkehrswege	51
	III. II Aufwertung und Funktionsanreicherung	56
	Stadt - Mensch	
	Alt - Neu	
	Stadt - Wasser	
	III. IV Schaffung eines Zentrums: Werft	74
	Bestandsaufnahme	
	Referenzbeispiele	
	Funktionskonzept	
	Gestaltungskonzept	
	Planmaterial	
	Modellfotos	
IV	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	99
V	LITERATURNACHWEIS	101

„Denn das Heute entstand dem Gestern, und das Morgen entsteht aus dem Vergangenen. Dieses Vergangene soll die Gegenwart jedoch nicht lähmen, sondern sie befähigen, bei allem Bewahren eine andere und im Fortschritt eine neue Gestalt zu gewinnen.“¹

Gebäude und Plätze sowie deren Anordnung zeigen sich unweigerlich in ihrer Rezeption als stumme Zeugen ihrer Zeit. Gemäß ihrer Beschaffenheit überleben diese jedoch oftmals ihre Funktion. Ausschlaggebend dafür ist eine Weiterentwicklung und Umstrukturierung aufgrund technischer, wirtschaftlicher und militärischer Bedingungen der jeweiligen Gegenwart. So sind Adaptionen der ursprünglichen Funktion dieser Orte, seien es nun ganze Plätze und Städte oder nur spezifische Gebäude, konsequenterweise an vielen Stellen unmöglich geworden.

Diese Orte prägen andererseits jedoch oft durch ihre Erscheinung das Stadtbild oder zumindest ein Quartier davon. Sie tragen wesentlich zur städtischen Identifikation bei, verlieren aber durch ihre diffuse Nutzung ihren Bezug zur Umgebung. Ihr Potenzial, durch neuen Inhalt einen lebendigen ausstrahlenden Punkt zu formatieren, wurde lange Zeit nicht erkannt. Die Folge sind leerstehende oder unangemessen genutzte Gebäude, die wiederum das Stadtpanorama zwar prägen, aber durch ihre Disfunktionalität gleichzeitig behindernd wirken.

Bauwerke im Allgemeinen, können durchaus als eine Art „Hülle“ betrachtet werden, die sich ihrer jeweiligen aktuellen Funktion anzupassen vermag und dadurch an neuem Inhalt dazu gewinnt. Es stellt sich also als entscheidend heraus das ihnen innewohnende Potenzial nicht zu verkennen, um auf diese Weise überhaupt zu einer neuen sinnvollen Inhaltlichkeit zu gelangen.

Diese Arbeit möchte sich mit einem solchen Potenzial auseinandersetzen. Im Mittel- und Ausgangspunkt der folgenden Ausführungen und spezifischen Bearbeitungen steht die mediceische, nicht mehr in ihrer ursprünglichen Funktionalität stehende, Schiffswerft in Portoferraio auf der Insel Elba. Die Stadt an sich soll hierbei nicht aus dem Blickfeld der Betrachtung herausfallen, vielmehr wird die spezifische Ausarbeitung eben dieses Ausgangspunktes als ein zentraler Aspekt betrachtet, der einen soliden Beginn in der generellen Neukonzeption bieten könnte.

¹ Benevolo, Die Stadt in der europäischen Geschichte, S.7

Um jedoch das Vermögen einer solchen „bauwerklichen Hülle“ und auch das Ausmaß dessen städtischen Kontextes vollkommen zu verstehen, ist es nötig seine Historie zu evaluieren. So soll mittels eines historischen Abrisses der Stadt Portoferraio zunächst einmal die Basis der Auseinandersetzung gelegt werden. Darauf folgend sollen einzelne Punkte des Stadtgefüges analysiert und nach ihrer Vergangenheit und Funktionalität hinterfragt werden, um weiters deren Possibilitäten aufzeigen zu können. Die Werft ergibt sich dabei als eine Möglichkeit eines neuen Zentrums, weshalb sie im Weiteren spezifisch ausgearbeitet wird. Mit diesem Vorhaben eng verbunden sind diverse andere Interventionen, wie ein verändertes Wege-Mobilitätskonzept als auch eine als modulares System konzipierte Option der orientativ -leitenden Möblierung. Somit steht die Zielsetzung im Fokus anhand eines bereits vorhandenen, nur nicht akkurat genutzten Raumes, die Perspektive einer Umstrukturierung im Sinne einer Aufwertung, zu eröffnen.

Es sollen im Laufe dieser eben aufgezeigten Struktur sowohl vergangene Formationen als auch gegenwärtige Problemstellungen erörtert und gleichzeitig ein ausgewogener Bogen zwischen Problematik und Solution gespannt werden.

grobe Parameter:

<i>Region</i>	<i>Toscana</i>
<i>Provinz</i>	<i>Livorno</i>
<i>Elba liegt knapp 10 km vom Italienischen Festland entfernt</i>	
<i>Einwohner Elba</i>	<i>rund 32.000</i>
<i>Fläche</i>	<i>224 km² (drittgrößte Insel Italiens)</i>
<i>Hauptstadt</i>	<i>Portoferraio</i>
<i>Einwohner Portoferraio</i>	<i>rund 12.000</i>
<i>Fläche</i>	<i>47 km²</i>

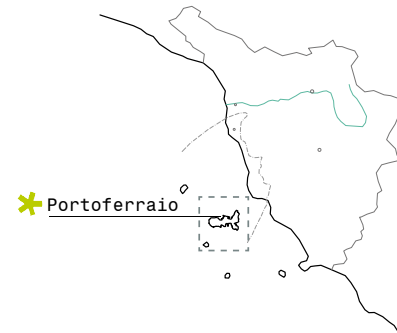
Großer Tourismusanstrom hauptsächlich in den Sommermonaten
50% der Touristen sind Italiener
mehr als 1000 Apartments werden an Touristen vermietet ²

² Rother, Elba, S.3f

ITALIA

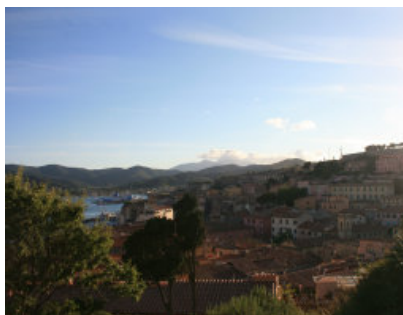
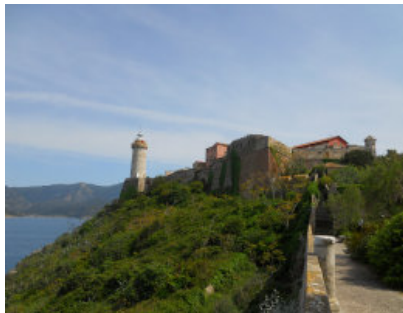


TOSCANA



ISOLA D'ELBA









Um den heutigen Zustand und die aktuellen Problemstellungen der Stadt Portoferraio zu verstehen, ist es notwendig im Vorfeld die Geschichte und Entwicklung der Stadt sowie der gesamten Insel zu betrachten. Portoferraio stellt sich als ein Produkt seiner Vergangenheit dar. Die Entstehung und Entwicklung von Gebäuden, Plätzen und Verbindungswegen sind ausschlaggebende Grundlagen einer städtebaulichen Analyse und der daraus resultierenden Nutzungs- und Umstrukturierungsstrategie.

Vorangestellt wird daher ein kurzer historischer Rückblick die ganze Insel betreffend um daraufhin genauer auf die Elemente dieser Stadt eingehen zu können. Diese sollen mit dem Wissen um die Geschichte als Ergebnis eines Prozesses analysiert werden.

Nach einer kurzen Vorgeschichte möchte ich mich auf drei Punkte konzentrieren, die sich als ausschlaggebend für die morphologische Entwicklung Portoferraios zeichnen und in Folge derer sich die heutige Situation am deutlichsten nachvollziehen lassen.

1 Cosimo I dei Medici:

Erstes einschneidendes Ereignis ist die Gründung der Stadt unter dem Namen „Cosmopoli“ im 16. Jahrhundert durch Cosimo I dei Medici.

2 Napoleon:

Während seiner Zeit im Exil auf Elba, hat Napoleon einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Insel und insbesondere auf die Portoferraio genommen.

3 Entwicklung Anfang des 20. Jahrhunderts:

Auf der gesamten Insel Elba gibt es große Eisenerzvorkommen. Als am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts die Eisenindustrie ihre Hochblüte erlebt, entsteht auch in Portoferraio eine große Verhüttungsanlage. Darauf folgt ein kurzer wirtschaftlicher Aufschwung der Stadt. Die Zerstörung der Anlage im Zweiten Weltkrieg lässt jedoch eine Brachfläche zurück, dessen Potenzial bis heute nicht in vollem Maße ausgenutzt wurde.



Historische Gebäudeschichtung *Cosmopoli - Napoleon - 20. Jahrhundert*

- Mediceische Fortifikation
- Napoleonische Umbauten
- Bausubstanz 16. und 17. Jh.
- Bausubstanz Anfang 20. Jh.
- Moderne Bausubstanz

01.1

Vorgeschichte

Elba und insbesondere Portoferraio waren schon in der Antike eine begehrte Beute der damaligen Seemächte. Sowohl Etrusker als auch die Griechen interessierten sich für die Insel. Sie waren zum Großteil angewiesen auf die Mineralvorkommen um ihren Eisenbedarf abzudecken und ihre jeweilige Machtposition beibehalten zu können. Vor allem für die Etrusker, die die Hochblüte ihrer Kultur hauptsächlich ihrer geschickten Bearbeitung des Minerals und dem Handel mitzuverdanken haben, war Elba von großer Bedeutung.

Sowohl unter den Etruskern (ca. ab 750 v. Chr.), als auch unter der kurzen Herrschaft der Griechen (453 v. Chr.) wurde auf großen Teilen der Insel Eisen abgebaut, verhüttet und mit Schiffen zum Festland verfrachtet. Ein Wirtschaftszweig, der erst viel später, zuerst unter Napoleon im 19. Jahrhundert und dann im Zuge der Industrialisierung Anfang des 20. Jahrhunderts, eine neue Blüte erlebte. Den Römern gelang es 246 v. Chr. nach kurzer Zeit die Griechen von der Insel zu vertreiben und sie schließlich rund 800 Jahre für sich zu beanspruchen. Sie nutzten die natürlich geschützte Bucht Portoferraio als strategischen Hafenstützpunkt und errichteten die Stadt Fabricia als bedeutendes Handels- und Gewerbezentrum. Noch heute lässt sich an verschiedenen Ortsbezeichnungen diese Geschichte nachvollziehen, wie zum Beispiel am Name Elba, der auf das lateinische Wort Ilva (=Eisen) zurückgeht.³

Nach dem Untergang des römischen Reichs 410 n. Chr. durch den Einfall germanischer Stämme, fällt die Insel an die Langobarden. Danach folgen die kriegerischen Sarazenen und als das Piratentum seinen Höhepunkt erlebt, wird auch Elba besetzt. Nach dieser wechselhaften Zeit beginnen die Pisaner am Beginn des 11. Jahrhunderts die Insel in Form von mehreren Wehranlagen vor weiteren Seeangriffen zu schützen. Mit Festungen wie Voltterraio entstehen nun die ersten Maßnahmen zur Verteidigung der begehrten Insel.⁴

³ Rother, Elba S.103ff / Auer, Napoleon und seine Beziehung zu Elba S.93ff

⁴ Rother, Elba S.107/108

01.11

Cosmopoli - Entwicklung unter Cosimo I dei Medici



Nach zahlreichen Herrschaftswechselsn kommt Elba schließlich im 16. Jahrhundert in den Besitz der Medici. Der damalige Großherzog von Florenz, Cosimo I dei Medici, der davon träumt, seinen Herrschaftsbereich über das Meer auszuweiten, wählt die Insel sowohl aus wirtschaftlichen als auch strategischen Gründen zum Militärstützpunkt für die Sicherung der tyrrhenischen Küste.

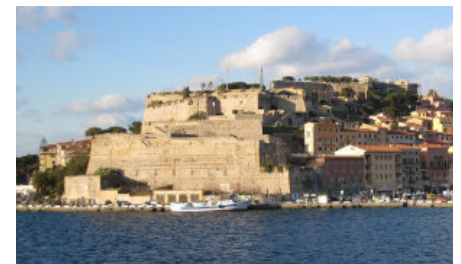
Er beginnt die zerstörte mittelalterliche Stadt Ferraia wieder aufzubauen und zu befestigen und gründet damit 1548 die Stadt Portoferraio, wie sie sich heute darstellt, unter dem Namen „Cosmopoli“ (die Stadt des Cosimo). Von hier aus will Cosimo I selbst den Kampf gegen die Seeräuber aufnehmen und den Frieden im Mittelmeer aufrecht erhalten. Um die florentinische Machtpräsenz im Mittelmeer zu verdeutlichen, verbindet Cosimo mit der Konstruktion der Festungsstadt auch das Einsetzen des Ritterordens Santo Stefano. Anstoßgebend ist die Hoffnung neue wirtschaftliche, politische und territoriale Horizonte für Florenz und die Toskana zu erlangen und sowohl Meer als auch Küste vor Angriffen zu bewahren.

Seinen Plan der Festungsstadt Cosmopoli soll zunächst vom Architekten Giovambattista Bellucci, einem Theoretiker der Militärsarchitektur, umgesetzt werden. Begonnen wird mit den gewaltigen Wehranlagen, bestehend aus den drei Bollwerken, genannt Forte Stella, Forte Falcone und Linguella, sowie aus den sie verbindenden Befestigungsmauern. Die Hafenmauer, welcher heute eine schmale Promenade vorgelagert ist, lagen zur Zeit ihrer Erbauung direkt am Wasser. Ihre ursprüngliche Höhe lässt sich noch heute an der 1549 entstandenen „Porta a Mare“, dem Hauptzugang zur Stadt, ablesen.

Schon wenige Monate nach Beginn der Bauarbeiten kommt es nach Streitigkeiten zum Austausch des Architekten durch G. B. Camerini. Zu diesem Zeitpunkt sind die Grundzüge der neuen Stadt, wie sie sich noch heute darstellt, schon unauslöschlich fixiert.



- Die drei Bollwerke
- verbindende Befestigungsmauern



COSMOPOLI *Befestigungsanlage*



In den folgenden Monaten entwickelt sich die architektonische Umsetzung unter der Anleitung von Camerini. Neben dem Ausbau von Forte Stella konzentriert sich Belluccis Nachfolger auf den Bau einer weiteren noch höher gelegenen Festung, von der aus die gesamte Bucht und das umliegende Meer überblickt werden kann - dem Forte Falcone. Zum Rest der Insel hin, entwickelt er eine Reihe unüberwindbarer Angriffsfronten, wo sich auch einer der beiden Eingänge zur Stadt befindet - die Porta a Terra.

Auch das innere System der Stadt ist der militärischen Tauglichkeit unterworfen. Die Verbindungswege sind auf die Möglichkeit des schnellen Verlegens der Truppen ausgelegt. Noch heute lässt sich dieses Prinzip bei einem Blick auf den Stadtplan an den langen geraden Straßenzügen ablesen.

Nach 1570 übernimmt schließlich der Architekt Bernardo Buontalenti¹ den Ausbau der Stadt- und Befestigungsanlage. Am Beginn des 17. Jahrhunderts wird die Anlage von einem befestigten Wassergraben komplettiert, dem „Fosso del Ponticello“, einschließlich einer Brückenwache, der „Ridotta del Ponticello“ (das Gebäude ist noch heute existent). Somit ist die völlige Isolierung der befestigten Stadt umgesetzt.

Schließlich werden vier Windmühlen zwischen den beiden Festungen, an der Stelle des heutigen Napoleon Museums, errichten.⁶

Darauf folgen weitere Bauwerke wie die „Casa del Duca“ gegenüber der Reede von Portoferraio, errichtet für Cosimo und seine Architekten mit der Funktion, das Voranschreiten der Stadtanlage zu beobachten.

5 * 1531, † 1608, unter der Obhut der Familie Medici, weitere Bauten: Arsenale in Pisa, Befestigungsanlagen von Livorno, Grosseto, Prato, Neapel, usw.

6 Battaglini, Cosmopolis - Portoferraio Medicea, S.201ff



1 Porta a Mare



2 Porta a Terra



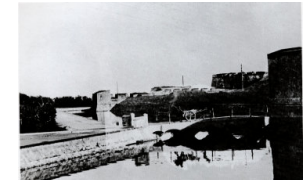
3 Waffenplatz



4 Biscotteria



5 Windmühlen



6 Wehrgraben



7 Sitz des Ritterordens



8 Lagerhaus / Zisteren



9 Schiffswerft



10 Munitionslager

COSMOPOLI *Ausbau der befestigten Stad*



Nur für eine kurze Zeit halten die Medici die Herrschaft über die ganze Insel und es kommt schließlich 1603 zur starken Dreiteilung des Gebiets. Cosimo bleibt die Herrschaft über Portoferraio und ein Teil des umliegenden Landes, die Spanier regieren in Porto Longone und die Appiani⁷ auf dem Rest der Insel.

Auf Grund des resoluten Widerstands von Seiten des spanischen Königs das volle Eigentum über Elba und die Inseln des Archipels an die Medici zu übertragen, wird der in Cosmopoli geplante Hauptsitz des Santo Stefano Ordens schließlich von Cosimo selbst nach Pisa verlegt.

Dennoch wird in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts der Ausbau der Stadt mit größtem Eifer weitergeführt. Es entstehen unter anderem in kürzester Zeit Kasernen, zivile Wohnhäuser und ein Waffenplatz im Zentrum der Stadt mit einer angrenzenden Kirche. Mit dem Bau von großen Brunnenanlagen und befestigten Lagerhäusern wird alles daran gesetzt eine eventuelle Belagerung zu überstehen. Um die Stadt schließlich zu besiedeln, verspricht Cosimo Zoll- und Steuervergünstigungen, lastenfreies Land, Strafflosigkeit und Religionsfreiheit. Zahlreiche Künstler, Bauern, Soldaten, Matrosen und viele Familien der Toskana landen in Cosmopoli und leisten ihren Beitrag zum Stadtbild indem sie ihre eigenen Quartiere errichten.

Das Ende des 16. und das 17. Jahrhundert sind kennzeichnend für den politischen und wirtschaftlichen Zerfall des Mittelmeerraumes durch die Verschiebung des Handels in Richtung der neu entdeckten Kontinente. Das Mittelmeer verliert seine großen Flotten, die nun zu sehr viel weiteren Horizonten aufbrechen. In diesem Zusammenhang verliert auch Cosmopoli weiter an politischer und strategischer Wichtigkeit, was Cosimo zwingt die günstigere Lage Livornos als befestigter Handelshafen zu bevorzugen.

Dennoch werden im 17. Jahrhundert Renovierungen und Ergänzungen im Zusammenhang mit der schnellen Entwicklung der Kriegsinstrumente an den Wehrmauern und Festungsanlagen Cosmopolis durchgeführt. Die Zone am Ponticello wird nun definitiv mit der Vollendung des Kanals gegen Landangriffe geregelt.⁸

⁷ wie die Medici, eine Familie aus Pisa und eine der einflussreichsten Dynastien ihrer Zeit

⁸ Canestrolli, Elba - Un' isola nella storia

01.III

Entwicklung zur Zeit Napoleons Exil auf Elba

Nach dem Einzug der Alliierten in Paris und schließlich dem Vertrag von Fontainebleau wird Napoleon ins Exil auf Elba verbannt. Ob er sich die Insel freiwillig „wegen ihres angenehmen Klimas und der erfreulichen Natur ihrer Bewohner zur Residenz gewählt“⁹ hat, ist allerdings umstritten. Vielmehr liegt die Vermutung nahe, er hätte eine größere Insel wie Korsika oder Sardinien bevorzugt, wurde aber auf Elba verbannt, um sein Machtgebiet möglichst klein zu halten und einen eventuellen Fluchtversuch zu erschweren.

Als Napoleon am 4. Mai 1814 auf der Insel landet, herrschen in Portoferraio verheerende hygienische Zustände. Es mangelt an Latrinen sowie einer Kanalisation und eines geregelten Müllsystems. Eines der ersten von zahlreichen Projekte Napoleons, während seines zehnmonatigen Aufenthalts, ist die Verbesserung der hygienischen Bedingungen und die Umsetzung der im gleichen Zuge eingeführten Gesetze. In kürzester Zeit entstehen Latrinen und ein Kanalisationssystem, einige Trinkwasserbrunnen werden neu angelegt, beziehungsweise vorhandene erneuert.

Auch mit dem ihm zugeteilten Quartier, einer Wohnung im Rathaus, kann sich Napoleon nicht zufrieden geben. Er wählt einen vor Angriffen wesentlich geschützter gelegenen Ort für den Bau seiner neuen Residenz - auf der Anhöhe zwischen Forte Falcone und Forte Stella. Neben dem vorteilhaften Ausblick über Land und Meer bietet das Kreuzfeuer der beiden höher liegenden Festungen genügend Sicherheit und zudem war die angrenzende Steilküste unüberwindbar für Angreifer von Seiten des Meeres. Napoleon lässt das bestehende Gebäude, den Palazzo dei Mulini, erbaut 1724 unter dem letzten Großherzog der Medici als Gerichtsgebäude mit Gefängniszellen, zu seiner Winterresidenz ausbauen. Für den Fall eines Anschlags auf die Stadt, lässt Napoleon unterirdische Passagen anlegen, die bis zum Meer und ins Ortszentrum führten.

9 Robert, Napoléon, Empereur de l'île d'Elbe“, S. 40



- 1 Umbau des Klosters in Militärbaracken
- 2 Villa dei Mulini: Gerichtsgebäude wird zu Napoleons Winterresidenz umgebaut
- 3 Teatro dei Vigili: ehemalige Kirche wird zum Theater umgewandelt
- 4 Pflasterung der Hauptverkehrswege



1



2



3

NAPOLEON *Umnutzungen 1814*



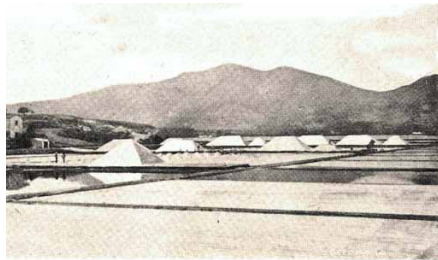
Da vor der Napoleonischen Ära auf Elba Kutschen nicht üblich waren, entsprachen die vorhandenen Straßen nicht Napoleons Vorstellungen und reichten sowohl für seine ambitionierten Bau- und Reisepläne als auch für die strategischen Erwägungen nicht aus. Er initiierte ein Straßenbauprogramm, das die Pflasterung der Hauptverkehrswege in Portoferraio vorsah und ließ Hauptverbindungswege in Form von befestigten Landstraßen auf der gesamten Insel errichten.

Für die zahlreichen Umbau- und Veränderungsvorhaben Napoleons fehlt allerdings zu Anfang noch das benötigte Geld. So geht er zu aller erst daran den stillgelegten Erzabbau, sowie die Landwirtschaft wieder anzukurbeln um das geringe Budget der Insel aufzubessern. Steuern werden eingeführt und die Salzgewinnung in Angriff genommen.

Nach seinem lediglich zehn Monate dauernden Aufenthalt verlässt Napoleon, in der Hoffnung seine verlorene Macht wieder an sich reißen zu können, am Abend des 26. Februars 1815 Elba und sticht in See Richtung Frankreich. Er hinterlässt der Insel ein funktionierendes Verwaltungssystem, die Basis für die noch heute florierende Landwirtschaft und die Förderung der Eisenerzindustrie.

01.IV

Entwicklung Anfang des 20. Jahrhunderts



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erlebt der Eisenerzabbau eine neue Hochblüte auf Elba. Die im 16. Jahrhundert angelegten „Saline di San Rocco“ (am heutigen neuen Hafen Portoferraio), die zu der Zeit ca. 300 Personen beschäftigen, werden Ende des 19. Jahrhunderts trockengelegt. An ihrer Stelle entstehen die neuen Stahlverhüttungsanlagen, was einen starken wirtschaftlichen Aufschwung und eine enorme Zuwanderungswelle in Portoferraio zur Folge hat. Immerhin werden bald nach der Eröffnung rund 2000 Arbeiter in den Hochofen beschäftigt und bis 1936 arbeiten 50% der Elbaner in der Eisenindustrie. Portoferraio beginnt in Folge der steigenden Einwohnerzahl aus den Stadtmauern herauszuwachsen. Es entstehen wenige kleinere Ansiedlungen, Verwaltungs- und Wohngebäude im näheren Umkreis der Industrieanlage. Noch heute sichtbar sind beispielsweise die Ruine der Kohlelagerhalle, der Wohnkomplex der Angestellten und das Direktionsgebäude der Hochofenanlage, in dem sich heute der Sitz des Anlagepersonals befindet. Um die Verbindung mit dem historischen Stadtzentrum für Arbeiter und Transporte zu erleichtern, wird 1920 die Aufschüttung des Wassergrabens beschlossen und 1925 das Stadttor entfernt.¹⁰

Nach dem Zweiten Weltkrieg sind die großen Verhüttungsanlagen in Portoferraio, die das Stadtbild in besonderem Maße prägten, völlig zerstört. In Folge dessen wird 1949 die gesamte Industrieanlage geschlossen und der Hochofenkomplex abgebrochen. Übrig bleiben 1500 Arbeitslose und eine riesige Brachfläche. Mit dieser Veränderung dehnt sich die Stadt explosionsartig aus ihren Mauern aus. Die ehemaligen Angestellten ziehen aus dem Altstadtkern, aus ihren baufälligen Wohnungen aus und siedeln sich außerhalb der Wehrmauern an, mit der Hoffnung auf verbesserte infrastrukturelle Verhältnisse.

Mit dieser Entwicklung geht der Verlust der wichtigsten Einnahmequelle der Insel und des Hauptarbeitgebers einher. Als neuer Hauptwirtschaftszweig erlangt der Tourismus, im Besonderen dann in den 70er Jahren, neben der Landwirtschaft seine heutige Bedeutung als Haupteinnahmequelle.

Die Touristen sind es auch, die die baufälligen Wohnungen im historischen Stadtkern aufkaufen und renovieren. Auf diese Weise fiel Portoferraio schon sehr früh in touristische Hand. So wird heute nur noch eine geringe Zahl an Wohngebäuden von Einheimischen und somit ganzjährig bewohnt. Es läge nahe zu vermuten, dass eine Identifikation mit der Stadt aufgrund dessen schwer fallen könnte.

Für den neuen Stadtteil bedeutet das im Gegenzug ein Fehlen kultureller und gesellschaftlicher Identifikationspunkte. Es gestaltet sich wie ein Industriegebiet ohne Industrie. Es fehlt ein Verbindungsglied zum historischen Stadtkern beziehungsweise ein eigenes funktionierendes Zentrum.

¹⁰ Rospigliosi, Portoferraio: Guida Storica, S.20

011.1

Frage nach dem Stadttypus

Bei der Analyse des Stadttypus ist es ausschlaggebend sich dessen ursprüngliche Funktion vor Augen zu halten. Essentiell ist es herauszufiltern, an welcher Stelle sich diese Funktion noch mitteilt beziehungsweise wo und inwiefern sie sich mitteilen sollte.

Vorausgehend sollen zwei Stadttypen, die der Renaissancestädte Italiens und die verschiedener Idealstadtentwürfe, als Grundlage der formalen Strukturierung und Ausgestaltung des historischen Kerns Portoferraio untersucht werden.

Die Bezeichnung einer Idealstadt wurde im Laufe der Zeit stetig neu interpretiert. Ein immer wieder auftauchendes Merkmal ist die Planung in der Form eines ästhetischen Programms mit dem Ziel eine bestimmte politische oder gesellschaftliche Überzeugung oder gewünschte Sozialstrukturen auszudrücken und abzubilden. Es handelt sich um Städte, die eine nur vorübergehende Funktion zu erfüllen hatten und nicht auf Weiterentwicklung ausgelegt waren.

-- Portoferraio wurde als ein Ganzes gestaltet für die Erfüllung eines bestimmten Zwecks. Die Struktur und alle Einrichtungen der Stadt waren auf militärische Funktionalität ausgerichtet. Die Straßen und Plätze sind konzipiert als wesentliche Teilelemente einer befestigten Stadt. Sie sind unter Berücksichtigung der einfachsten und schnellsten Verbindung von militärischen Versammlungsplätzen angeordnet.

Interessant ist hierbei, dass sich diese Struktur innerhalb der Ringmauern bis heute gehalten hat, sowohl Verkehrsachsen, Hauptplätze als auch Bebauungsblöcke sind in ihrer Größe und Ausrichtung gleich geblieben.

-- Der Name der Stadt zur Zeit ihrer Gründung - „Cosmopoli“ - kann auf zwei Arten interpretiert werden. Zum einen handelt es sich um eine Ableitung von Cosimo, also der Cosimo zugehörigen Stadt, zum anderen könnte auch die Verwandtschaft zum Wort Kosmos bewusst eingesetzt worden sein, um eine Art göttliche Ordnung des Kosmos übertragen auf die Gestalt der Stadt anzudeuten.¹¹

Diese Überlegung würde den Vorstellungen eines Idealstadtentwurfs entsprechen, die nach einer neuen Gestaltung des städtischen Umfelds strebt und ein räumlich durchdachtes Konzept des Stadtentwurfes vorsieht.

11 Battaglini, Cosmopolis - Portoferraio Medicea



Portoferraio



Pisa

Bei der Betrachtung des Städtebaus in der Renaissance fällt auf, dass sehr viele Städte, die zu Wehrzwecken errichtet wurden, eine streng geometrische Struktur, wie eine orthogonale, kreis- oder sternförmiger Anordnung zur einfachen Verbindung der Wehranlagen aufweisen, deshalb allerdings noch nicht als Idealstädte einzuordnen sind.

Vielmehr stellt die fortifizierte Stadt eine Weiterentwicklung der Idealstadtdefinition dar. Sie wurde militärischen Anforderungen unterworfen und zu einer gewaltigen Festung reduziert.

Als das wahrscheinlich essentiellste Merkmal der Stadt der Renaissance muss somit die Umfassungsmauer angesehen werden, deren Grenzen die Strukturierung der Stadt und im weiteren Sinne ihre Entwicklung wesentlich beeinflusst. Wenn man berücksichtigt, dass Wehrmauern das aufwendigste Bauwerk der Stadtanlage darstellen, wird deutlich, dass sich dieser Umstand im Allgemeinen für den Umriss und die Ausdehnung einer Stadt verantwortlich zeigt. Der Wirtschaftlichkeit unterworfen, entsteht eine stark ausgeprägte räumliche Konzentration innerhalb der Wehranlagen. Die Fläche der Stadt wird möglichst klein gehalten, um den Umriss und die benötigte Umschließungsanlage auf das Minimum zu reduzieren.

In Portoferraio wurden diese Überlegungen weitergeführt und die vorhandenen Steilküstenabschnitte ausgenutzt, um die natürliche Unüberwindbarkeit nurmehr durch weniger aufwendige, niedrigere Wehrmauern ergänzen zu müssen.

Jede befestigte Stadt besitzt einen klar definierten geschlossenen Umriss, was eine wesentlich stärkere kollektive Identifikation zur Folge hat, als die langsam auslaufenden Randgebiete der heutigen Stadt es zulassen würden. Dieser Umriss wurde im Laufe der Zeit mit dem Anwachsen der Städte immer wieder nach außen versetzt, wie es am Beispiel von Pisa oder Genua sehr klar zu erkennen ist. Dieses stetige Anwachsen der Stadt und das Versetzen der Wehrmauern blieben in Portoferraio allerdings aus.

Eine Erklärung hierfür ist sicherlich die lange Zeit andauernde Aufteilung der Insel unter der Herrschaft der Spanier in San Giacomo, der Appiani in Marciana und schließlich der Medici in Portoferraio. Das Anwachsen der Stadt war zeitweise eingeschränkt und sie blieb, vom Rest der Insel abgetrennt, eine solitäre „isola nell'isola“. Beim Betrachten des heutigen Portoferraio fallen zwei Stadtzentren ins Auge. Es gab kein natürliches Weiterwachsen sondern vielmehr ein allmähliches Auslagern verschiedener Funktionen in den neuen Stadtteil. Erst 1920 wurde der Wehrgraben aufgeschüttet und bis heute stellt es sich als Versäumnis dar, die schwierige Zone, als potenzielles Verbindungselement der beiden Stadtteile zu nutzen.¹²

Im nächsten Kapitel soll nun sowohl den Fragen nach einer Ablesbarkeit der Geschichte, der heutigen Funktionserfüllung oder –verschiebung, als auch nach Potenzial und Benutzbarkeit nachgegangen werden.

¹² Rother, Elba, S. 52ff



- sekundäres System

- Primärsystem: Verkehrssystem für schnellstmögliche Verbindung zwischen den Hauptpunkten, System ist noch heute klar ablesbar

- ✱ wichtige Punkte des Wehrsystems, wie Forte Falcone, Forte Stella, Porta a Mare, Waffenplatz

- 1 Porta a Terra
- 2 Porta a Mare

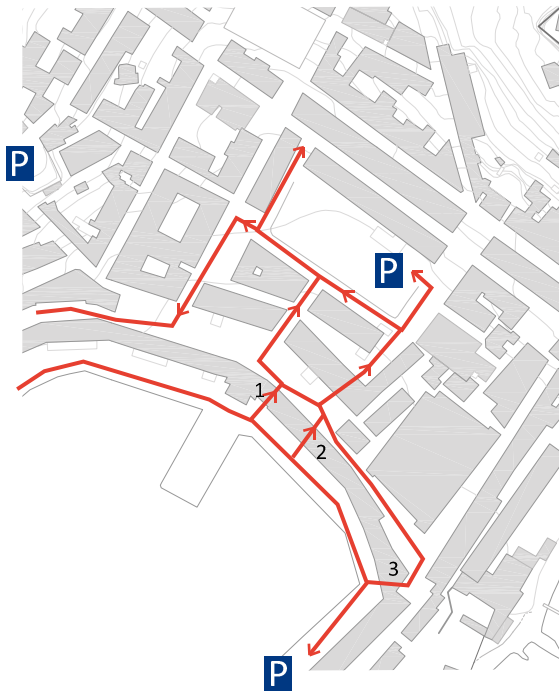


MILITÄRISCHE NUTZUNG

Verkehrswege

011.11

Verkehrssystem als Folge der starren Stadtstruktur



Für die meisten Besucher Portoferraio beginnt der Fußmarsch schon außerhalb des alten Hafens. Die vom Festland kommenden Fähren legen am neuen Hafen an und von hier aus führt ein unattraktiver Weg am Wasser entlang über eine unstrukturierte Parkfläche hinein in den alten Hafen. Ursprünglich ragte die vorderste Wasserfront als Wehrmauer direkt aus dem Meer. Heute zeigt sich diese Wehrmauer als Wohnhäuserfront mit vorgelagerter Hafenpromenade, die allerdings unstrukturiert ist und vom Autoverkehr dominiert wird.

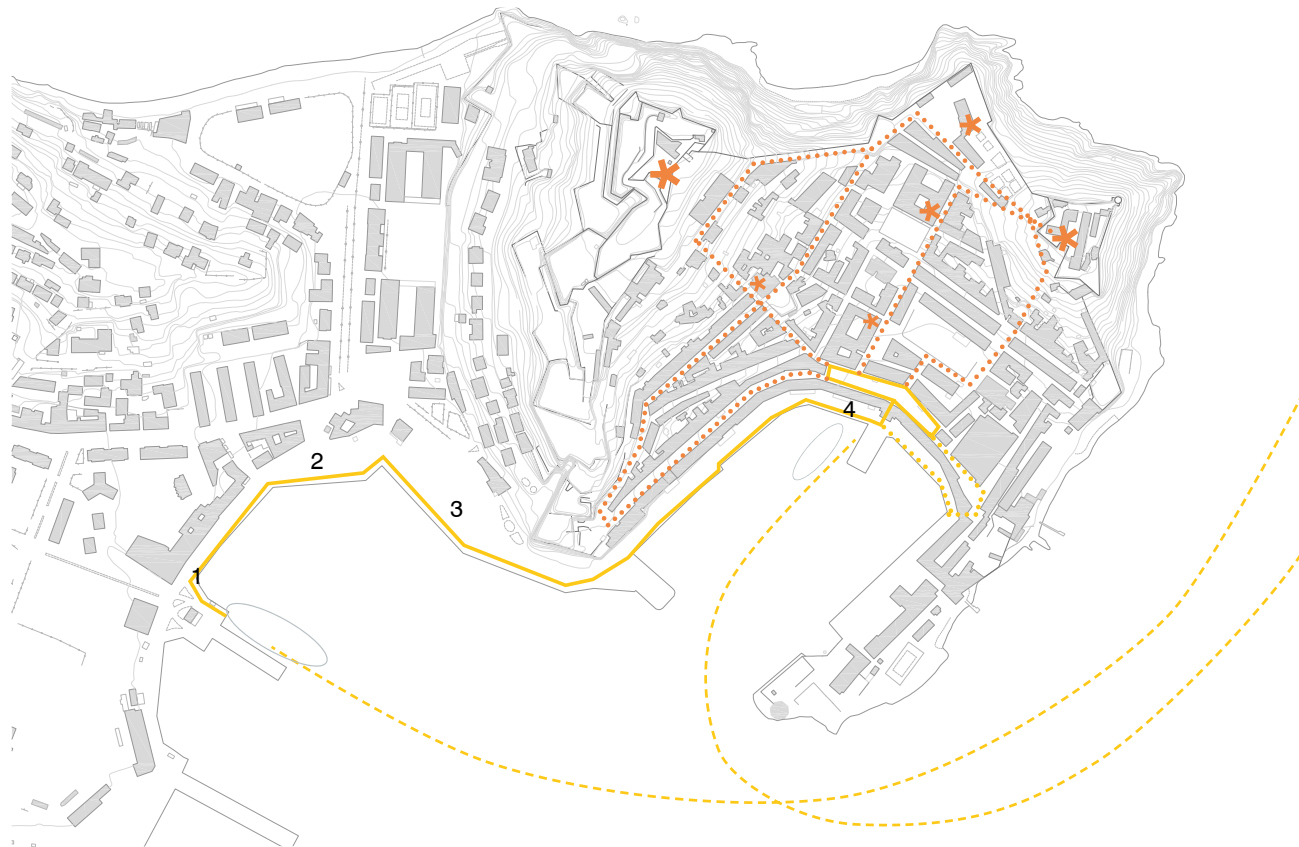
Durch ihre Geschichte fehlt der Stadt die Verbindung mit dem umliegenden Wasser und die Häuserfront am Hafen ist noch immer undurchdringlich. Man gelangt nur an drei Stellen vom Hafen aus ins Zentrum, zum Piazza Cavour (1), durch die Porta a Mare und einem neueren Tor (2) und zur relativ versteckt gelegenen ehemaligen Schiffswerft über eine weitere Öffnung. (3)

Wie schon erwähnt lässt sich bei einem Blick auf den Stadtplan sehr schnell erkennen, dass die Verkehrswege auf Militärnutzung ausgelegt wurden. Vom Piazza Cavour aus führen direkte Verbindungswege zu den verteidigungstechnisch wichtigen Plätzen der Stadt: zu mehreren Punkten der Wehrmauer, zur Piazza Repubblica und zu den zwei Forti. Diese Verbindungswege enden meist auf einer gewissen Höhe in der Stadtanlage, von wo aus sich jeweils sowohl der zurückgelegte Weg, als auch Stadt und Hafen überblickt werden kann. (siehe Seite 27)

Die Straßen wurden erst von Napoleon befestigt, sie waren nur für Fußgänger vorgesehen und hatten eine dementsprechende Dimension, die zusätzlichen Schutz vor Sonne und Wind bot. Das sich heute ergebende Problem des Autoverkehrs im Stadtkern, lässt sich hierauf zurückführen. Ein kompliziertes System von Einbahnen, von Autos überfüllte öffentliche Plätze und an den Rand gedrängte Fußgänger sind die Folge. Der öffentliche Platz verliert seine gesellschaftliche Bedeutung als Verbindungsglied der Gemeinschaft und oft auch die Beziehung zu den ihm zugeordneten Gebäuden.

Allein die noch vorhandenen Stufenanlagen blieben von dieser Entwicklung verschont und haben eine gesonderte Bedeutung als Aufenthalts- und Verbindungsglied gleichermaßen.

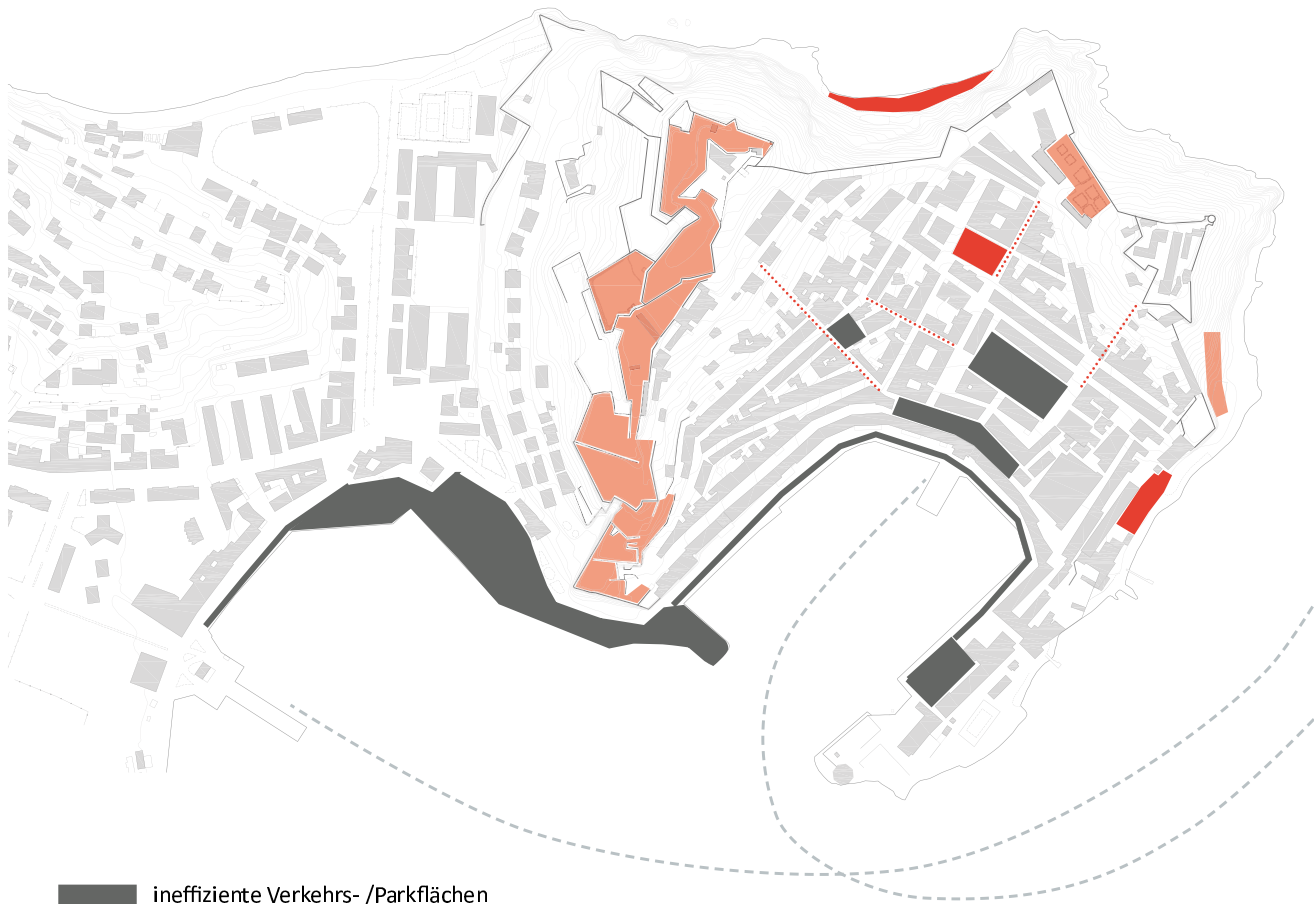
Ein zweiter Zugang zur Stadt vom Land her ist die Porta a Terra, von hier aus gelangt man ebenfalls über einen direkten Verbindungsweg zum Piazza Cavour und dem Forte Falcone. Hier befindet sich allerdings kein Platz, sondern man trifft direkt auf eine Weggabelung, in dessen Achse sich ein Gebäude befindet, das nicht durch seine Funktion, sondern seine gesonderte Lage und Ausgestaltung von Bedeutung ist. Zudem gibt es von hier aus einen direkten Zugang zu den terrassenartig angelegten Befestigungsanlagen des Forte Falcone.



- fußläufiger sowie motorisierter Zugang zum centro storico: *unattraktive Wegeführung*
- aktueller Verlauf der Besucherströme innerhalb der Stadt



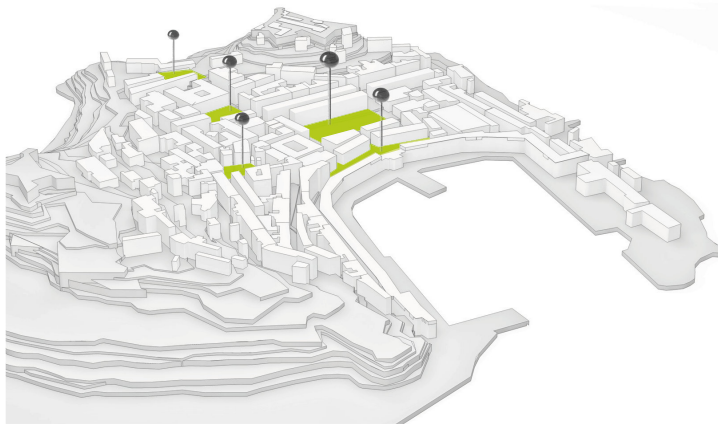
ZUGANG ZUR STADT
und Verbindungen



- ineffiziente Verkehrs- /Parkflächen
- frei nutzbare öffentliche Flächen:
Fußgängern vorbehalten
- eingeschränkt nutzbare öffentliche
Flächen: Fußgängern vorbehalten



ineffiziente Verkehrsflächen



011.III

Frage des Zentrums und befestigte Plätze

Flächenmäßig gesehen ist das Zentrum Portoferraio das Hafenbecken, um das sich die Stadt entwickelt hat. Es ist sowohl visuell als auch ideell das stärkste Element, das sämtliche städtebaulichen und funktionalen Überlegungen vorgibt und Potenzial sowie Einschränkung gleichermaßen bedeutet.

Aus dem Kontext der Renaissancestadt ist traditionell der physische Mittelpunkt auch das Zentrum der Anlage. Er beherbergt alle wesentlichen Funktionen des städtischen Lebens, liegt im Schnittpunkt der innerhalb der Stadt liegenden und den von außen kommenden Verbindungswegen und gilt ideell als Mittelpunkt des Gemeinwesens und Ort höchster ökonomischer und sozialer Bedeutung. Von hier aus herrscht generell eine hierarchische Struktur, die sich in der architektonischen Präsentation des Status äußert. Der niedrigste Rang liegt demnach an den Flächen, die direkt an die Wehrmauern angrenzen. Portoferraio stellt allerdings durch seine Topographie einen Sonderfall dieses Systems dar. Hier besitzen die Randbereiche durch ihre höhere Lage eine besondere Qualität von Ausblick und Übersicht.

Beim Betreten Portoferraio landet man durch die Porta a Mare direkt im Zentrum, auf den in der Ebene angelegten Piazza Cavour. Dies ist deshalb erwähnenswert, da alle restlichen Plätze auf Grund der Hanglage künstlich auf ein Niveau gebracht werden mussten oder auf das Dach des darunter liegenden Gebäudes wie Terrassen angelegt wurden.

Die Piazza Cavour ist berechtigtes Zentrum durch ihre zentrale Funktion als Verteilerpunkt in der Stadt, von der aus man mittels direkten Verbindungswegen alle wichtigen Punkte der Stadt erreicht.

Als ideeller Mittelpunkt ist allerdings wohl eher die Piazza della Repubblica zu sehen, die ihre Funktion durch den immer stärker anwachsenden Autoverkehr verloren hat und zum Parkplatz verkommen ist. Auf Grund seiner Lage und Dimensionen hätte sie das Potenzial, wieder die zentralen öffentlich-gemeinschaftlichen Funktionen aufzunehmen.

Ein weiteres zentrales aber schon fast in Vergessenheit geratenes Element ist die mediceische Schiffswerft mit ihrem kleinen Vorplatz. Sie liegt direkt hinter der Hafenmauer und hat eine direkte Verbindung zur Hafenpromenade sowie zur Piazza Cavour. Die derzeitige Nutzung, als provisorisch eingerichtetes Lebensmittelgeschäft, lässt allerdings nichts mehr von seiner einstigen Bedeutung für das Funktionieren der Stadt als Verteidigungsanlage erahnen. Somit hat es als potenzielles Zentrum noch nicht die seinem Wert entsprechende Beachtung gefunden.



In Portoferraio hat der Mittelpunkt nicht unbedingt die stärkste Anziehungskraft oder die größter Attraktivität. Viel mehr haben sich im Laufe der Zeit mehrere Plätze mit unterschiedlichen Qualitäten entwickelt, sei es ihre Lage, die Aussicht, die ihm zugeordneten Funktionen oder Gebäude. Sie liegen alle an den Hauptverbindungswegen und können so als eine Art „Zwischenstopp“ auf dem Auf- oder Abstieg verstanden und genutzt werden.

Ein starkes Problem das sich bei sämtlichen Plätzen Portoferraio aus bereits genannten Gründen ergeben hat, ist ihre funktionale Verarmung.

Meist ist der wesentliche Zusammenhang von Platz und umliegender Bebauung verloren gegangen. Er lädt weder durch seine Form noch Ausstattung zum Aufenthalt ein. Es fehlt an Elementen, wie beispielsweise Stufenreihen, Bänken, Skulpturen oder Materialien, die den Raum artikulieren und ihm ein „Gesicht“ geben würden.

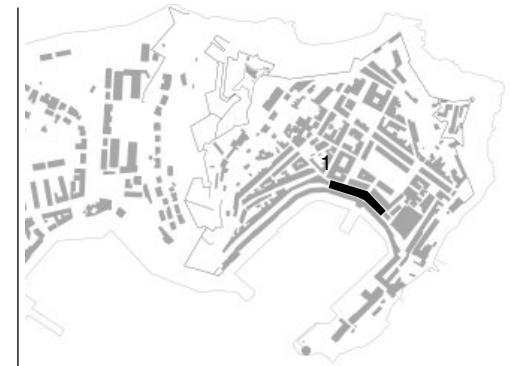
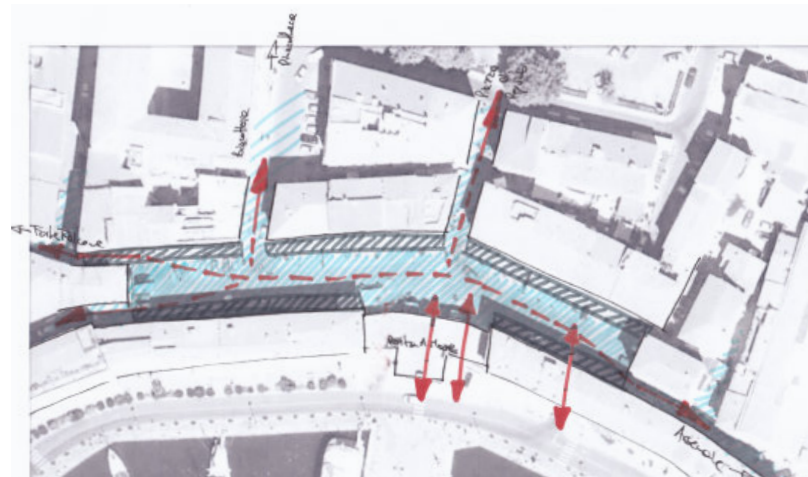
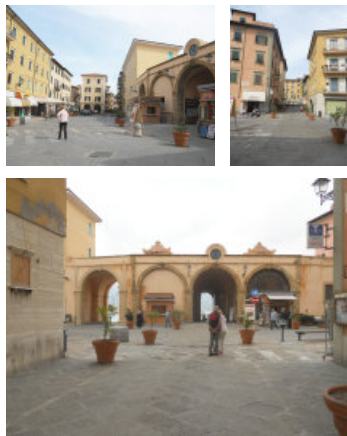
Auf die Ausgestaltung der in Portoferraio vorhandenen Grünanlagen wurde zum größten Teil kein besonderer Wert gelegt. Öffentliche Grünflächen befinden sich an den Randbereichen rund um die Stadt und sind mehr oder weniger unzugänglich, sei es auf Grund ihrer Steillage oder ihrer Unattraktivität.

Im Weiteren sollen die Plätze, wie die Piazza Cavour, Piazza della Repubblica, Piazzale Comte de Laugier, Piazza Napoleone, Piazza A. Gramsci und deren zugeordneten Gebäude auf ihre Funktion und ihr eventuell ungenutztes Potenzial untersucht werden.

Wenn man die Stadt wie ein Gebäude betrachten würde, wäre die Piazza Cavour eine Art Vorraum, ein Empfangssaal, wenn man so möchte.

Wie schon erwähnt, hat der Platz mit seiner Lage hinter der Porta a Mare eine zentrale Funktion als Verteilerpunkt von Wegen innerhalb und außerhalb der Umfassungsmauern. Er ist Markt- und Versammlungsplatz, er wird genutzt und ist im Leben der Bewohner sowie der Touristen eingegliedert.

Er hat eine langgezogene relativ schmale Fläche, die parallel zur Hafenmauer verläuft und ist gegliedert in die Restaurants und Bars zugehörigen Randbereiche, provisorisch abgetrennt mittels Blumentöpfen, und einer dem Verkehr zugeordneten Mittelzone. Er wird von zwei bis dreigeschossigen Wohn- und Geschäftsgebäuden an allen Seiten umschlossen.

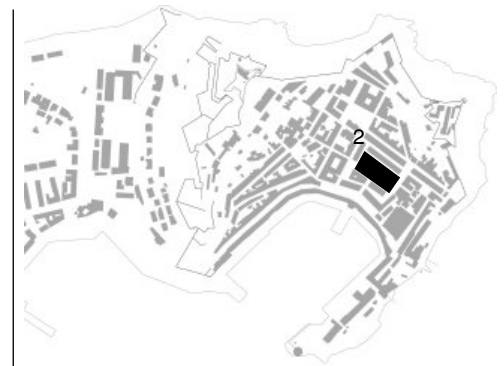
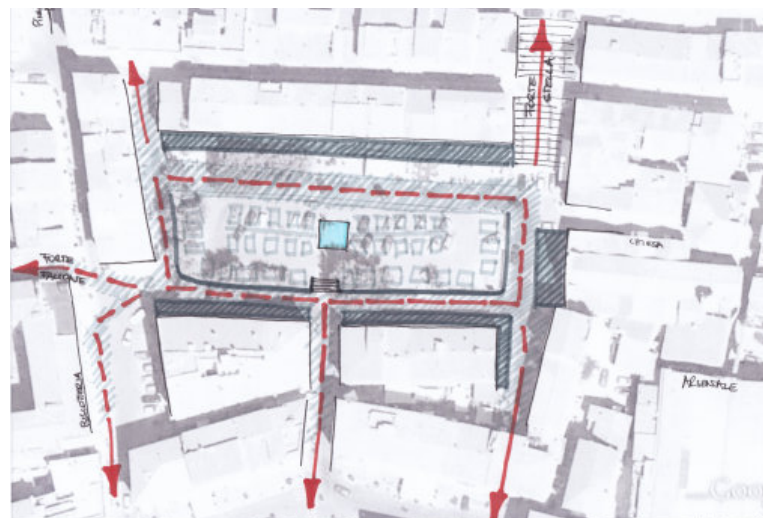


1 PIAZZA CAVOUR

Die Piazza della Repubblica ist eine auf allen Seiten von Wohn-, Geschäftsbauten und Verkehrswegen umschlossene Fläche. Auf dessen Längsachse schließt die Chiesa della Misericordia mit eigenem durch eine Straße abgetrennten Vorplatz an. Das Zentrum des Platzes wird von einer Statue markiert. Er wurde in leichter Hanglage angelegt und als künstliches Plateau auf plane Ebene gebracht. Umgeben von einer Art Ring aus Einbahnstraßen, mutet er eher wie eine Verkehrsinsel, als ein zentraler Platz an. Durch seine leichte Hanglage und den daraus resultierenden Höhenunterschied zum Hafen hin entsteht eine gewisse Unzugänglichkeit, die durch eine Balustrade und den Bewuchs noch verstärkt wird.

Auf seine ehemalige Funktion als öffentlicher Park im Stadtkern lässt nur noch der vorhandene Baumbestand schließen. Diese Fläche ist durch den Mangel an Parkmöglichkeiten in Portoferraio nun für Fahrzeuge reserviert. Weder die angrenzende Kirche, noch die umliegende Gastronomie hat Zugang beziehungsweise Verbindung jeglicher Art zur Piazza della Repubblica.

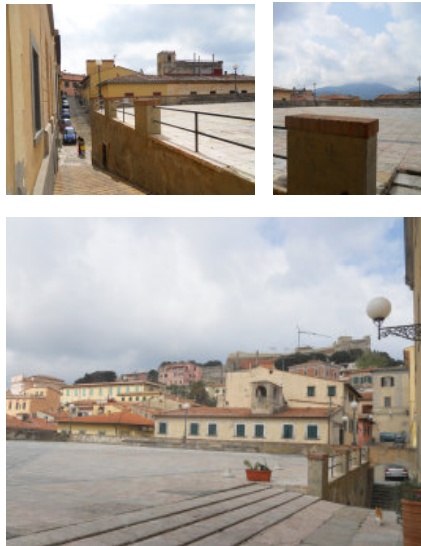
Sein Potenzial liegt sowohl in der Lage als auch in seinem Grundriss, der einen Mittelwert aus Geborgenheit und Freiheit, Umschließung und Offenheit besitzt.



2

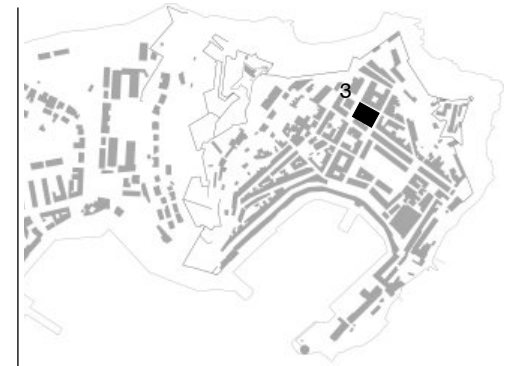
PIAZZA DELLA REPUBBLICA

Als kulturelles Zentrum ist vor einigen Jahren die Pinacotheca Foresiana im ehemaligen Kloster und den späteren Militärbaracken entstanden. Dem Gebäude vorgelagert liegt der Piazzale Comte de Laugier, eine Art Terrasse, der als einziger Platz in Portoferraio nicht den Verkehrsbedürfnissen untergeordnet wurde. Seine Charakteristik liegt in der Offenheit nach allen Seiten und darin ist auch seine besondere Qualität zu finden. Er liegt ideal an einem Hauptverbindungsweg und kann somit als eine Art Raststation gesehen werden, als eine Unterbrechung des Aufstiegs um zurückzublicken auf den unten liegenden Hafen. Er wird gelegentlich für verschiedene Veranstaltungen verwendet, hat aber derzeit keine Möblierung oder Zonierung und damit verbunden keine feste Funktion. Potenzial: ideal für Veranstaltungen, als Verweilpunkt, mobile Möblierung um Platz zu strukturieren

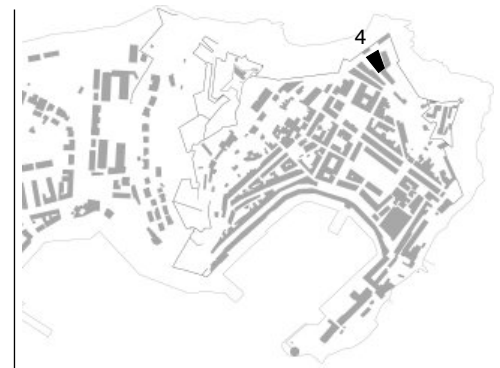
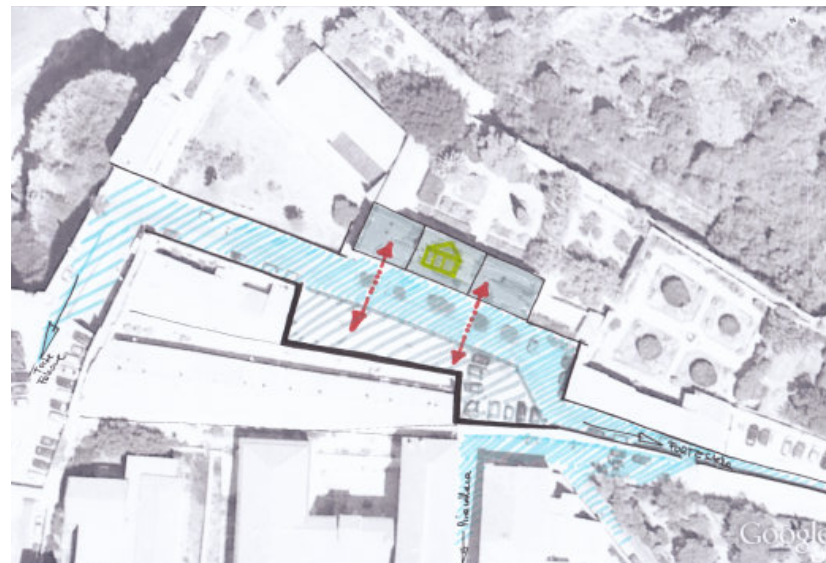


3

PIAZZA COMTE DE LAUGIER



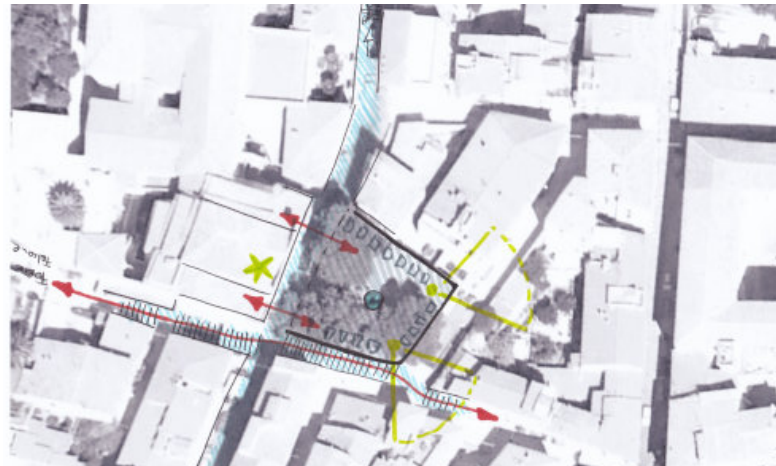
Die wohl größte Touristenattraktion Portoferraio ist die Residenz Napoleons, die Villa dei Mulini, mit ihrem kleinen Barockgarten. Daher umso verwunderlicher, dass dem Vorplatz, als Aufenthaltspunkt vor und nach einer Besichtigung des Museums, noch keinerlei Gestaltung zuteil wurde. Auch hier sind es nur kleine Veränderungen, wie das Schaffen von Sitzgelegenheiten, die eine große Wirkung erzählen würden.



4

PIAZZALE NAPOLEONE

Die Piazza A. Gramsci ist ganz klar einem Gebäude zugeordnet, dem Teatro dei Vigilianti. Ursprünglich funktionierte der Platz als Kirchplatz, verlor mit der Umnutzung des Gebäudes in ein Theater jedoch seine Funktion und ist nunmehr ein weiterer ineffizienter Parkplatz, dessen Zentrum eine Straßenlaterne „schmückt“. Hier gibt es zwei große Potenziale, die bisher leider ungenutzt blieben; zum einen das ihm zugeordnete Gebäude, und die damit verbundene Funktion als Theatervorplatz beziehungsweise Empfangsplatz oder eventuell auch Bühnenerweiterung bei verschiedenen Freiluftveranstaltungen. Zum anderen seine Aussicht auf die Stadt und den Hafen, die vor allem Touristen zum Verweilen überzeugen könnte. Es fehlt allerdings wiederum an Möblierung oder jeglicher Art von Platzgestaltung.



5 | PIAZZA A. GRAMSCI

Nun gibt es einige Plätze, die in ihrer Wertschätzung übersehen wurden und ein großes Potenzial als gesellschaftliche Zentren oder als Orte der Kommunikation zwischen Besuchern und Bewohnern haben.

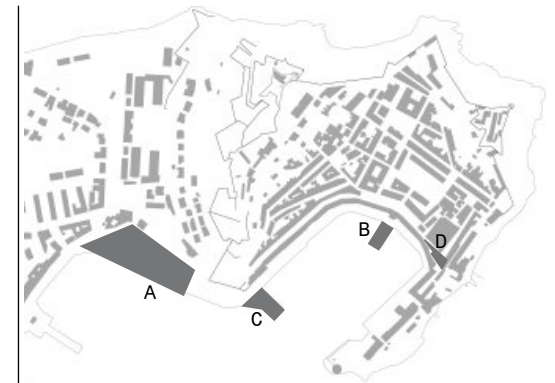
A An der Stelle des aufgeschütteten Grabens befindet sich heute die Viale Manzoni. Am Ende der Straße ist eine große leerstehende Fläche beziehungsweise eine Parkfläche für Reisebusse. Das einzige Relikt dieser historisch wichtigen Trennungszone ist die kleine Bastion am ehemaligen Ausgang des Kanals. Dieser sensible Verbindungspunkt zwischen der Altstadt und der Neustadt Portoferraio ist bis heute unbeachtet geblieben, dabei wäre es genau hier nötig, eine Aktion zu setzen um Kommunikation in der zweigespaltenen Stadt herzustellen.

B Vor der Porta a Mare befindet sich eine weitere Mole, die als Anlegestelle für Privatyachten eine klar definierte Funktion hat und diese auch erfüllt. Diese Mole existiert in unterschiedlicher Form schon lange bevor es den Hafenkai gibt als Anlegestelle der Kriegsmarine und der Handelsschiffe. Dieser kleine Platz oder Steg ist wie ein Vorplatz der Porta a Mare zugeordnet und bildet mit ihr den ursprünglichen Eingang zur Stadt. Dieser direkte Eingang ins „centro storico“ ist im Laufe der Jahre durch den zunehmenden Verkehr sehr stark beeinträchtigt worden. Heute gibt es eine Zäsur zwischen Mole und Porta und somit zwischen Wasser und Stadt. Mit dieser Entwicklung ist die Mole in Funktion und Ausstattung verarmt, trägt aber ein unterschätztes historisches Potenzial in sich. Bei einer Umgestaltung müsste also eine Strukturierung des Hafenkais miteinbezogen werden um zu einer schlüssigen Solution zu gelangen.

C Die Mole am Hafeneingang hat derzeit die Funktion von Parkplatz und Tankstelle, die Fußgänger gehen direkt daran vorbei auf ihrem Weg ins Zentrum, von Gestaltung und Funktion her gehört er aber eher zum Straßenraum. Er hat mit dem Torre del Gallo ein festes Zentrum, der ihn eigentlich charakterisieren sollte. Leider geht derzeit allerdings jeglicher Charakter oder die Option von hier aus in beide Teile der Stadt zu sehen unter, was sich durch die Überfüllung mit Autos ergibt.

All diese Punkte stellen Zwischenstationen auf dem Weg ins Zentrum dar und haben somit die Aufgabe den Weg zu rhythmisieren und strukturieren um als Bindeglied zwischen alt und neu fungieren zu können.

D Ein weiteres übersehenes Zentrum ist, wie schon weiter oben erwähnt, die mediceische Schiffswerft und der zugehörige Platz. Zwar scheint dieser von seinen Dimensionen her relativ unbedeutend, dennoch macht ihn die geschichtliche Bedeutung des ihm zugeordneten Bauwerkes zu einem zentralen Punkt der Stadtgestaltung. Es besteht eine direkte Verbindung sowohl zur Piazza Cavour als auch ein Durchgang zur Hafenpromenade.



POTENZIELLE ZENTREN

II.IV

Gebäude

als stumme Zeugen der Zeit

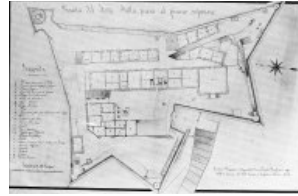
In ganz Europa verloren viele Gebäude oder Plätze, die wie ein Wahrzeichen an eine bestimmte industrielle, kulturelle oder militärische Epoche erinnern, ihren Existenzgrund und verfielen der Funktionslosigkeit. Mit dieser Entwicklung einhergehend ging ein großer Teil ihrer historischen Rezeption verloren, wodurch sie innerhalb der Stadtgestaltung punktuell unbedeutend wurden.

Mögliche vorausgehende Szenarien sind: Die ursprüngliche Funktion ist unbrauchbar geworden oder das Gebäude kann den wachsenden technischen und wirtschaftlichen Ansprüchen auch durch Adaptionen nicht mehr gerecht werden.

Diese Orte prägen allerdings oft durch ihr Erscheinungsbild das Stadtbild oder einen Stadtteil. Sie tragen wesentlich zur städtischen Identifikation bei, verlieren aber durch keine oder unangemessene Nutzung ihren Bezug zur Umgebung.

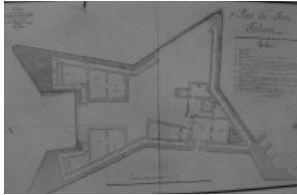
Ihr Potenzial durch neue Nutzung ein lebendiger ausstrahlender Punkt zu werden, wurde lange Zeit nicht erkannt. Die Folge waren leerstehende oder unangemessen genutzte Gebäude, wie beispielsweise die mediceische Schiffswerft in Portoferraio. Interessant sind auf Elba im Besonderen auch die von Napoleon umgenutzten Bauten (vornehmlich Kirchen), die so stringent adaptiert wurden, dass es heute für den Laien schwierig ist, die ursprüngliche Funktion zu erraten.

Im Weiteren werden einige Gebäude herausgegriffen, die sich durch ihre Geschichte, ihre Lage, oder Funktion besonders bedeutend für die Stadt und ihre Entwicklung herausstellen. An ihnen lassen sich sowohl der Wechsel von Machthabenden, als auch technischer oder gesellschaftlicher Fortschritt ablesen. Leider sind diese Bauten größtenteils durch neue Funktionen für die Stadtentwicklung unbedeutend geworden und somit ist ihre Geschichte heute nicht mehr klar ablesbar.



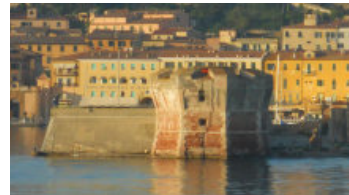
a.) FORTE STELLA:

- :: 1548 erbaut unter Cosimo I. (Architekt Camerini)
- :: in den Gebäuden innerhalb des Forts lebten zu Napoleons Zeiten die Grenadiere der kaiserlichen Garde
- :: 1783-1833 vorübergehend Gefängnis
- :: heute Privatwohnungen



b.) FORTE FALCONE:

- :: 1548 erbaut unter Cosimo I. (Architekten Bellucci, Camerini)
- :: militärische Nutzung während des Zweiten Weltkriegs
- :: Umbauten sind noch zu sehen
- :: zurzeit Renovierungsarbeiten, noch keine genaue Nutzung festgelegt, wird vermutlich touristisch zugänglich gemacht



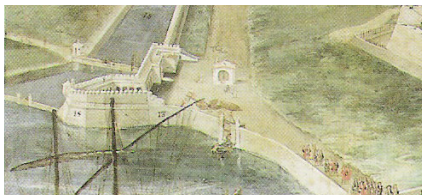
c.) Archäologisches Museum: LINGUELLA:

- :: 1548 unter Cosimo errichtet (Architekten Bellucci und Camerini) um die Hafeneinfahrt zu überwachen und zu verteidigen, war mit weiteren Befestigungsanlagen verbunden
- :: 1757 unter Franz I. von Lothringen restauriert und in der Folgezeit als Gefängnis genutzt
- :: durch Bombenanschläge im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt
- :: heute: archäologisches Museum



d.) HAFENMAUER:

- :: im 16. Jahrhundert Hafenmauer/Befestigungsmauer
- :: heute Wohn- und Geschäftsgebäude



e.) AUSGANG DES KANALS

- :: im 16. Jahrhundert befestigter Kanal
- :: Kanal 1919 aufgeschüttet, heute verläuft an dieser Stelle eine Straße, die Viale Manzoni
- :: die Reste der Bastion werden multifunktional (Restaurant, Tankstelle, Kiosk,...) genutzt



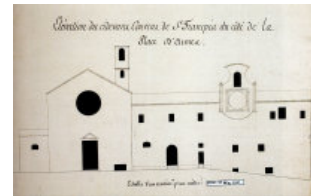
f.) TORRE DEL GALLO:
:: Teil der Befestigungsanlage 1733
:: im Moment leerstehend



g.) MUNICIPIO
:: im 16. Jahrhundert Biscotteria: Herstellung des Schiffszwiebacks
:: seit dem 19. Jahrhundert Rathaus



h.) TEATRO DEI VIGILANTI
:: 1616 errichtete Karmeliterkirche
:: ab 1801 Militärlager
:: seit 1814 Teatro dei Vigilanti (Umbau unter Napoleon)



i.) CENTRO COMTE DE LAUGIER (PINACOTECA FORESIANA)
:: 1570 als Kloster errichtet
:: 18. Jahrhundert Säkularisierung - Militärbaracken
:: 1991 Umbau zur Pinakothek und Bibliothek



j.) NAPOLEON MUSEUM Palazzo die Mulini
:: Name der Mühlen, die 1808 wegen Bauqualität abgerissen wurden
:: 1724 unter dem letzten Großherzog der Medici, Gian Gastone, als Gerichtsgebäude mit Gefängniszellen errichtet, zwei Seitenflügel und ein eingeschossiges Hauptgebäude
:: 1814 Umbau unter Napoleon zur Winterresidenz – zweites Stockwerk hinzugefügt
:: heute Napoleonmuseum¹³

13 Canestrolli, Elba - Un'isola nella storia

II.V

Résumé *Probleme und Potenziale*

KOMMUNIKATION UND FRAGE DES ZENTRUMS:

:: Aus dem Verschwinden der ursprünglichen Funktionen, sei es durch veränderte Bedürfnisse oder Auslagerung bestimmter Tätigkeiten, resultieren ungenutzte öffentliche Räume und leerstehende Gebäude. Sie bilden leblose Elemente innerhalb des Stadtgefüges und können durch Funktionsanreicherung oder Umgestaltung zu neuen potenziellen Zentren heranwachsen.

:: Im Zuge der Umgestaltung muss hierbei die Geschichte des Gebäudes oder Platzes stark in den Entwurfsprozess einfließen, um die verlorengegangene Kommunikation der Stadt mit seinen Benutzern wieder herzustellen und seine Geschichte wie auch seine Bedeutung ablesbar zu machen.

:: Ein heikler Punkt dieser Überlegungen ist die Verbindung des Altstadtkerns mit dem neuen Teil Portoferraio. Wie schon erwähnt ist Portoferraio im Laufe seiner Entwicklung immer in seiner Umfassungsmauern geblieben und außerhalb dieser Grenzen hat sich ein neues „Zentrum“ entwickelt, das eine eher dienende Funktion für die Altstadt zu haben scheint (z.B. Fährhafen). Die Zone des ehemaligen Grabens stellt sich ganz klar als unbeachtete Problemstelle und gleichzeitig Potenzialfläche für die Zukunft der Stadt dar.

VERKEHR:

Portoferraio kann durch seine Struktur und Dimensionierungen den anwachsenden Autoverkehr schon lange nicht mehr aufnehmen.

Langsam sind alle Bedürfnisse der städtischen Gemeinschaft dem Autoverkehr untergeordnet worden. Dieser nimmt die ganze Stadt ein und beraubt sie so ihrer öffentlichen Freiflächen, die essentiell zum Funktionieren der Stadt und einem gesellschaftlichen Austausch beitragen. Sie können - von Verkehr befreit - durch kleine, schrittweise vollzogene Veränderungen wiederbelebt werden.

TOURISMUS ALS HAUPT EINNAHMEQUELLE:

Seit den 70-er Jahren ist der Tourismus zur Haupteinnahmequelle der Insel angewachsen. Dieser saisonale Wirtschaftszweig kommt im Winter fast gänzlich zum Erliegen. Ein Programm von verschiedenen internationalen Veranstaltungen würde eine Basis für regelmäßige Besucherzahlen bieten. Das Resultat ist allerdings im gleichen Zuge die Gefahr für Portoferraio zum reinen Tourismusort zu mutieren und seinen städtischen Charakter einzubüßen, um eine Art Museumsstadt zu werden.

Diskrepanz zwischen KONSERVIERUNG und STILLSTAND

Bei einem fast gänzlich erhaltenem historischen Bauensemble, wie es in Portoferraio vorhanden ist, ergibt sich oftmals ein Bedürfnis dieses im Grundzustand zu konservieren, sei es aus kulturellen oder rechtlichen Gründen. Dieses Bedürfnis geht allerdings oft so weit, dass es die Weiterentwicklung der Stadt hemmt oder völlig blockiert. Dies hat im Weiteren die Unmöglichkeit einer Anpassung an aktuelle städtische Anforderungen zur Folge. An den Stellen, an denen die resultierenden Probleme immanent werden, wird dann eine punktuelle Adaption unternommen, die aber - isoliert umgesetzt - keine Verbesserung bringen kann.

Im Fall Portoferraio wurden im Laufe der Zeit kleine Eingriffe unternommen, die scheinbar wenig durchdacht beziehungsweise ohne Blick für die Gesamtheit geplant wurden. Ein Beispiel dafür liefert die genaue Betrachtung der Autoverkehrsleitung ins und durch das „centro storico“. Vom Hafen aus gesehen gibt es drei Öffnungen in der ehemaligen Wehrmauer, die das Zentrum erschließen sollen. Hier scheinen fast wahllos Durchgänge geschaffen worden zu sein, die mit einem überlegten Wegesystem auf gezielte und einfache Weise ersetzt werden könnten.

Das bedeutet die jeweils akuten Probleme wurden zwar erkannt, doch durch den Respekt gegenüber und der Schwierigkeit im Umgang mit dem kulturellen Erbe scheute man sich davor, größere übergreifende Eingriffe zu unternehmen. Dieses Erbe ist das Kapital der Stadt, der Anziehungspunkt für Touristen und somit die unabdingbare Basis für eine funktionierende Wirtschaft.

Aktuell sind einige Projekte in Planung, die sich mit einzelnen Punkten, wie den fehlenden Parkflächen beziehungsweise Verkehrswegen oder der touristischen Erschließung auseinander setzen.

Am Fuße des Forte Falcone, dort wo alter und neuer Stadtteil aufeinander treffen, entsteht zum Beispiel ein neues touristisches Schifffahrtszentrum.

Im Zuge dessen ist ein weiteres Projekt geplant, ein System von Rolltreppenanlagen, um das Forte Falcone von der hinteren Seite her zu erschließen.

Doch das größte Thema ist wohl die Überlegung zur Schaffung neuer Parkflächen im „centro storico“. Zur Diskussion stehen dafür beispielsweise eine Unterkellerung der „Piazza della Repubblica“ (was aus grundwassertechnischen Gründen kaum umsetzbar scheint). Eine weitere Überlegung betrifft die Aufschüttung des Bereiches zwischen neuem und altem Hafen um oberirdisch riesige Parkflächen errichten zu können.

Es stellt sich daher die Frage, bis zu welchem Punkt ein reines Konservieren sinnvoll ist, ohne dabei den völligen Stillstand der Stadt zu bedeuten.

Im folgenden Kapitel soll nun versucht werden in Form eines Interventionsprogrammes übergreifende Lösungen zu finden, die sich auf diesem schmalen Mittelweg bewegen sollen. Es handelt sich also um Eingriffe, die sowohl erhalten, als auch Freiraum zur Weiterentwicklung schaffen sollen.

||| Entwurfskonzept

VERGANGENHEIT	-	GEGENWART	-	ZUKUNFT
STADT	-			WASSER
ALT	-			NEU
BESUCHER	-			STADT
BESUCHER	-			EINHEIMISCHE
KULTUR/KUNST/ARCHITEKTUR	-			MENSCH

ZIELE und KONZEPTION

Das reiche kulturelle Erbe Portoferraio ist bislang sehr wohl als Potenzial erkannt, diesem meist jedoch nicht entsprechend ausgeschöpft worden. Raumbildende Elemente, wie Gebäude, Plätze und dergleichen verweisen ungeachtet ihrer Nutzung immer auf die historische Schichten ihrer Entwicklung und somit auch der Entwicklung ihres Kontextes, also des Ortes an dem sie sich befinden.

Brachliegende Possibilitäten lassen möglicherweise, so wie es in Portoferraio der Fall sein könnte, die Stadt in einen musealen Komplex verkommen.

Um nun einen ersten Schritt zu unternehmen eine Balance zwischen Tourismusort und Lebensqualität mit Hilfe des Bestandes zu schaffen, soll das Hauptaugenmerk des Konzeptes darauf liegen, fehlende Bezüge sowohl physischer, als auch sinnbildlicher Natur architektonisch wieder herzustellen.

Alle Elemente, die sich für eine solche Umgestaltung anbieten, tragen trennendes und verbindendes gleichermaßen in sich: der Mauerring um die Altstadt, der aufgeschüttete Wehrgraben, die Hafenpromenade und zahlreiche in ihrer Funktion verschobene Bauwerke und Platzanlagen.

Um diese in ihren vielschichtigen Zusammenhängen in ein sinnvolles Bezugsnetz zu integrieren, hat sich aus der Analyse der Stadt ein mögliches Interventionsprogramm ergeben. Jede dieser Interventionsvorschläge, sei es nun die Notwendigkeit neue Bewegungsabläufe zu kreieren oder Aufenthaltssituationen zu erschaffen, ist motiviert von der Herstellung fehlender oder verlorengegangener Bezüge.

Orte, an denen diese „losen Enden“ wieder zueinander finden, Bezüge wieder nachvollziehbar werden und miteinander in Wechselwirkung treten, möchte ich als Schnittstelle bezeichnen. Eine solche stellt in der Stadt Portoferraio die mediceische Schiffswerft aus dem 16. Jahrhundert dar. In und um diese Anlage treffen alle bereits erwähnten Probleme und Potenziale in komplexer Weise aufeinander. Dementsprechend ist dieser Abschnitt, der emblematisch für die diskrepanzbelastete Situation des „centro storico“ steht, genauer ausgeführt.

Diese Arbeit soll und könnte auch nicht alle vorhandenen Probleme lösen, vielmehr möchte sie Anstoß geben für das Erkennen und Hinterfragen des aktuellen Zustands und der vorhandenen Potenziale. Aus diesem Grund sind die verschiedenen Interventionen in unterschiedlicher Konzept- und Entwurfstiefe ausgearbeitet.

Das in der Schiffswerft zur Entstehung vorgesehene Kunst- und Kulturzentrum, soll in einer architektonischen Umsetzung sowie seiner neuen Nutzung der Stadt eine neue Möglichkeit der Funktionserweiterung aufzeigen. Es soll den Anfang eines Prozesses markieren, der die Geschichte ausnutzen soll, um der funktionalen Verarmung entgegenzuwirken.

zum THEMA der Sequenz

Architektur zeigt sich, so wie Kunst und Literatur als ein tragender Aspekt des kulturellen Gedächtnisses seiner jeweiligen Gegenwart. Mehr als jedem anderen Handwerk und Sprachrohr bietet sich ihm aber die Möglichkeit bereits Vorhandenes in seine Weiterentwicklung miteinzubeziehen und somit zu einem „Bild“ seiner Entstehung zu werden.

Obgleich sich historische Prozesse im Grunde als ein nicht abgeschlossener Fluss darstellen, können retrospektiv dennoch gewisse abgeschlossene Einheiten beziehungsweise Sequenzen kanonisiert werden.

Das im Folgenden vorgestellte Entwurfskonzept orientiert sich an dem oben reflektierten Gedankengut. Es möchte daher einen Mittelweg zwischen bloßem Konservieren und neuem Errichten einschlagen, um sozusagen die zeitlich-gesellschaftliche Dimension vorhandener Sequenzen zu erhalten und es durch das Addieren neuer Elemente wiederum zu einer neuen Sequenz werden zu lassen.

Sequenz meint hierbei nochmals genauer definiert eine kleinere geschlossene Einheit, die sich entweder in gleicher oder abgewandelter Form in einer Abfolge reihen lässt. Dadurch ergibt sich, je nach Größe und Anordnung der Sequenzen, ein Rhythmus.

Eine solche Rhythmisierung charakterisiert auch die Innenraumwirkung der im Fokus stehenden Schiffswerft. Hier werden die tragenden Elemente zu in Sequenzen einteilenden Momenten. Ihre Weiterführung soll nun Altes mit Neuem verbinden und so spannen sie nicht nur im tatsächlichen, sondern auch im übertragenen Sinne einen Bogen.



ALTSTADTKERN

Der Altstadtkern zeichnet sich durch seine extreme Dichte aus. Allerdings sind sehr wenige der Wohnbauten im Besitz von Einheimischen, denn fast alle Gebäude des „centro storico“ sind in touristischer Hand - Saisongäste als Eigentümer der Wohnungen. Als Folge dessen ist die Stadt nur saisonal belebt!

Der Stadtkern besitzt eine starke Dichte, aber nur an Masse und nicht an Funktion.

--> Potenzial: Funktionsanreicherung

ZIEL: Das historische Zentrum wird umstrukturiert und durch Interventionen und Veranstaltungsmöglichkeiten belebt. Dieser neue Charakter soll in die Umgebung ausstrahlen und sie damit mitverändern.



UMFASSUNGSMAUERN

Die das Zentrum umschließenden Mauern können als Potenzial und Einschränkung gleichermaßen betrachtet und unter Bewusstmachung dieser Aspekte umgestaltet werden. Ihre ursprüngliche Funktion war allerdings ganz klar die Trennung von Freund und Feind und im Zuge dessen von Stadt und Land beziehungsweise Wasser.

--> heute stark bestimmende Struktur mit ineffizient genutztem Potenzial der Identifikation

ZIEL: Die Mauern sollen dem Entwurfskonzept als verbindendes Element zu Nutze gemacht werden. Seine Charakteristik soll hervorgehoben und die Freiflächen in das Bewegungs- und Platzkonzept mit eingearbeitet werden.



ZONE DES PONTICELLO

Außerhalb der Mauern treffen zwei in Gestalt und Dichte völlig unterschiedliche Bereiche aufeinander: zum Einen die klar definierten Umrisse des „centro storico“ und zum Anderen die unstrukturierte sehr spät entstandene Besiedlung außerhalb. Dieser neue Stadtteil entbehrt völlig eines eigenständigen „Gesichtes“ und hat wie ein Industriegürtel eher dem Altstadtkern dienende Funktionen übernommen.

--> Verbindungspunkt: ALT-NEU

ZIEL: An dieser sensiblen Zwischenzone muss mittels einer Funktionsanreicherung oder eventuell architektonischer Ausgestaltung ein Bogen gespannt werden zwischen Alt und Neu beziehungsweise zwischen Dichte und leerer Zerstreuung



UMGEBENDES WASSER

Das umliegende Meer ist eines der charakteristischen Elemente Portoferraio. Es bedeutet Einschränkung und Potenzial gleichermaßen und hat ursprünglich eine Gefahr vor Seeangriffen dargestellt. Das Thema der „isola nell'isola“ (das Abschotten gegen Land und Wasser) zieht sich noch immer in der Stadtgestaltung weiter. Es wurde leider bis zum heutigen Tag verabsäumt eine Verbindung zum bestimmenden Element - dem Wasser - herzustellen.

ZIEL: Integriert im folgenden Interventionsprogramm sollen jene Bereiche umgestaltet und an den Hafen angebunden werden, die ehemals mit dem Wasser kommuniziert haben oder durch einen stärkeren Bezug aufgewertet werden könnten.

INTERVENTIONEN:



III.I Strukturierung der Verkehrswege: *Gleichgewicht zwischen Lebensqualität und Mobilität*

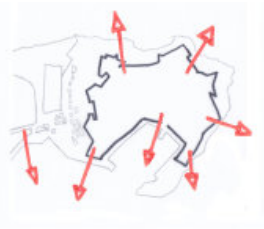
- 1 Umleitung der motorisierten Erschließung
- 2 Wassertaxisystem - Park and Ride
- 3 Verkehrsberuhigte Zonen und Fußwegenetz



III.II Aufwertung und Funktionsanreicherung (Möblierung und Orientierung)

schrittweises Leeren und Aufwerten von öffentlichen Flächen: Plätze, Stufenanlagen, Grünanlagen, Zugänge zum Wasser, usw.

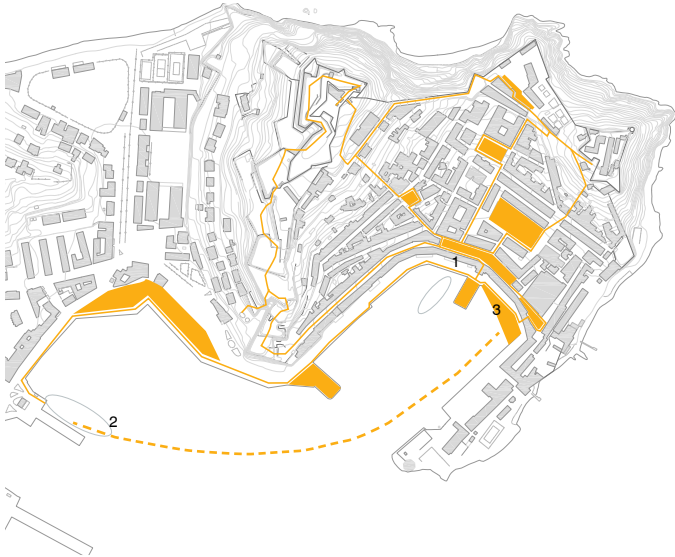
- 1 Bindeglied alt - neu + Fußweg vom neuen zum alten Hafen
- 2 Mole am Hafeneingang
- 3 Mole Porta a Mare
- 4 Hafenkai
- 5 Piazza degli Arsenali
- 6 Piazza Cavour
- 7 Piazza della Repubblica
- 8 Piazza Napoleone
- 9 Piazza Comte Laugier
- 10 Piazza A. Gramsci
- 11 Parkanlage Forte Falcone



III.III Schaffung eines Zentrums:

Werft als Zentrum der Kommunikation
für die Präsentation zeitgenössischer Kunst und neuer Medien
Kunst und Kultur werden gleichermaßen als verbindendes Element in der Gesellschaft und Attraktion für Besucher durch breites Angebot an Veranstaltungen verstanden.





- 1 Umleitung der Autos ins Zentrum bzw. innerhalb des Zentrums
- 2 Wassertaxi und eventuelle Parkgarage
- 3 Verkehrsberuhigte Zonen bzw. Fußgängerzonen: Fußwege durch die Stadt

III.1

Strukturierung der Verkehrswege *Gleichgewicht zwischen Lebensqualität und Mobilität*

Den Verkehr komplett aus dem Stadtkern zu entfernen erscheint mir in Hinsicht auf Nutzungs- und Funktionsbedingungen des städtischen Lebens als nicht umsetzbar und utopisch. Ein solcher Eingriff würde zwar die überbelasteten Verkehrswege beruhigen und den öffentlichen Raum zur Benutzung freigeben, aber gleichzeitig zur weiteren Funktionsverarmung der Stadt in drastischem Maße beitragen. Dennoch ist es notwendig einige Bereiche für eine neue sinnvolle Nutzung freizugeben, die das gesamte Stadtgefüge stärken können. Zu diesem Zweck wird im Weiteren eine Umleitung der motorisierten Erschließung angedacht. In Kombination mit der Entwicklung eines Wassertaxisystems und einer angrenzenden Parkfläche wird versucht, das Zentrum nach und nach zu beruhigen.

Gefordert ist nun ein differenziertes System zwischen Haupt- und Nebenverkehr beziehungsweise den öffentlichen Platz- und Parkanlagen. Damit soll ein vielschichtiges Netzwerk von mehrdimensionalen Verbindungen und variantenreichen Wegen geschaffen werden, welche das Stadterlebnis stärken.

„Es geht nicht darum die Stadt weiter funktional aufzugliedern, sondern darum, sie den vielfältigen Verhaltensweisen ihrer Bewohner entsprechend differenziert zu gestalten und den Verkehr in seinen unterschiedlichen Formen als einen wesentlichen Teil dieser Gestaltung zu sehen.“¹⁴

Angrenzend an das neue Verkehrssystem ist dann im weiteren Schritt die Schaffung neuer Plätze vorgesehen, die als Knoten im Netz das Angebot an öffentlichem Raum qualitativ erweitern und zum Verweilen einladen.

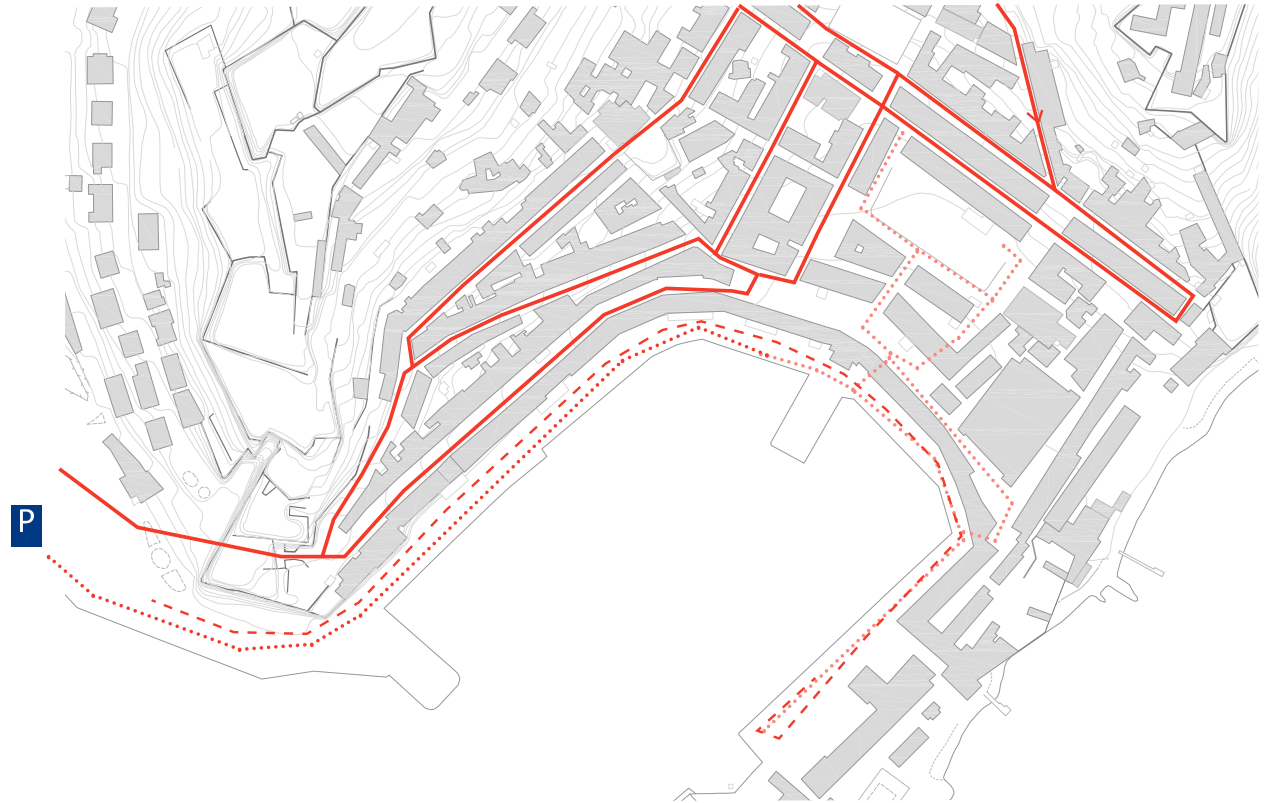
¹⁴ Winkler, Stadtraum und Mobilität, S. 61



bisherige Verkehrssituation im Stadtzentrum

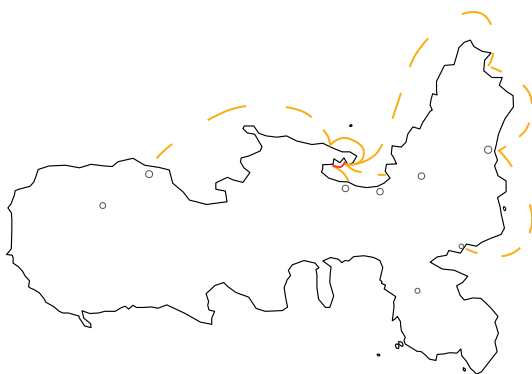
- bisherige Wegführung
- - - Zulieferung und Anrainer
- neue Wegführung

1 UMLEITUNG der motorisierten Erschließung

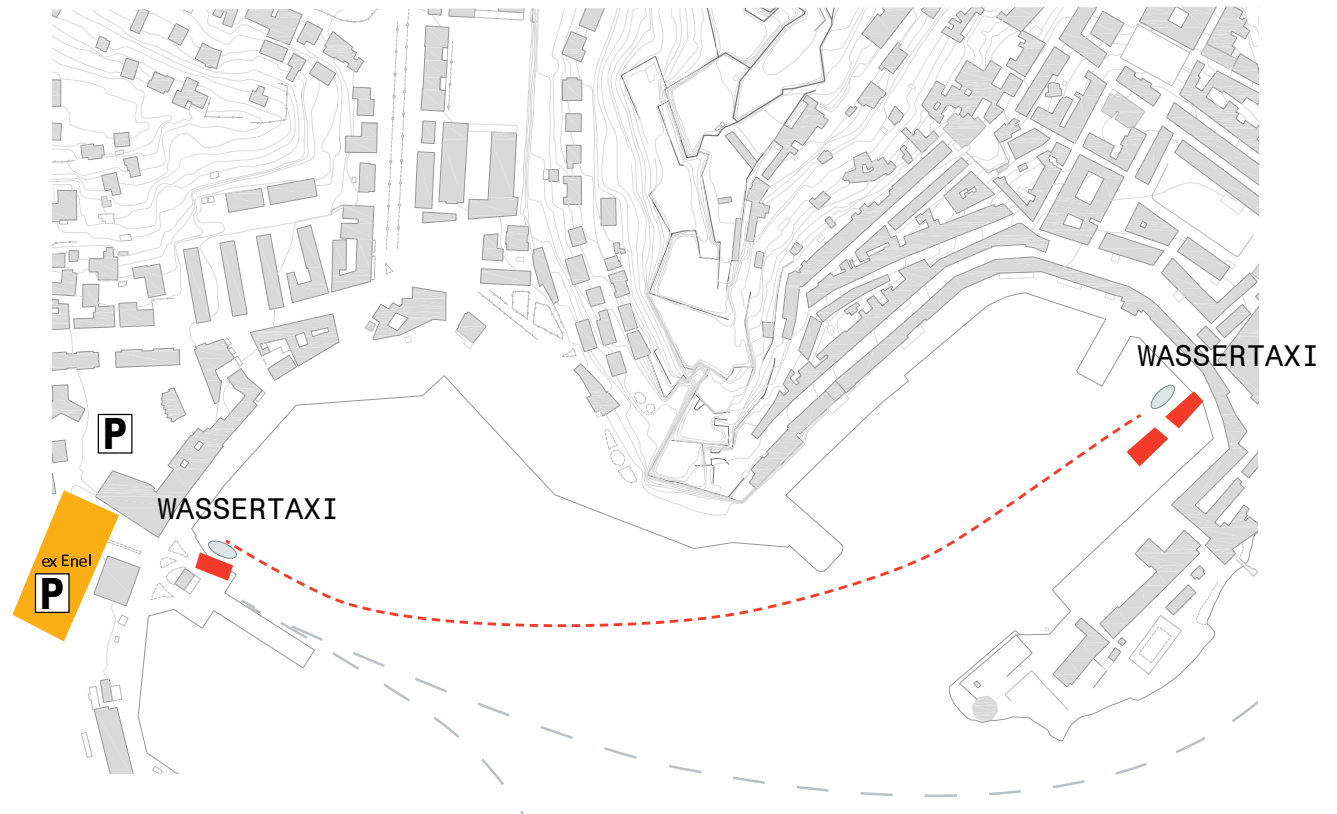


Derzeit bestehen vier Öffnungen, durch die Hafenmauern, die das Stadtzentrum auf ineffiziente Weise erschließen. Ein kompliziertes System von Einbahnen führt den motorisierten Verkehr quer durch das Zentrum zu den öffentlichen Freiflächen, die fast gänzlich als Parkplätze umgenutzt wurden.

Ziel ist es nun die unüberlegt ausgeführten Öffnungen wieder zu verschließen und für Fußgänger offen zu lassen. Der gesamte Hafenkai wird zur Fußgängerzone und nur eingeschränkt für den Autoverkehr geöffnet - das bedeutet für Zulieferung und Anrainer. Die Zu- und Abfahrt aus dem Stadtkern erfolgt nun ausschließlich über die Porta a Terra, von wo aus sich die Stadt wesentlich effizienter erschließen lässt.



2 WSSERTAXI *park and ride*

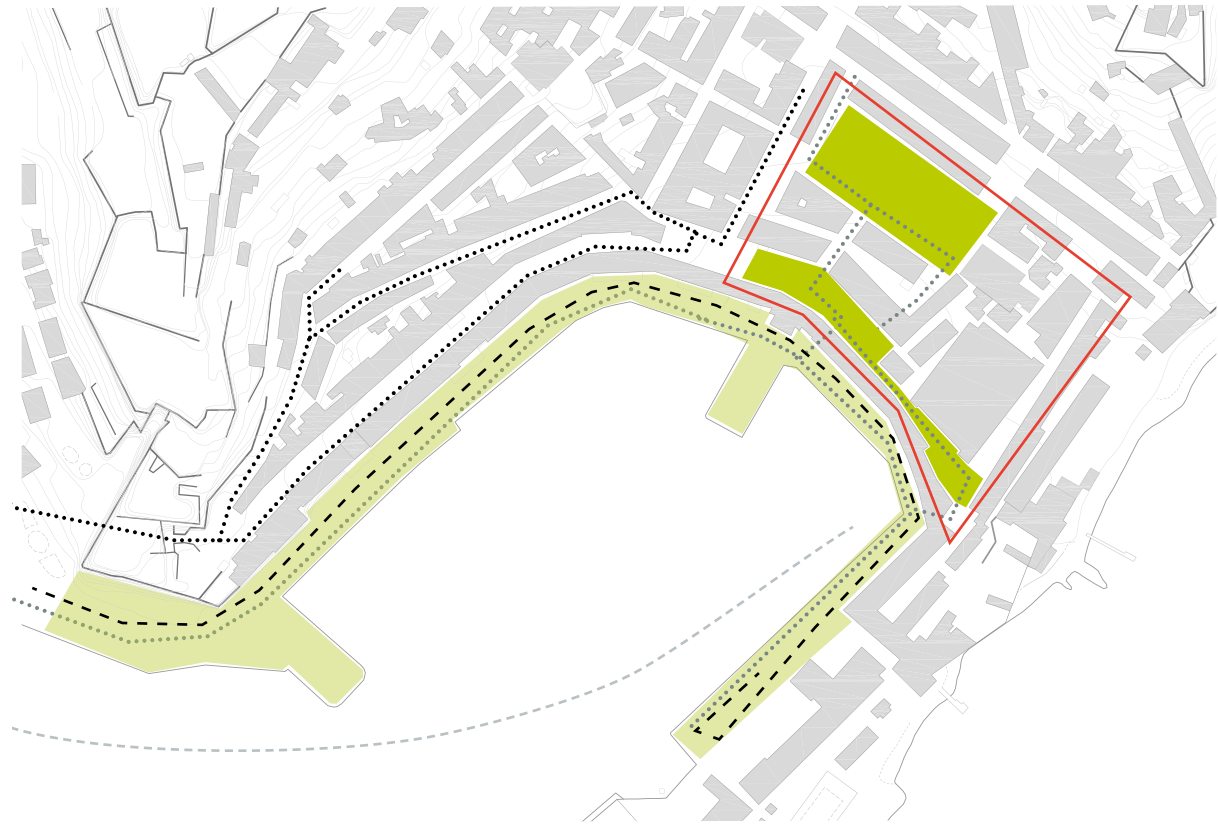


Wassertaxi und Parkgarage - „Park and Ride“ Prinzip

Die durch die Umlegung der Erschließung verlorenen Verkehrsflächen, werden mit den außerhalb der Umfassungsmauern liegenden Parkplätzen kompensiert (unter anderem dem „Parcheggio ex Enel“). Von hier aus besteht bereits eine Busverbindung in den Altstadt kern, die allerdings nicht beziehungsweise sehr wenig angenommen wird.

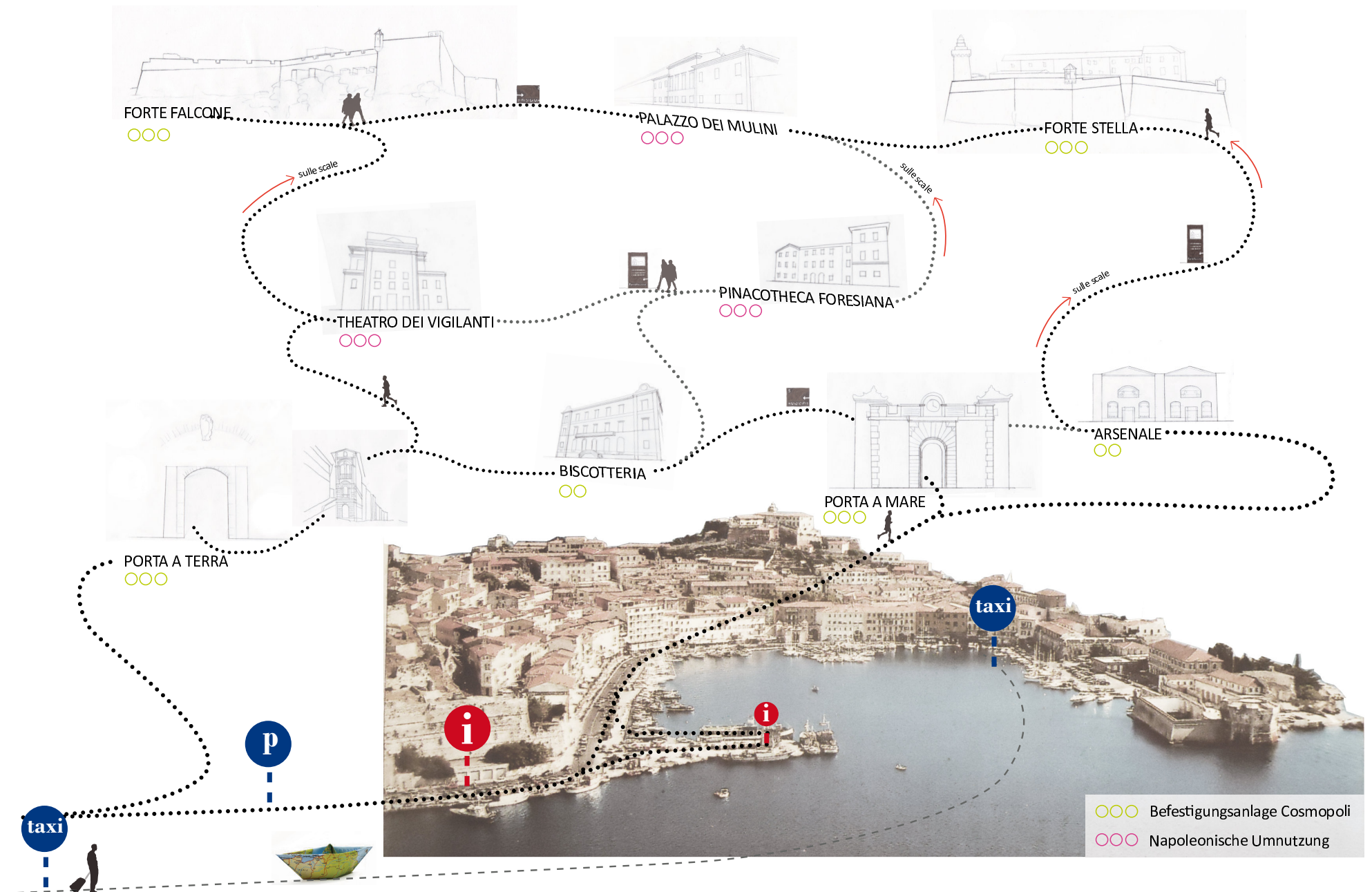
Um die Zugänglichkeit der Stadt zu stärken, wird das auf Elba schon bestehende Wassertaxisystem um zwei Stationen erweitert. So wird der neue und alte Stadtteil bequem und auf schnellem Weg verbunden. Man kommt direkt im neuen Zentrum am Hafen an und kann von hier aus alles zu Fuß erreichen.

- Bereich - verkehrsberuhigte Zone
- Fußgängerzone
- eingeschränkte Fußgängerzone
- alte Wegführung Autoverkehr
- neue Wegführung Autoverkehr
- - - - Zulieferung und Anrainerzufahrt
- - - - Wassertaxiverbindung



3 Verkehrsberuhigte Zonen und Fußwegenetz

Durch die Umleitung des Autoverkehrs ist es möglich einen Bereich des Altstadt-kerns für rein fußläufige Benutzung freizuhalten. Damit ergibt sich die Möglichkeit Gebäude und Flächenkompositionen in ihrer ursprünglich vorgesehenen Bewegungsgeschwindigkeit zu erleben und somit deutlicher wahrzunehmen. Die Notwendigkeit für beruhigte Plätze um innezuhalten wird schon beim ersten Besuch Portoferraios bewusst. Daher ist ein System von autofreien Plätzen gefordert, die durch ein abwechslungsreiches Fußwegenetz miteinander verbunden sind.



III.II

Aufwertung und Funktionsanreicherung *Möblierung und Orientierung*

Der erste Schritt einer weitgreifenden Umgestaltung widmet sich der Aufwertung von öffentlichen Flächen, wie Plätzen, Stufenanlagen und Grünanlagen, mittels Eingriffen von jeweils unterschiedlicher Dimension.

Unter die allgemeinen Anforderungen an öffentliche Freiflächen stellen sich unterschiedliche Bedürfnisse: Das Bedürfnis nach Multifunktionalität, nach spezifischer Charakteristik und nach Zugänglichkeit. Vor allem aber muss ein Platz um als solcher wahrgenommen zu werden ein Gleichgewicht zwischen Offenheit und Umschließung erfüllen.

In Portoferraio ist es unerlässlich Orte zu schaffen innerhalb des Stadtgefüges, wie verkehrsberuhigte Zonen bzw. Fußgängerzonen, die einen Rückzug vom Stadtverkehr erlauben. In Folge dessen ist der erste Eingriff ein schrittweises Leeren von Plätzen, um dann erst das Zuführen neuer Funktionen zu ermöglichen. Bei vielen der Plätze des „centro storico“ sind Aufwertung durch Umgestaltung bzw. kleine Gestaltungseingriffe möglich. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Wiederanknüpfung der verlorengegangenen Schnittstellen durch bewusste Orientierung, Blickführung und Zonierung gelegt werden.

Zur einheitlichen und einfachen Orientierung ist ein System von variabler, temporärer bzw. fix integrierter Möblierung denkbar, die alle erforderlichen Bedürfnisse an Stadtmöblierung erfüllen könnte. Diese sollen als eine Art „Leitfaden“ durch die Stadt begleiten und bieten die Möglichkeit zur Orientierung und Informationswiedergabe gleichermaßen.

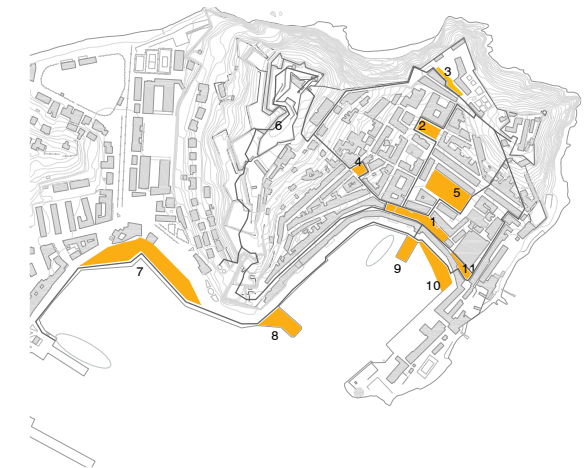
Die jeweilige Freifläche soll hierbei als Bühne betrachtet werden, die unterschiedliche Spielräume zulässt. Geschaffen werden sollen Orte der Kommunikation, der Bewegung und Aktion, der Besinnung und Entspannung.

Platz als Hülle für Möglichkeiten
Schnittstellen

● STADT - MENSCH

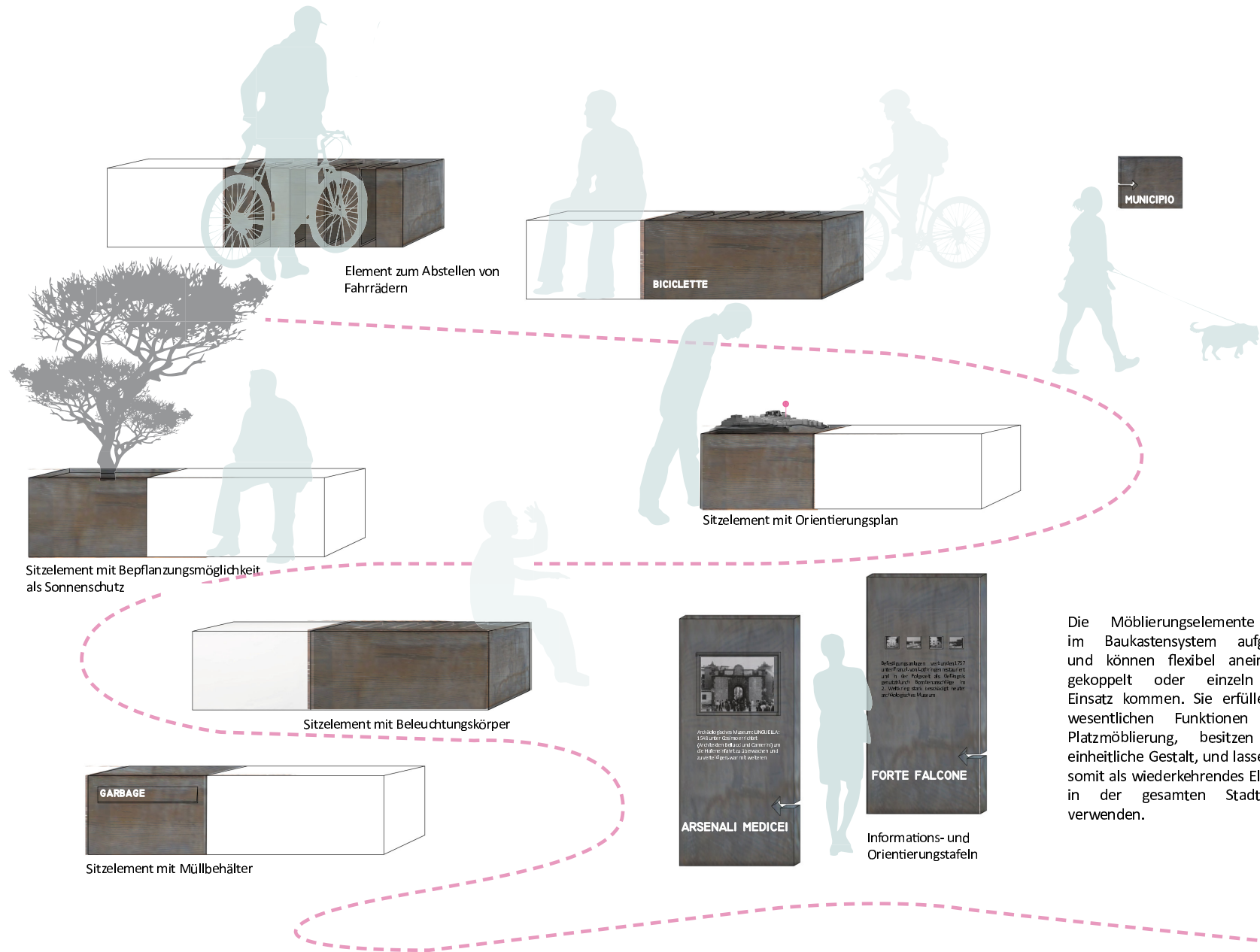
● ALT - NEU

● STADT - WASSER

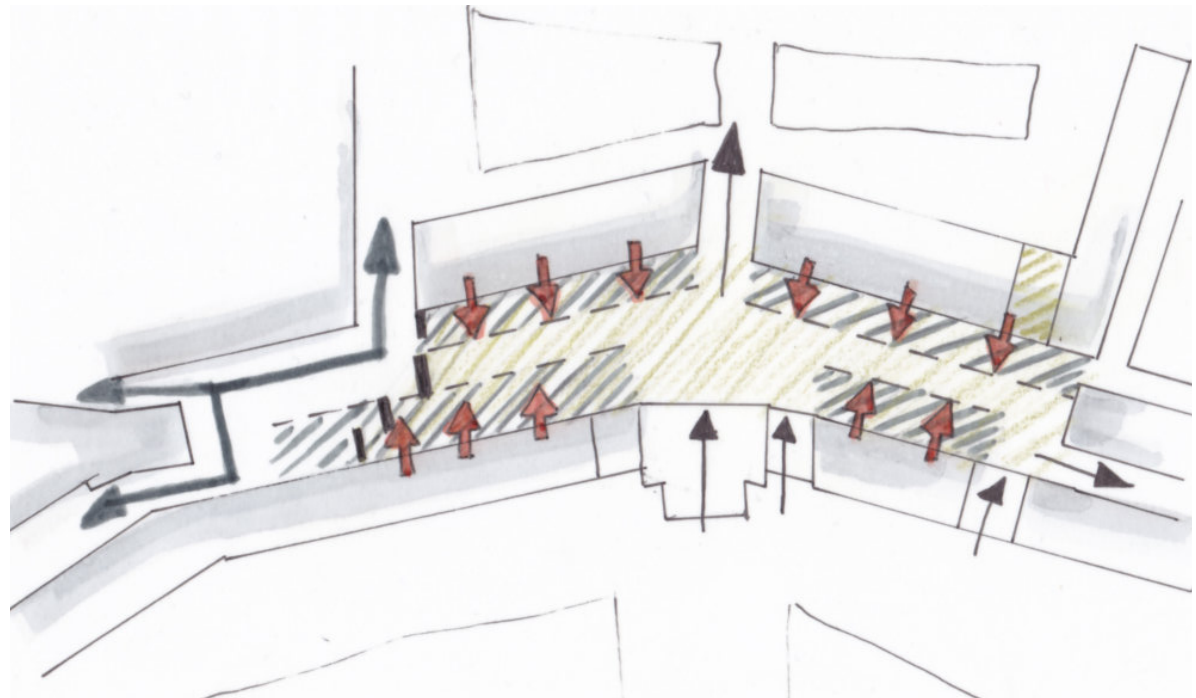


- 1 × ● Pizza Cavour und Porta a Mare
- 2 × ● Piazza Comte Laugier
- 3 × ● Piazza Napoleone
- 4 × ● Piazza A. Gramsci
- 5 □ ● Piazza della Repubblica
- 6 □ ● Parkanlage - Frote Falcone + Fußwege
- 7 ○ ● Bindeglied alt - neu + Fußwege
- 8 □ ● Mole Torre del Gallo
- 9 □ ● Mole Porta a Mare und Porta a Mare
- 10 □ ● Hafenkai
- 11 ○ ● Piazza Arsenale

Potenzielle Zentren:
an den Hauptverbindungs wegen



Die Möblierungselemente sind im Baukastensystem aufgebaut und können flexibel aneinander gekoppelt oder einzeln zum Einsatz kommen. Sie erfüllen die wesentlichen Funktionen einer Platzmöblierung, besitzen eine einheitliche Gestalt, und lassen sich somit als wiederkehrendes Element in der gesamten Stadtanlage verwenden.



1 *Piazza Cavour*

Hier sind nur kleinere Eingriffe nötig, da der Platz durch sein Angebot an Geschäftslokalen und Gastronomie schon sehr gut funktioniert und belebt wird.

Der einzige zu behebende Nachteil ist die umständliche Wegführung von Autoverkehr und Fußgängern. Im Laufe der Zeit sind mehrere Öffnungen in der Stadtmauer konstruiert worden. Leider allerdings zeigen sich diese nicht als effiziente Lösungen. Mit der neuen umstrukturierten Wegführung wird der Platz beruhigt und kann neue Funktionen aufnehmen, beziehungsweise die bestehenden bereits funktionierenden weiter ausbauen. Der Bodenbelag besteht zum Teil noch heute aus den originalen rötlichen Kalksteinplatten - diese können ergänzt oder ersetzt werden um dem Platz wieder eine einheitliche durchgängige Fläche zu geben.



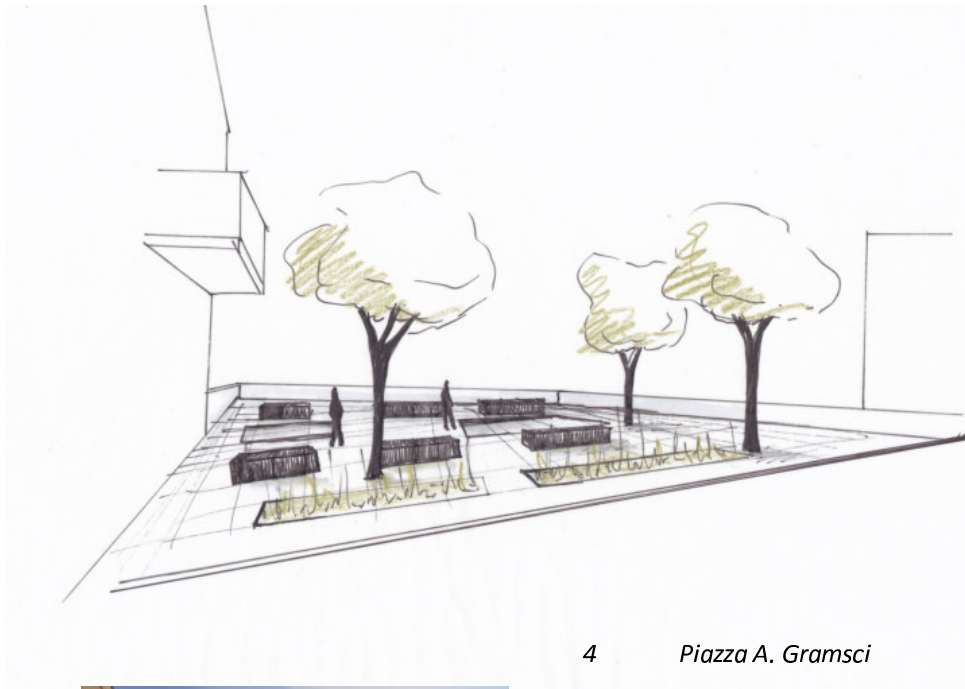
2 *Piazza Comte Laugier*

Der Platz Comte Laugier ist eine Art öffentliche Stadtterrasse. Er besitzt eine komplett freie Fläche und bietet auf drei Seiten die Möglichkeit zum Ausblick über die Stadtanlage. Dadurch dass er nur zu Fuß erreichbar ist, ist er der einzige Ort, der vom Autoverkehr verschont geblieben ist und hat somit durch seine völlig geschützte Lage eine starke Aufenthaltsqualität. Der Platz bietet sich ideal für Veranstaltungen, ausgelagerte Fläche für Ausstellungskonzepte des Kunstzentrums und als Verweilpunkt an. Eine mobile Möblierung würde den Platz zudem strukturieren.



3 *Piazzale Napoleone*

Der Villa dei Mulini, der ehemaligen Residenz Napoleons, angeschlossen, liegt der Piazzale Napoleone. Dieser Platz wird dominiert von dem heutigen Napoleonmuseum und wird dadurch zu einem Vorplatz. Dieser Funktion ist jedoch noch keinerlei Gestaltung zuteil geworden. Hier wäre es möglich durch kleinere Eingriffe, wie einer Möblierung in Form von Sitzgelegenheiten oder Beschattungs- und Beleuchtungselementen, die Gesamtwirkung zu spezifizieren. Eine Gestaltung des Bodenbelags würde zusätzliche Aufenthaltsqualität schaffen.

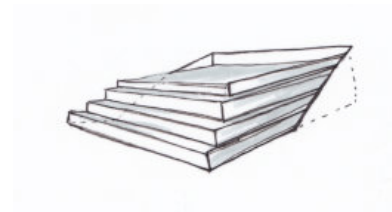
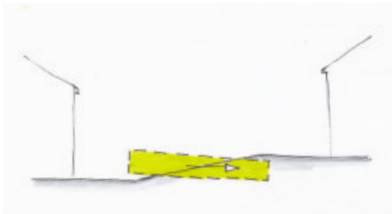


4 *Piazza A. Gramsci*



Hier gibt es zwei Potenziale, die bisher leider ungenutzt blieben. So wird dem Piazzale Napoleone ähnlich, die existierende Funktion als Vorplatz, in diesem Fall sogar Empfangsplatz, nicht genutzt. Das hier dominierende Gebäude ist ein Theater, was auf die Möglichkeit für eine eventuelle Bühnenerweiterung für diverse Freiluftveranstaltungen verweist. Außerdem herrscht von hier aus ein Ausblick auf Stadt und Hafen, der besonders Touristen zum verweilen einlädt.

Es wäre dem Platz zuträglich ihn durch schmale Grünflächen von der angrenzenden Straße abzuschotten. Um den Platz weiters aufzuwerten, könnten in den Boden versenkte Wasserbecken angelegt werden. Durch den Baumbestand wird die natürliche Beschattung ohnehin gewährleistet. Mobile Möblierungselemente erlauben zudem eine abwechslungsreiche Platzstrukturierung.



5 *Piazza della Repubblica*



Wie bereits erwähnt liegt sein Potenzial sowohl in der Lage, als auch in seinem Grundriss, der einen Mittelwert aus Geborgenheit und Freiheit, Umschließung und Offenheit ist. Der ehemalige Waffenplatz soll von motorisiertem Verkehr befreit und von allen Seiten zugänglich gemacht werden. Das Ziel ist es einen Hauptplatz zu schaffen, der benutzbar ist und die Kommunikation fördert, um das neu strukturierte Zentrum zu vervollständigen.

Durch die Umleitung der Verkehrsführung, würde er als Teil der neu geschaffenen Fußgängerzone die Möglichkeit für Veranstaltungen, für Wochenmärkte und für den Aufenthalt und Austausch von Bewohner und Besucher bieten. Der Baumbestand bliebe erhalten und durch das Spiel mit dem Niveauunterschied, wächst die Möblierung in Form von Sitzstufen aus der Platzgestaltung heraus. Durch diese Freitreppe würde die ehemalige Balustrade, die eine komplette Abschirmung bedeutet entsorgt und der Platz damit von allen Seiten zugänglich und benutzbar gemacht werden.

Die Zwischenzone, die durch die Auflösung der Einbahnstraßen entstehen könnte, wird der bereits angesiedelten Gastronomie zugeschrieben und es entstehen angenehme Aufenthaltsflächen.



6 Parkanlage Forte Falcone

Die Freiflächen auf den unterschiedlichen Ebenen des Forte Falcone bieten die Möglichkeit mit ihrer Aussicht auf den alten Hafen sowie den neuen Stadtteil als öffentliche Parkanlage und Touristenattraktion benutzbar gemacht zu werden.

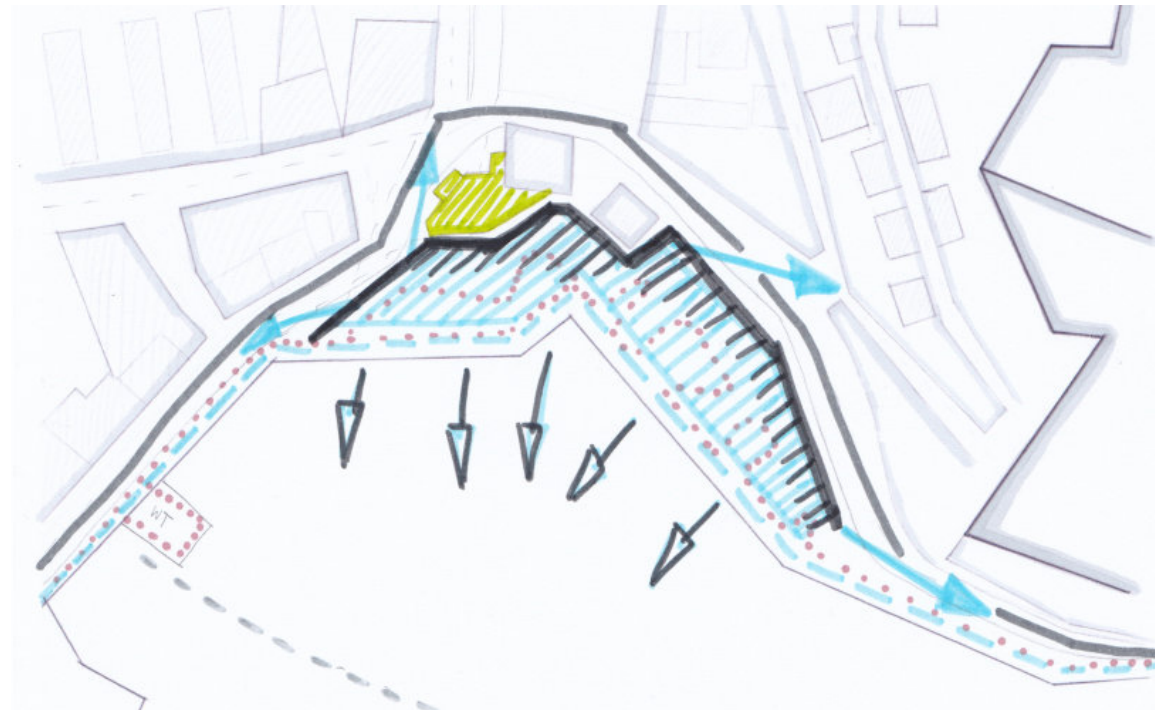
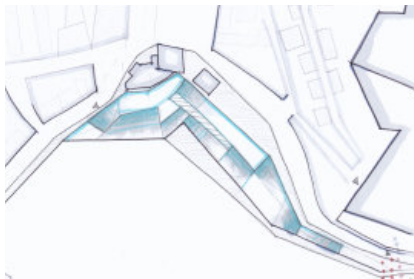
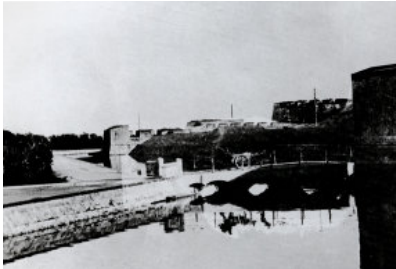
Mit der Möglichkeit eines Rundganges, würde sich der Hafeneingang und der neue Stadtteil auf direktem Wege mit der Befestigungsanlage verbinden und somit einen Einblick in die Geschichte der Stadt selbst erlauben.

In Form einer öffentlichen Parkanlage werden die unterschiedlichen Niveaus miteinander verbunden und bestehende Verbindungen ausgebaut und attraktiver gestaltet.

Durch unzureichende Pflege verkommen diese ungenutzten Flächen derzeit und die Anlage ist dem Zerfall ausgesetzt.

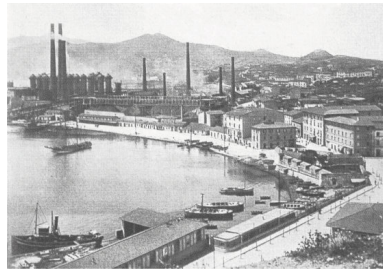
Eine mögliche Nutzung wären Spielplätze, ein öffentlicher Park, eine Kletterwand und Freiluftveranstaltungen oder Themenparcours.

● *ALT - NEU*

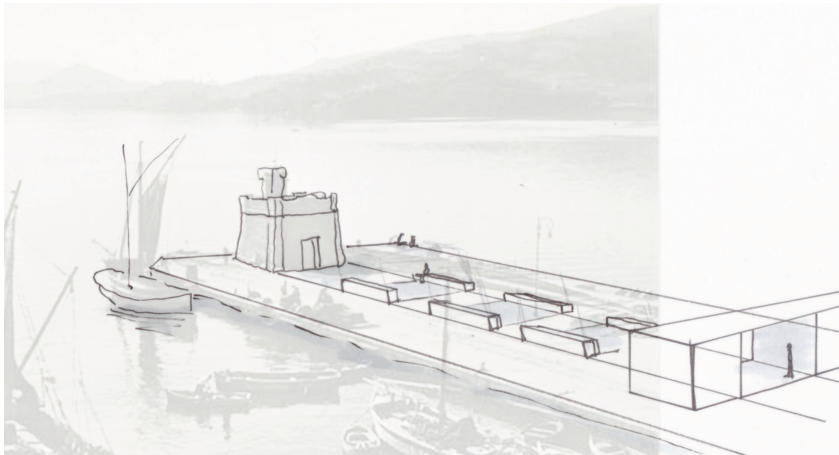


7 Bindeglied alt - neu

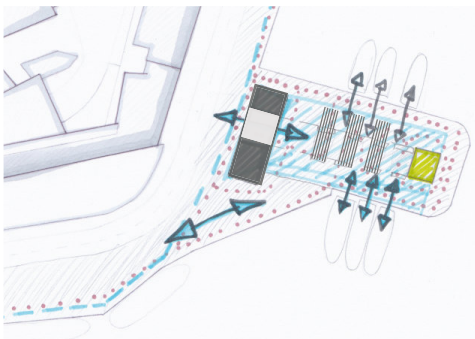
An der Stelle des aufgeschütteten Grabens befindet sich heute die Viale Manzoni. Dieser sensible Verbindungspunkt zwischen der Altstadt und der Neustadt Portoferraios ist bis heute unbeachtet geblieben, dabei wäre es genau hier nötig, eine Aktion zu setzen um eine Kommunikation in der zweigespaltenen Stadt herzustellen. Vorgesehen ist eine abgesenkte Parkgarage, die an der Oberfläche eine Art begehbare Stadtlandschaft bilden soll. Diese kann sowohl urban, als auch als natürlich angelegter öffentlicher Park ausgestaltet werden.



Umgestaltung des Fußwegs vom neuen zum alten Hafen unter Einbeziehung der angrenzenden Freiflächen

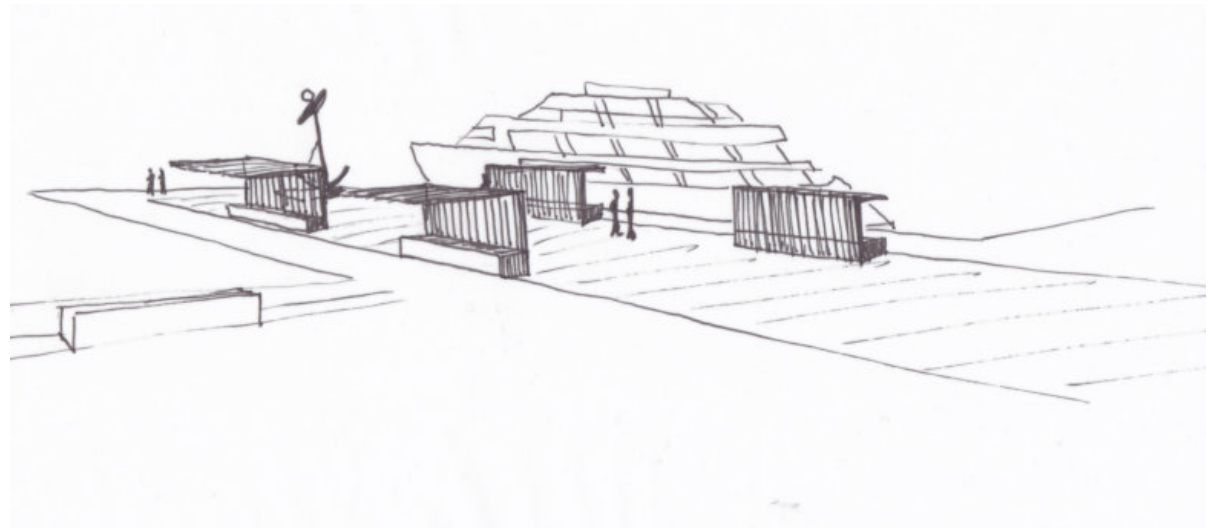
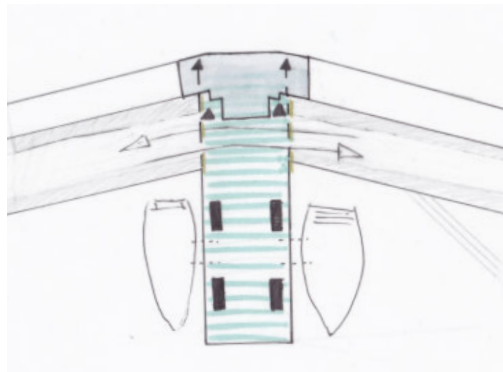


Anbindung mit Fischerbooten
-- Fischmarkt in der Mitte des Platzes denkbar



8 Mole am Hafeneingang - Torre del Gallo

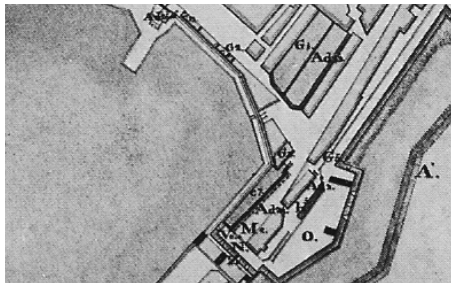
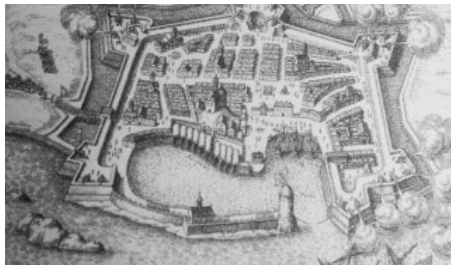
Die Mole am Hafeneingang, hat das Potenzial eine Art „Vorraum“ der Stadt zu werden. Von hier aus hat man die Möglichkeit sich ein Bild von der Stadt zu machen, bevor man sie betritt. Seine besondere Lage im Hafenbecken direkt am Verbindungsweg vom neuen zum alten Stadtteil, würde sich zum Beispiel als ein Informations- und Orientierungspunkt für Touristen anbieten. Zudem besteht die Möglichkeit eines Fischmarktes mit direkter Anbindung beziehungsweise Anlegemöglichkeit der Fischerboote.



9 *Mole Porta a Mare*

Obwohl die Mole vor der Porta a Mare als Anlegestelle für Privatyachten eine klar definierte Funktion besitzt und diese auch erfüllt, sind seine Vorzüge als Aufenthaltsort, als Gelegenheit das lebendige Treiben am Hafen zu beobachten, nicht ausgenutzt. Es ist ein Prestigeort, ein Ort der Inszenierung, des Sehens und Gesehen-Werdens. Derzeit handelt es sich um eine leere asphaltierte Fläche, welche dem ihr zugeordneten Gebäude, der Porta a Mare in keiner Weise gerecht wird.

Die vorgesehene Umgestaltung konzentriert sich auf eine neue Möblierung mit integrierten Beschattungselementen in der Mitte der Fläche und auf das Anlegen eines durchgehenden Bodenbelags bis hin zur Porta a Mare.



Der Hafen stellt generell das Bindeglied zwischen Wasser und Land dar - er kommuniziert gleichermaßen mit beiden Elementen. Bedingt durch die Geschichte des Abschottens ist in Portoferraio die Beziehung zum Wasser als qualitativer Punkt vernachlässigt worden. Daraus resultiert diese starke Trennung.

Im Zuge dieser Überlegungen ergibt sich auch die Frage des An- und Abtransports zur Schiffswerft. Diese liegt erstaunlicherweise nicht wie üblich direkt am Hafenbecken, sondern hinter der scheinbar völlig geschlossenen Wehrmauer. Der Bereich, der sich zwischen Werft und Stadtmauer ergibt, ist ebenfalls zu klein um eine Galeere von hier mittels Seilzug zum Beispiel ins Wasser und heraus zu befördern.

Eine Öffnung in der Stadtmauer für die Arsenele würde in diesem Fall einen Schwachpunkt im System bedeuten. Um sich nicht angreifbar zu machen, wurde der Aufwand in Kauf genommen, die Mauer an dieser Stelle für das Auslaufen von Galeeren abzureißen, um sie im Anschluss wieder neu aufzubauen. Die genauere Betrachtung der historischen Pläne, lässt eine fragilere Ausführung der Wehrmauer im Bereich vor der Schiffswerft tatsächlich erkennen und bestätigt somit diese Theorie des Auf- und Abbaus.¹⁵ Die üblichere Ausführung einer solchen Situation ist links auf der Abbildung der befestigten Stadtanlage von Chaina, Kreta, zu sehen. Hier sind für das einfache Ein- und Auslagern der Galeeren die Werftgebäude direkt am Wasser im geschützten Hafen angelegt und sogar auf einer Bodenhöhe, die das Eindringen von Wasser zur zusätzlichen Erleichterung vorsieht.

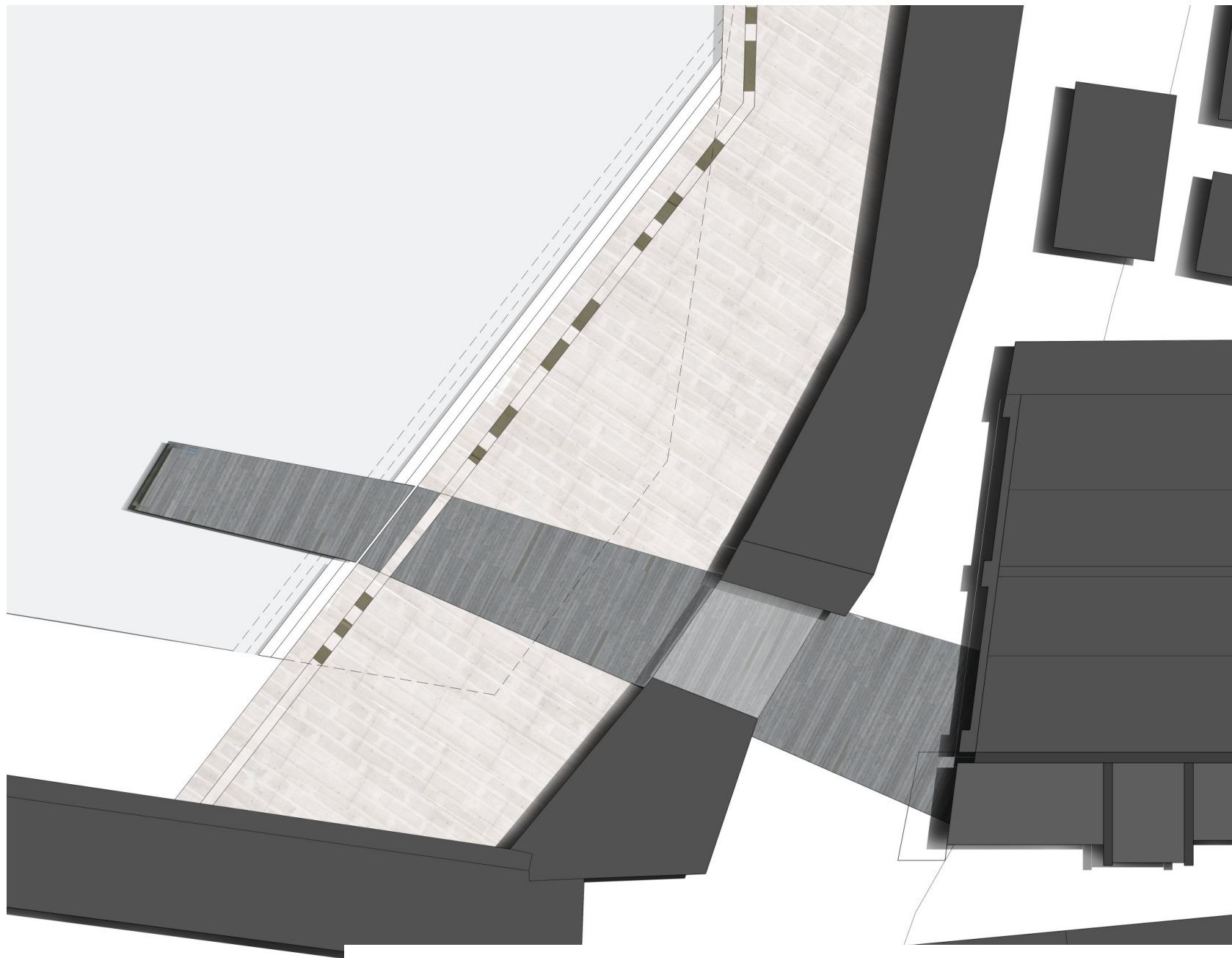
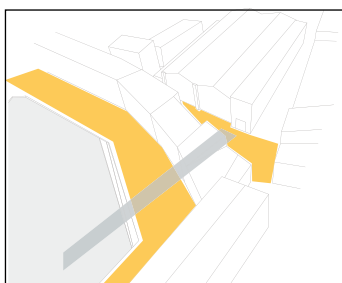
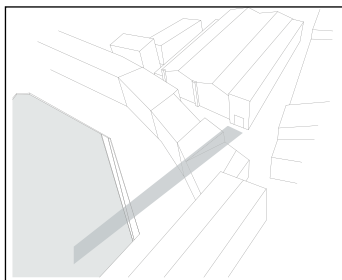
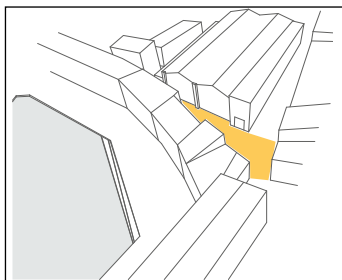
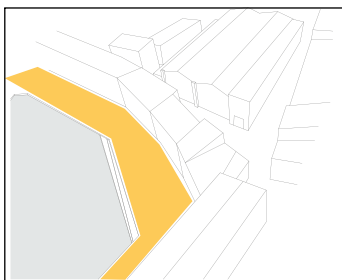
In Portoferraio ist dieser Teil der Geschichte heute allerdings durch homogene Bebauung nicht mehr nachvollziehbar.

Dieser Entwurf soll diese verloren gegangene Verbindung wieder herstellen. Es ist vorgesehen, dass die Mauer teilweise geöffnet wird und somit auch die beiden Plätze (Piazza degli Arsenali und der Platz vor der Hafenmauer) miteinander verbunden werden. Das Thema des Auf- und Abbaus, des fragilen Mauerbereiches, wird wieder aufgenommen und es entsteht eine durchgehende Raumsequenz.

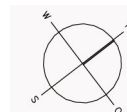
Im weiteren Schritt wird geplant die östliche Hälfte des Hafenbeckens zur Fußgängerzone und einen Teil des Hafens zu erweitern um eine neue Platzsituation herzustellen. Mit diesem Eingriff könnte eine beruhigte Zone geschaffen werden, um anzukommen und erstmals die Stadt wahrzunehmen. Das bereits angedachte System von Wassertaxis bringt den Besucher direkt über einen multifunktionalen Anlegesteg zur neu entstandenen Fußgängerzone.

Die durchgehende Raumsequenz kann hier durch einen einheitlichen Bodenbelag, der sich vom Ankunftssteg bis zur Werft erstreckt, noch einmal verdeutlicht werden. Um die Fußgängerzone zu markieren wird eine homogene Gestaltung gewählt, die sich von der sie durchbrechenden Verbindungszone abhebt. Die Möblierung kann dabei mittels Sitzstufen zum Wasser und den in der gesamten Stadtanlage geplanten mobilen und fixen Möblierungselementen erfolgen. Der Hafen wird somit zur Schnittstelle zwischen der Stadt und dem umliegenden Wasser.

¹⁵ Rospigliosi, Portoferraio: Guida Storica, S.36f



Durchgängige Raumsequenz *Platzgestaltung*





11 *Piazza degli Arsenali*

Ein weiteres übersehenes Zentrum ist, wie schon weiter oben erwähnt, die mediceische Schiffswerft mit dem dazugehörigen Platz. Zwar scheint dieser von seinen Dimensionen her relativ unbedeutend, dennoch macht ihn die geschichtliche Bedeutung des ihm zugeordneten Bauwerkes zu einem zentralen Punkt der Stadtgestaltung. Es besteht eine direkte Verbindung sowohl zur Piazza Cavour als auch ein Durchgang zur Hafenpromenade.

Mit kleineren Eingriffen, sollte es möglich sein seine versteckte Lage in der Form in die Besucherführung einzubinden, dass er ein Zentrum des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens werden kann.

Die Piazza degli Arsenali sollte vom Autoverkehr beziehungsweise Parkflächen geleert und könnte durch Neugestaltung aufgewertet werden.

Ziel ist es die Verbindung zum Hafen und zum Zentrum aufzunehmen und zu verstärken. Im gleichen Zuge wird ein Projekt zur Umfunktionierung der Schiffswerft in ein Kunst und Kulturzentrum als neuer Mittelpunkt der Identifikation und lebendiges Zentrum des gesellschaftlichen Geschehens konzipiert.

In Form des Durchgangs zur Hafenpromenade würde in diesem Zusammenhang die ursprünglich essentielle Verbindung der Werftanlagen zum Wasser wieder hergestellt werden.

Mit der neuen Wassertaxistation und der Umnutzung der Werft wird der Besucher somit direkt zur Piazza degli Arsenali geleitet werden. Dementsprechend beginnt seine Besichtigung direkt in der Historie der Stadt; bei einem der ursprünglich wichtigsten militärischen Punkte des mediceischen Cosmopoli.

III.IV

Schaffung eines Zentrums *mediceische Schiffswerft*



Portoferraio 1616



Arsenali medicei, Pisa



Venezianische Schiffswerft, Chania, Kreta

Die neu geschaffene Platzsituation um die mediceische Schiffswerft ist das zentrale Bindeglied im Stadtgefüge und zugleich gestalterischer Höhepunkt der Gesamtmaßnahme. Der Entwurf für den Umbau der Werft wird als Umsetzung einer Schnittstelle betrachtet und somit kann dieser als Ort der Identifikation ausgelegt werden. Um einen solchen Effekt zu erreichen, wurde die Funktion einer Kunst- und Kulturhalle gewählt, die durch ihr breites Angebot ganzjährig Touristen wie Einheimische gleichermaßen anziehen und zusammenführen soll.

Bestandsaufnahme

1 *Lage des Gebäudes:*

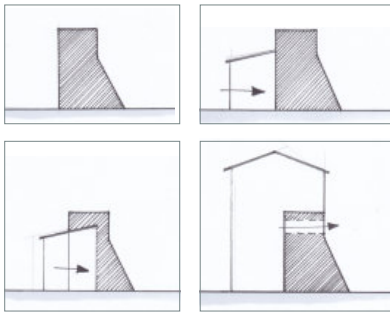
Die Werftanlage liegt zentral in der Stadtanlage, etwas versteckt östlich des Hauptplatzes und ist durch eine schmale Straße mit diesem verbunden.

Wie schon besprochen zeichnet sich die Besonderheit seiner Lage durch die direkte Angrenzung zur völlig geschlossenen Wehrmauer des Hafenbeckens aus. Dem Gebäude zugeordnet gibt es einen kleinen Vorplatz mit fast dreieckigen Grundriss, der allerdings zu klein ist um die Galeeren hinein und heraus zu befördern um sie mittels Seilzug über die Mauer zu bringen. Somit stellt sich die These die Mauer wurde jedes mal abgerissen um Galeeren auslaufen lassen zu können¹⁶ als am meisten plausibel heraus.

Vergleicht man diese Werftanlage mit anderen zu der Zeit entstandenen Arsenalen in Italien wie beispielsweise den „Arsenali di Venezia“ oder den „Arsenali Medicei“ in Pisa scheint die Methode und Anordnung sehr ungewöhnlich.

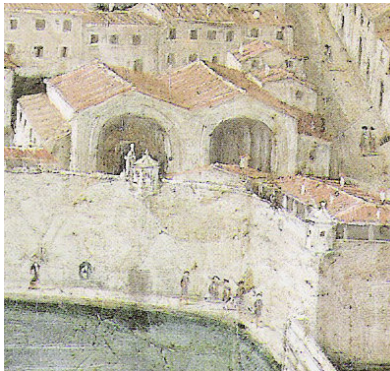
Grundsätzlich wurde die Schiffswerft direkt ans Wasser gebaut um ein einfaches Auslaufen der Galeeren zu ermöglichen, meist in einer separat abgetrennten durch Wehrmauern befestigten Bucht. Weshalb es also in Portoferraio völlig anders konzipiert wurde, lässt sich nicht mehr genau nachvollziehen. Wahrscheinlich sind rein defensive Gründe, um keinen Schwachpunkt im Wehrsystem erkennen zu lassen.

¹⁶ Rospigliosi, Portferraio: Guida Storica, S.36f



Durch die Lage des Gebäudes und die Höhe der angrenzenden Hafenbebauung ist es heute versteckt und relativ unbemerkt in einer kleinen Seitengasse positioniert. Ursprünglich jedoch war durch die geringere Höhe der Wehrmauer zum Hafen hin die Werft vom Meer aus sichtbar und ragte aus den umliegenden Gebäuden heraus. Dementsprechend ist seine visuelle Bedeutung im Stadtbild aus dieser Perspektive obsolet geworden.

Das Gebäude mit beidseitigen Anbauten steht solitär, also nicht in einen Baublock eingebunden und stark beengt von seiner Umgebung. Um die Arsenale herum hat sich bald nach der Konstruktion ein Fischer- und Handwerkerviertel entwickelt und die Hütten und Häuser lehnten sich an die Stadtmauer an, oder diese wurden zum Teil ausgehöhlt. Im Laufe der Zeit wurde das Viertel ausgebaut und noch heute lässt sich an den direkt am Hafen befindlichen Bauten die Schräge der ursprünglichen Wehrmauer erkennen.



2 Gebäudebeschreibung und Einordnung in Typus

Die Grundfläche besteht aus zwei gleich großen langgestreckten Räumen, deren Proportion und Größe durch die Abmessungen einer Galeere vorbestimmt sind. Diese Maße entsprechen circa den der zur etwa selben Zeit (1568) entstandenen Gebäudeteile der *Arsenale in Venedig*:

$l = 51 \text{ m}$	$l = 56 \text{ m}$
$b = 30 \text{ m} / \text{jeweils } 15 \text{ m}$	$b = 23,4 \text{ m}$
$h = 12,7 \text{ m}$	$h = 9 \text{ m}^{17}$

Die beiden Räume werden durch eine mittige Längsmauer mit arkadenförmigen Öffnungen abgetrennt. Quer dazu wird das Gebäude durch acht parallele Stützbögen (Stärke: 0,80 m, Achsabstand: 7,20 m) getragen. Ursprünglich gab es wahrscheinlich eine Überdachung mit Holzbalken und Ziegeldach, wie es bei den Arsenalen in Venedig zum Teil zu sehen ist.

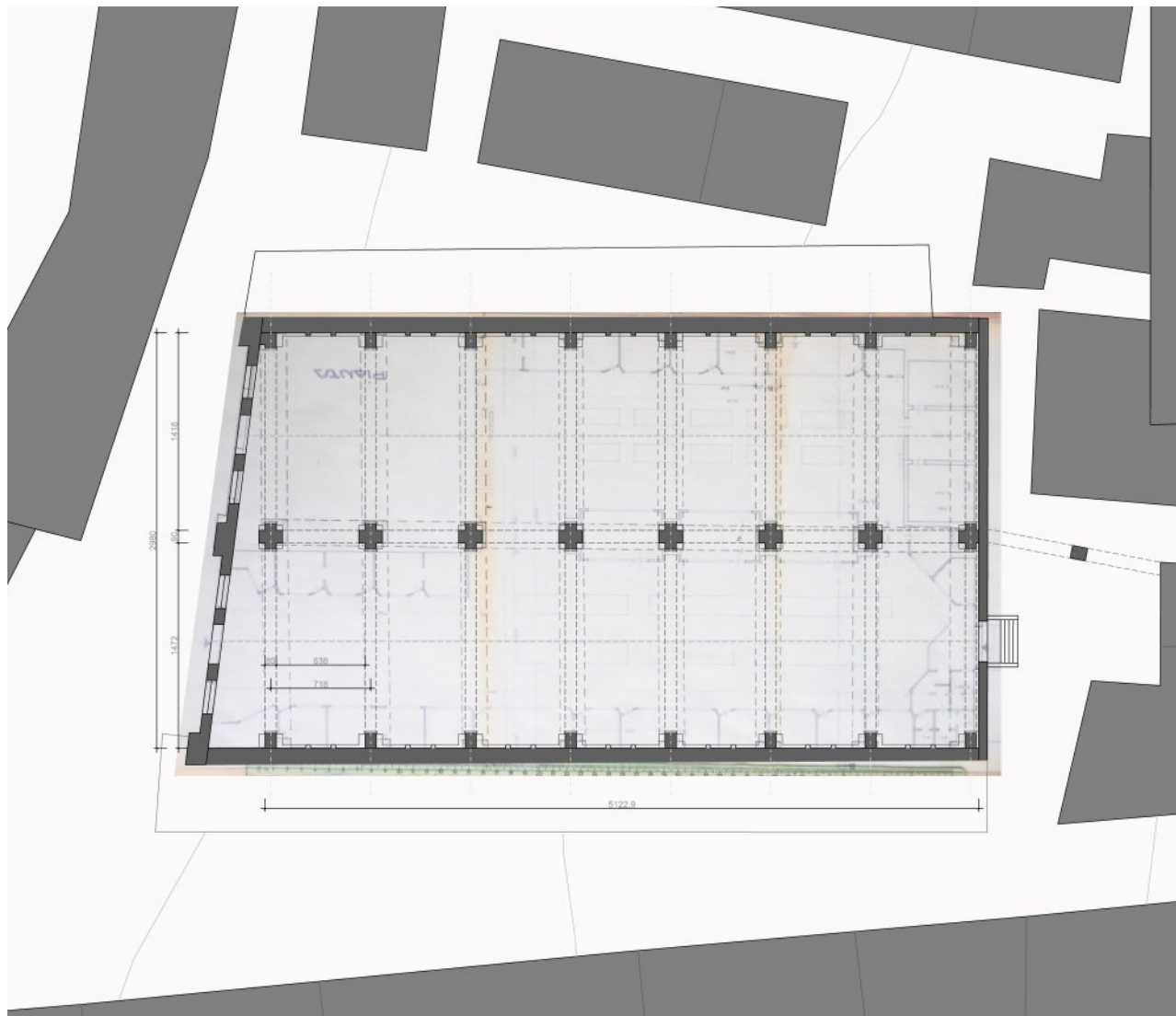
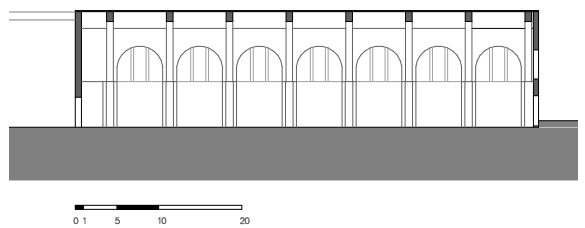
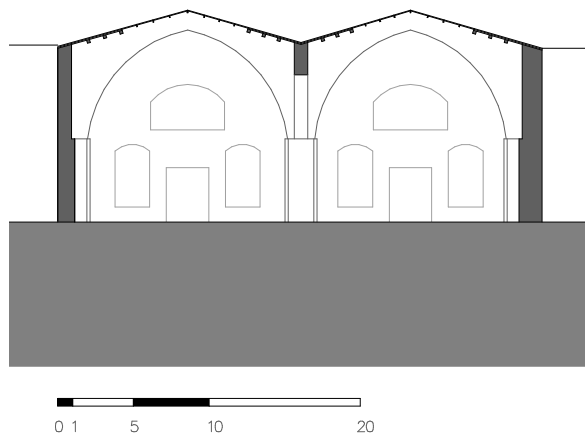
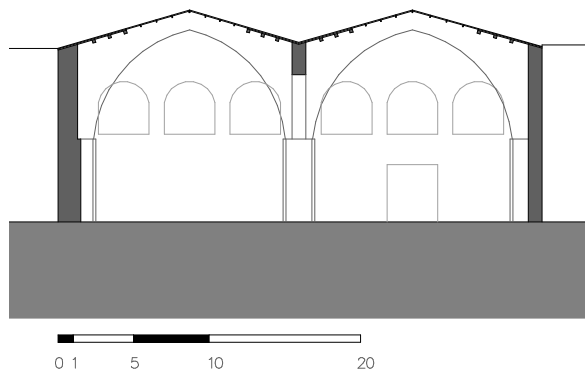
Entstanden ist es als Fabrikgebäude, also als reiner Nutzbau, das bedeutet es gibt weder an der Fassade noch im Innenraum jegliche Art von zusätzlicher architektonischer Ausschmückung.

Der Hauptzugang befand sich somit an der Frontfassade in Richtung Wehrmauer und ein weiterer Eingang vermutlich wie auch heute an der hinteren Fassade.

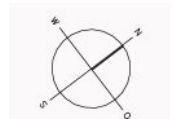


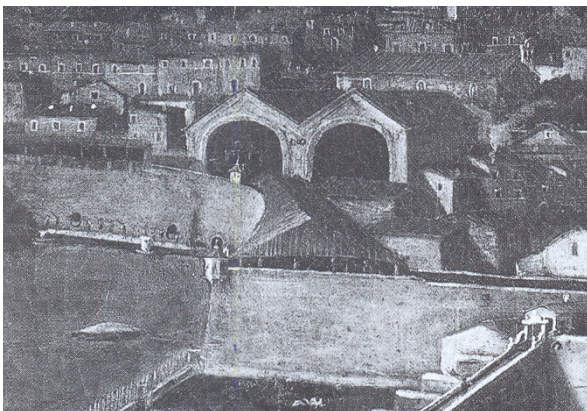
Die Hauptfassade weicht vom inneren System ab und steht parallel zur Wehrmauer und damit schräg zu den sich innerhalb befindlichen Stützbögen. Ob das das Resultat einer späteren Adaption darstellt oder von vornherein parallel zur Wehrmauer geplant war, lässt sich heute durch fehlende Baudokumentation nicht mehr evaluieren. Die vorhandenen historischen Stadtpläne lassen allerdings auf eine spätere Adaption schließen.

17 Haziris, Die venezianische Schiffswerften von Chania / Kreta , S.23f



Bestandspläne
Grundriss und Schnitte M 1:500





Die Frontfassaden sind symmetrisch zueinander und bestehen aus zwei Dreiecksgiebeln mit einer zentralen Tür- und drei Fensteröffnungen. Historische Abbildungen lassen allerdings auf eine fast gänzlich offene Fassade zum Meer beziehungsweise zur Wehrmauer hin schließen. Vermutlich wurde die Fassade im Laufe der Zeit zugemauert oder ersetzt. Hierfür vorstellbar sind Gründe wie Adaptierungszwecke für andere Nutzungen, oder die Notwendigkeit eines Neuaufbaus durch Beschädigungen.

Die hintere Fassade ist ebenfalls symmetrisch und besitzt jeweils drei Fensteröffnungen. Hier befindet sich ein noch sichtbares Aquädukt, welches das auf dem Dach gesammelte Wasser zu einer Zisterne weitergeleitet hat.

3 Baugeschichte des Gebäudes

Das Bauwerk wurde vom Architekten Buontalenti im Zuge der Befestigungsmaßnahmen in Cosmopoli 1571 entworfen und vier Jahre später fertiggestellt. Seine Funktion war ursprünglich die Konstruktion der Galeeren und Kriegsschiffe des geplanten Ritterordens aufzunehmen, die Galeazze dei Medici.

Die Arsenele wurden im 17. und 18. Jahrhundert eventuell auf Grund von Beschädigungen mehrfach umgebaut und haben somit heute nicht mehr ihr ursprüngliches Erscheinungsbild.

Mit dem Fortschritt der Technik und dem Umdenken in wesentlich größere Dimensionen, haben viele Häfen und vor allem Lagerhäuser und Werften in Europa ihre Funktion verloren und wurden einem neuen Nutzen untergeordnet oder standen über Jahre hinweg leer.

Leider können auf Grund von Mangel an historischem beziehungsweise generellem Planmaterial keine exakten Angaben zur Geschichte des Gebäudes gemacht werden.

Die Stützbögen scheinen der Form her zu schließen aus dem 18. Jahrhundert zu stammen, was eine umfassende Rekonstruktion zu dieser Zeit vermuten lässt. Die weitere Gebäudenutzung lässt sich auf Aufbewahrungs- und Lagerfunktionen oder auf Marktzwecke bestimmen.

Lange Zeit stand die Werftanlage unter dem Besitz der Marine bis sie in den 20er Jahren in staatlichen Besitz übergang und als Lagerhalle weiterverwendet wurde.

In den 70er Jahren entstand die Idee das Gebäude zu revitalisieren und es wurde zur Markthalle umfunktioniert, die sich allerdings nur für kurze Zeit aufrecht erhalten ließ. Dies hatte kleinere Umbauten zur Folge, die noch bis heute bestehen.

Heute hat sich im östlichen Teil der Werft ein Supermarkt eingelagert, in einer Art Lagerhalle im westlichen Bereich und im vorderen abgetrennten und zweigeschossigen Bereich die Arbeitergewerkschaft.

Auf Grund von mangelnden Parkflächen gibt es heute einige Überlegungen die Werft in ein Parkhaus umzufunktionieren.

Mein Anspruch an die Anlage besteht nun darin, die ursprünglich gesellschaftliche Bedeutung und stadtbildprägende Wirkung wieder herzustellen. Durch eine Umfunktionierung wird sowohl das Gebäude als auch seine Umgebung und im Weiteren auch der Altstadt kern aufgewertet und mit Bedeutung gefüllt.

Referenzbeispiele:

In den letzten Jahrzehnten zeichnet sich ein starker Trend zur Wertschätzung und Revitalisierung erhaltener kultureller Baudenkmäler, die lange Zeit vernachlässigt wurden und dem Zerfall ausgesetzt waren. Dieses Bedürfnis, die Geschichte oder die sichtbaren Zeugen des Vergangenen zu erhalten, steht in starkem Zusammenhang mit dem Gedanken der Nachhaltigkeit in allen Bereichen. Zudem wird der Baueifer durch den Mangel an freien Bauflächen zwangsläufig auf das Bauen im Bestand geleitet. Brach liegende Flächen oder ganze Gebiete werden auf ihr Potenzial untersucht, aufgewertet und mit neuem Inhalt angereichert.

Der Nachhaltigkeitsgedanke kommt in diesem Falle als Erhalt des kulturellen Erbes, durch Einbeziehung und Aufwertung alter Bausubstanz zum Tragen. Gebäude müssen in Verwendung sein, um erhalten zu bleiben. Historische Bausubstanz eignet sich deshalb hervorragend für eine solche Umgestaltung, weil sie zwar für einen ganz bestimmten Zweck konstruiert wurden, aber für eine Neukonzeption eine enorme Offenheit und Flexibilität zulassen. Sie bereichern in oft ungeahntem Ausmaß die gewählte Nutzung.

Im Speziellen haben wir es hier mit einem Gebäude zu tun, das hauptsächlich von seiner Raumwirkung als offene Halle lebt. Somit ist es in der Überlegung nach einer entsprechenden Neunutzung in dem Sinne eingeschränkt, da keine zu großen Einbauten notwendig sein dürfen um diese Raumwirkung nicht zu zerstören und die Gebäudestruktur sichtbar zu lassen. Essentiell ist es zu beachten, dass das Bauwerk durch die Umnutzung bereichert und nicht erdrückt werden soll. Zu erhalten gilt der Rhythmus des Gebäudes, die Struktur und damit die generelle Raumwirkung. Einbauten und größere Eingriffe sollten generell vom Bestand klar ablesbar sein, sich aber dennoch harmonisch einfügen.

Die neue Funktion sollte sich den Gegebenheiten und dem Gebäude anpassen und nicht umgekehrt.

Die Wahl der Funktion solcher Revitalisierungen steht oft im Zusammenhang mit dem Thema Kunst oder Kultur. Solche weiten, offenen, meist historisch wichtigen Räume eignen sich hervorragend um einen Bogen in die Gegenwart zu spannen, eine Schnittstelle zu erzeugen. Die Kunst schafft es mit ihrem Variantenreichtum eine Kommunikation, eine gewisse Spannung aufzubauen und bereichert somit das Gebäude. Sie beinhaltet die Möglichkeit ein Gebäude immer wieder neu wahrzunehmen, es zu verändern und dennoch nicht zu zerstören sondern weiterzuerhalten.

Umgenutzte Gebäude tragen das Potenzial ihre kulturelle Umgebung zu beeinflussen und ganze Stadtviertel zu verändern. Durch den Einbezug des Bestands, der eine emotionale Bindung der Bewohner impliziert, wird eine Motivation zur kulturellen und gestalterischen Partizipation hervorgerufen. Somit geschieht ein Zusammenführen unterschiedlicher Nutzergruppen.

Im weiteren soll ein kurzer Einblick in unterschiedlich umgenutzte historische Bausubstanzen erstellt werden, um nachfolgend konkret auf die Umnutzung der mediceischen Schiffswerft Portoferraios eingehen zu können.¹⁸

18 Cantacuzino, Neue Nutzung alter Bauten, S. 14ff

1 *Arsenali medicei di Pisa:*



Sechs aneinanderliegende Gebäude, gebaut 1540 ebenfalls von Buontalenti und von Cosimo I dei Medici in Auftrag gegeben für die Flotte des Santo Stefano Ordens
 Funktion: ursprünglich für den Bau und die Reparation der Galeeren, später lange Zeit leer gestanden, heute teilweise für Ausstellungen benutzt, Teile benutzt als Museum für die Geschichte des Schiffbaus.

2 *Arsenale di Venezia:*



Baubeginn 12. Jahrhundert, in den folgenden 7 Jahrhunderten wurde das Areal immer wieder erweitert,
 Lage: in geschütztem Becken am Rande des Stadtzentrums
 Funktion: größter Produktionsbetrieb Europas vor dem Zeitalter der Industrialisierung, heute: temporäre Nutzung zur Biennale, Istituto die Studi Militari Marittimi und ein Marinemuseum. Es gibt keine fixen Einbauten, die Räume werden jedes Jahr anders bespielt, sie dienen als Bühne / als Hülle für immer neue Ausstellungskonzeptionen.¹⁹

¹⁹ Haziris, Die venezianische Schiffswerften von Chania / Kreta, S.16ff

3 *Museu Maritim, Barcelona:*



Schiffbauzentrum der katalanisch-aragonesischen Krone, zwischen 13. und 14. Jahrhundert errichtet, bis ins 19. Jahrhundert hat es seine Funktion beibehalten²⁰

heute: Schifffahrtsmuseum, durch die kleineren vorgenommenen Einbauten wird der Raumeindruck nicht behindert, Funktion sehr anschaulich; aber keine Lösung, die starke räumliche Spannungen hervorruft.

4 *Pavillon de l'Arsenal, Paris:*



1878 als Privatgalerie errichtet, später als Lagerhaus benutzt, heute Ausstellungszentrum für Architektur und Städtebau

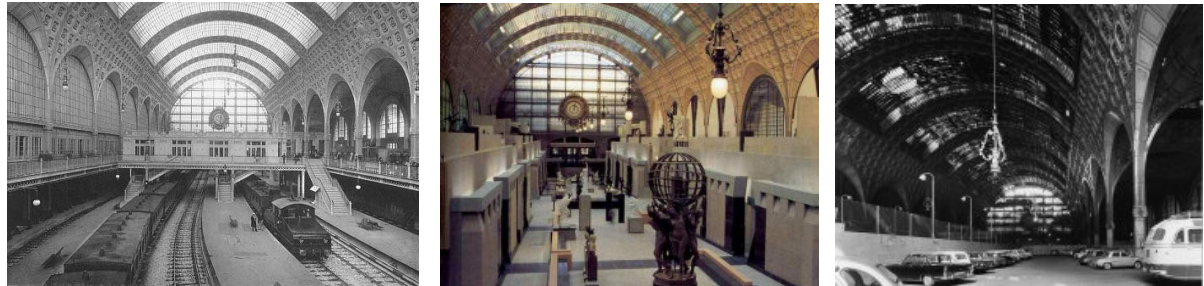
Der Bau besteht aus einem mit einer Eisentonnenstruktur überwölbten Hauptschiff und zwei Seitenschiffen mit Galerien.²¹ Der Raum ist offen und variabel für unterschiedliche Nutzungsformen, die einzigen Einbauten sind Ergänzungen der Galerien, aber im Grunde hat der Raum seine Wirkung nicht verloren.

Die Besonderheit in diesem Zusammenhang ist, dass es schon als Ausstellungsgebäude konzipiert wurde, inspiriert von den zahlreichen Werften, Bahnhofshallen, Lagerhäusern und Markthallen.

²⁰ Haziris, Die venezianische Schiffswerften von Chania / Kreta, S.15f

²¹ Cantacuzino, Neue Nutzung alter Bauten – Die Zukunft der historischen Architektur - Substanz, S.112f

5 *Gare d'Orsay, Paris:*



Der Gare d'Orsay in Paris weicht mit seiner Größe und Dimension zwar von den bereits genannten Referenzbeispielen ab, erscheint aber dennoch aufgrund seiner Raumwirkung passend. Diese wird, wie bei der mediceischen Schiffswerft, von dem Charakter der Halle und somit dem Verzicht auf kleinteilige Einbauten gebildet.

(Architekt: Victor Laloux) anlässlich der Weltausstellung 1900 in Betrieb genommen und nach dem 2. Weltkrieg stillgelegt.

heute: Nationalmuseum, der Umbau durch das Architekturbüro ACT-Architecture wurde 1986 fertiggestellt

Wie es an den Vergleichsbildern vor und nach dem Umbau deutlich zu erkennen ist, ging der Charakter und damit die Wirkung der Halle durch Einbau von Plattformen und zeilenartig angeordneten Nebenräumen verloren.

Der Versuch die neuen Eingriffe vom Bestand abzuheben ist in diesem Fall durch den gewählten Stil und die Farblichkeit nicht wirklich gelungen.²²

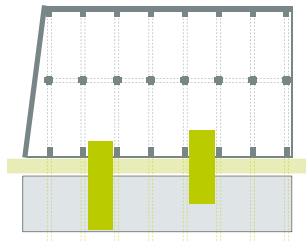
22 Cantacuzino, Neue Nutzung alter Bauten – Die Zukunft der historischen Architektur - Substanz, S.22f

FUNKTIONSKONZEPT:

Die Funktion der Revitalisierung der medicesischen Schiffswerft, die sich aus der Analyse der Geschichte, der Stadt, der Grundstückssituation und dem Bestandsgebäude selbst als logisch ergeben hat, ist die eines Ortes der Kommunikation. Es kumulieren sich somit eine Vielzahl an Schnittstellen, die es auch architektonisch greifbar umzusetzen gilt. Wie schon weiter oben erwähnt, stellt sich für mich eine solche Lösung in der Schaffung eines Zentrums für Kunst und Kultur, einer Art Kunsthalle dar, die die Möglichkeit in sich trägt, alle Benutzergruppen anzusprechen, zusammenzuführen und gleichzeitig einen vitalen Punkt in der Stadtanlage zu markieren.

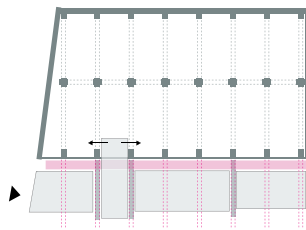
Bei den Überlegungen zum Funktionskonzept wurde das Hauptaugenmerk darauf gelegt, offene, frei gestaltbare und flexible Räume zu schaffen, die voneinander abtrennbar und immer wieder zuschaltbar sind. Im Zuge dessen ergibt sich auch die Möglichkeit einer Adaption an andere Nutzungsverhältnisse in der Zukunft – das Gebäude fungiert als Bühne, als Hülle der jeweiligen Funktion und bereichert sie ohne dabei seinen eigenen Charakter zu verlieren.

Um die Werft völlig frei zu halten von unnötigen Einbauten wurden sämtliche Servicefunktionen ausgelagert. Der bestehende Anbau der Arsenale ist ein teilweise leerstehendes Wohngebäude, das durch seinen Vorsprung und die ähnliche Materialität und Farblichkeit die Werft in ihrer Präsenz erdrückt. Aus diesem Grund wurde entschieden diesen Anbau zu ersetzen mit einem Gebäudetrakt, der alle der Kunsthalle dienenden Funktionen aufnehmen soll.



Gebäude 1 Zubau:

Der Neubau wird als abgetrennte Einheit verstanden, die sich dem Rhythmus des Bestandes anpasst, durch eine Fuge konstruktiv, funktional und optisch getrennt wird und dennoch Raumeingriffe in die Ausstellungshalle zulässt und diese stellenweise sogar erzwingt. Ziel ist, den Eindruck von zwei Elementen zu konstruieren, die ineinander übergreifen, aber dennoch als getrennte Einheiten wahrgenommen werden. Die Fenster und Türöffnungen der bestehenden Werft werden als Teile der Ausstellungsflächen und Aushangmöglichkeit nutzbar gemacht.



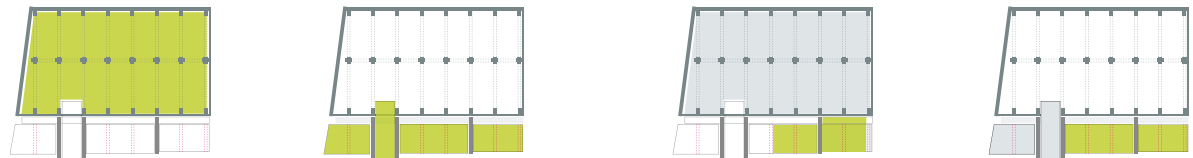
Man betritt das Gebäude über den Haupteingang des Seitentraktes und gelangt in eine Art Foyer mit einer Raumhöhe von 4,80 m. Dieser Bereich ist durch Lamellen von der Halle abgetrennt, was einen ersten Einblick in die Ausstellung ermöglicht. Von hier aus geht man weiter nach hinten in den querliegenden Verbindungskern, der von einer mehrgeschossigen Box gebildet wird. Er beinhaltet die vertikale Erschließung für die in den Obergeschossen liegenden Ausstellungsflächen und Vortragsräume.

Die Box ist von außen klar ablesbar und greift innen in die östliche Halle der Schiffswerft hinein. Das ist auch der Bereich, von dem aus die Ausstellung betreten wird. In die seitlichen Betonscheiben eingearbeitet befinden sich Schließfächer und Sitzgelegenheiten.

Gleich dahinter befindet sich - durch eine Rampe erschlossen - der etwas tiefer liegende Shopbereich und die Toiletten. Im ersten Obergeschoß gibt es die Möglichkeit für Büro- oder Lagerflächen, weitere Toiletten, Vortrags- und Veranstaltungsräume.

Das zweite und dritte Obergeschoß besteht aus durchgehenden Flächen, die beliebig voneinander abtrennbar oder zuschaltbar sind, was unterschiedliche Ausstellungskonzepte ermöglicht. Sie orientieren sich zur Werft und lassen partielle Einblicke oder sogar galerieartige Raumübergriffe zu.

Der östliche Teil der Werft besitzt einen weiteren Nebeneingang auf der hinteren Seite; dieser führt auf einen kleinen, durch die Hanglage des Gebäudes unter dem Straßenniveau liegenden Platz. Dieser lässt sich für verschiedene Ausstellungen oder Veranstaltungen ebenfalls zur Nutzfläche dazuschalten. Stiegen führen auf der westlichen Seite und eine Rampe auf der östlichen wieder zurück zum Straßenniveau.

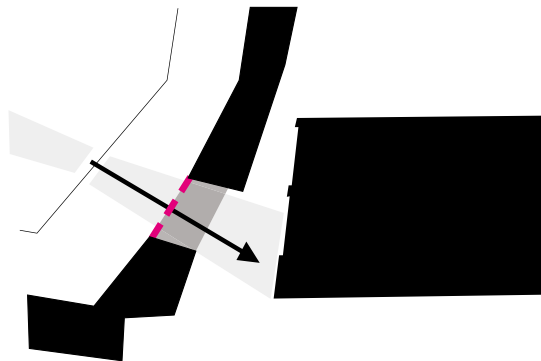


Gebäude 2:

Eine weitere ausgelagerte Funktion ist der Verwaltungstrakt. Die Büro- und Besprechungsräume befinden sich in einem abgekoppelten Gebäude an der Hafenmauer.

Wie schon erwähnt soll die Verbindung zum Hafenbecken mittels eines Durchgangs hergestellt werden. In diesem Sinne würde es der Raumwahrnehmung nicht genügen durch eine bloße Öffnung in einem bereits bestehenden Gebäude eine durchgehende Sequenz zu schaffen. Gewählt wurde daher eine Lösung, die größere Eingriffe voraussetzt.

Eines der Wohngebäude an der ehemaligen Stadtmauer wird durch einen Neubau ersetzt. Genau jenes Gebäude, das sich vermutlich an der Stelle des ursprünglich fragiler ausgeführten Mauerbereichs befindet. Ein Vorsprung in der Häuserfront und historische Stadtpläne lassen auf diese These schließen.



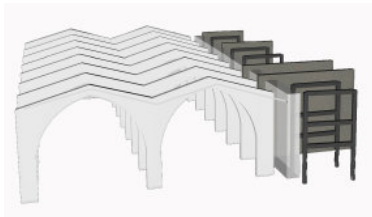
Der Neubau setzt sich aus einem vertikalen Erschließungstrakt mit Terrasse im obersten Stockwerk und einem sich darauf stützenden horizontalen Bürotrakt zusammen, der sich ca. 5m über dem Straßenniveau befindet und somit einen ebenerdigen Durchgang zum Hafenbecken und der neu geplanten Platzsituation freilässt.

Die Büroflächen besitzen einen komplett offenen Grundriss und lassen variable Möblierung, je nach Arbeitsplatzbedarf zu. In diesem Bereich gibt es eine innere Erschließung zum oberen Geschoß und von hier aus einen Zugang zur gemeinschaftlichen Dachterrasse. An diesem Punkt kann sowohl die Werft als auch der Hafen überblickt werden.

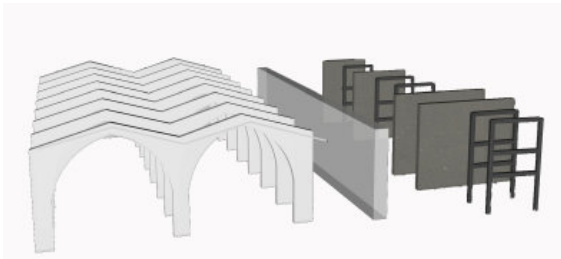
GESTALTUNGSKONZEPT:

Das gewählte Gestaltungskonzept orientiert sich daran die Vergangenheit seinen Möglichkeiten adäquat in die Gegenwart zu übertragen und somit für die Zukunft zu gewährleisten, diese als Bestandteil seiner Geschichte nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Durch das bloße Konservieren, wie es bisher an dieser Stelle stattgefunden hat, ergibt sich jetzt die Notwendigkeit Strukturen anhand historischer Formen zu evaluieren um den Bestand zu einer ihm möglichen Effizienz zu führen. Effizienz im Sinne einer Weiterentwicklung, da der bisherige Prozess eine scheinbare Konzeptlosigkeit aufzeigt, die dazu führt, dass alte Entwicklungen zwar vorhanden, aber nicht klar ablesbar und somit nicht mehr funktional sind.

Dieses Gedankengerüst soll sich im Gestaltungskonzept linear über das Gebäude erstrecken und diktiert somit seine Form.

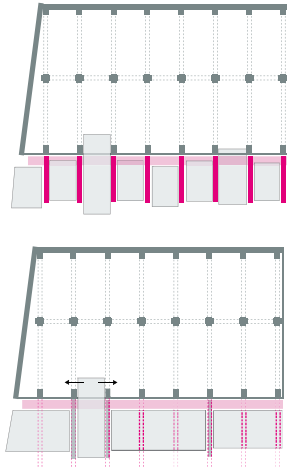


Da es sich hierbei um einen Zubau handelt, der die bereits vorhandene Fülle des Bestands nicht erdrücken möchte, bietet sich als Hülle eine reduzierte geometrische Form an. Um dieser sich daraus entstandenen quaderähnlichen Gestalt seine vermeintliche Schwere und Einfältigkeit zu nehmen, ergibt sich ein gezielt positioniertes Konzept der Fassadenöffnungen. Um zunächst dieser Hülle sein grobes Äußeres zu entziehen ist im Erdgeschoss eine Fensterfassade geplant, die den Eindruck einer Schwerelosigkeit vermitteln soll. Die Öffnungen im oberen Bereich des Komplexes sind schießschartenartig formuliert, was der geplanten Funktion zuträglich ist, da es ein individuell steuerbares Beleuchtungskonzept der Räume zulässt und gleichzeitig aber die Möglichkeit eröffnet einen historischen Bezug zur ehemaligen Wehrarchitektur herzustellen. Die Fassade wird durch schwarze Corten-Stahlplatten verkleidet und stellt somit einen materiellen wie farblichen Kontrast zum Bestand dar und hebt sich klar als neues eigenständiges Element ab.



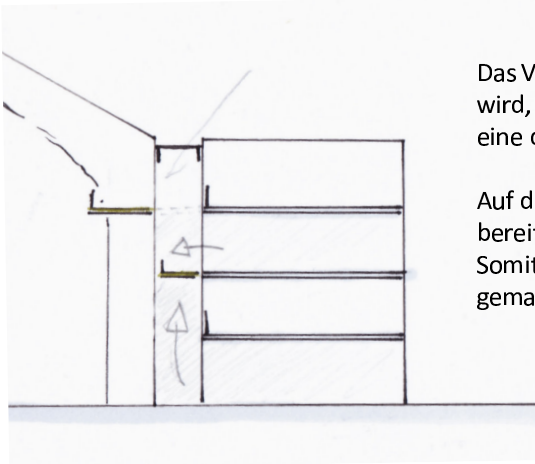
Um beide Einzelteile nun miteinander in Verbindung zu setzen ist aus reinen Gründen der Konstruktion schon eine Fuge notwendig, diese jedoch trägt in sich die Option ein konstruktives Bild des Gebäudes sowohl von außen als auch von innen zu formatieren.

Um zwar eine Verbindung herzustellen diese aber nicht in den Vordergrund rücken zu lassen, somit also nicht verschmelzen zu lassen, soll die Fuge aus Glas und weiter nach innen versetzt sein. Dadurch entsteht äußerlich ein scheinbar unsichtbares Band, was aber gleichzeitig den Innenraum zu beleuchten vermag. Abgesehen also von einer ästhetischen Feinheit ergibt sich für den Innenraum dadurch eine Varietät an Funktionsmöglichkeiten. So kommt es im Innenraum zu einem Spiel der Elemente, denn die Lichtfuge kann sowohl als Verbindung als auch als Trennung der bestehenden Sequenzen verfügbar sein.



Als Sequenzen werden hierbei die von der sichtbaren Stahlkonstruktion jeweils abgetrennten Räume bezeichnet, deren Rhythmus in die Weiterentwicklung des Gebäudes miteinbezogen und innovativ aufgegriffen werden soll. Diese Sequenzen, die das bestehende Potenzial des Gebäudes darstellen, bedienen sich der Fuge als horizontale und vertikale Raumerweiterung. Gleichzeitig bilden jene weitergeführten Sequenzen im Zubau eigene Räume.

Durch das Zusammenschließen einiger Sequenzen und das Abtrennen dieser größeren Einheiten durch Betonscheiben entsteht aus dem alten Rhythmus ein sich sowohl in Material als auch in Duktus unterscheidender Neuer. Dieser ist der Funktion des Innenraumes zuträglich und bildet gleichzeitig in seiner Abtrennung, sprich den Betonscheiben, direkte Verbindungspunkte zur Werft. Ein entscheidender Punkt ist hierbei der querliegende Quader. Dieser bildet einen mehrgeschossigen Verbindungskern der sowohl Eingangsbereich zum Bestandsgebäude als auch optischer Fluchtpunkt ist. Zudem ist er als solcher erkennbar, da er Durchsicht und somit Einblick in die Struktur des Gebäudes gewährleistet. Im Gegensatz zum vorherigen Bestand trägt dieser neue Anbau seine Sequenzstruktur auch nach außen und lässt sie sichtbar werden. Diese äußerliche Formulierung muss sich selbstverständlich an seine Umwelt assimilieren um nicht als Fremdkörper hervorzustechen.



Das Verwaltungsgebäude folgt selbigem Prinzip, nur dass die Rhythmisierung aus horizontalen Schichten gebildet wird, die auf einem vertikalen Erschließungselement aufliegen. Es ergibt sich somit ein Brückengebäude, das eine durchgängige Raumsequenz zulässt und eine Art Portal in der Hafenmauer darstellt.

Auf diese Art und Weise ist es der so entstandenen Symbiose möglich, architektonisch sichtbarer Ausdruck der bereits besprochenen Schnittstellen zu werden, ohne Gefahr zu laufen eine parasitäre Wirkung zu provozieren. Somit ist Vorhandenes erweitert, neu interpretiert und nicht lediglich obsolet, sondern funktional nutzbar gemacht worden.

KONZEPTMODELLE

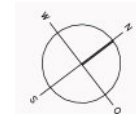


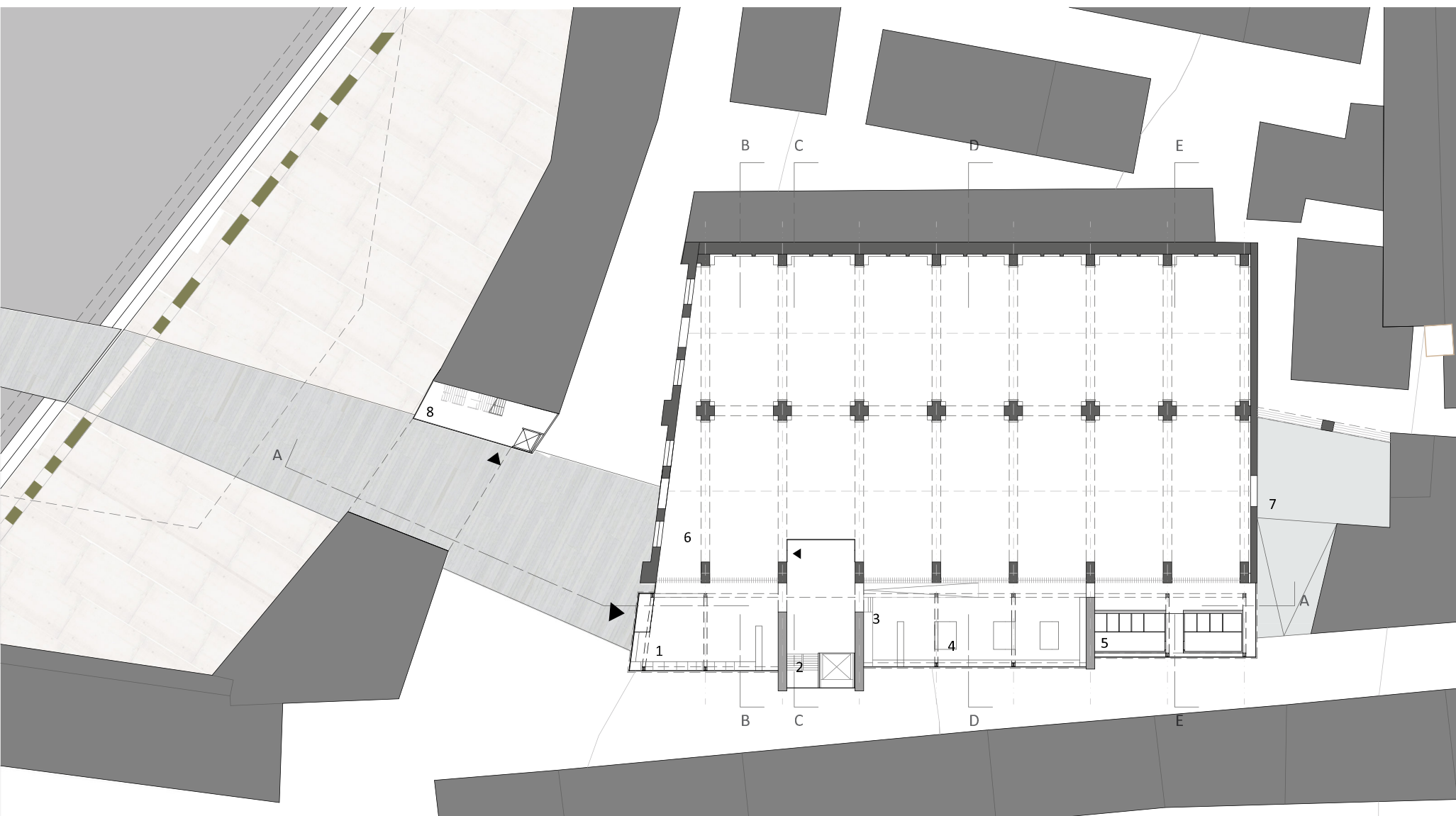




Lageplan M 1:2000

0 5 10 20 50 100

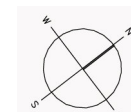


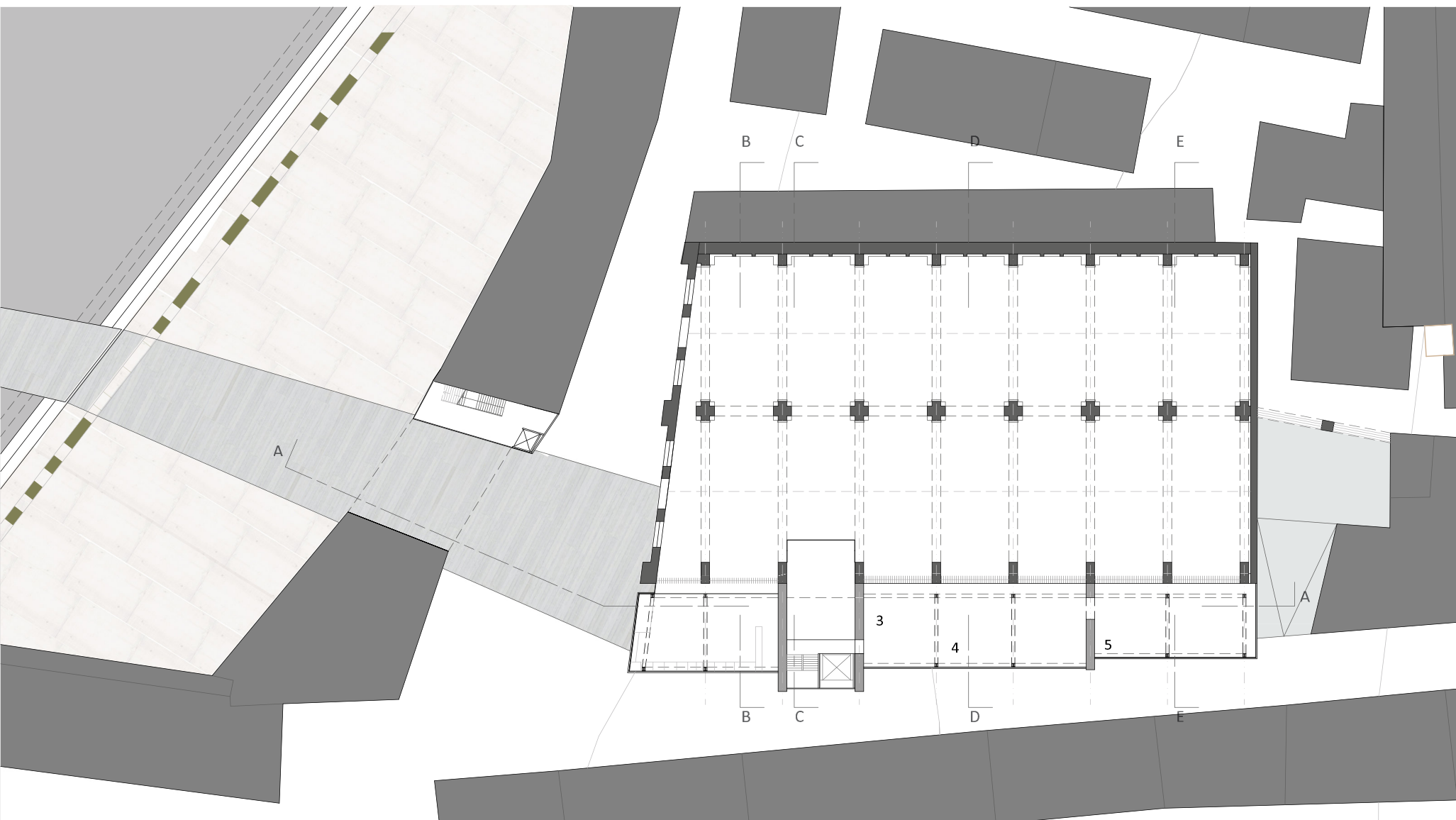


- | | |
|---|---|
| 1 Foyer, Kassenbereich 107 m ² | 5 Toilettten 89 m ² |
| 2 Verbindungskern 87 m ² | 6 Ausstellungsfläche 1540 m ² |
| 3 Erschließung 50 m ² | 7 zuschaltbarer Freibereich 184 m ² |
| 4 Shop 107 m ² | 8 Erschließung Verwaltungstrakt 46 m ² |

0 1 5 10 20 50

Grundriss EG M 1:500

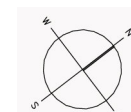


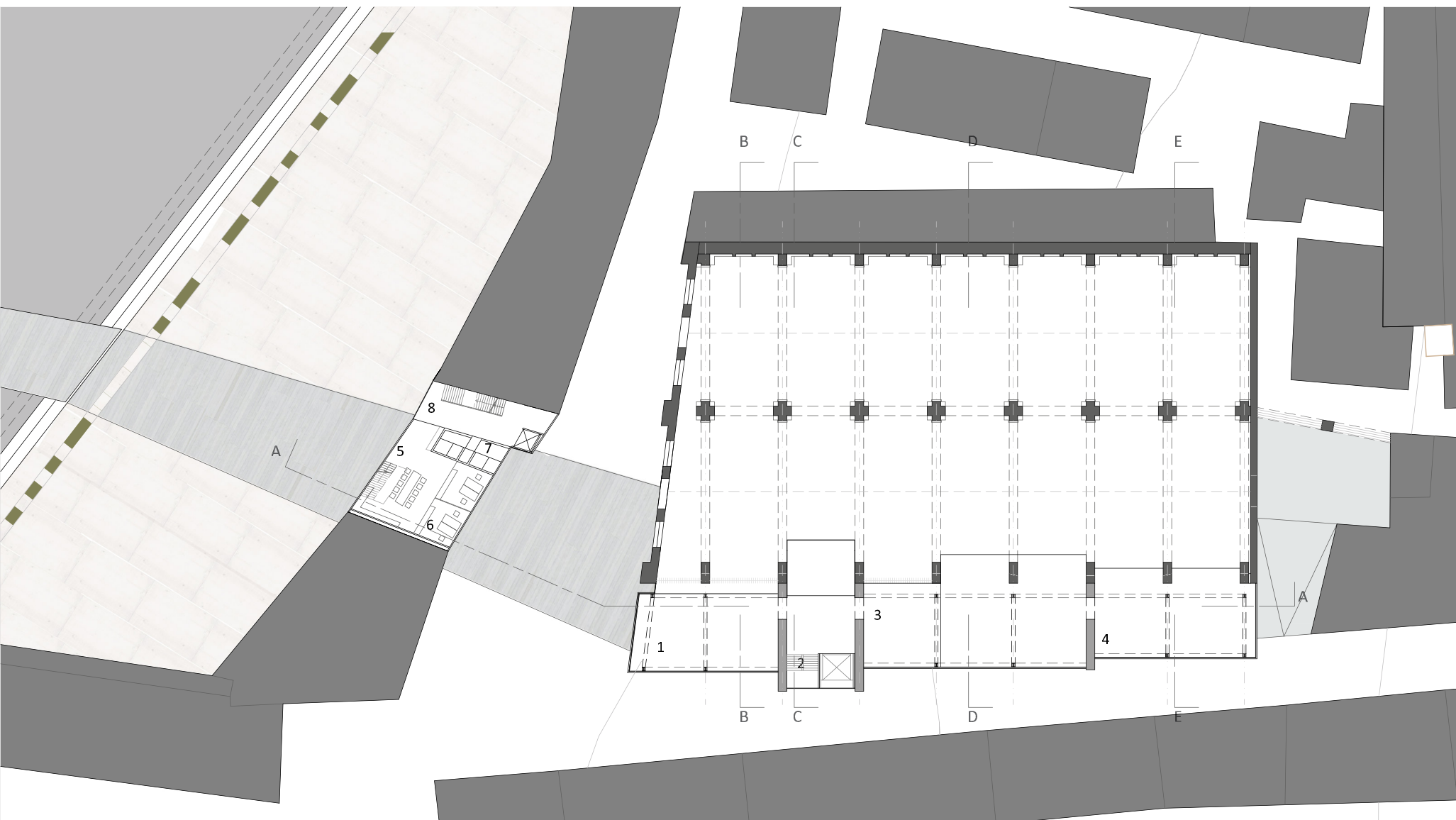


- 1 Erschließung 50 m²
- 2 Ausstellung/Veranstaltung 107 m²
- 3 Toiletten 89 m²

0 1 5 10 20 50

Grundriss OG1 M 1:500



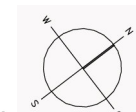


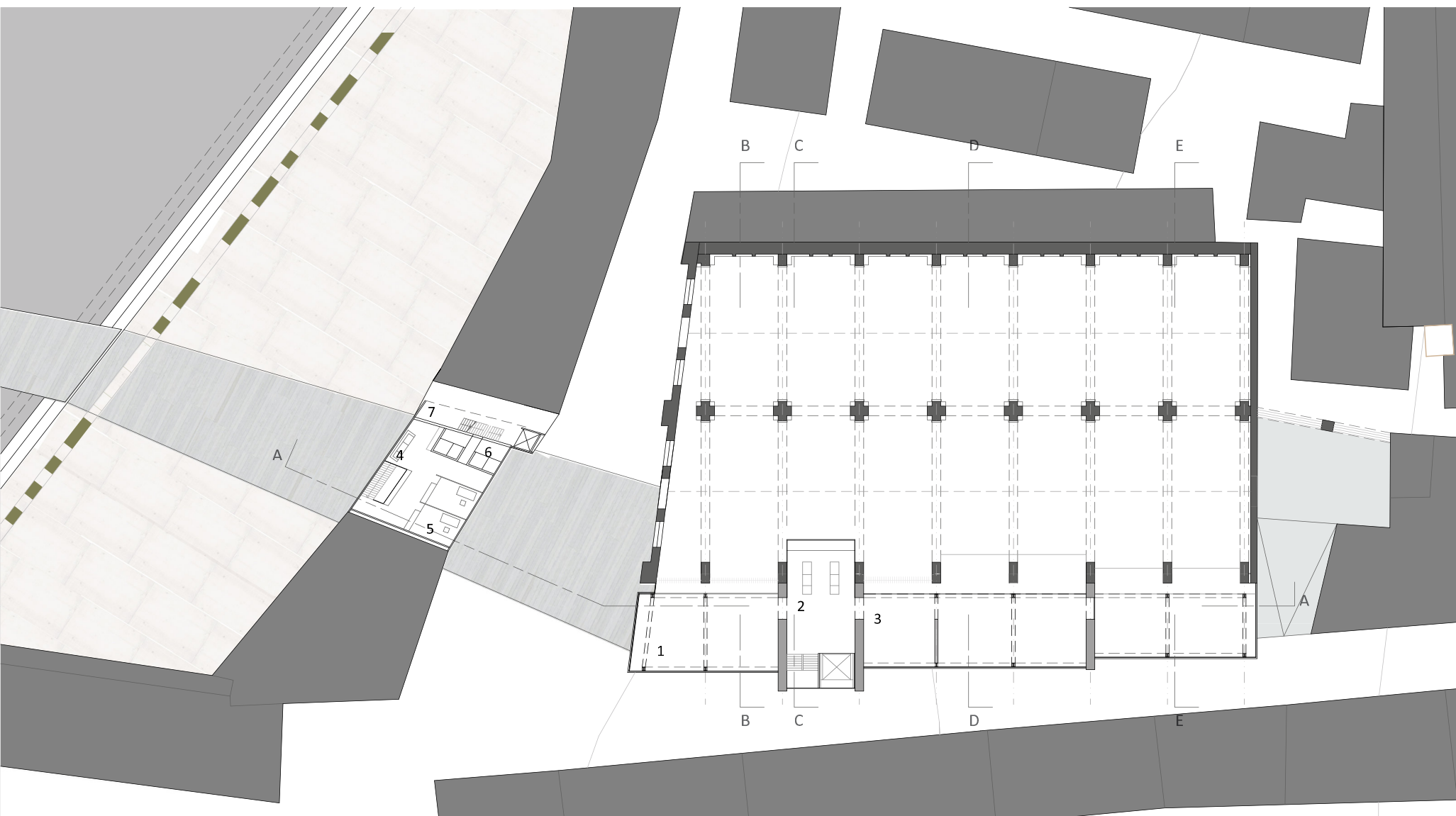
- 1 Ausstellung/Veranstaltung 96 m²
- 2 Verbindungskern 53 m²
- 3 Ausstellung/Veranstaltung 138 m²
- 4 Ausstellung/Veranstaltung 103 m² + 61 m²

- 5 Gemeinschaftsfläche/Besprechungsraum 53 m²
- 6 Büroräume abtrennbar 27 m²
- 7 Toiletten 17 m²
- 8 Erschließung Verwaltungstrakt 46 m²

0 1 5 10 20 50

Grundriss OG2 M 1:500



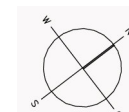


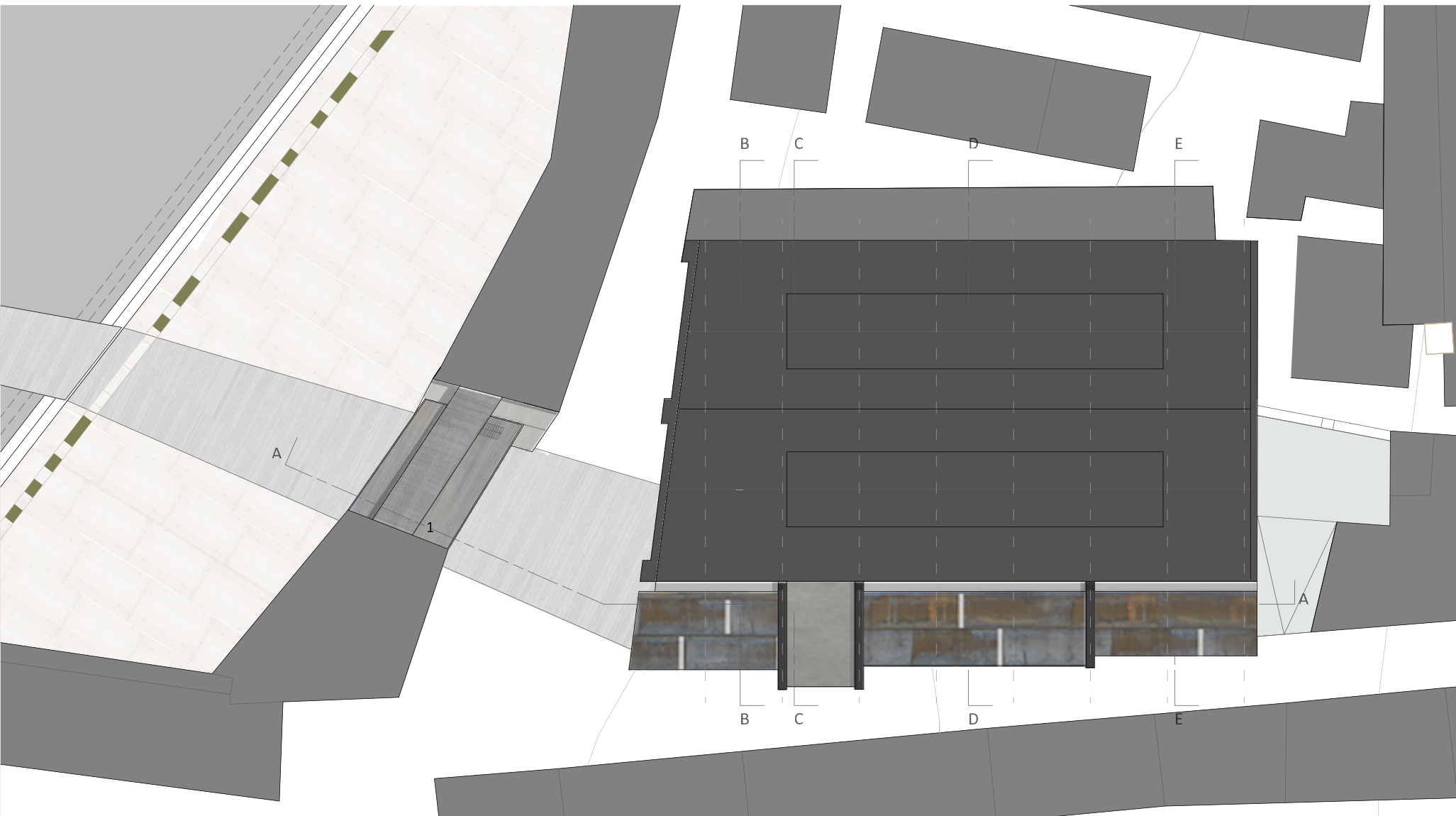
- 1 Ausstellung/Veranstaltung 96 m²
- 2 Verbindungskern 46 m²
- 3 Ausstellung/Veranstaltung 117 m²

- 4 Gemeinschaftsfläche 56 m²
- 5 Büroräume abtrennbar 26 m²
- 6 Toiletten 17 m²
- 7 Freibereich 46 m²

0 1 5 10 20 50

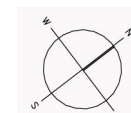
Grundriss OG3 M 1:500

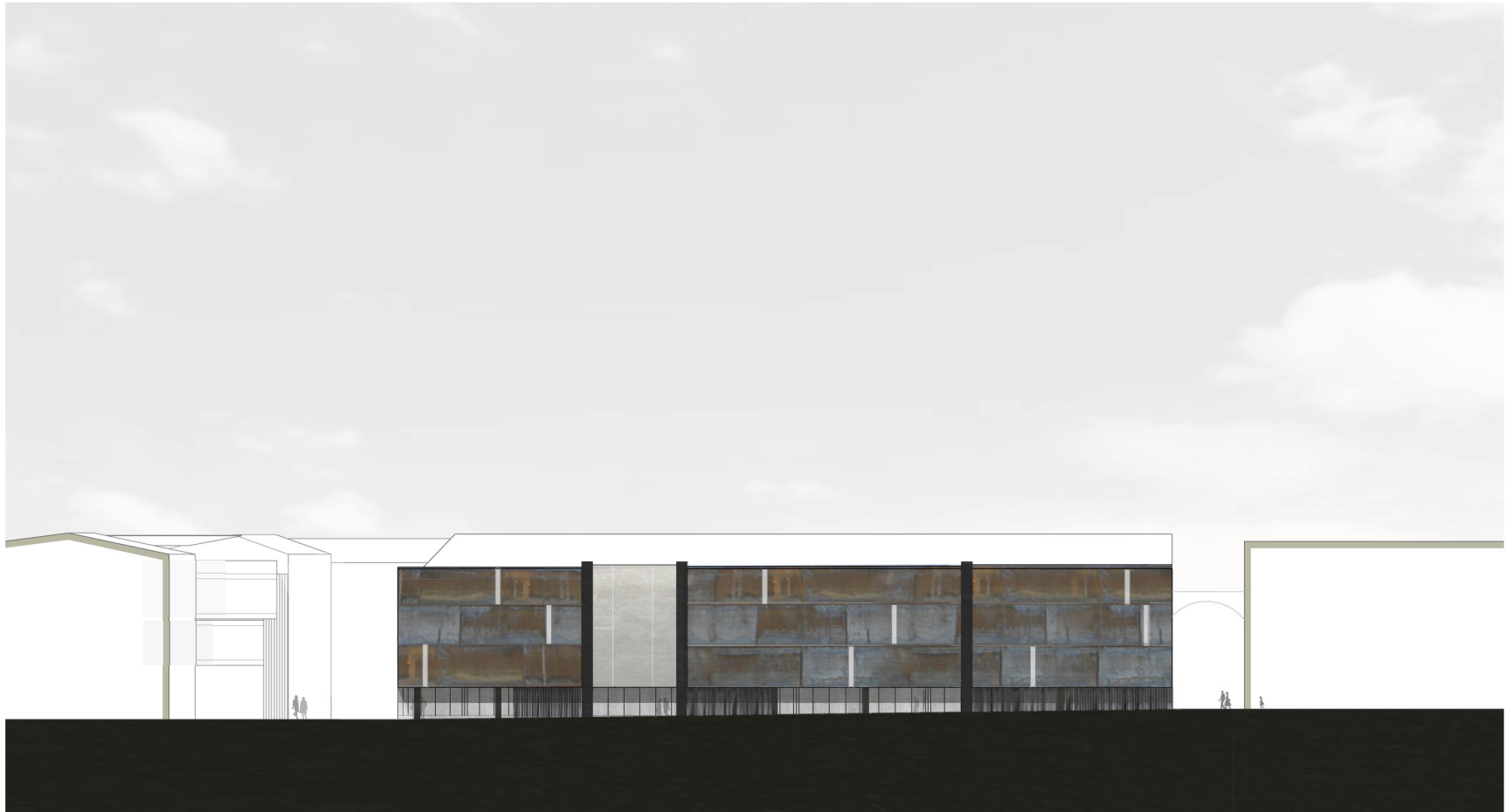




1 Freibereich 99 m²

Draufsicht M 1:500





Ansicht Längsseite Ost M 1:500



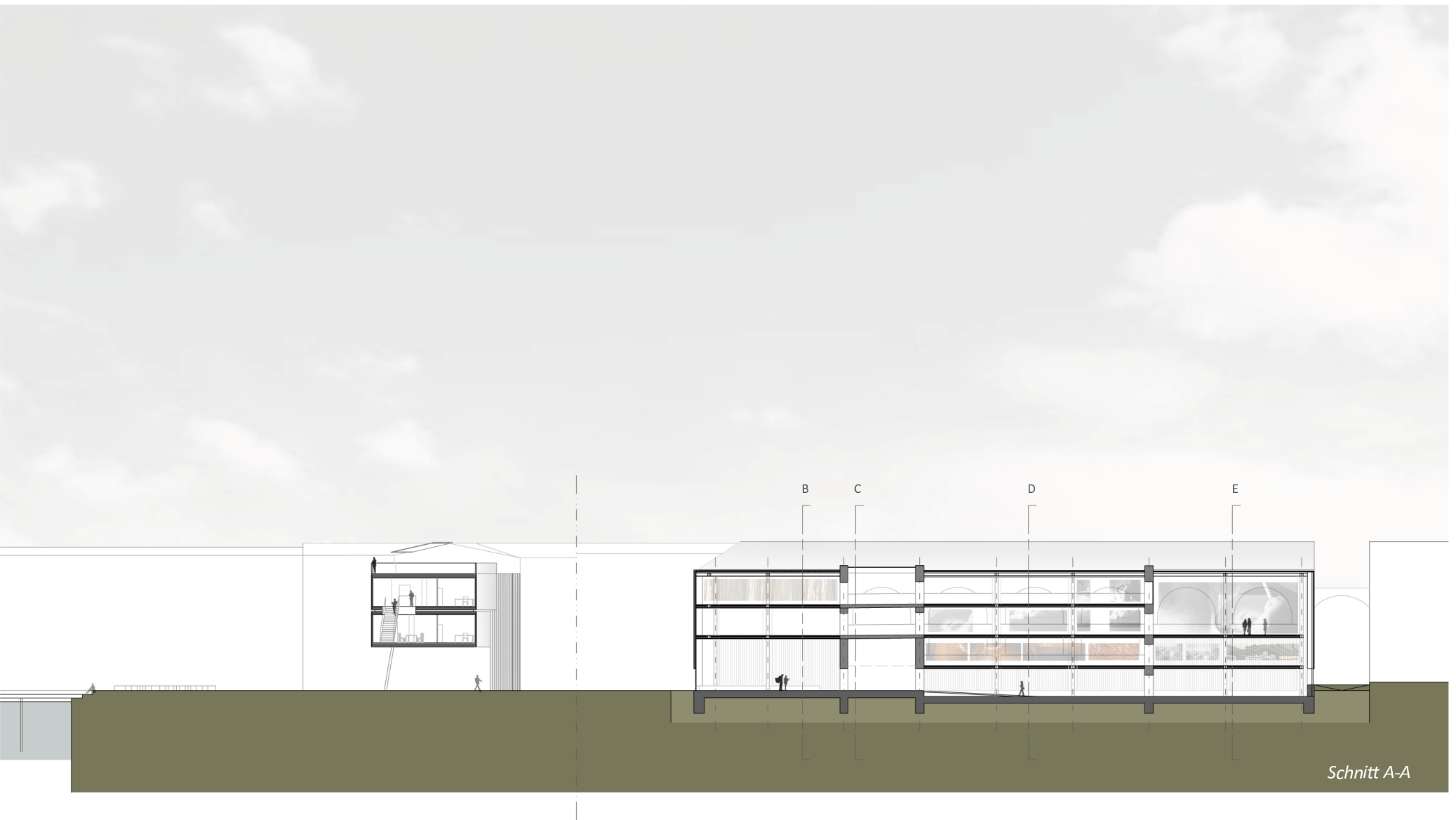


Ansicht Front Süd M 1:500



Ansicht Verwaltungstrakt Süd M 1:500





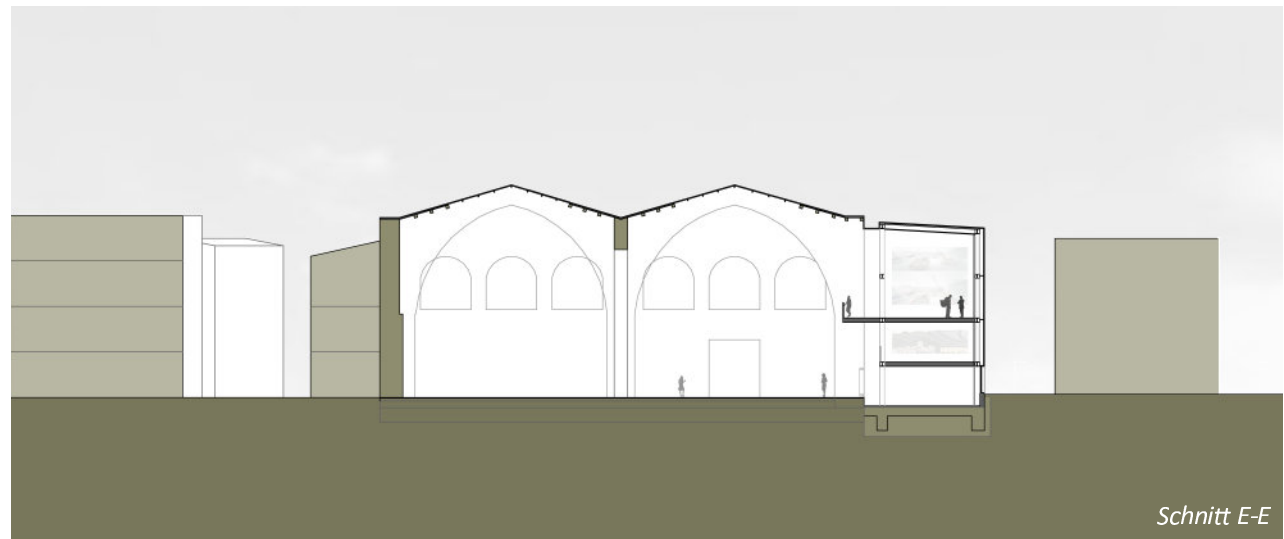
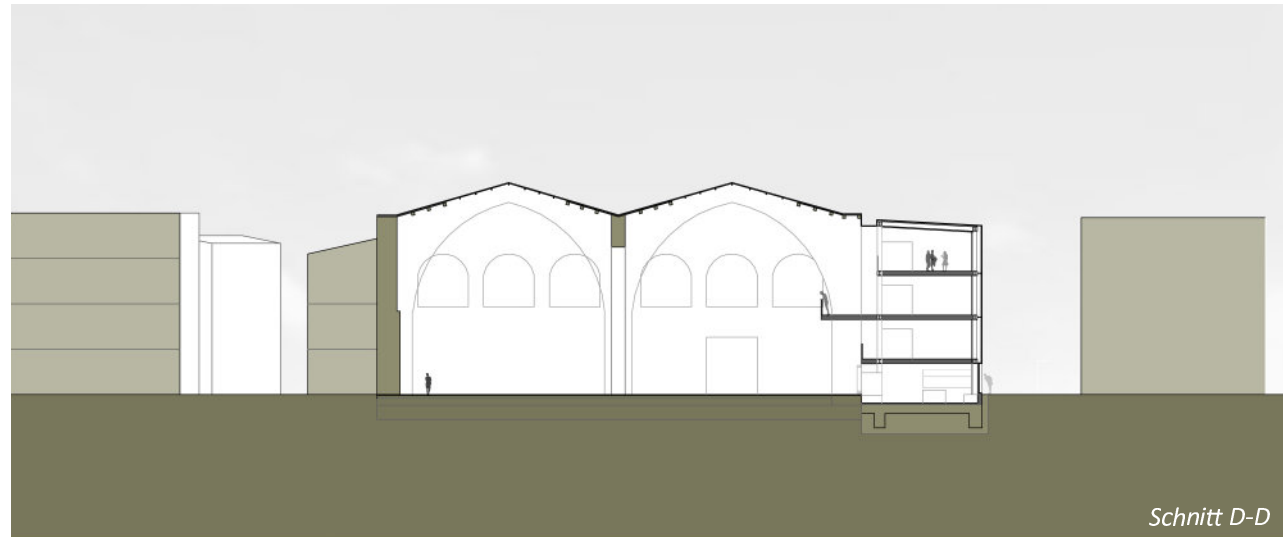
Schnitt längs M 1:500





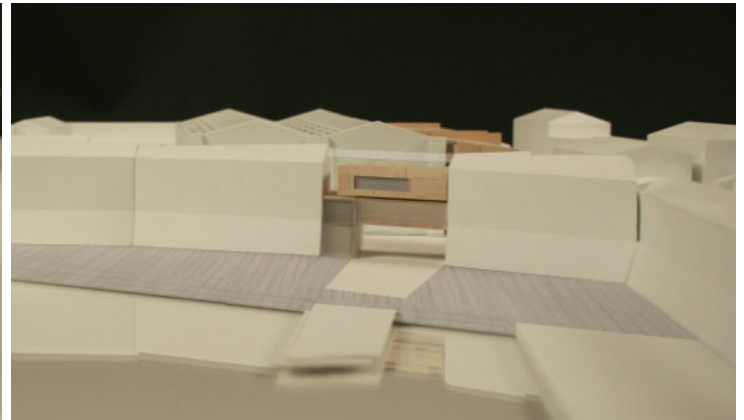
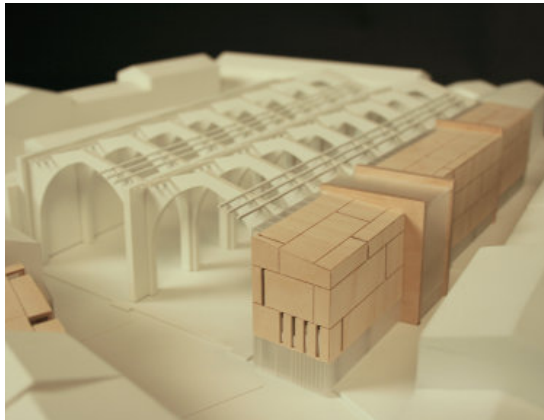
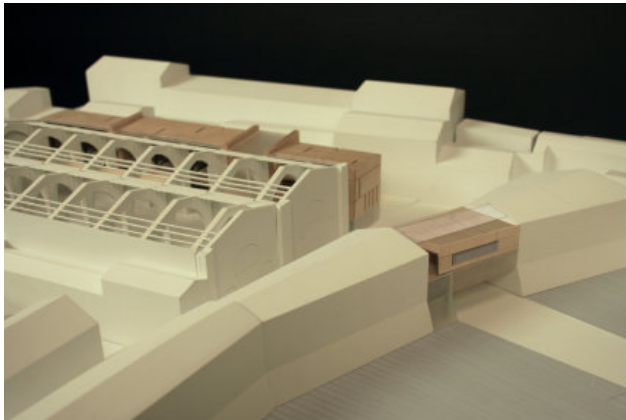
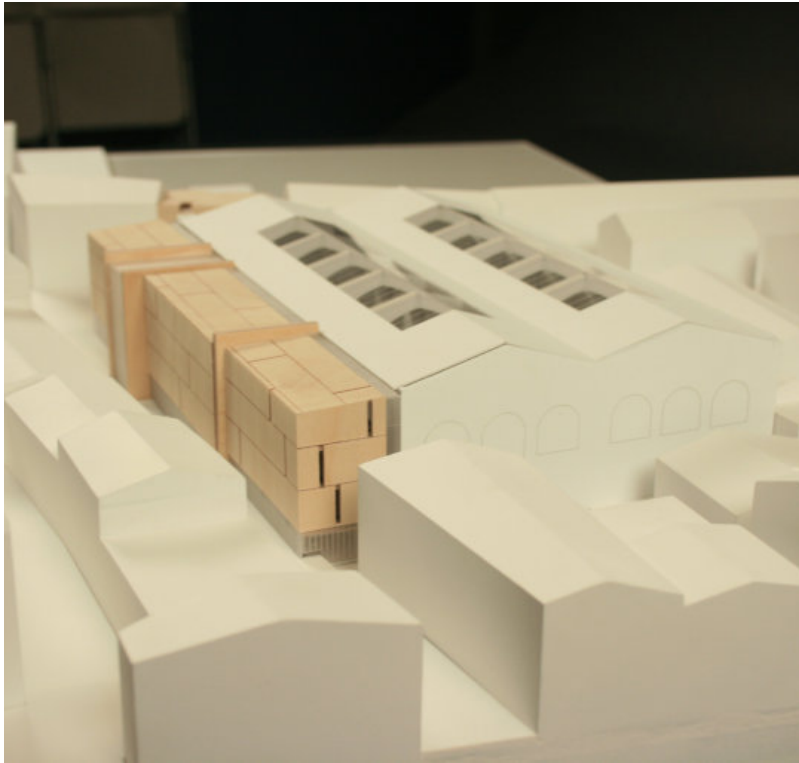
Schnitte quer M 1:500





Schnitte quer M 1:500







Nur wenn wir die Vergangenheit bewahren, können wir mit der Gegenwart kommunizieren um damit die Zukunft zu verstehen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei Familie und Freunden bedanken, die mich während meines Studiums mit Rat und Tat unterstützt haben und bei all jenen, die bei der Umsetzung dieser Arbeit mitgewirkt haben.

Insbesondere meinem Betreuer ao. univ. Prof. arch. Dipl. -ing. Dr. techn. Erich Raith,
univ. Ass. Dipl.-Ing. Dr. techn. Vittoria Capresi,
der Unterstützung in Portoferraio, Dante Leonardi,
sowie Urszula Okrojek und Christina Erlach.

Gewidmet meinen Eltern, Hannes und Monika Berlinger

ABBILDUNGSVERZEICHNIS *sofern nicht von der Verfasserin:*

SEITE 12:

- Abb. 1 [Battaglini](#), Giuseppe M., Deckblatt
 Abb. 2 [Rospigliosi](#), Cristina, S. 62
 Abb. 3 [Rospigliosi](#), Cristina, S. 21

SEITE 15:

- Abb. 1 Matteo Neroni, Circuito fortificato, 1575, 1602, aquarello, Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, II.I.281, c.24
 Abb. 2 [Battaglini](#), Giuseppe M., Deckblatt

SEITE 18:

- Abb. 1 - 4 elbaincartolina.it
 Abb. 5 (1705) Fara, Amelio, S. 174
 Abb. 6 Fara, Amelio, S. 180
 Abb. 7 (1705) Fara, Amelio, S. 174
 Abb. 9 (1705) Fara, Amelio, S. 175

SEITE 22:

- Abb. 1 elbaincartolina.it
 Abb. 2 [Rother](#), Almut und Frank, S. 122
 Abb. 3 [Rother](#), Almut und Frank, S. 121

SEITE 23:

- Abb. 1 elbaincartolina.it
 Abb. 2 [Rospigliosi](#), Cristina, S. 86 - 87
 Abb. 3 elbaincartolina.it

SEITE 26:

- Abb. 1 google earth
 Abb. 2 google earth

SEITE 32:

- Abb. 1 elbaincartolina.it

SEITE 34:

- Abb. 1 elbaincartolina.it

SEITE 40

- Abb. 1 [Rospigliosi](#), Cristina, S. 62
 Abb. 2 [Battaglini](#), Giuseppe M., S. 30, Abb. 48
 Abb. 4 [Battaglini](#), Giuseppe M., S. 25, Abb. 41
 Abb. 7 [Battaglini](#), Giuseppe M., S. 9
 Abb. 11 Molinari, Giancarlo, S. 34
 Abb. 12 Molinari, Giancarlo, S. 42

SEITE 41:

- Abb. 2 elbaincartolina.it
 Abb. 3 Molinari, Giancarlo, S. 38
 Abb. 4 elbaincartolina.it
 Abb. 7 Fara, Amelio, S. 242
 Abb. 8 Fara, Amelio, S. 243
 Abb. 9 Fara, Amelio, S. 68
 Abb. 10 Fara, Amelio, S. 69
 Abb. 13 elbaincartolina.it

SEITE 53:

- Abb. 1 COGRAFA, Milano, „Insel Elba“, 2004, S. 25

SEITE 64:

- Abb. 1 Molinari, Giancarlo, S. 42

SEITE 65:

- Abb. 2 elbaincartolina.it

SEITE 69:

- Abb.1 1645, [Haziris](#), Evangelia-Maria, S. 11 - Adrianakis S. 31
 Abb. 2 Claudio Cogorano, Progetto di una nuova organizzazione difensiva, 1616, Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio di Roma, FT. 1623
 Abb. 3 Andrea Dolcini, Icnografia di Portoferraio, 1749, Archivio di Stato di Firenze, 695, c. 69

SEITE 72:

- Abb.2 Fara, Amelio, S. 40

Abb. 3	Andrea Dolcini, Icnografia di Portoferraio, 1749, Archivio di Stato di Firenze, 695, c. 69	Abb. 5	http://www.parisbalades.com/Photos/Pavillon_de_I Arsenal.jpg
Abb. 5	www.pisamuseoaperto.net/en/node/91	Abb. 6	http://farm1.static.flickr.com/89/258937804_af148885dd.jpg
Abb. 6	www.comune.pisa.it	Abb. 7	http://architecture.tulane.edu/news/images/eloueini-pavillon1.jpg
Abb. 7	<u>Haziris</u> , Evangelia-Maria, S. 92		
SEITE 73:		SEITE 79:	
Abb. 2	(1705) Fara, Amelio, S. 175	Abb. 1	http://www.artandarchitecture.org.uk/images/conway/de6911b5.html
Abb. 3	Fara, Amelio, S. 40	Abb. 2-3	http://travelwithterry.blogspot.com/2008/08/muse-dorsay-riverfront-19th-century-art.html
SEITE 75:			
Abb. 1-2	Planmaterial, Progetto di Sistemazione e Ristrutturazione - Mercato Coperto, 1991		
Abb. 3	(1705) Fara, Amelio, S. 175		
SEITE 77:			
Abb. 1	picasaweb.google.com/lh/photo/qU6VVU4iLFr27rPj87QMpg		
Abb. 2	www.pisamuseoaperto.net/it/node/26		
Abb. 3	www.pisamuseoaperto.net/en/node/91		
Abb. 4	http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fe/Venice_arsenale_2_1724.JPG		
Abb. 5	www.eambiente.it/ita/Societa/Gallerie-fotografiche/2009-15-16-Maggio-Manifestazione-Mare-Maggio-Pianta-Acqua-Arsenale-di-Venezia		
Abb. 6	www.qowlangsfordgallery.co.nz/artists/venet/default.asp?artwork=1721		
Abb. 7	www.on-light.de/typo3temp/pics/foscarini_biennale_venedig_b1_8c11474d34.jpg		
SEITE 78:			
Abb. 1-2	http://stlelsewhere.blogspot.com/2009/12/tom-sawyer-museu-maritim-de-barcelona.html		
Abb. 3	http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9f/Drassanes_26177272.jpg		
Abb. 4	http://lh5.ggpht.com/_8haH-sjv89Y/Rgn3SsdVOfl/AAAAAAAAABnM/JxDvjpk9AEM/DSC_1824.jpg		

LITERATURNACHWEIS

- Battaglini, Giuseppe M.: „Cosmopoli - Portoferraio Medicea“, Pisa 1980
- Benevolo, Leonardo: „Die Stadt in der europäischen Geschichte“, aus dem Ital. übers. von Peter Schiller, München, Beck 1993
- Canestrolli, Alessandro: „ELBA - Un' isola nella storia“
- Cantacuzino, Sherban: „Neue Nutzung alter Bauten – Die Zukunft der historischen Architektur - Substanz“, London, Thames and Hudson Ltd, 1989
- Chierichetti, Sandro: „Die Insel Elba“, CO.GRAF.A., Usmate (Milano), 1982
- Eaton, Ruth: „Die ideale Stadt: von der Antike bis zur Gegenwart“, Nicolai, 2001
- Fara, Amelio: „Portoferraio - Architettura e urbanistica 1548-1877“, Turin, Fondazione Giovanni Agnelli, 1997
- Fazette, Bordage: „The Factories – Conversion for Urban Culture“ Transeuropehalles, Basel, Birkhäuser, 2002
- Fazio, Mario: „Historische Stadtzentren Italiens“, DuMont, Köln, 1980
- Gründel, Eva: „Elba“, Ostfildern, 2005
- Knirsch, Jürgen: „Stadtplätze - Architektur und Freiraumplanung“, Verlagsanstalt Alexander Koch, Leinfelden-Echterdingen, 2004
- Kruft, Hanno Walter: „Städte in Utopia - Die Idealstadt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert“, C.H.Beck, 1989
- Molinari, Giancarlo und Vanagolli, Gianfranco: „Portoferraio - 1900-1940 - Memorie Fotografiche“, Commune di Portoferraio
- Monaco, Giorgio und Tabanelli, Mario: „ARCHEOLOGIA, STORIA ED ARTE ALL'ISOLA D'ELBA“, Fratelli Lega Editori, Faenza, 1976
- Raith, Erich: „Stadtmorphologie - Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten“, Springer, Wien, 2000
- Robert, Christophe: „Napoléon, Empereur de l'île d'Elbe“, Paris 1960,
- Rospigliosi, Cristina: „Portoferraio - Guida Storica“, Portoferraio, Isola d'Elba, IL LIBRAIO, 1999
- Rother, Almut und Frank: „Elba“, DuMont Buchverlag Köln, 4.Auflage 1985

Quartermaine, Peter:

„Port Architecture - Constructing the littoral“, Great Britain Academie Editors, 1999

Winkler, Bernhard:

„Stadtraum und Mobilität - die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten“, Stuttgart, av-Ed. 1998

Auer, Doris:

„Napoleon und seine Beziehung zu Elba“, Diplomarbeit ,geisteswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien, 1998

Haziris, Evangelia-Maria

„Die venezianische Schiffswerften von Chania / Kreta“, Diplomarbeit, Institut für Architektur- und Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Wien, 2005