



© Dirk Schubert

Dirk Schubert

Trieste Porto Vecchio

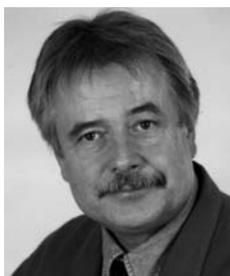
Neue Hoffnungen für Erhalt und Umgestaltung?

Weitgehend unbeachtet von der internationalen wie der regionalen (Fach-)Welt spielt sich im Alten (Frei-)Hafen von Trieste eine Tragödie ab. Seit Jahrzehnten verfällt einer der größten Speicherkomplexe der Welt. Ein großartiges Zeugnis maritimer Baukultur wird dem Verfall überlassen. Fast monatlich gibt es mehr Einstürze und Schäden und der Zustand der Bausubstanz verschlechtert sich zusehends rapide. Das riesige Areal mit Lagerhäusern und Schuppen wirkt gespenstisch leer. Während Hamburg für seine Speicherstadt den Status als Welterbe bei der UNESCO beantragt hat (Hesse 2012), suchen in Trieste wenige Aktivisten vor dem Hintergrund ungeklärter Zuständigkeiten immer neue Anläufe zumindest einige der (noch) am besten erhaltenen Speicher zu retten.

Seit Anfang der 1970er Jahre ging die Bedeutung des alten Triester Hafens und der Speichergebäude zurück und neue Hafeninfrastrukturen wurden südlich vom Port Vecchio errichtet. Als Freizone gehören Teile des Areals des Alten Hafens dem italienischen Staat. Nur der 1893 fertig gestellte Speicher 26, ein „Leuchtturmprojekt“, wurde bisher mit großem Aufwand denkmalgerecht restauriert. Das Gebäude ist 244 Meter lang und hat eine Fläche von 9.000 m². Inzwischen fanden dort auch Ausstellungen statt und nur dieser Speicher und das Gebäude der restaurierten hydrodynamischen Anlage sind von der Stadt ohne Zugangskontrollen zugänglich. Die anderen Bereiche sind durch Zäune abgetrennt und nur für die Angehörigen der (noch) verbliebenen Firmen erreichbar.

Triest

Triest stand von 1382 bis 1918 unter habsburgischer Herrschaft und wurde nach dem Bau der österreichischen Südbahn von Wien über Graz und Laibach nach Trieste (1857) zum Handelsplatz und Transithafen ausgebaut. Im Jahre 1914 war Trieste der fünftgrößte Hafen Europas. Nach 1861 begannen Planungen für den Ausbau des Hafens in Trieste als bedeutendstem österreichischen Seehafen (Port Novo - Punto Franco) (Gortan 1886). Die teilweise noch erhaltene erste Zeile mit 16 eingeschossigen Speichern mit Satteldächern wurde 1861 errichtet. 1868 begannen die Bauarbeiten mit einer 1,6 km langen Kai-kante. In diesem Kontext wurde ein größerer Komplex mit insgesamt 28 Speichern und weiteren Funktionsgebäuden gebaut. Die vier- und fünfgeschossigen Speicher sind uferparallel auf aufgeschüttetem Gelände angeordnet und der Bereich verfügt über einen bis heute genutzten Bahnanschluss (Südbahnhof - Stazione meridionale). Der Lagerhausbereich war, als Freihafen (Punto Franco Vecchio) konzipiert, Gegenstand einer komplexen Gesamtplanung, die alle Umschlags- und Lagerungsabläufe für die österreichischen Bedarfe optimierte (Botteri 1989). In drei Reihen gestaffelt wurden die Speicher zwischen 1881 und 1909 errichtet. Die bis zu 150 langen Gebäude sind mittels Eckbauten und Mittelbau strukturiert, dazwischen befinden sich Geschosse mit liebevoll gestalteten Details. Die Speicher haben jeweils ein Kellergeschoss und drei weitere Ebenen mit Galerien, die von gusseisernen Säulen getragen werden. Das Ensemble steht unter Denkmalschutz.



**Dirk Schubert, Prof. Dr.,
Stadtplaner SRL, HafenCity
Universität Hamburg,
Lehrgebiet Wohnen und
Stadtteilentwicklung**



Abb. 1: Magazzini Porto Vecchio

Neben den Speichern gibt es hangarartige Transitschuppen, Bürogebäude, eine Kantine und Gebäude zur Zollabfertigung. Auch das 1890 eröffnete Gebäude mit dem hydrodynamischen Kraftwerk wurde inzwischen restauriert. Es handelt sich dabei um eine der ersten Anlagen dieser Größenordnung, mit der der ganze Hafen und die Kräne mittels unterirdischer Leitungen mit Wasserdruck betrieben wurden. Neben der Speicherstadt in Hamburg war Trieste einer der ersten Häfen, der mit einer hydrodynamischen Anlage ausgestattet war.

Es handelt sich nicht nur um den größten Speicherkomplex der Welt, sondern neben großartigen ingenieurtechnischen Leistungen auch um ein Quartier von beeindruckender einheitlicher Gestaltung und Ensemblewirkung. In anderen Seehafenstädten wurde längst die Bedeutung der Speicher als bedeutendes Zeugnis maritimer Geschichte genutzt und sie wurde als Keimzelle für die Transformation der Waterfront genutzt.

Speicherkomplexe

Speichergebäude sind Zweckgebäude und Orte für die Lagerung von Gütern. Ursprünglich handelte es sich um Orte, Böden, Kammern in Häusern und folgend um Gebäude und Schuppen speziell für die Lagerung von Waren, Getreide und Vorräten. Die befristete Lagerung in den Speichern konnte mit Veredelungs- und Bearbeitungstätigkeiten einhergehen. Seit der Entstehung der Städte wurden Gebäude für die kurz-, mittel- und langfristige Lagerung, zunächst vor allem von Nahrungsmitteln (Getreide) erstellt und genutzt. Derartige Lager- und Transitschuppen wurden auch für anderen Verkehrsträger wie Eisenbahnen erstellt.

Vor dem Hintergrund der Industrialisierung und der raschen Zunahme und Internationalisierung des Handels erwuchsen damals neue Herausforderungen für den Güterumschlag und die Lagerung. Damit wurden auch neue Regularien für die Zollabfertigung erforderlich. So entstanden besondere Einrichtungen, die ganzheitlich den Prozess des Güterumschlags, der Lagerung, Veredelung, Verzollung und schließlich des Weitertransports beinhalten. Seit Beginn des 18. Jahrhunderts waren diese logistischen Komplexe auf die besonderen Anforderungen Handels der Kaufleute, der Seehäfen und der jeweiligen Spezialisierung auf Güter zugeschnitten. Es ist daher erforderlich zum Verständnis der komplexen Organisation des Güterumschlags diesen Kontext einzubeziehen und die vergleichende Bewertung nicht nur ausschließlich auf die (Speicher-)Gebäude zu fokussieren.

Unterschiedliche Typen von Speichern sind dabei zu unterscheiden: Transitspeicher, offene Schuppen, oder hallenartige Strukturen dienten nur vor der Weiterverladung dem Schutz vor Witterungseinflüssen. Die Speicher zur mittel- bis langfristigen Lagerung sind dagegen in der Regel meist mehrgeschossige solide Bauwerke in Holz-, Gusseisen-, Stahlbeton- oder Stahlkonstruktion, die vielfach flexibel, häufig aber auch für die Lagerung besonderer Gütergruppen ausgelegt waren. So bilden z. B. Silogebäude eine spezifische Form für die Lagerung von Getreide und Schüttgütern. Die Lagerung in öffentlichen oder privaten Speichern erfolgte vor allem aus zollrechtlichen Gründen. Die Zölle waren meist erst dann zu entrichten, wenn Waren im- oder exportiert werden und die Freihäfen bildeten damit quasi exterritoriales „Ausland“. Für den Begriff Speicher wurden anderen Orts auch die Termini Lagerhäuser, Packhäuser oder Entrepots verwandt. Hier wird nicht auf Speicherkomplexe in Deutschland eingegangen, sondern es wurden nur Referenzprojekte in Europa analysiert.

Großbritannien – London und Liverpool

In Großbritannien begann mit der Zunahme der Küstenschifffahrt gegen Ende des 17. Jahrhunderts bereits die Konzentration des Außenhandels in größeren Seehäfen an den Flussmündungen, wie Tyne, Clyde, Mersey, Humber, Tees und der Themse. Damit ergaben sich für den anwachsenden Güterumschlag und die (Zwischen-)Lagerung neue Bauaufgaben.

Mit dem Bau von Dockhäfen war es möglich den großen Tidenhub auszugleichen, damit das Be- und Entladen der Schiffe zu beschleunigen und zugleich sicherer zu machen. Hohe Mauern wurden zum Schutz der wertvollen Güter angelegt. Entsprechend dem Stand der Hafenbautechnologie und der Schiffsgrößen entstanden zunächst kleinere Docks, später wurden größere Dockkomplexe weiter flussabwärts gebaut.

In London wurde mit dem Bau der Docks ab 1800 im Osten themseabwärts der Grundstock für die weitere Expansion des Hafens gelegt. Die wertvollen Güter auf den Schiffen und an Land waren nur unzureichend gegen Diebstahl geschützt. Man schätzte, dass rund ein Viertel der Menschen im Hafengebiet Kriminelle waren. Diebstahl, Bestechung und Plünderung nahmen überhand. Die Einrichtung einer River Police 1801 war ein erster Schritt, den Diebstählen Einhalt zu gebieten. Das West India Dock Act von 1799 bildete die legislative Grundlage für eine Reihe ähnlicher Gesetze, die zeitlich befristeten Monopole begründeten. Die ersten Docks mit Warenspeichern wurden von der West India Com-

pany auf der Isle of Dogs gebaut und 1802 eingeweiht. Der Dockkomplex bestand aus zwei parallel angeordneten Becken, einem Import- und einem Exportdock. Die Dockanlagen mit Wasserbecken, Speichern, Kais und Schutzmauern konnten großzügig ausgelegt werden.

In Liverpool setzte man systematisch auf den Ausbau als Dockhafen mit künstlich angelegten Hafenbecken und Schleusen, zumal der Tidenhub und Strömungen das Manövrieren auf dem Mersey erschwerten. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts sollte in Liverpool ein vernetztes komplexes Docksystem mit Schleusen, Speichern und später angelegten Eisenbahnanschlüssen entstehen. Das 1846 von Kronprinz Albert eröffnete Albert Dock bildete eine Art „Hafen im Hafen“. Der imposante Komplex mit Kraftwerk, einem Gebäude für den Hafenmeister und einem Verwaltungsgebäude mit dorischen Säulen bildet ein einheitliches Ensemble. Die Speicher sind um das rechteckige künstlich angelegte Wasserbecken angelegt, nur zwei Öffnungen ermöglichen die Ein- und Ausfahrt von Schiffen. Fünfgeschossige Backsteinspeicher mit gusseisernen Säulen rahmen das Hafenbecken. Schon seit 1920 fand keine nennenswerte Hafennutzung mehr statt und das Becken verschlickte. 1976 wurde das Dock unter Denkmalschutz gestellt und 1983 begannen die Restaurations- und Umnutzungsarbeiten. Der Komplex beherbergt heute Museen, Kunstausstellungen (Tate Liverpool), Restaurants, Cafes und Büros. Direkt an das Albert Dock grenzt der als Weltkulturerbe festgelegte Bereich „Liverpool Maritime Mercantile City“ an.

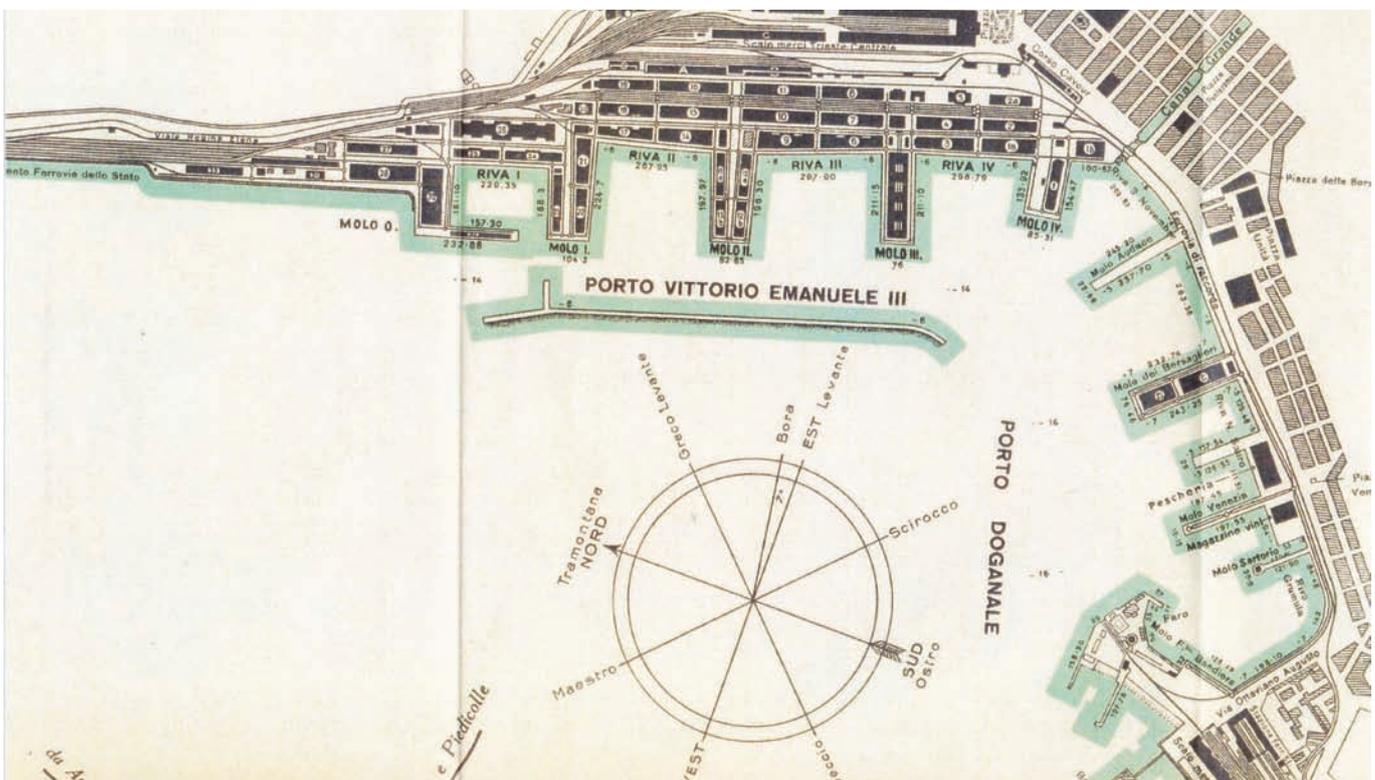


Abb. 2: Plan des Hafens, der Bahnanschlüsse und der Speicherstadt von Trieste (ca. 1870)

© Caroli, A., Città porto a confronto, Trieste 2011, S. 24.

Irland – Dublin

Die Struktur der Docks in Dublin – nach Vorbildern in London und Liverpool gebaut – ist in Teilen erhalten geblieben, andere Docks wiederum wurden verfüllt. Der Speicher „Stack A“ wurde 1821 fertig gestellt. Das Stack A hatte zwei Abteilungen, im Norden für Tabak und im Süden für Tee. Im Jahr 1871 wurde ein Zwischenboden auf der nördlichen Gebäudeseite eingebaut und 1884 wurde der Komplex aufgrund der Erweiterung des Custom House Quays auf der Südseite verkürzt. Im Keller waren ursprünglich neun Backstein-Gewölbe zur Lagerung von Wein untergebracht. Im gesamten Stack A wurden kein Holz oder andere brennbare Materialien verbaut, sodass das Stack A als eines der ersten feuersicheren Lagerhäuser gilt. Die Gebäudeausmaße sind 152 x 49 Meter.

Nach dem „Krimkrieg“ (1853-1856), in dem viele Iren für die Briten kämpften, wurde das Stack A, der damals größte geschlossene Raum in Dublin, als Saal für ein Fest-Bankett genutzt, das am 22. Oktober 1856 stattfand. Das Bankett wurde vom Lord Mayor Fergus Ferrell initiiert um den aus dem Krieg wiedergekehrten Soldaten eine Anerkennung für ihren Einsatz zu zeigen. Insgesamt nahmen 3.000 Soldaten und 1.000 weitere Gäste an dem Bankett teil.

Niederlande – Amsterdam und Rotterdam

Im mittelalterlichen Amsterdam wurden Kaufmannshäuser mit Speichermöglichkeiten oder separate Lagerhäuser möglichst entlang der Wasserläufe und Grachten gebaut. Sie waren über das gesamte damalige Stadtgebiet verteilt. Viele dieser Gebäude sind inzwischen zu Wohngebäuden umgenutzt worden. Amsterdam sollte mittels der niederländischen Kolonien bis zum 17. Jahrhundert einer der weltweit bedeutendsten Seehäfen werden. Durch den Bau der Eisenbahn entlang der IJ und den immer größeren (Dampf-)Schiffen, verlor der Komplex an Bedeutung. Nach dem Bau des Nordsee-Kanals lagen die Eastern Docklands auf der „falschen“ Seite von Amsterdam. Der Komplex („Old Entrepot“) steht unter Denkmalschutz. Nachdem das Gebiet als „no go area“ galt und folgend von Künstlern und „City nomads“ entdeckt wurde, waren nach 1975 dauerhaftere Lösungen gefragt. Die Speicher wurden nach langem Leerstand ab 1984 in Wohnungen umgenutzt. Das Entrepotdock ist der größte bewohnte Lagerkomplex in Amsterdam. Nach der Umnutzung entstanden Garagen und Kellerverschlüsse im Erdgeschoss, fast 400 Wohnungen und 15.000 m² Büro- und Gewerbeflächen. Um mehr Tageslicht für die Wohnungen zu sichern wurden innere Teile des Komplexes entkernt. Die Kräne wurden erhalten, um an das maritime Erbe zu erinnern.

Das wohl erste Beispiel der Umnutzung eines größeren Komplexes von Speichern zu Wohnungen ist auf dem Prinseneiland (Westelijke Eilanden) zu finden. Nach 1600 waren künstliche Inseln außerhalb der Innenstadt angelegt worden und mit Werften, Gewerbebetrieben und Speichergebäuden

belegt worden. Um 1820 gab es über 120 Lagerhäuser in den Westelijke Eilanden. Die viergeschossigen schmalen und tiefen giebelständigen Gebäude wurden ab 1980 mittels einer U-förmigen „Aushöhlung“ mittels Lichthöfen erschlossen und mit einer besseren Belichtung versehen. Im Erdgeschossbereich sind meist Büros und kleine Betriebe vorgesehen. Die behutsame Umnutzung und Erhaltung der historischen Gebäudekubaturen haben ein innenstadtnahes Schatzkästchen umgenutzter kleinerer Speichergebäude entstehen lassen.

Der Hafen von Rotterdam wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts vom Stadtzentrum nördlich der Maas sukzessive südlich der Maas verlagert und erweitert. Der Lagerkomplex des Entrepothavens wurde nach 1873 auf der Südseite der Maas im Kontext der Hafenerweiterungen auf die Südseite der Maas von der Rotterdam Trading Company (RHV) errichtet. Das Vorhaben beinhaltet Speichergebäude mit Kais, einem Eingangsgebäude und einem einbezogenen Hafenbecken. Der Speicherkomplex („The Five Continents“) ist ein größerer Gebäudekomplex. Im „freien Speicher“ konnten Flächen angemietet und Waren zollfrei gelagert werden. Der Komplex ist in fünf Teilbereiche unterteilt und durch Brandwände abgeteilt. Die Konstruktion für die Portalkräne ist erhalten und überdacht worden. Damit sind Balkone für Wohnungen entstanden und im Erdgeschoss neue Läden untergebracht worden.

Finnland – Helsinki

Helsinki's geographische Lage auf einer schmalen Halbinsel bestimmte auch die Hafenenwicklung für Finnlands bedeutendsten Hafen. Die inzwischen vollständige Verlagerung des Güterumschlags in den neuen Hafen nach Vuosari hat die Umnutzung der innenstadtnahen Hafenbereiche ermöglicht. Hier legen nur noch Kreuzfahrtschiffe und Fähren an.

In Katajanokka ist inzwischen aus dem Frachthafen ein Passagierhafen geworden. Für die Lagerhäuser aus rotem Backstein sind neue Nutzungen gefunden worden. Übertagt von der Uspenski-Kathedrale befinden sich am Nordufer von Kanavarantara die ältesten Speichergebäude in Helsinki am Nordhafen. Die zwei- dreigeschossigen Backsteingebäude sind zwischen 1867 und 1903 entstanden. Das Ensemble besteht aus vier Gebäuden, drei davon sind uferparallel entlang einer gepflasterten Straße angeordnet. Alle Gebäude sind inzwischen denkmalgerecht umgenutzt worden. Katajanokka war vor der Industrialisierung ein Fischerdorf bis mit dem Bau der Marinekaserne (Merikasarmi) und dem Gefängnis bald Hafennutzungen folgten. Dem Bau eines Eisenbahnschlusses 1890 folgten rasch weitere Hafengebäude. Mittels Landaufschüttungen wurde die Uferlinie begradigt und die Speichergebäude wurden uferparallel angeordnet. Der Güterumschlag erfolgte vom Schiff auf den Kai, in Transitschuppen und schließlich mittels des landseitigen Weitertransports per Bahn oder Lastwagen bzw. die Einlagerung in zollkontrollierte Speicher. 1901 wurde das zweigeschossige Zollabfertigungsgebäude in Backstein fertig gestellt. Das Gebäude mit

Rundbogenfenstern, einer mittig betonten Eingangssituation und Ecktürmen ist inzwischen für Ausstellungs- und Gastronomie zwecke umgenutzt worden.

Weitere Speichergebäude sind nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg entstanden. Einige Speicher sind im Zweiten Weltkrieg zerstört worden. Die Schiffswerft in Katajonokka wurde verlagert. Die Transitschuppen sind inzwischen durch Zollabfertigungsgebäude für die Fähren ersetzt worden. 35 Hafenkranen wurden im Rahmen der Umnutzung nach 1960 entsorgt und vom Eisenbahnanschluss sind nur noch Rudimente erhalten geblieben.

Italien – Genua

In Genua („La Superba“ – „Die Stolze“) ist im Rahmen der Transformation der innenstadtnahen Hafen- und Uferzonen die gesamte innenstadtnahe Uferzone umstrukturiert worden. Die Verlagerung des Hafens nach Voltri ging zunächst mit einer Vernachlässigung des historischen Zentrums einher. Ausgangspunkt für die Renaissance der zentrumsnahen Waterfront war das Kolumbusjahr 1992 („Columbiane“) mit der EXPO „Cristoforo Colombo: The Ship and Sea“ und später die Wahl zur Europäischen Kulturhauptstadt 2004. Die Uferzonen sind durch die Verlagerung der Verkehre wieder zugänglich, attraktiv und leicht vom historischen Stadtzentrum aus zugänglich. Seit 1992 sind neben neuen Kultur- und Freizeiteinrichtungen auch die Speicher des Porto Antico an der Molo Vecchio umgenutzt worden.

Die uferparallel angeordneten viergeschossigen Baumwollspeicher („Magazzini del Cotone“) bilden eine 400 Meter lange Zeile mit einem Doppelgiebel. Entlang der Kaifront sind neuere Krane aufgestellt und das Wasserbecken wird als Marina für Luxusyachten und für Bootsausstellungen genutzt. Der Gesamtkomplex besteht aus 12 fast gleichen Einheiten.

Die Speicher mit 70.000 m² Fläche wurden nach 1995 mittels von Plänen des Architekten Renzo Piano zu einem Büro-, Kultur- und Freizeitbereich mit Kongresszentrum umgenutzt. Die Fassade blieb weitgehend erhalten. Die originalen vorstehenden Balkone wurden durch Stahlkonstruktionen ersetzt. Die Speicher sind mittels Stahlbrückenkonstruktionen der Pkw-Garage hinter den historischen Speichergebäuden verbunden. Die Kais sind für Autos gesperrt. Im Komplex sind nun ein Kongresszentrum, die „Kinderstadt“, eine Bücherei für Kinder, das Genoa Port Center, Restaurants, Cafes und Geschäfte untergebracht.

Ausblick

Die Liste von beeindruckenden und noch erhaltenen einzelnen Speichergebäuden in Europa ließe sich fortsetzen mit Beispielen aus Barcelona, Marseille, Kopenhagen, Antwerpen und Rijeka. Verallgemeinernd kann festgestellt werden, dass außerhalb Europas kaum vergleichbare Ensembles bestehen.

Vor diesem Hintergrund erschließt sich der besondere Stellenwert des Porto Vecchio in Triest. Es ist ein Projekt „aus einem Guß“, auf die besonderen Bedürfnisse der Kaufleute und die Funktionsabläufe des Güterumschlags ausgelegt.

Der Beginn der Containerisierung des Güterumschlags ab den 1960er Jahren bedeutete weltweit den Bedeutungsverlust des Bautypus Speicher. Bestehende Speicher blieben ungenutzt, verfielen, oder wurden umgehend abgerissen, ein Neubau von Speichern erübrigte sich, da Container nicht in Speichern bepackt oder eingelagert werden konnten. Eine Zukunft als Warenlager ist als zukünftige Nutzung für Speichergebäude weltweit nur in wenigen Ausnahmefällen möglich sein. Das Gebiet des „Alten Hafens“ ist für Triest von großer städtebaulicher Bedeutung für eine kulturelle und kommerzielle Wiedernutzung im maritimen Geiste. Die Anlage und die Gebäude des Alten Hafens in Triest sind großartige Zeugnisse der Industriearchitektur und von unschätzbarem Wert für die Region. Während in anderen Seehäfen nur noch vereinzelte (häufig umgenutzte) und verfremdete Speichergebäude erhalten sind, hat Triest mit dem Komplex des Porto Vecchio ein in Art, Größe und Stellenwert einmaliges lokales Zeugnis der Versinnbildlichung der global umtriebigen Kaufmannstraditionen (Italia Nostra 2004). Die verfallenden Speicher sind nicht nutzlos, sondern können die Keimzelle für ein neues Quartier am Wasser bilden. Es gibt hinreichend Beispiele die aufzeigen, wie Geschichte und Denkmalschutz mit Umnutzung und Neu-Inwertsetzung kombiniert werden können. Nicht Museifizierung sondern Erhalt, Revitalisierung und Fokussierung auf Authentizität sowie ein Konzept, das die Ortsspezifität herausarbeitet, gilt es umzusetzen.

Inzwischen wurde von Italia Nostra gefördert ein Masterplan erstellt, der eine Leitlinie für die Rettung bilden kann (Italia Nostra 2014). Dabei werden Arbeitsschritte vorgeschlagen, wie der Zugang zum Areal verbessert werden kann, die Infrastruktur schrittweise erstellt und damit die Umnutzung zu einem neuen Stadtquartier am Wasser mit Alleinstellungsmerkmalen und vielfältigen Nutzungen befördert werden kann. Es wird nun darauf ankommen, dass sich Hafenverwaltung, Stadt Triest und die Region Friaul gemeinsam die Implementierung vorantreiben. Es wurde bereits zu viel Zeit für die Klärung von Zuständigkeitsfragen verschwendet. Es gilt jetzt endlich zu beginnen und keine weitere Zeit zu verlieren! ■

Literatur

- > Botteri, Guido (1989): *Der Freihafen Trieste. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs, Trieste*
- > Gortan, Michele (1886): *Trieste Porto Nuovo, Venezia*
- > Hesse, F. P. (Hg.), (2012): *Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Bürohausquartiere, Berlin*
- > Italia Nostra, Caroli, A. (2004): *Trieste E Amburgo: Mito E Realtà Delle Citta Porto, Trieste*
- > Italia Nostra, Caroli, A. (2014): *Il Masterplan del Porto Vecchio di Trieste, Trieste*