

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<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/eng>



Diplomarbeit

UFERNAHE INDUSTRIEBRACHEN ALS STÄDTEBAULICHE CHANCE
“Saggital Suture”, Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs unter
der Leitung von

Ass. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Jadric Mladen
E253/4 - Institut für Architektur und Entwerfen, Abteilung Hochbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien,
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Robert Lechenbauer
Matr. Nr.: 9225963
Bandgasse 10/16
1070 Wien

Wien, am 01. November 2015

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT

1.	UFERNAHE INDUSTRIEBRACHEN ALS STÄDTEBAULICHE CHANCE	1
1.1	Städte am Wasser	1
1.2	Revitalisierung der ufernahen Zonen als Beitrag zur Stadtentwicklung	9
1.3	Das Stadtgefüge im postindustriellen Zeitalter	11
1.4	Das Wasser als Element des öffentlichen Raumes	12
2.	BADALONA	17
2.1	Lage und Geschichte	17
2.2	Städtebauliche Analyse des Stadtgebietes	23
2.3	Darstellung der bisherigen stadtplanerischen Maßnahmen anhand ausgewählter Beispiele	37
2.4	Städtebauliche Analyse des Planungsgebietes im Barrio Gorg	47
2.5	Interpretation	52
3.	ENTWURF STÄDTEBAU	54
3.1	Entwurfparameter, Hypothesen, Ziele und Intentionen	56
3.2	Konzeptentwurf Städtebau	59
3.3	Entwicklungs- / Nutzungspotentiale	80
4.	FILMKULTURZENTRUM	83
4.1	Parameter zur Funktionsfindung	83
4.2	Formale Konzeptfindung	84
4.3	Projektbeschreibung und Plandokumentation	93
4.4	Nachwort	113
	LITERATURVERZEICHNIS	115
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	117

VORWORT

Im Rahmen eines einjährigen Studienaufenthaltes in Barcelona, ermöglicht über das Stipendium für kurzfristige wissenschaftliche Arbeiten und zum Besuch fachspezifischer Kurse im Ausland, wurde ich durch wiederholte Exkursionen in das unmittelbare Umland auf das in dieser Arbeit bearbeitete Areal aufmerksam. Anfänglich galt mein Interesse dem zum damaligen Zeitpunkt im Bau befindlichen Fórum Universal de las Culturas 2004, bekanntlich der Versuch, einen von harten Infrastrukturen - dem Klärwerk und der Müllverbrennungsanlage - okkupierten Schandwinkel in einen öffentlichen und erfreulichen Stadtraum zu verwandeln.

Vom Areal des Forums hat man bei Blickrichtung entlang der Küste eine direkte Sichtverbindung zur angrenzenden Stadt Badalona, mit den Horizont beherrschenden drei Kaminen der Central Térmica (Gewinnung von Elektrizität durch Verbrennungsenergie) im Vordergrund. Die Neugier war geweckt und somit machte ich mich auf den Weg in die Stadt Badalona. Anfangs angetan von einem durchaus beschaulichen historischen Stadtzentrum, sowie charmanten Flaniermeilen in Strandnähe, wurde bei genauerer Betrachtung augenscheinlich, dass

außerhalb dieses Zentrums, Industrie- und Gewerberuinen, sowie heruntergekommene Arbeitersiedlungen das Stadtbild zwischen dem Fórum Universal de las Culturas 2004 und dem Zentrum von Badalona prägen. Durch tiefer gehende Recherchen, sowie dem Austausch mit Kommilitonen wurde ich auf ein städtebauliches Projekt aufmerksam, das zum damaligen Zeitpunkt bereits seit rund zwei Jahrzehnten auf die Umsetzung wartete. Es handelte sich hierbei um eine städtebauliche Leitplanung des katalanischen Architekten Manuel de Solà-Morales i Rubió, die in einer ersten Umsetzungsphase den Neubau eines Segel- und Fischereihafens in axialer Verbindung zum bereits bestehenden Pabellón Olímpico de Badalona, errichtet für die olympischen Sommerspiele in Barcelona 1992, vorsah. Angetan von der Vorstellung die durchaus vorhandenen Qualitäten dieser Stadt durch verbessernde Eingriffe nutzbarer zu machen, ließ mich die Entscheidung treffen einen Teil dieses städtebaulichen Brachlandes zum Thema der vorliegenden Arbeit zu machen. Hauptaugenmerk liegt in der Eingliederung des bearbeiteten Teilbereiches in den städtischen Kontext, sowie der Versuch dem Bedürfnis gerecht zu werden eine Öffnung der Stadt zur Uferzone zu gewährleisten.

Die Spannung des Ortes an dem die Aggregatzustände Strand, Stadt, Land / Wasser / Wind aufeinander treffen übt eine zusätzliche Faszination für das Verfassen dieses Projektes aus.

Das bearbeitete Projekt gliedert sich in zwei hauptsächliche Themenbereiche: Zum Ersten wurde für den Bereich einer großflächigen Industriebrache in Badalona ein städtebaulicher Entwicklungsrahmen erarbeitet. Die Definition von räumlichen Kanten, die physische Gestaltung der Gebäudehüllen, sowie die Vorgabe von Bewegungslinien war Ziel dieses Prozesses. Des Weiteren wurde ein Segment aus diesem Entwicklungsrahmen extrahiert und detailliert bearbeitet. Die implementierten Funktionen für ein Filmkulturzentrum gliedern sich in vier separate Bausteine und stellen sich wie folgt dar: 1. Themenkino / Film- Photographiewerkstätte Gastronomiebereich, 2. Multiformtheater, 3. Büros/Ateliers/Mehrzweckverwendung, 4. Panoramarestaurant.

*“Die Arbeit an der Philosophie ist – wie vielfach die Arbeit in der Architektur – eigentlich mehr die Arbeit an einem selbst.
An der eigenen Auffassung. Daran, wie man die Dinge sieht.”¹*

(Ludwig Wittgenstein)

¹ <http://www.goethe.de/ins/jp/de/lp/kul/mag/ver/2341144.html>



Abb. 1: CACI (Companyia Auxiliar del Comerç i la Indústria) Badalona

1. UFERNAHE INDUSTRIEBRACHEN ALS STÄDTEBAULICHE CHANCE

1.1 Städte am Wasser

Flüsse und Häfen prägten immer entscheidend die Physiognomie von Städten. Ansiedelungen entstanden häufig an Flussübergängen, Flussmündungen und Lagen, die einen natürlichen Schutz boten.

Die Existenz von Wasser ist nicht nur eine Frage der Überlebensnotwendigkeit, sondern auch prägend für die natürlichen und ökologischen Gegebenheiten sowie die soziale und wirtschaftliche Struktur eines Gebietes.

Kanalisation, hygienische Aspekte sowie der Erwerb von Nahrung sind nur einige jener Faktoren die diese Lage begünstigen. Der Schutz vor feindlichen Übergriffen, bedingt durch die Bewegungsträgheit des potentiellen Aggressors auf See, ein weiterer.

Darüber hinaus bewirkt das Temperaturgefälle zwischen der Landmasse und dem Wasser geothermische Windbewegungen, die somit auch die Funktion einer natürlichen

Kühlung übernehmen. Bereits errichtete Offshore Windanlagen zeigen ein weiteres mögliches zukünftiges Potenzial dieser vorhandenen Qualität. (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Aktuelle stadtplanerische Überlegungen schenken dem Raum am Wasser, vorwiegend in Bezug auf die Einbettung der freiräumlichen Qualitäten in das städtische Umfeld, wieder zunehmend mehr Aufmerksamkeit. Mit dem Wissen über die Vorteile die diese Stadtlage mit sich bringt kann man verstehen, warum Städte wie Amsterdam oder Venedig, trotz enorm hoher Errichtungskosten und den damit verbundenen technologischen Herausforderungen, direkt am bzw. im Wasser errichtet wurden.

Die Bedeutung des Hafens in der Stadtgeschichte: Durch die wirtschaftlichen und militärischen Vorteile, die die Lage am Wasser mit sich brachte, entwickelten sich an diesen

Orten die Keimzellen von Häfen. Mit der Errichtung von Häfen begannen die Städte, vormals durch Verteidigungsringe und Stadtmauern vom direkten Umfeld getrennt, sich in Richtung der Uferzone zu öffnen. Zum Teil direkt am Wasser gelegene Befestigungsanlagen wurden abgetragen. Durch künstliche Aufschüttungen der Uferkante und Errichtung von Kaimauern wurde die Uferzone zunehmend an die Bedürfnisse der Schiffe und des Warenverkehrs angepasst. Die vorhandenen Vorlandflächen am Wasser wurden schrittweise mit Gebäuden besetzt, die als Lagerstätte genutzt wurden. Somit konnten Waren und Güter direkt bis ans Haus transportiert und dort umgeschlagen werden. Durch den Handel mit Gewürzen, Stoffen, Salz, Wein und Luxusartikeln gewann der Hafen immer mehr an Bedeutung für das wirtschaftliche Umfeld des Siedlungsgebietes. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

Einhergehend mit dem Ausbau der

Hafeninfrastruktur entstanden in der Nähe zu diesem wirtschaftlichen Zentrum Wohnbebauungen, was die räumliche und funktionale Verzahnung des Stadtgefüges im Umfeld des Hafens bewirkte.

Die fortschreitende industrielle Revolution, ab Mitte des 19. Jahrhunderts, bewirkte eine tiefer gehende Umstrukturierung der Hafenaareale indem sich an den freien Uferzonen, nahezu flächendeckend, Industrie- und Gewerbekonglomerate bildeten. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

Aufgrund der vorhandenen günstigen Infrastruktur siedelten sich vorwiegend Produktionsbetriebe aus dem Bereich der Eisenproduktion und des Maschinenbaus an, was zur Folge hatte, dass sich viele Häfen in industrielle Molochemitriesigem Flächenbedarf entwickelten. Der erforderliche Wohnbedarf für die wachsende Anzahl an Arbeitern wurde durch neu errichtete Mietskasernen gedeckt, die nach wenigen Jahren verslumpten.



Abb. 2: Eisenbahntrasse

(vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Dieser durch die industrielle Revolution hervorgerufene Entwicklungsprozess war über den gesamten Globus zu sehen, von den USA bis nach Europa, Südost Asien und Australien.

Im Jahre 1874 wurde in Sydney, Darling Harbour, die erste Werft aus einer reinen Stahlkonstruktion errichtet. Diese Konstruktion war nicht nur Ausdruck hoher Ingenieurskunst, sondern viel mehr die größte Stahlkonstruktion bis zur Errichtung des Eiffel Turmes. (vgl.: <http://www.darlingharbour.com/learn-explore/history-and-heritage>)

Eisenhütten, Maschinenbaufabriken und andere Industriezweige dominierten die neue Stadtsilhouette. Die Eisenbahn bildete zunehmend eine Symbiose mit der Schifffahrt und beschleunigte den Gütertransport ins Hinterland. Durch die wachsende Population stieg auch der Bedarf an Lebensmitteln und

Massengütern. Neben den Fabrikanlagen wurden große Backsteinspeicher benötigt um Waren zwischen zu lagern. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

Die eng gewachsenen und direkt an den Hafenanlagen gelegenen Stadtkerne zeigten sich für die neuen Möglichkeiten der landseitigen Erschließung zunehmend als Barriere, sodass zumeist nur der Ausbau der uferbegleitenden Verkehrswege als Möglichkeit blieb. Damit ging eine Trennung der gewachsenen Strukturen einher (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel auf der einen, Warenumsatz, Lagerung auf der anderen Seite). (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Diese prägende Zäsur ist bis heute in vielen Städten jene Barriere die die Stadt von der Uferzone abschneidet und somit die vorhandenen Qualitäten nicht erlebbar und nutzbar macht. Darüber hinaus verlor die Attraktivität der Lage am Wasser durch

zunehmende Bodenkontamination sowie Luft- und Wasserverschmutzung an Bedeutung für die Stadtbewohner. (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Die industrielle Entwicklung in den 1960er Jahren verursachte durch rationellere Technologien und den verstärkten globalen Handel eine neuerliche Umstrukturierung der Hafenanlagen. Neue spezialisierte Frachthäfen wurden außerhalb der Kernstädte errichtet, da keine zusätzlichen Entwicklungsflächen im ursprünglichen Hafenbereich vorhanden waren. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

‘Die Containerverladung beschleunigte den Umschlag der Güter von Schiff auf Schiene und Straße und ermöglichte eine verstärkte industrielle Entwicklung im Hinterland. Somit verlagerte sich der Schwerpunkt der Stadtentwicklung in die Fläche, Gebiete des unmittelbaren Umlandes wurden über autofreundliche Infrastruktur an die

Stadtzentren angeschlossen.' (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

Der moderne Staat entwickelte sich zu einer Dienstleistungsgesellschaft, mit der die Wertigkeit der industriellen Produktion in den Hintergrund trat und somit der Warenverkehr auf den Gewässern an Bedeutung verlor. Das Resultat aus dieser Entwicklung sind endlose Brachen an der Uferzone. Kräne, Lagerhallen und Gleisanlagen sind bis heute sichtbare Zeitzeugen aus einer ehemaliger Hafen- und Industrieaktivität. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

'Gebäude standen leer oder wurden wegen Einsturzgefahr abgerissen. Es dauerte relativ lange, bis man den Wert dieser Standorte erkannte. Ein Grund dafür dürfte auch der Umstand sein, dass das Image der Industrie- und Hafengebiete, trotz ihrer jahrzehntelangen Verdienste, alles andere als gut war. Mit Industrie/Hafen wurde gemeinhin Gestank, Lärm, Schwerarbeit, Schweiß, Maschinen und Schmutz assoziiert. Es wäre schlichtweg nicht

chic gewesen in diesen Gebieten eine Wohnung oder Büro zu besitzen.' (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen, Seite 15)

In der 80er Jahren erkannte man das Erweiterungspotential, das die nahe an den Stadtzentren gelegenen Häfen in sich tragen. Dieses Potential ist mitunter begründet durch die Weiträumigkeit des Hafengebietes und der Anziehungskraft des Wassers. Die

ersten umgesetzten Revitalisierungen von großflächigen Hafenarealen in der 80er Jahren waren durchaus ein wirtschaftlicher Erfolg. Amerikanische und kanadische Städte, wie Vancouver, Toronto, New York und Boston, gliederten Geschäfts- und Wohnviertel in die Hafengebiete der Stadt ein. Die gewinnbringende Vermarktung der Immobilien machte diese Entwicklung zum globalen Vorbild für weitere Umstrukturierungen. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)



Abb. 3-4: Containertransport

Einhergehend mit einer gewachsenen Industrienostalgie erwachte auch ein privates Interesse an den ehemaligen Industriearealen. 'Ausgelöst von Künstlern oder Designern entdeckten viele Menschen den herben Charme von Industriebauten für Wohn- und/oder Arbeitszwecke. Das Loft war plötzlich eine begehrte Immobilie und diese Entwicklung leitete einen Umdenkprozess ein, der zu einer Neubewertung der eigenen industriellen Vergangenheit führte. Es war somit ein wichtiger Schritt die bestehenden Industrieanlagen, losgelöst von ihrem Image neutral zu bewerten.' (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen, Seite 15)

BEISPIELE ÜBER UMSTRUKTURIERUNGEN:

Londoner Docklands, Grossbritannien: Die Umstrukturierung der Londoner Docklands folgte dem Ziel den Hafenbereich abseits der Innenstadt zu einem eigenen, exklusiven Geschäftsviertel umzugestalten. Die generierte flächendeckende Monostruktur wirkte sich zu

einem Zeitpunkt der wirtschaftlichen Rezession negativ auf die gesamte Stadt aus. Dem Ort angepasste Konzepte, mit verstärkt öffentlicher Nutzung und Nutzungsmischung, setzten sich in anderen europäischen Städten durch.

Barcelona, Spanien:

In Barcelona entwickelte sich im Bereich des vormaligen Industriedocks ein urbaner Erlebnisraum, der durch Umnutzung und Neuinterpretation alter Gebäude und brachliegender Flächen vorangetrieben wurde. An die Stelle von Industrie treten Kultur, Tourismus und Dienstleistungen. Die Architektur dient nicht nur der Funktionalität, sondern setzt auch visuelle Akzente zur Profilierung eines neuen Images. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

Bilbao, Spanien:

Im gleichen Sinne dient auch das 1997 eingeweihte Guggenheim-Museum in Bilbao, das durch seine öffentlichkeitswirksame Darstellung eine neue Ära in der von Schwerindustrie geprägten

Stadt eingeleitet hat. (vgl. B. Mastaler, J. Raudnitzky: Waterfront Architecture.)

Darling Harbour, Sydney, Australien:

1984 wurde die Revitalisierung von Darling Harbour mit dem Ziel angekündigt, diesen Bereich der Stadt den Bewohnern zur Benützung zurück zu geben. Das Sydney Aquarium war die erste Attraktion und wurde im Jahre 1988 feierlich eröffnet. Mit der Errichtung von Museumsbauten, Geschäften, Restaurants, Hotels und Bars bekam dieses Areal eine neue wichtige Bedeutung im städtischen Umfeld. Kritiker verweisen, trotz des nachweislichen Erfolges dieser Revitalisierung, auf die mutwillige Aneinanderreihung von Einzelbauten und die unzureichende stadträumliche Integration. (vgl.: <http://www.darlingharbour.com/learn-explore/history-and-heritage>)



Wie in allen Bereichen des Städtebaus sollte die Entwicklung ganzer Gebiete nicht ausnahmslos den 'freien Kräften des Marktes' überlassen werden, um eine Entwicklung mit einem ausgewogenen Funktionsmix, Hand in Hand mit dem Ausbau der Infrastruktur zu gewährleisten.

Abb. 5: Hafbereich Barcelona

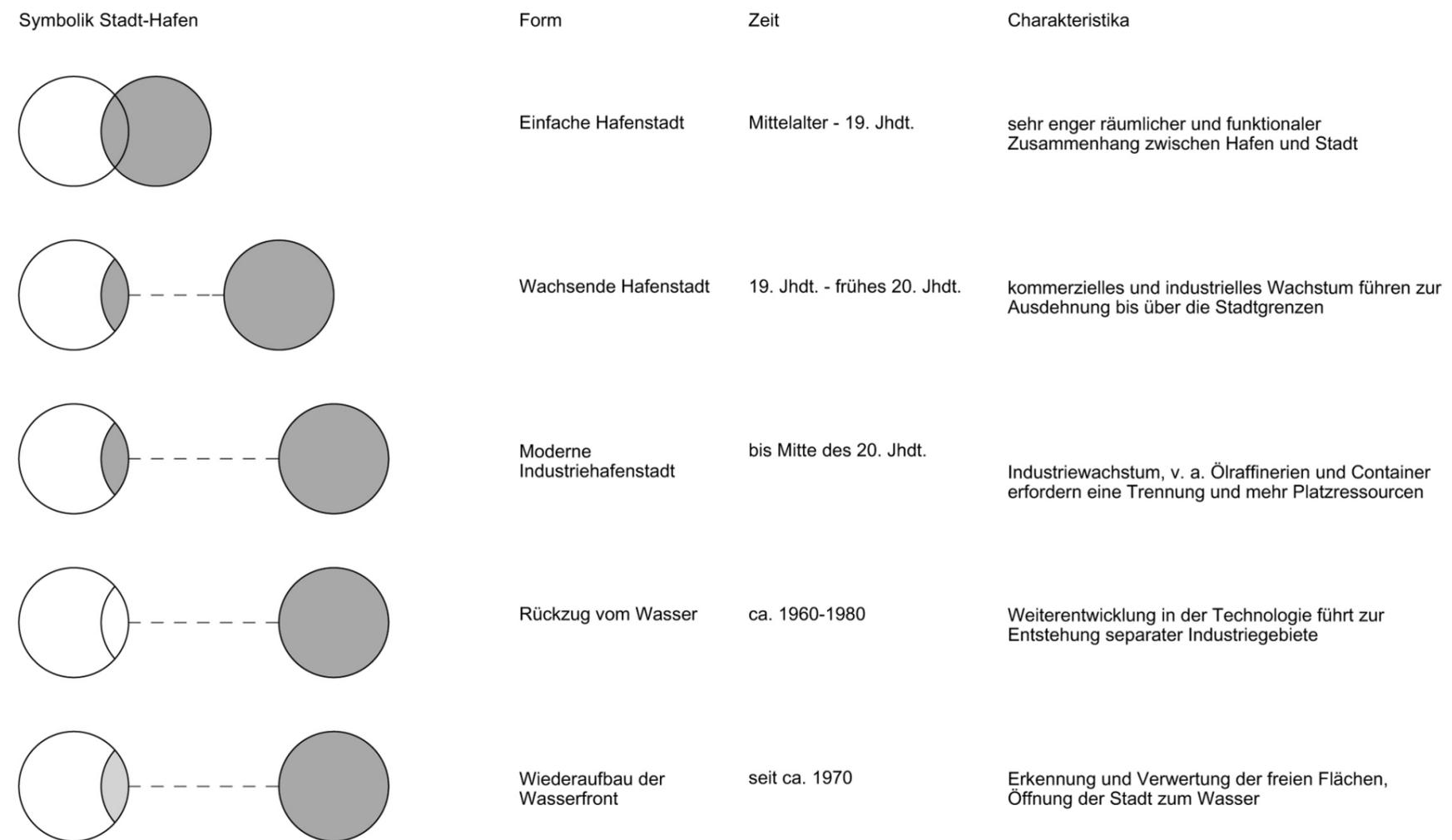


Abb. 6: Organigramm: Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung



Abb. 7

1.2 Revitalisierung der ufernahen Zonen als Beitrag zur Stadtentwicklung

Wie bereits vorab erläutert sind aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklungsprozesse viele Gebäudeleerstände in innenstadtnahen Hafensrealen entstanden, die bedeutende Potentiale für neue Nutzungen darstellen. Infrastrukturelle, politische und soziale Herausforderungen sind jene Faktoren, die im historischen Kontext des Stadtumfeldes betrachtet, einer Lösung zugeführt werden müssen um die notwendige Akzeptanz für diese Revitalisierungen zu erhalten.

Eine zügige und kostengünstige Revitalisierung dieser Bereiche wird oftmals durch gegebene Altlasten, wie Bodenkontamination, schwierigen Baugründungen, ein Bestand an maritimen Bau- und Industriedenkmalern sowie inzwischen entstandener Spontanvegetation erschwert. In Europa beträgt die Zeitspanne für Bestandsaufnahmen, Bodenaufbereitungen, Planungen und die Implementierung neuer Nutzungen rund 10-15 Jahre. In diesem

Zeitraum können sich die Rahmenbedingungen für die erforderlichen Planungen mehrmals unvorhersehbar verändern. (vgl.: Dirk Schubert: Hafen und Uferzonen im Wandel)

Die Planungen an der Uferfront sind eingebettet in den widersprüchlichen Kontext der zunehmenden internationalen Städtekonkurrenz und den Versuchen Standortattraktivität zu steigern, Investoren anzuziehen und vor allem die lokale Lebens- und Wohnqualität zu verbessern. Vor dem Hintergrund des immer rascheren wirtschaftlichen Strukturwandels sowie den Globalisierungsprozessen werden von den Städten unkonventionelle und pragmatische Initiativen sowie größere Flexibilität im Umgang mit ihren Hafen- und Wassergrundstücken gefordert. Während die Investoren eher kurzfristige Renditeinteressen verfolgen, müssen die (Hafen)Städte mittel- bis langfristige Perspektiven der

Stadtentwicklung berücksichtigen. (vgl.: Dirk Schubert: Hafen und Uferzonen im Wandel)

Oftmals ist die Endabnehmer für diese neu zu gestaltenden Bereich nicht bekannt, ein Umstand, der die Komplexität dieser Planungsprozesse zusätzlich erhöht. Die kommunalen Entscheidungen sind in zeitaufwendige Abwägungen in öffentlichen Gremien eingebunden und dem Gemeinwohlinteresse verpflichtet, während die Unternehmensentscheidungen am Marktwert des Eigenkapitals orientiert sind und von wenigen Personen unter Ausschluss der Öffentlichkeit gefällt werden. (vgl.: Dirk Schubert: Hafen und Uferzonen im Wandel)

Der Begriff der Hafenrevitalisierung kann einerseits verstanden werden auf dem Hintergrund der Reorganisation/ Umstrukturierung der Hafennentwicklung (Verlagerung von Hafennutzungen), als auch

in der Implementierung von neuen Nutzungen (Wandel von hafengewirtschaftlich bezogenen Nutzungen hin zu Dienstleistung-, Tourismus-, Freizeit- und Wohnnutzungen), inhaltlich zwei völlig unterschiedliche Aspekte. (vgl.: Dirk Schubert: Hafen und Uferzonen im Wandel) Die Chancen und Probleme in der Umnutzung von brachgefallenen Flächen sind im soziopolitischen Kontext und in der geschichtlichen Bedeutung der alten Industriebrachen zu sehen. Die soziale Bevölkerungsstruktur ist für die Entwicklung der Gesamtstadt ein wichtiger Baustein. Die Reintegration der ehemaligen Hafenarbeiter in ein neues Arbeitsumfeld scheitert allerdings oftmals an deren fehlender Qualifikation.

Wie bereits vorab erläutert, hatten Hafenareale noch vor einigen Jahrzehnten ein negatives Image als laute Orte des arbeitsintensiven Warenverkehrs. Die Wohngebiete der Arbeiter, vielfach slumähnliche Quartiere mit mietpreisgünstigen Wohnungen lagen im oder am Hafen und verstärkten den Eindruck einer qualitätslosen Lebensumgebung. Der

Hafen verschwand damit aus dem täglichen Erlebnisbereich der Stadtbewohner. Der Erhalt und die Umnutzung dieser teilweise denkmalgeschützten baulichen Einrichtungen aus der boomenden Hafenzeit bilden ein einmaliges Potential, Geschichte, Gegenwart und Zukunft architektonisch zu einer neuen Einheit zu verschmelzen.

Die stadtentwicklungspolitische und ökonomische Bedeutung der realisierten und geplanten Vorhaben hat in der wissenschaftlichen Literatur bisher nur einen unzureichenden Niederschlag gefunden. Bewertungsmaßstäbe einer Evaluierung sind häufig unklar, Informationen über Beginn und Fertigstellung, Daten über neu geschaffene Wohnungen und verlagerte Arbeitsplätze, über direkte und indirekte, kurz- mittel- und langfristige Effekte sowie die stadtstrukturellen Implikationen derartiger Vorhaben sind selten. Es dominieren englischsprachige Publikationen, die aus unterschiedlichen disziplinären Sichtweisen, häufig als planungspraktische Fallstudien angelegt und

ohne wissenschaftliche Ambitionen und theoretische Bezüge verfasst sind. (vgl.: Dirk Schubert: Hafen und Uferzonen im Wandel)

1.3 Das Stadtgefüge im postindustriellen Zeitalter

Die sichtbaren Relikte der industriellen Revolution zeigten sich größtenteils an den städtischen Uferzonen. Diese Bereiche sind häufig physisch und sozial von der Stadt getrennte Problemzonen und größtenteils mit ökologischen Altlasten befrachtet. Durch den Übergang ins Dienstleistungszeitalter verlor die Uferzone an wirtschaftlicher Bedeutung und somit die ihr zugrunde liegende Funktion. (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Obwohl sich ein großer Teil der brachgefallenen Areale im Besitz der öffentlichen Hand befindet (zum Teil auch bewirkt durch Zwangsenteignungen), erfolgt die Umnutzung nach besonderen Verwertungslogiken. Die Vielschichtigkeit der Interessen in dem Umstrukturierungsprozess bringt allerdings, bedingt durch die Fragmentierung der Zuständigkeiten, ein hohes Konfliktpotential mit sich und verzögert teil-

weise erheblich die Umsetzung von gezielten Maßnahmen. Mit einer Mischung neuer Nutzungen, Wohnen, Büros, Gewerbe, Freizeit- und Kultureinrichtungen sollen die Ufer- und Hafenrandbereiche wieder attraktiver werden.

Ein Kernproblem dieser Restrukturierungsmaßnahmen ist die oftmals ungeeignete infrastrukturelle Erschließung. Ein möglichst barrierefreier Anschluss an das städtische Rad- und Fußgängernetz sowie die Verlegungen von mehrspurigen Strassen und Eisenbahntrassen müssen, verbunden mit hohen Errichtungskosten, für ein Gelingen dieser Maßnahmen umgesetzt werden, sodass ein attraktiver Zugang für diese einstigen 'no go areas' geschaffen werden kann. (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Durch die Revitalisierung versucht man nicht nur das Image des betreffenden Stadtteils aufzupolieren, sondern mitunter bedingt durch ein international beachtetes Großereignis (z. B.: olympische Spiele, Weltausstellung) ein-

en durchaus auch ökonomisch verwertbaren Nutzen für die gesamte Stadt zu erzielen. Viele Beispiele der letzten Jahre finden sich dafür alleine in Europa: u. a. Expogelände in Lissabon oder Sevilla, olympischer Hafen / Fórum Universal de las Culturas 2004 in Barcelona.

1.4 Das Wasser als Element des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Raum ist nicht nur der ungeliebte, weil teure, scheinbar nutzlose, weil kein direkt messbarer Nutzen beziehungsweise Gewinn daraus erzielbare, Rest zwischen den genau definierten Funktionen einer Stadt, sondern die Fläche für Begegnung und Kommunikation. Das ist der Raum der letztlich für die Qualität einer Stadt für deren Benutzer entscheidend ist. (vgl.: Richard Marshall: Waterfronts in Post-Industrial Cities)

Eine Stadt definiert sich über ihre öffentlichen Räume, deren Qualität wiederum maßgebend von einer ausbalancierten Hierarchie der Räume und Plätze abhängt. Hierarchien und interne Beziehungen erzeugen eine Differenzierung und Spannung zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räumen. Die Gestaltung dieser Räume ist für die Qualität der Stadt von entscheidender Bedeutung. Die Vorgärten in ihrem Bezug zur Straße, die öffentlichen Plätze, die Parkanlagen - alle

Abb. 8: Yokohama International Passenger Terminal, Foreign Office Architects



öffentlichen Räume mit ihren stadträumlichen Beziehungen müssen zum Gefühl der Sicherheit und Vertrautheit beitragen.

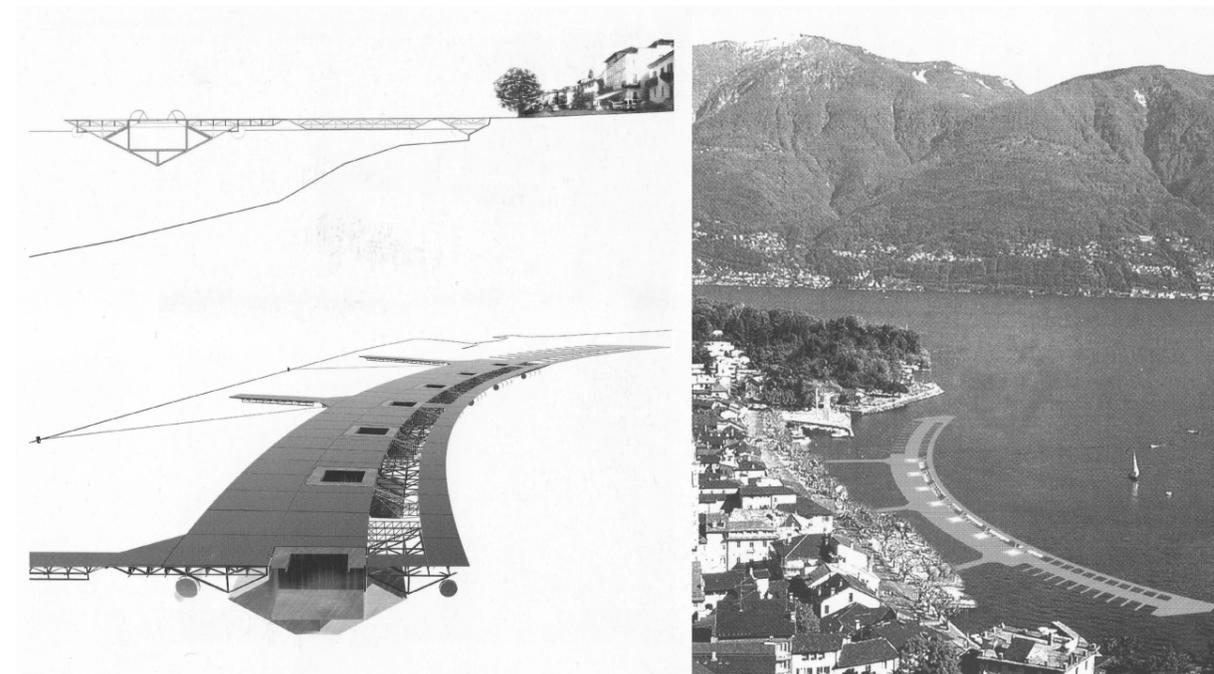
Die Frage der Identität der Städte als Gesamtheit wird in einer globaler werdenden Welt eine eher größere, denn kleinere Rolle spielen, und diese Identität wird weit weniger als in der Vergangenheit durch wirtschaftliche oder infrastrukturelle Spezifika definiert, sondern vielmehr durch kulturelle Besonderheiten.

Diese werden maßgeblich vom Bild der Stadt geprägt und das Bild der Stadt wiederum maßgeblich durch das Netz ihrer öffentlichen Räume. Vor diesem Hintergrund bleibt es eine der wichtigsten Aufgaben des Städtebaus, dafür Sorge zu tragen, dass der öffentliche Raum nicht zum Undefinierten und eigenschaftslosen Restraum verkommt. Vielmehr muss seine Gestaltung dazu stimulieren, dass er seine Funktion als Ort des Aufenthalts, der Begegnung und der Kommunikation erfüllen kann. Diese

allgemeine Aussage gilt naturgemäß auch für den öffentlichen Raum am Wasser, jedoch wird die Wichtigkeit dieses Raumes durch seine spezielle Lage noch erhöht. Der öffentliche Raum am Wasser besitzt nicht nur eine lokal begrenzte Bedeutung für die Nutzer in unmittelbarer Umgebung, sondern darüber hinaus auch für die gesamte Stadt. (vgl.: Richard Marshall: Waterfronts in Post-Industrial Cities)

Das Flanieren auf Uferpromenaden oder der Aufenthalt auf, beziehungsweise der Ausblick von Landzungen und dergleichen ist seit jeher beliebt. Der Ort des Überganges vom Land zum Wasser mit der ihm immanenten Poetik besitzt eine starke Anziehungskraft. Der Charakter dieser Orte kann sich genauso unterschiedlich und vielfältig wie das Netz der öffentlichen Räume mitten in der Stadt aus Gassen, Wegen, Straßen, Alleen, Boulevards, Plätzen und begrünte Freiräumen präsentieren. Es kann sich hierbei genauso um eine naturnahe Strandsituation (Sand, Kies, Fels) handeln, als auch um eine künstlich errichtete harte Kante. (vgl.: Riek Bakker: Das

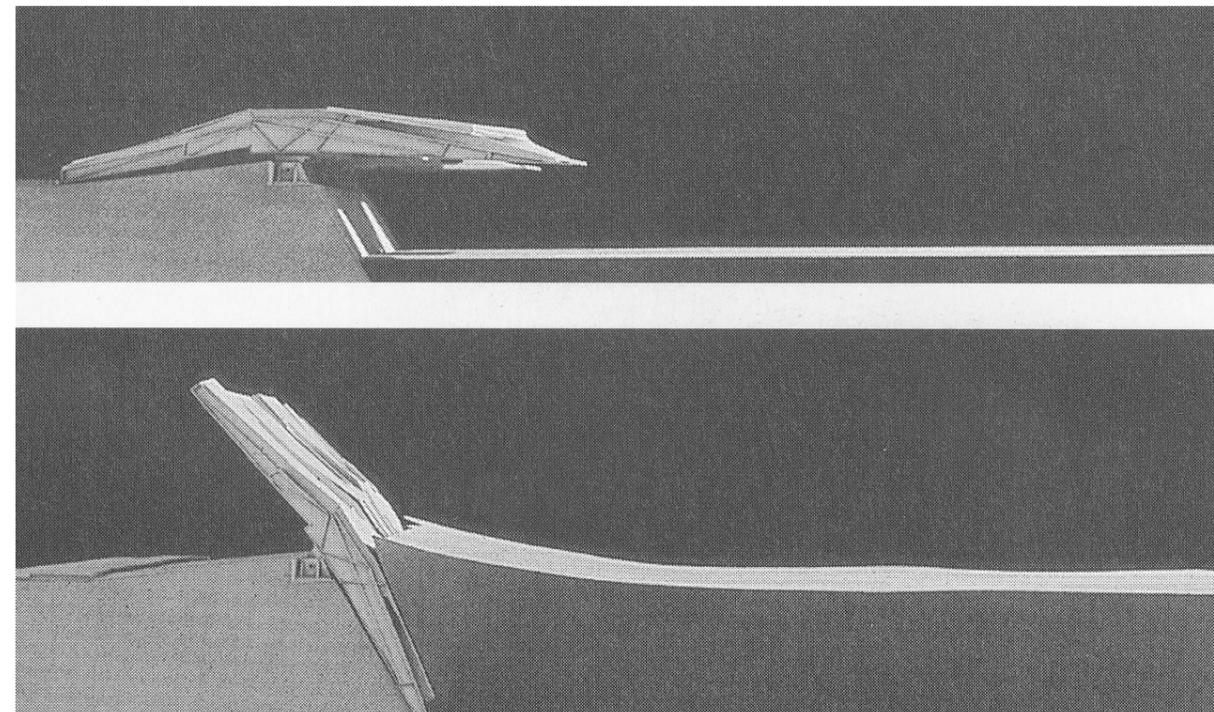
Abb. 9: Kai-Wettbewerb - Lungo Lago - Ascona, Raimund Abraham



neue Rotterdam: Kop van Zuid. Wasser in der Stadt - Perspektiven einer neuen Urbanität)

‘Ein wesentliches Thema bei der Gestaltung der Uferzone ist natürlich der Schutz vor Überflutungen. Städte am Wasser mussten sich seit jeher gegen diese Gefahr, sei es durch den normalen Gezeitenwechsel oder Sturmflut, an Flüssen durch Hochwasser aufgrund von Schneeschmelze und/oder Regenfälle, schützen. Dem Überflutungsschutz wird voraussichtlich in nächsten Jahrzehnten noch bei weitem größere Bedeutung zukommen müssen, um dem prognostizierten Ansteigen des Meeresspiegels gerecht zu werden. Nahezu alle Städte am Meer werden dazu gezwungen sein, in ihre Wasserfront zu investieren, um zumindest den Schutz vor Überflutung, sicherzustellen. Eine Adaptierung der öffentlichen Räume am Wasser wird dabei zwangsläufig notwendig sein.’ (vgl. Andreas Frauscher: Hafenbrachen als städtebauliche Chance - Det Kongelige Teater Kopenhagen)

Abb. 10: El Proyecto Habana - Überflutungsschutz am Malecon, Lebbeus Woods



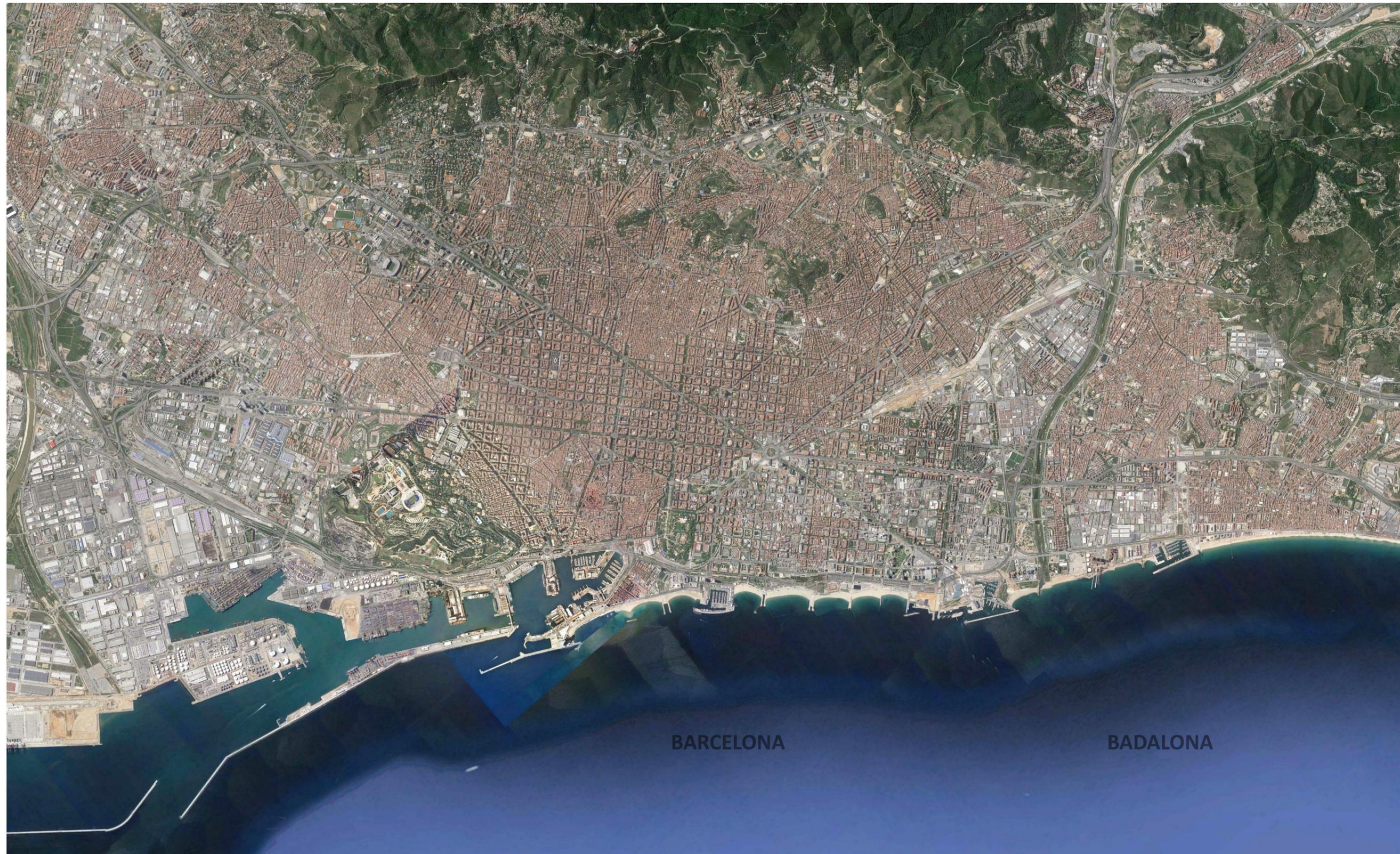


Abb. 11: Satellitenbild Barcelona-Badalona



SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

2. BADALONA

2.1 Lage und Geschichte

LAGE:²

Katalonien ist eine von 17 autonomen Gemeinschaften Spaniens. Sie liegt im Nordosten der Iberischen Halbinsel zwischen der Mittelmeerküste und den Pyrenäen. Die Hauptstadt ist Barcelona. Im Norden, getrennt durch die Pyrenäen, grenzt Katalonien an Frankreich und Andorra, im Westen an die autonome Region Aragonien und im Südwesten an die Region Valencia. Die höchste Erhebung ist die 3143 Meter hohe Pica d'Estats, ein Gipfel des Montcalmassivs. Zu Katalonien gehört auch die von französischem Gebiet umgebene Exklave Llívia. Mit 32.107 km² Landfläche ist die autonome Gemeinschaft etwa so groß wie Belgien. Obwohl es sich damit nur über 6,3 % der spanischen Landmasse erstreckt, stellt es mit einer Bevölkerungsdichte von 234,2 Einwohnern pro km² 15,9 % der Einwohner Spaniens und ist damit fast neunmal so dicht besiedelt wie die Nachbarregion Aragonien.

² Kapitel 2.1: Teilweise Übersetzungen aus dem Spanischen ins Deutsche (s. Literaturverzeichnis).

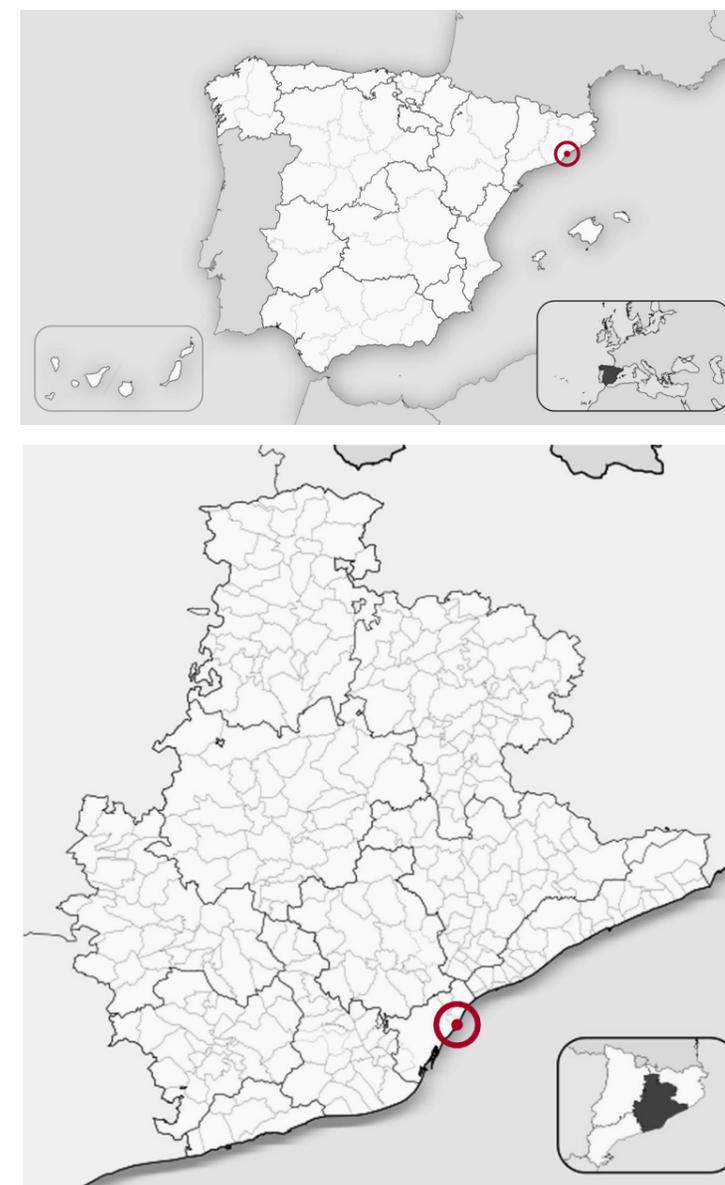


Abb. 12-13: Geographische Lage von Badalona

GESCHICHTE

ANFÄNGE:

Badalona ist eine der ältesten Städte in Katalonien. Sie befindet sich 10 km nordöstlich von Barcelona und ist gelegen zwischen den Bergen und dem Meer. Badalona ist nach der Zahl an Bewohnern (rd. 220.000, 10.245,75 Einw./km²) die drittgrößte Stadt Kataloniens, nach Barcelona und Tarragona, und gehört zum Stadt-Verwaltungsbezirk Àrea Metropolitana de Barcelona. Es herrscht ein typisches Meeresklima, mit heißen und trockenen Sommern, sowie gemäßigt kalten Winter. Die durchschnittlichen Sonnenstunden betragen 2.847h/a. Die Stadt verfügt einen 5 km-langen Strand. Badalona liegt am Mündungsgebiet des Besòs an der Mittelmeerküste und nahe den Vorläufern der Serralada de Marina. Die Stadt ist von den Gemeinden Sant Adrià de Besòs im Südosten, Santa Coloma de Gramenet im Südwesten, Montgat im Nordosten und Tiana im Nordwesten umgeben. Koordinaten: Longitud E 2° 14', Latitud N. 41° 14'.

Die Anfänge von Badalona reichen zurück bis ins erste Jahrhundert vor Christus und sind verbunden mit der Gründung der Stadt Baetulo, errichtet auf einer kleinen Anhöhe (el Turó d'en Seriol) mit einem Ausmass von etwa 250mx330m, umgeben von Stadtmauern, die mit grossen Verteidigungstürmen versehen waren. In größerer zentrischer Entfernung wurde ein weiterer Verteidigungsring erbaut, um Fläche für die stark wachsende Stadt zu generieren, die ihren vorläufigen Höhepunkt mit ca. 15.000 Bewohnern erreicht (Ausmaß: ca. 7,5ha-10ha). Badalona war eine neu gegründete Stadt, der eine Stadtplanung zugrunde lag, um die Gebiete der Layetaner (ursprünglichen Siedler) zu strukturieren. Die Römer verwendeten eine Gitterstruktur (Cuadrícula) um die leicht erhöhten Freiflächen, die bis zur Colina de Roses führten, zu unterteilen. Die Gegend war auf Grund seiner Lage sehr fruchtbar und mit der nahe gelegenen

Umgebung ausreichend vernetzt. Zu Wohlstand führte der ausgeprägte Handel mit Wein mit dem römischen Okzident. Aus dieser Epoche stammen die römischen Bäder, die gegenwärtig im Museum an der Carrer de Llado zu besichtigen sind sowie Teile eines Aquäduktes in der Avenida de Martí Pujol. Aus der römischen Zeit stammen ebenfalls die Ruinen am Hort de les Monges, die Statuen der Venus von Badalona, Wandmalereien, Mosaiken sowie zahlreiche Gedenktafeln.



Abb. 14: Römische Bäder, Badalona

MITTELALTER BIS 19. JAHRHUNDERT:

Mit Beginn des 10. Jahrhunderts begann sich die Stadt um den Bereich des antiken Stadtkerns herum neu zu gestalten. Während des 9. und 10. Jahrhunderts entwickelte sich das mittelalterliche Badalona, das später als Dalt de la Vila bekannt wurde. Die antiken römischen Villen verwandelten sich mit der Zeit in Masias (Archetyp des katalanischen Bauernhauses) und so entstand im Laufe der Zeit ein zweigeteiltes Stadtgebiet: unterteilt in das Ländliche und das Städtische, dies wiederum führte, in etwa bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, zu einem stabilen regionalen Gleichgewicht.

Von den Landsitzen aus jener Zeit sind noch einige alte Villen erhalten sowie das mittelalterliche Kloster des Heiligen Jeroni de la Murtra, Ort eines Treffens zwischen dem damaligen Königspaar und Kolumbus noch vor dessen berühmter Expedition nach Amerika.

Durch die beginnende Industrialisierung im 19. Jhd. bildete sich eine neue bürgerliche



Klasse die Ihre Fabriken und Wohnhäuser vorwiegend in der Umgebung der "La Plana" ansiedelten. Die Stadt begann sich in Richtung Meer auszubreiten. Der Fischfang und die Landwirtschaft waren die hauptsächlichsten Wirtschaftszweige dieser Zeit. Der Bau der Eisenbahnlinie zwischen Barcelona und Mataró war definitiv der Beginn des wirtschaftlichen Aufschwungs. Die Industrie hielt, Hand in Hand mit der Barcelonas, vorwiegend im Bereich der Nahrungsmittelindustrie, Einzug in das Stadtgebiet. Gebäude dieser Zeit sind erhaltenswertes historisches Erbe der Stadt. Am Anfang des 19. Jahrhunderts wurde die modernistische Fabrik Gottardo de Andreis nach Plänen von Joan Amigo i Barriga gebaut. Im Jahre 1897 verlieh die Königin Maria Cristina Badalona das Stadtrecht.

Abb. 15: Kloster Sant Jeroni de la Murtra, Badalona

Abb. 16: Fabrik Gottardo de Andreis, Joan Amigó i Barriga

DAS 20. JAHRHUNDERT:

Die Folgeerscheinungen der Weltwirtschaftskrise, Ende der 20er Jahre, betrafen auch Badalona und provozierten eine hohe Arbeitslosenquote. Der darauffolgende spanische Bürgerkrieg veränderte das Leben der Bevölkerung unmittelbar. Nach der anfänglichen politischen Desorganisation versuchten Arbeiter und politische Organisationen soziale Spannungen und Unterschiede zu kontrollieren indem die soziopolitischen Mächte strukturiert wurden. Die örtliche Produktion unterlief insofern einer Transformation, indem vormalige Arbeiter



Abb. 17: Bombardement von Badalona, 1938

in die Unternehmensführung eingegliedert wurden, zur selben Zeit als verschiedene Fabriken sich der Diktatur der Kriegsindustrie unterwarfen und sich vermehrt dem Prozess der Waffenherstellung widmeten. Zerstörerische Bombardements während des Krieges verursachten weitere Entbehrungen für die Bevölkerung und die nicht vorhandene Stadtplanung geriet zunehmend in die Hände von Privaten.

Die Franco Diktatur wiederum verursachte, bedingt durch innerspanische Immigration ein erhebliches Wachstum der Stadt, einer Zeit in der großflächige Barrackensiedlungen entstanden. Das Resultat dieses Wachstums, vorwiegend gesteuert durch die Hände von Privatiers bzw. Spekulanten, verursachte eine chaotische Stadtentwicklung ohne funktionierende Infrastruktur. Die verursachten nachhaltigen Schäden sind bis heute sichtbare Zeitzeugen. Die ersten demokratischen Wahlen nach der Franko-Diktatur leiteten somit eine neue zeitgeschichtliche Epoche ein.

VERANSTALTUNGEN:

Das über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Maifestival, ist eine der bedeutendsten kulturellen Veranstaltungen in Badalona. Die zentrale Veranstaltung des Maifestivals ist Verbrennung des Satans (la quema del dimonio) am Vorabend des Namenstages des heiligen Anastasius. Darüberhinaus finden sich über das gesamte Jahr verteilt die unterschiedlichsten Messen und Ausstellungen, Theater und Musikveranstaltungen, sowie einmal jährlich das Kurzfilmfestival, das sich seit nunmehr 40 Jahren auf dem internationalen Filmmarkt etablieren konnte. Das milde Mittelmeerklima fördert darüberhinaus sämtliche Aktivitäten im Freien, wobei der rd. 6 Kilometer Stadtstrand Hauptanziehungspunkt für die Stadtbewohner ist und für sämtliche Wassersportarten genützt wird. Eine hohe Affinität zum Sport, insbesondere Fussball, Leichtathletik, Segeln, Petanque und Schach ist ein Wesensmerkmal dieser Stadt. Eine herausragende Stellung

nimmt allerdings der Basketballsport ein und verleiht der Stadt mit dem ansässigen Club Joventud, der seine stets gut besuchten Spiele im Pavelló Olímpic de Badalona austrägt, eine internationale Bedeutung.



Abb. 18: Pavelló Olímpic de Badalona, Esteve Bonell und Francesc Rius



Abb. 19: Topographische Grenzen von Badalona

2.2 Städtebauliche Analyse des Stadtgebietes

STÄDTISCHES GEFÜGE:³

Die morphologische Struktur der Stadt Badalona wird durch zwei Umstände bestimmt, auf der einen Seite durch das physische Umfeld in dem es sich befindet, auf der anderen Seite durch seine Nähe zu Barcelona. Bei Betrachtung der physischen Aspekte des Stadtgebietes sind zwei gesonderte Teile zu unterscheiden.

In der sehr flachen Gegend, die im Nordwesten durch die Autobahn in Richtung Maresme und im Südosten durch das Mittelmeer begrenzt wird, befinden sich der Altstadt kern, sowie jene Randregionen, die sich in Richtung Norden bis zum Gewerbegebiet El Dolors erstrecken. Ein annähernd parallel und orthogonal zur Küstenlinie verlaufendes Straßennetz bildet den physischen Erscheinungsrahmen, mit der Avenida Marques de Montroig als zentrales kennzeichnendes Element. Dieses Stadtgebiet ist durch die Autobahn in Richtung Maresme völlig getrennt vom nordwestlichen Teil der Stadt und beinhaltet drei der insgesamt sechs Bezirke in die sich die Stadt teilt. Diese topographische Konfiguration definierte

das Areal zwischen Barcelona und dem Gebiet von Maresme, als ideal geeignet für die Errichtung der Eisenbahntrasse: auf den flachen Böden, die der Küstenlinie folgen, existiert lediglich die Erhebung von Montgat, die durch eine Untertunnelung überwunden wurde. Ähnliche topographische Verhältnisse waren der Grund für den Bau der Autobahn und der Ronda de Dalt im Bereich des Deltas des Rio Besos.

Dadurch verlaufen diese Hauptverkehrswege vermehrt durch innerstädtische Zonen, sodass diese eine Barriere für die Stadterweiterung darstellen. Wie bereits in Barcelona ausgeführt, sollte es auch in Badalona möglich sein die Eisenbahntrasse ins Landesinnere zu verlegen um der Küstenzone seine Identität wiedergeben zu können (dahingehende Studien liegen den zuständigen Behörden zur Evaluierung bereits vor).

Im Gegensatz dazu charakterisiert sich der nordwestliche Teil des Stadtgebietes durch ein starkes Gefälle des Geländes. In diesem Gebiet befinden sich die am dichtesten besiedelten

Viertel der Stadt. Diese Stadtviertel gehen zurück auf die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, hervorgerufen durch die notwendige Stadterweiterung aufgrund der innerspanischen Immigration. Dieser Bereich ist eher als Peripherie Barcelonas zu verstehen, denn als Baustein von Badalona, mitunter auch bedingt durch die räumliche Trennung der nach Maresme führenden Autobahn. Dieses Gebiet folgt weniger einem regelmäßigen Erscheinungsrahmen, da sich die Wegführung der vorherrschenden Topographie anpasst. Zentrales kennzeichnendes Element bildet die Achse Avenida dels Vents mit der Carrer de Bufala, die einer West-Ost Richtung folgt und sämtliche, nördlich der Stadt gelegenen Viertel, strukturiert.

Je nach Betrachtungsweise der geographischen Bedingungen, kann Badalona als eine von Barcelona abhängige Stadt bezeichnet werden, da sich ihr Großraum, zumindest teilweise, aus der Peripherie Barcelonas bildet.

³Kapitel 2.2: Teilweise Übersetzungen aus dem Spanischen ins Deutsche (s. Literaturverzeichnis).

Distritos:

- Distrito 1: Casagemes, Manresà, Centre, Dalt la Vila, Coll i Pujol y Progrés
- Distrito 2: Sant Crist, Sistrells, Lloreda, Nova Lloreda, Puigfred, La Pau y Montigalà Occidental
- Distrito 3: Montigalà Oriental, Canyet, Mas Ram, Bufalà, Pomar, Pomar de Dalt, Morera y Les Guixeres
- Distrito 4: La Salut, Sant Joan de Llefià, Sant Mori de Llefià y Sant Antoni de Llefià
- Distrito 5: Gorg, La Mora, Congrès, Can Claris y Raval
- Distrito 6: Artigues, Sant Roc y El Remei

Barrios:

- 1. Centre
- 2. Coll i Pujol
- 3. Dalt la Villa
- 4. Gorg
- 5. Progrés
- 6. Raval
- 7. Can Claris
- 8. Canyet
- 9. Bufalà
- 10. Bonavista
- 11. Manresà
- 12. Canyado
- 13. Casagemes
- 14. Les Guixeres
- 15. Pomar
- 16. Morera
- 17. Pomar de Dalt
- 18. Mas Ram
- 19. Sant Crist
- 20. Nova Lloreda
- 21. Sistrells
- 22. La Salut
- 23. Lloreda
- 24. La Pau
- 25. Puigfred
- 26. Montigalà Occidental / Oriental
- 27. Sant Joan de Llefià
- 28. Sant Antoni de Llefià
- 29. Sant Mori de Llefià
- 30. Artigas
- 31. Sant Roc
- 32. Congrès
- 33. El Remei
- 34. La Mora

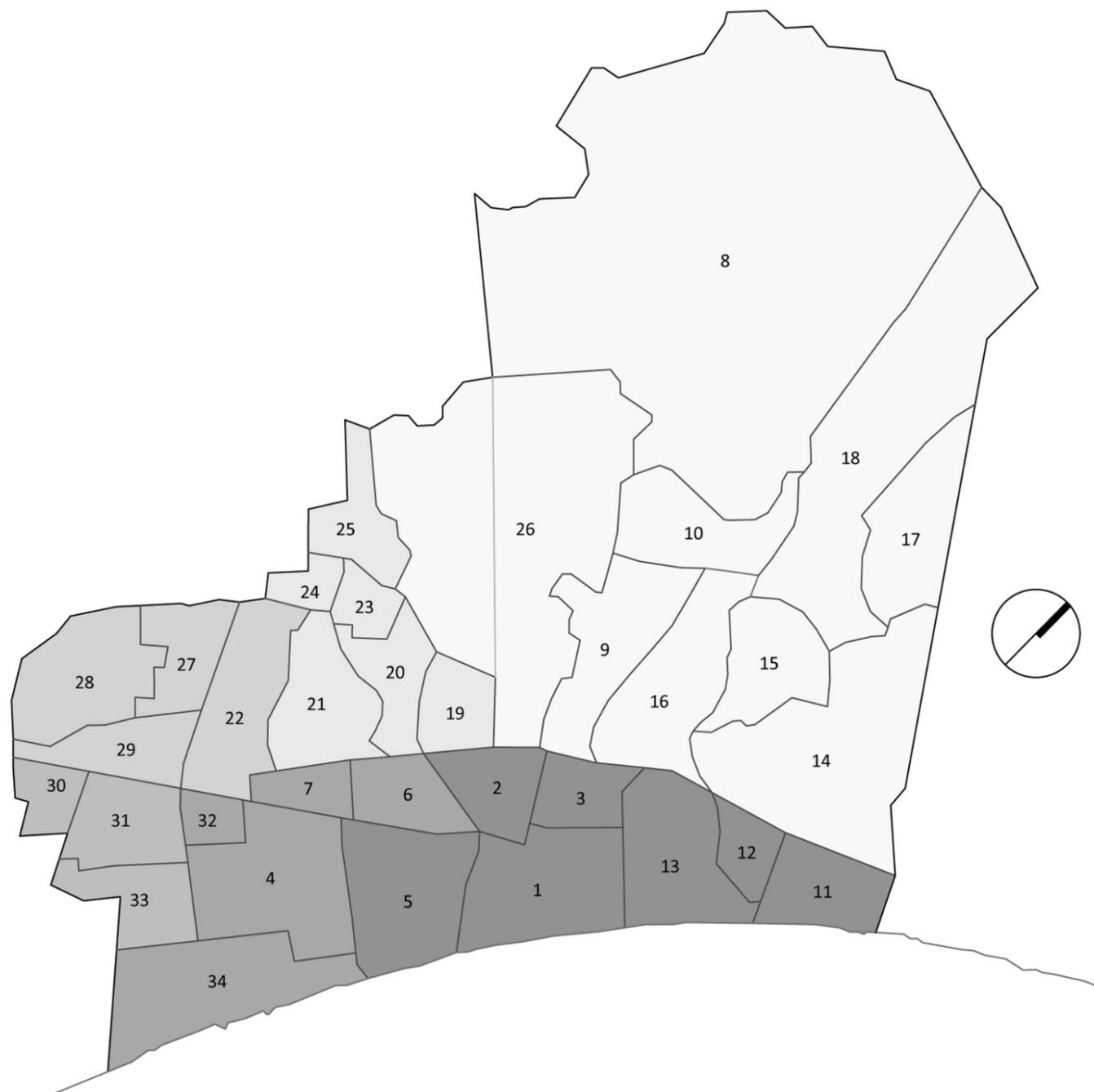


Abb. 20: Barrios de Badalona

**TOPOGRAPHISCHE BZW. PHYSISCHE
GRENZEN****SIERRA DE MARINA:**

Der Naturpark der Sierra de Marina (auch la Serralda de Marina) ist Bestandteil eines Naturschutzgebietes. Ein Umweltschutzplan, mit Augenmerk auf die Sensibilität von stadtnahen Naturräumen, legt die grundlegenden Kriterien für den Schutz, den Erhalt und die Verbesserung der Umwelt in Bezug auf die Freiraumnutzungen und die wirtschaftlichen Aktivitäten fest. Durch seine Lage, befindet sich der Naturpark der Sierra de Marina in einer mediterranen biogeographischen Region. Bedingt durch seine Topographie und der Qualität seiner Böden existiert eine große Artenvielfalt. Menschliche Interaktion und seine wirtschaftlichen Aktivitäten haben eine reiche und vielfältige Landschaft geprägt, die immer noch ihren Charme bewahrt. Die Linienführung der Bergkette, sowie die beträchtlichen Höhenunterschiede (bis zu 400 Meter) in einem relativ eng begrenzten Gebiet formen das Landschaftsbild.



Abb. 21: Sierra de Marina

Abb. 22-23: Parque Fluvial del Besos



RIO BESOS:

Der Rio Besòs ist ein 53 km langer Fluss im Nordosten Spaniens in der Provinz Barcelona. Er entspringt am Zusammenfluss von Mogent und Congost in der Comarca Vallès Oriental und mündet bei der Gemeinde Sant Adrià de Besòs ins Mittelmeer. Mit einer Oberfläche von rd. 115ha handelt es sich um einen der bedeutendsten Grünräume der Region Barcelona. Sein Lauf führt durch die Orte Aiguafreda, La Garriga, Les Franqueses del Vallès, Canovelles, Granollers, Montmeló, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs und Barcelona.

Obwohl er niemals schiffbar war, war er doch eine Verbindung zwischen der katalanischen Küste und dem Landesinneren. Er wurde seit

dem 10. Jahrhundert für die Bewässerung genutzt. Da er ein dicht bevölkertes und industrialisiertes Gebiet durchfließt, erlangte er in den achtziger Jahren traurige Berühmtheit als der am meisten verseuchte Fluss Europas.

Ab Mitte der neunziger Jahre wurde seitens der Regierung im Zuge des Projektes Parque Fluvial del Besos die Säuberung und Umweltsanierung des gesamten Flusslaufes in die Wege geleitet, sowie partiell einer öffentlichen Nutzung zugänglich gemacht. Die ökologische Wiederherstellung und die schrittweise Verbesserung der Wasserqualität des Flusses bieten dem Besucher eine Grünfläche von erheblicher Dimension und bilden einen weiteren Baustein der überregionalen Raumplanung. Die Bereiche zur öffentlichen Nutzung, mit

einer Länge von rd. 5 Kilometern, befinden sich innerhalb des Flusslaufes zwischen der Stadtgemeinde Santa Coloma de Gramenet und der Eisenbahnbrücke in San Adria de Besos. Die asphaltierten Wege sind zu Fuß und per Fahrrad benutzbar. Die Feuchtgebiete befinden sich im Norden der Parklandschaft. Dieser Bereich umfasst eine Länge von rd. 3,8km, ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und charakterisiert sich, auf einer Fläche von rd. 8ha, durch großflächige Uferbepflanzungen. Das Mündungsgebiet umfasst die letzten 450 Meter des Flusslaufes und ist für die Öffentlichkeit ebenso nicht zugänglich. Allerdings existieren durch den Parque del Litoral, dem Parque de la Paz und der Puente de Maristany schöne Aussichtspunkte.

EISENBAHNLINIE BARCELONA- MATARÓ:

1840 träumte Miquel Biada bereits von der Einführung der Eisenbahn auf dem spanischen Festland. Er wollte seine damalige Heimatstadt Mataró mit der industriell aufstrebenden Hafenstadt Barcelona verbinden, welche zum damaligen Zeitpunkt bisher nur über schlechte ausgebaute und von den Bandoleros (Bandoleros : Räuber, welche bekannt durch Ihre Bauchbinde und Ihrem Säbel Ihr Überleben durch Raubzüge sicherten) belagerten Strassen erreichbar war. Um Investoren für sein ehrgeiziges Projekt zu gewinnen reiste Biada ins damalige Zentrum der Eisenbahnentwicklung nach London. Biada kontaktierte den Firmenfinanzier Josep Maria Roca, mit dessen finanziellen Kontakten private Investoren für das Projekt gewonnen werden konnten. Letztendlich beantragte Roca, welcher nun Projektpartner Biadas war, beim spanischen Staate am 30. Juni 1843 die Konzession zum Bau einer Eisenbahnlinie auf dem spanischen Festland von Barcelona nach



Mataró über Badalona und El Masnou. Der Bau der landschaftlich sehr reizvoll gelegenen Strecke, wurde u. a. durch die große wirtschaftliche Finanzkrise 1847 und durch nächtliche Überfälle auf die Bauabschnitte sehr erschwert, was Biada dazu bewegte beim spanischen Staate einen Kredit zu beantragen um den Weiterbau der Bahnstrecke gegenüber den Investoren zu sichern. Leider konnte Miquel Biada die Eröffnung "seiner" Strecke nicht mehr miterleben, da er bereits am 2. April 1848 an den Folgen einer schweren Krankheit welche er sich vermutlich beim strapaziösen Streckenbau zugezogen hat verstarb. Am 28. Oktober 1848 wurde zwischen Barcelona und dem 30 km entfernt im Norden gelegenen Küstenstädtchen Mataró die erste spanische Eisenbahnstrecke auf der iberischen Halbinsel eröffnet.

Abb. 24-25: Eisenbahntrasse Barcelona-Mataró

HINTERGRUND ÜBER DIE STADTPLANUNGSKULTUR IN KATALONIEN:

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden viele Ländereien, die bisher für die Bodenbewirtschaftung vorgesehen waren, parzelliert und zur Schaffung von Wohnraum an die Bevölkerung verkauft. Es entwickelten sich zerstreute Siedlungskerne ohne ausreichende Verkehrsanbindung untereinander.

Im Jahre 1936 genehmigte die Regierung einen Entwicklungsplan (Plan Fradera) für ganz Badalona, um der vorherrschenden irrationalen Entwicklung entgegen zu steuern. Die Planungsvorgaben wurden allerdings, bedingt durch die Kriegsjahre des Zweiten Weltkrieges und der folgenden Franko-Diktatur, niemals umgesetzt. Mit Beginn der 50er Jahre und der fortschreitenden Immigration wurde in etlichen Barrios eine Vielzahl von Barackenbauten, die meisten in Eigenregie und ohne Genehmigung ausgeführt, errichtet. In weiterer Folge verdichteten sich die kleineren

Neubaugebieteder80erJahremitdembaulichen Bestand der 50er Jahre. Die Notwendigkeit von Wohnraumschaffung führte in den folgenden Jahren zu eigenmächtigen, nicht lizenzierten Parzellierungen und Grundstücksverkäufen, ohne infrastrukturelle Aufschließung.

In der Studie Evaluación de las Necesidades de Rehabilitació, aus dem Jahre 1985, durchgeführt von Amador Ferrer und Joan Busquets, in Zusammenarbeit mit F. Peremiquel, unterscheidet man zwischen drei Arten von Gebieten, in denen es notwendig war, in unterschiedlicher Art und Weise zu intervenieren: Wohngebiete aus dem 19. Jahrhundert, sowie Wirtschaftsgebiete und Siedlungsgebiete in der städtischen Peripherie. Für diese drei Typologien gibt es vergleichbare Beispiele aus Barcelona (das historische Zentrum, la Calle de Tortosa, el Remei y la Salut als Wohngebiete des 19. Jahrhunderts, Sant Roc, Sant Crist, Pomar y el Grupo Luis Solà y Escofet als Wirtschaftsgebiete, sowie Lloreda, La Pau und Sant Crist als Siedlungen der städtischen Peripherie).

Die aktuellen städtischen Transformationen in der Stadt Badalona müssen auf dem Hintergrund der urbanen Kultur, der letzten beiden Jahrzehnte in Katalonien, verstanden werden. Ein Prozess der intensiven und fortlaufenden städtischen Erneuerung, augenscheinlich erkennbar in der gründlichen Umgestaltung von vielen vernachlässigten städtischen Räumen. In diesem Sinne zeigen sich die Veränderungen nicht nur in der besseren Zugänglichkeit der Stadtkerne durch umfangreiche Erweiterungen des Verkehrsnetzes und der Zurückgewinnung der Uferzonen, sondern auch in der Stärkung und Sensibilisierung einer neuen urbanen Kultur mit starker Bezugnahme auf den öffentlichen Raum. Die offensichtliche Verbesserung wird augenscheinlich, wenn man sich die Stadtplanung der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts vor Augen führt. Jedoch ist gewiss, dass die Erneuerung noch nicht überall angekommen ist und man in vielen Bereichen noch weit von dem Erreichen der Ziele entfernt ist.

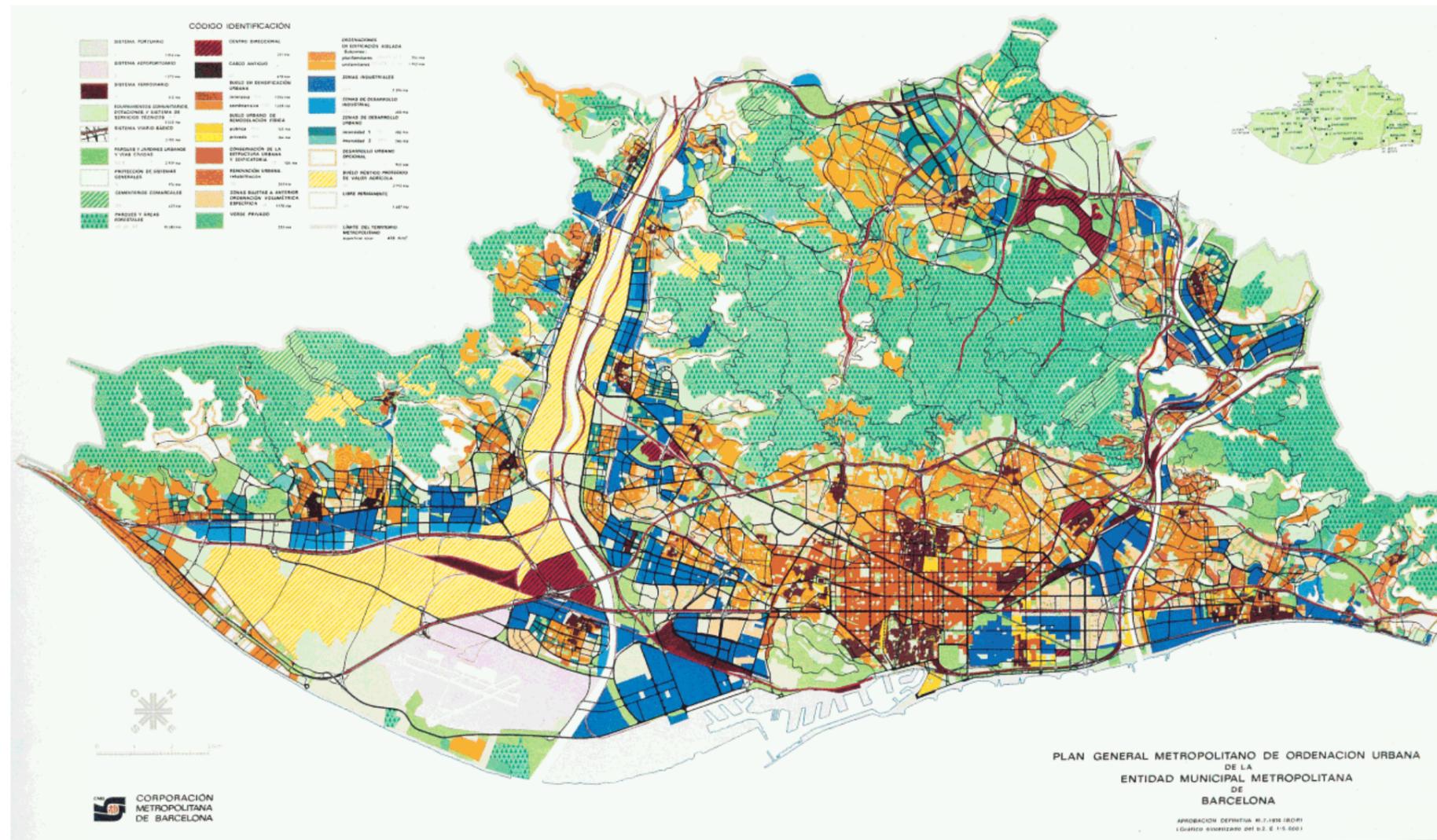


Abb. 26: PGM (Plan General Metropolitano) von Barcelona

Ist die Stadt Badalona bereits zuvor diversen Transformationsprozessen unterlaufen, so befindet sie sich mittlerweile in einem Wandlungsprozess von erheblicher Dimension. In sehr wenigen Jahren wird sich die Stadt in ihrer Struktur völlig verändert zeigen, um schlussendlich sein authentisches städtisches Potenzial zu zeigen und damit gleichzeitig seine Identität zu stärken.

Als Grundlage für die neue Stadtplanung dient der Plan General Metropolitano de Barcelona (v. 1976), mit dessen Hilfe eine Normalisierung des Grundstückmarktes erreicht werden konnte und darüber hinaus Flächenreserven für die Implementierung von Infrastruktur, öffentlichen Park- / Grünflächen sowie für Gemeinschaftseinrichtungen geschaffen wurden.

Ein Pionierwerk, das der in der Vergangenheit vorherrschenden Stadtplanung, die sich charakterisierte durch städtebauliche Improvisation, einhergehend mit all seinen Defiziten, ein Ende bereitete.

Mit dem Personenzufluss der sechziger Jahre aus den Gemeinden in die Peripherie der Städte verschärfte sich die städtebauliche Krise mehr und mehr, ohne dass dem Mangel an Transportinfrastruktur, bebaubarer Fläche, Parkflächen, Schulen und gemeinschaftlichen Einrichtungen Rechnung getragen wurde. Erst mit der Gründung der neuen demokratischen Regierungen wurde das Problem mit der notwendigen Seriosität angegangen.

Der Plan General Metropolitano de Barcelona (v. 1976) war die Initialzündung für eine neue städtebauliche Politik, um die über Jahre angesammelten Defizite zu reparieren. Mit dem Erwerb in Rechtskraft dieses Planungsinstrumentes, wurden der Regierung der Erwerb von Boden, sowie die Errichtung von erschwinglichen Wohnungen und den dazugehörigen gemeinschaftlichen Einrichtungen erlaubt. Bis in die Mitte der achtziger Jahre konnten somit, in einer ersten Phase, die schwerwiegendsten Probleme, in Bezug auf den leistbaren Wohnraum, einer Lösung zugeführt werden.

In einer zweiten Phase, die ungefähr im Jahre 1986 initiiert wurde, gleichzeitig das Jahr der Nominierung für die Olympischen Sommerspiele, entstanden stadtplanerische Überlegungen mit einer größeren Reichweite. Dieser Augenblick ging einher mit erheblichen Verbesserungen der Planungsinstrumente und somit der städtebaulichen Projekte. Es wurden Wege aufgezeigt wie es gelingen kann den öffentlichen Raum zu verbessern. Eine städtebaulichen Intervention die vordergründig Barcelona betraf (Uferkante, Zentrum, städtische Verbindungswege, Parkflächen, Erneuerung einzelner Stadtviertel). Das olympische Programm gab zumindest bis zum Jahre 1992 den Rhythmus der Prioritäten vor.

Im Rahmen der zweiten städtischen Erneuerung, die sich bis zum Ende der Dekade ausdehnte, wurde jenes Programm ergänzt, das von großer strategischer Wichtigkeit für den östlichen Teil des Stadtgebietes war: die Erweiterung der Avenida de la Diagonal bis zum Meer (mit der Errichtung des Forum de las Culturas 2004), sowie die Planung des Sektors



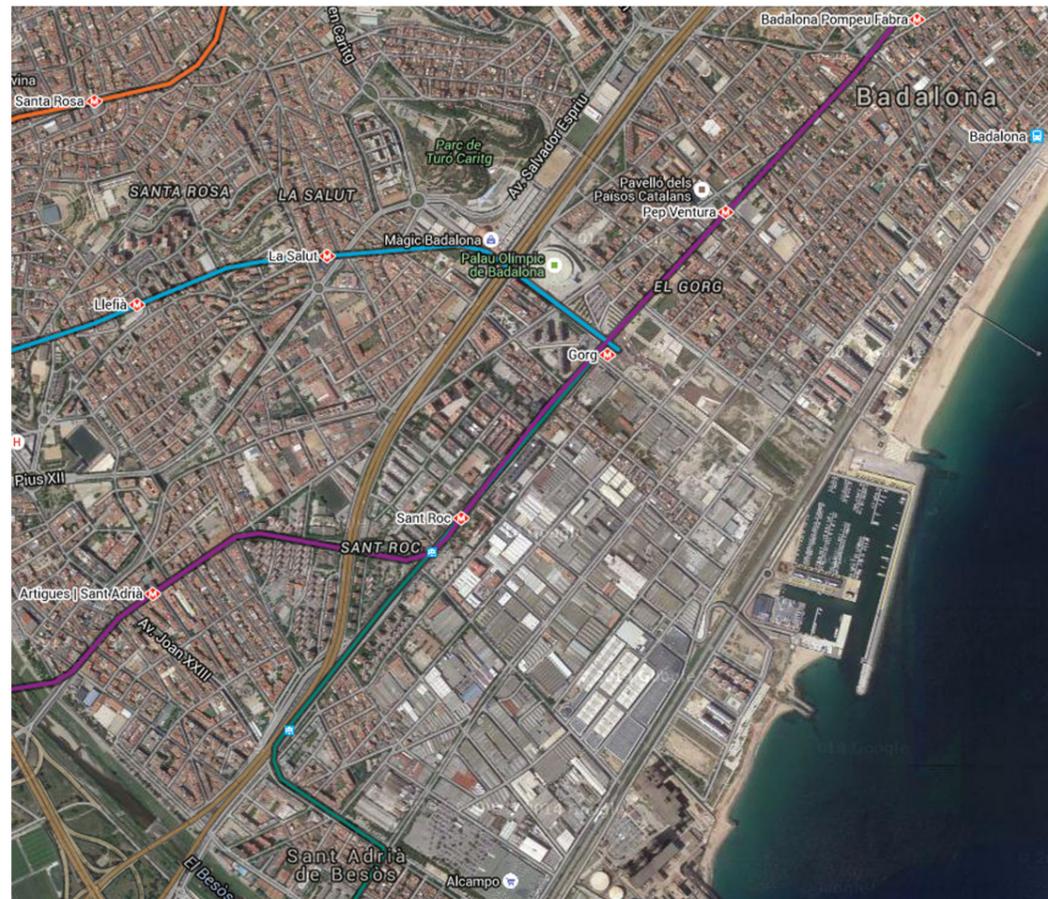
Abb. 27: Forum de las Culturas 2004

Sagrera-Sant Andreu, mit der Implementierung der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke. In beiden Fällen handelt es sich um Eingriffe in großem Maßstab, eingebettet in städtischer Umgebung. Mit Ausnahme des Forum de las Culturas 2004, das sich an der Peripherie des Stadtgebietes befindet. Die wirksame Einbeziehung des restlichen Stadtgebietes in die gemeinsame urbane Strategie, ließ bis vor kurzem auf sich warten. Weitere Maßnahmen, wie der Ausbau des Metro-Netzes, sind Projekte die sich bereits in Umsetzung befinden. Man folgt der grundsätzlichen Idee, unterschiedliche Stadtteile, mit ihrer eigenen Geschichte und ihren differenzierten städtischen Bedingungen, gelenkartig in Verbindung zu setzen. Projekte für die Gran Via, oder für den Hafen in Badalona erhalten somit eine neue Tragweite und einen neuen Sinn.

Definitiv müssen diese und andere Projekte einen Beitrag zur Rekonstruktion des städtischen Umfeldes leisten.



Abb. 28-29: Parque Lineal Sant Andreu Sagrera



DAS STADTGEBIET VON BADALONA, HYPOTHESE ÜBER DAS VERKEHRSNETZ:

In Badalona wurden bestehende Mängel, wie vorab beschrieben, noch nicht zur Gänze beseitigt. So wird bis heute an der Komplettierung des Kanalnetzes, an der Ergänzung/Erweiterung des sekundären Verkehrsnetzes, sowie an den fehlenden Parkmöglichkeiten gearbeitet. Anstehende Herausforderung, denen sich die Stadt mit Verspätung stellen muss, die allerdings von höchster Priorität sind. Unübersehbar, im Vergleich zu Barcelona, sind die Parallelen mit der sich die Stadt den strukturellen städtischen Problemen stellt. Bezug nehmend auf die vorab beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen ist auch eine Verlegung der Eisenbahnlinie ins Landesinnere, sowie eine effektive Verbindung der Metro mit der Eisenbahn eine Forderung der Zeit. Impulsgeber für diese Maßnahme ist die Wiederherstellung der Uferzone, sowie die Konstruktion des Hafens, als Ausdruck zur Betonung einer neuen Stadtmitte.

Abb. 30: Öffentliche Verkehrsanbindung des Planungsareals

Das Stadtgebiet zeigt sich durch das Fehlen einer funktionierenden flächendeckenden Verkehrsinfrastruktur erheblich isoliert, mit weit auslaufenden, dicht besiedelten Stadtteilen, von denen bis heute viele nicht an das Metrosystem angeschlossen sind. Eines der größten strukturalen Defizite dieser Stadt.

Die erweiterte Trassenführung der Metrolinie-9, welche die Stadtviertel Llefia, La Salud, Can Peixauet und Santa Rosa mit dem Zentrum von Badalona, beziehungsweise mit jenem Barcelonas und dem Flughafen verbindet, erfüllt nichtsdestotrotz eine hohe strategische Wichtigkeit. Darüber hinaus ist vorgesehen die Metrolinie-1 bis ins Zentrum von Badalona zu verlängern. Besagte Vorhaben werden zweifellos zur besseren Erreichbarkeit von einigen Stadtvierteln führen. Die zentrale und ausschlaggebende Frage wird sein, inwieweit es gelingt das Netz öffentlicher Verkehrssysteme in das Stadtgebiet von Badalona zu integrieren. In einem urbanen Umfeld, wie jenem von Barcelona, ist es

unumgänglich, dass die Eisenbahn zusätzliche Funktionen zum Metronetz übernehmen muss. So gesehen stellt die Integration des Metro- respektive Eisenbahnsystems eine absolute Notwendigkeit dar.

Durch den aktuellen Verlauf der Bahntrasse bedienen die Haltestationen, bedingt durch ihre isolierte Lage an der Küste, einen sehr begrenzten Abdeckungsradius. Darüber hinaus besteht keine Möglichkeit diese mit dem Metrosystem zu vernetzen.

Die Schaffung von neuen Haltestationen, im Zentrum von Badalona und in San Adria de Besos, sowie die Verbesserung der Zwischenraummobilität, würde die Anbindung von Personen, die auch zu Fuß die Haltestationen erreichen können, wesentlich verbessern. Diese neue Bahntrasse würde die Eisenbahn näher an dicht besiedelte Stadtkerne heranführen und den Austausch von Bahn-Metro-Bus ermöglichen. Studien zeigen, dass diese Maßnahme eine Erhöhung der flächendeckenden Erfassung von rd.

6% auf rd. 32% mit sich bringen würde. Mit dieser Maßnahme könnte das innerstädtische Verkehrsaufkommen erheblich reduziert werden.

Darüber hinaus würde dieser Eingriff den direkten Zugang zum Meer wieder herstellen und die Möglichkeit zur Ausgestaltung einer weitläufigen, begrünten Küstenstrasse mit sich bringen. Weiters könnten etliche Verbindungswege zwischen den Bergen und dem Meer sich wieder barrierefrei dem Straßensystem eingliedern. Diese zukünftige Küstenstrasse wäre infolge dessen keine neue Durchzugsstrasse, sondern ein Komplementärelement des bereits bestehenden Straßensystems.



2.3 Darstellung der bisherigen stadtplanerischen Maßnahmen anhand ausgewählter Beispiele

DIE NEUE STADTENTWICKLUNG VON BADALONA. VON DEN DEFIZITEN ZU EINER NEUEN QUALITÄT⁴

In diesem Abschnitt wird die neue städtebauliche Philosophie dargestellt, die repräsentativ für die urbane Entwicklung von Badalona der letzten Jahre steht. Sie zeigt die einzelnen Planungsschritte und städtebaulichen Eingriffe der kürzeren Vergangenheit, die kennzeichnend ist für einen neuen städtebaulichen Zugang. Sie beschreibt die Strategie, wie ein Areal der ersten städtischen Peripherie, das bedingt durch erschwerte Zugänglichkeit und mäßiger verkehrstechnischer Anbindung in seiner urbanen Entwicklung gehindert wird, einer zeitgemäßen städtebaulichen Ausformulierung zugeführt werden kann. Im Falle von Badalona ist der Ausbau des Metronetzes, sowie dessen Anbindung an das Eisenbahnnetz eine Voraussetzung,

⁴Kapitel 2.3: Teilweise Übersetzungen aus dem Spanischen ins Deutsche (s. Literaturverzeichnis).

Abb. 31: Übersicht der bisherigen stadtplanerischen Maßnahmen im Bereich des Planungsareals

sodass die ambitionierten großstädtischen Projekte entwickelt werden können. Im Speziellen wird Bezug genommen auf die Erneuerung der Uferzone in der Umgebung des neuen Hafens. Die mit dem Hafen und der Uferzone verbundenen Projekte bringen die Notwendigkeit zum Vorschein, dieses Areal einer hauptstädtischen Zentralität mit einer vielfältigen Nutzungsbreite zuzuführen. Diese Transformation schließt die zu erwartenden unmittelbaren Effekte auf die angrenzenden Stadtviertel mit ein. In manchen Fällen handelt es sich um Projekte, die sich bereits in der Ausführungsphase befinden, während andere sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befinden und den zuständigen Behörden zur Begutachtung vorliegen.

PROJEKTE ZUR STADTERNEUERUNG:

In die Uferzone münden drei starke transversale städtische Achsen:
 - die vom geplanten Kanal bestimmte Achse in Verlängerung des Pavelló Olímpic.

- die Achse der Dual Dalt la Vila-Baix a Mar
- die Achse der Riera Canyado

Besagte Achsen beinhalten eine große Anzahl von Projekten, die die Wiederherstellung der Verbindung der Barrios-Altos und der Barrios-Bajos (heute getrennt durch die Autobahn) zum Meer als Ziel haben.

Die Gesamtheit der Projekte, die das neue Badalona formen, bringt ein ausreichendes Potential zur qualitativen Umwandlung mit sich und erleichtert darüber hinaus die Erneuerung von Prozessen in diversen angrenzenden Barrios. Das Ziel muss sein, einen Beitrag zu leisten um signifikante Räume mit einer adäquaten Nutzungsmischung (Wohn-, Kommerz-, Freizeit-, sowie Tertiärfunktionen) zu schaffen und somit das Image des jeweiligen Barrios zu stärken. Die Schaffung eines neuen städtischen Zentrums und die Wiederherstellung der Uferzone zeigen sich als diejenigen, die am meisten benötigt werden. Dennoch ist auch aus quantitativer Sicht, die Bereitstellung von Wohnraum, Büroflächen,

gemeinschaftlichen Einrichtungen und Dienstleistungen beträchtlich.

Jene Stadtgebiete, die einer Transformation (in Ausführung bzw. projektiert) unterliegen, nehmen eine Fläche von rd. 151,66ha ein, eine erhebliche Größe, die in etwa 12% des bebaubaren Stadtgebietes ausmacht.

Im Falle von Badalona stellt sich die prozentuelle Aufschlüsselung der Nutzungen wie folgt dar: 58% sind bestimmt für Wohnnutzung, 22% für gewerbliche Nutzung, 12% für industrielle Nutzung, sowie 6% für Büros mit geringen Reserven für tertiäre Nutzungen und Hotels. Mehr als die Hälfte der Wohngebiete befindet sich an der Uferzone, hier konzentriert sich auch ein Großteil der kommerziellen Nutzung.

PONTE PETROLI:

Die Ponte Petrolí wurde ursprünglich als Anlegestelle zum Entladen von Erdölprodukten gebaut. Sie hat eine Länge von ca. 250 m und eine Höhe von 6 m.

Ihre Struktur besteht aus einer Zugangsplattform in Betonkonstruktion, sowie einer Unterkonstruktion bestehend aus zwei T-förmigen Stützen, die mit einer quer verlaufenden Konsole verbunden sind. Am vorderen Ende befindet sich eine Plattform mit einer Größe von rd. 100m². Die ursprüngliche Konstruktion wurde aus Holz errichtet.

Die Brücke in ihrer jetzigen Erscheinungsform wurde 1965 von dem Unternehmen CAMPSA errichtet und bis zum Jahr 1990 verwendet. Nach Ende ihrer industriellen Nutzung wurde das Vorhaben die Brücke zu demontieren, durch den Widerstand der Bevölkerung, wieder verworfen und nach etlichen Jahren der Restaurierung im Jahr 2009 der Bevölkerung als öffentlich nutzbarer Raum, in Form einer Aussichtsplattform, übergeben.

Die Brücke fungiert darüber hinaus als ozeanographische Messstation und die übertragenen Daten können in Echtzeit über eine Internetseite abgerufen werden. Eine gelungene Kombination aus wissenschaftlicher und Freizeitnutzung, die der Stadt ein Stück ihrer Identität bewahrt.



Abb. 32: Ponte Petroli

Abb. 33: Central Termica de Besos

CENTRAL TERMICA DE BESOS:

Die 'Central Termica de Besos', diente als thermisches Kraftwerk zur Erzeugung von elektrischer Energie und wurde im Volksmund gerne als das Wärmekraftwerk der drei Kamine bezeichnet. Sie liegt im Mündungsbereich des Rio Besos direkt an der Mittelmeerküste, zwischen den Städten San Adria de Besos und Badalona. Sie besteht aus drei Wärmezeugungseinheiten, mit einer Kapazität zu je 350 MW und ist im Besitz der Fecsa-Endesa. Der Betrieb wurde im Jahre 2011 eingestellt.

In seinem ursprünglichen Entwurf erreichten die Kamine eine Gesamthöhe von rd. 180 Metern. Resultierend aus den Ergebnissen klimatischer Studien wurde die Konstruktion um weitere 20 Meter erhöht und erreichte somit eine Gesamthöhe von 200 Metern. Der 20 Meter hohe Kaminaufsatz wurde in einer Metallkonstruktion ausgeführt. Dieser Aspekt trägt maßgeblich dazu bei, dass die Kamine bereits aus weiter Entfernung sichtbar sind. Sie sind nach wie vor ein markantes Zeichen des Küsten- / Stadtpanoramas



von San Adria de Besos und Badalona, sowie ein, in seiner Ausformulierung zwar hinterfragenswertes, Bauwerk mit hohem Wiedererkennungswert. Im Jahre 2008 wurde die Verlegung der Anlage beschlossen.

Durch die Stadtregierung von San Adria de Besos wurde im November des Jahres 2008 ein Referendum über die Erhaltung der Industriebrache und die Umwandlung in ein

gemeinschaftliches Zentrum abgehalten, mit dem Ergebnis, dass 82,2% der Bevölkerung sich für den Erhalt der Anlage aussprachen. Bisher gibt es keine konkreten Planungsansätze über eine zukünftige Nutzung, allerdings wurde eine Bürgerplattform gegründet, die sich für den Erhalt des Gebäudes einsetzt.

PASEO MARITIMO:

Die Strandpromenade von Badalona, im Bereich zwischen der Calle del Mar und dem neuen Hafen, komplettiert die urbane Transformation in diesem Bereich. Der Bereich umfasst in seiner gesamten Ausbreitung eine Länge von 1200 Metern und umschließt den äußersten südlichen Bereich der Rambla de Mar (Badalona Zentrum) bis zum Hafen. Im Erweiterungsbereich des Bahnhofes, einem großzügigen öffentlichen Raum, sowie an dem Übergang der Fußgängerzone der Ramblas in den neuen Paseo Maritimo variiert die Breite zwischen 5,2 und 67 Metern, der städtischen Morphologie folgend. Im südlichen Bereich, anschließend an den Hafen, öffnet sich der Paseo Maritimo in einen großen Platz und bietet Zugangsmöglichkeiten aus den beiden unterschiedlichen Höhenlagen. Die gesamte Fläche beträgt rd. 6,2 Hektar. Die komplexen Charakteristiken des Geländes, die die Fundierung am Übergang von Sand zur befestigte Fläche erschweren, wurden

durch parallel verlaufende Gehwege, einer aus Holz, der andere aus Beton, gelöst. Der künstliche Stein, der für Gehwege, Treppen und Abgrenzungen verwendet wurde korrespondiert

in seiner Färbung mit der des Sandstrandes. Für die Vegetation wurden salzresistente Bepflanzungen gewählt und zur großflächigen Beschattung gruppiert angeordnet.

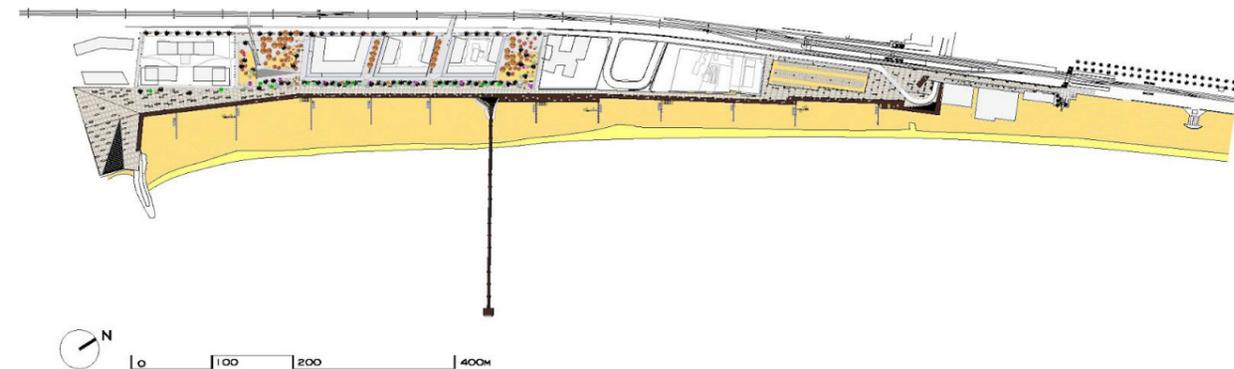
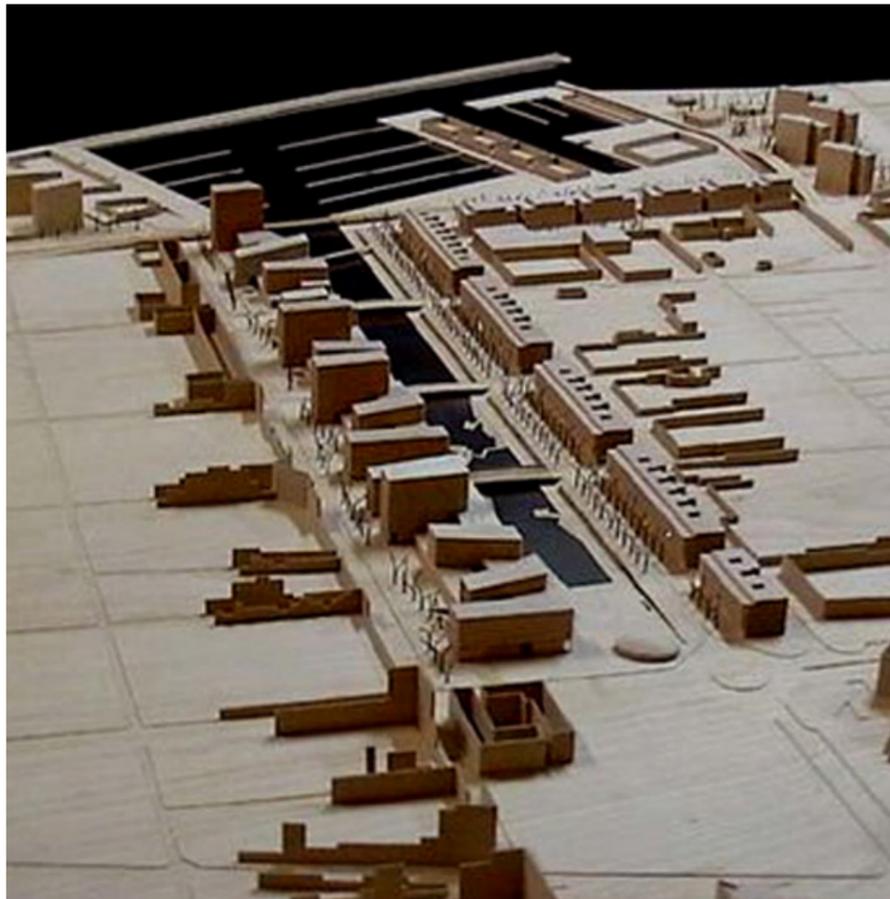


Abb. 34-36: Paseo Maritimo, Espinas y Tarraso Arquitectos

Abb. 37: Modell Marina-Badalona, Manuel de Solà-Morales Rubio



MARINA DE BADALONA:

Mit einer treffenden Klarheit erklärt eine einzige Phrase, aus dem Nachlass eines Schriftstückes des Architekten Jose Maria Martinez Tomas, die städtebauliche Bedeutung des Hafens: In der Tat, ist der Hafen mit seinem inneren Kanal einmalerrichtet, ister unzertrennlich verbunden mit der Idee und dem Bild der Stadt Badalona. Der Umfang der städtischen Effekte ist enorm und beschränkt sich nicht nur auf die unmittelbare Nachbarschaft. Ohne Zweifel sind wir konfrontiert mit der bedeutendsten städtischen Transformation in der Geschichte der Stadt.

Das Areal für die neue Strandpromenade von Badalona, sowie die des neuen Sport- und Fischereihafens betrifft rd. 50% der städtischen Uferzone. Die Idee einer städtischen Achse, die den Pavelló Olímpic mit dem Hafen verbindet, wurde kürzlich mit weiteren Projekten komplementiert, die diese wichtige städtische Achse jenseits der Autobahn weiterführen. Das Projekt einer Basketballstadt, ebenso wie

das Projekt einer Musikstadt in den ehemaligen Schlachthöfen sind im Einklang mit dem Willen diese Achse zu stärken und sie weiter an den Parc de Turo Caritg heranzuführen.

Die ersten Projektideen für eine grundlegende Neustrukturierung des dargestellten Bereiches gehen zurück auf das Jahr 1936, schon damals war der Ansatz einer Öffnung der Stadt zum Meer erkennbar. Bedingt durch politische Umstände war seinerzeit an eine Umsetzung nicht zu denken. Im Jahre 1989 ging der katalanische Architekt Manuel de Solà-Morales i Rubió als Sieger eines Wettbewerbes über die Gestaltung eines Masterplans für diesen Bereich hervor.

Die Errichtung des Hafens ist integraler Bestandteil der ehrgeizigen Renovierung des Stadtgesichtes, zwischen der Fabrik Anis del Mono und den drei Türmen der Central Termica del Besos, ein Küstenbereich, der vor mehr als 100 Jahren von Betrieben, vorwiegend aus der chemischen Industrie, besetzt wurde. Die bebaute Fläche an diesem

Küstenstreifen wurde durch den Abbruch dieser Industriegebäude um rd. 50% reduziert. Ergänzend zu den Hafenfunktionen werden Parks, Restaurants sowie ein Einkaufszentrum errichtet. Seine Errichtung unterliegt, ebenso wie die Erneuerungsmaßnahmen an der Küstenzone, dem Pla Especial Facana Maritima de Badalona von 1986, in dem die vorgesehenen Projekte für diesen Bereich in ihrer Ausführung geregelt wurden.

Das Areal wird in seitlicher Längsrichtung begrenzt durch die Carrer Ponent und die Carrer d'Antoni Bori, im Nordwesten durch den Pavello Municipal d'Esports, sowie im Südosten durch das Mittelmeer. Die Achse zwischen dem Pavello Municipal d'Esports und dem Areal für den neuen Hafen bildet das Kernstück des großmaßstäblichen Einriffes und stellt sich wie folgt dar:

Phase 1:

In einer ersten Ausführungsphase wurde ein neuer Sport und Fischereihafen mit der zugehörigen Infrastruktur eines modernen



Abb. 38: Luftaufnahme, Konstruktion Hafenbecken Marina-Badalona

Hafens errichtet. Dieses Projekt definiert das Gebiet zwischen der Eisenbahnlinie und dem Meer auf einer Fläche von etwa 110.000m². Der Sportboothafen ist konzipiert für 620 Anlegesellen, der Fischereihafen ist für 111 Fischerboote ausgelegt. Darüber hinaus sind ebenso eine Schiffswerft, eine Segelschule, Gastronomiebereiche und weitere komplettierende Einrichtungen geplant bzw. bereits ausgeführt worden. Der konstruktive Prozess begann mit der Errichtung der Wellenbrecher und dem äußerstem Schutzwall. In einer zweiten Bauphase wurden die Hafendämme, sowie die Liege und Ankerplätze errichtet. Mit der Ausbaggerung der Zufahrtsbereiche (bis zu einer Tiefe von acht Metern) konnte das Hafenbecken mit Wasser gefüllt werden. Die gravierende Bodenkontamination, verursacht durch die chemische Industrie, führte zu einer erheblichen Verzögerung des Projektes, sowie zu einer immensen Kostensteigerung der ursprünglich veranschlagten Kosten. Jener Bereich, indem sich der Hafen befindet, ehemaliger Standort der Fabrik Borax,

mussten rund fünfhunderttausend Tonnen an verseuchtem Bodenmaterial (Pyrit, Schwefelsäure und Arsen) entsorgt werden. Laut einem Bericht von Greenpeace, wurde dieser Bereich als einer der am meisten bedrohten Küstenabschnitte Kataloniens eingestuft. Die Stadtregierung versuchte auf gerichtlichem Wege die Kosten für die Entsorgung der kontaminierten Böden vom ursprünglichen Eigentümer einzuklagen, dieses Vorhaben blieb erfolglos.

Phase 2:

In einer zweiten Bauphase sollen entlang eines geplanten Kanals Wohnungen, öffentliche Einrichtungen, sowie eine Promenade errichtet werden. Im Jahr 1998 wurde die vorgesehene Änderung des Plan General Metropolitano de Barcelona für diesen Bereich (ursprünglich Industriegebiet) genehmigt und für den Bereich zwischen dem Hafen und dem Pavello Municipal d'Esports Wohn- und Gewerbenutzungen vorgesehen. Eine nachträgliche Änderung sah zusätzlich die Errichtung eines 300 Meter langen und 40 Meter breiten Kanals vor. Zur Überwindung der Eisenbahntrasse

wurden mehrer Unterführungen vorgesehen. Der Konkurs von Immobiliengesellschaften die an der Finanzierung des Projektes beteiligt waren sowie die beginnende Wirtschaftskrise verzögerten den Beginn dieses Bauabschnittes.

Abgesehen von der vorgesehenen Nutzung für diesen Bereich, war die Errichtung des Kanals, aufgrund der Komplexität und den Kosten seiner Errichtung, der wohl am kontroversiellsten diskutierte städtebauliche Eingriff in der Geschichte der Stadt. Die ursprüngliche Idee, die Möglichkeit einer großflächigen Durchwanderung dieses Bereiches vom Hafen in Richtung der Berge stand im Widerspruch mit den geplanten Vorgaben. Nach wie vor ist die tatsächliche Bebauung dieses Areals nicht geklärt. Den Forderungen nach mehr Grünflächen und einer geringeren Bebauungsdichte wurde noch nicht Rechnung getragen. Abgesehen von den ungelösten Problemen im Barrio Gorg, wird auch der Sanierung des Küstenabschnittes zwischen dem Hafen und San Adria de Besos eine wichtige Bedeutung zukommen.



Abb. 39: Barrio Gorg / Planungsareal

2.4 Städtebauliche Analyse des Planungsgebietes im Barrio Gorg

BARRIO GORG⁵

URSPRUNG UND ENTWICKLUNG DES GEBIETES:

Obgleich keine statistischen Daten vorliegen, lässt sich über den vorliegenden Katasterplan das Alter der existierenden Gebäude bestimmen. Man muss in diesem Stadtgebiet zwischen dem ursprünglichen und dem erweiterten Stadtgebiet unterscheiden. Im ursprünglichen Stadtgebiet finden sich Wohngebäude die zu Beginn des 19. Jahrhunderts registriert wurden. Dies führt zur Annahme, dass der Ursprung dieser Peripherie, auf die Zeit der Gründung von Arbeitersiedlungen während des industriellen Wachstums zurückgeht. Mit dem Beginn der Industrialisierung in Badalona im 19. Jahrhundert wurde diese flache Gegend, früher befand sich hier ein Moorgebiet, zunehmend bewohnbar gemacht. Die neue bürgerliche Klasse baute sich in diesem

Gebiet ihre Wohnhäuser und Fabriken, was zu einer Erweiterung des Stadtkernes führte. Das erweiterte Stadtgebiet befindet sich im südwestlichen Teil des Betrachtungsrahmens und wurde in den 50er und 60er Jahren des 20. Jahrhunderts mit Gebäuden für vorwiegend industrielle Nutzung bebaut.

GENERELLE BESCHREIBUNG UND LOKALISIERUNG:

Das Gebiet befindet sich im Südwesten der Stadt und wird von den Barrios Progres, El Remei und La Mora begrenzt. Die Gegend ist geprägt von Wohnhäusern unterschiedlicher Höhen, mit vorwiegend kommerzieller Nutzung im Erdgeschoss. Die Straßen sind schmal, allerdings in einer sehr klaren orthogonalen Ordnung ausgeführt. In diesem Stadtgebiet existieren zwei industriell genutzte historische Gebäudekomplexe, eine Uferzone mit vorwiegend industrieller Nutzung, eine Eisenbahntrasse, sowie mehrere Stadtstrände. Das Stadtgebiet ist aufgrund all seiner Mängel und seiner schlecht erhaltenen

Substanz ziemlich heruntergekommen. Im Vergleich zur restlichen Stadt vermittelt dieser Stadtteil, aufgrund seines erdrückenden Stadtreiefs, einen unvorteilhaften Eindruck.

CHARAKTERISTISCHE PROBLEME:

Die Strassen entsprechen dem altertümlichen Rahmen ihrer Entstehung, sehr geradlinige Wegführung, ohne Parkmöglichkeit für Fahrzeuge, sowie reduzierten Gehwegsbreiten. Das Gebiet ist Teil des Stadtzentrums, verfügt im nordwestlichen Bereich über eine Metro-Station, sowie über Haltestationen des regionalen und überregionalen Autobusverkehrs. Die bauliche Substanz der Gebäude befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Die detaillierten statistischen Daten zeigen, dass die Wohngebäude gravierende Mängel in der infrastrukturellen Gebäudeausstattung aufweisen (mehr als 1% der Wohnungen verfügen über kein fließendes Wasser, 12-14% der Wohnungen verfügen über keine eigene Toilette, 13% der Wohnungen verfügen über kein eigenes Badezimmer).

⁵Kapitel 2.4: Teilweise Übersetzungen aus dem Spanischen ins Deutsche (s. Literaturverzeichnis).

QUALITÄT DES ÖFFENTLICHEN RAUMES:

Der Straßenraum ist sehr schmal gestaltet und die Häuser sind direkt an den Straßenraum angebaut. Der öffentliche Raum reduziert sich, mit einer Ausnahme, ausschließlich auf den Straßenraum. Der einzig nutzbare innerstädtische öffentliche Bereich befindet sich im Norden des Betrachtungsgebietes. Der Placa des Paisos Catalans ist ein öffentlich zugänglicher Bereich und wirkt als Ausgleich für das gesamte Gebiet. Sein aktueller Zustand ist akzeptabel. Hier ist sicherlich Potential vorhanden um einen öffentlichen Raum mit Qualität zu generieren. An der südlichen Grenze des Gebietes befindet sich die Uferzone mit der neuen Marina und öffentlich zugänglichen Stränden.

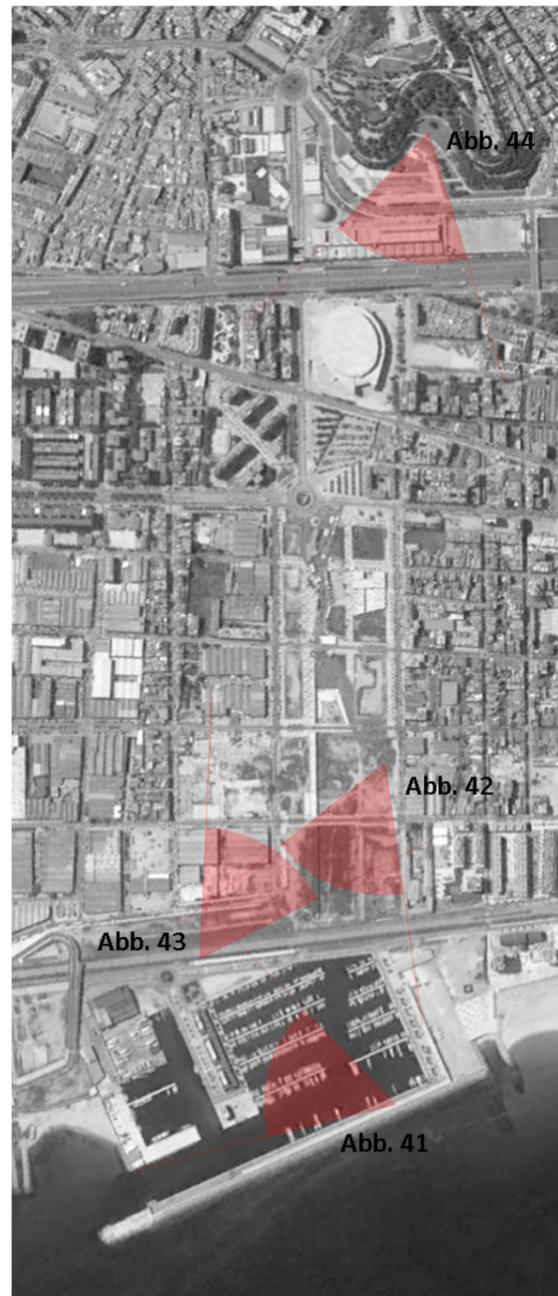
SOZIOÖKONOMISCHE WAHRNEHMUNG:

Die Arbeitslosenquote, im Durchschnitt betrachtet, ist nicht allzu hoch. Es handelt sich um eine gesellschaftliche Mittelschicht, mit ausreichender Zahlungskraft und

einem hohen Anteil an älterer Bevölkerung.

STÄDTISCHE UMWELT:

Es handelt sich um eine sehr flache Gegend mit geringen Höhenunterschieden in Bezug zur Meeresoberfläche. Die Gegend ist umgeben von Industriekomplexen und stark befahrenen Strassen. Die ökologische Qualität des Gebietes ist sehr schlecht, vor allem in jenen Gegenden die am weitesten vom Zentrum entfernt sind. Es fehlen Straßenbepflanzungen und Grünflächen.



DAS PLANUNGSGEBIET

RÄUMLICHE UND FUNKTIONALE GRENZEN

DES PLANUNGSGEBIETES:

Das Areal auf den ehemaligen Gründen der Fabrik Gros (Betrieb für petrochemische Erzeugnisse), bildet das Kernstück der vorliegenden städtebaulichen Überlegungen. Die Größe der entstehenden Freifläche definiert sich durch eine Längsrichtung von rund 600 Metern, sowie einer Breite von rund 150 Metern.

An beiden Längsseiten des Areals definiert sich die räumliche Begrenzung durch blockartige Strukturen mit einer linear verlaufenden Gebäudeflucht, die durch einen annähernd orthogonalen Verkehrsraster voneinander getrennt werden und dadurch als Blockrandverbauungen gleicher Größe wahrgenommen werden. Die Breitseiten des Areals werden innerstädtisch durch den Pavelló Olímpic definiert, dessen solitärer Charakter noch zusätzlich durch

einen rundum laufenden Sockel, sowie einer vorgelagerten Freifläche verstärkt wird. Die Freifläche vor dem Pavelló Olímpic und die entstehenden Freiflächen im Bereich der ehemaligen Fabrik Gros werden durch die Avinguda Marques getrennt, einer stark frequentierten Hauptverkehrsachse zwischen Barcelona und Badalona, zugleich auch Hauptzufahrtsmöglichkeit ins historische Zentrum der Stadt. Sie bildet somit eine starke Zäsur dieser beiden Areale.

Im Bereich der Wasserkante definiert sich der räumliche und funktionale Abschluss durch die vor wenigen Jahren errichtete Marina Badalona. Dieser Bereich ist durch die entlang der Uferzone verlaufende Trassenführung der Eisenbahn durchschnitten. Der Pavelló Olímpic sowie die Marina Badalona definieren eine starke lineare großmaßstäbliche Achse, die in den Entwurfsüberlegungen

Abb. 40: Positionsplan, Photodokumentation Planungsareal

mitunter eine maßgebliche Rolle spielt. Gleichsam befindet sich das Areal an der Schnittstelle zwischen dem, vorwiegend für Wohnen definierten Stadtgebiet, sowie einem Industrie- / Gewerbeareal, das sich in südwestlicher Richtung bis zum Rio Besos erstreckt.

ERSCHLIESSUNG DES PLANUNGSGEBIETES

ÖFFENTLICHER VERKEHR:

Am nordwestlichen Kopfe des Projektareals, im Bereich des Pavelló Olímpic, befindet sich die Metrostation der Linie-2. Diese wird unterirdisch sowohl nach Barcelona, als auch in das Zentrum von Badalona geführt. Um das Areal herum zirkuliert die Trambesos, eine oberirdisch geführte Straßenbahn, die die öffentliche Erschließung an den Längsseiten des Areals ermöglicht.

INDIVIDUALVERKEHR:

Parallel zur Küste verlaufende, sowie transversale innerstädtische Verkehrsachsen führen an die Längs- und Breitseiten des Areals.



Abb. 41-43: Photodokumentation Planungsareal



Abb. 44: Photodokumentation Planungsareal

2.5 Interpretation

Basierend auf dem Hintergrund der städtischen Eingriffe im Osten der Stadt Barcelona (Forum de las Culturas 2004 / Sagrera-Sant Andreu/ Parque Fluvial del Besos) scheint sich die Stadtverwaltung auf die historischen Vorgaben des Masterplan's von Ildefons Cerdà i Sunyer zu besinnen und den bisher vernachlässigten östlichen Teil des Stadtgebietes großräumlich einzubinden. Daher bin ich versucht folgende Schlussfolgerungen für die angrenzende Stadt Badalona zu treffen:

Sowie die Stadt Barcelona mit vorher genannten Eingriffen versucht das Stadtgebiet im Osten mit neuen Qualitäten zu versehen, tut sich die Frage auf wie die Stadt jenseits des Mündungsbereiches des Rio Besos, speziell in der Stadt Badalona, auf diese Eingriffe reagiert. Augenscheinlich ist die nicht ausreichende Infrastruktur an öffentlichen Verkehrsmitteln ein Kernproblem dieser Stadt. Mit der Neuerrichtung des Bahnhofs im Bereich von Sagrera-Sant Andreu wird auch die

Stadt Badalona besser an den überregionalen Bahnverkehr angeschlossen und somit verkehrsfreundlicher erreichbar sein. Der bereits begonnene Ausbau des Metro-Netzes soll ein weiterer Schritt sein um aus der städtischen Peripherie einen funktionierenden Baustein des Großraumes von Barcelona zu formen.

Die Verlegung der Eisenbahntrasse von der Küste in das dichter besiedelte Hinterland stellt in seinem Umfang mit Sicherheit das größte zu lösende Problem dar. Um allerdings sämtlichen, küstennahe Siedlungskernen den barrierefreien Zugang zum Meer, verbunden mit den Qualitäten die diese Veränderungen mit sich bringen würde, zu ermöglichen, ist die Lösung dieses Problems unumgänglich.

Die bereits getätigten Initiativen und Eingriffe, sowie das Lösen von großmaßstäblichen städtischen Problemen ist ein guter Ausgangspunkt für eine effektive Konsolidierung der neuen Stadtentwicklung. Ohne Zweifel ist das Ergebnis dieser Entwicklung noch nicht beurteilbar.

Tiefer gehend beschäftigen werde ich mich in der vorliegenden Arbeit mit dem Barrio del Gorg, welches geprägt ist durch seine industrielle Herkunft, mit einer Vielzahl mittlerweile aufgelassener produzierender Betriebe. Das Barrio del Gorg erstreckt sich entlang der Küste über eine Länge von etwa zwei Kilometern Richtung Nordosten, sowie rund einen Kilometer ins Landesinnere und wird dort begrenzt durch die Avinguda del Marquès de Montroig. Das bearbeitete Areal befindet sich axialer Verlängerung des Pavello Olympic und erstreckt sich bis zur neuen Marina von Badalona. Es definiert die Schnittstelle zwischen der bewohnbaren und der industrialisierten Stadt.

Nicht die Funktion macht die Form, sondern die Vision bestimmt die Funktion.

Diesem Leitsatz folgte der 1890 in Czernowitz geborene Architekt, Bühnenbildner und Möbeldesigner Friedrich Kiesler.⁶

⁶Zitat über Friedrich Kiesler aus der Ausstellung "Function Follows Vision, Vision Follows Reality" in der Kunsthalle Wien.

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalon

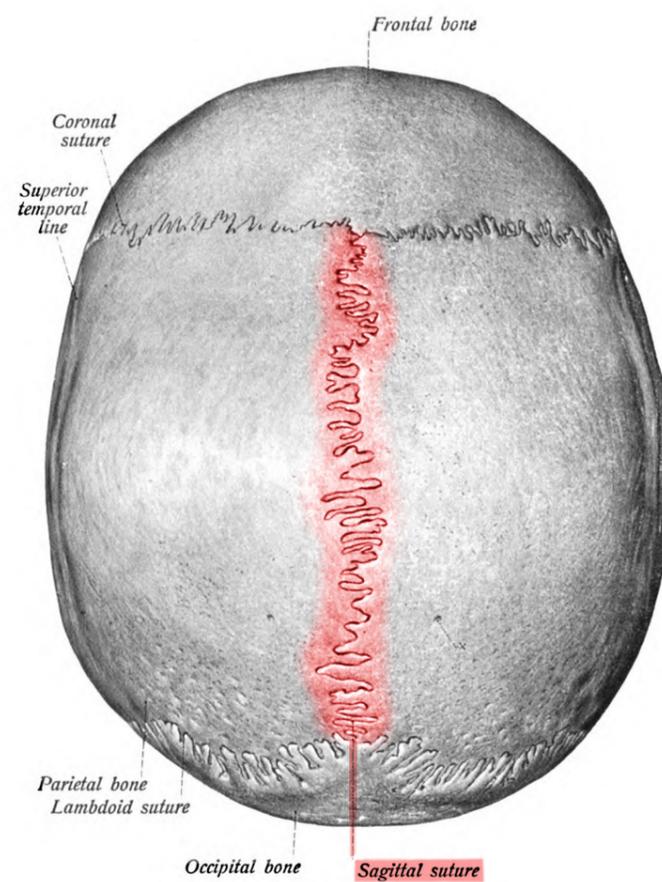


Abb. 45: Saggital Suture, Synonym: Pfeilnaht

3. ENTWURF STÄDTEBAU

SAGITTAL SUTURE

Synonyme: Pfeilnaht, Sutura sagittalis, Sutura interparietalis

DEFINITION:

Die Sagittalnaht ist eine faserreiche, in der Mittellinie des Schädeldaches, reisverschlussartig verlaufende Nahtstelle (Sutur) zwischen den beiden Scheitelbeinen des Schädels.

THEMA DER ARBEIT:

Ufernahe Industriebrachen als städtebauliche Chance "Saggital Suture", Nahtstelle Barrio Gorg-Badalon

KURZE BESCHREIBUNG DER ARBEIT:

Das bearbeitete Projekt gliedert sich in zwei hauptsächliche Themenbereiche:

1. Zum Ersten wurde für den Bereich einer großflächigen Industriebrache in Badalona ein städtebaulicher Entwicklungsrahmen erarbeitet. Die Definition von räumlichen Kanten, die physische Gestaltung der Gebäudehüllen, sowie die Vorgabe von Bewegungslinien war Ziel dieses Prozesses.

2. Des Weiteren wurde ein Segment aus diesem Entwicklungsrahmen extrahiert und detailliert bearbeitet. Die implementierten Funktionen für ein Filmkulturzentrum gliedern sich in vier separate Bausteine und stellen sich wie folgt dar:

- Themenkino / Film- Photographiewerkstätte / Gastronomiebereich
- Multiformtheater
- Büros / Ateliers / Mehrzweckverwendung
- Panaoramarestaurant



Abb. 46: Nahtstelle Barrio Gorg

3.1 Entwurfparameter, Hypothesen, Ziele und Intentionen

Wie vorab in eingehender Analyse beschrieben, befindet sich das Projektareal an der Nahtstelle zwischen der ursprünglichen und der erweiterten Stadt. Die Zäsur dieser beiden Stadtteile, bedingt durch ihre unterschiedlichen Funktionen (einerseits Wohnen / andererseits Industrie) ist ein Wesensmerkmal dieses Areals. Die vorhandenen ähnlichen Strukturen veranlassten mich einen analogischen Begriff aus der Anatomie (Saggital Suture) als Titel für die Diplomarbeit zu wählen, da der Sachverhalt in diversen Merkmalen wesensähnlich ist. In weiterer Folge soll versucht werden diese beiden getrennten Stadtteile durch den Eingriff an der gemeinsamen Nahtstelle miteinander zu verweben um dieser Bruchstelle entgegen zu wirken.

ENTWURFSPARAMETER UND HYPOTHESEN:

1. Der ursprünglichen Idee der Stadtplanung folgend, nämlich die Stadt

in Richtung Meer zu öffnen, soll die Eisenbahntrasse in dichter besiedeltes Areal verlegt werden um eine bessere Anbindung an die komplettierenden öffentlichen Verkehrssysteme zu erreichen, um eine Erhöhung der flächendeckenden Erfassung zu erzielen, sowie um einen barrierefreien Zugang an die Uferzone zu ermöglichen (s. auch Kapitel 2.2: Das Stadtgebiet von Badalona, Hypothese über das Verkehrsnetz).

2. Die geplante Strukturachse zwischen der neuen Marina und dem Pavello Olimpic soll in adaptierter Form, zur Gliederung des Stadtraumes, beibehalten werden. Die funktionalen Strukturen an dieser Achse sollen von öffentlichem Charakter sein.

3. Der projektierte Kanal entlang dieser Achse soll nicht ausgeführt werden um dem Entstehen einer künstlichen Barriere zwischen diesen beiden Stadtteilen entgegen zu wirken.

4. Das im südwestlichen Bereich gelegene Industrieareal soll in bereits

bestehende Industriepolygone, fernab der Uferzone, eingegliedert werden, sodass dieser Stadtteil einer adäquaten Nutzungsmischung zugeführt werden kann.

ZIELE UND INTENTIONEN:

Die vorliegende Arbeit thematisiert die Eingliederung der Industriebranche in den städtischen Kontext im Spannungsfeld der neuen Marina Badalona, dem Pavello Olimpic, sowie der sich wandelnden Stadt. Die vorhandenen Qualitäten des Planungsgebietes sollen in dieser Arbeit herausgefiltert und einer neuen Bedeutung im Stadtumfeld zugeordnet werden.

Das vorrangige Ziel der Entwicklung dieses Areals ist es Synergien zwischen der Uferzone, der Marina und der Stadtumgebung zu entwickeln. Eine belebte städtische Umgebung für Bewohner und Touristen zu schaffen, indem eine zeitgemäße Architektursprache neue Plätze für öffentliche Events anbietet. Die Uferzone soll zu einem integralen Bestandteil des städtischen Lebens werden, indem die

landschaftliche und kulturelle Identität des Ortes neu interpretiert, neu organisiert wird und somit zu einer verbesserten Verbindung zu ihr führt.

Die Wichtigkeit neue öffentliche Plätze zu schaffen um sie für Menschen nutzbar zu machen ist ein zentraler Baustein der Entwurfsüberlegungen.

Ein urbanes Implantat soll die Interaktion zwischen den angrenzenden Bezirken beleben und das Fehlen von anderen Inhalten durch multifunktionale Zentren ausgleichen.

Der neue Charakter wird durch den alternierenden Wechsel von kleinen und großen Maßstäben und wechselnder Dichte erreicht.

Der Freiraum beziehungsweise die Landschaft als Bestandteil der Stadt soll in Zukunft Bindeelement werden. Eine differenzierte Durchdringung von Freiraum und Bebauung soll Zeichen einer neuen Identität, die sich somit von bebauten und unbebauten Flächen herleitet, werden. Der öffentliche Raum soll

das Grundgerüst des Zwischenortes sein. Stadt und Landschaft sollen die gebaute Struktur des Zwischenortes bilden, der Zwischenraum zwischen bebauten und unbebauten Flächen wird das für den Stadtteil dominierende Gebiet. Neue Formen urbaner Landschaften sollen entstehen, in denen sowohl Natur als auch städtischer Raum gleich behandelt werden.

Die Wechselwirkung von Land zu Wasser, Wasser zu Himmel, von Oben zu Unten sowie die Orientierung zur bewohnten Stadt auf der einen und zur neuen Marina auf der anderen bleibt bis zum Schluss Leitmotiv in allen Überlegungen. Offene Aussichtsplattformen dienen der Orientierung und verlängern die Ebene der Stadt zum Meer.

Basierend auf den zuvor angestellten Untersuchungen erscheint eine öffentliche, für alle Gesellschaftsschichten zugängliche Nutzung als logischer Ausdruck für das vorliegende Areal. Die Idee einer städtischen Achse, die den Pavelló Olímpic mit dem Hafen verbindet, wurde kürzlich mit weiteren Projekten

komplementiert, die diese wichtige städtische Achse jenseits der Autobahn weiterführen. Das Projekt einer Basketballstadt, ebenso wie das Projekt einer Musikstadt in den ehemaligen Schlachthöfen sind im Einklang mit dem Willen diese Achse zu stärken und sie weiter an den Parc de Turo Caritg heranzuführen.

Um das Potenzial einer frei werdenden innerstädtischen Brachfläche, in Form einer Freifläche zu konservieren, erscheint die architektonische Ausformulierung im Sinne eines künstlich gebauten natürlichen Lebensraumes der richtige Ansatz zu sein. Dies einerseits um die räumliche Verbindung der inneren Stadt mit dem Horizont des Meeres zu vereinen, somit das Bewusstsein der Bewohner für die Stadt am Wasser zu fördern, sowie andererseits durch eine horizontale Schichtung eine verbesserte innerstädtische Orientierung zu ermöglichen. Die Stadt als Form von Landschaft, ein künstlich gebauter natürlicher Lebensraum. Wege führen über das Gebäude hinweg. Die Landschaft als Gebäude, das Gebäude

als Landschaft. Durch Überlagerung und Verknüpfung multifunktionaler städtischer Inhalte wird ein Hybrid generiert, wobei funktionale Zuordnungen nur den Rahmen eines unverbindlichen Entwicklungsprozesses der Stadtlandschaft vorgeben. Innerhalb der Gebäudestruktur sind vielfältige Konfigurationen denkbar, erst nach einer gewissen Zeit bilden sich als Folge von Verknüpfungsprozessen Knotenpunkte, Zentren etc. Die topographische Dachfläche und die großräumigen öffentlichen Flächen dienen in diesem Zusammenhang als Plattform für vielfältige öffentliche Aktivitäten. Architektur ist allenfalls als Gerüst zu definieren, innerhalb dessen sich individuelle und wandelbare Bedürfnisse artikulieren und Raum verschaffen. Optionales statt determinierendes Planungsdenken als Antwort auf die Fragen differenzierter Stadtplanung. Anstelle konkreter Nutzungen schlage ich ein konkretes räumliches Konzept vor, welches multifunktional bespielt werden kann.



Abb. 47: Planungsareal im Barrio Gorg

3.2 Konzeptentwurf Städtebau

PHASE-1

TRIAL AND ERROR:

‘Versuch und Irrtum (englisch Trial and Error) ist eine heuristische Methode, Probleme zu lösen, bei der so lange zulässige Lösungsmöglichkeiten probiert werden, bis die gewünschte Lösung gefunden wird. Dabei wird oft bewusst auch die Möglichkeit von Fehlschlägen in Kauf genommen. In der Umgangssprache bezeichnet man diese Vorgehensweise als ‘Ausprobieren’.

Der Begriff wurde von Herbert Spencer Jennings und W. Holmes geprägt. Demnach wird ein Organismus durch Antrieb/Motivation sensibel für Hinweisreize, um sich die als angenehm eingestufte Entspannung zu verschaffen. Um zu dieser Entspannung, also zu diesem Ziel zu gelangen, werden vom Organismus mehrere Wege ausprobiert (Versuch). Erfolgreiche Versuche werden nach Edward Lee Thorndike als Irrtum (Error)

bezeichnet; bei erfolgreichen Versuchen wird das Erreichen des Zieles als Wirkung bezeichnet.

Robert Yerkes experimentierte mit Regenwürmern, die er durch einen wie ein T geformten Gang vom Fußpunkt aus zu dem Querbalken kriechen ließ. Bei einer Wendung nach links musste der Regenwurm zunächst über Sandpapier kriechen und erhielt anschließend einen leichten elektrischen Schlag, bei der Wendung nach rechts konnte der Wurm das Ziel ohne ihn behindernde Schwierigkeiten erreichen. Anfangs wandten sich die Würmer in gleicher Häufigkeit nach rechts oder links. Nach zwanzig bis hundert Experimenten hatte der Wurm gelernt, dass er an der Gabelung nach rechts kriechen muss, um die andernfalls auf ihn wartenden Schwierigkeiten zu vermeiden. Thorndike konnte auch nachweisen, dass Versuch und Irrtum bei Katzen ein wesentlicher Bestandteil des Lernprozesses ist.

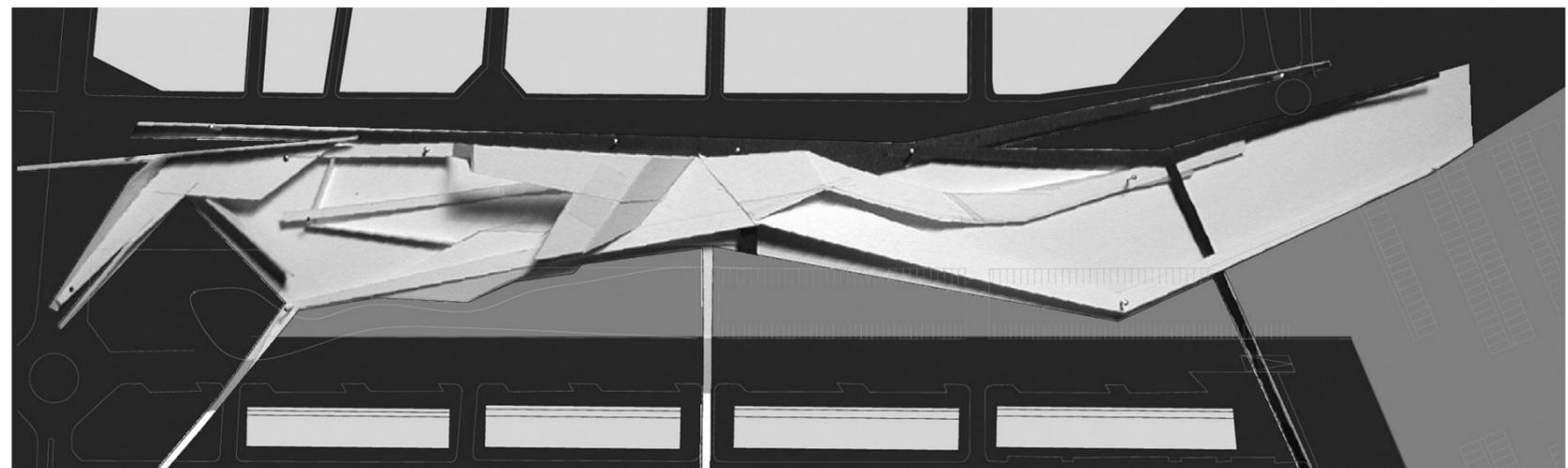
In der Wissenschaftstheorie des Kritischen Rationalismus vollzieht sich nach der Ansicht von Karl Popper der Erkenntnisfortschritt

durch Trial and Error (siehe Falsifikationismus). In der Informatik finden sich viele algorithmische Verfahren, die auf dem Versuch-und-Irrtum-Ansatz beruhen, z.B. die Brute-Force-Methode. Dazu gehören klassische Backtracking-Algorithmen, die rekursiv eine Menge von möglichen Lösungen durchsuchen, bis eine richtige Lösung gefunden wird. Viele Optimierungsverfahren iterieren nach dem Grundsatz Versuch und Irrtum.' (https://de.wikipedia.org/wiki/Versuch_und_Irrtum)

Nachstehende Abbildungen in Form von Arbeitsmodellen zeigen Entwurfsüberlegungen in einer ersten Phase der Konzeptfindung. Dieser Vorgang kann als Näherungsverfahren beziehungsweise als Ausprobieren bezeichnet werden, um sich mit dem Projektareal vertraut zu machen. In dieser Phase wurden determinierende Faktoren, wie vorab beschrieben (s. Kapitel 3.1: Entwurfsparameter und Hypothesen), noch nicht berücksichtigt. Mutwillige Lösungsansätze wurden wieder verworfen,

brauchbare Gestaltungselemente wurden gefiltert und in adaptierter Form in den weiteren Entwicklungsprozess integriert.

Abb. 48: Arbeitsmodell Städtebau_Entwicklungsstufe-1



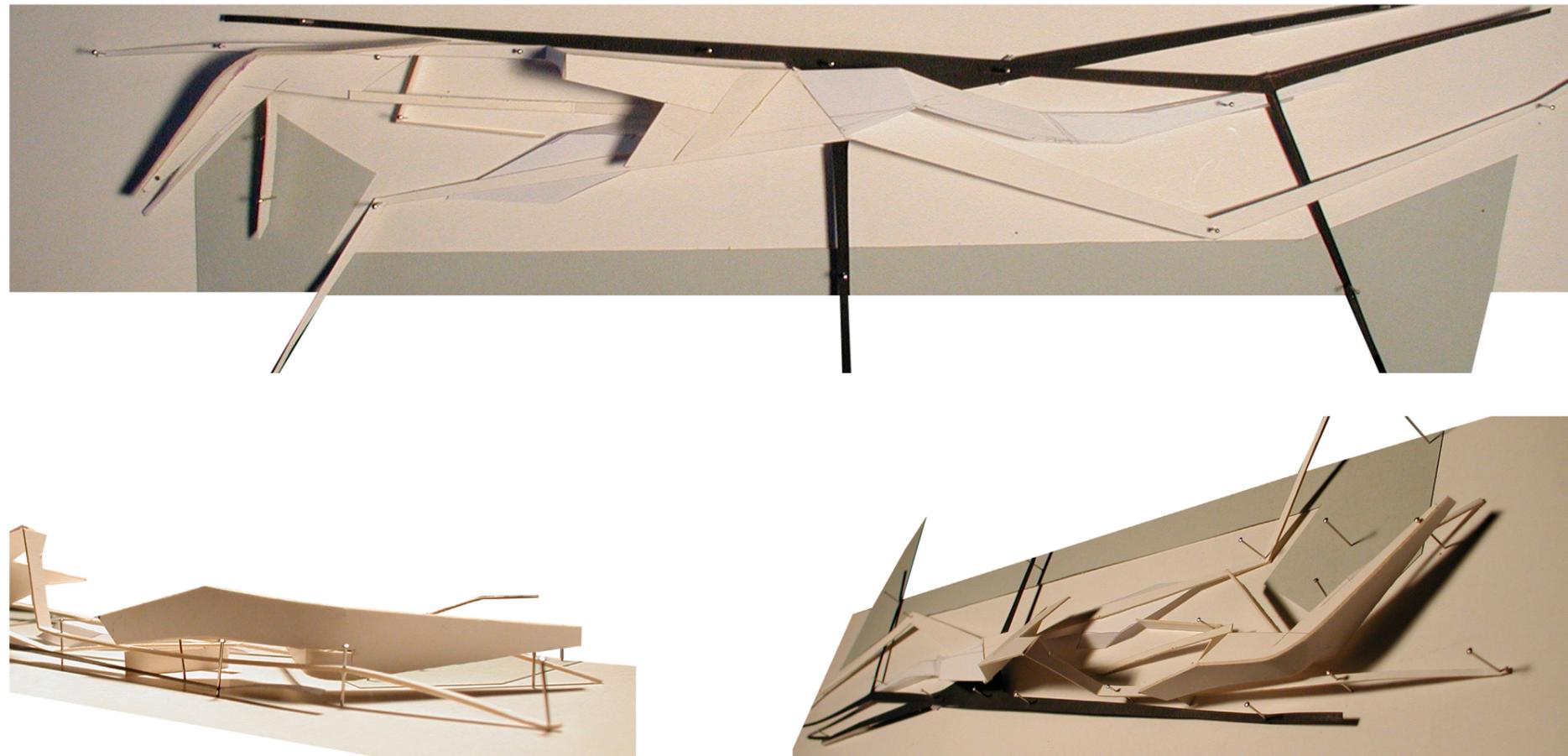


Abb. 49: Arbeitsmodell Städtebau_Entwicklungsstufe-1

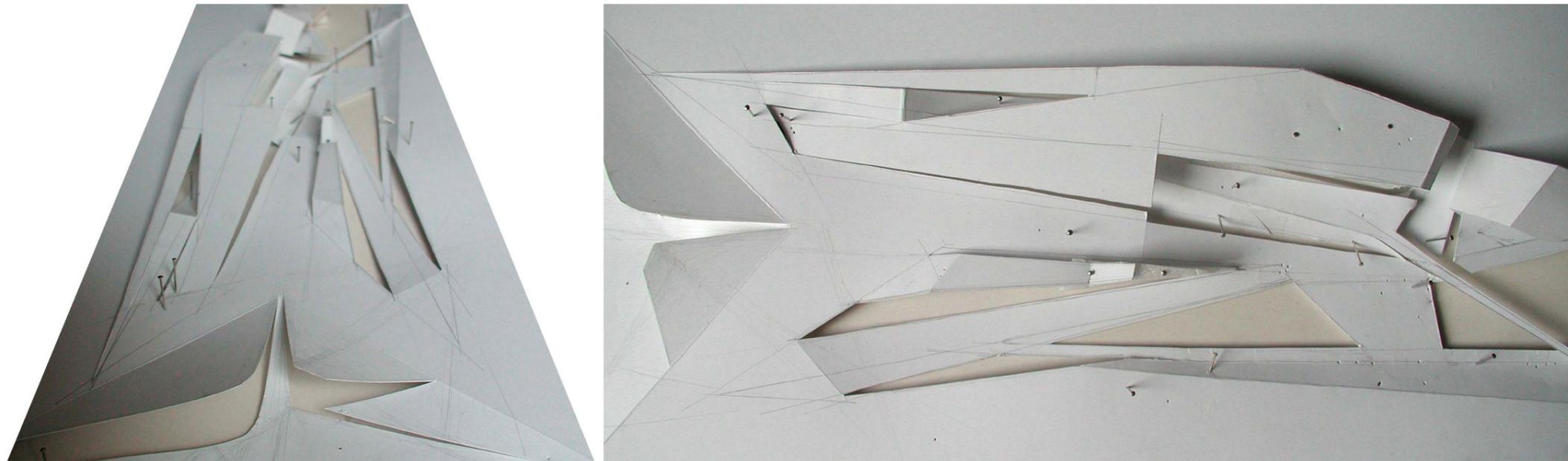


Abb. 50: Arbeitsmodell Städtebau_Entwicklungsstufe-2

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

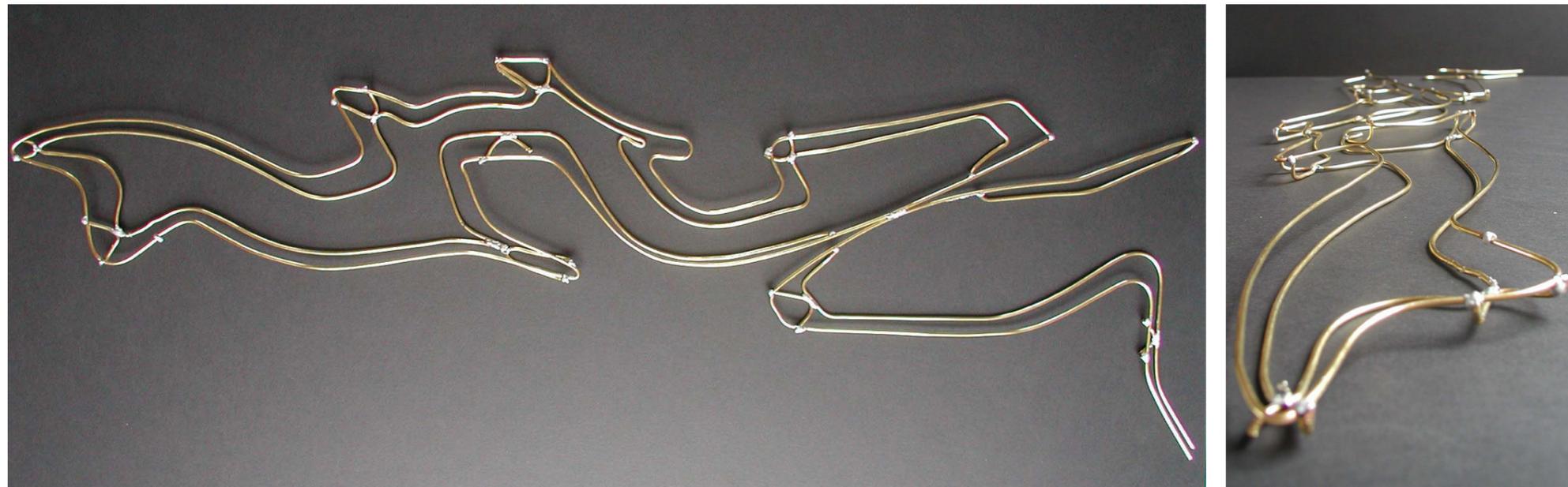


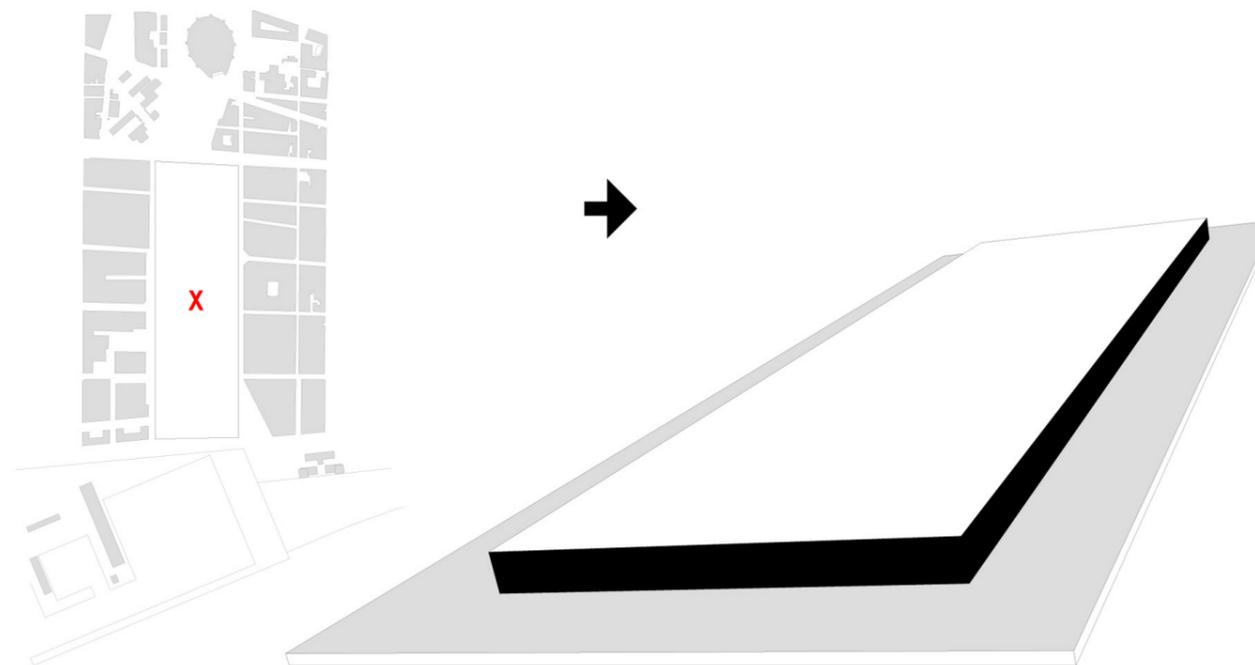
Abb. 51: Arbeitsmodell Städtebau_Entwicklungsstufe-3

PHASE-2

REDUKTION AUF DAS PRIMÄRE
GESTALTUNGSELEMENT EINER
STRUKTURACHSE:

‘Die Achse ist vielleicht die erste Kundgebung des Menschlichen; sie bildet den Schwerpunkt in jeder menschlichen Handlung. Das Kind strebt bei seinen ersten Gehversuchen zur Achse, der Mann im Sturm des Lebens zeichnet sich seine eigene Achse. Die Achse ist das Ordnungselement der Architektur. Ordnung schaffen heißt ein Werk beginnen. Die Baukunst ruht auf Achsen. Die Achse ist ein Wegweiser zu einem Ziel. Die Achse braucht unbedingt ein Ziel, auch in der Architektur. Anordnung heißt also Hierarchie der Achsen, Hierarchie der Ziele, Klassifizierung der Absichten. Der Architekt bestimmt daher Ziele für seine Achsen: Diese Ziele sind: die Mauer (das Stoffgefülle, Erlebnis der Sinne) oder das Licht, der Raum (Erlebnis der Sinne). In Wirklichkeit erkennt man die Achsen nicht aus der Vogelperspektive, wie dies auf einem Reißbrett Grundriss der Fall ist, sondern in Augenhöhe, wenn der Mensch aufrecht steht und sich umsieht. Das Auge sieht weit, und als unbestechliches Objektiv sieht es alles, selbst das, was über das Gewollte und Beabsichtigte hinausgeht’.

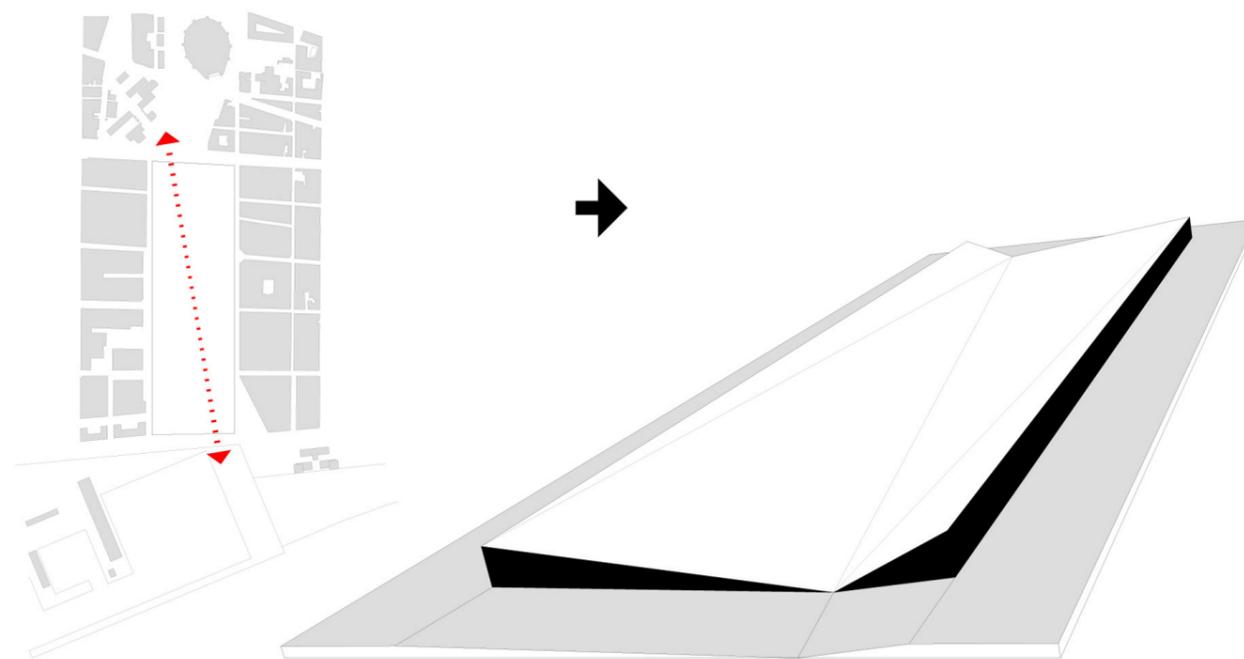
(1922 – Ausblick auf eine Architektur, von Le Corbusier und Ulrich Conrads)



1. Areal

Das Planungsareal umfasst rd. 90.000m² und liegt zwischen dem Hafen und dem Pavello Olympic.

Abb. 52: Konzeptgraphik 1, Städtebau



2. Längsachse

Neue städtebauliche Achse zur Verbindung des Hafens mit dem Pavello Olympic!Landmark connecting!
Aufnahme des Höhengefälles von rd. 5-Metern.

Abb. 53: Konzeptgraphik 2, Städtebau

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

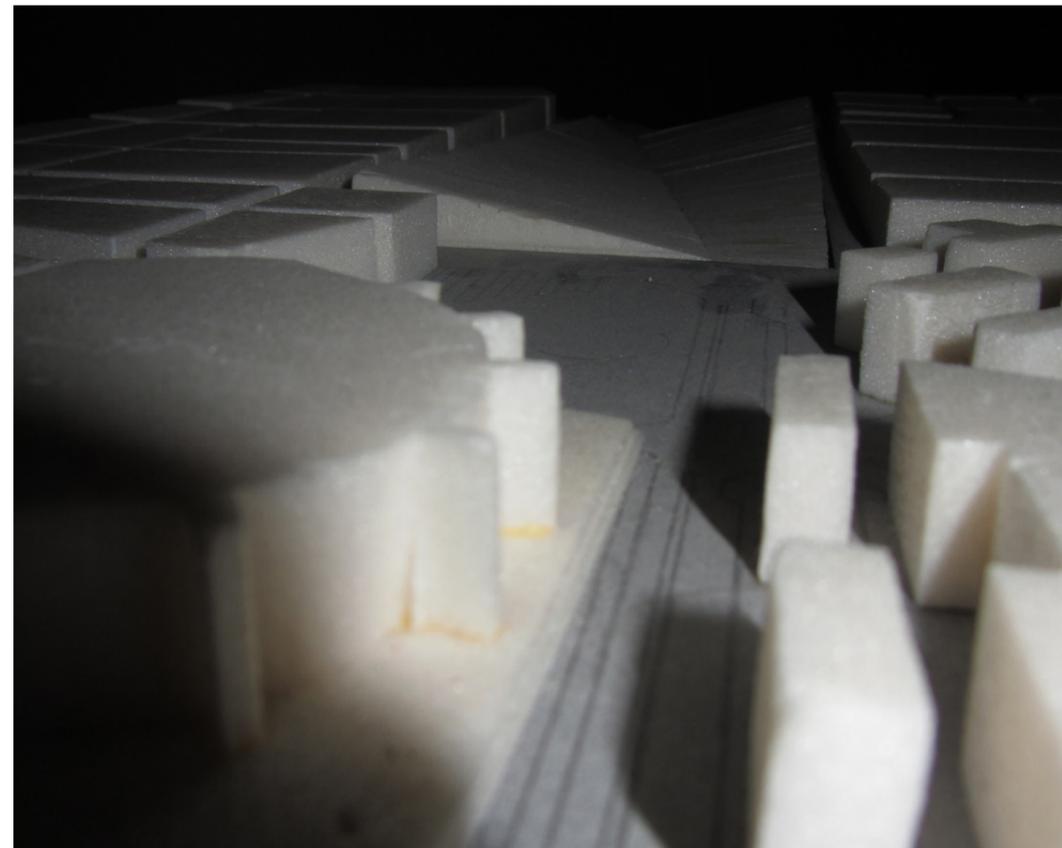
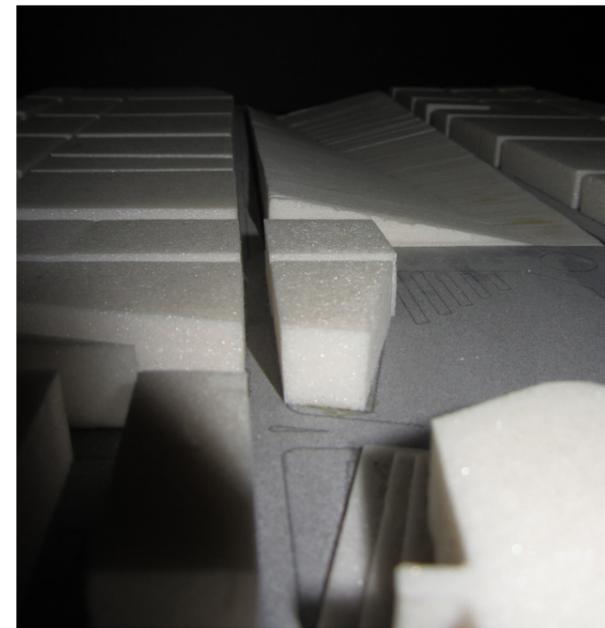
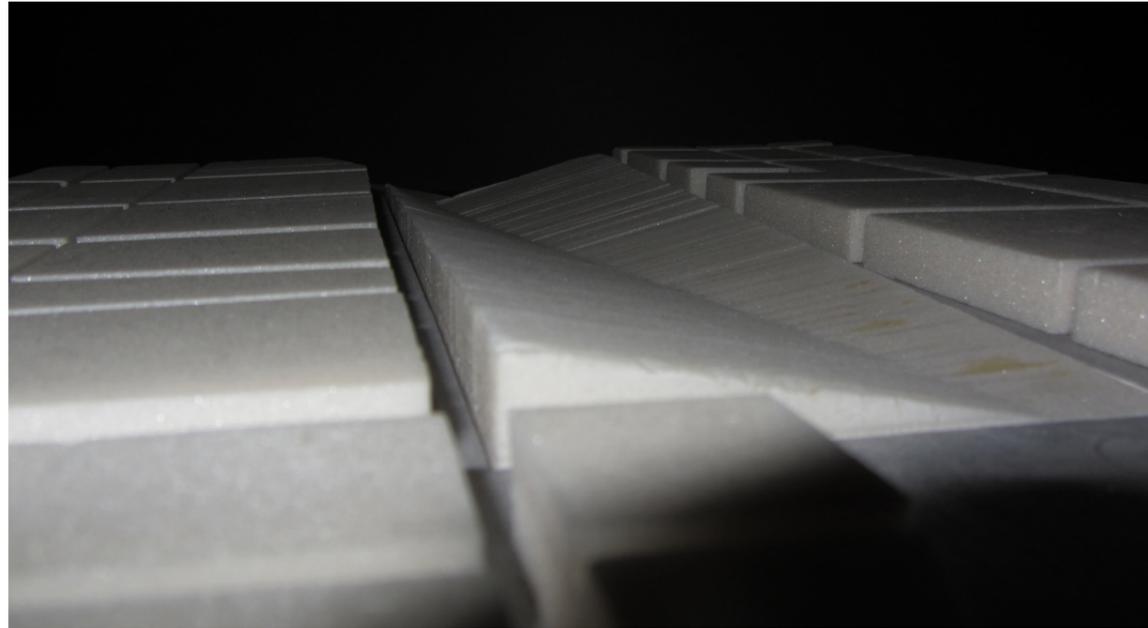
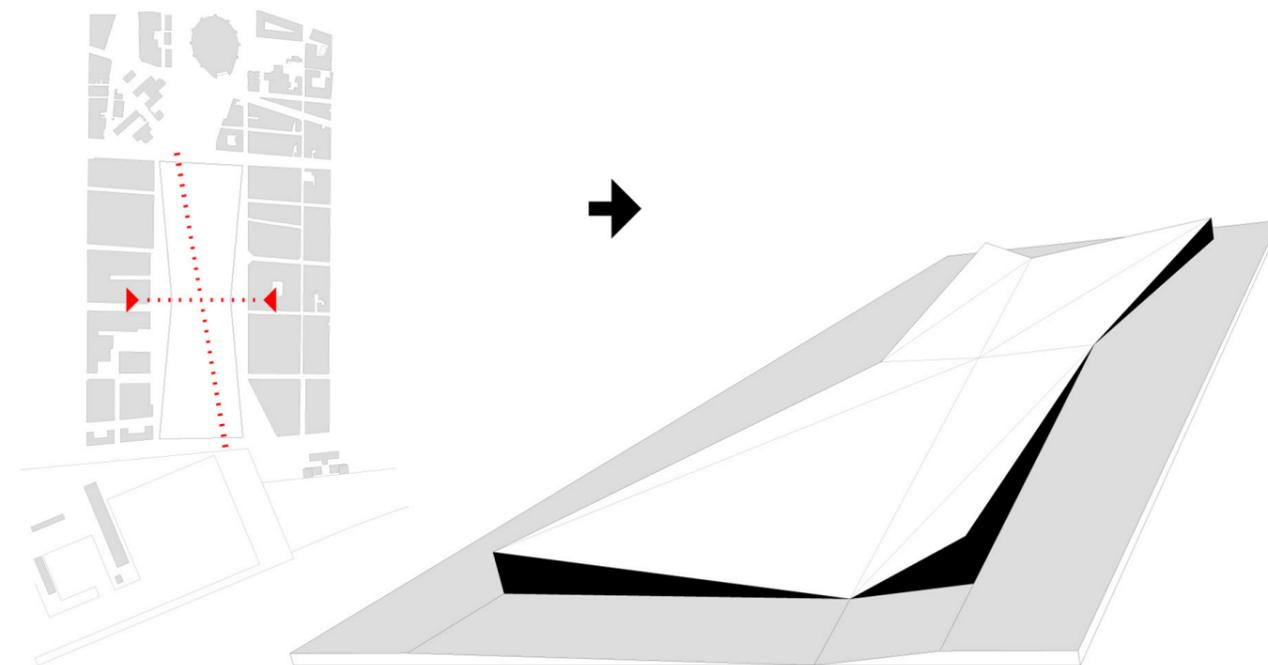


Abb. 54-57: Arbeitsmodell Städtebau_Entwicklungsstufe-4

PHASE-3

Eingliederung städtebaulicher Parameter
/ zusätzliche Bewegungsachsen /
Reaktion auf örtliche Gegebenheiten
/ Definition der baulichen Volumen:

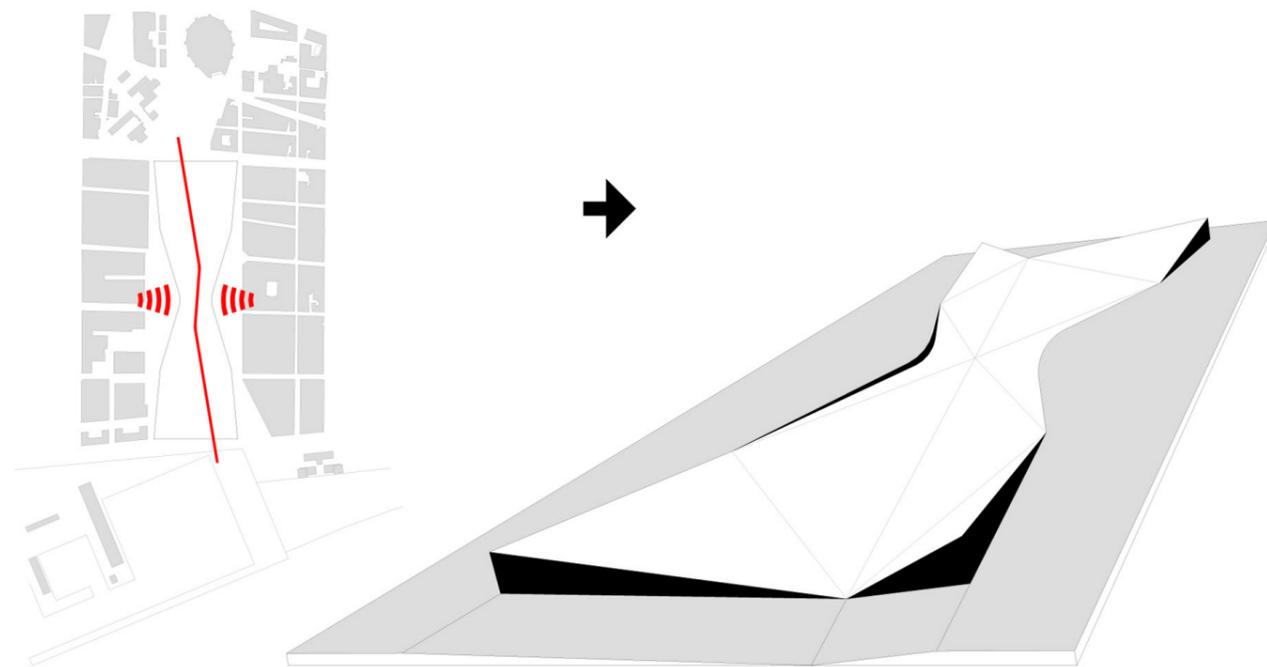
- Räumliche Höhendifferenzierung des Straßenraumes. Schaffung von räumlichen Bezugspunkten.
- Räumliche Erweiterung des außenliegenden Straßenraumes zur Schaffung von Pufferzonen/öffentlichen Grünflächen. Räumliche Differenzierung des Innenraumes. Schaffung von Nähe und Weite.
- Öffnung der stirnseitigen Zugangsbereiche.
- Erhaltung der Straßenflucht/räumlichen Kante.



3. Querachse

Räumliche Höhendifferenzierung des Straßenraumes durch Knickung und Senkung der längsseitigen Kontur am Schnittpunkt zu einer quer verlaufenden Achse. Schaffung von räumlichen Bezugspunkten. Die Querachse reagiert auf das bestehende Verkehrsraaster und erlaubt den Personendurchfluss.

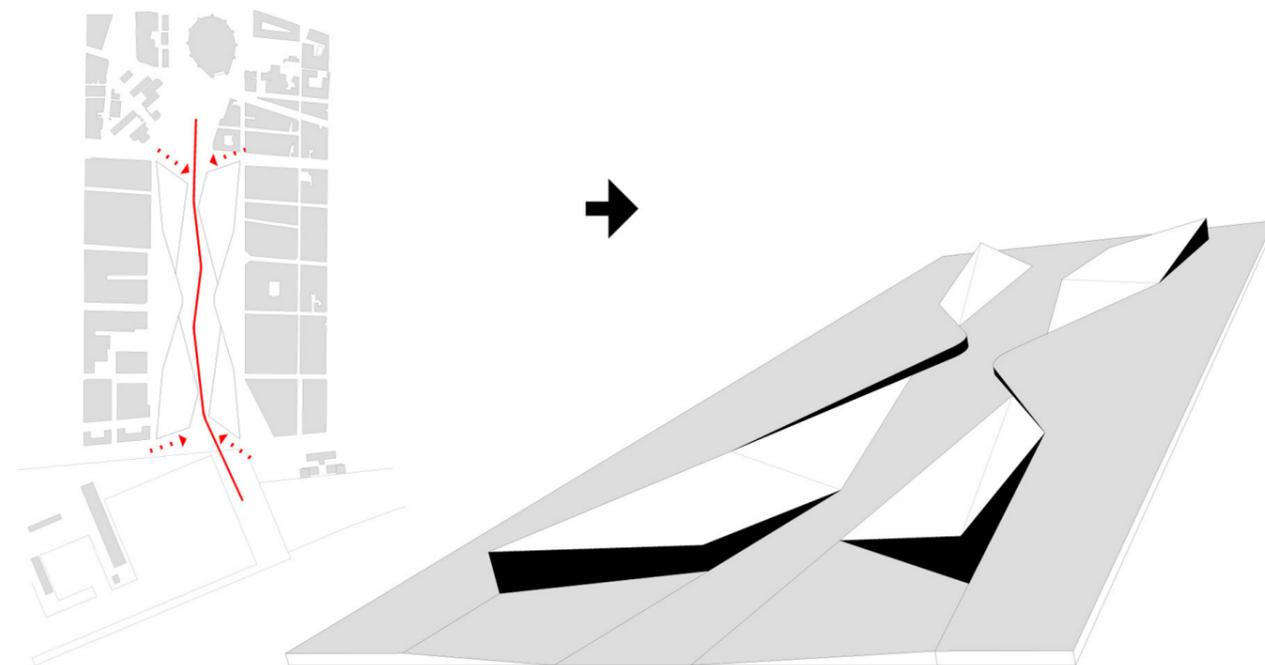
Abb. 58: Konzeptgraphik 3, Städtebau



4. Erweiterung des Straßenraumes

Räumliche Erweiterung des außenliegenden Straßenraumes zur Schaffung von Pufferzonen/öffentlichen Grünflächen. Diese Erweiterung der mittleren Segmente bewirkt eine räumliche Differenzierung des Innenraumes. Schaffung von Nähe und Weite.

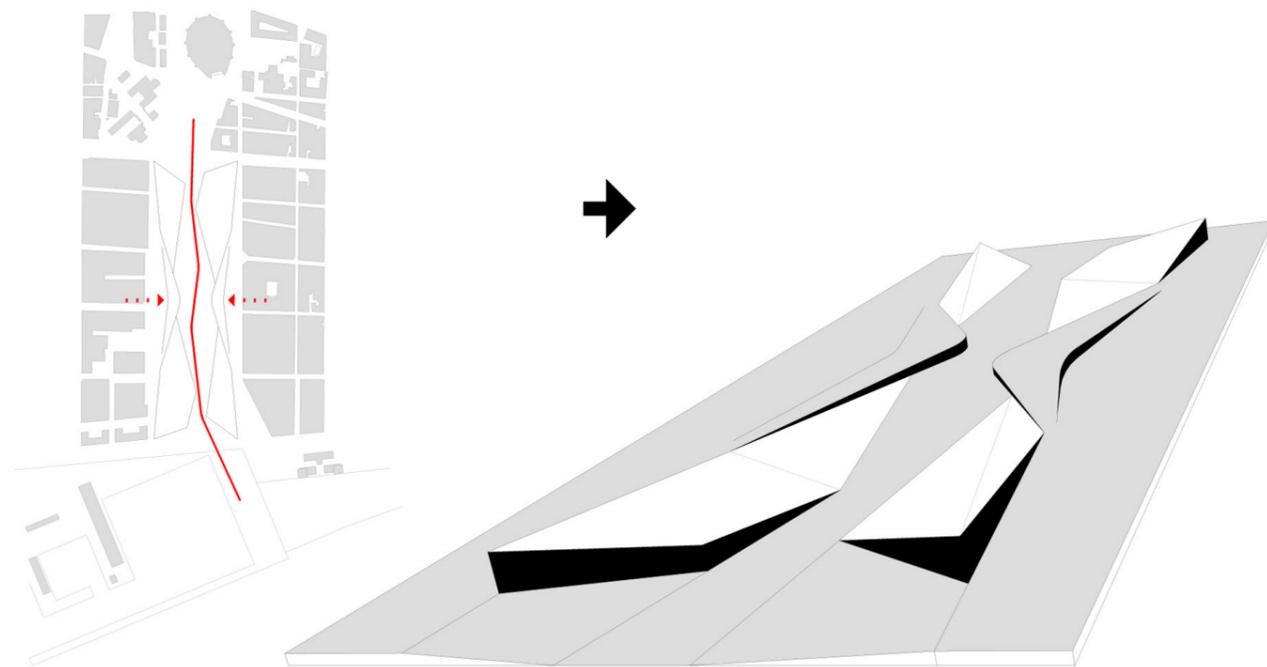
Abb. 59: Konzeptgraphik 4, Städtebau



5. Öffnung

Öffnung der stirnseitigen Zugangsbereiche vom Hafen bzw. vom Pavello Olympic.
Ein dicht bebautes Kopfende wirkt als vertikaler Filter und schließt die Vorplätze ab.

Abb. 60: Konzeptgraphik 5, Städtebau



6. Erhaltung Straßenflucht

Erhaltung der Straßenflucht / räumlichen Kante durch Anhebung der straßenseitigen mittleren Segmente.

Abb. 61: Konzeptgraphik 6, Städtebau

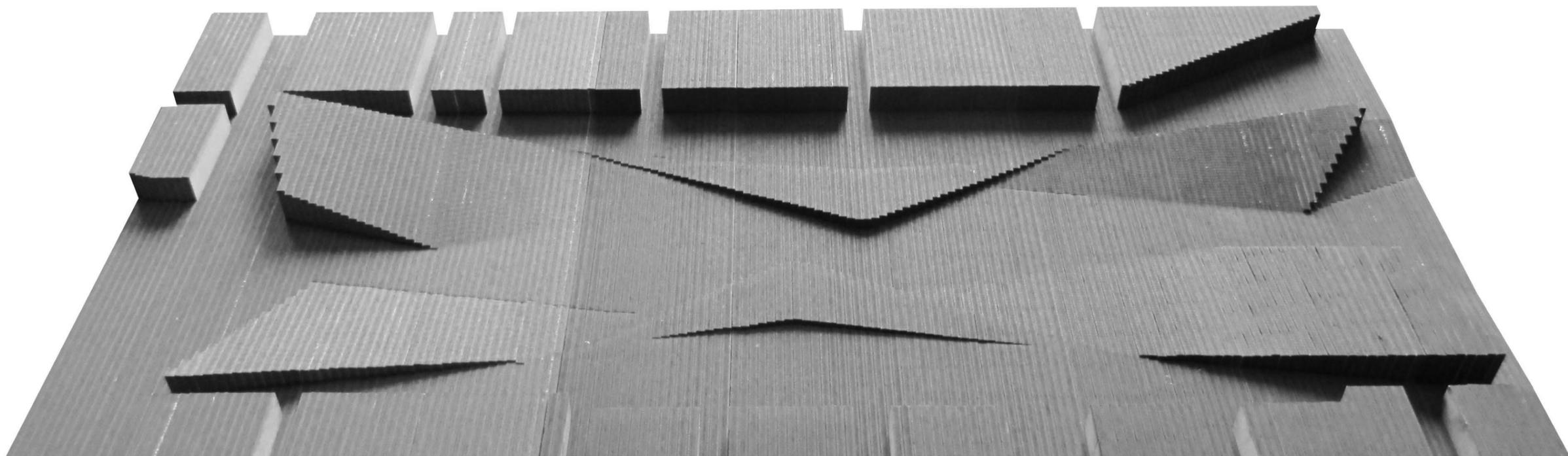


Abb. 62: Finales Modell Städtebau

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalon

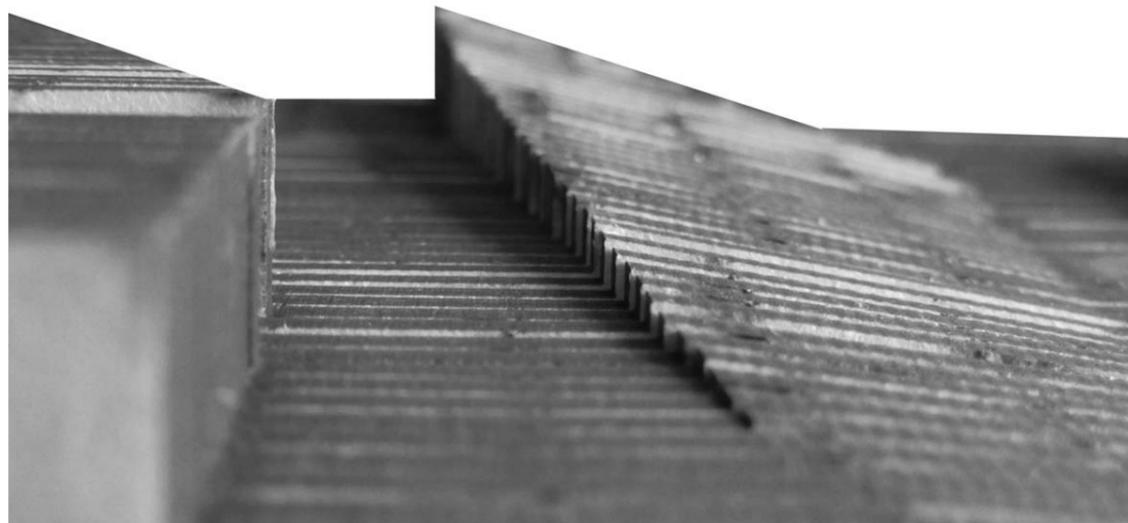
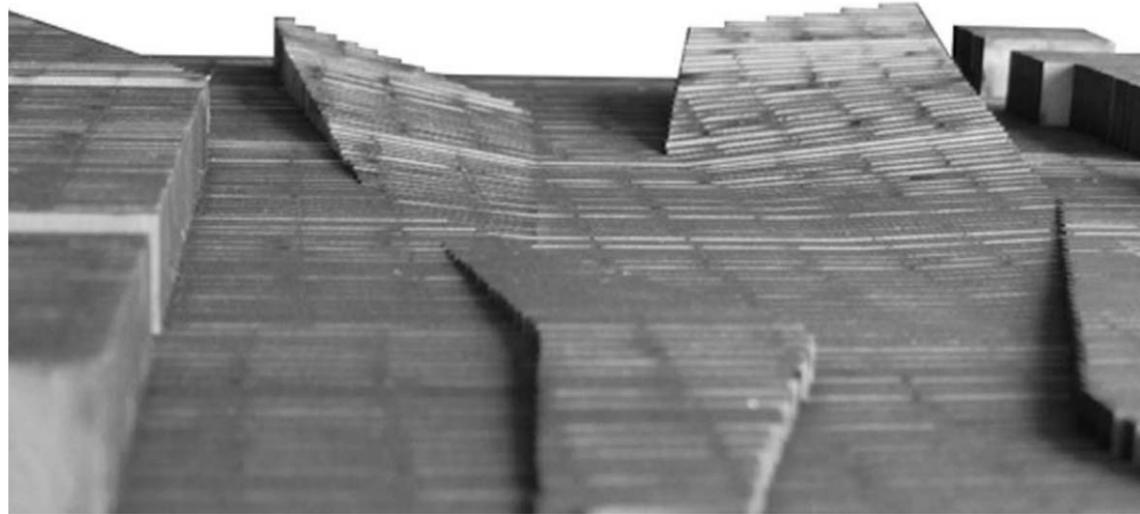


Abb. 63-64: Finales Modell Städtebau

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

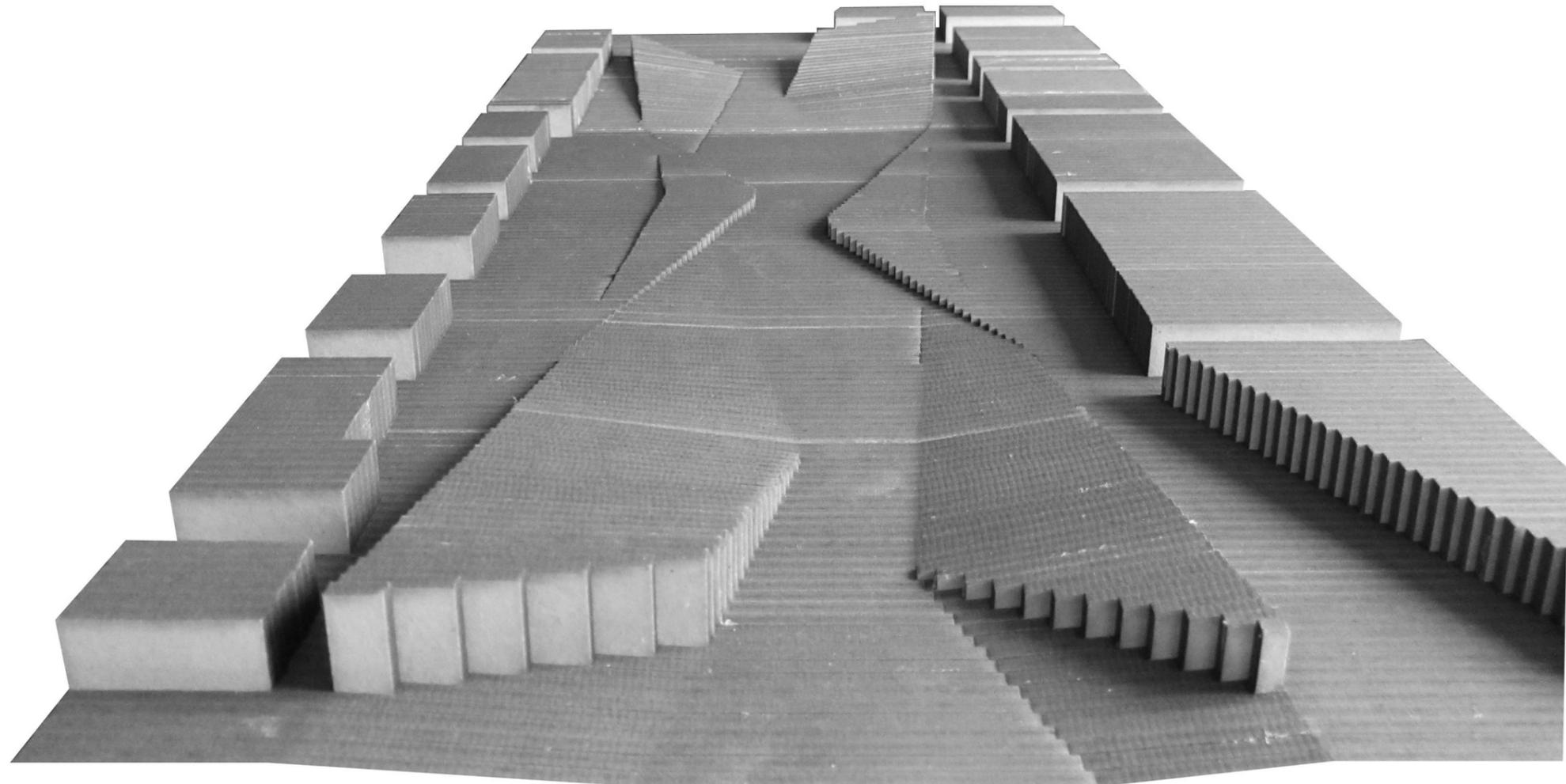


Abb. 65: Finales Modell Städtebau

Abb. 66: Implementierung in das städtische Gefüge

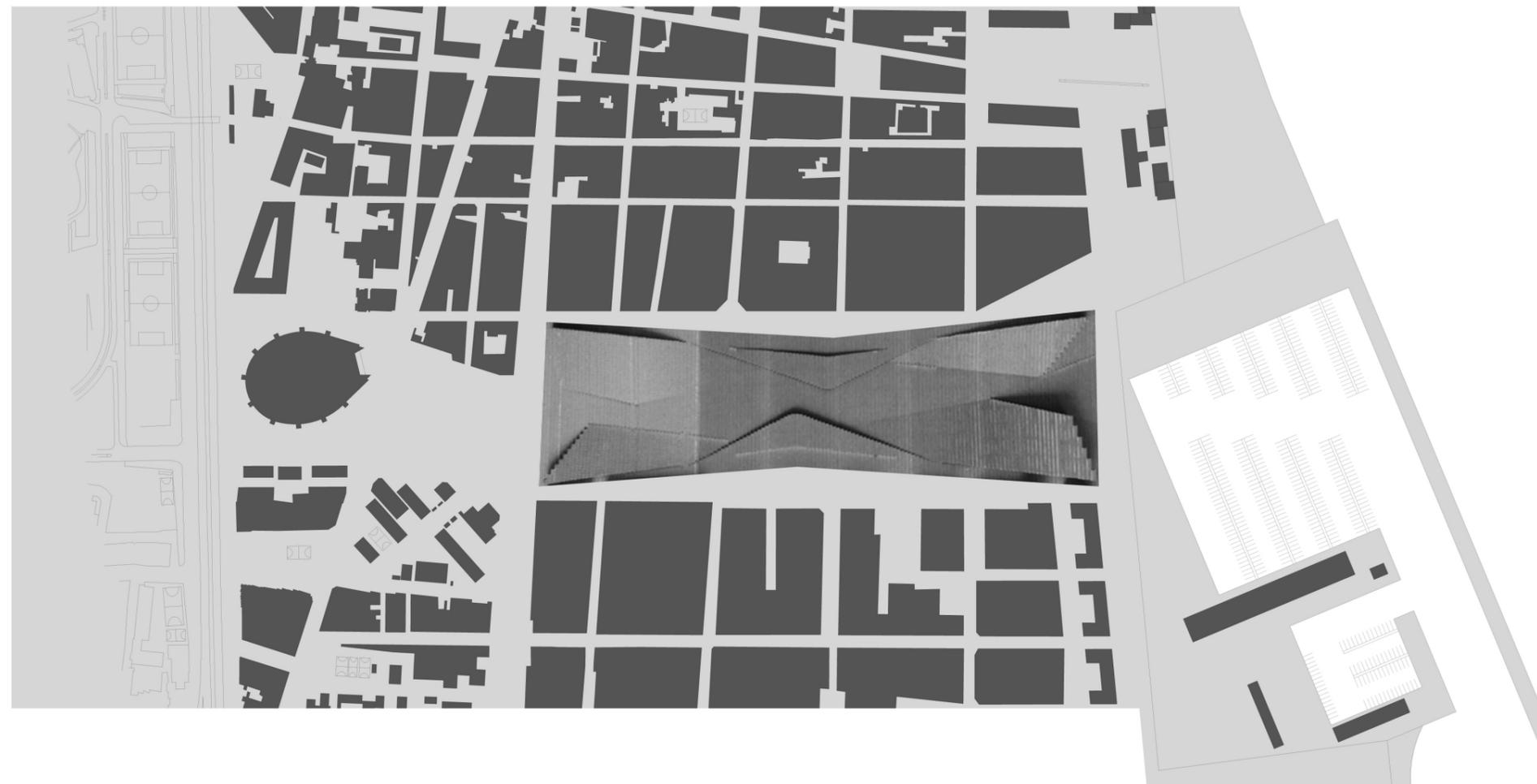


Abb. 67: Darstellung der Bewegungslinien am Planungsareal

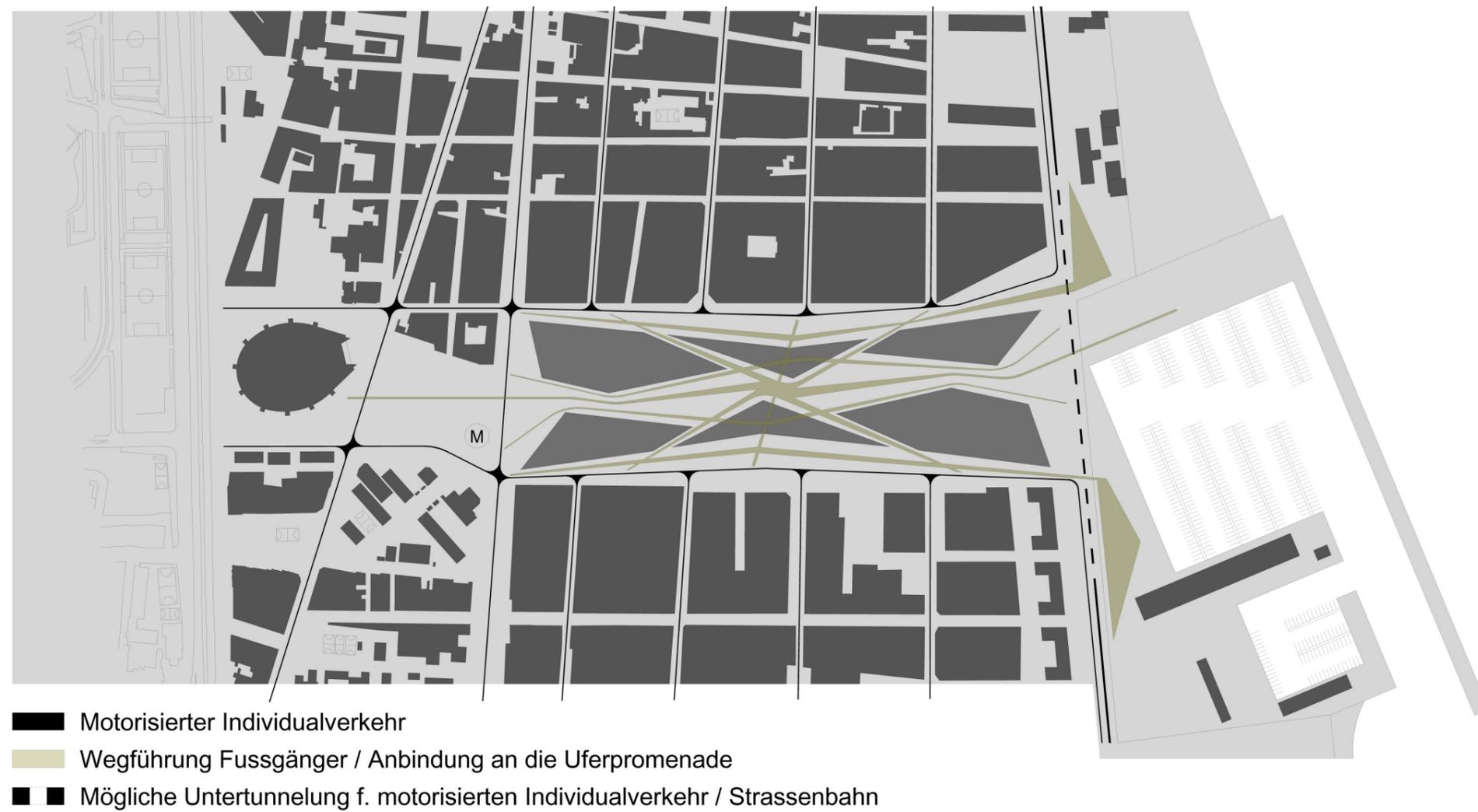


Abb. 68: Grünraumentwicklung von Barcelona



Cerdà Plan 1859
Ildefonso Cerdà



Plan General Metropolitano de Barcelona 1976
Ajuntament de Barcelona



Gegenwart und nahe Zukunft 2020
Ajuntament de Barcelona

PHASE-4

GRÜNRAUMSTRATEGIE:

Die Abbildung Nr. 68 zeigt die unterschiedlichen Entwicklungsstufen der Grünraumstrategie von Barcelona, angefangen von den ursprünglichen Überlegungen von Ildefons Cerdà i Sunyer bis hin zu einer zukünftigen Ausrichtung.

Der Straßenraum von Barcelona ist durch parallele beziehungsweise lotrecht zur Uferzone verlaufende Strassen strukturiert. Im Osten der Stadt sind die hauptsächlich lotrechten Achsen die des Rio Besos (siehe auch: Kapitel 2.2, Topographische bzw. physische Grenzen), sowie die des in Planung befindlichen Sagrera Linear Parks (siehe auch: Kapitel 2.2, Hintergrund über die Stadtplanungskultur in Katalonien).

Die zukünftige Grünraumstrategie von Barcelona sieht vor diese beiden großmaßstäblichen Achsen mit den bestehenden Parkanlagen entlang dieser

Achsen zu verschmelzen und in Form von Fußgängerpromenaden, mit eingeschränkter Mobilität des Individualverkehrs, auszuführen. In dieser Weise werden die transversalen Berg- Meer Verbindungen durch ein Netzwerk von öffentlichen Grünflächen unterschiedlicher Größe miteinander verbunden.

Diese Überlegungen werden ebenso für das bearbeitete Projektareal in Badalona angewendet (s. Abb. Nr. 69 und 70) indem, ausgehend von der neuen Marina, ein begrüntes Band vorläufig bis zum Parc de Turó Caritg geführt wird. In weiterer Folge wäre denkbar diese transversale grüne Achse bis in die Sierra de Marina weiterzuführen. Die so entstehende Rambla kann einen nützlichen Beitrag für die Verbesserung der Qualität der öffentlichen Freiflächen leisten und ist darüber hinaus als sozialer Brennpunkt gedacht um ein lebendiges Stadtviertel zu konzipieren.

Die Transformation des gesamten Areals hat nicht nur zu tun mit einer ökologischen Idee, sondern auch, und tatsächlich sogar vielmehr,

mit der einmaligen Chance, der Stadt neue Lungen zu verschaffen, indem Grünflächen konzentriert werden, diesolcherart das Klima der angrenzenden Umgebung verbessern könnten. Die Konzentration von Grünflächen in den letzten Oasen freien Raums in der Stadt schafft die Basis für ihre zukünftige ökologische Transformation.

Abb. 69: Grünraumstrategie im Bereich des Planungsareals

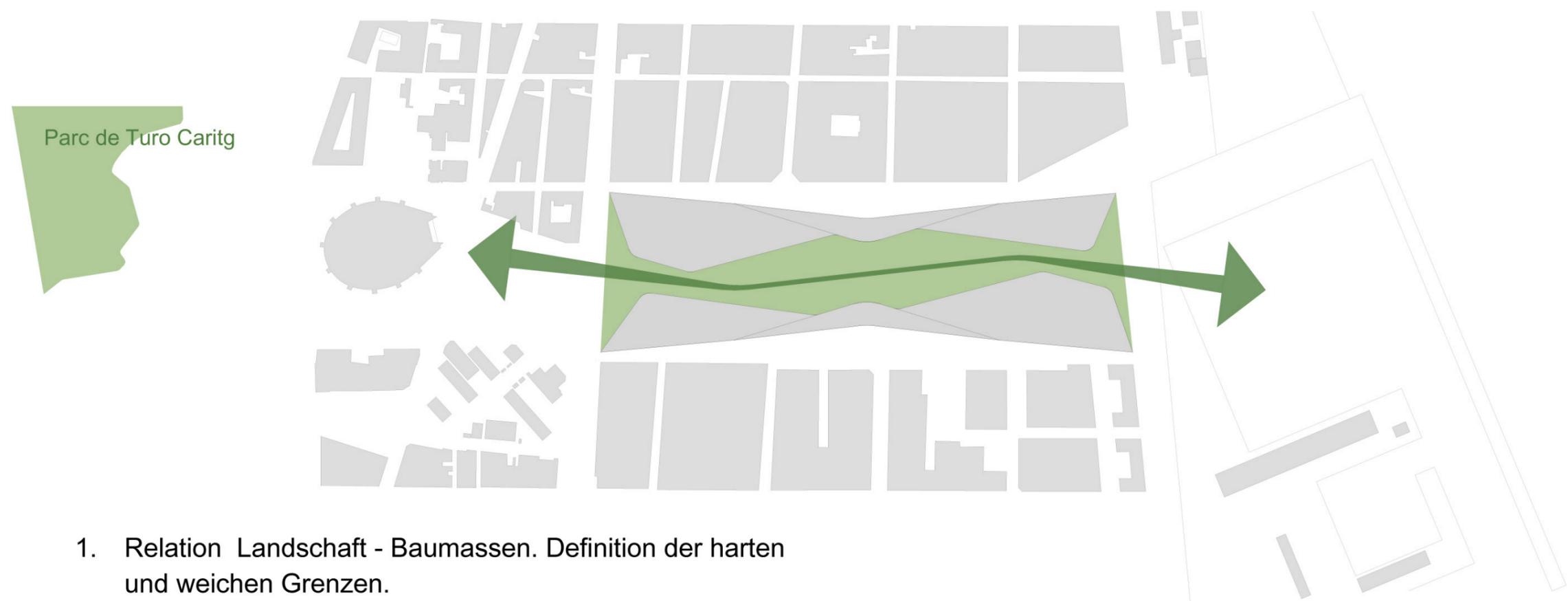
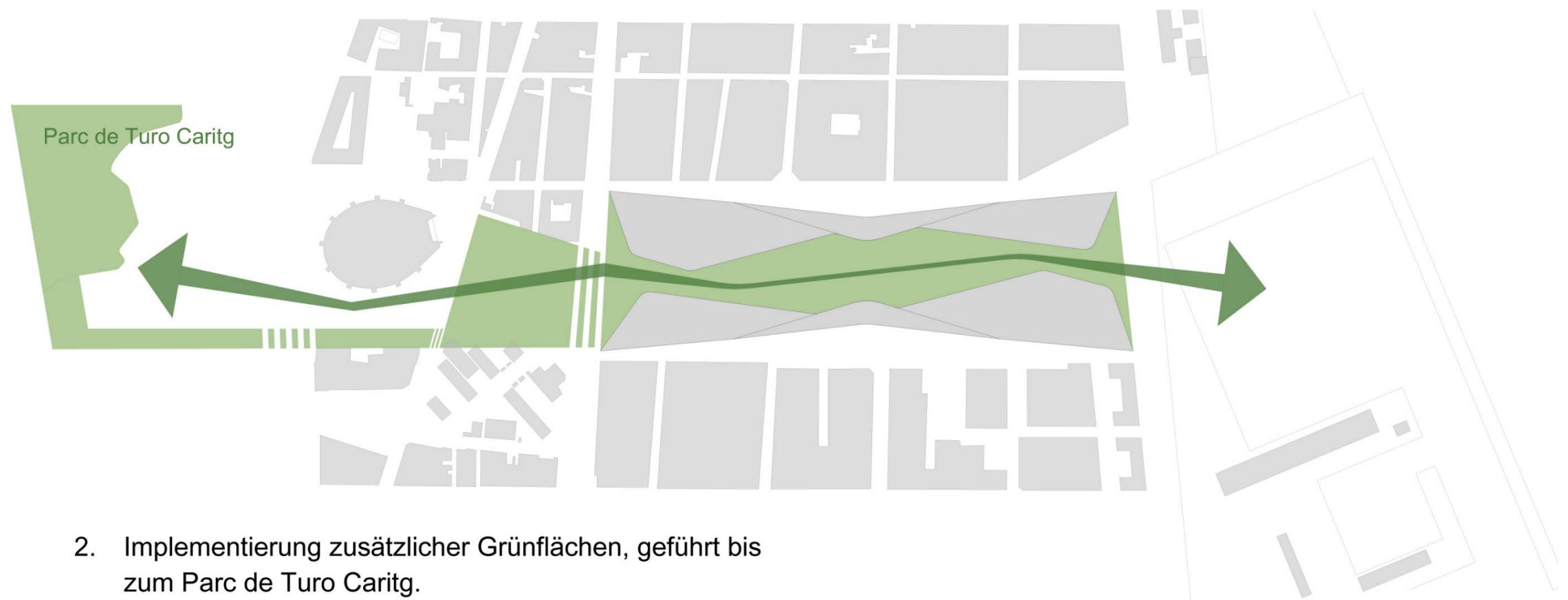


Abb. 70: Grünraumstrategie im Bereich des Planungsareals



2. Implementierung zusätzlicher Grünflächen, geführt bis zum Parc de Turo Caritg.

3.3 Entwicklungs- / Nutzungspotentiale

Die Entscheidung für die künftige Entwicklung der Industriebranche ist vor dem Hintergrund verschiedener Problemstellungen und Projekte im Stadtgebiet zu treffen. In weiterer Folge müsste ein Handlungskonzept über mögliche Nutzungsvarianten definiert werden, welches einerseits Grundlagen und Leitlinien entwickelt, festsetzt, variiert und im Planungsprozess präzisiert.

Badalona kann sich im Wettbewerb der Standorte nicht unmittelbar hervorheben, da imageprägende Potentiale der Stadt nicht konsequent genutzt und weiterentwickelt wurden. Diese wären in erster Linie der weitgehend erhaltene historische Stadtkern mit angrenzenden Einkaufsstrassen, diversen Sehenswürdigkeiten, gute Infrastruktur im Bereich Sport, sowie das Naherholungsgebiet in Form von schönen Sandstränden. Künftige Entwicklungen sollten sich auf Tagestouristen, Bootseigentümer sowie Stadtbewohner fokussieren.

HOTELS/ PENSIONEN:

Dem allgemeinen Nachfragetrend zu qualitativ höherwertigen Angebotsformen im Beherbergungsgewerbe wurde in der Stadt Badalona bisher nicht Rechnung getragen. Der örtliche Markt ist geprägt durch kleinteilige Angebote in Form von Pensionen, Gasthöfen und Privatunterkünften. Diese sind jedoch Beherbergungsangebote, die grundsätzlich immer weniger nachgefragt werden. Insgesamt bietet sich hier ein Potential für neue Kapazitäten in den Kategorien Hotel und Appartements. Die aufsteigende Tendenz der Nachfrageseite zu den Erholungsorten zeigt, dass die geografische Lage eines Urlaubs- oder Reiseziels am Meer nicht mehr allein entscheidendes Auswahlkriterium ist. Für die Wahl eines Urlaubsortes spielen vielmehr die örtlichen Angebote im Bereich Wellness, Fitness, Freizeit und Erholung eine immer größere Rolle. Dieses zeigt sich im derzeit populären Trend des Aktivurlaubes. Durch Ansiedlung eines innovativen themenorientierten Markenhotels im

Untersuchungsgebiet kann ein der Nachfrage entsprechendes attraktives Angebot in Badalona geschaffen werden. Im Zusammenhang mit einem Sportboothafen könnten hier Wellness- und Fitnessbereiche, Tagungs- und Kongressräume sowie weitere spezifisch ergänzenden Einrichtungen angeboten werden.

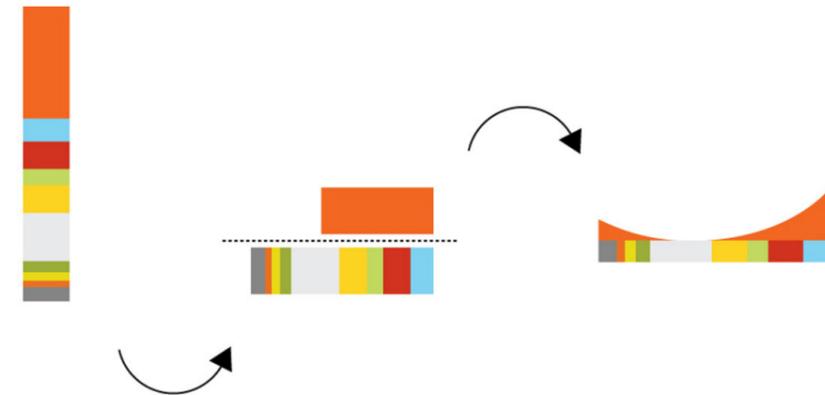
GASTRONOMIE:

Das Angebotsspektrum kann im Zusammenhang mit Neunutzungen noch ergänzt, erweitert und ausgebaut werden. Der Bereich der Schank- und Speisewirtschaften umfasst ein weites Feld mit einer sehr unterschiedlicher Angebotspalette, die teilweise auf eine bestimmte Klientel ausgerichtet ist. Das Speisen- und/oder Getränkeangebot kann zudem speziell, beispielsweise nationalitäts- oder produktbezogen (Fischspezialitäten), ausgerichtet werden.

MUSEUM, AUSSTELLUNGEN:

Ansätze, die Museumslandschaft in Badalona um

Abb. 71: Strategie zur Implementierung der Funktionen in die vorgegebenen Volumina



Schaustücke und interaktive Präsentationen zu ergänzen, die sich mit der Historie der Stadt am Meer und den damit verbundenen Nutzungen auseinander setzen, wären z.B. die Themen:

- Fisch (Fang, Fischeralltag, Verarbeitung; inkl. Verkauf von Fischprodukten sowie einem Fischrestaurant).
- Internationaler Handel (Schifffahrtsrouten, Leben in den Handelspartnerländern).
- Das Mittelmeer (Aquarien, Meeresmuseum etc.).
- Eine Zusammenführung bestehender Sammlungen und Ausstellungsthemen in einem multifunktionalen Neubau unter einem zeitgemäßen Präsentationskonzept wäre ebenfalls zu bedenken.

EINZELHANDEL, GEWERBE:

Aus Expertenmeinungen geht hervor, dass in der Stadt bei größeren Neubaumaßnahmen regelmäßig eine Nachfrage nach Ladenflächen bis zu ca. 100 m² besteht. In der Innenstadt kommt es zwar gleichzeitig zu Ladenschließungen, diese begründen sich

jedoch zumeist in Überangeboten im Bereich gleicherbzw. sich überschneidender Sortimente. Entscheidend für die Ansiedlung neuer Läden ist ein attraktives Angebot bei gleichzeitig guter Lage. Unter diesen Voraussetzungen ist in Badalona die Ansiedlung neuer Einzelhandelsgeschäfte, auch im Bereich bereits verteilter Sortimente, durchaus denkbar. Eine entsprechende Magnetwirkung kann im Untersuchungsgebiet durch die Ansiedlung eines Einzelhandelszentrums in Form einer Passage erzielt werden. Diese Form ermöglicht eine bauliche Gliederung und Anordnung einer Reihe unterschiedlicher Geschäfte in verschiedenen Größen. Für den Branchenmix bieten sich an diesem Standort verschiedene Möglichkeiten. Einerseits kann durch ein breites Sortimentsangebot im "klassischen Spektrum" (vom Textilgeschäft über den Uhrmacher bis zum Bäcker) ein attraktives und umfassendes Angebot geschaffen werden. Andererseits kann hier im Zusammenspiel mit dem Fischerei- / Sportboothafen ein einzigartiges und unverwechselbares

Einkaufsangebot geschaffen werden. Ein maritimer Themenschwerpunkt rund um das Segeln (von der Segelbekleidung über den Seglerbedarf bis zum Reparaturservice) kann zur Erweiterung des Images der Stadt beitragen und weitere Kunden nach Badalona ziehen. Im Untersuchungsgebiet ist die Ansiedlung von gewerblichen Nutzungen in Form von Dienstleistungs- oder Handwerksbetrieben vorstellbar, soweit diese mit den sonstigen vorhandenen beziehungsweise neu anzusiedelnden Nutzungen verträglich sind oder diese gegebenenfalls sogar ergänzen (z.B. Schiffsausrüster, Segelmacherei, Reparaturwerkstätten etc.).

FREIZEITBEZOGENE NUTZUNGEN:

Forcieren sämtlicher, mit Wassersportarten in Verbindung stehender, Events (z.B.: Segelregatten, Surfsportwettkämpfe etc.), sowie ein begleitender Ausbau der hierfür erforderlichen Schulungsstätten. Neuerrichtung eines Spielkasinos, sofern die Rechtsgrundlage hierfür gegeben ist.



Abb. 72: Funktionsschema Filmkulturzentrum

4. FILMKTULTURZENTRUM

4.1 Parameter zur Funktionsfindung

Zur Konkretisierung einer möglichen funktionalen Gestaltung aus den Vorgaben der städtebaulichen Überlegungen (s. Kapitel 3.2) wurde der Sektor A-1 gewählt.

Um den Vorgaben, Überlegungen und Hypothesen aus den stadtplanerischen Perspektiven gerecht zu werden, soll der definierte Bereich zur kulturellen Belebung des Areals beitragen und die Idee einer starken Achse mit öffentlichen Nutzungscharakter unterstreichen.

In Badalona findet einmal jährlich das Kurzfilmfestival statt (Originaltitel in Katalan: FILMETS Badalona). Aus der Gründungsveranstaltung im Jahre 1969, damals noch unter einem anderen Namen, hat sich daraus mittlerweile ein, auch international, viel beachtetes Kurzfilmfestival mit einem konstant wachsenden Publikumsinteresse entwickelt. Darüber hinaus dient das Festival als Referenzplattform für die international bekannteren Filmfestivals und als Platz des

Meinungsaustausches für Filmschaffende. In diversen Rahmenveranstaltungen wird zugleich vorwiegend nationalen Kunstschaffenden aus den Bereichen der Photographie und des Amateurfilms eine Basis zur Präsentation geboten.

Gezeigt werden Filme in Super-8 Format, ein Schmalfilm-Filmformat, das 1965 eingeführt wurde. Dieses Filmformat war überwiegend für den privaten Bereich gedacht, um Familienfeste, Urlaube oder öffentliche Ereignisse in bewegten Bildern festzuhalten. In diesem Bereich wurde Super 8 in den 1980er Jahren nahezu komplett von der Videotechnik abgelöst. Von zahlreichen Enthusiasten und Kunst- wie Experimentalfilmern wird es jedoch noch heute verwendet, auch bei der Produktion von Werbefilmen und Musikclips wird das Format eingesetzt. Selbst in aktuellen Kinofilmen finden sich einzelne Szenen, die auf Super-8 gedreht wurden.

In dem vorliegenden Projekt soll ein identitätsstiftendes Signalprojekt geschaffen werden, dass der Bedeutung von Film und Medien in dieser Stadt gerecht wird und

als Festivalstandort genutzt werden kann.

Aus Sicht der Veranstalter sind ein zentraler Veranstaltungsort sowie Räumlichkeiten zur Unterbringung der Organisationsstruktur gefordert. Zur Realisierung synergetischer Effekte und zur Gewährleistung einer vielschichtigen Publikumsdurchmischung soll dieses erforderliche Programm mit einem Themenkino einer Photographie- und Filmwerkstätte sowie durch gastronomische Einrichtungen erweitert werden.

4.2 Formale Konzeptfindung

Die Einheit besteht aus einem solitären Volumen, das in vier Einheiten zerschnitten wird. Die dadurch definierten Zugangsbereiche werden nach Innen und zur Umgebung hin geöffnet. Die Verschneidung der artikulierten Volumina mit dem Dachumriss aus Segment 1-A definiert die einzelnen Bausteine in ihrer Höhe. Die Definition der Gebäudehüllen als auch die Drehung der Baukörper erfolgt auf Basis der Durchwegung und führt zu einer porösen Struktur der Einheit die auf den urbanen Kontext reagiert. (s. Abb. 74)

In physischer Betrachtung sind diese funktionalen Einheiten vier voneinander getrennte Bausteine, die an ihrer Basis durch eine gemeinsame Lobby miteinander verflochten sind. Die Entwurfsüberlegungen für eine gemeinsame Lobby soll die Idee einer fließenden städtischen Landschaft hervor streichen, in der den Zusehern, den Besuchern und der breiten Öffentlichkeit eine Plattform für verschiedenste Interaktionen geboten wird.

Die gemeinsame Lobby befindet sich im Zentrum des Komplexes und ruht auf einer erhöhten Plattform um den singulären Charakter dieses Segmentes zu unterstreichen.

Die Erschließungen des Themenkinos, der gastronomischen Bereiche, der Fotografie- und Filmwerkstätte sowie der Künstlerzugang zum Multi-Form-Theater werden über diesen Bereich gewährleistet. Der Besucherzugang zum Multi-Form-Theater befindet an der nordwestlichen Stirnseite des Gebäudes. Besucher können die Spielstätten oder den gastronomischen Bereich besuchen oder einfach durch diese städtische Passage flanieren.

Der multifunktional beispielbare, zentrale Bereich dieser Passage, kann für diverse Veranstaltungen genutzt werden (u. a.: Musik-, Theater-, Sprech-, Spontanaufführungen etc.).

Dem menschlichen Bedürfnis nach Offenheit und Verbundenheit mit dem Äußeren sowie der anziehenden Verlockung des Inneren eines Gebäudes soll hiermit entsprochen werden.

Durch die Wahrnehmung der positiven und der negativen Raumkörper soll eine fließende Innen- Außenraum Beziehung mit der Stadt vermittelt werden. Die Antrittsbereiche der Erschließungsrampen für diese erhöhte Plattform definieren sich über den urbanen Kontext und befinden sich jeweils an den Eckpunkten des Segmentes.

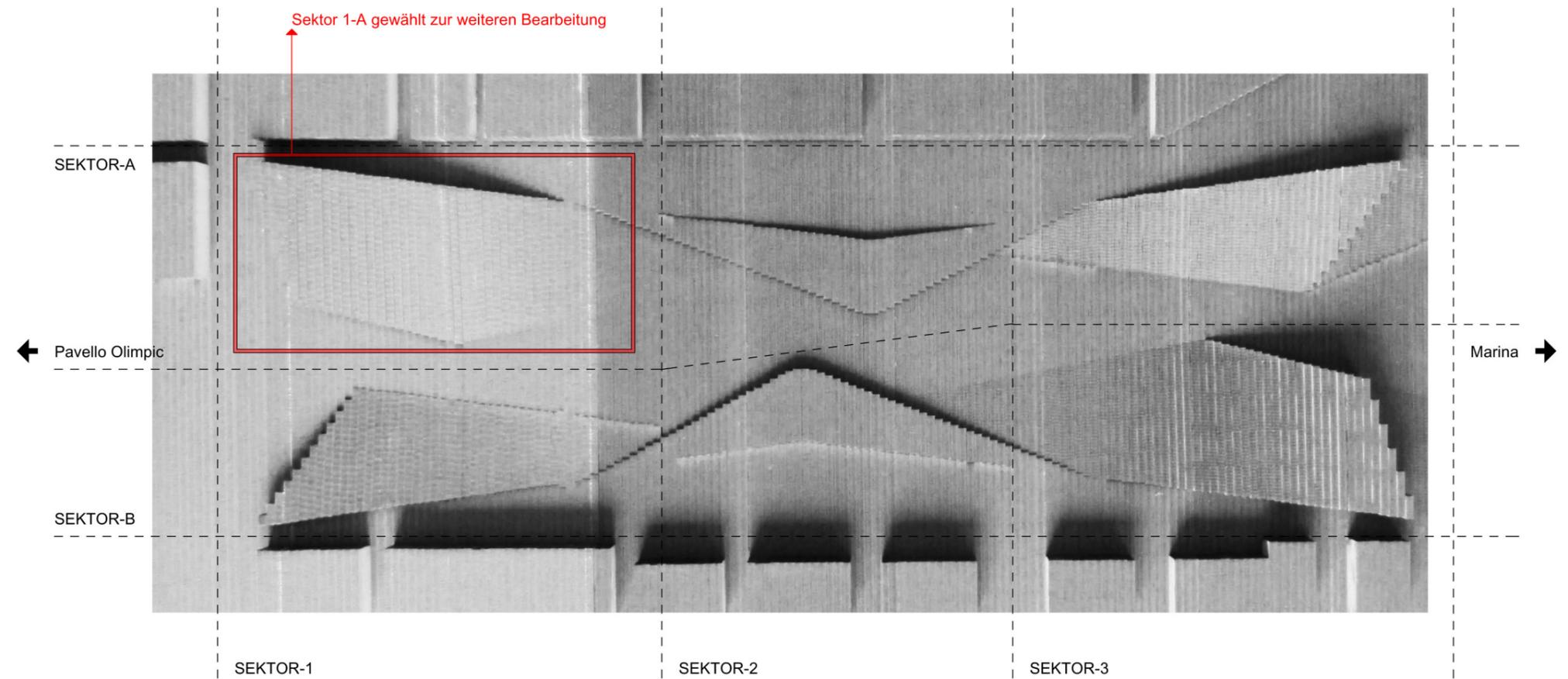
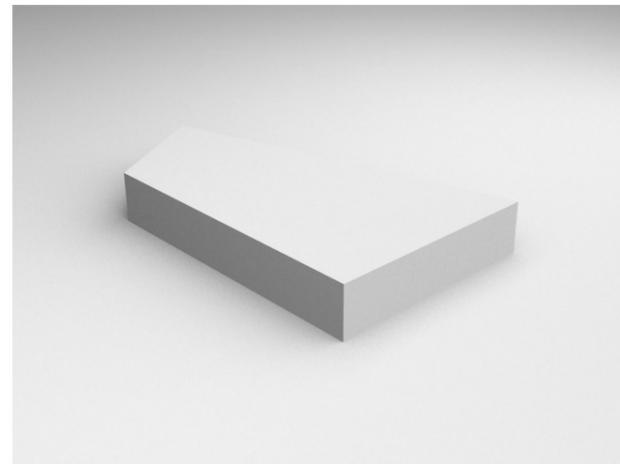
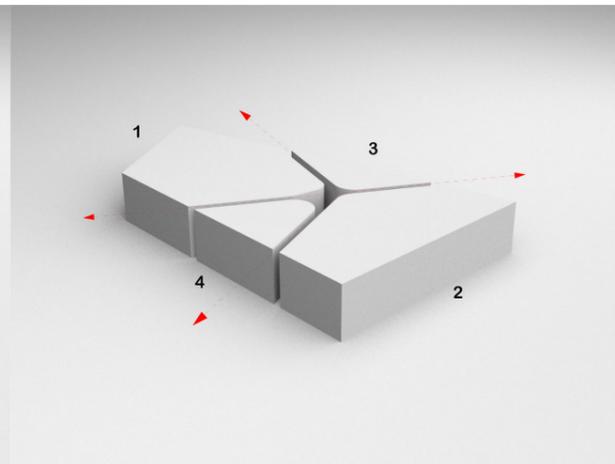


Abb. 73: Darstellung der Sektoren am Planungsareal

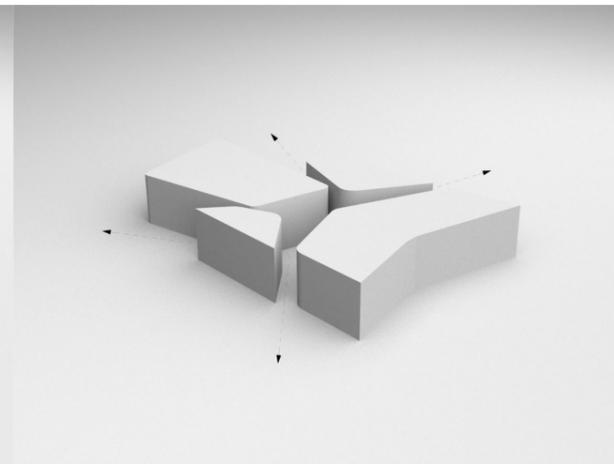
01 BLOCK



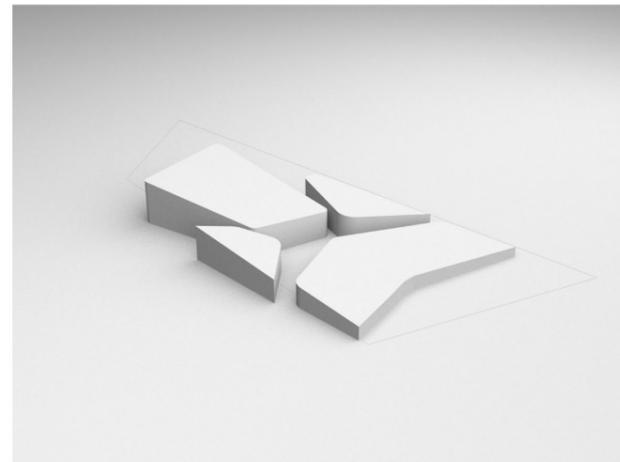
02 SEGMENTIERUNG



03 ÖFFNUNG



**04 VERSCHNEIDUNG
MIT DACH**



**05 DEFINITION
DER HÜLLEN**



06 RÄUME

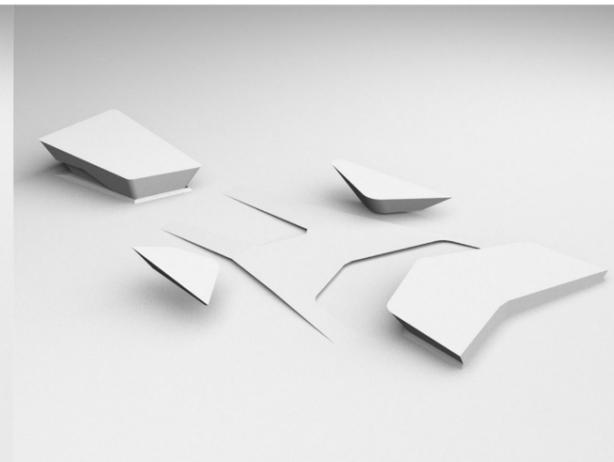


Abb. 74: Konzeptgraphiken Filmkulturzentrum

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

Entwurf Städtebau, Kapitel 4.2

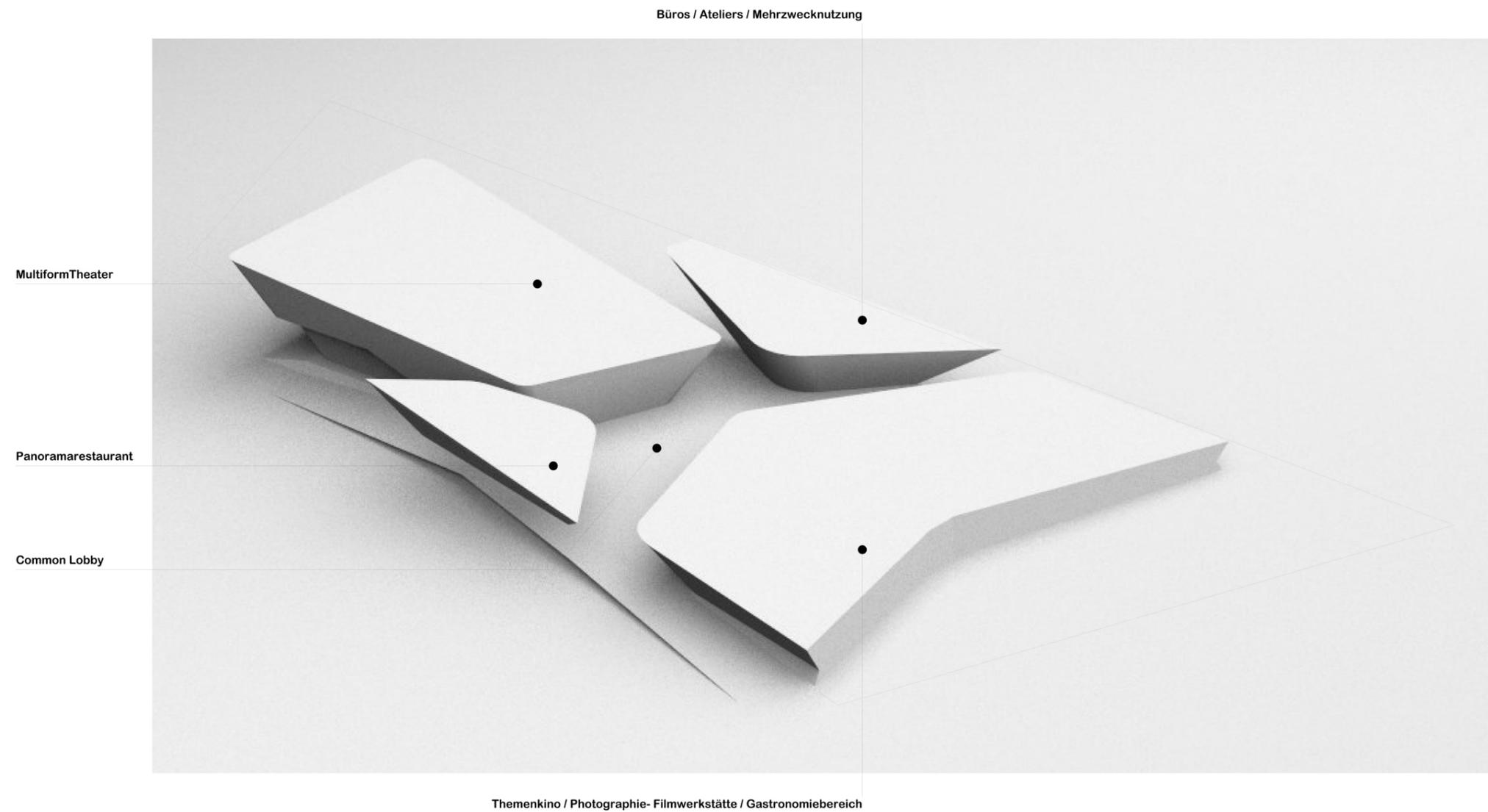


Abb. 75: Konzeptgraphik Funktionszuweisung

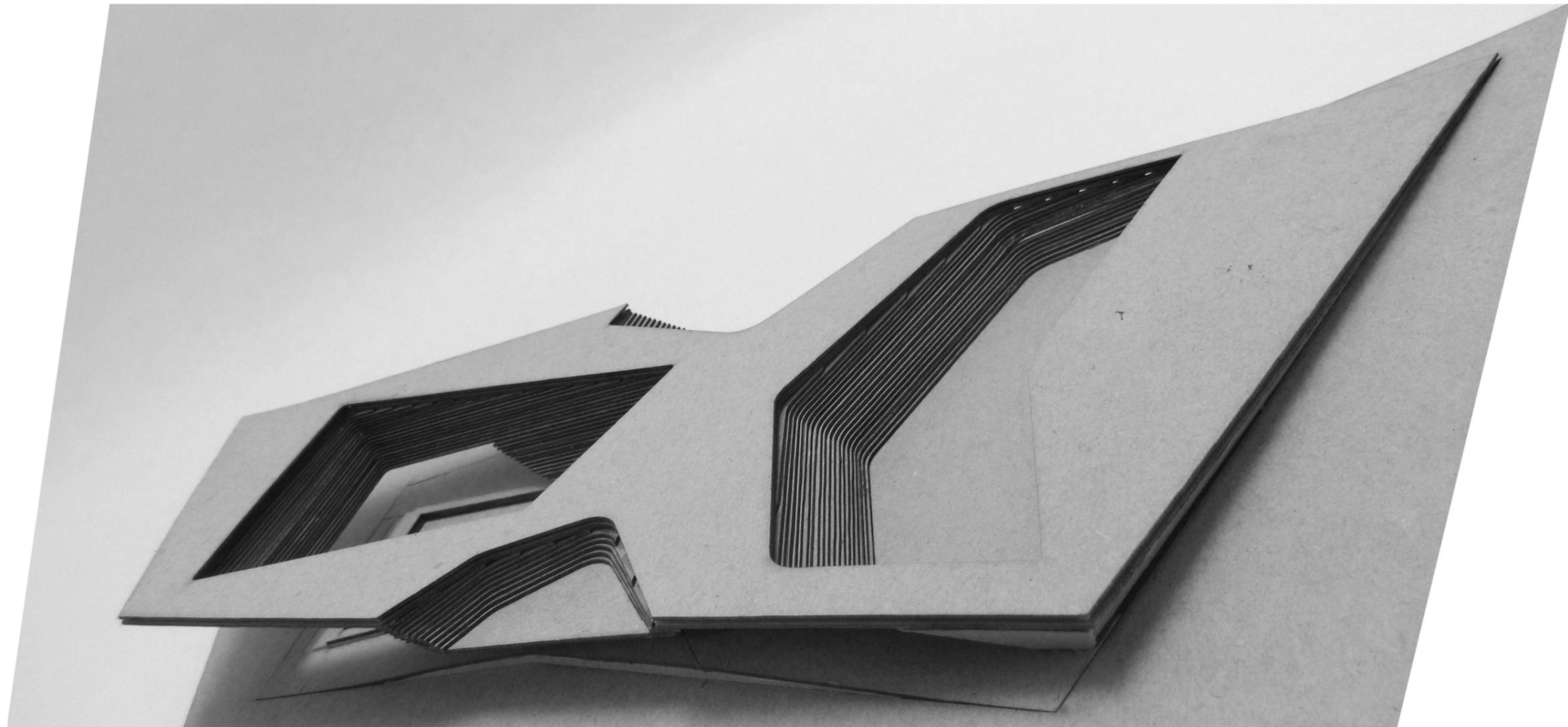


Abb. 76: Arbeitsmodell Filmkulturzentrum

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

Entwurf Städtebau, Kapitel 4.2



Abb. 77: Arbeitsmodell Filmkulturzentrum

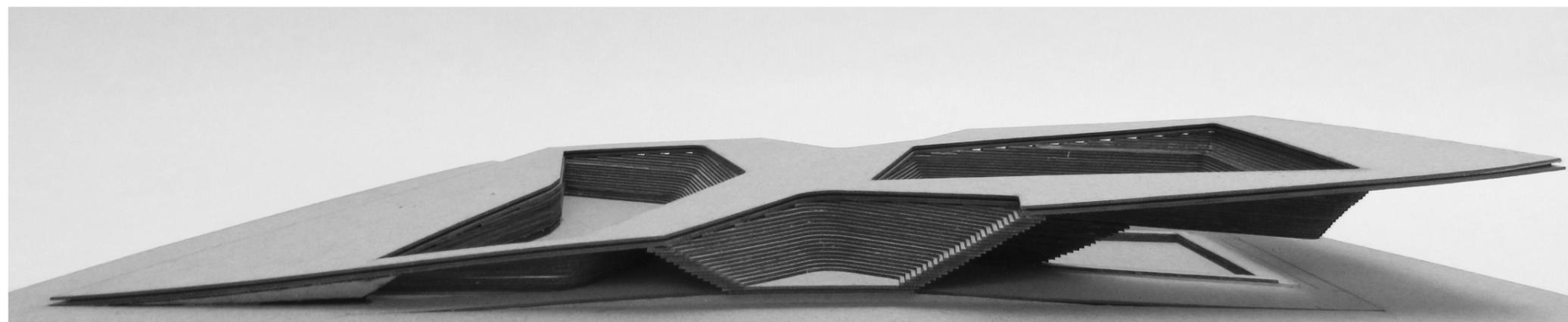
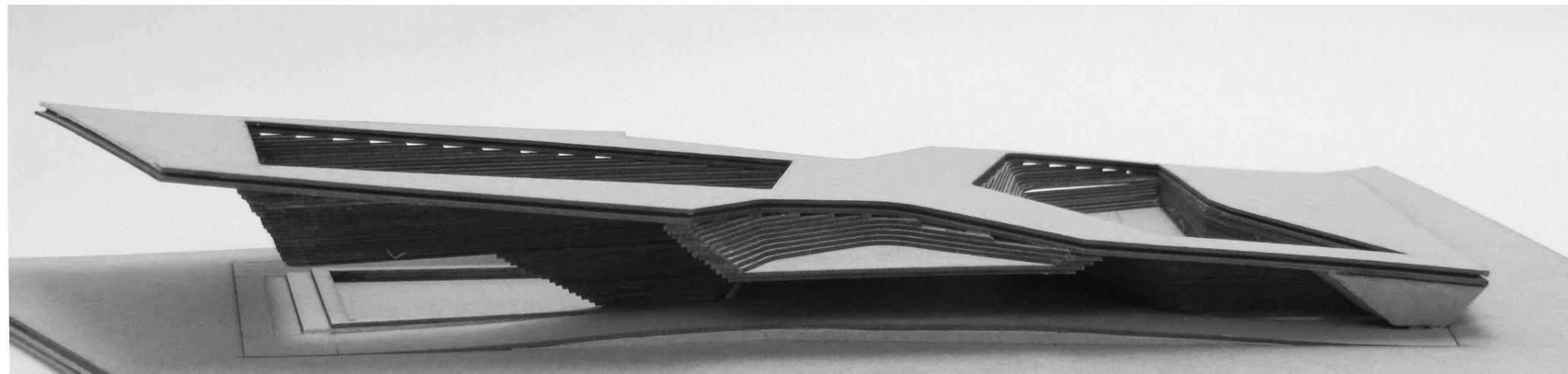


Abb. 78-79: Arbeitsmodell Filmkulturzentrum

SAGGITAL SUTURE

Nahtstelle Barrio Gorg-Badalona

Entwurf Städtebau, Kapitel 4.2

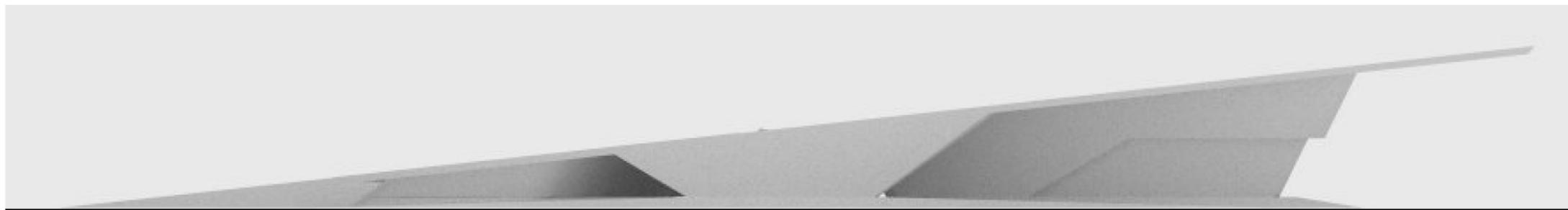
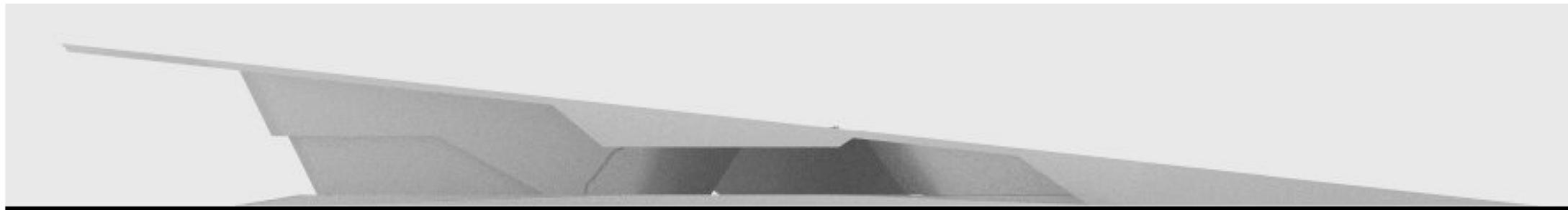


Abb. 80-81: Rendering Ansichten Konzept Filmkulturzentrum

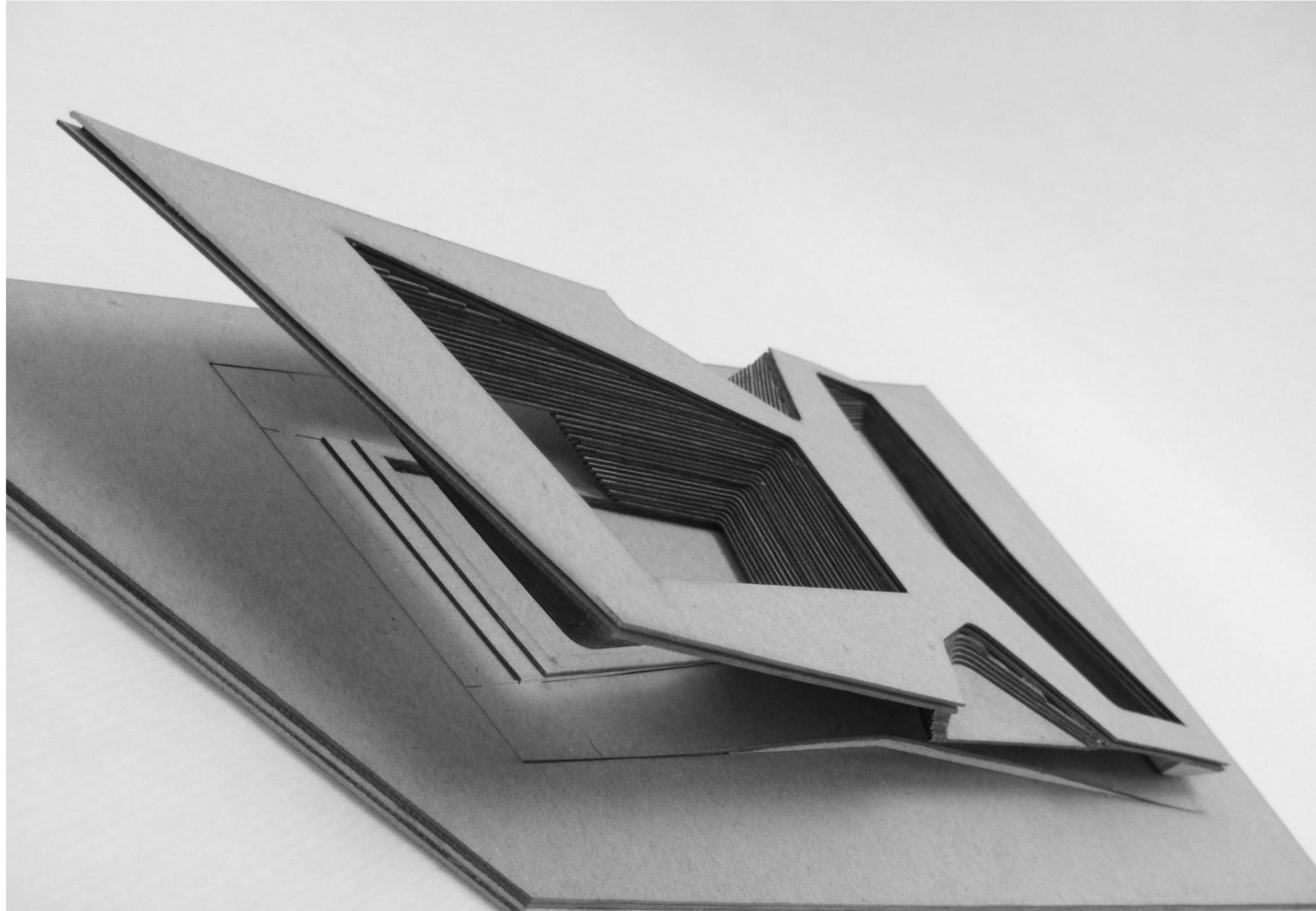


Abb. 82: Arbeitsmodell Filmkulturzentrum

4.3 Projektbeschreibung und Plandokumentation

TIEFGARAGE:

Die Zufahrt zur Tiefgarage befindet sich an der nordöstlichen Längsseite des Objektes, in der Carrer de Ponent, ist über eine zweispurige Rampe erschlossen und für das Befahren durch Klein-LKW's (7,5 Tonnen) ausgelegt. Die Tiefgarage dient als Anlieferungsbereich für das Multi-Form-Theater, dahingehend wird im Bereich der Be- und Entladerampe ein ausreichender Reversionsbereich vorgesehen. Weiters sind 22 Autoabstellplätze, 16 Motorradstellplätze und Manipulationsflächen für die Müllentsorgung vorgesehen. Der Zugang für Mitarbeiter zu den einzelnen Erschließungssystemen der vier funktionalen Einheiten ist ebenso gewährleistet.

Ein eigener Tiefgaragenbereich für die Besucher ist nicht vorgesehen, da die öffentliche Verkehrserschließung und das oberirdische Parkplatzangebot für diesen Stadtteil als ausreichend betrachtet wird.

MULTI-FORM-THEATER:

Das Multi-Form-Theater gliedert sich in drei Teilbereiche. Das Foyer, das Auditorium und den Backstage Bereich.

Foyer: Das Foyer wird für Besucher über einen an der nordwestlichen Breitseite gelegenen Zugangsbereich erschlossen und umfasst das gesamte Auditorium. Zugangsbereiche zu den unterirdischen Nassraumgruppierungen als auch zu den Galeriegeschossen des Auditoriums werden über den Foyerbereich gewährleistet.

Auditorium: Das Auditorium bietet, je nach Konfiguration der Hubpodien, jedoch maximal für rd. 890 Personen Platz. Der Besucherbereich des Auditoriums gliedert sich in drei Ebenen, Erdgeschoss sowie 1. und 2. Galerieebene. Die Erschließung der Galerieebenen erfolgt über in die Außenhülle des Auditoriums integrierte Treppentürme als auch über freiliegende einläufige Treppen an dessen Längsseiten.

Bühnenboden: Der Bühnenboden besteht aus rasterförmig angeordneten, flexibel gestaltbaren Segmenten und

erlaubt somit das Auditorium in verschiedenen Konfigurationen zu bespielen. Ob Frontalbühne / Arena / Laufstegbühne / Guckkastenbühne oder Raumbühne, sind darüber hinaus viele Varianten denkbar. Ermöglicht wird diese Gestaltungsflexibilität durch die Technologie von Spiralliften. Dabei handelt es sich um Faltdrehspindeln, bei der die Spindel als Rohr aus einem horizontalen und vertikalen Stahlband gebildet wird. Die mechanische Bewegung über ein Antriebsgestänge erlaubt die Bühnenböden in ihrer Höhenpositionierung variabel zu gestalten.

Backstage Bereich: Der Backstage Bereich erstreckt sich, ausgehend vom Untergeschoss, über die gesamte Gebäudehöhe und beinhaltet drei oberirdische Geschosse. Der Zugang zum Backstage Bereich ist für Mitarbeiter / Künstler über die Tiefgarage, als auch über die gemeinsame Lobby im Erdgeschoss möglich. Die erforderlichen Einrichtungen zur technischen Gebäudeausstattung befinden sich im Untergeschoss, administrative Räumlichkeiten sowie jener Bereich der für Künstler vorgesehen ist in den drei oberirdischen Geschossen.

THEMENKINO:

Das Themenkino befindet sich im Untergeschoss der funktionalen Einheit und wird für Besucher über eine weitläufige Stufenrampe über die gemeinsame Lobby im Erdgeschoss erschlossen. Über ein zentrales Foyer erfolgt der Zugang zu den Kinosälen, wobei die zwei unterschiedlich großen Saaleinheiten über ein Fassungsvermögen von rd. 110 bzw. rd. 120 Personen verfügen. Die begleitenden funktionalen Einrichtungen (Ticketschalter, Nassgruppierungen H/D, Aufenthaltsbereiche, Lager/Archiv) befinden sich, bogenförmig aneinander gereiht, am Übergang zur Tiefgarage. Die Technikräume, mit optionalen Erweiterungszonen, sind an den Rückseiten der Saaleinheiten vorgesehen. Am Übergang zu den oberirdischen Einheiten wird eine 150cm hohe Schrägverglasung ausgeführt um eine bidirektionale Verbindung zwischen Innen- und Außenraum herzustellen.

PHOTOGRAPHIE- FILMWERKSTÄTTE:

Die Erschließung der Photographie / Filmwerkstätte erfolgt über die Lobby im Erdgeschoss. Die funktionalen Einheiten gruppieren sich um einen, im Raumgefüge zentral gelegenen, multifunktional bespielbaren Raum (u. a.: temporäre Ausstellungen / Vorträge etc.).

Die erhöhten Bereiche, bedingt durch die am Übergang zum Untergeschoss umlaufende Schrägverglasung, werden über Rampen erschlossen. Technische Einrichtungen, Nassgruppen D/H sowie Lagerräume befinden sich an der Rückseite des Gebäudes. Nebeneingänge für das Personal, sowie die Müllentsorgung erfolgen über einen separaten Zugang in der Carrer de Ponent.

GASTRONOMIEBEREICH:

Die gastronomische Einheit gruppiert sich ebenso um einen zentralen, multifunktional bespielbaren Bereich (u. a.: Bar, Tanzfläche, Konzerte etc.) und wird über die Lobby im Erdgeschoss erschlossen. Die erhöhten Bereiche, bedingt durch die am Übergang zum Untergeschoss umlaufende Schrägverglasung, werden über Rampen erschlossen. Die begleitenden Funktionen, wie Lager-, Mitarbeiterräume, Anlieferung, Nebeneingänge für Mitarbeiter sowie der Müllraum befinden sich im rückseitigen Bereich des Gebäudes.

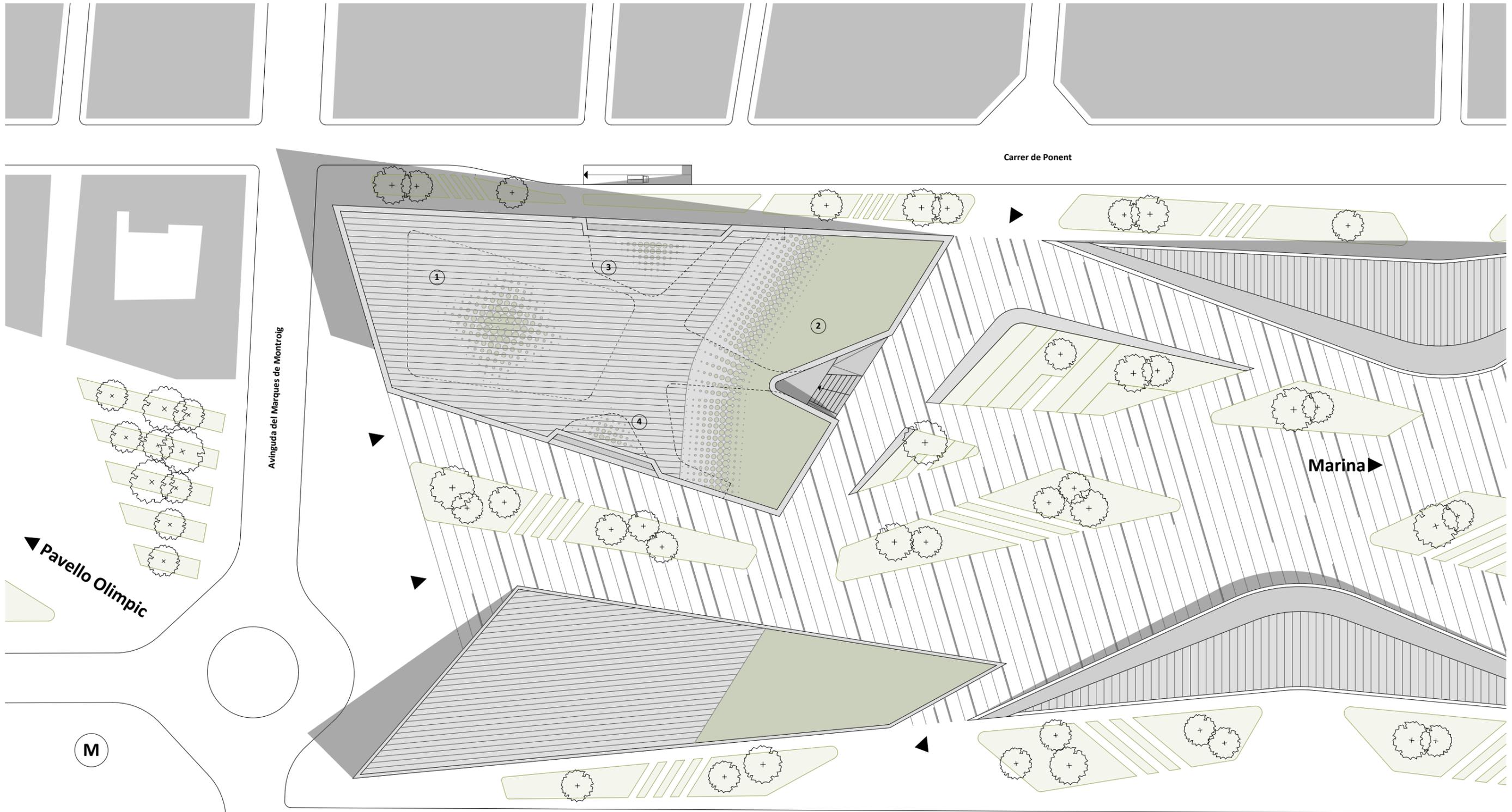
BÜROS / ATELIERS / MEHRZWECKNUTZUNG:

An der nordöstlichen Längsseite des Gebäudes befindet sich der Baukörper für dessen Nutzung Büros/Ateliers/Mehrzweckverwendungs-

flächen vorgesehen sind. Durch die ondulierte Ausführung der Dachrandträger wird eine Tasche ausgebildet die das Raumvolumen definiert. Der Baukörper gliedert sich inkl. Erdgeschoss in drei Vollgeschosse sowie eine Galerieebene. Ein im Kern des Gebäudes gelegener Erschließungsturm verbindet, inkl. Untergeschoss, sämtliche Ebenen. Die Technikräume, mit optionalen Erweiterungszonen, Lagerräume sowie der Müllraum befinden sich im Untergeschoss.

PANORAMARESTAURANT:

Das Raumvolumen für das an der nordwestlichen Längsseite des Objektes gelegenen Panoramarestaurants wird ebenso durch eine wellenförmig verlaufende Dachrandkonstruktion formuliert. Diese Tasche wird als 'schwebende' Konstruktion ausgeführt um eine großzügige Öffnung des Objektes zur hauptsächlichen Erschließungsseite zu bewirken. Über einen schräg verlaufenden Erschließungskern werden die Geschossebenen miteinander verbunden. Technik-, Lagerräume sowie der Müllraum befinden sich im Untergeschoss. Die horizontale Gliederung des Raumvolumens für das Restaurant erfolgt durch ein Vollgeschoss sowie durch eine Galerieebene.



Avinguda del Marques de Montroig

Carrer de Ponent

Marina

Carrer d'Antoni Bori

Pavello Olimpic

M

- 1. Multiform-Theater
- 2. Themenkino / Film- Photographiewerkstätte / Gastronomiebereich
- 3. Büros / Ateliers / Mehrzweckverwendung
- 4. Panoramarestaurant

0 20 40 60m

Lageplan

Multi-Form-Theater, Raumprogramm UG

- 1.01 Anlieferung, Lastenaufzug, Zwischenlager
- 1.02 Lager Verladewerkzeug
- 1.03 Büro
- 1.04 Müllraum
- 1.05 Security
- 1.06 WC
- 1.07 Lager, Werkstätten
- 1.08 Technik
- 1.09 Raum unterhalb der Hauptbühne
- 1.10 Lagerfläche unterhalb der Hauptbühne
- 1.11 WC Damen/Herren für Auditorium

Themenkino, Raumprogramm UG

- 2.01 Foyer, Kassa
- 2.02 Kinosäle
- 2.03 Administration
- 2.04 WC Damen
- 2.05 Verpflegung, Wartebereich
- 2.06 Lager, Archiv
- 2.07 Müll
- 2.08 WC Herren
- 2.09 Technik
- 2.10 Bar, Probelokal, Vereinslokal oä.

Büros, Raumprogramm UG

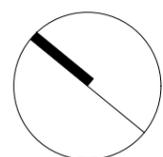
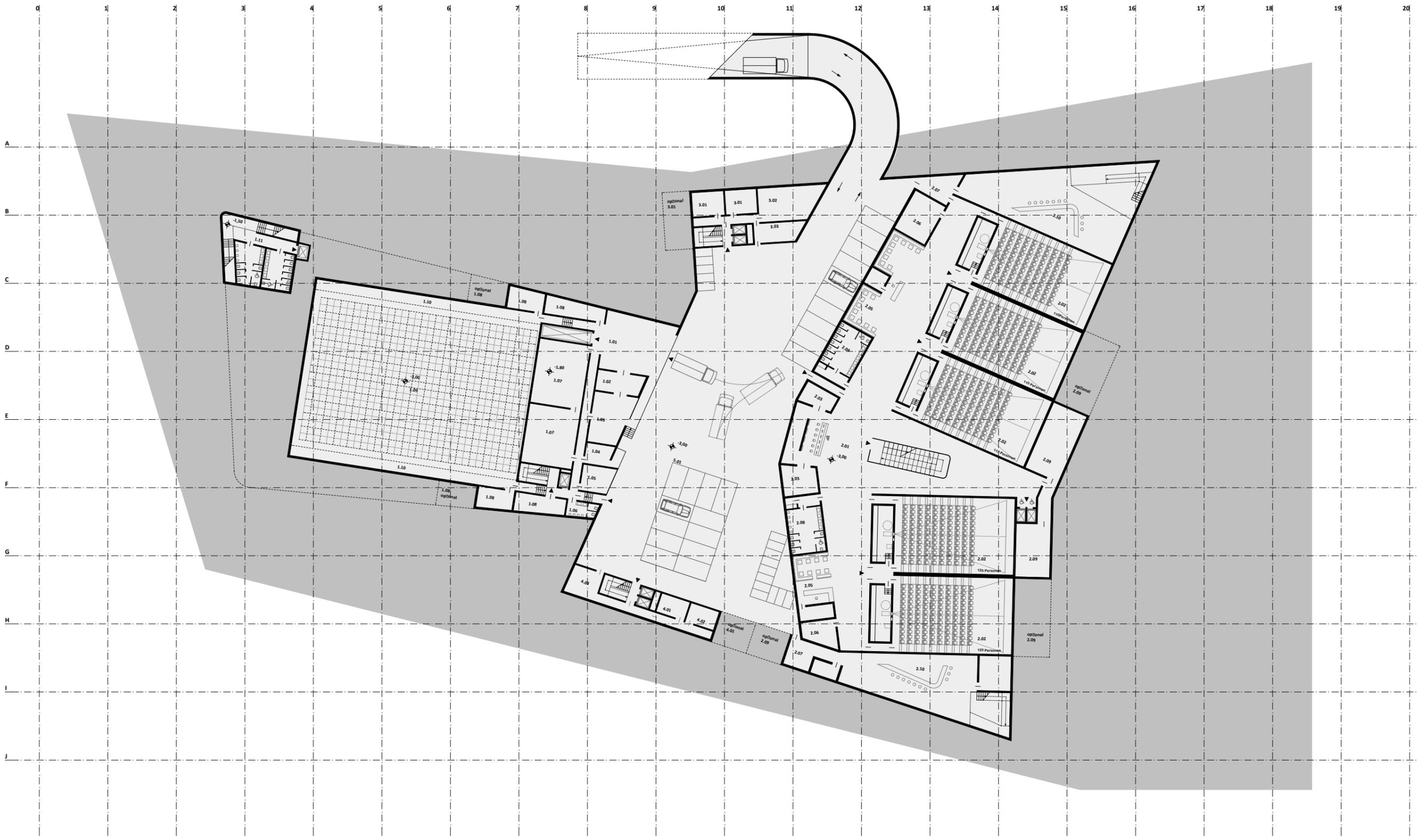
- 3.01 Technik
- 3.02 Lager
- 3.03 Müll

Panoramarestaurant, Raumprogramm UG

- 4.01 Technik
- 4.02 Lager
- 4.03 Müll

Tiefgarage, Raumprogramm UG

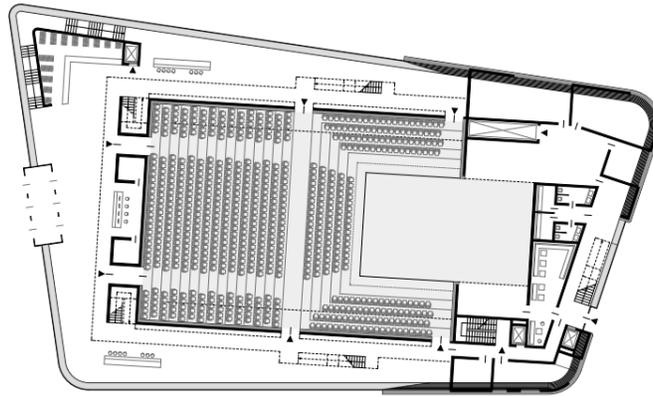
- 5.01 Tiefgarage für Bedienstete
22 Autostellplätze, 16 Motorradstellplätze



Grundriss KG

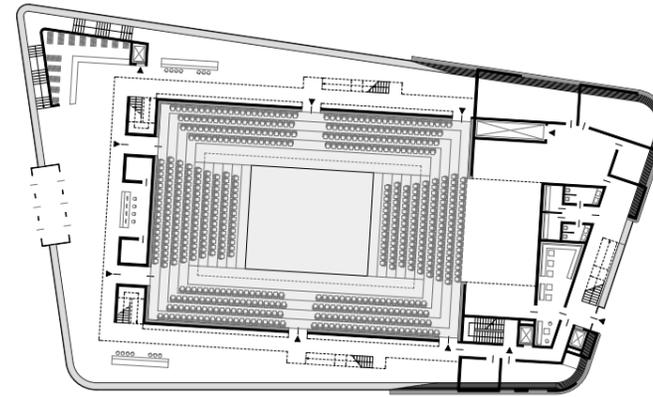
Frontalbühne

EG: 687 Personen
 1. Galerieebene: 105 Personen
 2. Galerieebene: 94 Personen
 Gesamt: 886 Personen



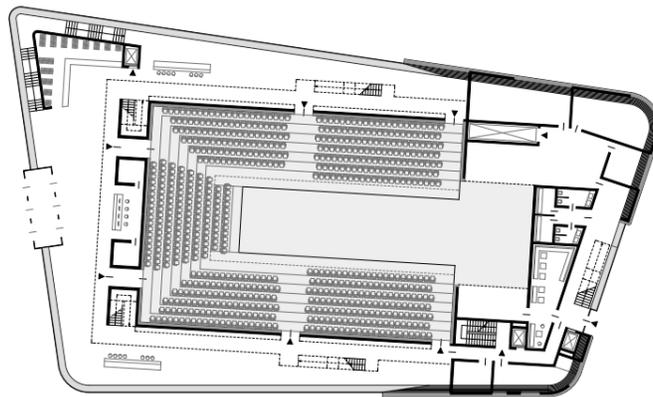
Arena

EG: 616 Personen
 1. Galerieebene: 105 Personen
 2. Galerieebene: 94 Personen
 Gesamt: 815 Personen

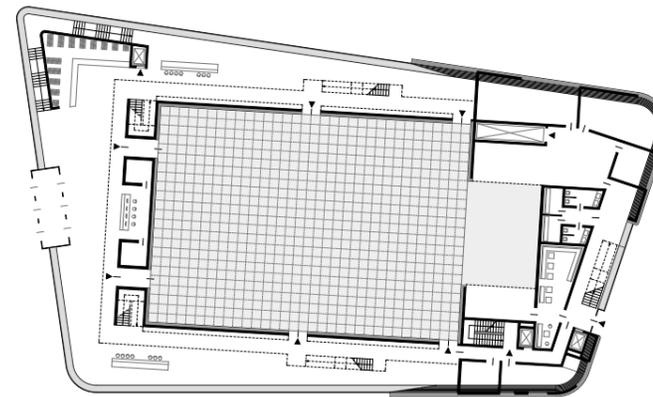


Laufsteg

EG: 666 Personen
 1. Galerieebene: 105 Personen
 2. Galerieebene: 94 Personen
 Gesamt: 865 Personen



Ebene



Multi-Form-Theater, Raumprogramm EG

- 1.12 Foyer / Kassa / Garderobe
- 1.13 Auditorium
- 1.14 Hauptbühne
- 1.15 Nebenbühne
- 1.16 Lager
- 1.17 WC D-H / Umkleide D-H
- 1.18 Warteraum Künstler
- 1.19 Schminkezimmer
- 1.20 Erste Hilfe
- 1.21 Lagerraum Catering

Film-/Photographie Werkstatt, Raumprogramm EG

- 2.11 Mehrzweckraum / Foyer, Ausstellung, Aufenthalt etc.
- 2.12 Seminarraum
- 2.13 Shop / Film-Photographie
- 2.14 Verwaltung / Büros
- 2.15 Lager, Archiv
- 2.16 Technik
- 2.17 Müll
- 2.18 WC-D
- 2.19 Küche
- 2.20 WC-H
- 2.21 Dunkelkammer
- 2.22 Lager f. Lehrmaterial
- 2.23 Schulungsraum / Werkstatt
- 2.24 Post-Production, Filmschnitt

Gastronomie, Raumprogramm EG

- 2.23 Mehrzweckraum / Bar, Lounge, Club, Tanz, Konzert
- 2.24 Cafe, Restaurant o. ä.
- 2.25 Küche
- 2.26 Lager
- 2.27 Umkleide D
- 2.28 Umkleide H
- 2.29 Aufenthaltsraum
- 2.30 Müll
- 2.31 Technik

Büros, Raumprogramm EG

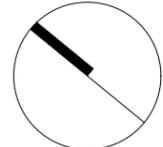
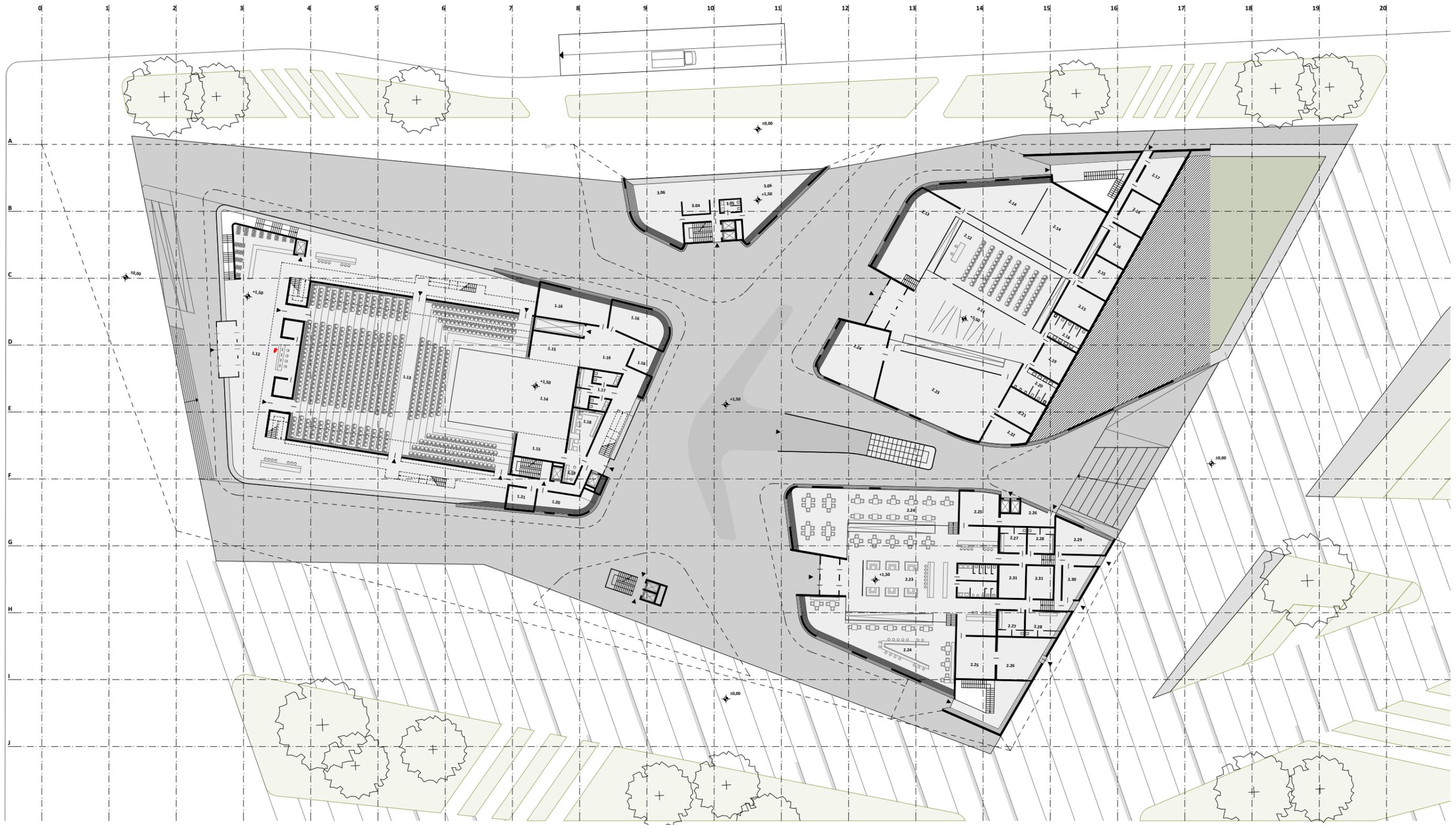
- 3.04 Küche
- 3.05 WC
- 3.06 Büro / Atelier

Funktionsschema Multi-Form-Theater

Der Bühnenboden besteht aus rasterförmig angeordneten, flexibel gestaltbaren Segmenten und erlaubt somit das Auditorium in verschiedenen Konfigurationen zu bespielen.

Ob Frontalbühne / Arena / Laufstegbühne / Guckkastenbühne oder Raumbühne, sind darüber hinaus viele Varianten denkbar.

Ermöglicht wird diese Gestaltungsflexibilität durch die Technologie von Spiralliften. Dabei handelt es sich um Faltdrehspindeln, bei der die Spindel als Rohr aus einem horizontalen und vertikalen Stahlband gebildet wird. Die mechanische Bewegung über ein Antriebsgestänge erlaubt die Höhe der Bühnenböden variabel zu gestalten.



Grundriss EG

Multi-Form-Theater, Raumprogramm 1.OG

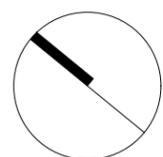
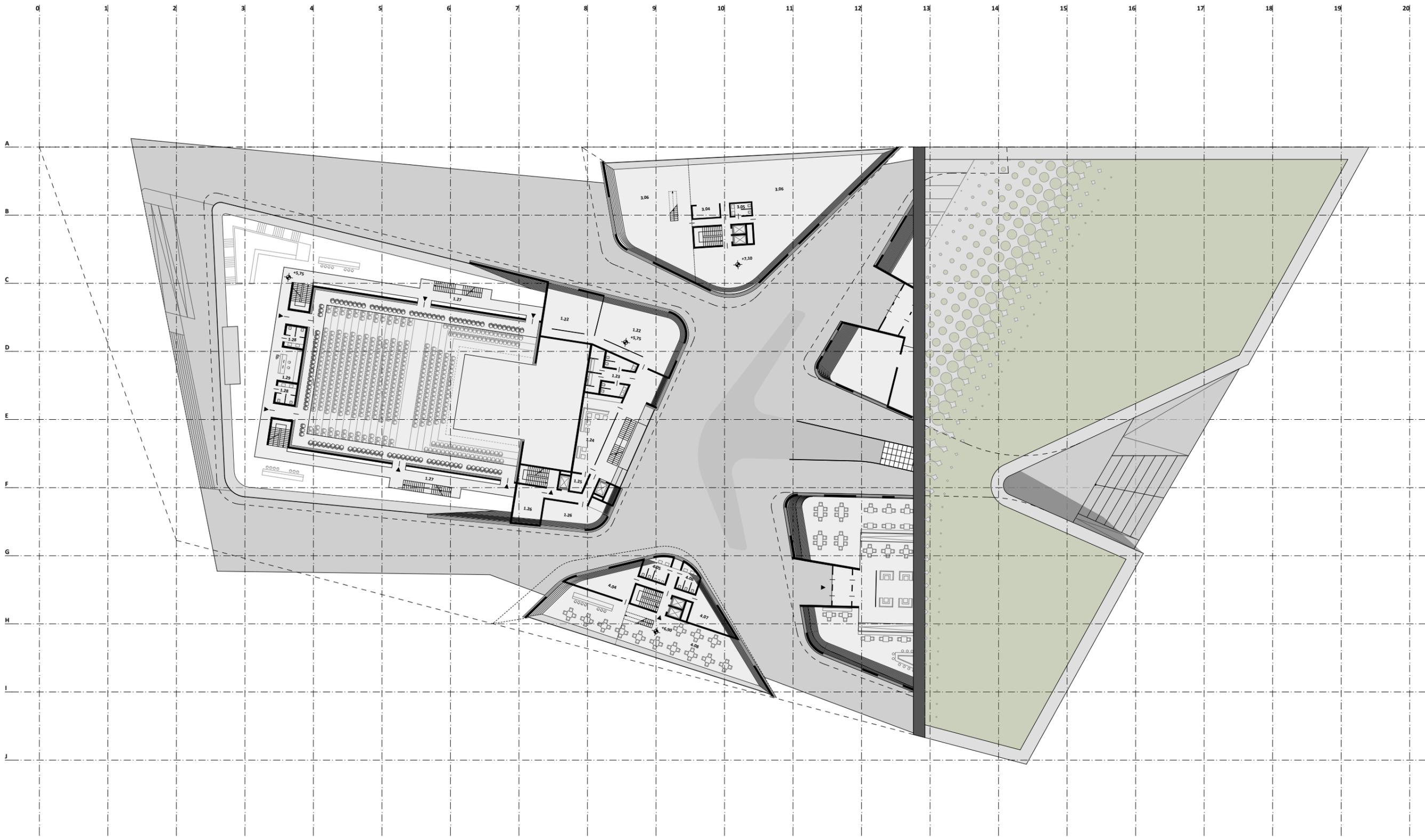
1.22 Administration
1.23 WC D-H / Umkleide D-H, Personal
1.24 Aufenthaltsraum Personal
1.25 Abstellraum
1.26 Lager
1.27 1. Galeriegeschoss
1.28 WC D-H
1.29 Information

Büros, Raumprogramm 1.OG

3.04 Küche
3.05 WC
3.06 Büro, Atelier

Panoramarestaurant, Raumprogramm 1.OG

4.04 Küche
4.05 WC H
4.06 WC D
4.07 Lager
4.08 Restaurant



Grundriss 1-OG

Multi-Form-Theater, Raumprogramm 2.OG

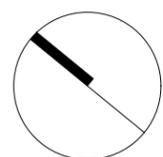
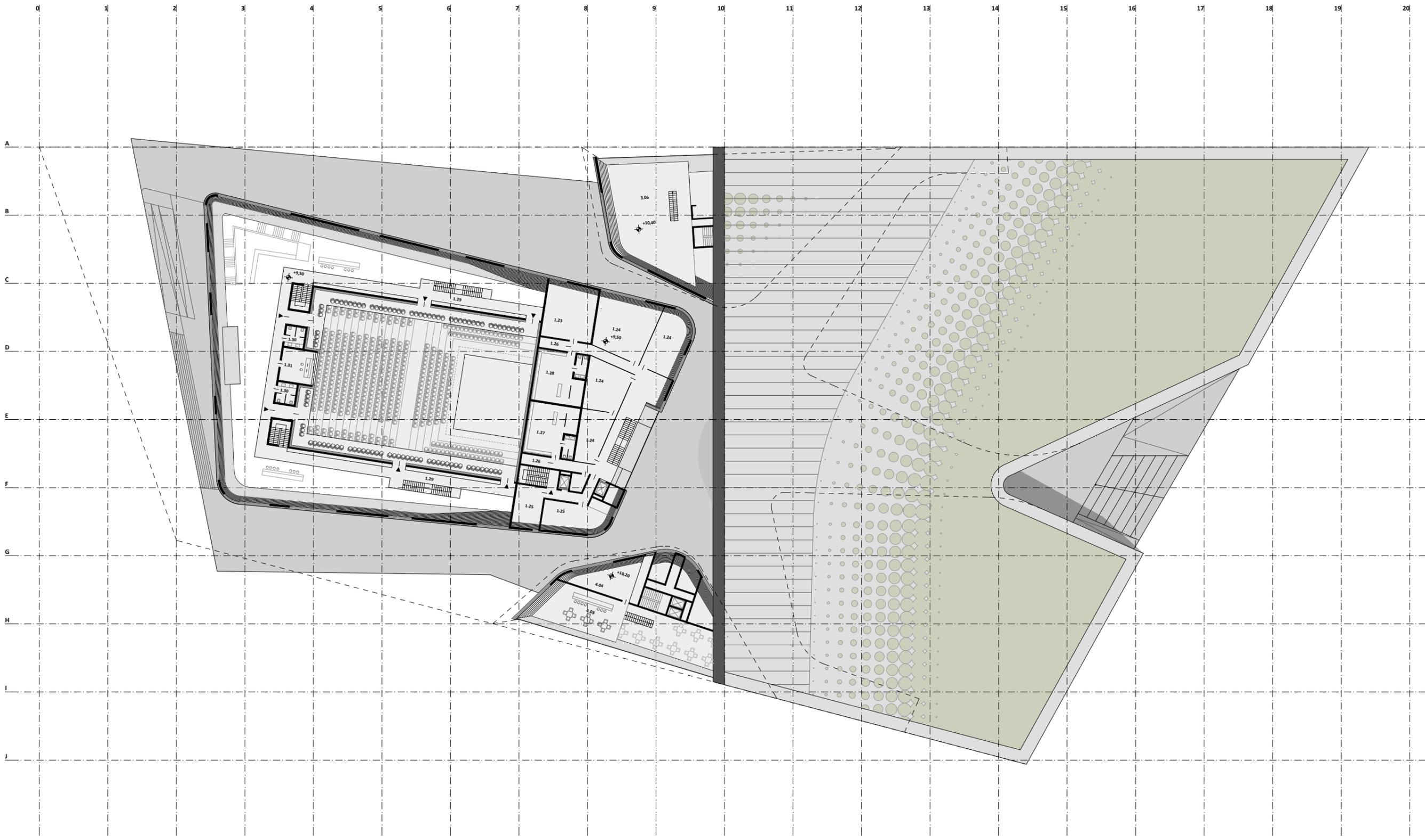
1.23 Aufenthaltsraum Künstler
1.24 Proberaum
1.25 Lager
1.26 Abstellraum
1.27 Umkleiderau D
1.28 Umkleideraum H
1.29 2. Galeriegeschoss
1.30 WC D-H
1.31 Licht- Tontechnik

Büros, Raumprogram 2.OG

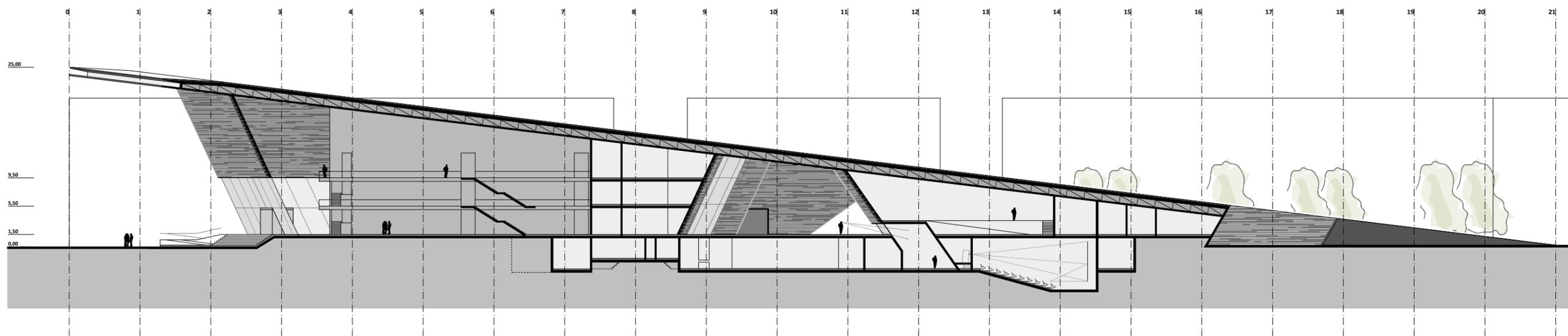
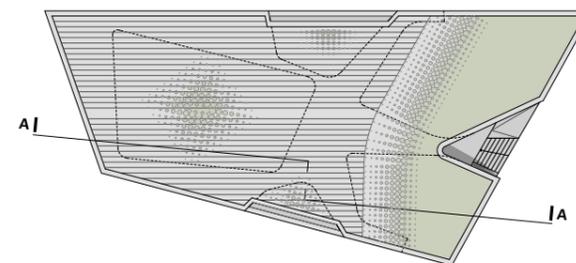
3.06 Galerie / Büro, Atelier

Panoramarestaurant, Raumprogramm 2.OG

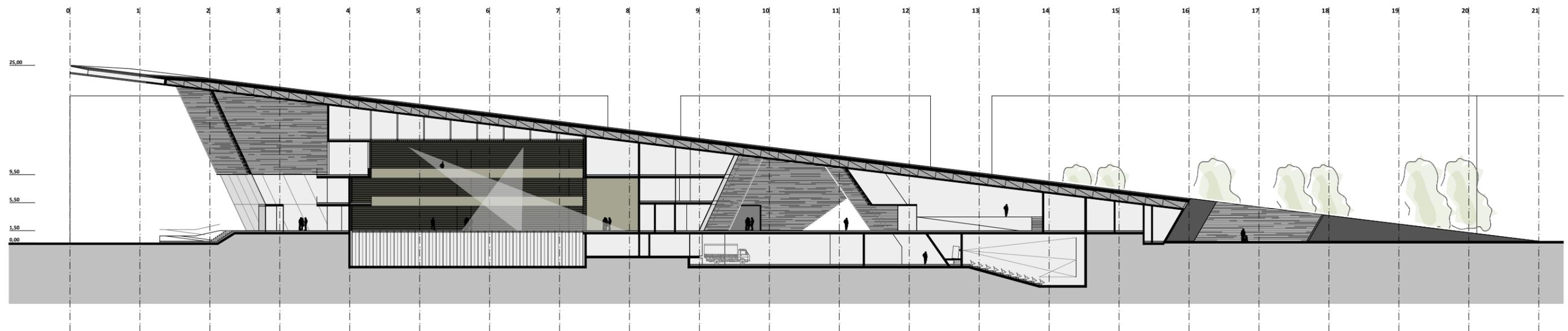
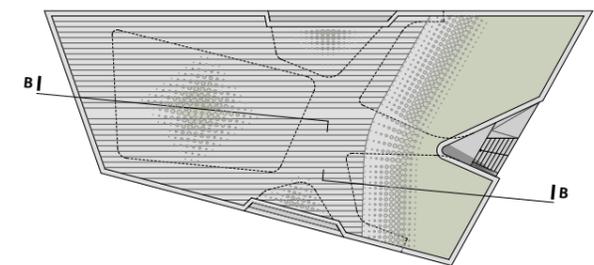
4.04 Küche, alternativ Mitarbeiteraum
4.08 Restaurant / Galeriegeschoss



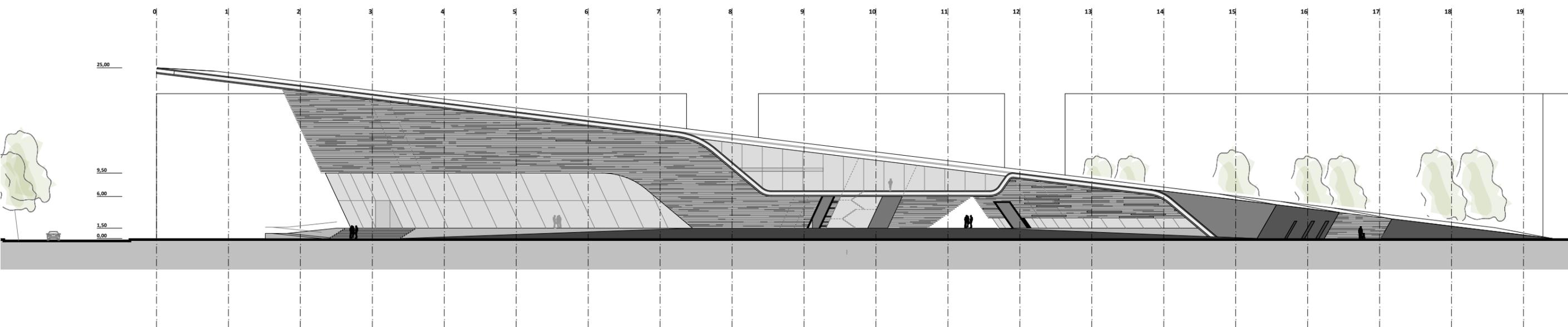
Grundriss 2-OG



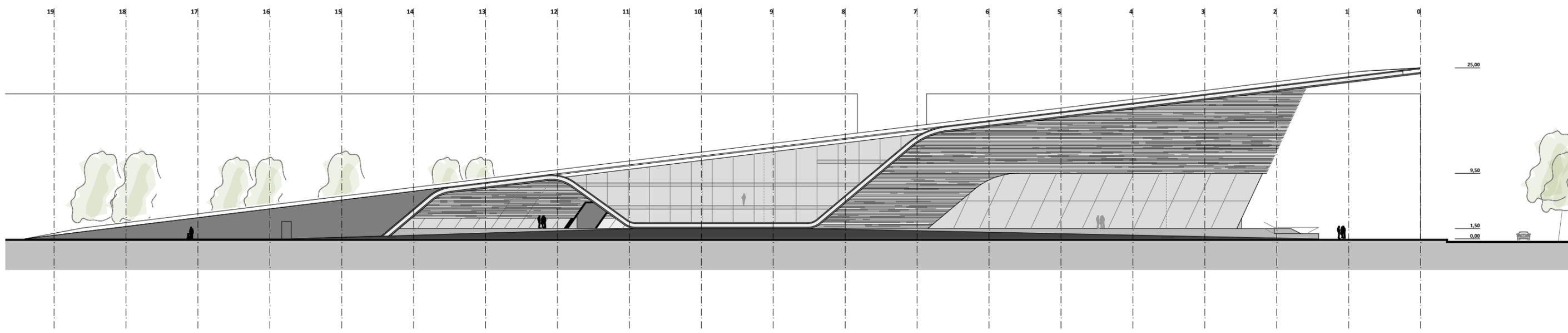
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Ansicht Nordwest



Ansicht Nordost

FASSADENKONSTRUKTION:

Die nach innen gerichtete Fassadenkonstruktion besteht aus großflächigen selbst tragenden Fertigteillementen und erhält durch die horizontale Schichtung von unterschiedlich breiten Einzelelementen ihr lamellenartiges Erscheinungsbild. Die massiven Einzelbauteile bestehen aus Leichtbetonlamellen die im Herstellungsprozess mit so genannten Phasenwechselmaterialien (engl. phase change materials, PCM) durchsetzt werden. Die Beleuchtungsschlitzte werden, als Isolierverglasung ausgeführt, in die Fassadenelemente integriert.

Die latente Schmelzwärme, Lösungswärme oder Absorptionswärme dieses Materials ist wesentlich größer als die Wärme, die sie aufgrund ihrer normalen spezifischen Wärmekapazität (ohne den Phasenumwandlungseffekt) speichern könnte. Der Bauteil funktioniert durch die Ausnutzung der thermodynamischen Zustandsänderungen des Speichermediums

(meist spezielle Salze oder Paraffine); das dabei am häufigsten genutzte Prinzip ist die Ausnutzung des Phasenübergangs fest-flüssig und umgekehrt (Erstarren-Schmelzen). (vgl.: <https://de.wikipedia.org/wiki/Latentwärmespeicher>)

DACHKONSTRUKTION:

Die Dachkonstruktion wird als Stahl-Raumfachwerk mit den erforderlichen thermischen/schallschützenden Kennwerten ausgeführt. Der unten gelegene Bereich der geneigten Dachfläche soll, um den Eindruck einer fortlaufenden Parklandschaft zu vermitteln, großflächig mit einer extensiven Begrünung ausgeführt werden. Um einer ökologisch freundlichen Architektur Rechnung zu tragen werden im Bereich der vier Gebäudeeinheiten multifunktionale Poren ausgeführt. Diese dienen, je nach haustechnischer Erfordernis, zur natürlichen Be- und Entlüftung, als Photovoltaik- und Solarzellen sowie als begrünbare Vegetationsflächen. Die Dachhaut soll als wassergebundene Decke

(in Anlehnung an befestigte Flächen in Parkanlagen) ausgeführt werden. Die erforderlichen Entwässerungsschlitzte folgen dem durch die Dachneigung vorgegebenen Gefälle.

Abb. 83: Rendering Filmkulturzentrum Außenraum

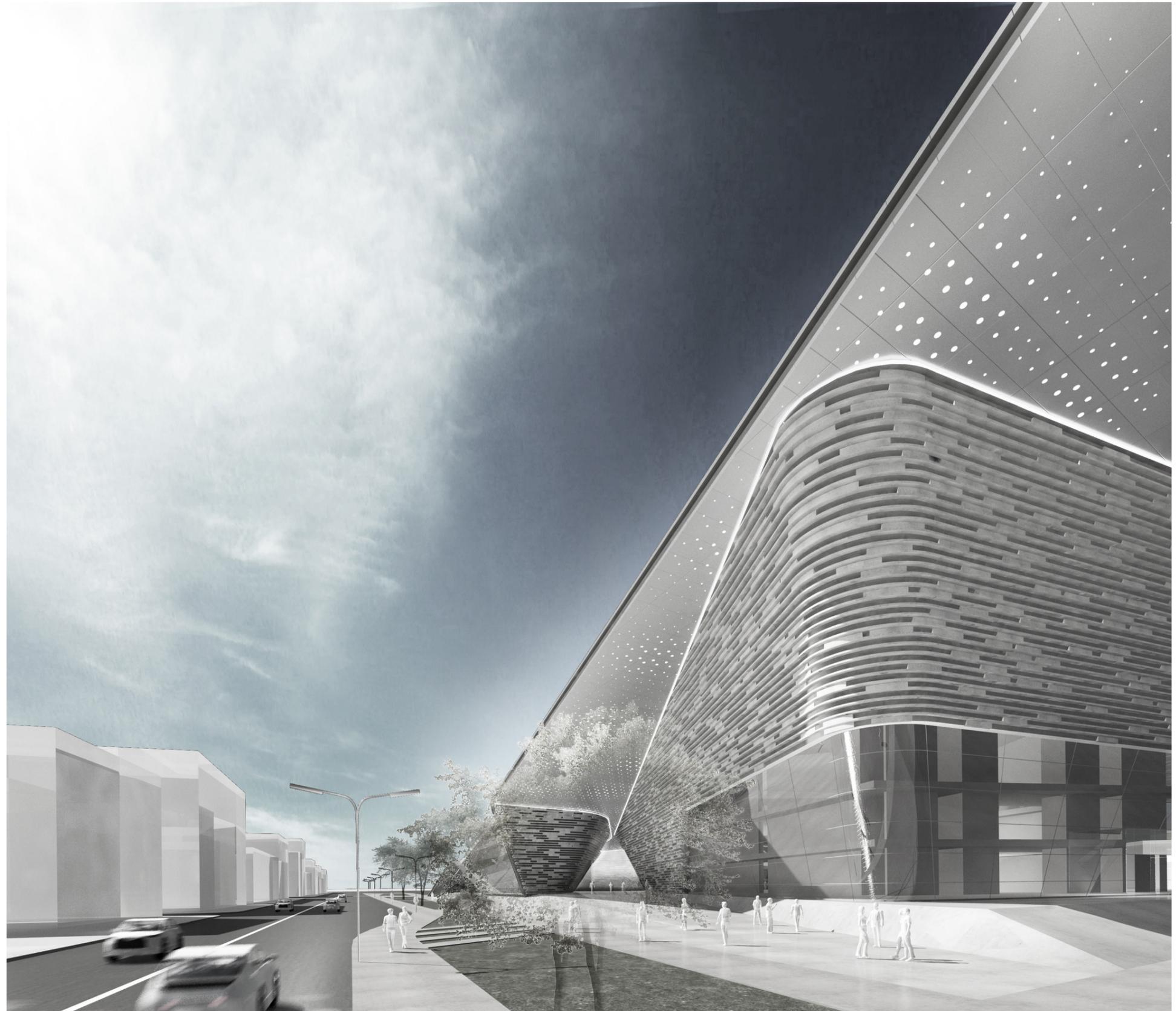


Abb. 84: Rendering Filmkulturzentrum Common Lobby



4.4 Nachwort

In den letzten Jahren spielt die Innenentwicklung in vielen Städten wieder eine wichtige Rolle. Neue Baugebiete an der Peripherie haben sich nicht nur als sehr teuer erwiesen, auch und gerade bei den Folgekosten für Verkehr und Soziales. Mit der Flucht in die Fläche verloren die Städte zugleich Eigenschaften, welche in Zeiten materiellen Überflusses wieder gefragt sind: Identität, Vielfalt, Unmittelbarkeit. Abhängig von Größe und Lage in der Stadt und am Wasser, dem derzeitigen Zustand der Bebauung des Areals, nutzen sie ihre finanziellen Möglichkeiten zur individuellen Profilierung, die das Vorhandene, das den Ort definierende akzentuiert und in neuem Zusammenhang präsentiert. Dabei ist es oberstes Ziel, die Authentizität des Ortes herauszustellen, um sich von der sich angleichenden Weltarchitektur zu separieren. Das Lokale im Globalen zu finden, zu besetzen und zu verwahren, gewinnt an Bedeutung für die Stabilisierung der eigenen Identität. Die Geschichte des Ortes und die Attraktivität der Uferzonen definieren in

Verbindung mit möglichst hochwertiger Architektur einen speziellen Charakter des Ortes, der zur Belebung der Brachlandschaft, aber auch der angrenzenden Bereiche führt. Die Methoden der Ausformung sind dabei einer Inflation ausgesetzt, der Zwang nach neuen Ideen führt zu experimentellem Städtebau, der seine Beständigkeit erst noch beweisen muss, um nicht zur neuen Brache zu werden.

LITERATURVERZEICHNIS

- B. MASTALER, J. RAUDNITZKY, WATERFRONT ARCHITECTURE. BAUHAUS-UNIVERSITÄT WEIMAR: LEHRSTUHL ENTWERFEN + GEBÄUDELEHRE I, PROFESSOR H. RIESS.
- ANDREAS FRAUSCHER, HAFENBRACHEN ALS STÄDTEBAULICHE CHANCE - DET KONGELIGE TEATER KOPPENHAGEN, INSTITUT FÜR STÄDTEBAU, LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND ENTWERFEN - FACHBEREICH STÄDTEBAU UND REGIONALPLANUNG, 2002.
- DIRK SCHUBERT, HAFEN UND UFERZONEN IM WANDEL. ANALYSEN UND PLANUNGEN ZUR REVITALISIERUNG DER WATERFRONT IN HAFENSTÄDTEN. BERLIN: LEUE VERLAG, 2001.
- RINIO BRUTTOMESSO, WAREFRONTS. A NEW FRONTIER FOR CITIES ON WATER, CITTA D'ACQUA, Venedig, 1993.
- RICHARD MARSHALL, WATERFRONTS IN POST-INDUSTRIAL CITIES. LONDON – NEW YORK: SPON PRESS, 2001.
- RIEK BAKKER, DAS NEUE ROTTERDAM: KOP VAN ZUID. WASSER IN DER STADT - PERSPEKTIVEN EINER NEUEN URBANITÄT, BERLIN: TRANSIT BUCHVERLAG, 2000.
- ANGELUS EISINGER, JÖRG SEIFERT, URBAN RESET. FREILEGEN IMMANENTER POTENZIALE STÄDTISCHER RÄUME, BASEL: BIRKHÄUSER, 2012.
- ALEX KRIEGER, CHRISTOPH LECHNER, VIENNA RIVERFRONT STUDIO. ENTWÜRFE FÜR DAS RECHTE DONAUUFER, HAVARD UNIVERSITY GRADUATE SCHOOL OF DESIGN. USA: PRESIDENT AND FELLOWS OF HARVARD COLLEGE
- HONORATA GRZESIKOWSKA, LARGE-SCALE URBAN DEVELOPMENT PROJECTS IN EUROPE. DRIVERS OF CHANGE IN CITY REGIONS. (URL: [HTTP://ISSUU.COM/CITYPOLSKA/DOCS/LARGE_SCALE_URBAN_DEVELOPMENTS_IN_EUROPE.](http://issuu.com/citypolska/docs/large_scale_urban_developments_in_europe))
- ERICH RAITH, STADTMORPHOLOGIE: ANNÄHERUNGEN, UMSETZUNGEN, AUSSICHTEN. HEIDELBERG: SPRINGER, 2000.
- PETER NOEVER, EL PROYECTO HABANA. MÜNCHEN: PRESTEL VERLAG, 1999.
- CAROLINA GARCIA MADRUGA, ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES EN ESPAÑA. GOBIERNO DE ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO / 1991. URL: [HTTP://HABITAT.AQ.UPM.ES/BBVV.](http://habitat.aq.upm.es/bbv) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN))
- AMADOR FERRER AIXALA, EL NUEVO URBANISMO METROPOLITANO DE BARCELONA: BADALONA, DE LOS DÉFICIT A LA CALIDAD. (URL: [HTTP://DIALNET.UNIRIOJA.ES/SERVLET/ARTICULO?CODIGO=2850742.](http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2850742) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN))
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, PORT BADALONA: UN PROJECTE PER A BADALONA. BARCELONA: TRANSFORMACIONS URBANES, COLLEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, 1997. (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://WWW.MARINABADALONA.CAT](http://www.marinabadalona.cat) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM KATALANISCHEN)
- URL: [HTTP://BADALONA.CAT/PORTALWEB/BADALONA.PORTAL?_NFPB=TRUE&_PAGELABEL=BADALONA_HOME#WLP_BADALONA_HOME](http://badalona.cat/portalweb/badalona.portal?_nfpb=true&_pagelabel=badalona_home#wlp_badalona_home) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM KATALANISCHEN)

LITERATURVERZEICHNIS

- URL: [HTTP://WWW.BCN.CAT/GEOPORTAL/CA/GEOPORTAL.HTML](http://www.bcn.cat/geoportals/ca/geoportals.html)
- URL: [HTTP://WWW.RAILWAY-HISTORY.DE/RENFEHISTORIA.HTM](http://www.railway-history.de/renfehistoria.htm)
- URL: [HTTP://WWW.PONTDELPETROLI.ORG](http://www.pontdelpetroli.org) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM KATALANISCHEN)
- URL: [HTTPS://ES.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/CENTRAL_T%C3%A9RMICA_DEL_BES%C3%B3S](https://es.wikipedia.org/wiki/Central_T%C3%A9rmica_del_Bes%C3%B3s) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://WWW.DETECCA.ES/CENTRALES-TERMICAS-BADALONA-Y-SANT-ADRIA-DE-ENDESA-DESMANTELAMIENTO-Y-DEMOLICION](http://www.detecca.es/centrales-termicas-badalona-y-sant-adria-de-enedesa-desmantelamiento-y-demolicion) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://ES.PAPERBLOG.COM/BREVE-HISTORIA-E-INCIERTO-FUTURO-DE-LAS-TRES-CHIMENEAS-512974](http://es.paperblog.com/breve-historia-e-incierto-futuro-de-las-tres-chimeneas-512974) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://AFASIAARCHZINE.COM/2013/06/ESPINAS-TARRASO](http://afasiaarchzine.com/2013/06/espinas-tarraso) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://TERRITORI.SCOT.CAT/CAT/NOTICES/2014/08/TRANSFORMACIO_URBANA_DEL_GORG_BADALONA_3262.PHP](http://territori.scot.cat/cat/notices/2014/08/transformacio_urbana_del_gorg_badalona_3262.php) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTPS://ES.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/PUERTO_DE_BADALONA](https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Badalona) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://WWW.20MINUTOS.ES/NOTICIA/89924/0/PILOTO/PUERTO/BADALONA](http://www.20minutos.es/noticia/89924/0/piloto/puerto/badalona) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://BCNIP.BLOGSPOT.COM/2006/01/LOS-RETRASOS-ENDMICOS-DE-LAS-GRANDES_09.HTML](http://bcnip.blogspot.com/2006/01/los-retrasos-endmicos-de-las-grandes_09.html) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://WWW.ELPAIS.ES/ARTICULO/20050925ELPCAT_1/TES/ELPEPIAUTCAT](http://www.elpais.es/articulo/20050925ELPCAT_1/TES/ELPEPIAUTCAT) (TEILWEISE ÜBERSETZUNG AUS DEM SPANISCHEN)
- URL: [HTTP://FLEXIKON.DOCHECK.COM/DE/SAGITTALNAHT](http://flexikon.doccheck.com/de/sagittalnaht)
- URL: [HTTPS://DE.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/VERSUCH_UND_IRRTUM](https://de.wikipedia.org/wiki/Versuch_und_Irrtum)
- LE CORBUSIER, ULRICH CONRADS, 1922 – AUSBLICK AUF EINE ARCHITEKTUR. FONDATION LE CORBUSIER, PARIS. BASEL: BIRKHÄUSER VERLAG GMBH, 2000.
- ERNST NEUFERT, NEUFERT BAUENTWURFSLEHRE, 39. AUFLAGE. WIESBADEN: VIEWEG+TEUBNER, GWV FACHVERLAGE GMBH, 2009.
- CHRIS VAN UFFELEN, CINEMA ARCHITECTURE. SALENSTEIN: BRAUN PUBLISHING AG, 2009.
- MICHAEL BARRON, AUDITORIUM ACOUSTICS AND ARCHITECTURAL DESIGN. LONDON: E&FN SPON, 1993.
- PETER GRUENENEISEN, SOUNDSPACE – ARCHITEKTUR FÜR TON UND BILD. BASEL: BIRKHÄUSER VERLAG GMBH, 2003.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- ABB. 1 URHEBER DER ARBEIT: "CACI-BADALONA"
- ABB. 2 URL: [HTTP://BCN87-92.TEMPUSFUGITVISUAL.COM/FOT-DOC/EL-RAMAL-FERROVIARIO-DE-MARINA](http://BCN87-92.TEMPUSFUGITVISUAL.COM/FOT-DOC/EL-RAMAL-FERROVIARIO-DE-MARINA).
- ABB. 3 URL: [HTTP://WW2.HEIDELBERG.DE/DIASCHAU/2011/PRESSEBILDER/PD_11_12_21_CONTAINERSCHEFF_HEIDELBERG_EXPRESS.JPG](http://WW2.HEIDELBERG.DE/DIASCHAU/2011/PRESSEBILDER/PD_11_12_21_CONTAINERSCHEFF_HEIDELBERG_EXPRESS.JPG).
- ABB. 4 URL: [HTTP://OWC.DE/WP-CONTENT/UPLOADS/2015/03/CHINA-MADRID-BLOCKTRAIN.JPG](http://OWC.DE/WP-CONTENT/UPLOADS/2015/03/CHINA-MADRID-BLOCKTRAIN.JPG).
- ABB. 5 URL: [HTTP://WWW.SKYSCANNER.DE/SITES/DE/FILES/IMAGES/NEWS/BARCELONA_0.JPG](http://WWW.SKYSCANNER.DE/SITES/DE/FILES/IMAGES/NEWS/BARCELONA_0.JPG).
- ABB. 6 HAFEN UND UFERZONEN IM WANDEL (DIRK SCHUBERT, HG.): PHASEN DER STADT- UND HAFENENTWICKLUNG NACH HOYLE (1989)
- ABB. 7 URL: [HTTP://WWW.VICTORYSTORE.COM/MEDIA/CATALOG/PRODUCT/CACHE/1/IMAGE/512X512/9DF78EAB33525D08D6E5FB8D27136E95/D/A/DANGER-KEEP-OFF-STOCK-CORRUGATED-PLASTIC-SIGN-18X24.JPG](http://WWW.VICTORYSTORE.COM/MEDIA/CATALOG/PRODUCT/CACHE/1/IMAGE/512X512/9DF78EAB33525D08D6E5FB8D27136E95/D/A/DANGER-KEEP-OFF-STOCK-CORRUGATED-PLASTIC-SIGN-18X24.JPG).
- ABB. 8 [HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM/554132/AD-CLASSICS-YOKOHAMA-INTERNATIONAL-PASSENGER-TERMINAL-FOREIGN-OFFICE-ARCHITECTS-FOA/5420792EC07A800DE500000E-AD-CLASSICS-YOKOHAMA-INTERNATIONAL-PASSENGER-TERMINAL-FOREIGN-OFFICE-ARCHITECTS-FOA-PHOTO](http://WWW.ARCHDAILY.COM/554132/AD-CLASSICS-YOKOHAMA-INTERNATIONAL-PASSENGER-TERMINAL-FOREIGN-OFFICE-ARCHITECTS-FOA/5420792EC07A800DE500000E-AD-CLASSICS-YOKOHAMA-INTERNATIONAL-PASSENGER-TERMINAL-FOREIGN-OFFICE-ARCHITECTS-FOA-PHOTO).
- ABB. 9 RAIMUND ABRAHAM: "LUNGO LAGO, ASCONA, SWITZERLAND". EDIFICI / IMMAGINI, 1990-2000.
- ABB. 10 LEBBEUS WOODS: "EL PROYECTO HABANA", DECLARACIONES DE UN MANIFESTO. MÜNCHEN: PRESTEL VERLAG, 1999.
- ABB. 11 GOOGLE EARTH VERSION_7.1.5.155.
- ABB. 12 URL: [HTTPS://UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/COMMONS/THUMB/F/FF/ESPA%C3%B1ALOC.SVG/266PX-ESPA%C3%B1ALOC.SVG.PNG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/ff/Espa%C3%B1aLOC.svg/266px-Espa%C3%B1aLOC.svg.png).
- ABB. 13 URL: [HTTPS://UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/COMMONS/THUMB/D/DD/BARCELONA-LOC.SVG/266PX-BARCELONA-LOC.SVG.PNG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/dd/Barcelona-LOC.svg/266px-Barcelona-LOC.svg.png).
- ABB. 14 URL: [HTTP://WWW.ARQUEOXARXA.CAT/VAR/EZWEBIN_SITE/STORAGE/IMAGES/JACIMENTS/TERMES-I-DECUMANUS-BADALONA/GALERIA/TERMES_2/22179-1-CAT-ES/TERMES_2_GENERAL_CAROUSEL.JPG](http://WWW.ARQUEOXARXA.CAT/VAR/EZWEBIN_SITE/STORAGE/IMAGES/JACIMENTS/TERMES-I-DECUMANUS-BADALONA/GALERIA/TERMES_2/22179-1-CAT-ES/TERMES_2_GENERAL_CAROUSEL.JPG).
- ABB. 15 URL: [HTTP://WWW.QUETIEMPO.ES/FOTOS/MONTCADA-I-REIXAC/SANT-JERONI-DE-LA-MURTRA_34315166.JPG](http://WWW.QUETIEMPO.ES/FOTOS/MONTCADA-I-REIXAC/SANT-JERONI-DE-LA-MURTRA_34315166.JPG).
- ABB. 16 URL: [HTTPS://UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/COMMONS/7/78/F%C3%A0BRICA_GOTTARDO_DE_ANDREIS_BDN.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/f%C3%A0brica_gottardo_de_andreis_bdn.jpg).
- ABB. 17 URL: [HTTP://2.BP.BLOGSPOT.COM/-T1YUVZD4KYC/VMQPZSL-LVI/AAAAAAAAA6Y/E-K4UZTQZ_W/S1600/BOMBARDEIG_BADALONA_1938.JPG](http://2.BP.BLOGSPOT.COM/-T1YUVZD4KYC/VMQPZSL-LVI/AAAAAAAAA6Y/E-K4UZTQZ_W/S1600/BOMBARDEIG_BADALONA_1938.JPG).

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- ABB. 17 URL: [HTTP://2.BP.BLOGSPOT.COM/-T1YUVZD4KYC/VMQPZSL-LVI/AAAAAAAAA6Y/E-K4UZTQZ_W/S1600/BOMBARDEIG_BADALONA_1938.JPG](http://2.bp.blogspot.com/-T1YUVZD4KYC/VMQPZSL-LVI/AAAAAAAAA6Y/E-K4UZTQZ_W/S1600/BOMBARDEIG_BADALONA_1938.JPG).
- ABB. 18 URL: [HTTP://WWW.GINABARCELONA.COM/IMAGES/VINO/56/92-BADBIG_01.JPG](http://WWW.GINABARCELONA.COM/IMAGES/VINO/56/92-BADBIG_01.JPG).
- ABB. 19 URHEBER DER ARBEIT: "TOPOGRAPHISCHE GRENZEN VON BADALONA".
- ABB. 20 URHEBER DER ARBEIT: "BARRIOS DE BADALONA".
- ABB. 21 URL: [HTTPS://LH6.GOOGLEusercontent.com/20GRAMANET.JPG](https://LH6.GOOGLEusercontent.com/20GRAMANET.JPG).
- ABB. 22 URL: [HTTP://WWW.PUBLICSPACE.ORG/TIMTHUMB.PHP?SRC=/APP/WEBROOT/FILES/URBANPS/PROJECTS/B015-02B.JPG&W=1000&H=419&ZC=1&Q=95](http://WWW.PUBLICSPACE.ORG/TIMTHUMB.PHP?SRC=/APP/WEBROOT/FILES/URBANPS/PROJECTS/B015-02B.JPG&W=1000&H=419&ZC=1&Q=95).
- ABB. 23 URL: [HTTP://WWW.CONSORCIBESOS.CAT/FILES/UPLOAD/113_1367694486.JPG](http://WWW.CONSORCIBESOS.CAT/FILES/UPLOAD/113_1367694486.JPG).
- ABB. 24 URL: [HTTP://BCN87-92.TEMPUSFUGITVISUAL.COM/FOT-DOC/EL-RAMAL-FERROVIARIO-DE-MARINA](http://BCN87-92.TEMPUSFUGITVISUAL.COM/FOT-DOC/EL-RAMAL-FERROVIARIO-DE-MARINA).
- ABB. 25 URL: [HTTP://WWW.RAILWAY-HISTORY.DE/BCNMATARO1848V2.JPG](http://WWW.RAILWAY-HISTORY.DE/BCNMATARO1848V2.JPG).
- ABB. 26 URL: [HTTPS://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/PGM_DE_BARCELONA.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/PGM_DE_BARCELONA.JPG).
- ABB. 27 URL: [HTTPS://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/90/BCN-PARCFORUM-4923.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/90/BCN-PARCFORUM-4923.JPG).
- ABB. 28 URL: [HTTPS://CASAMONA.FILES.WORDPRESS.COM/2012/05/B3_18_STANDREU_SAGRERA_012.JPG](https://CASAMONA.FILES.WORDPRESS.COM/2012/05/B3_18_STANDREU_SAGRERA_012.JPG).
- ABB. 29 URL: [HTTP://BARCELONACATALONIA.CAT/B/WP-CONTENT/THEMES/K3D/GUI/BCN-CAT-LA-SAGRERA-2.JPG](http://BARCELONACATALONIA.CAT/B/WP-CONTENT/THEMES/K3D/GUI/BCN-CAT-LA-SAGRERA-2.JPG).
- ABB. 30 GOOGLE EARTH VERSION_7.1.5.155.
- ABB. 31 URHEBER DER ARBEIT: " BISHERIGEN STADTPLANERISCHEN MASSNAHMEN IM BEREICH DES PLANUNGSGEBIETES".
- ABB. 32 URL: [HTTPS://S-MEDIA-CACHE-AK0.PINIMG.COM/736X/47/05/5E/47055EE07043BBCFDC997C120F325E42.JPG](https://S-MEDIA-CACHE-AK0.PINIMG.COM/736X/47/05/5E/47055EE07043BBCFDC997C120F325E42.JPG).
- ABB. 33 URL: [HTTP://WWW.SINRETOQUE.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/03/LA-CENTRAL-TERMICA-SUS-CHIMENEAS-Y-BARCELONA-CHALO84.JPG](http://WWW.SINRETOQUE.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/03/LA-CENTRAL-TERMICA-SUS-CHIMENEAS-Y-BARCELONA-CHALO84.JPG).
- ABB. 34-36 URL: [HTTP://AFASIAARCHZINE.COM/2013/06/ESPINAS-TARRASO](http://AFASIAARCHZINE.COM/2013/06/ESPINAS-TARRASO).
- ABB. 37 URL: [HTTP://ARQUISCOPIO.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/09/120920_SOLAMORALES_BADALONAS.JPG](http://ARQUISCOPIO.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/09/120920_SOLAMORALES_BADALONAS.JPG).

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- ABB. 38 URL: [HTTP://PREMIOSCONSTRUMAT.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/10/PORT-MARINA_FOTO-2.JPG](http://premiosconstrumat.com/wp-content/uploads/2012/10/port-marina_foto-2.jpg).
- ABB. 39 URHEBER DER ARBEIT: "BARRIO GORG / PLANUNGSAREAL".
- ABB. 40 URHEBER DER ARBEIT: "POSITIONSPLAN PHOTODOKUMENTATION PLANUNGSAREAL".
- ABB. 41-44 URL: [HTTP://TERRITORI.SCOT.CAT](http://territori.scot.cat).
- ABB. 45 URL: [HTTPS://EN.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/SAGITTAL_SUTURE](https://en.wikipedia.org/wiki/Sagittal_suture).
- ABB. 46 URHEBER DER ARBEIT: "NAHTSTELLE BARRIO GORG".
- ABB. 47 URHEBER DER ARBEIT: "PLANUNGSAREAL IM BARRIO GORG".
- ABB. 48-51 URHEBER DER ARBEIT: "ARBEITSMODELLE STÄDTEBAU".
- ABB. 52-53 URHEBER DER ARBEIT: "KONZEPTGRAPHIKEN STÄDTEBAU".
- ABB. 54-57 URHEBER DER ARBEIT: "ARBEITSMODELLE STÄDTEBAU".
- ABB. 58-61 URHEBER DER ARBEIT: "KONZEPTGRAPHIKEN STÄDTEBAU".
- ABB. 62-65 URHEBER DER ARBEIT: "MODELL STÄDTEBAU".
- ABB. 66 URHEBER DER ARBEIT: "IMPLEMENTIERUNG IN DAS STÄDTISCHE GEFÜGE".
- ABB. 67 URHEBER DER ARBEIT: "DARSTELLUNG DER BEWEGUNGSLINIEN AM PLANUNGSAREAL".
- ABB. 68 URHEBER DER ARBEIT: "GRÜNRAUMENTWICKLUNG VON BARCELONA".
- ABB. 69-70 URHEBER DER ARBEIT: "GRÜNRAUMSTRATEGIE IM BEREICH DES PLANUNGSAREALS".
- ABB. 71 URHEBER DER ARBEIT: "STRATEGIE ZUR IMPLEMENTIERUNG DER FUNKTIONEN IN DIE VORGEGEBENEN VOLUMINA".
- ABB. 72 URHEBER DER ARBEIT: "FUNKTIONSSCHEMA FILMKULTURZENTRUM".
- ABB. 73 URHEBER DER ARBEIT: "DARSTELLUNG DER SEKTOREN AM PLANUNGSAREAL".

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- ABB. 74 URHEBER DER ARBEIT: "KONZEPTGRAPHIKEN FILMKULTURZENTRUM".
- ABB. 75 URHEBER DER ARBEIT: "KONZEPTGRAPHIK FUNKTIONSZUWEISUNG".
- ABB. 76-79 URHEBER DER ARBEIT: "ARBEITSMODELL FILMKULTURZENTRUM".
- ABB. 80-81 URHEBER DER ARBEIT: "RENDERING ANSICHTEN KONZEPT FILMKULTURZENTRUM".
- ABB. 82 URHEBER DER ARBEIT: "ARBEITSMODELL FILMKULTURZENTRUM".
- ABB. 83 URHEBER DER ARBEIT: "RENDERING FILMKULTURZENTRUM AUSSENRAUM".
- ABB. 84 URHEBER DER ARBEIT: "RENDERING FILMKULTURZENTRUM COMMON LOBBY".