

METAMORPHOSE

„PORTUL VECHI“ IN KONSTANZA, RUMÄNIEN
- DIE UMSTRUKTURIERUNG DES ALTEN HAFENS -

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom – Ingenieurs
Studienrichtung Architektur

von
Gabriela Petrescu

Technische Universität Graz
Erzherzog – Johann – Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing.Dr.techn. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau
Graz, Jänner 2014

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Gestern Tomis. Heute Konstanz. Morgen ' ? ' / Abstract

1. Definition Hafenstadt

Definition/ Hafenstadtypologien/ Hafenstädte als „area of transition“// Phase 1- Antike/Mittelalter bis 19.Jhdt. Die primitive Hafenstadt. Fischfang und Handel// Phase 2 - 19.Jhdt. bis Anfang 20.Jhdt. Die expandierte Hafenstadt// Phase 3 - Mitte 20.Jhdt. Die moderne Industriehafenstadt//Phase 4 - 1960er bis 1980er Jahren. Container-Ära. Deindustrialisierung// Phase 5 - 1970er bis 1990er Jahren. Waterfront- und Stadtrevitalisierung// Phase 6 - ab 1980er. Globalisierung und Cyberspace-Ära/ Waterfrontrevitalisierung und Stadterweiterung/ Nordamerika/ Europa/ Asien/ Die neue Hafenidentität

2. Hafenstadt Konstanz

Rumänien/ Überblick Konstanz - regional und lokal/ Infrastruktur/ Wirtschaft - hafenspezifische Aktivitäten/ Exkurs: der Hafen von Konstanz/ Wirtschaft - Tourismus/ Kultur/ Bildung und Wissenschaft/ Bevölkerungsstruktur/ /Beziehung Stadt-Hafen und Entwicklung nach Hoyle/ Konstanz heute - Tomis in der Antike (Stadt und Hafen)/ Historischer Exkurs// Vorgeschichte und Altertum// Mittelalter bis 1900// Anfang-Mitte des 20.Jahrhunderts// Die kommunistische Zeit// Die postkommunistische Transition/ Begründung des Projektes anhand der Hafenstadtentwicklung nach Hoyle(1989)/ Stadtbild und Aufteilung/ Parallele Hafenstädte

3. Analyse // Ist-Stand

Stadt/ Stadtstruktur / Aufteilung: repräsentativ, kommerziell, Wirtschaft, Industrie, Wohnen, Freizeit/ Nutzungen/ Kultur/ Administrativ/ Handel, Markt, Versorgung/ Wirtschaft/ Tourismus / Verkehr/ Grünraum/ Entwicklungstendenz/ Dysfunktionen/ Planungsgebiet Historischer Hafen/ Überblick/ Genius Loci inkl. Denkmalschutz/ Analyse Beziehungen mit Umgebung/ Potenzial/ Altstadt und Revitalisierungspotenzial/ Zentrum/ Hafengelände/ Waterfront

4. Städtebauliche Vision und Intervention

Projektbeschreibung/ Bauphasen, temporäre Nutzungen/ Titel/ Zielgruppe/ Bauphasen inkl. temporärer Nutzungen/ Nutzungen/ Wegenetze/ Grünraum/ Entwurfsprozess/ Masterplan/ Darstellungen/ Neue Stadträume/Terminal/ Turm/ Hotel/ Park/ Platz/ Office/ Shopping/ Mischnutzungen/ Wohnen und Mischnutzungen/ Park & Sport/ Bildung/ Forschung/ Römische Wiese,/ Mosaikmuseum/ Anbindung Ovid Platz/ Naschmarkt, Fischmarkt/ Marina/ Museumsquartier/ Marina Park

5. Schlusswort

Bibliographie

Abbildungsverzeichnis

Danksagung

Einleitung

GESTERN TOMIS. HEUTE KONSTANZA. MORGEN '??'

Eine vom weiten Meereshorizont sichtbare Gestalt und vom Meer umgebene Halbinsel - die Stille der vergessenen Altstadt Tomis, wohin der römische Dichter Ovid verbannt wurde und wo er seine „Metamorphosen“ vollendete. Eine geschichtenerzählende Oase in einem Entwicklungs- und Expansionsrausch der rumänischen Hafenstadt Konstanza. Leergebliebene 2500 Jahre alte Straßen, die immer wieder einladende Blicke in die Weite des Meeres und über den Hafen ermöglichen. Ungeschützte, von der Gegenwart nicht konservierte Katakomben, Grundmauern der Antike, die Geschichten aus der griechischen Kolonie Tomis und aus der aufblühenden römischen Zeit erzählen. Ein orientalischer Duft von Gewürzen und der Moscheeturm, Erinnerungen an die türkische Herrschaft des Mittelalters, deren Einflüsse die kulturelle Mischung dieser Gegend stark prägten. Eine triste Silhouette der Altstadt, die über den alten Hafen wacht. Die Stille durchbrochen vom der Lärm der alten Frachtwagens, die ab und zu über die Eisenbahngleise des historischen Hafens eilen. Alte bewachsene Zugschienen und verlassene Lager, sichtbare Spuren des vergangenen industriellen Wandels. Rostige Schiffe, die für immer andocken. Starre Kräne. Einzelne Fischer sitzen stundenlang hier an dem alten Hafenbecken, als würden sie auf ein Neubeginn warten. Nur die Möwen tanzen noch in ihrem Flug über die architektonische Eleganz des damals berühmten - heute brachliegenden - Jugendstilcasinos auf der Promenade.

Die wachsende moderne Hafenstadt scheint ihre Wurzeln vergessen zu haben...

Durch die Leidenschaft für die Geschichte meiner Heimatstadt Konstanza habe ich feststellen können, dass die Synergie STADT-HAFEN ein „Schlüsselthema“ darstellt, unabhängig von der Epoche. Das Konstanza der Zukunft? Eine Herausforderung für Hafenstadtentwicklung in Rumänien im Zeitalter des raschen globalen Wandels.

Abstract

Eine Analyse zum Thema Hafenstadtentwicklung und die Auseinandersetzung mit Stadt. Die Beziehung STADT-HAFEN im geografischen, wirtschaftlichen, sozio-kulturellen und politischen Kontext Rumäniens, mit Schwerpunkt Entwicklungspotenzial und ein Umstrukturierungsvorschlag für das alte industrielle und gewerbliche Hafengebiet Konstanzas.

Die Intervention hat das Ziel, das öffentlich unzugängliche Gewerbe- und Industrieareal des alten Hafens in eine urbane, attraktive Stadtstruktur, in ein öffentliches, lebendiges (Hafen)zentrum zu verwandeln.

Das Raum- und Funktionsprogramm des neuen Konzepts umfasst die Marineuni, Businessareale, ein Kongress- und Veranstaltungszentrum, ein Passagierterminal, ein Museumsquartier eine Marina, einen Bauern- und Fischmarkt, vielfältige gastronomische Angebote (Restaurants, Pubs, Cafes...), verschiedene urbane Nutzungen wie Wohnbau, sonstige Versorgungseinrichtungen und Büros, Shopping, eine Kulturmeile und sehr großzügigen öffentlichen Raum: Waterfront- , Platz- und Grünraumgestaltung.

Diese neuen vielschichtigen Funktionsverflechtungen sorgen für eine Zusammenführung von Altstadt und dem Planungsgebiets des alten Hafens mit direkten (Wege)Beziehungen zum heutigen Stadtzentrum. Die gesamte Stadtstruktur wird durch das Auflösen der topographischen Barriere mittels städtebaulichen und architektonischen Lösungen neu vernetzt. Die Entstehung einer animierten Business-, Kultur- und Freizeitmeile in diesem Areal fördert das Wirtschafts- und Tourismuswachstum. Als größter Hafen am Schwarzen Meer und viertgrößter Europas, entwickelt sich Konstanz sehr schnell zu einer modernen europäischen Hafenstadt. Die vorgeschlagene Revitalisierung des historischen Hafens beschleunigt diesen Entwicklungsprozess rasant und verleiht Konstanz so ein wohldurchdachtes, lebenswertes Bild einer modernen Hafengroßstadt.

1. Definition Hafenstadt

„Ein Hafen war schon immer ein Weg hinaus in die Welt. Er bietet die Möglichkeit fort zu kommen – zu exotischen Ländern, Abenteuern und Romantik. Hafenstädte und das Seemannsleben sind nicht ohne Grund oft wiederkehrende Themen in Romanen, Liedern und Filmen. Romantik, Träume, Drama und Tragödie waren ein natürlicher und selbstverständlicher Teil des Lebens auf See. [...] Ein Hafen bedeutet so viel für eine Stadt – wirtschaftlich, emotional, bevölkerungs- und entwicklungsmäßig. Aber mehr als alles andere definiert er das Selbstbild der Stadt. Als Hafenstadt sieht man sich gerne offener und abenteuerlicher als der Durchschnitt.“¹

Die Definition einer Hafenstadt ist selbsterklärend und durch die räumlich-geographische Lage am Wasser koexistieren Stadt und Hafen in einem starken Abhängigkeitsverhältnis. Die Identität und die Beziehung zwischen Hafen und Stadt in lokaler und globaler Hinsicht verändern sich ständig. Die Hafenstädte der Gegenwart sind Knoten internationaler Handels- und Transportnetzwerke sowie eine wichtige Beschleunigungsspur für weltweite Migrationsprozesse. Bevor ich die Entwicklungslinien der Gegenwart und Visionen der Zukunft aufzeige, möchte ich bekannte Typologien von Stadthäfen vorstellen und die kontroversen, aber gleichzeitig spannenden Wechselwirkungen zwischen Städten und ihren Häfen anhand einer Zeitreise durch die Weltgeschichte behandeln.

Während der letzten Jahrhunderte haben sich je nach Region unterschiedliche Hafenstadtypologien herausgebildet. Ausschlaggebend dafür waren die verschiedenen geografischen und topografischen Voraussetzungen. *„Typen und Ausmaß dieser Entwicklung der Beziehungen zwischen Stadt und Hafen sind eine Folge der Eigenart des jeweiligen Ortes [...]“²*

Dabei bilden linear ausgerichtete Häfen, die natürlich an die Gegebenheiten vor Ort angepasst sind, die Mehrheit. Beispiele hierfür sind etwa Marseilles oder New Orleans. Die zweite in Europa sehr bedeutende Kategorie sind kompakte Häfen mit Docks wie London, Amsterdam oder Hamburg.

Je nach Lage ist jedenfalls zwischen Seehäfen und Binnenhäfen zu unterscheiden. Seehäfen liegen an der Meeres- bzw. Ozeanküste, Binnenhäfen hingegen an Flüssen, Kanälen oder Seen. Die typologische Vielfalt der Hafenstädte wurde von Schubert im Buch 'Port Cities' am Beispiel der Seehafenstädte wie folgt beschrieben: *„No two seaport cities are alike, and no seaport of the world is like another.“³* Und in der Tat, jeder Hafen hat seine eigene Identität.

Im Mittelmeerraum finden sich häufig in die natürliche Rundung einer Bucht integrierte Panoramastädte, deren Häfen sich harmonisch einfügen. Sie passen sich an die bestehenden topografischen Strukturen an und erweitern diese. Hier spricht man vom 'kompakten Typus'. Charakteristisch ist die Einheit von Hafen und Altstadt, wie am Beispiel Genua gut zu sehen ist.

Eine fragmentierte Topografie wie in Nordeuropa, oft mit vorgelagerten Inseln, bedingt eine verstreute Struktur des Hafengebiets, das sich auf ein größeres, heterogenes Gebiet verteilt. Dies lässt sich am Beispiel Stockholms erkennen, wo sich der Hafen in mehreren Vierteln um die Halbinsel der Altstadt erweiterte.

Ein Flusshafen verlangt auf Grund der spezifischen Voraussetzungen und Anforderungen eine völlig andere Struktur als beispielsweise ein reiner Seehafen. Das Beispiel Liverpool zeigt sowohl die Problematik als auch die gängigen städtebaulichen Lösungsansätze. Hier hat das unzureichende Raumangebot des Hafens, der sich innerhalb der Flussmündung befand und nur mittels einer Schleusenkonstruktion (Docks) funktionierte, dazu geführt, dass spezifische Hafenfunktionen, wie spezifische Industrien, auf die andere Flussseite abgewandert sind und mit Tunnel- und Fährverbindungen an den ursprünglichen Hafen angeschlossen wurden.⁴

Im amerikanischen Raum hat die lang gestreckte Küstenform und das große Raumangebot zu linear angelegten Häfen geführt, die das regelmäßige Raster der Städte aufgreifen und fortsetzen. Gut zu sehen ist dies am Beispiel von New York, wo die Aufschüttungen der Molen dem Raster des Straßensystems entsprechen. Die repetitiv und senkrecht zum Ufer angelegten Hafenstrukturen werden auch 'Fingerdocks' genannt.

Die bis zur Küste sehr tiefen Gewässer Asiens erlauben auch tief im Wasser liegenden Schiffen, nahe des Ufers zu navigieren. Dies und der vorhandene Raumangel haben zur Aufschüttung vorgelagerter, künstlicher Inseln geführt, die die Hafenstrukturen beherbergen. Diesem System folgen auch die Erweiterungen. Der Teleport Tokio ist mit seiner Kombination aus Hafen, Industrie, Business, Wohnen und Freizeit gleichzeitig auch ein Beispiel für die Unterbringung eines vielseitigen Raumprogramms.⁵

¹ <http://www.maritiman.se/de/stechen-sie-in-see/der-hafen>, 23.08.2013.

² Wilson 2002, 6.

³ Kokot u.a. 2008, 26.

⁴ Vgl. Wilson 2002, 12 f.

⁵ Vgl. Wilson 2002, 12 f.

Hafenstädte unterscheiden sich nicht nur durch geographische und topographische Gegebenheiten voneinander. Auch die technischen Möglichkeiten, welche die verschiedenen Zeitalter boten sowie historische Entwicklungen und politische Konstellationen beeinflussten die Hafenaktivitäten und die vorhandenen Anbindungen zum Hinterland. Die interne Struktur eines Hafens beherbergt verschiedene Zonen, die spezifischen Funktionen entsprechen, wie Anlegestellen für Passagiertransporte (Fährboote, Kreuzfahrtschiffe), Warenumschnlagplätze, Fischmarkt, Werften, Reparaturwerkstätten, Hafenindustrieregiete, Heer und Marine oder die Hafenverwaltung. All diese haben unterschiedliche Infrastrukturanforderungen und unterscheiden sich in ihrem Verhältnis zum vorhandenen urbanen Kontext der Hafenstadt.⁶

HAFENSTÄDTE ALS „AREA OF TRANSITION“⁷

Die Beziehung zwischen Hafen und Stadt ist heutzutage im Umbruch. Veränderungen in Wirtschaft und Technik, sowie globale Transformationsprozesse der letzten Jahrzehnte haben die Hafenstädte deutlich beeinflusst. Das repräsentative Image der Stadt, die soziale Komponente - Bewohner und ihre archaische Arbeitswelt – und Wirtschaftsfaktoren haben die Hafenstädte einem tiefgreifenden Wandel unterzogen.⁸

Wie Dirk Schubert im Buch 'Port Cities' betont, werden die Prozesse der Hafenumstrukturierungen weltweit nur im globalen Kontext der Entwicklungstrends der Hafenstädte und nur unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Stadt und Hafen verständlich:

„The process of transformation of ports and waterfronts can only be understood in the context of worldwide economic restructuring, of changes in dock labour and the urban spatial framework of city and port“⁹

Die Theorien von Dirk Schubert bauen auf die Stadien der Hafenstadtentwicklung nach Hoyle (1989) auf. Hoyle beschreibt die Entwicklung der Hafenstadt in Bezug auf das immanente Verhältnis zwischen Häfen und Städten und strukturiert sie in fünf historische Phasen.

Phase 1 - Antike/Mittelalter bis 19. Jhd.

Die primitive Hafenstadt. Fischfang und Handel

Die erste Ära war der 'primitive Hafen' in der präindustriellen Zeit, also von der Antike über das Mittelalter bis ins 19. Jhd., wo der Hafen noch als Einheit mit der Stadt funktionierte und in diese integriert war. Der Fischfang als Lebensgrundlage der Menschen führte zu einer engen Symbiose zwischen den Hafenstrukturen, die auch weiterführende Verarbeitung und Handel in ihrem Raumprogramm integrierten, und den städtischen Funktionen. Gleichzeitig ermöglichten die Optionen, welche die Erschließung der Wasserwege bot, eine Expansion des Handels. Wichtige für den Handel benötigte Infrastruktur wie Lagerung, Verwaltung aber auch Wohnraum, wurden direkt in die Hafenstrukturen eingebunden, um die Transportwege kurz zu halten und einen möglichst direkten Güterumschlag zu gewährleisten. Es existierte bereits ein Fernhandel mit exotischen Waren aus fremden Ländern und Kulturen. Der Hafen war eine Destination der Waren und war fest in der Stadt verwurzelt. Neben seiner Funktion als Zentrum des Handels und der dafür erforderlichen öffentlichen Institutionen übernahm der Hafen gleichzeitig die Aufgaben eines Depots. Daher der Begriff 'depot port'. Alle hafenspezifischen Aktivitäten fanden im öffentlichen Raum statt. Die Stadt definierte sich durch den Hafen und der Hafen identifizierte sich mit der Stadt.

Kurz zusammengefasst, Transport, Lagerung, Handel und Leben bildeten eine enge verwobene Einheit. Diese Phase reichte bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts.¹⁰

Phase 2 - 19. Jhd. bis Anfang 20. Jhd.

Die expandierte Hafenstadt

Die neuen Möglichkeiten welche die Errungenschaften der industriellen Revolution Mitte des 19. Jhdts, wie Dampfmaschine, Bahn und Dampfschiffe, boten, führten zu einer Zäsur in den Handels- und Hafenaktivitäten. Abläufe konnten ab diesem Zeitpunkt besser kalkuliert und geplant werden. Wie lange ein Schiff von A nach B brauchte, wurde immer weniger von Wettereinflüssen abhängig und Produktionsprozesse wurden standardisiert. Die wesentlich größeren Abmessungen der neuen Schiffe führten dazu, dass die bestehenden Hafenstrukturen zu klein wurden und nicht mehr den sich verändernden Anforderungen entsprachen. Der erhöhte Raumbedarf führte zu einer Expansion der benötigten Hafentflächen und Strukturen, die Docks wurden länger, die Umlagerung der Waren wurde technisiert und

⁶ Vgl. Kokot u.a. 2008, 26.

⁷ Kokot u.a. 2008, 7.

⁸ Vgl. Kokot u.a. 2008, 26.

⁹ Schubert/Harms 1993, zit. n. Kokot u.a. 2008, 25.

¹⁰ Vgl. Kokot u.a. 2008, 28-32.

mechanisiert. Sehr oft erlebte das Fortifikationssystem der Stadt eine Umstrukturierung. Die nicht mehr benötigten (militärischen) Wehranlagen, die früher die Stadt und ihre Bewohner gegen Feinde, aber auch gegen Naturkatastrophen schützten, wurden in neue Hafenanlagen umgebaut, die die Stadt in Richtung Außenwelt öffneten und den modernen Transport und die Anbindung an lokale und internationale Netzwerke ermöglichten.¹¹

Die industrielle Revolution führte zu einer Verwandlung des Depothafens in einen Transithafen (*'transit port'*). Er war längst keine Enddestination mehr, sondern ein einfaches Glied der internationalen Verteilungskette. Das führte zu einer Neuorientierung des Handels und des Transportes, von einer lokalen hin zu einer internationalen Ausrichtung.¹² Die schnelleren Transportwege über das Wasser beeinflussten weltweit durch starke Migrationsprozesse auch die Bevölkerungsstruktur. Als Folge des übermäßigen und steigenden Arbeitsplatzangebotes im Hafengebiet intensivierte sich der Urbanisierungsprozess der Hafenstadt. Diese ganze Entwicklung forderte nicht nur eine Umstrukturierung der Stadt, sondern auch die Erweiterung der urbanen Flächen. Die Einwohnerdichte nahm rasant zu. Gleichzeitig wurden Funktionen wie Wohnen und Verwaltung, welche ebenfalls die bessere Infrastruktur der Stadtzentren nutzten, ausgelagert. Hafen und Stadt erlebten gleichzeitig ein starkes Wachstum. Man spricht von einer Expansion der Hafenstadt.¹³

Durch die Migration wurde das Gesicht der Hafenstädte exotischer: *„A visit to a portcity was an introduction to the world.“*¹⁴ Als ein *„lebendiges Museum der kulturellen Anthropologie [Übersetzung d. Verf.]“*¹⁵, als Bühne der multikulturellen und ethnologischen Vielfalt wurde die neue Identität des Hafens immer öfters Muse für Künstler, Wissenschaftler, aber auch für die Stadtbewohner und Besucher. Die Stadt profitierte von der Popularität der Hafenwelt und entwickelte ein großzügiges Angebot an urbaner Infrastruktur und Einrichtungen, die Touristen einen angenehmen Aufenthalt und ein spektakuläres, unvergessliches Erlebnis: ein Theaterstück der modernen Welt, bieten konnten¹⁶.

Eine außergewöhnliche Vielfalt an Aktivitäten und Menschen belebten die Hafengebiete. Dieser vorwiegend öffentliche Raum bot auch Kultur und Vergnügungen an¹⁷, man kann vom Ursprung der *'urban experience'* sprechen.

Die Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozesse des 19. Jahrhunderts führten zu raschem technischem Fortschritt, aber auch zu negativen sozioökonomischen Veränderungen wie Massenarmut und der Verelendung ganzer Stadtviertel.¹⁸ Menschen zogen vom Land in Großstädte, in der Hoffnung ein modernes, zivilisiertes und sicheres Leben zu führen und bewirkten somit eine Bevölkerungsexplosion. Das allgemeine Bevölkerungswachstum war auch medizinischen und hygienischen Fortschritten zu verdanken. Der Übergang von der Agrar- zur sich urbanisierenden Industriegesellschaft und die Begleiterscheinungen der Großstadtbildung verursachten einen radikalen sozialen Wandel und eine klare Hierarchisierung zwischen Kapitaleignern (Bourgeoisie) und Lohnabhängigen (Proletariat). Die *'soziale Frage'* im Zuge der Industrialisierung wurde zu einer der größten gesellschaftlichen Herausforderungen des 19. und 20. Jahrhunderts. Diese soziale Krise wurde u.a. durch Unterernährung, erbärmliche Wohnverhältnisse in Slums und Mietskasernen und folglich einer sinkenden Lebenserwartung spürbar.

Durch die raschen Urbanisierungsprozesse wuchs auch die Wohnungsnot. Die überhöhten Mietausgaben des Proletariats (bis zu drei Viertel des Lohns) und verursachten miserable Lebensbedingungen am Rande des Existenzminimums.¹⁹

Phase 3 - Mitte 20. Jhdt.

Die moderne Industriehafenstadt

Mitte des 20. Jahrhunderts veränderten die Weltkriege die Gegebenheiten erneut. Zerstörung einerseits, wirtschaftlicher Aufschwung andererseits und die industriell-technologische Entwicklung führten zu einer Neuorganisation des Verhältnisses zwischen Stadt und Hafen. Dieselmotoren ersetzen Ende des 19. Jahrhunderts die veralteten Dampfmaschinen. Schnellerer Transport, effizientere Lagerung (Kühlhäuser, geräumige Silos), der Wechsel von Kohle zu Öl und vor allem der Strom - die Erfindung des Jahrhunderts - brachten einen

¹¹ Vgl. Meyer 1999, 25 f.

¹² Vgl. Meyer 1999, 41 f.

¹³ Vgl. Kokot u.a. 2008, 28 f.

¹⁴ Meyer 1999, 32.

¹⁵ Meyer 1999, 32 [Übersetzung d. Verf.].

¹⁶ Vgl. Meyer 1999, 32.

¹⁷ Vgl. Meyer 1999, 24.

¹⁸ Vgl. Kokot u.a. 2008, 8.

¹⁹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Soziale_Frage, 06.09.2013.

Wandel in Technologie und Aussehen der Schiffe. Die neuentwickelten Transportschiffe setzten tiefere Gewässer bzw. Hafenbecken voraus. Die Schiffbauindustrie erlebte in dieser Zeit einen gewaltigen Aufschwung. All diese Errungenschaften ergaben ein völlig neues Hafengebilde und Strukturen. „Ships design the port.“²⁰

Der steigende Warenbedarf, die Abhängigkeit von Überseerohstofftransporten und die notwendige Ölverarbeitung in der Nähe der Umlagerung verwandelten Seehäfen in stark industrialisierte Gewerbe- und Industriegebiete. Diese Entwicklung mit Schwerpunkt auf der Vergrößerung und Erweiterung der bestehenden Strukturen führt zu einer Auslagerung und Trennung von Hafen- und Stadtgebieten (z. B. Bremerhaven und Bremen).²¹ Nachdem die Hafenstadt in der zweiten Hälfte des 19. Jhdts eine Transformation von 'depot port' zu 'transit port' erlebte, hatte sich der Hafen nach dem Zweiten Weltkrieg vom 'transit port' in einen 'distribution port' verwandelt.²² Ab dieser Zeit spricht man von einer modernen Hafenstadt. Der Gewerbe- und Industriehafen durchlebte eine eigene Entwicklung außerhalb der Stadt. Diese komplette Abkoppelung war vorhersehbar.

Der alte Hafen, der in die Struktur der Altstadt eingebettet war, hatte immer öfter nur noch eine primär touristisch-museale Funktion und entsprach dem unverwechselbaren Stereotyp der nostalgischen, geheimnisvollen und Besuchermassen anziehenden Hafenstadt.²³

Phase 4 - 1960er bis 1980er Jahre. Container-Ära. Deindustrialisierung

„Most of all, this phase is characterised by changes in transport technologies.“²⁴ Mit der Erfindung des Containers durch Malcom McLean in den 60er Jahren, begann eine neue Ära des (Über-)Seetransports. „The container turned into a symbol of global trade.“²⁵ Der kompakte und rasche Warenumsatz verlangte neue Einrichtungen in den Hafenanlagen, welche die Arbeitsweise am Kai vereinfachten bzw. standardisierten. Das führte zwar zu einer Produktivitätssteigerung, aber viele Menschen verloren ihre Arbeitsplätze am Dock. Die Arbeitslosenquote im operativen Sektor der Hafengewirtschaft stieg stark an. Die für den Warenumsatz benötigte Arbeit reduzierte sich von Tage- und Wocheneinheiten auf Stunden: „Schaffte ein guter Hafearbeiter im Jahr 1948 pro Schicht 5,4 Tonnen Warenumsatz, so bringt es sein heutiger Kollege auf 294 Tonnen.“²⁶ Die Geschwindigkeit des Schiffes und die benötigte Zeit für die Löschaktivitäten im Hafen gewannen an Bedeutung, denn „only a sailing vessel makes money“²⁷. Die vierte Entwicklungsphase nach Hoyle (1989) charakterisiert sich nicht nur durch Effizienzsteigerung, sondern auch durch die Deindustrialisierung der traditionellen Häfen und der umliegenden Industrie- und Gewerbegebiete. Die Stadtzentren übernahmen wichtige Handelsfunktionen und der urbane Raum gewann an Bedeutung. Bedeutende Teile der Personenschifffahrt wurden schrittweise durch den Flugverkehr ersetzt, was zu einer sinkenden Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Werften führte. Die Verlagerung des Schiffbaus nach Südostasien hinterließ in Europa und Nordamerika brachliegende Industrieflächen und eine massive Arbeitslosigkeit. Eine destruktive Rolle spielten auch die Ölkrise und die steigende Nutzung der nuklearen Energie. All diese Faktoren führten zu Veränderungen im Industriesektor vieler Hafenstädte der Welt. Neue Technologien im Bereich der Elektronik und Telekommunikation revolutionierten die Weltwirtschaft und führten zur Entstehung neuer finanzieller und industrieller Zentren, die in einer globalen Wirtschaft vernetzt sind. Diese für das Funktionieren des Hafens notwendigen neuen Zentren sind noch Bestandteil der Stadt. Der Hafen selbst befindet sich aber außerhalb der Stadt. Die komplette Trennung von Stadt und Hafen ist endgültig erfolgt.²⁸

²⁰ Kokot u.a. 2008, 30.

²¹ Vgl. Kokot u.a. 2008, 30.

²² Vgl. Meyer 1999, 42.

²³ Vgl. Kokot u.a. 2008, 8.

²⁴ Witthöft 2000, zit. n. Kokot u.a. 2008, 30.

²⁵ Kokot u.a. 2008, 30.

²⁶ Karstedt/Worm (1999:61), zit.n. Kokot u.a. 2008, 31.

²⁷ Kokot u.a. 2008, 31.

²⁸ Vgl. Meyer 1999, 42.

Phase 5 - 1970er bis 1990er Jahre. Waterfront- und Stadtrevitalisierung

Die Entwicklung und Perfektionierung des Containertransports verwandelte die Häfen in logistische Anschlüsse im globalen Netzwerk des freien Marktes und der Konsumgesellschaft.²⁹ Der erhöhte Bedarf an tieferen Gewässern und Großflächen führte zur Entstehung hochmoderner Bereiche für den containerisierten Warenumsatz und für die automatisierte Massenproduktion weiter außerhalb der Stadtzentren an dem dafür erforderlichen Bahn- und Straßennetzwerk. Diese ermöglichten gute Verbindungen und einen raschen Transport ins Hinterland.³⁰ Der Bereich der Distribution gewann zunehmend an Bedeutung. Der Bedarf an rascher Warenverteilung verwandelte den Hafen von einem 'transit port' in einen 'distribution port'. Am Ende des Industriezeitalters diente die von Zeit, Rohstoff und Kapital beeinflusste Warenproduktion und die global vernetzte 'just-in-time' Distribution dem Wohlstand der weltweiten Konsumgesellschaft. Der Transport und die Verteilung übernahmen eine entscheidende Rolle. Fritz Schumacher beschreibt dieses Phänomen wie folgt: „Der Transport ist die Lagerhaltung. Die Lagerhaltung ist mobil geworden.“³¹ Die Backstein-Lagerhäuser des 18. und 19. Jahrhunderts sind nutzlos geworden. Die Gebäudetypologien des alten Hafens und die völlig veraltete Infrastruktur haben dem Wandel im Bereich der Logistik nicht mehr standhalten können.

Die Brachlegung zentrumsnaher Hafengebiete, die teilweise von der ehemaligen Schwerindustrie kontaminiert wurden und ihr neu entdecktes Urbanisierungspotential initiierten eine neue Ära, das nun angebrochene Zeitalter der 'waterfrontrevitalisation' und Stadterneuerung.

Phase 6 - ab 1980er. Globalisierung und Cyberspace-Ära

Diese letzte und gegenwärtige Entwicklungsphase der Hafenstädte nach Hoyle begann in den 80er Jahren mit der endgültigen Trennung zwischen Hafen und Stadt und wird gegenwärtig durch die Wiederherstellung der Beziehung Wasser-Stadt und die Urbanisierung bzw. die Stadterweiterungen in den hinterlassenen Hafenbrachen charakterisiert.

„Rund 71 Prozent der Erde – mehr als zwei Drittel – sind von Meer bedeckt“³² - ein gigantischer Wirtschaftsfaktor, vor allem durch die Transport- und Verkehrswege. Die Globalisierung des Welthandels in engem Zusammenhang mit der wachsenden Konsumgesellschaft (als System actio-reactio) nutzen vorwiegend die Wasserwege: „Über 90 Prozent des allgemeinen Welthandels und mehr als 65 Prozent des Handels mit Erdöl wurden im Jahr 2010 auf dem Seeweg betrieben.“³³ Die Ära der Geschwindigkeit, Containerisierung, Automatisierung und Computerisierung begann.

„Physical distance is becoming less and less important and is being replaced by time-related distance; and in addition to genuine reality, virtual reality is assuming an increasingly more important place in everyday life.“³⁴

Das Internetzeitalter führt auch zu einem gesellschaftlichen Wandel, welcher wiederum den öffentlichen Raum beeinflusst. Wichtige traditionelle Elemente des Stadtraumes werden vernachlässigt und verlieren ständig an Bedeutung. Der Bedarf nach öffentlichem Raum wird hinterfragt. Tägliche Aktivitäten wie Arbeiten, Shoppen, Freizeit und soziale Interaktionen erfolgen heutzutage zunehmend im Internet, einem „digital highway“³⁵, wo Zeit und Raum kaum eine Rolle spielen. Wenn man betrachtet, dass heutzutage die Möglichkeit besteht, jede beliebige Destination weltweit innerhalb von 24 Stunden zu erreichen, relativiert sich das Verhältnis zwischen physischem Raum und Zeit.³⁶

„According to Mitchell, the emergence of the electronic highway will have the same kind of revolutionary consequences for the process of urbanization as did the building of boulevards in the nineteenth century and of highway networks in the twentieth century“³⁷

²⁹ Vgl. Meyer 1999, 42 ff.

³⁰ Vgl. Kokot u.a. 2008, 31.

³¹ Wilson 2002, 31.

³² Kramer, 25.06.2011, <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/transportweg-num>
21.08.2013.

[mer-eins-immer-mehr-handel-auf-dem-seeweg/4321620.html](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/transportweg-num),

³³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Handel>.

³⁴ Meyer 1999, 43.

³⁵ Meyer 1999, 44.

³⁶ Vgl. Meyer 1999, 42 ff.

³⁷ Meyer 1999, 44.

Die sozialen Interaktionen in der Öffentlichkeit werden zunehmend durch Interaktionen in der virtuellen Welt ersetzt. Braucht die Menschheit in der heutigen computerisierten Gesellschaft überhaupt einen öffentlichen Raum im traditionellen Sinn? Wird dieser durch die neue, digitale Welt ersetzt oder ergänzt? Wozu Straßen, wenn Transport und Versorgung per digitalem Netzwerk kontrollierbar sind? Wozu Schulen und andere Ausbildungsstätten, wenn der Informationsaustausch online erfolgen kann? Wozu öffentliche Plätze, wenn man in der virtuellen Welt kommunizieren kann? Wozu Büros wenn die Arbeit per 'www' mobil geworden ist?³⁸

Kurz zusammengefasst, der 'digital highway' ist ein unabdingbares Instrument der Globalisierung. Dadurch werden komplexe Prozesse wie Warenproduktion, Transport, Distribution und Handel ortsunabhängig gesteuert. Während die gegenwärtigen Hafenaktivitäten mit der dazugehörigen Hafenstruktur außerhalb der Städte von dieser technischen Innovation geprägt wurden, haben Umstrukturierungen der brachliegenden Hafengebiete starke Spuren hinterlassen und die Stadt erneuert. Generell ist eine Revitalisierung nur in zentrumsnahen historischen Hafengebiete umgesetzt worden, wo sich die nostalgisch-verträumt anmutenden Hafenträume befanden (siehe Beispiel Rotterdam - Oude Haven), wobei der Umstrukturierungsprozess sich stufenweise bis in die Stadtperipherie durchgesetzt hat. In der ersten Phase spielte das durch die Nähe zur Innenstadt hohe touristische Potenzial eine entscheidende Rolle in der Umwidmung und Wiederbelebung dieser Areale. Leider wurde aber sehr selten ein solches revitalisiertes Gebiet vorbildlich an die Stadt angeknüpft.³⁹ Die Zukunftsperspektiven dieser wertvollen Zonen werden von der Stadtplanung, Politik, Soziologie oder Investmentbranche zunehmend skeptisch dargestellt. Solche Gebiete „bieten sich als wahre Laboratorien für neue städtebauliche Visionen an“⁴⁰. Derartige Experimente streben meistens danach, den traditionellen Stadtkernen ihre Zentralität und ihre frühere Schlüsselfunktion zurück zu geben. Dadurch wird der Stadt ein neues Image verliehen, das die Wettbewerbsfähigkeit im Netz der 'global cities' verstärkt. Der Vorteil der brachliegenden Hafengebiete im Vergleich zu üblichen Industriebrachen ist die direkte Lage am Wasser. In weiterer Folge wird der Zugang zum Wasser von der Stadt zurückerobert. Somit entsteht eine neue Interpretation des Verhältnisses Stadt-Hafen-Wasser. „The redevelopment of the water's edge and the revitalisation of waterfronts offer a once in a century chance to let port and city, water and land, history, present-day and future merge in a new symbiosis.“⁴¹ Welche gegenwärtigen Prozesse beeinflussen die Entwicklung der räumlichen Struktur der Hafenstadt und wie sieht die Hafenstadt der Zukunft aus? Wird das Hafengebiet überhaupt noch benötigt und welche Rolle spielt es im lokalen und globalen Netzwerk? Mit dieser Fragestellung beginnt die ambitionierte Suche nach passenden und nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategien der Zukunft. Komplexe Phänomene wie Transnationalisierung, Internationalisierung, Globalisierung und Welthandel, Gentrifizierung und Segregation haben einen massiven Einfluss auf die Entwicklung der Hafenstädte und auf die Bevölkerungsstrukturen weltweit.

WATERFRONTREVITALISIERUNG UND STADTERWEITERUNG

Kurz zusammengefasst haben Schifffahrtsgigantismus, Containerisierung, neue Güterumschlagtechniken und die globale infrastrukturelle Vernetzung die bestehenden Hafenstrukturen wertlos gemacht. Neue Hafenanlagen weit außerhalb der Städte haben die Trennung zwischen Hafen und Stadt vorprogrammiert und in den letzten Jahrzehnten wurden sie nun endgültig vollzogen.

Seit den 60er Jahren wurde das Verhältnis Stadt-Hafen-Wasser durch unzählige Umstrukturierungen der Hafenbrachen und Stadtrevitalisierungsinterventionen weltweit neu interpretiert. Die Stadt entdeckte das Wasser und die Natur neu, eine neue Ära der Vereinigung zwischen Stadt und Landschaft begann.

Die Revitalisierungsproblematik vollzieht sich in vielen Häfen ähnlich, aber die Planungskultur, die Politik, die finanziellen Ressourcen und der Maßstab der Interventionen variieren in den verschiedenen Räumen, zum Beispiel in Europa, Asien oder Nordamerika, stark. Bereits erprobte Konzepte und erfolgreiche Interventionen aus der Vergangenheit bieten allerdings kein universelles Rezept für die Zukunft, denn der Entwicklungsprozess ist eine komplexe Mischung mehrerer Faktoren wie den Absichten des Bauherren, der Kompetenz und Visionen der Planer, der Politik etc. Auch die finanzielle, wirtschaftliche und ökologische Lage spielen eine Rolle.

Es lässt sich erkennen, dass Transformationsprozesse der Hafen-Stadt-Entwicklung einem bestimmten Schema folgen (siehe auch Grafik oben):⁴²

Die Verlagerung des Hafens außerhalb der Stadt, welche eine künftige räumliche Expansionen erlaubt.

Die Zwischennutzung bestehender Strukturen und wertvoller Bausubstanz (meistens denkmalgeschützte Bauten) in den ehemaligen brachliegenden Hafengebieten (alter Hafen), die sich mitten in der Stadt befinden und die über eine gute Anbindung an die Altstadt verfügen.

Die Planungsphase der Umstrukturierung für diese Areale und ihre bestehende Bebauung. Öfters finden Architekturwettbewerbe (siehe Darstellungen rechts) statt.

Die Ausführung der gewünschten Planung mit einem neuen, urbanen Raumprogramm.

³⁸ Vgl. Meyer 1999, 43 ff.

³⁹ Vgl. Kokot u.a. 2008, 31 f.

⁴⁰ Wilson 2002, 11.

⁴¹ Kokot u.a. 2008, 44.

⁴² Vgl. Kokot u.a. 2008, 32 ff.

Solche geplanten Transformationsprozesse (siehe Grafik und Erklärungen linke Seite) der ehemaligen Hafengebiete sind grundsätzlich positiv zu bewerten, nämlich als Stadterweiterungsstrategien. Sie deuten nicht auf einen Untergang des Alten, sondern auf eine Wiedergeburt durch die Integration dieser Areale in die urbane Struktur. Die Praxis bestätigt, dass diese Investitionen meistens langfristig und kostspielig sind.⁴³

Nordamerika

Die ersten Transformationen der historischen Hafengebiete bzw. die ersten Hafenstadterneuerungen wurden in Nordamerika (Baltimore, Boston, San Francisco) in den 60er Jahren unter dem Begriff 'waterfront revitalisation' oder 'waterfront renewal' durchgeführt. Diese Projekte waren riesige Herausforderungen sowohl für Planer, als auch für Bauherren und Nutzer und wurden nach dem Motto „learning by doing“⁴⁴ realisiert. Das Nutzungsprogramm hat meistens touristische Zwecke wie Hotels. Büros haben sich aber in der Folge ebenfalls etabliert. In den 80er Jahren sind durch die starke Entwicklung der Containerisierung und durch die massive Verlagerung der Hafenfunktionen außerhalb des Stadtzentrums immer mehr Waterfront-Revitalisierungsprojekte entstanden.

Das führte zu von Architekten und Stadtplanern stark kritisierten Hochhäuser-Stadtsilhouetten entlang der Küste, den sogenannten Betonvorhängen, „'concrete curtains' along the waterfronts“⁴⁵. Die Wolkenkratzer repräsentierten die urbane Hierarchisierung und die Zentralität der modernen amerikanischen Stadt.⁴⁶ Dieser Trend verbreitete sich in unzähligen Stadtrevitalisierungsprojekten.

Der innere Hafen (Inner Harbor) in BALTIMORE wurde zu einem der meistkopierten 'waterfront revitalisation' - und Stadterneuerungsprojekte Amerikas. Das Pilotprojekt verdankte seinen Erfolg einerseits der beiden Stadtbewohnern sehr beliebten Marketingstrategie des „returning the shoreline to the people“⁴⁷, der gelungenen Kombination von Kongresszentrum und Business, Hotel, Freizeitangeboten, Museen und Veranstaltungsräumen und andererseits der guten Kooperation zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft, welche die finanzielle Investition gemeinsam schulterten.⁴⁸

Mit dem Umbau der zwei alten Gebäude Faneuil Hall und Quincy Market in eine Shoppingmeile startete BOSTON im Jahr 1976 seine Revitalisierungsphase. Die Postindustrialisierung rief gleich eine Umstrukturierung der Stadt in großem Maßstab hervor. Die Infrastruktur, durch welche die „technologization“⁴⁹ der modernen Hafenstadt des 20. Jahrhunderts entstand, trennte den öffentlichen Raum („die herkömmliche Morphologie des Stadtzentrums“⁵⁰) von der technischen Infrastruktur („die als autonomes technisches System behandelten Bauten des Güterumschlages“⁵¹). Nach der Neusituierung der Hafenfunktionen außerhalb der Stadt wurden diese großmaßstäblichen Strukturen hinterfragt,⁵² etwa am Beispiel der Boston Stadtrevitalisierung. Das Stadtzentrum, das durch die Verlagerung der Hafenfunktionen Bedeutung verlor, war durch die massive Struktur der Autobahn von der Waterfront völlig getrennt. Das von Kevin Lynch initiierte Projekt 'walk on the sea' - eine Abfolge öffentlicher Räume als harmonische urbane Komposition - durchbrach diese Wand und stellte die Verbindung Stadtzentrum-Waterfront wieder her. Auf Grund der aufwendigen unterirdischen Autobahndurchführung wurde die Intervention eine der teuersten Infrastrukturinvestitionen Amerikas. Zusätzliche Bereiche wie Museumsquartier, Hotels und Business und großzügige Parkanlagen wurden in der Waterfront-Revitalisierung umgesetzt.

Nach der Verlagerung der Hafenaktivitäten nach New Jersey wurden die Fingerdocks in Manhattan, NEW YORK, in Freizeit- und Tourismusattraktionen umgewandelt. Die neuentstandene postmoderne „funcity“⁵³ nahe des Stadtzentrums und der Wall Street wurde ein

⁴³ Vgl. Kokot u.a. 2008, 32 ff.

⁴⁴ Kokot u.a. 2008, 34.

⁴⁵ Ebda.

⁴⁶ Vgl. Meyer 1999, 202 f.

⁴⁷ Kokot u.a. 2008, 34.

⁴⁸ Vgl. Kokot u.a. 2008, 34.

⁴⁹ Vgl. Meyer 1999, 42.

⁵⁰ Wilson 2002, 15.

⁵¹ Ebda.

⁵² Vgl. Wilson 2002, 15.

⁵³ Kokot u.a. 2008, 35.

voller Erfolg. Das langfristige ganzheitliche Waterfront-Revitalisierungsprogramm der Stadtplanung startete 1982 mit der urbanen Offensive der Küstenaufwertung mit Schwerpunkt auf öffentlichen Zugang und Nutzung. Die innovativen Projekte kombinierten sehr intelligent die großmaßstäbliche Infrastruktur (Autobahnen, lokale Verkehrsanbindungen) mit öffentlicher Raumnutzung (Freizeitangebote wie Parkanlagen, Strände), was zu einer aus städtebaulicher und architektonischer Sicht revolutionären Verflechtung der Maßstäblichkeit führte. Die städtebaulichen Größen relativierten sich. „Größe ist nicht Maßstab, Maßstab ist nicht Größe.“⁵⁴ Diese Funktionsmischung hat sich als nachhaltig bewährt, beispielsweise durch die Brooklyn Queens Expressway mit ihrer Brooklyn Height Esplanade oder die Henry Hudson Parkway.

Beispiele erfolgreicher Umstrukturierungen der alten Hafeneinrichtungen sind auch der Gantry Plaza State Park (am East River in Queens), wo ein Ferry-Terminal in einen Park umgewandelt wurde, oder das Chelsea Piers Sports and Entertainment Center, wo vier alte Hafenspieren in eine Freizeitanlage transformiert wurden. Die Rekonstruktion des World Trade Centers ist als Ergänzung und Manifestationsakt der New Waterfront Skyline von New York extrem wichtig. Die Waterfront Skyline hat mit der Zeit die Identität der Stadt geprägt, die Stadt wurde zu einer Skyscraper-City (Abb.32).

Erwähnenswert ist der amerikanische Prozess der Waterfront-Revitalisierung namens „Rousification“⁵⁵ (nach dem Stadtentwickler James Rouse, der dieses System weltweit verbreitet hat, z.B. in Sydney (siehe Abb.31), Boston, New York, Santa Monica, Osaka), der eine erfolgreiche Nutzungsmischung von touristischen Einrichtungen wie Hotels, Shops, Restaurants und Bars entlang der Promenade - einen „festivalmarket“⁵⁶ vorsieht, die eine enge Symbiose mit der nahe gelegenen Innenstadt aufweist.⁵⁷ Das Modell, inspiriert von dem idyllischen Bild von Marktplätzen in europäischen Hafenstädten, wurde in ein typisch amerikanisches kommerzielles Konzept umgewandelt, um später, nach der Etablierung im amerikanischen Raum, in diesem ‚amerikanisierten‘ Zustand wieder nach Europa und weiter nach Asien verbreitet zu werden.⁵⁸

Europa

Am Anfang der 90er Jahre gab es neue, innovative Lösungsvorschläge für die Rehabilitation der ehemaligen Areale der Hafenstädte. In europäischen Städten wie Oslo, Rotterdam und Göteborg begann ein neues Zeitalter des Planens und ein engagiertes Mitgestalten auch von Seiten der lokalen Bevölkerung. Nach unzähligen Wettbewerben und verschiedenen Vorgehensweisen entstanden die erwünschten Masterpläne. Die neu formulierten Raumprogramme umfassten Wohnviertel, kleine private Marinas, Grünanlagen, Shoppingmeilen und Märkte, ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot in Form von Museen, Konzerthäusern und vor allem großmaßstäbliche Strukturen wie Vergnügungsparks, und auch große Kinos, die sich bisher am Rande der Stadt befanden. Es handelte sich um eine Wiederbelebung der Stadt durch eine bewusste Wiederbelegung von vergessenen Plätze/Orte.⁵⁹

HafenCity, die größte Baustelle Europas mit rund 150 ha wird in HAMBURG die Innenstadt um 40% erweitern. Das Projekt soll in einem Entwicklungszeitraum von 20 bis 25 Jahren realisiert werden. In unserem Zeitalter des ständigen Wandels ist diese Phase für die Umsetzung des Projektes mit einem massiven Risiko zu betrachten, denn politische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und ästhetische Faktoren befinden sich in einem raschen Veränderungsprozess. Die Größe des Projektes bleibt gleich und verlangt „eine feste städtebauliche Grundordnung“.⁶⁰ Schnelllebigkeit und Nachhaltigkeit sind von großer Bedeutung. Das fertiggestellte Gebiet wird neben vielem anderen rund 40.000 Arbeitsplätze und ca. 6.000 Wohnungen beherbergen. Die Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs (1999), das Team *hamburgplan* mit Kees Christiaanse/ASTOC, gaben eine Aufgliederung in einzelne Quartiere vor. Diese unterscheiden sich nach Nutzungsmischung, Größe, Bautypologien, städtebaulichen System, Höhenentwicklung, Gestaltung, historischer Vorpprägung, Lage und eigenen Raumqualitäten. „Es ist der Versuch, die vielfältigen Bedarfslagen, die für die Schaffung eines lebendigen und urbanen Stadtteils erforderlich sind, in einem großräumig heterogeneren System zu ordnen.“⁶¹ Die komplexe Quartiersgliederung mit jeweiliger

⁵⁴ Wilson 2002, 15.

⁵⁵ Kokot u.a. 2008, 36.

⁵⁶ Ebda.

⁵⁷ Vgl. Kokot u.a. 2008, 36.

⁵⁸ Ebda.

⁵⁹ Kokot u.a., 2008, 36-41.

⁶⁰ Walter, 2008, 31.

⁶¹ Walter, 2008, 32.

Nutzungszusammensetzung sprechen verschiedene Bauherr- und Nutzergruppen an, die unterschiedliche Anforderungen für Raumprogramm und Raumqualität vorschreiben.

Die übergeordnete Planung und die kontrollierte Projektentwicklung in einem einzigen homogenen Masterplan sind wesentlich für die zielgerichtete prozessuale Steuerung und für die kooperative Begleitung. In Vergleich zu anderen internationalen Projekten dieser Größenordnung charakterisiert sich HafenCity Hamburg durch zwei Hauptmerkmale. Der kaum vergleichbare hohe Grad an Nutzungsmischungen, die kleinräumige Körnung, die verschiedene Maßstäblichkeit und die urbane Vernetzung einerseits, die hohen Qualitäts- und Architekturansprüche andererseits zeichnen die Einzigartigkeit dieses Projektes aus.⁶²

Hafenstädte wie BARCELONA entwickelten neue erfolgreiche Marktstrategien und konzentrierten sich durch verstärkten globalen Wettbewerb auf die Wiederbelebung des Ufers. Diese Stadt entwickelte sich, vor allem durch seinen offensiven urbanen Waterfrontzugang, zu einer europäischen multikulturellen Hafenmetropole, Es handelt sich um ein vorbildliches Beispiel der Waterfrontrevitalisierung und wird auch "Stadterweiterung des Jahrtausends" genannt (Siehe Seiten 28-29).

Das erfolgreiche Projekt verbindet Stadt und Wasser in einer starken Symbiose, während der Gewerbe- und Industriehafen weiter nach Süden wanderte. Die Umnutzung und die Umgestaltung des großmaßstäblichen Infrastruktursystems (die alte Autobahn entlang der Küste) transformierte die bestehende Barriere in einer attraktiven öffentlichen Verknüpfung zwischen Stadt und Wasser, die bei Einheimischen und Touristen sehr beliebt ist. Die neu gestalteten urbanen Räume beleben und erweitern die Hafenstadt - Barcelonetta, Port Vell, Mol de la Fusta.

In LONDON sind die seit den 60er Jahren brachliegenden Areale der historischen Hafenanlagen, aus einem heruntergekommenen fast auswegslosen Zustand zum beliebtesten Platz für Freihandel- und vor allem zum Interaktions- und Treffpunkt der Stadt geworden. Seit der Fertigstellung in den 90er Jahren steht das 21km² große Gebiet in Konkurrenz zum historisch gewachsenen Finanzzentrum in der City of London. Die Vision Margaret Thatchers für die Zone Docklands über einen Zeitraum von 10 Jahre lang ohne Einschränkungen keinerlei Steuern zu fordern, war erfolgreich.⁶³

Viele der europäischen Hafenumnutzungsprojekte haben einen sehr starken Wohnungsschwerpunkt und vermitteln so ein Siedlungsmilieu (z.B. Helsinki, Stockholm, Amsterdam). Die Rehabilitation der veralteten Hafenstrukturen der Eastern Docklands in AMSTERDAM wurde vorwiegend und exemplarisch mit Hauptnutzung Wohnbau durchgeführt. Am Borneo-Sporenburg sind dicht aneinander gereihte dreigeschoßige Wohnbauten an der Kanalfont entstanden. Das Wasser direkt vor den Privaträumen ersetzt die universellen Privatgrünanlagen und dient auch als Transportweg, welcher die Mobilität erweitert. Die Einzigartigkeit dieser Siedlungen besteht in der Varietät der Wohnmodule, die unterschiedliche Patios, Dachterrassen und Zugangsmöglichkeiten zum Wasser zulassen. Der Privatraum ist stark inszeniert. Durch die Wiederholung verspielter Module wurde eine hohe architektonische Qualität mit Fokus auf die Individualität erzielt. Aus städtebaulicher Sicht entsteht so eine ausgeglichene Beziehung zwischen der repetitiven Einzigartigkeit der Wohnbauten, der Dachlandschaft und der Großmaßstäblichkeit der historischen Kais. Die drei imposanten Wohnblöcke mit dem skulpturalen Charakter unterbrechen die Ordnung der Reihenhäuser und sind gleichzeitig die Landmarks der neuen Struktur.⁶⁴

Größere Arealen, die eine langfristige Projektentwicklung erfordern, werden oft für Zwischennutzungen verwendet. Bestehende alte Lagerhäuser am brachliegenden Hafengelände werden beispielsweise für begrenzte Zeit an Künstler und Studenten zur Verfügung gestellt. Diese Marktstrategie funktioniert gut, hat allerdings auch Nachteile, wie den der Gentrifizierung. Die Eastern Docklands müssen noch Schritt für Schritt gestaltet werden und diese Entwicklung ist sehr versprechend für die Zukunft Amsterdams.

Asien

Die Waterfrontrevitalisierungen im asiatischen und arabischen Raum haben eine spezifische Wertigkeit. Die städtebaulichen, finanziellen aber auch klimabedingten Anforderungen sind mit den europäischen Aspekten nicht vergleichbar.⁶⁵ „Es sind einfach andere Welten mit anderen Dichten und anderen Sensationsbedürfnissen.“⁶⁶ Die Konkurrenzfähigkeit der Länder im Nahen Osten macht sich selbstverständlich auch durch Architektur und Städtebau bemerkbar (siehe Abb.51). Der asiatische Kontinent befindet sich immer schon in ständiger Bewegung. Veränderungen werden traditionell schnell durchgeführt, was den Ausbau der Zugänge zum Meer verstärkt antreibt. Geschichte wird ständig gelöscht und man läuft mit der Zeit um dem globalen Wettbewerb standhalten zu können. Asien ist ein nicht wahrgenommenes

⁶² Vgl. Ebda.

⁶³ Vgl. Kokot u.a., 2008, 36-41.

⁶⁴ Vgl. http://www.west8.nl/projects/borneo_sporenburg/, 11.10.2013

⁶⁵ Vgl. Walter, 2008, 33.

⁶⁶ Ebda, 33.

Vorbild welches ständig und schnell wächst und sich auch durch Landgewinnung profiliert (siehe hier das Beispiel 'The Pearl Qatar' in Doha, Katar).

In Japan wurden die alten Häfen auf Inseln außerhalb der Stadt verlegt, um den problemfreien Zugang für grosse Frachtschiffe, die einen tieferen Seegang erfordern, zu ermöglichen. Die Hafenumnutzungsprojekte zielen vor allem auf die Landgewinnung seewärts. Die neu entstandenen Inseln dienen auch als Flughäfen, Sportstadien oder beherbergen Energiekraftwerke. Teleport TOKYO ist ein gutes Beispiel dafür. Oft werden ältere und ungenutzte Flächen, die zu Brachland geworden sind, für Freizeitaktivitäten, Hotels und Museen umstrukturiert. Das Küstenbild bzw. der Waterfront der Großstadt Asiens ist nach nordamerikanischem Vorbild auch durch die 'Skyscraper-Wall' charakterisiert (siehe auch Abb.53 - Luftbild Hong Kong). Die Hochhäuser beherbergen Mischnutzungen, aber vorwiegend Businessnutzung, die in einer Global City der wachsenden Konsumgesellschaft unabdingbar sind.

DIE NEUE HAFENIDENTITÄT

Die lokalen und regionalen Mechanismen sind nicht so stark von Bedeutung, wie die Einbindung der Häfen ins globalisierte Handels- und Konsumnetzwerk. Global bedeutet hier universal. Damit stellt sich die Frage wodurch sich diese Strukturen unterscheiden. Kann man von einer speziellen Identität der (Hafen)Stadt sprechen? Oder ist sie in diesem Fall bereits verloren? Die Identität des Ortes ist noch ein aktuelles Thema unzähliger Diskussionen im Bereich der Stadtplanung und Architekturtheorie. Der Stararchitekt Rem Koolhaas behandelt die aktuellen Städtebautrends im Zusammenhang mit der Globalisierung in seinem Essay 'Die Stadt ohne Eigenschaften':

„Die eigenschaftslose Stadt ist die Stadt, die dem Würgegriff des Zentrums, der Zwangsjacke der Identität, entkommen ist. Die eigenschaftslose Stadt bricht mit diesem destruktiven Kreis der Abhängigkeit: Sie ist nichts als eine Widerspiegelung gegenwärtiger Bedürfnisse und Fähigkeiten. Es handelt sich um die Stadt ohne Geschichte. Sie bietet jedem genügend Platz. Sie ist unkompliziert. Sie bedarf keiner Instandhaltung. Wird sie zu klein, dann expandiert sie einfach. Wird sie zu alt, dann zerstört sie sich, um wieder bei Null anzufangen. Sie ist überall gleich aufregend – oder gleich langweilig. Sie ist ‚oberflächlich‘, sie kann jeden Montagmorgen eine neue Identität produzieren, wie ein Filmstudio in Hollywood“⁶⁷

In einem Interview des Magazins 'Der Spiegel' über Europas größtes Hafenstadtentwicklungsprojekt HafenCity Hamburg, das offensichtlich als Zentrum einer eigenschaftslosen Global City gut gelungen ist, erinnert Koolhaas nochmal an die von der heutigen modernen Gesellschaft erwünschte Seelenlosigkeit des Ortes, die eine „unheimliche Vertrautheit“⁶⁸ erzeugt, „als wäre man schon einmal dort gewesen. War man aber nicht.“⁶⁹ Das Verhalten der Menschen, die weltweite starke Migration ändern die subjektiven Stadtwahrnehmung und die urbanen Bedürfnisse. 'Universal' ist angenehm, erkennbar, freundlich, frei von Belastungen, unkompliziert und es funktioniert überall gleich:

„Eine Stadt wie Dubai hat 80 Prozent Einwanderer, Amsterdam 40 Prozent: Ich glaube, für diese Bevölkerungsgruppen ist es einfacher, durch Dubai, Singapur oder die HafenCity zu laufen als durch schöne mittelalterliche Stadtkerne. Denn die strahlen für diese Menschen nichts als Ausschluss und Zurückweisung aus. In einem Zeitalter der massenhaften Immigration muss es vielleicht auch zu einer massenhaften Ähnlichkeit der Städte kommen. Diese Städte funktionieren wie Flughäfen: Die immer gleichen Geschäfte sind an den immer gleichen Stellen. Alles ist über die Funktion definiert, nichts über die Geschichte. Das kann auch befreiend sein.“⁷⁰

Die 'eigenschaftslose Stadt' sei seiner Meinung nach von Regeln und Verhaltenscodes der gewöhnlichen traditionellen Stadt, also „von eingefahrenen Mustern und Erwartungen“⁷¹ befreit.

In diesem Fall kann man nur von einer globalen Identität reden. Wenn es sich um die Identität Hafenstadt handelt, sind beide Systeme, Hafen und Stadt, zu untersuchen. In dem Revitalisierungsprozess der alten verlassenen Hafenflächen ist die Annäherung ans Wasser urbanistisch von Bedeutung und generiert eine Ambiguität, wie sie etwa Ariane Wilson in der Verschmelzung zwischen urbanen Flächen und brachliegenden historischen Hafengebieten sieht:

⁶⁷ Koolhaas 1996, <http://www.archplus.net/home/archiv/ausgabe/46,132,1,0.html>, 09.09.2013

⁶⁸ Ebda.

⁶⁹ Oehmke/Rapp 2011, <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-82995614.html>, 02.05.2013.

⁷⁰ Oehmke/Rapp 2011, <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-82995614.html>, 02.05.2013.

⁷¹ Ebda.

„Das Schlagwort Hafen-Stadt ist Mode und versinnbildlicht das Suchen nach urbaner Identität. Aber es ist nicht ohne Ambivalenz. Wird die Stadt vom Hafen zurückerobert oder wird das Hafengelände durch die Stadt vereinnahmt?“⁷²

⁷² Wilson 2002, 11.

2. Hafenstadt Konstanza

Constanta, (deutsch Konstanza oder Konstanz, auch Constantza, türkisch Kustendji, Kustendja, Köstence, Köstendsche, im Altertum Tomis und in der Spätantike Constantiana) ist eine Hafenstadt in Rumänien am Schwarzen Meer.

Sie ist die älteste Stadt des Landes mit einer 2.500 Jahren alten Geschichte. 2009 war sie laut Index die Stadt Rumäniens mit der höchsten Lebensqualität. Als der größte Hafen am Schwarzen Meer und der viertgrößte Hafen Europas entwickelt sich Konstanza im hohen Tempo zu einer modernen europäischen Hafenstadt.⁷³

Sowohl die Einflüsse des transparenten internationalen Wandels der letzten 20 Jahren, als auch die lokalen und nationalen Transformationsprozesse im politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kontext prägen die erste postkommunistische Ära. Armut, Freiheit, Ausleben, die Suche nach Anerkennung, Macht, Glamour, Verständnis, Nachbarschaft, Arbeitssuche, Chaos, Korruption, Lügen, Versprechungen, Müll, graue Stadt, Beton, Neuanfang, Handeln, Quereinsteiger, Geldwäsche, Leere, Fülle, Alt, Neu, Konsum, Varietät, Trend, Businessideen, Verfall, Neubau, Attraktionen, Sommer, Sonne, Strand, Shoppingmall, Umstrukturierung, Aktien, Shipping, Europäisierung, Reichtum, Enttäuschungen, Hoffnungen und Durchhaltevermögen sind Worte, die die Einheimischen oft verwenden. In Mundart sagt man: „Rumänien ist das Land aller Möglichkeiten...“ und genau das charakterisiert vor allem die unruhige Hafenstadt Konstanza.

RUMÄNIEN

Hauptstadt Bukarest

21.305.097 Einwohner⁷⁴

(7. Stelle in Europa)

238.391 km² Fläche⁷⁵ (12. Stelle in Europa⁷⁶)

245 km Küstenlänge am Schwarzen Meer⁷⁷

KONSTANZA

Der größte Hafen am Schwarzen Meer und der viertgrößte Hafen Europas ist eine Übergangszone zwischen Mittel-, Süd- und Osteuropa. Somit spielt Konstanza die Rolle einer europäischen Kommunikations-, Transport- und Logistikdrehscheibe.

Durch seine strategische Lage befindet sich die Hafenstadt an der Schnittstelle der wichtigen paneuropäischen Transportkorridore:

Der Korridor IV (Berlin-Nürnberg-Prag-Budapest-Bukarest-Constanta-Istanbul-Thessaloniki) verbindet West- und Südeuropa (durch Bukarest und via Bahn- und Straßenverkehr)

Der Korridor IX (Helsinki-St. Petersburg-Pskov-Moskau-Kiev-Chisinau-Bukarest-Liubashevskaja-Dimitrovgrad-Alexandroupolis) verbindet Nord- und Südeuropa (durch Bukarest und via Bahnverkehr)

Der Korridor VII (Rhein-Main-Donau) verbindet Nordwesteuropa mit Südosteuropa und ist die längste Binnenwasserverkehrsverbindung Europas.

Die Korridore IV und IX sind multimodal, sie kombinieren Straßen-, Eisenbahn-, Fluss- und Seeverkehr.⁷⁸

Der Korridor VII hat eine wichtige strategische Bedeutung. Mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals 1992 wurde eine direkte Verbindung zur Donau und den mitteleuropäischen Hafenstädten geschaffen.⁷⁹

„Der Main-Donau-Kanal ermöglicht zudem, dass die Schifffahrtsroute Konstanza-Rotterdam einen ununterbrochenen Wasserweg zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee darstellt. Zudem ist Rotterdam eine wichtige Partnerstadt von Konstanza. Konstanza ist bereits der größte Hafen am Schwarzen Meer und der Warenumsatz wächst um 8 Prozent pro Jahr.“⁸⁰

⁷³ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

⁷⁴ Vgl. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tam/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tps00001>, 25.08.2013.

⁷⁵ Institutul National de Statistica 2013, 5.

⁷⁶ Vgl. <http://berlin.mae.ro/de/romania/1015>, 25.08.2013.

⁷⁷ Institutul National de Statistica 2013, 5.

⁷⁸ Vgl. http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=infgn_port_maritim&x=load, 28.08.2013.

⁷⁹ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) 2000, 55-57.

⁸⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

ENTFERNUNGEN AB KONSTANZA ⁸¹:

Tulcea (Donaudelta) - 124 km

Bukarest - 225 km

Timisoara - 758 km

Budapest - 998 km

Wien - 1.293 km

ÜBERBLICK KONSTANZA :LAGE. REGIONAL UND LOKAL

Planungsregion Süd-Ost:

3.731.400 Einwohner

36.850 km² Fläche⁸²

Gemäß der Vorgaben der EU-Politik wurde Rumänien in acht Planungsregionen (rum.: 'Regiuni de Dezvoltare') unterteilt. Diese „haben keine realen Befugnisse und sind somit auch keine juristischen Verwaltungseinheiten“⁸³. Die Planungsregionen sind mit dem EU-Beitritt Rumäniens 2007 entstanden und sind „für die Zuteilung von EU-Fördergeldern sowie für statistische Erhebungen von Bedeutung.“⁸⁴ Die Planungsregionen beinhalten jeweils mehrere Kreise.

Kreis Konstanza:

756.053 Einwohner

7.071 km² Fläche

Rumänien hat 41 Kreise (rum.: 'Judete' (sowie die Hauptstadt Bukarest, die verwaltungstechnisch eine Sonderstellung einnimmt - eine „zentralistische Verwaltungsgliederung [...] nach dem Vorbild der französischen Départements im 19. Jahrhundert.“⁸⁵ Konstanza ist der am stärksten urbanisierte Kreis des Landes.⁸⁶

Stadt Konstanza:

283.872 Einwohner Stand 2011⁸⁷ (fünftgrößte Stadt des Landes)

124,89 km² Fläche

Metropolregion Konstanza:

425.916 Einwohner

1.013,5 km² Fläche

Konstanza ist die zweitgrößte Metropolregion des Landes⁸⁸ nach Bukarest (ca.2,2 mil. Einwohner).⁸⁹ In der Raum- und Regionalentwicklung Rumäniens wurden 2007 vier große urbane Zentren als Metropolregionen (rum.: 'Zone Metropolitana' (definiert. Das Ziel ist, die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit des Landes und Europas zu erhalten und dazu den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen. Der Begriff 'Metropolregion' bezieht sich auf die Metropolfunktionen, die dieses Ballungszentrum auf internationale bzw. kontinentale, interkontinentale oder regional-europäische Einflussebene aufweisen. „Metropolregionen werden als Motoren der sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes betrachtet.“⁹⁰

⁸¹ Vgl. <http://www.rumaenien-info.at/de/reisefuehrer/staedtetourismus/118>, 29.08.2013.

⁸² Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Planungsregionen_in_Rumänien, 25.08.2013.

⁸³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Rumänien>, 25.08.2013.

⁸⁴ Ebd.

⁸⁵ <http://de.wikipedia.org/wiki/Rumänien>, 25.08.2013.

⁸⁶ Vgl. <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

⁸⁷ Vgl. <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 26.08.2013.

⁸⁸ Vgl. <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

⁸⁹ Vgl. http://ro.wikipedia.org/wiki/Demoarafia_Romaniei, 22.08.2013.

⁹⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Metropolregion>, 26.08.2013.

INFRASTRUKTUR

Eines der bestimmenden Kriterien für die gute Funktionalität einer Metropolregion ist ihre 'Gateway-Funktion'. Konstanza ist ein internationaler multimodaler Transportknoten Europas, eine wichtige Schnittstelle der paneuropäischen Korridore und verfügt über gute Anbindungen zum Hinterland.

Als wirtschaftliche Säule der Region ist Konstanza der einzige rumänische Hafen, der über sämtl Transportmöglichkeiten verfügt: See- und Binnenwasserwege, Bahn-, Straßen- und Flugwege.⁹¹ Der internationale Flughafen Mihail Kogalniceanu befindet sich ca. 23km von der Stadt entfernt.⁹²Mit der Anbindung an die Pan-European Oil Pipeline⁹³ ist das Transportangebot komplett.

WIRTSCHAFTSHAFENSPEZIFISCHE AKTIVITÄTEN

Die Hafenstadt Konstanza ist DER Wirtschaftsmotor der Region und Rumäniens. Die Entscheidungs- und Kontrollfunktionen der Metropolregion sind hier konzentriert. Die Stadt ist durch ihre hafenspezifischen Funktionen (Handel, Transport) entstanden. Mit der Industrialisierung und der Urbanisierung haben sich schliesslich zusätzliche Funktionen entwickelt, so dass Konstanza heute eine komplexe Palette von Wirtschaftszweigen besitzt, unter anderem Maschinen- und Lebensmittelproduktionen. Auf lokaler Ebene sind rund 60% der Arbeitskräfte in erfolgreichen Klein- und Mittelbetrieben beschäftigt. Diese erwirtschaften ca. 63% der lokalen Bruttowertschöpfung.⁹⁴

Marktführend sind nach wie vor hafenspezifische Aktivitäten und die Industrie, welche ca. 50% der gesamten Ökonomie der Stadt ausmachen. Ein Drittel der Wirtschaftsaktivität ist dem Hafen (Fracht-, Lager-, Transportsektor und Schiffsbau) zu verdanken. Mit der Expansion des Hafengebietes nach Süden und mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukorridors bekam der Hafen eine neue Bedeutung. Durch die strategische Lage und die Anbindung sowohl an das Schwarze Meer als auch an die Donau ermöglicht der Hafenkomplex Konstanza die direkte Schiffserbindung zu Zentral- und Westeuropa. Das sehr hohe Frachtvolumen und die dazu relativ niedrigen Kosten machen die Schifftransporte über die Donau quer durch Europa sehr lukrativ. Im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehrstransport ist der Schiffstransport über die Donau sehr effizient.

„Rumänien ist neben Bulgarien das einzige Land der Europäischen Union (EU) mit einem Zugang zum Schwarzen Meer. Dabei bildet Constanta vor allem ein bedeutendes Eingangstor für Waren aus dem Schwarzmeer-Raum in die EU.“⁹⁵

“Das jährliche Umschlagvolumen in Constanta war mit rund 48 Mio. t (2010) um ein vielfaches höher als beispielsweise in den bulgarischen Schwarzmeerhäfen Varna und Burgas.“⁹⁶

EXKURS: DER HAFEN VON KONSTANZA

Konstanza, der größte Hafen am Schwarzen Meer, ist nach Rotterdam, Antwerpen und Marseille der viertgrößte Hafen Europas. Seine Gesamtfläche beträgt 3.926 ha (1.213 ha Land und 2.613 ha Wasser) auf einer Küstenlänge von rund 13 km.

Der Hafen Konstanza ist eines der wichtigsten jemals realisierten Infrastrukturprojekte Rumäniens.⁹⁷ Zusammen mit den angeschlossenen Werften ist der Hafen der größte Wirtschaftsfaktor der Stadt und der Region. Der jährliche Warenumschlag beläuft sich auf 40 bis 60 Millionen Tonnen.⁹⁸ Der Gesamtumsatz des Hafens betrug im Jahr 2012 EUR 65.775.424.

⁹¹ [Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta \(Hg.\)\[Verf. Idom s.r.l.\], Bucuresti 2008, 9.](#)

⁹² [Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta \(Hg.\)\[Verf. Idom s.r.l.\], Bucuresti 2008, 17.](#)

⁹³ [Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Constanta](http://de.wikipedia.org/wiki/Constanta), 21.08.2013.

⁹⁴ [Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta \(Hg.\)\[Verf. Idom s.r.l.\], 2008, 9.](#)

⁹⁵ Pattberg, 11.10.2011.

⁹⁶ Pattberg, 11.10.2011.

⁹⁷ Vgl. C.N.Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (Hg.) [Verf. S.C. Iptana S.A.] 2006, o.S.

⁹⁸ Vgl. <http://ome-lexikon.uni-oldenburg.de/54290.html>, 26.09.2013.

Der Hafen ist an die nationalen und europäischen Pipeline-Netzwerke angebunden und spielt die Rolle eines Verteilers (Distributors) für die Energieproduzenten in Zentral- und Südosteuropa. 11% des Jahresumsatzes stammten aus der Energiedistribution.

Die vorteilhafte Lage des Hafens am südwestlichen Ende des paneuropäischen Korridors Nr. VII sichert die Zukunftsperspektiven des Hafens. Die Flussschifffahrt macht derzeit ca. ein Viertel des Hafenverkehrs aus.

Die Modernisierungs- und Entwicklungsstrategien finden vorwiegend im südlichen Teil des Hafens (Konstanz Süd) nahe der Donaumündung statt. Außerdem erlaubt dort das verfügbare Raumangebot die Entwicklung neuer Hafenanlagen und eine nachhaltige Erweiterung der vorhandenen Strukturen.

Aus diesem Grund verlor der historische Hafen (Teil des Hafens Konstanz Nord) in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung. Die völlig veraltete Infrastruktur und die bestehenden Hafeneinrichtungen können dem Wandel der Logistik nicht mehr standhalten. Ein zukunftsorientierter, von der Hafenverwaltung erwünschter Masterplan wird in den nächsten Jahren das Schicksal dieses Areals entscheiden.

Die global vernetzte *'just-in-time distribution'* und der damit verbundene containerisierte Warenumschat spielen in den Entwicklungsstrategien des Hafens eine große Rolle. Der für den effizienten Transport unabdingbare Aufbau der Infrastruktur machte ca. 94% der Gesamtinvestitionen des Jahres 2012 aus. Ein Großteil (ca. 65 %) der Finanzierung erfolgte durch die EU-Regionalpolitik.

Wichtige Kooperationen mit internationalen Häfen tragen zur Erfolgsstory des Hafens von Konstanz bei.

In einem Onlineartikel der Germany Trade & Invest vom 11.10.2011 mit dem Titel *'Constanta in Rumänien soll zweitgrößter Hafen Europas werden'*, vergleicht Anika Pattberg Konstanz mit den wichtigsten Häfen der Welt. Obwohl der Schwarzmeerhafen nur den 89. Platz auf der Warenumschat-Weltrangliste belegt (siehe *'World Port Rankings 2009'* der American Association of Port Authorities)⁹⁹, strebt die Direktion der rumänischen Hafenverwaltung an, *"aus dem Hafen ein echtes Eingangstor in Südosteuropa für Waren zu machen, deren Herkunft/Bestimmungsort der Schwarzmeerraum, die Region um das Kaspische Meer, Zentralasien und Fernost ist."*¹⁰⁰

Die Zahl der Passagiertransporte am Wasser, die Anfang des Jahrhunderts noch Tradition hatten, sind in den letzten Jahrzehnten komplett gesunken. Gründe dafür sind neue moderne Verkehrsmittel und alternativen Routen. Eine Wiederbelebung vor allem auf lokaler und regionaler Ebene wäre wünschenswert.

AKTUELLE PROJEKTE DES HAFENS¹⁰¹:

Wie soll die Zukunft des Hafens aussehen?

Die Behörden haben für die Erstellung eines Masterplans bereits zwei Millionen Euro veranschlagt, allerdings betrifft dieser vornehmlich mittel- bis langfristigen Projekte. Kurzfristigere Pläne wie eine Vertiefung des Hafenbeckens und die Restaurierung des Kaigeländes werden unabhängig davon verfolgt und sollen knapp 50 Millionen Euro kosten.

Weitere 2,1 Millionen sollen in die Erweiterung der Warenumschatkapazitäten fließen.

Mit Abstand der größte Kostenpunkt wäre die Erweiterung eines Schutzdamms um einen Kilometer, was 144 Millionen Euro verschlingen würde.

Projekte in Arbeit:¹⁰²

Verbesserungen der Verkehrsverbindungen

Die Insel

Soja Terminal

Windmühlen-Areal

Verlängerung Wellenbrecher Nord

Neuer Getreideterminal im Süden des Südhafens
Moderner Container Terminal im Süden des Südhafens

Dem stehen allerdings Probleme im Weg, die Großprojekte in Rumänien und ganz Südosteuropa erschweren. Die Vergabeverfahren werden oft angefochten, ineffiziente Verwaltungsstrukturen und Korruption tun ein Übriges, um wichtige Infrastrukturprojekte um Jahre zu

⁹⁹ Vgl. Pattberg, 11.10.2011.

¹⁰⁰ Aurelian Andrei Popa zit. n. Pattberg, 11.10.2011.

¹⁰¹ Vgl. Pattberg, 11.10.2011.

¹⁰² Vgl. C.N.Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (Hg.) [Verf. S.C. Iptana S.A.] 2006, o.S.

verzögern. Dies führte jüngst in Rumänien und Bulgarien dazu, dass enorme Summen aus den EU-Kohäsionsfonds, die bereits für Rumänien zugeteilt worden waren, nicht abgerufen werden konnten und somit verfielen.¹⁰³

Räumliche Entwicklungstendenz:¹⁰⁴

Umstrukturierung des alten Hafens

Spezialisierten Docks. Die Docks für die großen Schiffe werden im Süden Konstanta Süd gelagert

Transporte Entwicklungstendenz¹⁰⁵:

1. Getreide und Container

2. Holz

3. Allgemeinwaren - verstärkter Containertransport

GESAMTUMSATZ 2012: RON 293.095.291 (EUR 65.775.424)¹⁰⁶

INVESTITIONEN 2012: RON 82.833.997 (EUR 18.589.317)¹⁰⁷

WIRTSCHAFT – TOURISMUS

Mit der Wiederentdeckung des Meereswassers als wohltuendem, ganzheitlichem Kurmittel und mit der Entwicklung der Badekultur ab Anfang des 20. Jahrhunderts wuchs auch der für die Hafenstadt wichtige Wirtschaftssektor des Tourismus. Die Stadtstrände, der Badeort Mamaia im Norden Konstanzas sowie die bis zur Grenze mit Bulgarien verbreitete Vielfalt an Kur-, Bade- und Freizeitangeboten leisten in der Sommersaison einen wichtigen Beitrag für die rumänische Wirtschaft. Das vielfältige kulturelle Angebot Konstanzas ist ein Magnet für Touristen aus dem In- und Ausland.

KULTUR

Die Symbolfunktion der Metropolregion zeichnet sich durch ihre kulturelle Vielfalt und das antike Erbe aus. Die Baudenkmäler aus griechisch-römischer Zeit sowie Museen und Altstadtbesichtigungen sind Hauptattraktionen für Touristen. Ein Großteil der wertvollen Bausubstanz der Altstadt befindet sich leider in verschiedenen Stufen des Verfalls und benötigt dringend ein Revitalisierungskonzept. Als große Bühne der Stadt sind das Nationaltheater für Oper und Ballett sowie das Staatstheater erwähnenswert.

BILDUNG UND WISSENSCHAFT

Konstanza verfügt über 500 Bildungsstätten zur primären und sekundären Ausbildung. Die bekannteste ist das Nationalkolleg 'Colegiul National Mircea cel Batran', das eine alte Tradition seit Ende des 19. Jhdts hat. Neben der staatlichen Universität (Universitatea 'Ovidiu') mit über 20 Fakultäten und Instituten sind in der Stadt die Marineuniversität (Universitatea Maritima) mit seeschiffahrtsbezogenen Studiengängen und ein Meeresforschungsinstitut (Institutul National de Cercetare-Dezvoltare Marina 'Grigore Antipa') sowie eine Marineakademie (Academia Navala 'Mircea cel Batran') angesiedelt.

¹⁰³ Vgl. Pattberg, 11.10.2011.

¹⁰⁴ Vgl. C.N.Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (Hg.) [Verf. S.C. Iptana S.A.] 2006, o.S.

¹⁰⁵ Ebda.

¹⁰⁶ Vgl. C.N.Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta, Annual Report 2012, 19.

¹⁰⁷ Ebda.

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR- UND ENTWICKLUNG

Zwischen 1910 (ca. 30.000) und 1980 (ca. 300.000) hat sich die Bevölkerungszahl Konstanzas etwa verzehnfacht. Zwei Jahre nach der Wende wurde die Spitze mit ca. 350.000 Einwohnern erreicht (1992).

In postkommunistischer Zeit schrumpfte die Bevölkerung wieder. Rund 83% der aktuellen Bevölkerung sind Rumänen. Die wichtigsten Minderheiten sind die Tataren (2,6%) und Türken (2,3%). Über 10% der Bevölkerung fehlen allerdings nähere Angaben.¹⁰⁸

Der starke Rückgang der Einwohnerzahl ist auf die Intensivierung der Deindustrialisierung in den letzten 20 Jahren und auf die inkohärente nationale Wirtschaftspolitik zurückzuführen. Die steigende Arbeitslosigkeit Rumäniens, die Arbeitskräftenachfrage bzw. das starke Wirtschaftswachstum sowie die hohe Lebenserwartung in anderen Ländern verursachten eine massive Migration ins Ausland. Momentan leben ca. 3 Millionen Rumänen im Ausland.¹⁰⁹ Die Mehrheit der Binnenmigranten im EU-Raum sind Rumänen.

Ein anderer Faktor des Bevölkerungsrückgangs ist das klassische Verhältnis zwischen steigender Mortalität und sinkender Geburtenrate.

1853 lebten erst 5.204 Menschen in der Stadt. Davon stellten die Tataren (ca. 36 %) und Griechen (ca. 30 %) die Mehrheit dar. Zudem gab es größere Gruppen von Bulgaren und Juden sowie Roma, Türken, Armenier und Dobrudschadeutsche. Nur ca. 5 % waren Rumänen.¹¹⁰

Das Prozess der 'Rumänisierung' nach der Eingliederung ins Königreich Rumänien (1878) führte zu einem demografischen Wandel. Um 1900 waren je ca. ein Viertel Rumänen und Griechen, daneben lebten kleinere Gruppen der genannten Ethnien in der Stadt.¹¹¹

„Dobrodscha zeichnete und zeichnet sich durch ein ethnisches Mosaik aus, wie es (sic!) noch nie in Rumänien gab. Hier lebten und leben in Frieden Rumänen, Türken, Tataren, Bulgaren, Mazedonier, aber auch Armenen, Italiener, Griechen und viele andere Minderheiten.“¹¹²

Während im Großteil Europas die urbane Bevölkerung dominiert, hält sie sich in Rumänien mit der ruralen Bevölkerung noch etwa die Waage (54% zu 46%). Problematisch ist die Altersstruktur der Bevölkerung, was aber nicht wie in Westeuropa durch einen jahrzehntelangen demographischen Wandel, sondern durch die Abwanderung vorwiegend junger Menschen bedingt ist. Nach 1990 haben sich Binnenmigrationsbewegungen in stadtnahe Gebiete intensiviert.¹¹³

Die Symbiose zwischen der Stadt und ihrem Wirtschaftsmotor, dem Hafen, wird heute als kontroverses Thema behandelt. Der Hafen hat ein autonomes Statut und befindet sich in keinem untergeordneten Verhältnis zur Stadt. Er ist halbstaatlich. Der Eigentümer ist der rumänische Staat, aber der Verwaltungsapparat wird von C.N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (APM, 'die Hafenverwaltung') geleitet. Diese Institution ist dem rumänischen Transportministerium untergeordnet.¹¹⁴ Somit erklärt sich, warum die Hafenverwaltung eigene Entwicklungsstrategien auf ihrem Gebiet plant, unabhängig von der Stadtverwaltung Konstanzas. Deswegen existieren noch keine Studien, die sich mit dem kontroversen Verhältnis Hafen-Stadt beschäftigen und die beide Systeme analysieren und vereinen. Ich finde eine Analyse des Zusammenspiels zwischen Hafen und Stadt absolut notwendig für eine kurzfristige und langfristige Entwicklung der Symbiose zwischen Stadt und Hafen und in weiterer Folge für das gesunde Wachstum Konstanzas.

Der Ursprung dieser engen Beziehung liegt in der römisch-byzantinischen Zeit. Der unumstößliche Beweis dafür ist ein im Jahr 1959¹¹⁵ entdecktes römisches Gebäudeensemble mit einer 1.700 Jahre alten Geschichte. Das Handelszentrum des Hafens, als ehemaliger Teil des Forums, war auf dem westlichen Hang zwischen dem natürlichen Hafen und der Altstadt situiert und bestand aus drei Ebenen, die Hafen und Stadt verbanden. Hier fanden die kommerziellen Transaktionen statt.¹¹⁶ Die Handelshalle auf der 2.Ebene des Komplexes weist eine kolossale Größe von 2.000 m² (100 m x 20 m) auf. Der Boden dieser Halle ist das größte gut erhaltene römische Mosaik der Welt und

¹⁰⁸ Vgl. <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

¹⁰⁹ Vgl. <http://www.zf.ro/profesii/harta-depopularii-romaniei-intre-2002-si-2012-cata-populatie-au-pierdut-primele-100-de-orase-10001367>, 21.08.2013.

¹¹⁰ Vgl. <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

¹¹¹ Vgl. <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.

¹¹² Stanescu 2008, 11.

¹¹³ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Rumaenien>, 25.08.2013.

¹¹⁴ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.] 2000, 57-58.

¹¹⁵ Vgl. C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (Hg.) [Verf. S.C. Iptana S.A.] 2006, o.S.

¹¹⁶ Vgl. http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=istoric_port&x=load, 26.09.2013.

besteht aus unzähligen farbigen Steinen, die geometrische und florale Muster bilden. Auf dem unteren Niveau (1. Ebene, auf Hafenhöhe) befanden sich die Lagerräume des kommerziellen Hafenzentrums. Das gesamte Bauensemble wurde in ein Museum („*Edificiul Roman cu Mozaic*“-, „Das römische Gebäude mit Mosaik“) verwandelt.

HISTORISCHER EXKURS

VORGESCHICHTE UND ALTERTUM

Das Gebiet war ursprünglich von Thrakern bewohnt, zuerst von den Geten, dann von den Dakern.¹¹⁷ Ab dem 7. Jahrhundert v. Chr. wurden mehrere griechische Kolonien entlang der Westküste des Schwarzen Meeres (Pontos Euxenios) gegründet. So entstanden die befestigten Städte Callatis (heute Mangalia), Histria und Tomis (heute Konstanza).¹¹⁸ Später wurde die Region Ziel keltischer und skythischer Invasionen. Für eine Zeit war sie Teil des Königreichs von Dakien. Unter Burebista eroberten die Römer 46 n. Chr. das Gebiet und hielten es bis 387 n. Chr.

Am bekanntesten ist die römische Kolonialstadt Tomis in der Provinz Moesia Inferior, zeitweilig Verwaltungssitz der eigenen Provinz Scythia.¹¹⁹ Der Name der ältesten Stadt des Landes, Tomis, wird von der Argonautensage abgeleitet. Hier begrub der unglückselige König von Kolchis die Körperteile seines Sohnes, der zuvor von der eigenen Schwester Medea getötet, zerstückelt und ins Meer geworfen worden war. Aus dem griechischen Wort „*tomi*“ (=Stück) entstand der Name der Stadt Tomis.

Hierher wurde der römische Dichter Publius Ovidius Naso von Augustus (Ovid) in die Verbannung geschickt. Seine ‚*Tristia*‘ und ‚*Epistulae ex ponto*‘ entstanden in diesem Exil (8–17 n. Chr.) und hier beendete der unglückliche Meister seine bekannten ‚*Metamorphosen*‘.¹²⁰

In der Spätantike erlebte die Stadt eine wirtschaftliche und kulturelle Blüte. Als wichtige Metropole dieser Zeit wurde die Stadt von Kaiser Konstantin I. zu Ehren seiner Schwester in ‚*Constantia(na)*‘ umbenannt.¹²¹ Die Handelsaktivitäten fanden in dem für die damalige Zeit spektakulären Handelsebäude (Teil des Forums) am Fuße der Altstadt in dem von der Natur gebildeten antiken Hafen statt.

„*Scythia Minor* bezeichnete in der Antike die Region, deren Grenzen etwa der historischen Landschaft Dobrukscha entsprechen, die heute zu Teilen in Rumänien und Bulgarien liegt. Die früheste Beschreibung der Region findet sich bei Herodot, der zwischen 454–447 v. Chr. die Gegend bereiste [...]“¹²²

Nach der Antike kamen Wandervölker (Goten, Awaren), welche die Stadt und die Region ausplünderten. Die antiken Stadtstrukturen Konstanzas wurden größtenteils zerstört und die einst blühende Siedlung wurde vernichtet. Konstanza war auch ein frühchristliches Zentrum.¹²³ Die Historiker sind sehr bemüht, die aus dieser Zeit stammenden Katakomben zu konservieren. Durch archäologische Grabungen im letzten Jahrhundert wurden wertvolle Ruinen von Basiliken und kaiserlichen Nekropolen auf dem Gebiet der Altstadt entdeckt (siehe Bildmaterial Spuren der Antike).

MITTELALTER BIS 1900

679 wurde Konstanza von den Bulgaren in Besitz genommen und verblieb bis 1385 unter ihrer Herrschaft, welche jedoch zwischen 971 und 1186 durch die byzantinische Rückeroberung unterbrochen war.

Die Expansion der Mongolen im 12.–13. Jahrhundert hinterließ bis heute sichtbare Spuren in der Bevölkerungsstruktur. Im 13. Jahrhundert prägten genuesische Kaufleute die Hafentätigkeiten, woran der 1860 errichtete Leuchtturm (Farul Genovez) erinnert.

¹¹⁷ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/>

Biosph%C3%A4renreservat_Donaudelta, 25.08.2013

¹¹⁸ Vgl. Pauleanu 2000, 13-25.

¹¹⁹ Ebda.

¹²⁰ Ebda.

¹²¹ Ebda.

¹²² <http://de.wikipedia.org/wiki/>

Biosph%C3%A4renreservat_Donaudelta

¹²³ Vgl. Pauleanu 2000, 31-37.

Im 14. Jahrhundert entstand an der westlichen Schwarzmeerküste durch Abspaltung das bulgarische Teilreich Dobrudscha. Nach der Schlacht von Nikopolis 1396 fiel die Dobrudscha mit Konstanza für lange Zeit an das Osmanische Reich und lediglich Anfang des 15. Jahrhunderts kam das Gebiet kurzzeitig unter die Herrschaft des walachischen Woiwoden Mircea (1355–1418).

1420 fiel sie erneut an das Osmanische Reich und wurde in Kustendje umbenannt. Es kam zur Ansiedlung von Türken und Tataren, welche die Einwohner der Region und deren Kultur stark beeinflussten. Mitte des 19. Jahrhunderts war Konstanza nur ein Dorf über einer natürlichen Bucht, das vom Meereswind geschützt war.

Mit der Industrialisierung wurde 1860 von dem britischen Unternehmen *‘Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour Company Ltd.’* die erste Eisenbahnlinie zwischen Konstanza und Cernavoda (an der Donau) gebaut. Gleichzeitig wurden von derselben Firma im natürlichen Hafenbecken die ersten Modernisierungsarbeiten durchgeführt.¹²⁴

1878, nach den Russisch-Türkischen Kriegen, wurde Dobrudscha ins Königreich Rumänien eingegliedert. Somit begannen die „Rumänisierungs-“ und Urbanisierungsprozesse in Konstanza.

1879 lebten erst 4.530 Menschen (inkl. Armeegarnison) in der Stadt.¹²⁵ Nur 5% waren Rumänen, die Mehrheit waren Tataren und Griechen.

1895 wurde die Donaubrücke zwischen Fetesti und Cernavoda fertiggestellt und feierlich für den Verkehr eröffnet. Die vom rumänischen Ingenieur Anghel Saligny erbaute Brücke war damals die größte in Europa.¹²⁶ Sie wurde nach dem für die Landesentwicklung sehr engagierten rumänischen König, „König Karl I.-Brücke“ (Podul Regele Carol I) benannt. Mit diesem erfolgreichen Infrastrukturprojekt ist die erwünschte Anbindung an die westlichen Landesteile erfolgt.

Die Entwicklung der Stadt und des Hafens galt als Priorität der rumänischen Stadtverwaltung.

Die Stadtplanung erwähnt 1899 eine Ortserweiterung nach Norden namens *‘rumänisches Stadtviertel’*. Dieses beinhaltete neben Wohnbauland auch neue kommerzielle Zentren (Carol Markt, Grivita Markt 1 und 2), neue Parks und eine Kaserne. Die Kreuzung zwischen der bestehenden Nordachse und der neuen Westachse wurde zur neuen Schnittstelle, einem Ort der Begegnung und des Stadtlebens. Hier befand sich der Bahnhof, das Rathaus (heute ein ethnografisches Museum) sowie der Königspalast. Die Richtungen möglicher künftiger Stadterweiterung entlang dieser Hauptachsen (nach Norden: „*decumanus maximus*“¹²⁷ - historische Achse und nach Westen: „*cardo maximus*“¹²⁸ - moderne Achse) wurden damit für die nächsten Generationen festgelegt.¹²⁹

Ab 1860 fuhr die Bahn in Spitzkehren entlang des Hanges bis zum Hafen. Beim jetzigen Hafenzugang Tor 1 befand sich der Bahnhof, gleich neben dem Schiffspassagierbahnhof.¹³⁰ An diesem Standort hielt Ende des 19. Jahrhunderts der transkontinentale Orientexpress an, der Konstanza viel Ruhm gebracht hatte.¹³¹

Die Instabilität des SW-Hanges der Altstadt führte Ende des 19. Jahrhunderts zur Verlegung des Bahnhofs in das jetzige Areal des Rathausparks, damals das Gebiet zwischen dem *‘rumänischen Viertel’* und Halbinsel der Altstadt. Zug- und Schiffspassagiertransporte wurden durch diese Intervention getrennt.¹³²

Der alte Bahnhof war bis 1960, als der neue Bahnhof im Westen der Stadt gebaut wurde, fast 100 Jahre lang Verkehrsknoten, Eingangstor zur Stadt und Ort der Begegnung gewesen. Auf diesem Areal mit *‘zentraler Funktion’* wurden später das postmoderne aktuelle Rathaus und der Rathauspark errichtet.

¹²⁴ Vgl. <http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/sta> tic.do?package_id=istoric_port&x=load, 26.09.2013.

¹²⁵ Vgl. Lapusan 2005, 22.

¹²⁶ Vgl. <http://www.rumaenien-info.at/de/reisefuehrer/> staedteturismus/118, 29.08.2013.

¹²⁷ Derer 2002, 4.

¹²⁸ Derer 2002, 4.

¹²⁹ Vgl. Derer 2002, 3-5.

¹³⁰ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.] 2000, 90 f.

¹³¹ Vgl. Lapusan/Lapusan/Stanescu 2008, 59

¹³² Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.] 2000, 91.

Somit begann der Ausbau des Hafens, der rasch der wichtigste und einzige Hochseehafen Rumäniens wurde. Zwischen 1896 und 1910 wurde er laufend vergrößert und modernisiert.

„Wie der große Politiker, Minister Mihail Kogalniceanu, sagte: ‘Wir müssen zwei Hauptinteressen entwickeln: das Flussinteresse auf der Donau[...] und ein Seeinteresse, glauben Sie mir, das [!] die Lungen Rumäniens werden soll, wodurch das Land atmen wird, und dies wird ja, Kiustendje-Constanta sein.’“¹³³

Der Hafenausbau wurde ursprünglich von dem Ingenieur I.B. Cantacuzino geplant. Spätere Änderungen wurden von Ing. Gheorghe Duca und Ing. Anghel Saligny vorgenommen.

Ab 1899 übernahm Ing. Saligny die Leitung der Hafenerweiterung. Das Hafenbecken wurde vertieft, die Schutzdämme und die Kaianlagen wurden gebaut. Es entstanden 6 neue Becken, Öltanks und Silos für die Getreidelagerung mit eigenem Generator. Mit dieser Ausrüstung schaffte der Hafen 1911 ein unglaubliches Umschlagvolumen von 1,4 Mio. t..¹³⁴

Die spätere Entwicklung der Schiffbauindustrie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts brachte einen gewaltigen Aufschwung der Passagiertransporte am Wasserweg. Internationale Routen wie Konstanza-Istanbul-Pireu, Triest-Konstanza-Odessa, Konstanza-Genua-Batum, Marseille-Konstanza-New York waren bei Touristen und Geschäftsleuten sehr beliebt.¹³⁵ Das Hafengebäude wurde 1935 gebaut und spielte die Rolle einer Empfangshalle am Hafengelände.

ANFANG - MITTE DES 20. JAHRHUNDERTS

Historiker bezeichnen diese Phase als Blütezeit Konstanzas. Die Stadt und der Hafen erlebten einen Aufschwung. Bauten der ‘neuen’ Gründerzeit und die öffentlichen attraktiven Stadträume prägten die Identität der Stadt und repräsentieren sie bis heute. Dieses Zeitalter in der Geschichte der Hafenstadt Konstanza kann mit der 1. Phase und dem Anfang der 2. Phase der Hafenstadtentwicklung nach Hoyle identifiziert werden.

Im Ersten Weltkrieg war Konstanza Kriegsschauplatz, als es 1916 von den Mittelmächten erobert und besetzt wurde. Das imposante Casinogebäude wurde in dieser Zeit als Krankenhaus benutzt.

Die Stadt erweiterte sich nach dem Ersten Weltkrieg weiter nach Norden und Westen entlang der Hauptachsen und es begann ein Prozess der Urbanisierung und Integration der bisher ruralen Stadtrandzonen.

Eine Änderung der Altstadtstruktur ist nur im Bereich des Unabhängigkeitsplatzes, wo das neue Rathaus gebaut wurde, erkennbar. Die Innenstadt bekam ihren großzügigeren, urbaneren Hauptplatz.

Die multikulturelle Hafenstadt entwickelte parallel zu ihrem wirtschaftlichem Wachstum ein großzügiges Kultur- und Freizeitangebot, das den zahlreichen Gästen spektakuläre Erlebnisse versprach. Die Entdeckung der Badekultur führte im Norden der Stadt zur Entstehung des Badeortes Mamaia, einer zusätzlichen Attraktion und einem Tourismusmagnet Konstanzas. Die Züge nach Mamaia fahren mehrmals am Tag vom alten Bahnhof entlang des SW-Hanges (heutige Traiansstraße) und weiters entlang des jetzigen Boulevards Mamaia.

Das beste Beispiel unter den Vergnügungsangeboten der Stadt ist das Casino (1908-1910), ein Meisterwerk des Art-Nouveau-Stils. Die unzähligen Hotels dieser Epoche mitten in der Stadt bereicherten das spektakuläre Stadtleben in unmittelbarer Nähe des Hafens. Das vom französischen Architekten Daniel Renard in dieser Zeit errichtete Architekturdenkmal direkt an der prominenten Meerespromenade wurde zum Wahrzeichen der Hafenstadt Konstanza. Hier fanden die wichtigsten Treffen der Bourgeoisie und Veranstaltungen der oberen Zehntausend statt.¹³⁶

Einer der bekanntesten Bauten der Stadt ist das im rumänischen Brancoveanu-Stil errichtete Nationalmuseum für Geschichte und Archäologie (1911–1921) mit der Ovid-Statue (1877) von Ettore Ferrari davor. In der Zwischenkriegszeit wurde dieses Gebäude der Stadtverwaltung gewidmet. Das Rathaus befand sich dadurch genau an dem Knoten des ursprünglichen Stadtstrukturbündels. Das Rathaus

¹³³ Stanescu 2008, 11.

¹³⁴ Vgl. Stanescu 2008, 11.

¹³⁵ Vgl. Lapusan/Lapusan/Stanescu 2008, 143.

¹³⁶ Vgl. Lapusan/Lapusan/Stanescu 2008, 107-109.

und der neue Unabhängigkeitsplatz (heute Ovidius Platz) betonte die urbane und funktionelle Zentralität der Hafenstadt. Wie auf dem Plan von 1921 zu sehen ist, wurde sogar eine Rampe errichtet, die die direkte Verbindung mit dem Hafengelände am Fuße des Hanges ermöglichte.

An der wichtigen Bahnstreckenkreuzung wurde im alten Gebäude des Rathauses (1894, heutiges Ethnografisches Museum) 1904 die Post untergebracht.

Der Königspalast (Palatul Regal) und das Gerichtsgebäude befanden sich zentral und behielten diese Position in der Stadtstruktur bis heute.

Die multikulturelle Gesellschaft Konstanzas spiegelt sich auch in der Vielfalt der Kultbauten. Der Charakter der Altstadt ist dadurch wesentlich geprägt. Dazu zählen u.a. die große Moschee (Moscheea Mahmudie, erbaut 1910), die Hunchiar-Moschee aus dem Jahr 1867, die orthodoxe Kathedrale in griechisch-römischem Stil St. Peter und Paul, aus den 1890er Jahren und die römisch-katholische Pfarrkirche

St. Anton. Diese wurde 1937 in norditalienischem Stil aus rotem Backstein mit Glockenturm und Vierungskuppel erbaut.

Die Hotelleriebranche war in der Stadt sehr stark vertreten. Das ehemalige Hotel Carol I. (1882) wurde direkt an der Promenade für die Casinogäste gebaut. Das noble historische Hotel wird seit 1978 von den rumänischen Streitkräften als Flottenkommandantur genutzt und ist nur ein Beispiel von vielen für die Konservierung der historischen Bausubstanz.

Generell waren Umnutzung und Revitalisierung unabdingbar für das Überleben der Altstadt. Obwohl die Gebäudetypologien der 'neuen' Gründerzeit unproblematische Interventionen dieser Art erlaubten, wurden viele historische Hotels in der Innenstadt abgetragen. Sie hinterließen Baulücken, die zu Heterogenität und Fragmentierung des innerstädtischen Charakters führten.

Der Stadtplan von 1938 zeigt eine neue Phase der Stadterweiterung. Trotz rascher Erweiterung vorwiegend nach Norden war das Stadtbild noch vom zentralen Charakter der Altstadt geprägt. Der historische Kern war Knoten der wichtigsten Verkehrsachsen Konstanzas:

Eine Eisenbahnverbindung Richtung Mamaia im Norden der Stadt, die später umdisponiert und in den jetzigen Boulevard Mamaia verwandelt wurde (Achse A).

Eine Nord/West-Süd/Ost-Hauptstraße Richtung Tulcea, der jetzige Boulevard Tomis (Achse B).

Eine Ost/West-Hauptstraße Richtung Bukarest, der jetzige Boulevard Bratianu (Achse C).

Eine Nord/Süd Hauptstraße Richtung Mangalia und weiter nach Bulgarien (Achse D) ¹³⁷

Die Stadt wuchs entlang dieser Hauptachsen. In der Zwischenkriegszeit wurde die Stadt zum wichtigen internationalen Handelsknotenpunkt, was sie im Zweiten Weltkrieg zu einem bevorzugten Ziel der alliierten Bomberverbände machte. Der Hafen von Konstanza war für viele osteuropäische Juden eine der wenigen Möglichkeiten, eine Ausreise bzw. Flucht vor der Verfolgung durch das NS-Regime auf dem Seeweg nach Israel anzutreten. Die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges betrafen strategische Hafenanlagen und leider viele wertvolle historische Bauten.

Die Verlegung des Bahnhofs auf den jetzigen Standort (1960), sowie die Integration des früheren Bahnhofsareals in die bestehende Stadtstruktur führten zu einer Erweiterung des Stadtzentrums und zu einer Funktionsverlagerung ins neue Gebiet. Auf dem Standort des alten Bahnhofs wurde das neue Rathaus inklusive Park im Stil der Moderne gebaut. Archäologische Grabungen brachten die antike Stadtgeschichte ans Licht. Durch die groß angelegte Intervention in der Stadtstruktur entstand eine Ambiguität in der Stadtwahrnehmung und in der Funktionalität des Zentrums. Somit koexistieren drei verschiedene Stadtzentren (siehe Karte links):

Ein repräsentatives historisches Zentrum rund um den Ovidiusplatz (Nr. 1)

Ein Verwaltungszentrum im Bereich des Rathausparks (Nr. 2)

Ein kommerzielles Zentrum im Bereich der Stefan cel Mare-Straße mit dem Marktplatz Grivita (Nr. 3)

Unvermeidlich führte die Errichtung des neuen Bahnhofs zu der endgültigen Trennung zwischen Passagiertransporten und hafenspezifischen Transporten. Die Schiffspassagiertransporte verloren in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung und wurden aus den Hafenentwicklungsstrategien ausgeschlossen. ¹³⁸

DIE KOMMUNISTISCHE ZEIT

¹³⁷ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.)

[Verf. S.C.Urban Design s.r.l.] 2000, 52.

¹³⁸ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.)

[Verf. S.C.Urban Design s.r.l.] 2000, 91.

In den 1950ern wurden die Kriegsschäden im Hafen behoben und der 1949 begonnene Donau-Schwarzmeer-Kanal in den 1980er Jahren vollendet, was Konstanza endgültig zu einer der wichtigsten Hafenstädte am Schwarzen Meer machte. Gleichzeitig wurde die Stadt für den Badetourismus erschlossen. Der nördliche, eingemeindete Stadtteil Mamaia wurde zum prototypischen Urlaubsort der rumänischen Schwarzmeerküste. Die Tourismusbranche erlebte einen Aufschwung und orientierte sich immer mehr an den Bedürfnissen ausländischer Gäste. Mamaia wurde zu einem internationalen Badeurlaubsziel.

Die Stadt expandierte in hohem Tempo entwickelte sich sehr zur Industrie- und Hafenstadt, welche Arbeitskräfte aus der Region an zog. Um diesen Unterkünften zu bieten, wurden viele sozialistische Wohnblocks erbaut, die heute noch das Stadtbild prägen. Der steigende Bedarf an Produktionsstätten führte zu der Entstehung einer experimentellen industriellen Architektur. Hier waren Idee und Form der Moderne erlaubt.¹³⁹ Die Industrie- und Gewerbegebiete wuchsen rasant. Der Übergang von Agrar- zur sich urbanisierenden Industriegesellschaft änderte die Bevölkerungsstruktur und verwandelte Konstanza in eine moderne Großstadt. Die erste sozialistische Stadtplanung folgte den vorgeschriebenen Modellen der Sowjetunion (Strukturen wie „cvartal“ und „microraion“)¹⁴⁰ und stellte die traditionelle Architekturform der rumänischen Zwischenkriegszeit in den Hintergrund. Die großflächigen Betonplattenbauten verliehen der Stadt ein neues ‚design‘. Die Ideologien des rumänischen sozialistischen Städtebaus waren Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Rationalität. Der architektonische Ausdruck der Freiheit sollte demnach in der Form erkennbar.¹⁴¹ Das Konzept der neuen Viertel sollte eine attraktive Form von Urbanität für die Gesellschaft bieten. Stadträume im Grünen wie beispielsweise die belebten Innenhöfe der „cvartal“, Versorgungs-, und Freizeiteinrichtungen verschönten die starren Strukturen der Hauptverkehrsachsen.¹⁴² Die erste sozialistische Stadt konnte durch den ‚Freien Städtebau‘ atmen. Erst in den 70er Jahren, als Ceausescu in einem „postmodernistischen“ Diskurs (1971) die urbane ‚Raumverschwendung‘ und den freien Grundriss kritisierte¹⁴³, begann ein Prozess der Stadtverdichtung und ‚Plakatierung‘ der Straßenfronten mit 8-10 Stockwerken.¹⁴⁴ Die Mehrheit der Neubauten wurden nach dem sogenannten „standardisierten Projekt“ (rum. ‚proiect tip‘) gebaut.¹⁴⁵ Der Architekt war nur ein Werkzeug des Diktators. Das alte Stadtzentrum hat sich dennoch das multikulturelle Flair aber erhalten.

Bestrebungen, die Altstadt wieder aufzubauen und aufzuwerten sind gescheitert. In den Baulücken entstanden Ende der 50er Jahre und teilweise auch in den 80er Jahren vierstöckige Wohnblöcke.¹⁴⁶ Die Architektur der kommunistischen Zeit, die keine Nachhaltigkeit vorwies, harmonierte nicht mit dem Charme der vorangegangenen Blütezeit und hinterließ so traurige Spuren in der Morphologie der Altstadt. Die Heilung der kommunistischen Traumata und der Wiederaufbau einer neuen Ideologie brauchen Zeit. Ana-Maria Zahariade zitiert in „Die Architektur im kommunistischen Projekt. Rumänien 1944-1989“ [Übersetzung d. Verf.] den rumänischen Historiker Lucian Boia: „Der Kommunismus war eine Falle der Geschichte und wie bei jeder Falle ist es leichter hereinzufallen, als herauszukommen.“¹⁴⁷

Der Hafen expandierte. Erdöl- und Transportindustrie wuchsen mit der steigenden Nachfrage. Die integrierte Werft, die früher nur eine Wartungs- und Reparaturfunktion hatte, spezialisierte sich auf den Schiffsbau.

Dieser machte die Maschinenbauindustrie zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige Konstanzas.

Mit dem Beginn des Kommunismus startete die Hafenerweiterungsstrategie, die bis 1968 in mehreren Bauphasen durchgeführt wurde. Nach Fertigstellung war der Hafen um 722 ha (404 ha Land und 318 ha Wasser) größer. Der Gesamtwarenumsatz betrug 67 Mio. t./Jahr und erlebte ein Wachstum von rund 6-7 Mio. t. jährlich. Studien aus den Jahren 1971/72 und 1975/76 zeigten, dass der Hafen mit den bestehenden Einrichtungen der Transportnachfrage nicht mehr entsprach. Kurz darauf wurde aufgrund des Infrastrukturpotenzials bzw. der effizienteren Transportwege ein neuer Hafen südlich von Konstanza gebaut. Die Mündung des Donaukanals ins Meer wurde anhand der Situierung des neuen Hafens namens Agigea festgelegt.¹⁴⁸

¹³⁹ Vgl. Zahariade 2011, 42 ff.

¹⁴⁰ Vgl. Zahariade 2011, 141 ff.

¹⁴¹ Vgl. Zahariade 2011, 141 ff.

¹⁴² Ebda.

¹⁴³ Vgl. Zahariade 2011, 94 f.

¹⁴⁴ Ebda.

¹⁴⁵ Vgl. Zahariade 2011, 62.

¹⁴⁶ Ebda, 48.

¹⁴⁷ Ebda, 93.

¹⁴⁸ Zahariade 2011, 144.

Die postkommunistische Transition

Die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Instabilität nach der Revolution (1989) spiegelt sich in der postkommunistischen Stadtentwicklung wider. Der Nonkonformismus der Bürger wird der ersten euphorischen Phase nach 1989 in der unkontrollierten Stadterweiterung sichtbar. Die Stadtbewohner agierten großteils rücksichtslos und folgten einzig ihren individuellen Bedürfnissen, die sie in der kommunistischen Ära unterdrücken mussten. Wünsche nach Individualität und eigenem Besitz und das Wegfallen von Verwaltung und Kontrollinstanzen führten zu einem Wildwuchs. Der Einzelne versuchte im Rahmen seiner Möglichkeiten Eigentum abzustecken und als solches zu markieren, bevor es ein Anderer tat. Gleichzeitig ersetzte ein korrupter Beamtenstaat die vorherige Verwaltung. Baugesetze und Genehmigungspflichten existierten nur mehr auf dem Papier. Dadurch gab es keine einheitliche Städteplanung mehr. Es entstand ein heterogenes Stadtbild.

DIE BEGRÜNDUNG DES PROJEKTS ANHAND DER HAFENSTADTENTWICKLUNG NACH HOYLE (1989)

Im geschichtlichen Exkurs sind die Phasen der Hafenstadtentwicklung Konstanzas nach Hoyle (1989) leicht zu identifizieren. Anhang des aktuellen Stands der Entwicklung ist die zukünftige Tendenz relativ vorhersehbar. Die Stadtplaner können die nächsten Schritte bestimmen.

Die **1.Phase** der primitiven, präindustriellen Hafenstadt ist für Konstanza bis in die zweite Hälfte des 19.Jahrhunderts erkennbar. Der Hafen bildete seit der Antike eine Einheit mit der Stadt und war auch in diese integriert. Das lässt sich gut am Beispiel der Hafenhandelschalle bzw. des aktuellen Mosaikmuseums der antiken Stadt Tomis erkennen. Als Zentrum des Handels funktionierte der Hafen wie ein *'depot port'*. Kustendje war Mitte des 19.Jahrhunderts eine kleine, ethnisch heterogene Ortschaft, die keine Hafenaktivitäten hatte. Der Ausbau der Eisenbahn und die Errungenschaften der industriellen Revolution führten 1860 zu einem höheren Interesse am Transportsektor und zur ersten Modernisierung der bestehenden Holzanlegestellen. Erst nach 1878 und mit dem Prozess der *'Rumänisierung'* wurde das künftige Potenzial des Hafens erkannt und genutzt. Für die Lagerung eines der wichtigsten Exportgüter des Landes wurden die weithin sichtbaren Speicher gebaut. Diese 3 Silos sind bis heute ein prägendes Wahrzeichen des Hafens.

Der Übergang zur **2.Phase** ist im Fall von Konstanza nicht klar definiert. Die Hafenaktivitäten fanden im öffentlichen Raum statt. Auf dem Stadtplan vom 1921 ist noch eine direkte Rampe für den Warentransport vom urbanen Zentrum (Unabhängigkeitsplatz) zu den Anlegestellen sichtbar. Die urbane Stadtpromenade führte direkt zum Schiffshafengebäude am Kai, was ein belebtes Bild der Hafenstadt ergab. Der Hafen wurde ausgebaut und der erhöhte Raumbedarf führte zur Erweiterung und Modernisierung der bescheidenen Hafenstrukturen. Die Umlagerung der Waren wurde mechanisiert. Konstanza wurde in einen *'transit port'* verwandelt. Die Expansion der Hafenstadt begann Ende des 19.Jahrhunderts und war durch eine multikulturelle Gesellschaftsstruktur charakterisiert. Die Popularität der Hafenwelt und der Passagiertransporte und die Entstehung eines großzügigen Freizeit- und Vergnügungsangebotes samt noblen Hoteleinrichtungen mitten in der Stadt und nahe dem Hafen führten zu einer Aufwertung des bestehenden Innenstadtlebens. Hafen und Stadt koexistierten in einem engen Zusammenspiel. Das historische Zentrum in der unmittelbaren Nähe des Hafens auf der Halbinsel beherbergte für den Hafen wichtige öffentliche Institutionen wie Banken, Versicherungsanstalten, Handelsorte und auch urbane Funktionen wie Stadtverwaltung und Wohnquartiere.

Der Wandel im Ressourcenverbrauch von der Kohleverbrennung hin zum Erdöl stellte Anfang des 20. Jahrhunderts. eine neue Ära für die Hafenstadt dar und markiert gleichzeitig die **3.Phase** nach Hoyle. Für die Rohstofftransporte bzw. deren Lagerung wurden großflächig Öltanks am Hafengelände gebaut. Durch den Aufschwung des Gewerbe- und Industriefhafens entstand die moderne Großstadt. Die urbanen und die hafenspezifischen Funktionen wurden voneinander getrennt. Die Topologie der Halbinsel war immer eine natürliche Barriere zwischen Hafen- und Stadtfunktionen. Ursprünglich fuhr eine Eisenbahnlinie entlang des unsicheren SW-Hanges bis zum Hafen. Diese diente sowohl dem urbanen Passagiertransport als auch den Hafenaktivitäten. Mit der Errichtung des alten Bahnhofs ist die Abkoppelung der Passagiertransporte erfolgt. Für eine separate Eisenbahnanbindung zum Hafen wurde vom Ing. Saligny ein Tunnel gebaut. Er existiert heute noch, aber er zählt zu den brachliegenden Objekten des historischen Hafens. Nicht nur die Hafeninfrastruktur ist hier von Bedeutung, sondern auch die Infrastruktur der Stadt selbst. Die Entwicklung eines effizienten Hauptstraßennetzes charakterisiert einen wichtigen Aspekt dieser Phase: Mobilität.

Als Beginn der **4.Phase** der Entwicklung ist die Fertigstellung des Donau-Schwarzmeer-Kanals zu betrachten. Somit hatte sich der Hafen nach Süden orientiert und gleichzeitig expandiert. Die Tendenz der endgültigen räumlichen Trennung zwischen Hafen und Stadt ist offensichtlich. An der Donaumündung außerhalb der Stadt waren die weltweit neu eingeführten Containertransporte nach Mittel- und Westeuropa möglich. Konstanza entwickelt sich heute sehr rasch von einem *'transit port'* zu einem *'distribution port'* und investiert derzeit seine finanziellen Ressourcen vorwiegend in dieser Gegend und in die dazu benötigte Infrastruktur (siehe Statistik im Exkurs Konstanza-Hafen).

Im historischen Hafen bieten die bestehenden Hafenbecken keine ausreichenden Tiefen für moderne Schiffe. Die Möglichkeit der Erschließung dieses Hafensareals durch das Stadtgebiet (aufgrund der unmittelbaren Nähe des Stadtzentrums), die mangelhafte bestehende hafeninterne Infrastruktur und die veralteten Hafeneinrichtungen beschleunigen die Deindustrialisierung in diesem Bereich.

Die jetzige Unwirtschaftlichkeit des Areals und die Notwendigkeit der Stadtexpansion ist durch Studien vor Ort belegt. Die Altstadt als benachbartes Gebiet, sowie der geschützte archäologische Park am Hang des historischen Stadtzentrums führten zur Umnutzung in eine touristische Zone. Der Großteil der bestehenden Eisenbahnschienen ist nicht mehr in Betrieb und wird in naher Zukunft abgetragen. Ein ähnliches Schicksal werden auch die verlassenen Lagerhallen, die in einem desolaten Zustand sind, haben. Für das rund 100 ha große Areal ist eine langfristige Planung notwendig. In einem derartigen Prozess sind passende Zwischennutzungen von großer Bedeutung.¹⁴⁹

Konstanza befindet sich derzeit in der 4.Phase seiner Entwicklung als Hafenstadt. Die Revitalisierung des alten Hafens steht unmittelbar bevor.

Ein neuer Masterplan für den Hafen, der diese Revitalisierung auch umsetzt, ist unabdingbar. Die Hafenverwaltung veranschlagt eine Summe von 2.000.000 € für dieses Projekt.¹⁵⁰

In meinen Zukunftsvisionen sind die Waterfront-Revitalisierung und die Stadterweiterung vorgesehen. Die Anbindung an die bestehende Stadtstruktur sowie die Tendenzen der Hafenstadtentwicklung sind von großer Bedeutung für mich. Die Effekte des in Konstanza bereits eingetretenen Globalisierungsprozesses, die Transnationalisierung, der Wandel der Demografie und die Innovationen der Technik werden auch für die Zukunftspläne Konstanzas eine wichtige Rolle spielen. All diese Aspekte wurden in meiner Intervention sorgfältig implementiert.

PARALLELE HAFENSTÄDTE

Die Analyse von Parallelen bei der Entwicklung anderer internationaler Hafenstädten vervollständigt die Entwicklungstendenz der Hafenstadt Konstanza. Europäische Häfen wie Barcelona, London und Rotterdam sowie der Hafen von New York in den USA zeigen eine Schritt für Schritt nachvollziehbare Transformation der Stadt-und Hafensflächen und deren Wechselwirkungen.

¹⁴⁹ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.] 2000, 55-57.

¹⁵⁰ Vgl. C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (Hg.) [Verf. S.C. Iptana S.A.] 2006, o.S.

3. ANALYSE

FLÄCHENVERGLEICH HAFEN / STADT

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich durch das rapide Wachstum Handelsaufkommens und der Verbesserung der Hafeneinrichtungen, Hafen und Stadt gleichzeitig. Die Expansion beider Systeme lief parallel ab. Die Fläche des Hafens nimmt heute ca. 52% der Gesamtfläche der Stadt ein. Diese beiden Flächen wachsen gleich schnell, aber unabhängig voneinander an. Das Verhältnis zeigt die unausgeglichene städtebauliche Entwicklung, die durch einen akuten Rummangel für die hafenspezifischen Funktionen einer Hafenstadt verursacht worden ist.¹⁵¹

TOPOGRAPHISCHE TRENNUNG HAFEN / STADT

Die offensichtliche Trennung zwischen Hafen und Stadt spielt eine destruktive Rolle. Die Existenz des Küstenhanges, der teilweise bis zu ca. 40m Höhenunterschied aufweist, hat die Entwicklung des Hafens nur in Richtung Süden ermöglicht, während sich die Stadt Konstanz im Laufe der Zeit Richtung Norden und Westen, entlang der Hauptstraßen, erweitert hat.

Die physische Trennung die sich auf Grund der Topographie des Küstenhanges ergibt, schränkt den Zugang zum Hafengebiet ein. Der Hafen ist durch eine kleine Anzahl (6) an sogenannten „Toren“ zugänglich, die direkte Verbindungen zur Stadt schaffen. Der Zutritt zum Hafengebiet ist für Privatpersonen eingeschränkt, da es sich um eine Gewerbe- und Industriezone des kommerziellen Hafengebiets handelt.¹⁵²

Um den „geheimen“ Charakter zu unterstreichen, sei ein Beispiel aus der kommunistischen Ära erwähnt (1950-1989): Die Straßen der Altstadt (in der erhöhten Lage über den Hafen), die eine freie Einsicht in den Hafen ermöglicht haben, wurden gesperrt, um Blicke in das Hafengelände zu unterbinden. Der aus historischer und städtebaulicher Sicht wertvolle Charakter der Altstadtachsen und somit die schöne Blickbeziehungen zum Meer wurde dadurch eingeschränkt.

Die Stadtstruktur definiert sich durch fünf verschiedene Zonen, die auf Grund der unkontrollierten, heterogenen historischen Entwicklung (siehe Kapitel 2) keine kompakte städtebauliche Einheit und somit keine „Gesamtstruktur der Stadt“ bilden:

Hafengebiet

Industriezone und Lagerzone

Stadtzentrum:

Nr. 1 Repräsentatives historisches Zentrum rund um den Ovidiusplatz

Nr. 2 Verwaltungszentrum im Bereich des Rathausparkes

Nr. 3 Kommerzielles Zentrum im Bereich der Stefan cel Mare-Straße

Das Erholungs- und Freizeitgebiet entlang der Meeresküste mit Mamaia im Norden

Wohngebiete, Mischareale

Die Schlüsselzone Stadt-Hafen

Der Anschluss zu Mamaia

Die Inkohärenz der Stadtentwicklung nach NW, durch das Zusammenwachsen mit der benachbarten Ortschaft 'Palazu Mare'.

Diese spielt mittlerweile die Rolle einer 'Zwischenstadt'. Hier sind Einkaufszentren und spezielle Gewerbeeinrichtungen entlang der Landesstraße an der Stadtperipherie entstanden.

Die veraltete hafenspezifische Industriezone 'Palas', die die Stadt in zwei Teile aufsplittet.

Die unkontrollierte gezwungene Urbanisierung rund um dieses Areal führte zu aufwendigen hafenspezifischen Transportwegen und zur Isolation der neuen städtischen Wohnbereiche, die über mangelhafte Versorgungs verfügen.

Hafeninterne Dysfunktionen, bzw. mangelnde Infrastruktur und indirekte Verknüpfungen zum Hinterland, die sich auf der Ebene der Stadt spürbar machen.

¹⁵¹ Vgl. Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.]: Plan urbanistic general. Situatia existenta, Bucuresti 2000, 54.

¹⁵² Ebda., 54f.

Die Verlagerung wichtiger Hafenfunktionen vom alten Hafen in den südlichen „neuen“ Hafen (Hafen Konstanz Süd) führten zunehmend zu einer Überbelastung der urbanen Verkehrsachsen. Die Transporte nach Konstanz Hafen Süd erfolgen ausschließlich durch die Stadt und auf die Nationalstraßen. Eine hafeninterne Verkehrsanbindung ist unabdingbar.

Neue geplante Wohngebiete erweitern die Stadtstruktur tendenziell Richtung Nord-Westen und Süd-Westen.

Mit dem schnellen Wachstum der Stadt ist die Vereinigung mit den benachbarten vorstädtischen Ortschaften absehbar. Die Industrie- und hafenspezifischen Lagerzonen verlagern sich infrastrukturell an die Peripherie der wachsenden Stadt.

In den letzten Jahren wurde ein Phänomen der Neuentdeckung bzw. der Aufwertung der Meeresküste beobachtet.

Der 8km lange Küstenhang der Stadt bietet viel Potential für noble Wohnareale an. Die starke Nachfrage beschleunigt diesen Prozess. Die Stadt beschäftigt sich intensiv mit Waterfrontrevitalisierungen und urbane Erweiterungen in diesen Bereich. Eine neugeplante und technisch aufwendige Küstenstraße (‘*Strada de Coasta ‘ Riviera Tomis*’) wird eine direkte Verbindung zwischen Altstadt und Mamaia schaffen, die den massiven Stadtverkehr entlasten wird.

Der Hafen entwickelt sich nach Süden zur Donaumündung (strategische internationale Transportdrehscheibe)

Der alte Hafen (Portul Vechi) hat ein riesiges Urbanisierungspotential als dynamische Schnittstelle zwischen Hafen und Stadt.

Die Industriezone Palas.

Säuberung des verunreinigten Gebietes und die Reintegration in der Stadtstruktur.

Gliederung lt. historischer Entwicklung

Hafen Konstanz Nord definiert den Bereich des Alten Hafens (‘Portul Vechi’) und die ersten Erweiterungen, die bis in die 80er Jahren durchgeführt wurden. Die Werft ist Bestandteil dieses Areal.

Hafen Konstanz Süd ist der Bereich des alten Agigea Hafens direkt an der Mündung des Donaukanals und es befindet sich außerhalb der Stadt. Erweiterungen der letzten Jahrzehnte - moderne Kais mit tieferen Wasserbecken, Schutzdämme und bessere Infrastruktur zum Hinterland machen diesen Hafenbereich wirtschaftlicher als den Nordteil des Hafens. Die unausgebaute Flächen befinden sich bereits in Planung. Als Erweiterungsmaßnahme wurde eine Insel aufgeschüttet, die demnächst ausgebaut wird.

Spezifische Elemente

Topographie: steiler Hang mit Niveauunterschiede bis teilweise 40m zwischen Stadt und Hafen. Grüne Flächen.

Hafenstruktur: Hafenbecken, Schutzdamm (Schutzdamm Nord), Kai und Anlegestellen

Verkehr/Infrastruktur: Straßennetz (Hauptstraßen, sekundäre Straßen), Bahn. Erwähnenswert ist der Saligny-Tunnel neben Tor 4, gebaut 1904 für die direkte Verbindung „Palas“ (Industriezone der Stadt) – „Alter Hafen“. Dieser Tunnel ist seit 1992 aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr in Verwendung.

Konstruktion/ Architektur: Verwaltungsgebäude, Lagerräume (Speicher, Lager, Tanks), Werkstätte, techn. Gebäude und Nebengebäude.

Hafenspezifische Einrichtungen: technische Wege (transfer bunker), Verladekräne am Kai mit Schienensysteme, etc.

Situierung ‘PORTUL VECHI’ (Der alte Hafen)

‘Portul Vechi’ - Der Alte Hafen ist der nördlichste und der älteste Bereich des Hafens Konstanz. Direkt benachbart erstreckt sich die Altstadt im Osten, auf dem hohen Niveau des Küstenhangs. Im Norden befindet sich die Erweiterung des historischen Zentrums bzw. das jetzige Verwaltungs- und kommerzielles Zentrum. Auf der Westseite in der unmittelbaren Nähe befindet sich einer der wichtigsten Verkehrsknoten Konstanz: das Bahnhofsareal. Südlich grenzt der alte Hafen an die bestehenden Werfteinrichtungen.

In diesem Bereich mit hohem historischen Wert finden noch Lade- und Löschetätigkeiten statt, allerdings bei einer minimalen Kapazität, weil die technischen Rahmenbedingungen veraltet sind. Ein wesentlicher Nachteil sind die geringen Tiefen des alten Hafenbeckens.

Verbesserungen der hafenspezifischen Einrichtungen und die Erhaltung der Kai-Anlagen in diesem Bereich sind nicht mehr rentabel.

Zusammengefasst, das Areal des Alten Hafens entspricht nicht mehr dem aktuellen internationalen Stand der Fracht-, Lager- und Transportstandards. Weiters ist auch die Existenz ungenutzter Flächen und leeren veralteten Lagerräumen zu erwähnen, die dieses Gebiet als unwirtschaftlich und unattraktiv darstellen.

„GENIUS LOCI“

Spektakel der Wahrnehmungen: Spannendes Konglomerat unterschiedlicher Baustilen und Funktionen: Gewerbegebiet im Vordergrund, Altstadtsilhouette als Ausdruck der kulturellen Mischung und der sichtbaren historischen Stadtentwicklung

Gewerbegebiet unter Verfall

Genus Loci und Denkmalschutz

A. Objekte aus der 1. Modernisierungsphase des Hafens (1897-1909):

Der Leuchtturm Karl I (Farul Carol I)

Der königliche Pavillion „Das Nest der Königin“ (Pavilionul Regal „Cuibul Reginei“)

Die Speicher von Anghel Saligny (Silozurile A. Saligny)

B. Objekte aus der Zwischenkriegszeit:

Das historische Hafengebäude (Gara Maritima)

Die Alte Börse (Bursa Veche)

Das Alte Krankenhaus (Policlinica)

Der Stromkraftwerk (Uzina electrica)

Das Telekommunikationsgebäude (Sucursala de Telecomunicatii)

Da es sich um einen hochwertigen, historisches Gebiet handelt, werden die Aspekte des Denkmalschutzes strikt analysiert und die erwähnenswerte Objekte werden konserviert, sorgfältig saniert und teilweise für neue Nutzungen verwendet. Der 'Genius loci' und die vielfältige Geschichte werden die Aufmerksamkeit des Betrachters anziehen. Die wertvolle Bausubstanz erzählt Geschichte und ermöglicht durch sinnvolle architektonische Interventionen moderne Ergänzungen.

Die historischen Gebäude sind teilweise noch in Betrieb und befinden sich in verschiedenen Erhaltungszuständen. Auf der offiziellen Liste der denkmalgeschützten Bauten stehen derzeit folgende Gebäude: Die Speicher, das historische Hafengebäude, der Leuchtturm Karl I, die alte Börse und der Stromkraftwerk.

DAS POTENZIAL DER SYMBIOSE HAFEN-STADT

Die Umstrukturierung des historischen Hafens - für die weitere Entwicklung der Stadt sehr wertvolles Gebiet - stellt die Beziehungen zwischen dem Planungsareal und seiner Umgebung in den Vordergrund. Der ca. 92ha große Bereich wird als tragfähiges Zukunftsmodell betrachtet.

DIE BEZIEHUNG ZUM STADTZENTRUM (VERWALTUNGS- UND KOMMERZIELLES ZENTRUM)

Diese Zone stellt eine potentielle urbane Schnittstelle zwischen dem jetzigen Stadtzentrum und dem Hafen und in weiterer Folge zum Meer. Das Areal kann sich in ein urbanes lebendiges Hafenzentrum Konstanzas verwandeln. Und es steht fest: die Stadt braucht ein repräsentatives Hafenzentrum! Wegen dem enormen Entwicklungspotential, das vor allem ein Wirtschafts- und Tourismuswachstum fördert, hat die Stadtverwaltung großes Interesse an diesem Areal. Wie bereits erwähnt, befindet sich dieser Bereich nicht in der Stadtverwaltung. Die mangelnde Stadtpolitik, sowie die fehlende Kooperationsbereitschaft zwischen Hafen- und Stadtverwaltung stellen bürokratische Hindernisse für die gewünschte Zukunftsplanung dar.

DIE BEZIEHUNG ZUR ALTSTADT (HISTORISCHES UND REPRÄSENTATIVES ZENTRUM)

Auf Grund der Verlagerung des Zentrums nach NW wurde die Altstadt zur Peripherie der modernen Stadt. In dem Urbanisierungs- und Modernisierungsprozess des 20. Jahrhunderts blieb die Altstadt unbeachtet. Die Erhaltung des historischen Zentrums wurde in eine Warteschleife gesetzt, ohne Berücksichtigung der Folgen des natürlichen Alterungsprozesses der Bausubstanz. Ca. 46% des Bestandes befindet sich in einem fortgeschrittenen Zustand des Verfalles und sind absturzgefährdet. Konstanza bietet zurzeit den Einheimischen und den Touristen nur eine triste Altstadt an, allerdings mit sichtbarem Aufwertungspotential. Seit Beitritt Rumäniens zur EU (2007) hat der Stadtkern lokales, nationales und internationales Interesse geweckt. Das unterstreicht die Wichtigkeit und die Aktualität dieser Thematik. Ein Revitalisierungskonzept für die Altstadt ist unabdingbar. Die Wiederbelebung des Stadtkernes kann durch die Instandsetzung und Wiedernutzung stadtbildprägender und historischer Gebäude mit dringendem Sanierungsbedarf erzielt werden. Eine der Zielsetzungen ist auch die Reduzierung des Leerstandes und Verlagerung von bislang außerhalb der Altstadt angesiedelten kommunalen Nutzungen in das historische Zentrum.

Obwohl der historische Kern mehr als die doppelte Wohndichte der anderen Stadtgebiete vorsieht, sind Unnutzbarkeit und die mangelnde Sanierungsmaßnahmen eine Abwertung der Wohnqualität. Eine nachhaltige Umnutzung städtebaulich und historisch bedeutender leerstehender Gebäude trägt für die Belebung des Stadtkernes bei.

Die öffentlichen Räume in der Altstadt benötigen eine Aufwertung. Die mangelnde moderne Grundinfrastruktur, das Verkehrsproblem (als stark befahrene Transitzone zwischen Hafen, Stadt, Marina und 'Modern' Strand), die ungepflegten öffentlichen Räume spielen eine große Rolle in der Attraktivität dieser Gegend. Viele Stadtbewohner bevorzugen am Stadtrand zu wohnen. Die Innenstadt kann allerdings nicht mehr wachsen, aber das Potential der Aufwertung bzw. der 'Wiederurbanisierung' ist enorm.

Die Umsetzung eines Stadtbaus kann allerdings nur durch einer Kooperation mit der Privatwirtschaft und privaten Eigentümern erfolgen. Die Stadtverwaltung bietet bereits Förderprogramme an.

Im direkten Zusammenhang spielt das angrenzende Areal, der Alte Hafen, eine wichtige Rolle in der komplexen Revitalisierungsstrategie des historischen Zentrums Konstanzas. Die Entstehung eines urbanen, lebendigen Hafenzentrums fordert das Aufblühen der Altstadt und umgekehrt, das neustrukturierte Areal profitiert von dem naheliegenden historischen Zentrum. Eine Symbiose wird wieder hergestellt.

BEZIEHUNG ALTER HAFEN – GEWERBLICHES- UND INDUSTRIELLES HAFENGELÄNDE

Das Abkoppeln des Alten Hafens und die Entwicklung dieses Areals zu einem urbanen vitalen Hafenzentrum rufen die Entstehung funktioneller „Pufferzonen“ hervor. Diese trennen und vereinen beide Gebiete mit verschiedenen Funktionen. Davon profitieren sowohl der kommerziell und industriell genutzte Hafen, als auch das neue urbane Hafenzentrum, z.B. durch Büros/ Businesszentren, Dienstleistungen, Gastronomie - Funktionen die im Hafen komplett fehlen. Hier besteht zurzeit ein Bedarf solcher Einrichtungen.

BEZIEHUNG ZUM WATERFRONT

Diese Beziehung beinhaltet mehrere Aspekte, die die Attraktivität dieser Gegend und den Ausbau des Tourismus fördert:

Eine potentielle Entwicklungsstrategie für einen urbanen öffentlichen Raum direkt am Wasser, eine durchgehende Stadtpromenade/ Fußgängerzone entlang der Küste von der Altstadtpromenade bis Mamaia.

Das Projekt für die Errichtung einer Verkehrsanbindung entlang der Küste bzw. des Küstenhanges wurde bereits genehmigt und die Ausführung begann 2013. Das Bauvorhaben (rum. 'Strada de Coasta') sollte den urbanen Transitverkehr der Stadt entlasten. Gleichzeitig werden die Strände erweitert und neue Fußgängerwege miteinbezogen.

Die Erweiterung der urbanen Stadtpromenade wird am Gelände des Alten Hafens bzw. die Verlängerung der bestehenden Casinopromenade, die beim repräsentativsten Gebäude Konstanzas, „Casino“, vorbeiführt.

Diese Achse bildet momentan eine Sackgasse im Bereich des Hafentors Nr. 1. Die Verlängerung entlang des Alten Hafenbeckens ist eine potentielle Lösung für die Erweiterung des öffentlichen Raumes. Die räumliche Durchlässigkeit ermöglicht den freien öffentlichen Zugang zum Wasser.

Das Passagierterminal: als „Punkt Terminus“ Rumäniens, das den internationalen Passagier- und Kreuzfahrtschiffsverkehr am Schwarzen Meer fördert.

Die aufsteigenden Zahlen der Passagiertransporte, (vorwiegend Kreuzfahrtreisen) fördern die Umplanung eines Passagierterminals am Gelände des Hafens. Die Stadtmarina 'Tomis' verfügt nicht über die notwendige Infrastruktur des Andockens eines internationalen Kreuzfahrtschiffes. Aus diesem Grund wurde ein Passagierterminal am Hafengelände errichtet. Es befindet sich allerdings sehr weit weg von der Stadt, in der Höhe des historischen Leuchtturmes, wo das Hafenbecken ausreichende Wassertiefen für solche "Riesen" zulassen. Die Lage mitten im Gewerbe- und Industriegebiet und die ungünstigen Verkehrsverbindungen zur Stadt führen zur Planung neuer Hafeneinrichtungen. Die Verlegung des Passagierterminals ist vorhersehbar.

Marina: Ein attraktiver Ausgangspunkt für Rundfahrten an der rumänischen Riviera und für Freizeit- und Sportaktivitäten.

Die Infrastruktur der Marina 'Tomis' ist mittlerweile überlastet, trotz ständigem Wachstum. Eine Erweiterung ist in diesem Bereich kaum möglich. Die Angrenzungen an die Altstadt bzw. an den für die Stadtbewohner sehr beliebten Stadtstrand 'Modern' führten zu einem Verdichtungsprozess. Die Einrichtungen und die Docks sind nur für Schiffe bis 20m Länge zulässig. Alle größeren Wassertransportmittel müssen daher in dem Gewerbe- und Industriehafen ungünstig andocken bzw. stationieren. Die Marina 'Tomis' wurde in den letzten Jahren umstrukturiert bzw. neusaniert und bietet derzeit durch die urbane attraktive Neugestaltung und Nutzungsprogramm eine breite Freizeit- und Gastronomiepalette für Einheimische und Touristen.

Fischmarkt am Schwarzen Meer, in Kombination mit einem reichhaltigen Gastronomie-Angebot. Ob Fischer, Bewohner oder Tourist, jeder würde davon profitieren!

4. Städtebauliche Vision

TITEL

Der Titel enthüllt einerseits das Thema der Diplomarbeit, andererseits die spannende Geschichte Konstanzas (Tomis in der Antike). Hier hin wurde der römische Dichter Ovid – Publius Ovidius Nasos (43 v. Chr. – 17 n. Chr.) – verbannt. Und hier beendete Ovid sein Meisterwerk *Metamorphosen* (lat. „*Metamorphoseon libri*“: „*Bücher der Verwandlungen*“), eines der populärsten mythologischen Werke der Literatur, bestehend aus 15 Büchern. Das Werk beschreibt die Entstehung und Geschichte der Welt in den Begriffen der römischen und griechischen Mythologie.

Der Begriff „*Metamorphose*“ wurde in der Mythologie für den Gestaltenwechsel oder die Verwandlung einer Gottheit, eines mythischen Wesens verwendet.

In meinem Projekt handelt es sich um städtebauliche und architektonische *Metamorphosen* - Die Entstehung eines urbanen Hafenzentrums durch die Transformation und Umstrukturierung und Revitalisierung des Alten Hafens (‘*Portul Vechi*’).

ZIELSETZUNG

Die Intervention hat das Ziel, den Alten Hafen (rum. ‘*Portul Vechi*’) durch einem Prozess des Brachflächenrecyclings in einen unverwechselbaren urbanen, attraktiven Waterfront-Stadtviertel zu verwandeln.

Ein Ziel ist die Belebung dieses Stadtteils, die Aktivierung von menschlichen Ressourcen durch den Einsatz der Unternehmenslust, Bereicherung des Kultur- und Tourismusangebots, damit ein ganzheitlicher "Diffusionseffekt" entsteht. Der öffentliche Raum steht im Vordergrund und ist interpretierbar - als Wohn- und Wahrnehmungsort der Menschen, als Bühne des privaten und gesellschaftlichen Lebens.

STADTERWEITERUNG UND SOZIOLOGIE

Ein Projekt dieser Größenordnung - ca. 92ha. (‘*in macro*’) hat einen komplexen Hintergrund und ist nicht nur auf die Erneuerung der Grundinfrastruktur eingeschränkt. Mit der Umstrukturierung des Alten Hafens wird eine ganzheitliche städtebauliche Lösung für die Stadtrevitalisierung angeboten.

Die Erstellung eines Masterplans soll unter all diesen Voraussetzungen ein tragfähiges Zukunftsmodell für die Stadtentwicklung werden. Ein Blick hinter den Kulissen ermöglicht die Einbeziehung der soziologischen Komponente.

Der Blick auf Großprojekte durch die Öffentlichkeit ist meist von Frustration begleitet. Die Unterstützung der Politik und der Privatwirtschaft ist die Voraussetzung für den langfristigen Erfolg dieses Projektes. Vor allem in Rumänien werden solche Projekte von den Bürgern mit Skeptizismus betrachtet. Die Frage nach der Identität des Ortes stellt sich auch in diesem Rahmen. Kann sich der Bürger mit dem Leben direkt am Hafen identifizieren? Kann der Rumäne die Kulissen der ehemaligen Industriezone im Alltag akzeptieren? Unter welchen Voraussetzungen? Wird der Stadtbewohner die vertrauten Bilder und die angenehmen Erinnerungen anderer Hafenstädte der Welt auch lokal erleben wollen? ‘*Copy-Paste*’ ist in der jetzigen Konsumgesellschaft Rumäniens erwünscht, denn die reine Existenz, die Funktionalität und die Beliebtheit dieser Orte verleihen sowohl den Investoren, als auch den Stadtbewohnern Sicherheit. Rumänien orientiert sich gerne an den westlichen Ländern, lassen sich durch Muster belehren und streben einen hohen Lebensstandard an.

Das Phänomen des Modernisierungsdranges – ich nenne es ‘*erzwungene Europäisierung über Nacht*’ - ist charakteristisch für alle osteuropäischen Staaten und ist momentan stärker als je zuvor. Vor allem in solcher Stadt wie Konstanz, die die Rolle einer Drehscheibe Europas hat.

Die Rumänen verlieren Tag für Tag ihre Identität. Jedes Individuum träumt von besseren Lebensbedingungen und folgt automatisch den Mustern der Führungsstaaten, soweit die eigene Heimat und das Versagen der Politik keine befriedigende Lebensqualität anbieten können. Die Statistiken sind erschreckend. 2 Millionen der einst 21 Millionen Rumänen sind Auswanderer (siehe Studien Seite 78).

Veraltete Wohn- und Lebensmuster, die automatisch mit den Erinnerungen des Kommunismus assoziiert werden, sind OUT. Cosmopolit ist IN.

Der Kern des Projektes ist konzeptuell die interpretierbare ‘*Fuge*’ zwischen Stadt und Hafen und in weiterer Folge zwischen Stadtbewohner und Waterfront. Wie ist diese Fuge zu definieren? ‘*Dazwischen*’ sind Stadträume die bereits existieren und eine Aufwertung je nach Bedarf der Nutzer benötigen. Der grüne Hang ist in diesem Fall bereits eine natürliche Fuge und wird auch als solche in der Projektidee berücksichtigt. Es handelt sich um eine Trennung, die gleichzeitig verknüpfende Funktionen übernimmt. Ausgrabungen der antiken Mauern am Hang der Altstadt haben eine ähnliches Schicksal. Die antike Handelshalle bzw. das Hafensembles am Hang (das Mosaikmuseum) verband die zwei Ebenen - Stadt und Hafen - auch durch die internen Räumlichkeiten. Also eine Bebauung ist auch ein "Zwischenraum". Auch die Straße am Hang verbindet. Die bestehenden Strukturen mit historischem Hintergrund werden konserviert und revitalisiert.

Die heterogene Verflechtung erzeugt spannende 'Zwischenräume'. Veraltete charakteristische industrielle Hafenstrukturen am historischen Wasserbecken (siehe Genius loci), moderne Akzente der gegenwärtigen 'Hafenarchitektur', verdichtete Plattenbauten als Ausdruck der vergangenen rumänischen sozialistischen Stadtentwicklung und die griechisch/ römischen Ausgrabungen am Hang der ältesten Stadt Rumäniens, all diese generieren eine neue Inszenierung am Waterfront. Die städtebauliche Neuinterpretation der Beziehung Hafen/Stadt trägt zur Stadterweiterung und Stadterneuerung bei. Die Zäsur ist OUT. Internationalisierung und Globalisierung sind IN.

ZIELGRUPPE

Das neue, urbane und attraktive Hafenzentrum Konstanzas richtet sich an folgende Zielgruppen:

Permanent: Die Stadtbewohner Konstanzas! Das Projekt widerspiegelt die urbanen Bedürfnisse der rumänischen Bevölkerung. Die starke Urbanität, der öffentliche Raum und die vielfältige Nutzungsmöglichkeiten sind Hauptaspekte der gegenwärtigen Stadtplanung

Temporär kurzfristig: Touristen, Geschäftsleute

Temporär langfristig: Studenten, Angestellte der ausländischen Unternehmen

Grünraum als Erlebnisweg

Der ca. 40m hohe Küstenhang ist begrünt und umfasst die Halbinsel der Altstadt. Es handelt sich um ein wertvolles, attraktives Naturschutzgebiet, das eine funktionelle Barriere sowohl für die Stadt, als auch für den Hafen darstellt. Der grüne Gürtel des Stadtkernes ist ein charakteristischer 'Zwischenraum', der viel Potenzial hat.

Durch inszenierte Landschaftsgestaltungen ist eine Aufwertung der nicht genutzten öffentlichen Raumes möglich. Der grüne 'Zwischenraum' ist nicht nur eine aktive Maßnahme gegen Erdrutschungen am Hang, sondern die grüne Lunge verknüpft auch verschiedene Bereiche der Stadt und hat die Rolle einer urbanen Kommunikations- und Interaktionszone. Ein terrasierter Park mit atemberaubenden Aussichten über den Hafen bis zum Meereshorizont ist einerseits ein Aufenthaltsbereich, und auch ein Transitraum für Fußgänger und Radfahrer. Der Autoverkehr ist nach Verlegung der Hafenfunktionen nur eingeschränkt möglich.

Die grünen Streifen entlang der Hauptverkehrsachsen verbinden die bestehenden Parks und der Waterfront. Gleichzeitig bilden sie Orientierungsachsen im Planungsgebiet.

NUTZUNGSPROGRAMM

'Portul Vechi' wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Eine besondere Herausforderung ist der Umgang mit dem Nutzungsbedarf der Hafenstadt Konstanza. Die geplante Umstrukturierung bietet ein neues Funktionsprogramm an:

Konservierung und Revitalisierung der denkmalgeschützten Bauten. Das Hafengebäude wird reaktiviert und behält seine bisherige Funktion. Die Speicher von Anghel Saligny werden in Hotelanlagen umstrukturiert.

Businessareal sowohl für die Stadt als auch für den Hafen

Kongress- und Kulturzentrum - Stadthalle inkl. und Freiraum für Konzerte oder Festivals

Urban entertainment center / Kulturmeile und urbane Freizeitmeile

Urban waterfront - die Erweiterung der urbanen Stadtpromenade in diesem Areal bzw. die Verlängerung der bestehenden Casinopromenade entlang des alten Hafenbeckens

Platz- und Landschaftsgestaltung: Öffentliche Plätze 'open space', urbane Parks, Grünräume, Parks mit Sporteinrichtungen, Fahrradwege und Inlineskating- Strecken

Passagierterminal und Marina : Fördern der Passagiertransporte am Schwarzen Meer. Die Umwandlung des jetzigen Passagierterminals in ein internationales Hafenterminal. Dieses inkludiert auch ein Ferryboat- Terminal für kurze Inlandstrecken nach Marina „Tomis“ (im nord-östlichen Teil der Altstadt), nach Mamaia und andere Urlaubsorte an der rumänischen Riviera, Hafenrundfahrten

Fisch- und Bauernmarkt, „fishing zone“, inkl. reichhaltigen gastronomischen Angebot (Restaurants, Cafe's, Pubs, Bars)

Gemischte urbane Nutzungen: Wohnbau, Business, Dienstleistungen, Shopping

Infrastrukturelle Maßnahmen: neue Verkehrsanbindungen und Optimierung der bestehenden Wege, effiziente Vernetzung zur Stadt, oberirdische Parkflächen und P&R-Garagen

Konzept

Der ehemalige Stadtrand kehrt zum Wasser zurück. Stadffront = Waterfront in der geschützten Bucht des Alten Hafens

Anpassung an die Topographie der Halbinsel

Die historische Zentralität der Altstadt bekommt eine gegenwärtige Bedeutung

ENTWICKLUNGSSTRATEGIE - ZEITRAHMEN

Für die aufwendige Transformation des gesamten Areals ist eine langfristige Projektentwicklung notwendig. Das Planungsgebiet umfasst rund 92 ha und seine komplette Revitalisierung benötigt ca. 20-30 Jahre. Für ein Projekt dieser Größenordnung sind übersichtliche Entwicklungsphasen unabdingbar.

PHASE 1. Der erste Teil des Alten Hafens gelangt in den Besitz der Stadtverwaltung. Das Gebiet erstreckt sich vom jetzigen Passagierterminal (auf der gestreckten Zunge des Wellenbrechers Nord) bis zum Tor Nr. 3. Die Anbindung zur Altstadt erfolgt als erste. Die Erschließung erfolgt über die Rampe bei Tor Nr. 3 und über Marinarilor Strasse am Westhang der Altstadt, schließlich durch Tor 1. Die Fußgänger Verbindung beim bestehenden Zugang des Tores 2 bleibt bestehen und wird erneuert. Die Verbindung zwischen dem alten Hafenbecken und Ovidiu's Platz erfolgt durch die bestehende Treppenanlage in der Höhe des Mosaikmuseums. Das Passagierterminal wird öffentlich erschlossen und bleibt bis zur Phase 3 auf dem jetzigen Standort. Das denkmalgeschützte Hafengebäude wird renoviert und beherbergt die Hafenverwaltung. Die alten Lagerhäuser werden zum Teil von der Stadtverwaltung temporär an Zielgruppen wie Künstler und Studenten vermietet - siehe Beispiel Amsterdam. Diese Lagerhäuser können auch als Ausstellungsräume und Veranstaltungsräume genutzt werden. Die bestehende Promenade der Altstadt wird in diesem Bereich erweitert. Die alten Eisenbahngleise werden komplett entfernt. Beim Tor 1 werden ein Fischmarkt und ein freier Marktplatz errichtet, um die Altstadt zu versorgen. Zusätzlich entstehen temporäre kleinteilige Bauten, vorwiegend mit Gastronomiefunktion am Ufer des historischen Hafens. Ein Teil der freien Fläche wird als Parkmöglichkeit für die Altstadt verwendet. Das führt unter anderem zu einer Verkehrsberuhigung in Bereich der historischen Stadt. Auf dem südlichen Kai wird das Marine-Museumsquartier errichtet. Schritt für Schritt werden die Lagerhäuser am Nordufer des Hafenbeckens in Teile des zukünftigen Kongress-, Messe- und Kulturzentrums verwandelt. Zwischen Markt und Tor 2 werden öffentliche Bildungs- und Forschungsinstitutionen gebaut. Diese Bauten werden diese Entwicklungsphase mit Wohnquartieren bis Tor 3 erweitern. Die Pufferzone dazwischen wird schließlich in eine Parkanlage mit vielfältigen Sportmöglichkeiten umgewandelt und wird als Grüngürtel zum bestehenden Park des Rathauses dienen.

PHASE 2. Die bestehenden Lagerhallen werden auch temporär für verschiedene Aktivitäten seitens der Stadtbewohner genutzt. Die Getreidesilos inkl. ihrer Infrastruktur sind noch Teil des Gewerbe- und Industriegebietes des Hafens und ihre bestehenden Gleisanlagen dienen als Grenze während dieser Bauphase. Entlang dieser Barriere wird die bestehende Straße der Bauphase 1 erweitert. Die Erschließung dient der neu errichteten Wohnsiedlung, die die Stadt in Richtung Meer erweitert. Zusätzlich werden hier Mischnutzungen vorgesehen. Entlang der alten Zugangsrampe bei Tor Nr. 3 wird eine Pufferzone durch eine Grünanlage entstehen.

PHASE 3. Der letzte angeknüpfte Bereich erstreckt sich bis zur jetzigen Werft. Die bestehende Straßenanbindung zur Bauphase 2 dient auch als Erschließung für diesen letzten Teil der Hafenumstrukturierung. Am angrenzenden Fingerdock wird ein neues Passagierterminal mit direkter Verbindung zum Bahnhof errichtet. Entlang dieser neu entstandenen Achse wird der Bahnhofspark bis zum Meeresufer ausgebaut. Die bestehenden Strukturen der Werft ermöglichen auch eine spätere Erweiterung des Terminals.

Die freigelegten Getreidesilos (die Speicher) werden temporär der Kultur und Freizeit dienen. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt in Hotelanlagen umgebaut. Die hoteleigenen Bootsanlegestellen und ein städtischer Park am Meeresufer komplettieren das Freizeitangebot in diesem Bereich.

Ein Businessareal inklusive Mischnutzungen (Kleingewerbe, Gastronomie, Dienstleistungen) wird die Bauphase vollenden. Der Turm an der Spitze des Terminal Kais beherbergt die Finanzbörse, Büros sowie Hotels, Gastronomie und einen Aussichtsturm.

Die neue Marina zwischen Museumsquartier, Kultur- und Messezentrum an der Waterfront ergänzt das Revitalisierungsprogramm des alten Hafenbeckens.

Das ganze Gebiet des Alten Hafens wird mit großzügigen, öffentlichen Plätzen, Grünanlagen und Freizeiteinrichtungen sowie mit einem reichlichen Gastronomieangebot am Meeresufer wiederbelebt.

In dem neu strukturierten Gebiet entsteht tagsüber eine urbane Dynamik, aber auch abends und nachts durch die Gastronomie Kultur- und Freizeitangebote - eine für Rumänen sehr beliebte Nutzungskombination.

Bibliographie

SELBSTSTÄNDIGE PUBLIKATIONEN (BÜCHER)

Bücher:

- Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanesco, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea]
- Stanesco, Gheorghe: Dobrogea, istorie in imagini, Constanta 2008, [Editura Steaua Nordului]
- Zahariade, Ana Maria: Arhitectura in proiectul comunist. Romania 1944-1989, Bucuresti 2011 [Editura Simetria]
- Pauleanu, Doina: Axa est-vest. Constanta – Istorie si dinamica interculturala-editie revazuta si adaugita-, Constanta 2000 [Fundatia Pro Arte]
- Meyer, Han: City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure, Rotterdam 1999
- Kokot, Waltraud/Gandelsman-Trier, Mijal/Wildner, Kathrin/ Wonnenberger, Astrid (Hg): Port cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives, Bielefeld 2008 [transcript Verlag]
- Breen, Ann/Rigby, Dick: The new Waterfront. A Worldwide Urban Success Story, Singapore 1996
- Benevolo, Leonardo: The history of the city, London 1980 [Scolar Press Verlag]

UNSELBSTSTÄNDIGE PUBLIKATIONEN (AUFsätze)

Zeitschriften:

- Koolhaas, Rem: Die Stadt ohne Eigenschaften, 1996, in: Arch+ 132, Online unter:
<http://www.archplus.net/home/archiv/ausgabe/46,132,1,0.html>, 09.09.2013
- Wilson, Ariane: Alte und neue Identitäten. Zur Typologie der Hafenstädte und der Gefahr ihrer Selbstauflösung, 2002, in Werk, bauen+wohnen 05/2002
- Christiaanse, Kees/ Nepll Markus: Kodex statt Autopilot. Der Masterplan in der Praxis, 2008, in Bauwelt 1-2/2008
- Walter, Jörn: Urbane Partitur. Leitbilder für die HafenCity, 2008, in Bauwelt 1-2/2008, 30-33

Zeitschriften online:

- Oehmke, Philipp/Rapp, Tobias: Und immer ein Atrium!, 12.12.2011, [Interview Rem Koolhaas], <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-82995614.html>, 02.05.2013
- Kramer, Sarah: Transportweg Nummer eins. Immer mehr Handel auf dem Seeweg. Die Ozeane – Lebensgrundlage und Sehnsuchtsorte. Doch vor allem sind sie ein gigantischer Wirtschaftsfaktor. Mehr als zwei Drittel des gesamten Frachtaufkommens weltweit werden heute über die Weltmeere verschickt, 25.06.2011, <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/transportweg-nummer-eins-immer-mehr-handel-auf-dem-seeweg/4321620.html>, 21.08.2013

Aufsätze und Artikel online:

- Kay, Alan, 1989: Predicting the future (By Alan C. Kay), [Zit. n. Stanford Engineering, Volume1, Number 1, 1989, 1-6]
<http://www.ecotopia.com/webpress/futures.htm>, 18.08.2013
- Pattberg, Anika: Constanta in Rumänien soll zweitgrößter Hafen Europas werden. Ausbau zum 'Rotterdam des Ostens' bietet Chancen für Bauunternehmen, Stahl- und Logistik-Anbieter, in Germany Trade & Invest, 11.10.2011,
<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=251120.html>, 09.04.2013
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tam/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tps00001>, 25.08.2013.
<http://berlin.mae.ro/de/romania/1015>, 25.08.2013.
http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=infgen_port_maritim&x=load, 28.08.2013.
<http://www.rumaenien-info.at/de/reisefuehrer/staedtetourismus/118>, 29.08.2013.
http://de.wikipedia.org/wiki/Planunasregionen_in_Rumänien, 25.08.2013.
<http://de.wikipedia.org/wiki/Rumaenien>, 25.08.2013.
<http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013.
http://ro.wikipedia.org/wiki/Demografie_Romaniei, 22.08.2013.
<http://de.wikipedia.org/wiki/Metropolregion>, 26.08.2013.
<http://ome-lexikon.uni-oldenburg.de/54290.html>, 26.09.2013.
<http://www.zf.ro/profesii/harta-depopularii-romaniei-intre-2002-si-orase-10001367>, 21.08.2013. 2012-cata-populatie-au-pierdut-primele-100-de-
http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=istoric_port&x=load, 26.09.2013.
<http://www.rumaenien-info.at/de/reisefuehrer/staedtetourismus/118>, 29.08.2013.

ANDERE QUELLEN

Archivmaterial:

Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.]: Plan urbanistic general. Situatia existenta, Bucuresti 2000 // PUG Cta

Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.]: Actualizare P.U.G. Municipiul Constanta, Situatia existent – stadiul actual al dezvoltarii, Bucuresti 2006 // Actualizare PUG Cta

Derer, Hannah, Zona peninsulara a municipiului Constanta; valorile de identitate culturala, materializate in tesutul urban supratecan prin prisma elementelor esentiale din evolutia asezarii, 2002 // Studiu hanna derer

Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C. D(orin) S(tefan Birou de Arhitectura S.R.L., Sub: S.C.Urban Design s.r.l.):Plan urbanistic zonal Municipiul Constanta, Zona Centrala – Peninsula, Memoriu general, Situatia existenta, Bucuresti 2002 // PUZ Peninsula

Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C. D(orin) S(tefan Birou de Arhitectura S.R.L., Sub: S.C.Urban Design s.r.l.):Plan urbanistic zonal Municipiul Constanta, Zona Centrala – Peninsula, Memoriu general, Propuneri, Bucuresti 2002 // PUZ

PeninsulaPropuneri

Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. Idom s.r.l.]: Elaborarea hartii strategice de zgomot pentru Municipiul Constanta, Bucuresti 2008 // harta zgomot Cta

Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.): Programul agenda locala 21. Planul local de dezvoltare durabila a municipiului Constanta, Constanta 2008 // plan de dezvoltare

C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta (Hg.) [Verf. S.C. Iptana S.A.]: Port Constanta. Plan de urbanism zonal, Bucuresti 2006 // PUZ PORT

C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta[v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2011 // Raport annual 2011

C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta[v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012 // Raport annual 2012

C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta[v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg): Constantza Port Handbook. 2011-2012, R.A. Monitorul Oficial Bucharest 2011

Institutul National de Statistica: Romania in cifre. Breviar statistic 2013, o.O. 2013

Abbildungsverzeichnis

Abb.01 Genua

Abb.02 Stockholm

Abb.03 Liverpool

Quelle: Wilson, Ariane: Alte und neue Identitäten. Zur Typologie der Hafenzentren und der Gefahr ihrer Selbstaflösung, 2002, in *Werk, bauen+wohnen* 05/2002, 12

Abb.04 New York

Abb.05 Teleport Tokio

Quelle: Wilson, Ariane: Alte und neue Identitäten. Zur Typologie der Hafenzentren und der Gefahr ihrer Selbstaflösung, 2002, in *Werk, bauen+wohnen* 05/2002, 13

Abb.06 Phasen der Entwicklung Stadt-Hafen, nach Hoyle (1989)

Quelle: Kokot, Waltraud/Gandelsman-Trier, Mijal/Wildner, Kathrin/ Wonnemberger, Astrid (Hg): *Port cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives*, Bielefeld 2008 [transcript Verlag], 28

Abb.07 Dynamisches Hafenzentrum. Zeichnung v. S.Hugill. Links New Orleans. Rechts New York

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 31

Abb.08 Vlissingen, ca. 1870

Abb.09 Vlissingen, ca. 1900

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 26

Abb.10 Tanzsaal im Hafen von Antwerpen. Malerei von George Morren, 1926

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 31

Abb.11 Armenviertel entlang der Industriezone in London. Lithografie von Gustav Dore, 1872

Quelle: Benevolo, Leonardo: *The history of the city*, London 1980 [Scolar Press Verlag], 744

Abb.12 Wiederaufbau von London. Metaphorische Zeichnungen aus einem Buch nach dem Krieg

Quelle: Benevolo, Leonardo: *The history of the city*, London 1980 [Scolar Press Verlag], 932

Abb.14 Barcelona – der alte Hafen, Aufnahme Richtung Süden, 1990. Im Hintergrund: der neue Hafen (Industrieafen)

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 163

Abb.15 Barcelona - Vergleich 1950-1990

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 57

Abb.16 Barcelona. Eine nahezu totale Abwendung der Stadt vom Meer durch die industriellen Hafenaktivitäten. Nach 1980 kehrt die Stadt zurück zum Meer: Waterfrontrevitalisierung

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 177

Abb.17 Containerterminal im neuen Hafen, Barcelona

Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/BarcelonaHarbour.jpg>, 10.09.2013

Abb.18 Oude Haven (der alte Hafen), Rotterdam

Quelle: <http://zoom.nl/foto/1854774/overig/oude-haven--rotterdam.html>, 10.06.2013

Abb.19 Rotterdam - Schematische Entwicklung

Quelle: Meyer, Han: *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam 1999, 291

Abb.20 Historische Phasen der Waterfront-Transformation, nach Dirk Schubert

Quelle: Kokot, Waltraud/Gandelsman-Trier, Mijal/Wildner, Kathrin/ Wonnemberger, Astrid (Hg): *Port cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives*, Bielefeld 2008 [transcript Verlag], 33

Abb.21 Wettbewerbsgewinner Waterfront City Melbourne Docklands, Australia, BDP Office, 2006

Quelle: <http://udf.org.au/udf-quarterly/udfq-65-march-2004/article/planning-on-the-edge/>, 03.06.2013

Abb.22 Darstellung Wood Wharf, London

Quelle: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=16527763#post16527763>, 03.06.2013

Abb.23 Baltimore Inner Harbor (Panorama von Federal Hill Park. Von links nach rechts: The Hyatt Regency und Harborplatz, World Trade Center, Baltimore Aquarium & the Columbus Center)

Quelle: http://www.baltimore.to/baltimore_panorama.html, 03.06.2013

Abb.24 Cisne Branco („Mute Swan“) in Baltimore’s Inner Harbor

Quelle:http://www.flickr.com/photos/mr_t_in_dc/3677268452/, 03.06.2013

Abb.25 Baltimore Inner Harbor

Quelle:http://www.flickr.com/photos/mr_t_in_dc/2535378808/sizes/l/in/photostream/, 03.06.2013

Abb.26 Boston, 1975

Abb.27 „The Boston that everyone knows“. Mindmap von Kevin Lynch in seinem Buch „The Image of the City

Abb.28 Boston, „Walk on the sea“. Abfolge öffentlicher Plätzen zur Wasserfront

Quelle: Meyer, Han: City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure, Rotterdam 1999, 274 f.

Abb.29 Brooklyn Heights Esplanade

Abb.30 Brooklyn Queens Expressway, New York Schnitt Verkehrslösung unter der Brooklyn Heights Esplanade

Quelle: Meyer, Han: City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure, Rotterdam 1999, 220

Abb.31 Panorama Sydney Waterfront

Quelle:http://en.wikipedia.org/wiki/File:Sydney_skyline_at_dusk_-_Dec_2008.jpg, 10.09.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.32 Panorama New York, Lower Manhattan Waterfront

Quelle:http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Lower_Manhattan_from_Staten_Island_Ferry_Corrected_Jan_2006.jpg, 10.09.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.33 Skizzen Konzept Masterplan HafenCity Hamburg

Quelle: Christiaanse, Kees/ Neppel Markus: Kodex statt Autopilot. Der Masterplan in der Praxis, 2008, in Bauwelt 1-2/2008, 19

Abb.34 HafenCity Hamburg

Quelle:<http://www.hafencity.com/en/concepts/the-foundation-of-hafencity-the-masterplan.html>, 10.09.2013

Abb.35 Nutzungsmischung der HafenCity einschließlich Überseequartier

Abb.36 Mischungskonzept von verschiedenen Bauträgern für den Bereich Kaiserkai, HafenCity Hamburg

Quelle: Walter, Jörn: Urbane Partitur. Leitbilder für die HafenCity, 2008, in Bauwelt 1-2/2008, 33

Abb.37 Skizzen Typologien für HafenCity Hamburg, von Kees Christiaanse/ASTOC/hamburgplan.

Diese Entwicklungen in offenen Blockstrukturen betonen die Durchlässigkeit der Nord-Südachse

Quelle: Walter, Jörn: Urbane Partitur. Leitbilder für die HafenCity, 2008, in Bauwelt 1-2/2008, 21

Abb.38 Hamburger HafenCity (links) mit Speicherstadt (Mitte)

Quelle: http://www.dtoday.de/startseite/panorama_artikel,-Hamburger-Speicherstadt-soll-Weltkulturerbe-werden-_arid,255295.html, 24.11.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.39 Die Elbphilharmonie im HafenCity

Quelle:<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/cat/5765/display/31830125>, 24.11.2013

Abb.40 Das Maritime Museum in der Speicherstadt

Quelle:<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/cat/5765/display/31202489>, 24.11.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.41 Panorama Wohnbau am Sandtor, HafenCity Hamburg

Quelle:<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/cat/5765/display/31935728>, 24.11.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.42 Der Charakter der HafenCity - Verflechtung Alt/Neu, historische hafenspezifische Industriewahrzeichen/Urbanität

Quelle:<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/cat/5765/display/28123381>, 24.11.2013

Abb.43 Marco Polo Tower (links) und Unilever Center, HafenCity Hamburg

Quelle:<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/cat/5765/display/32132530>, 24.11.2013

Abb.44 Barcelona, Waterfrontrevitalisierung Barceloneta mit Promenade und Strand

Quelle:http://pedalee.com/bike-tour-barcelona_new_old_city/, 10.09.2013

Abb.45 Barcelona, Port Vell und Mol de la Fusta

Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7a/Port_Vell%2C_Barcelona%2C_Spain_-_Jan_2007.jpg 10.09.2013

Abb.46 Canary Wharf, London Docklands

Quelle:<http://www.londonweekendbreaks.com/hotels/docklands-and-excel.aspx>, 10.06.2013

Abb.48 City Hall - das Rathaus von London

Quelle:<http://www.flickr.com/photos/erikdiekstra/3090137733>, 09.12.2013

Abb.49 Luftbild Eastern Docklands, Amsterdam

Quelle: http://www.west8.nl/projects/borneo_sporenburg/, 11.10.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.50 Eastern Docklands, Amsterdam

Quelle: www.googlemaps.com, 27.12.2013

Eigene Grafik

Abb.51 The Pearl Qatar, Doha

Quelle: www.googlemaps.com, 27.12.2013

Eigene Grafik

Abb.52 Luftbild The Pearl Qatar, Doha

Quelle: <http://www.flickr.com/photos/8x/7268626036/sizes/c/in/photostream/>, 11.10.2013

Eigene Fotobearbeitung

Abb.53 Luftbild Hong Kong

Quelle: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Hong_Kong_Skyline_Restitch_-_Dec_2007.jpg, 09.12.2013

Abb.54 Panorama Melbourne Docklands

Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f7/Melbourne_Docklands_-_Yarras_Edge_-_marina_panorama.jpg, 09.12.2013

Abb.55 Panorama Kapstadt

Quelle: http://parkerlab.bio.uci.edu/pictures/photography%20pictures/2012_09_17_AFRICA_SELECT/CapeTown_PANO.jpg, 07.10.2013

Abb.57 Lage Rumäniens und von Konstanz

Kartengrundlage: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Location_Romania_EU_Europe.PNG, 14.10.2013

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.62 Luftbild von Konstanz

Kartengrundlage: www.googlemaps.com, 06.08.2013

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.63 Badeort Mamaia, Luftbild

Quelle: <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.449548335132962.1073741927.249230245164773&type=3>, 13.05.2013

Abb.64 Stadt Konstanz, Luftbild

Quelle: <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.449548335132962.1073741927.249230245164773&type=3>, 13.05.2013

Abb.65 Der Hafen von Konstanz, Luftbild

Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 2

Abb.66 Paneuropäischer Korridor VII

Kartengrundlage: <http://www.romanian-ports.ro/harta1.jpg>, 28.08.2013

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.67 Donau-Schwarzmeer-Kanal

Kartengrundlage: <http://www.romanian-ports.ro/harta3.jpg>, 28.08.2013

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.68 Strategische Lage des Hafens an der Mündung des Donau-Schwarzmeer-Kanals

Kartengrundlage: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Constantza Port Handbook 2011-2012, 56

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.69 Küstenregionen in der EU, nach Meeresbecken und nach NUTS-3-Regionen

Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 23.08.2013

Abb.70 Gesamtbruttogewicht des Güterumschlages im Seeverkehr in EU-Küstenregionen, nach NUTS-3-Regionen, 2010

Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 23.08.2013

Abb.71 Kooperationsnetzwerk Konstanz Hafen

Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 8

Abb.72 Die größten Häfen der Welt (Cargovolumen), orig. Quelle: American Association of Port Authorities: „World Port Rankings 2009“, Hafen Rotterdam, Quelle: Pattberg, 11.10.2011, <http://www.gtai.de/GTAl/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=251120.html>, 09.04.2013

Abb.73 Investitionen und Ausbauprojekte am Hafengelände

Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 11

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.74 Warenumsatz nach Kategorien

Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 13

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.75 Passagiertransporte

Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenerverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 17
 Grafik: Eigene Darstellung
 Abb.76 Containerumschlag
 Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenerverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 14
 Grafik: Eigene Darstellung-77
 Abb.77 Collage Hafenfotos Konstanza
 Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenerverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 1, 13, 17, 20
 Grafik: Eigene Darstellung
 Abb.78 Überblick Gesamtumsatz
 Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenerverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 19
 Abb.79 Überblick Investitionen
 Quelle: C. N. Administratia Porturilor Maritime S.A Constanta [v. Hafenerverwaltung, Broschüre](Hg.): Annual Report 2012, 19
 Abb.80 Collage Fotos Konstanza / Die Schlange von Glykon - Quelle: <http://quadratus.files.wordpress.com/2008/11/constantaglikon.jpg>, 26.09.2013
 Abb.81 Bevölkerungsentwicklung
 Quelle: <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013
 Abb.82 Ethnische Bevölkerungsentwicklung von 1853-2002
 Quelle: <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013
 Abb.83 Bevölkerungsstruktur Konstanzas (links ethnische Struktur, rechts religiöse Bekenntnisse)
 Quelle: <http://ro.wikipedia.org/wiki/Constanta>, 21.08.2013
 Abb.84 Wanderungssaldo (beinhaltet statistische Anpassungen), nach NUTS-3-Regionen, 2010 (1) je 1000 Einwohner
 Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 23.08.2013
 Abb.85 Hauptherkunftsländer der Nichtstaatsangehörigen, EU-27, 2010, Eurostat
 Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 25.08.2013
 Abb.86 Bevölkerungsdichte nach NUTS-3-Regionen, 2010 (1) (in Einwohner je km²)
 Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 25.08.2013
 Abb.87 Bevölkerungswachstum, nach NUTS-3-Regionen, 2010 (1) (je 1000 Einwohner)
 Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, 25.08.2013
 Abb.88 Luftbild Konstanza
 Quelle: www.googlemaps.com, 06.08.2013
 Abb. 89 Flächenwidmungsplan Konstanza ("Regimul juridic si circulatia terenurilor")
 Quelle: Consiliul Local al Municipiului Constanta (Hg.) [Verf. S.C.Urban Design s.r.l.]: Plan urbanistic general. Situatia existenta, Bucuresti 2000, Plansa "Regimul juridic si circulatia terenurilor"
 Abb. 90 Karte Tomis 6.Jhdt
 Quelle: Stanescu, Gheorghe: Dobrogea, istorie in imagini, Constanta 2008, [Editura Steaua Nordului], 160
 Abb. 93 Römische Kolonialstadt Tomis in der Provinz Moesia Inferior
 Quelle:http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roman_provinces_of_Illyricum,_Macedonia,_Dacia,_Moesia,_Pannonia_and_Thracia.jpg, 23.08.2013
 Abb. 94 Erweiterung der Kolonialstadt Tomis in der Antike
 Quelle: Stanescu, Gheorghe: Dobrogea, istorie in imagini, Constanta 2008, [Editura Steaua Nordului], 160
 Grafik: Eigene Darstellung

 Abb. 97 Kustendje 1853, Zeichnung von J. Laurent
 Abb. 98 Kustendje 1828 – Zeichnung von Hector de Bearn
 Quelle:[http://romaniaforum.info/board95-istoria-history-of-romania-and-the-republic-of-moldova/board1-dobrogea-dobroudja-dobrukscha/board4-constant-kustendje-k%C3%BCstence/board234-kustendje-constant-pina-la-before-1878/1045-1828-1878-imagini-din-kustendje-constant/](http://romaniaforum.info/board95-istoria-history-of-romania-and-the-republic-of-moldova/board1-dobrogea-dobroudja-dobrukscha/board4-constanta-kustendje-k%C3%BCstence/board234-kustendje-constant-pina-la-before-1878/1045-1828-1878-imagini-din-kustendje-constant/), 14.04.2013
 Abb.99 Plan von Küstendschi und Gegend, 1840, von Karl von Vincke
 Quelle:<http://romaniaforum.info/board95-istoria-history-of-romania-and-the-republic-of-moldova/board1-dobrogea-dobroudja-dobrukscha/board4-constant-kustendje-k%C3%BCstence/board234-kustendje-constant-pina-la-before-1878/53-1840-kustendje-black-sea-kustendje-k%C3%BCstendschi-marea-neagra-port-schwarzes-meer-vincke-constant/>, 14.04.2013
 Abb. 100 Kustendje aus „Illustrierte Kriegs-Chronik, 1876-1878“
 Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 23
 Abb. 101 Die Donaubrücke „König Karl I“ bei Cernavoda, 1895. Gebaut vom englischen Unternehmen „Danube and Black Sea Railway Kustendje Harbour Company Limited“
 Quelle: <http://constant-imagini-vechi.blogspot.co.at/2012/04/marin-ionescu-dobrogianul-istoria.html>, 14.04.2013
 Abb. 102 Konstanza Hafen 1876

Abb.103 Plan für den Ausbau des Hafens, 1881

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 56

Abb.104 Karte Konstanza 1896

Kartengrundlage: Stanescu, Gheorghe: Dobrogea, istorie in imagini, Constanta 2008, [Editura Steaua Nordului], 51

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.105 Archivplan Konstanza 1899, Ing. V. Simu. Planul General al Orasului // Constanta // Scara 1:2000 // Ridicat in 1893 de Inginer

V. Simu // complectat [!] in 1899 de Serv. Technic[!] // Desenator: C. de Chmielewski

Quelle: Arhivele Nationale - Constanta, Copie contemporana, conform careia originalul se afla in Dosar 5/1902

Abb.106 Archivplan Konstanza 1902. Planul Orasului Constanta // scara 1:4600 [Plan 1902 - Anm. d. Verf.]

Quelle: Arhivele Nationale - Constanta, Dosar 28/1902 - fond Primaria Municipiului Constanta

Abb.107 Der alte Bahnhof Konstanza

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 155

Abb.108 Hafenpanorama mit Lagerhäuser und die Bahn

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 117

Abb.109 Truppentransporter im Hafen Konstanza, 1918 (1. Weltkrieg)

Quelle:[http://romaniaforum.info/board95-istoria-history-of-romania-and-the-republic-of-moldova/board1-dobrogea-dobroudja-dobrudscha/board4-constant-ww-i-constantinopel-odessa-sevastopol-l-azay-le-rideau/](http://romaniaforum.info/board95-istoria-history-of-romania-and-the-republic-of-moldova/board1-dobrogea-dobroudja-dobrudscha/board4-constanta-kustendje-k%C3%BCstence/board657-wwi-1916-1918-constanta/1135-1918-dampfer-truppentransporter-general-patmos-portul-constant-ww-i-constantinopel-odessa-sevastopol-l-azay-le-rideau/), 29.07.2013

Abb.110 Das Hafengebäude, 1935

Quelle: <http://www.okazii.ro/romania-pana-1906/c-p-unicat-constant-interbelica-gara-maritima-nava-regele-carol-i-1938-a44320777>, 24.09.2013

Abb.111 Ausbauplan des Hafens Konstanza, 1899-1910, Anghel Saligny

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 76

Abb.113 Vergleich der Altstadtstruktur 1902-1921 mit Fokus auf dem neuen urbanen Hauptplatz namens Unabhängigkeitsplatz (Standort des Forums in der Antike)

Kartengrundlage: Archivplan Konstanza 1902. Planul Orasului Constanta // scara 1:4600 [Plan 1902 - Anm. d. Verf.]

Quelle: Arhivele Nationale - Constanta, Dosar 28/1902 - fond Primaria Municipiului Constanta,

Archivplan Konstanza 1921. Planul General // al Orasului // Constanta // Editia a II-a // dupa ultimele date oficiale, cu cele din urma parcelari // in care s-a[!] indicat loturile si careurile // de // Ioan Dobrescu // Conductor [!] Principal – Inginer Topograf // Iunie 1921 // scara 1:2500

Quelle: Arhivele Nationale - Constanta, Dosar 30/1923 - fond Primaria Municipiului Constanta

Abb.114 Zugverbindungen nach Mamaia:

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 100

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.115 Der Zug auf dem SW-Hang, Richtung Mamaia

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 102

Abb.116 Epochenvergleich der markanten Stadtwahrzeichen

Das Casino 1910

Quelle: Stanescu, Gheorghe: Dobrogea, istorie in imagini, Constanta 2008, [Editura Steaua Nordului], 72

2.Rathaus am Unabhängigkeitsplatz, 1921, heute Nationalmuseum für Geschichte und Archäologie

Quelle: <http://pss-live.ro/forum/index.php?/topic/48436-constant/#>, 14.04.2013

1.Rathaus, 1894, Post (ab 1904), heute Ethnografisches Museum

Quelle: Lapusan, Aurelia/Lapusan, Stefan/Stanescu, Gheorghe: Constanta. File de Album, Constanta 2005 [Editura Dobrogea], 24

Der Königspalast, heute das Gerichtsgebäude

Quelle: <http://constant-imagini-vechi.blogspot.co.at/2012/04/marin-ionescu-dobrogianul-istoria.html>, 14.04.2013

Hotel Carol I, 1882

Quelle: Stanescu, Gheorghe: Dobrogea, istorie in imagini, Constanta 2008, [Editura Steaua Nordului], 51

Panorama über den historischen Hafen

Quelle: <http://constant-imagini-vechi.blogspot.co.at/2012/04/marin-ionescu-dobrogianul-istoria.html>, 14.04.2013

Panoramabild der Altstadt

Quelle:http://constant-imagini-vechi.blogspot.co.at/p/orasul-vechi_08.html, 14.04.2013

Abb.117 Gesamtplan Konstanza 1921, Archivplan. Planul General // al Orasului // Constanta // Editia a II-a // dupa ultimele date oficiale, cu cele din urma parcelari // in care s-a[!] indicat loturile si careurile // de // Ioan Dobrescu // Conductor [!] Principal – Inginer Topograf // Iunie 1921 // scara 1:2500

Quelle: Arhivele Nationale - Constanta, Dosar 30/1923 - fond Primaria Municipiului Constanta

Abb.118 Gesamtplan Konstanza 1936, Archivplan. Planul General // al Municipiului // Constanta // cu noua nomenclatura oficiala a strazilor // intocmit de // Ioan Filotti // Conductor [!] de Lucrari Publice // fost Sef al Serviciului Technic[!] // Scara 1:10.000

Quelle: Arhivele Nationale - Constanta, Dosar 70/1936 - fond Primaria Municipiului Constanta

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.119 Fabrik in der Industriezone

Quelle: <http://ctcro.wordpress.com/2013/02/18/zona-abator-in-anul-1930/zona-abator-poze-veche-constantia-city-01/>, 14.04.2013

Abb.120 Der Industriehafen um 1960

Quelle: <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.431043116983484.1073741863.249230245164773&type=3>, 14.04.2013

Abb.121 Das Rathaus um 1960

Quelle: <https://ctcro.wordpress.com/page/7/>, 14.04.2013

Abb.122 Wohnbau auf Str. Traian (ehem. Eisenbahnlinie), Westhang des Hafens, 1968

Quelle: <http://ctcro.wordpress.com/2012/11/17/joie-ro-devine-constantia-city/>, 14.04.2013

Abb.123 Mamaia in den 80er Jahren

Quelle: https://www.facebook.com/cityofconstantia/photos_albums, 24.09.2013

Abb.125 Konstanza mit prägenden Stadtverdichtungsmaßnahmen der kommunistischen Ära

Quelle: <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.449548335132962.1073741927.249230245164773&type=3>, 13.05.2013

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.127 Phasen der Entwicklung Stadt-Hafen, nach Hoyle (1989)

Quelle: Kokot, Waltraud/Gandelsman-Trier, Mijal/Wildner, Kathrin/ Wonnemberger, Astrid (Hg): Port cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives, Bielefeld 2008 [transcript Verlag], 28

Grafik: Eigene Darstellung

Abb.128 Parallele Entwicklungsphasen der Hafenstädte Barcelona, London, New York und Rotterdam, 1850-1990

Quelle: Meyer, Han: City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure, Rotterdam 1999, 56-61

Alle nicht angeführten Bilder, Grafiken und Pläne sind Eigentum des Verfassers.

Die Plangrundlagen und ein Großteil des Recherchematerials wurden mit freundlicher Unterstützung von der Stadtgemeinde Konstanza (Primaria Municipiului Constanta) und der Hafenverwaltung (C.N. Administratia Porturilor Constanta) zur Verfügung gestellt und dienen ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken.

Danksagung

an ALLE, die mich für die Realisierung dieses Traumes unterstützt haben:

...Prof. Grigor Doytchinov für die Geduld und beste Betreuung am Institut für Städtebau, TU Graz

...meinen Freunden und Kollegen Ana, Iulius, Kathi, Raph, Andi, Ramona, Sara, Crystal und Oliver

...dem ganzen AZ3 Kollektiv insbesondere Gugi, Lisa, Lung, Jakob, Daniel, Helena, Elisabeth, Julia

...meinen besonderen Freunden Eva und Magdalena, welche die Reise meines Studiums inklusive aller Höhen und Tiefen miterlebt, mich motiviert und die Geduld und den Glaube an mich nie verloren haben.

...meinen Eltern, ohne deren Verständnis und seelische Unterstützung von der Ferne diese Arbeit gar nicht entstanden gewesen wäre. Ein Danke auch an meiner Freunde aus Konstanz, Adi und Anca.

Danke euch, die ihr an mich geglaubt habt!