



RIJEKA, CRO VON WEGEN PLÄTZE

Diplomarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
Studienrichtung Architektur

Matthias Salzmann

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: **Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Peter Hammerl**
Institut für Architekturtechnologie
Graz, Oktober 2011



EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG // *STATUTORY DECLARATION*

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, am



VORWORT

Rijeka.

Eine Stadt an der oberen Adria, an den Hängen des Karst, am Eingang zur Kvarner Bucht und auf dem Weg in den wohlverdienten Urlaub an wunderschönen Stränden gelegen. Transitstadt. Eine grau-in-braune Stadt. Mit beängstigend wirkenden Wohntürmen an der Umfahrungsstraße. Normalerweise nur ein weiterer Punkt auf der Reise in den Süden der so schnell wie möglich hinter sich gelassen werden möchte.

Auf dem ersten Blick eine überalterte Industriestadt, abschreckend und beklemmend zugleich, zeigt Rijeka erst auf dem zweiten Blick den Charme einer modernen Stadt des 21. Jahrhunderts. Die Industrievergangenheit ist an jeder Ecke und in jeder Ritze der Stadt spürbar und legt sich wie eine Patina über alle Gebäude und Plätze. Ähnlich wie in Lissabon oder Porto dominieren schmutzig-braune, bröckelnde Fassaden die meisten Gebäude, die egal wie schäbig, immer wieder aufs neue geschmückt und gestaltet werden. Und jeder Besucher Lissabons wird sich daran erinnern, wie liebevoll die Bewohner mit der Vergangenheit leben und dadurch einen unvergleichlichen Charme erzeugen. Rijeka ist in diesem Punkt sehr ähnlich.

Wie viele andere Hafenstädte auch kämpft die Stadt mit den Folgen des Niedergangs ihrer Industrie, der im konkreten Fall durch den Zusammenbruch der Republik Jugoslawien und der darauf folgenden Neuziehung der Grenzen ausgelöst wurde. War Rijeka ursprünglich der erste und größte Hafen der K&K Marine und in weiterer Folge größter und wichtigster Hafen Jugoslawiens, so fiel seine Bedeutung bis heute weit hinter die anderen Häfen in der oberen Adria, wie Triest und Koper, zurück.

Doch alle großen Infrastrukturprojekte, wie z.B. Straßennetze, große Industrieanlagen oder Bauwerke zum Schutz vor den Einflüssen der Natur, hinterlassen in der räumlichen Struktur der Stadt bleibende Marken. Sie verändern über Jahrzehnte die Wahrnehmung Stadt und sind selbst dann noch präsent, wenn die ursprüngliche Nutzung schon lange aufgegeben wurde. Wenn eine Stadt ein Gedächtnis hätte, dann sind aufgelassene Infrastruktureinrichtungen ein wichtiger Teil dieser Erinnerung. Gerade die Seefahrt mit ihren großen, durch logistische Vorgänge geprägten Lagerhallen und für die schnelle Be- und Entladung von Schiffen optimierten Kai Anlagen war in den letzten Jahrzehnten einem kompletten Wandel unterworfen. Die Einführung des Norm-Containers und die Konzentration auf einige wenige Häfen auf den Kontinenten haben viele kleine Hafenstädte in die Bedeutungslosigkeit oder im besten Fall in Nischen gedrängt. Großzügig auf den Container zugeschnittene Häfen wurden neu errichtet und die Hafenaktivität in diese verlegt.

Als Folge dessen entstehen große Freiflächen mitten im historischen Kern der Stadt, die nun mit einer neuen Nutzung programmiert, dieser wieder zurückgegeben werden können. Unzählige Beispiele rund um die Welt zeugen von dem Potential solcher brachen Flächen für die Stadt und ihre Bewohner, wie z.B. die neue Waterfront von Barcelona, New York oder die London Docklands. Es kann zwar keine einheitliche „Allwecklösung“ für alle Städte der Welt erstellt werden und es sind auch bei weitem nicht alle Lösungen von Erfolg gekrönt. Aber Fakt ist, dass urbane Waterfronts von steigender Beliebtheit sind, was auch durch unseren geänderten Lebenswandel und den sozialen Wandel zur Internet und Freizeitgesellschaft einhergeht. Der Kontakt mit dem Wasser ist ein spezieller, mit einzigartigen Qualitäten, besonders in Rijeka.

Rijeka ist Hafen und der Hafen ist Rijeka.

Durch meine Besuche in Rijeka und dem Kontakt mit der Bevölkerung vor Ort konnte ich einen tieferen Einblick in die Probleme der Stadt bekommen und diese konkret identifizieren. Rijeka ist Hafen und der Hafen ist Rijeka - die Bedeutung des Wassers ist somit unbestritten. Und trotz der Lage Rijekas direkt am Meer gibt es im Stadtgebiet nur sehr wenige mögliche Zugänge zum Wasser weil Hafen und Industriegebiete den direkten Zugang blockieren. Rijeka scheint eine Stadt ohne Perspektive, ohne Identität. Trotz den Bestrebungen, Rijeka als Universitätsstadt zu etablieren, um die Jugend wieder in die Stadt zurück zu bekommen, scheint die Rückentwicklung unweigerlich voranzuschreiten. Der massive Bevölkerungsrückgang in den letzten Jahren¹ lässt auf eine Vielzahl an tiefgreifenden Problemen schließen, die einer Lösung bedürfen. Diese Probleme sollen in dieser Arbeit aufgezeigt und bearbeitet werden.

Das Ziel und Ergebnis ist ein Lösungsvorschlag, wie die Stadt durch Aufarbeitung und schlauem Umgang mit ihrer Vergangenheit in Zukunft zu mehr Lebensqualität finden kann. Die schon bestehenden Strukturen sollen dabei bewusst revitalisiert und durch schlaue Interventionen reaktiviert werden. Urbaner Leerstand darf nicht mehr als Missstand wahrgenommen werden sondern als potentieller Startschuss für unendliche Nutzungsmöglichkeiten.

Graz, Oktober 2011

¹ Zwischen 2001 und 2011 verzeichnete Rijeka einen Rückgang der Einwohnerzahl um 10,5% - von 144.043 Personen auf 128.735 Personen; Quelle: Statistic Yearbook Croatia 2011

*„We shape our dwellings & afterwards
the dwellings shape our life“*

Winston Churchill

KONTEXT





KROATIEN

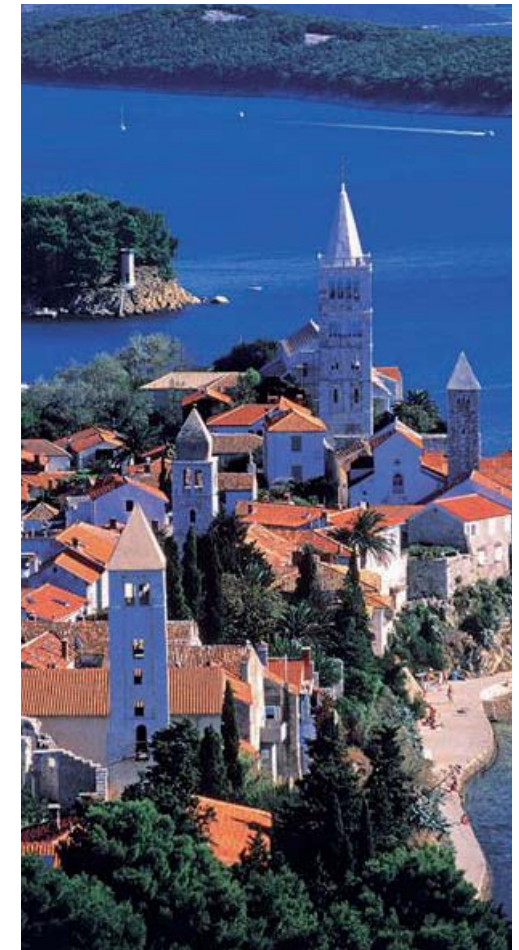
LAGE-KONTEXT-INFO

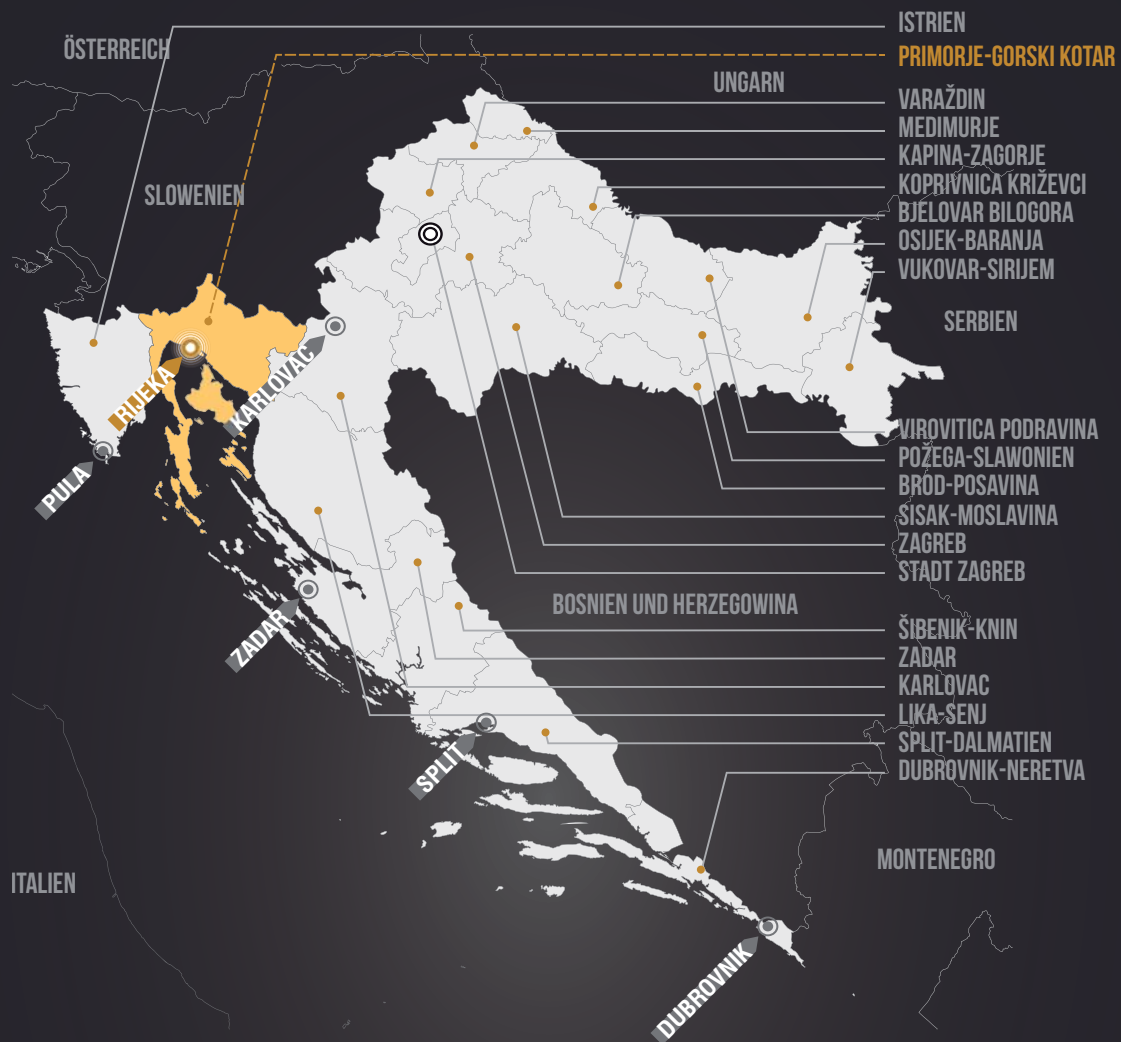
Kroatien (kroatisch: Republika Hrvatska) ist ein Staat an der östlichen, oberen Adria, und erstreckt sich von ebendort bis zur pannonischen Tiefebene Ungarns. Im Nordwesten bildet Slowenien, im Norden Ungarn, im Nordosten Serbien, im Osten Bosnien und Herzegowina und im Südosten Montenegro die Grenze.

Die Länder, die heute Kroatien umfassen, waren bis zum Ende des Ersten Weltkriegs im Jahr 1918 Teil der österreichisch-ungarischen Monarchie. 1918 bildeten die Kroaten, Serben und Slowenen ein Reich, welches nach 1929 als Jugoslawien bekannt wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Jugoslawien ein föderaler unabhängiger, kommunistischer Staat unter der starken Hand von Marschall Tito (voller Name: Josip Broz Tito).

1991 erklärt Kroatien seine Unabhängigkeit von Jugoslawien. Trotzdem dauert es noch 4 Jahre mit oft erbitterlichen Kämpfen, bis die letzten, von den Serbischen Truppen besetzten Gebiete, an Kroatien zurückgewonnen wurden. Die letzte, von Serbien gehaltene Enklave (vormals Ostslawonien, heute Gespanschaft Vukovar-Sirijem, wurde im Jahr 1998 unter UN-Aufsicht an Kroatien zurückgegeben. Im April 2009 trat Kroatien der NATO bei und ist heute ein Kandidat für einen möglichen EU-Beitritt.¹

¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Kroatien> [26.06.2011]





KROATIEN

GESPANSCHAFTEN & NACHBARLÄNDER

- ISTRIEN
- PRIMORJE-GORSKI KOTAR
- VARAŽDIN
- MEDIMURJE
- KAPINA-ZAGORJE
- KOPRIWNICA-KRIŽEVCI
- BJELOVAR-BILOGORA
- OSIJEK-BARANJA
- VUKOVAR-SIRIJEM
- SERBIEN
- VIROVITICA-PODRAVINA
- POŽEGA-SLAWONIEN
- BROD-POSAVINA
- ŠISAK-MOSLAVINA
- ZAGREB
- STADT ZAGREB
- BOSNIEN UND HERZEGOWINA
- ŠIBENIK-KNIN
- ZADAR
- KARLOVAC
- LIKA-SENJ
- SPLIT-DALMATIEN
- DUBROVNIK-NERETVA

Kroatien ist in **20 Gespanschaften** und die Hauptstadt Zagreb, die selbst die Kompetenzen einer Gespanschaft hat, gegliedert. Die Gespanschaften haben Flächen zwischen etwa 1.000 und 5.000 km². Jede Gespanschaft verfügt über eine gewählte Gespanschaftsversammlung (kroatisch: županijska skupština). An der Spitze der Verwaltung einer Gespanschaft steht der Gespan (kroatisch: župan), der von der Gespanschaftsversammlung gewählt und vom Staatspräsidenten bestätigt wird.

Die Gespanschaften gliedern sich ihrerseits in Općine (deutsch „Gemeinden“), von denen ein Teil den Status einer Stadt (kroatisch: grad) hat. Insgesamt ist die Verwaltung in 127 Städte und 429 Gemeinden unterteilt. 58 % der Bevölkerung lebt in Städten.

Kroatien ist vor allem für seine wunderschöne Küste bekannt. Insgesamt ist die Küste über **5835 km** lang, davon entfallen auf das Festland 1777 km und auf die **1185 Inseln** insgesamt 4058 km. Die **Verbauung und Urbanisierung** der Küste schreitet seit der Mitte des 20-Jahrhunderts kontinuierlich und exponentiell voran. Betrug der **Grad der Verbauung** im Jahr **1960** noch **2,4 % (120-150km)**, so waren im Jahr **2000** bereits **837 km Küste (15%!)** zum Teil ohne Regulierende Maßnahmen verbaut.

Stimmen die Prognosen, dann werden bis **2015** noch **716 km** verbaute Küste hinzukommen. Insgesamt werden dann **1553 km** oder **27%** der natürlichen kroatischen Küste verschwunden sein.

KROATIEN:

- Einwohner: 4.290.512 (06/2011)
- Gesamtfläche: 56.594 km²
- Küste gesamt: 5835 km
- Küste Festland: 1777 km
- Küste Inseln: 4058 km
- 1185 Inseln
- 20 Gespanschaften
- 127 Städte
- 429 Gemeinden
- 6752 Dörfer & Siedlungen

PRIMORJE-GORSKI KOTAR:

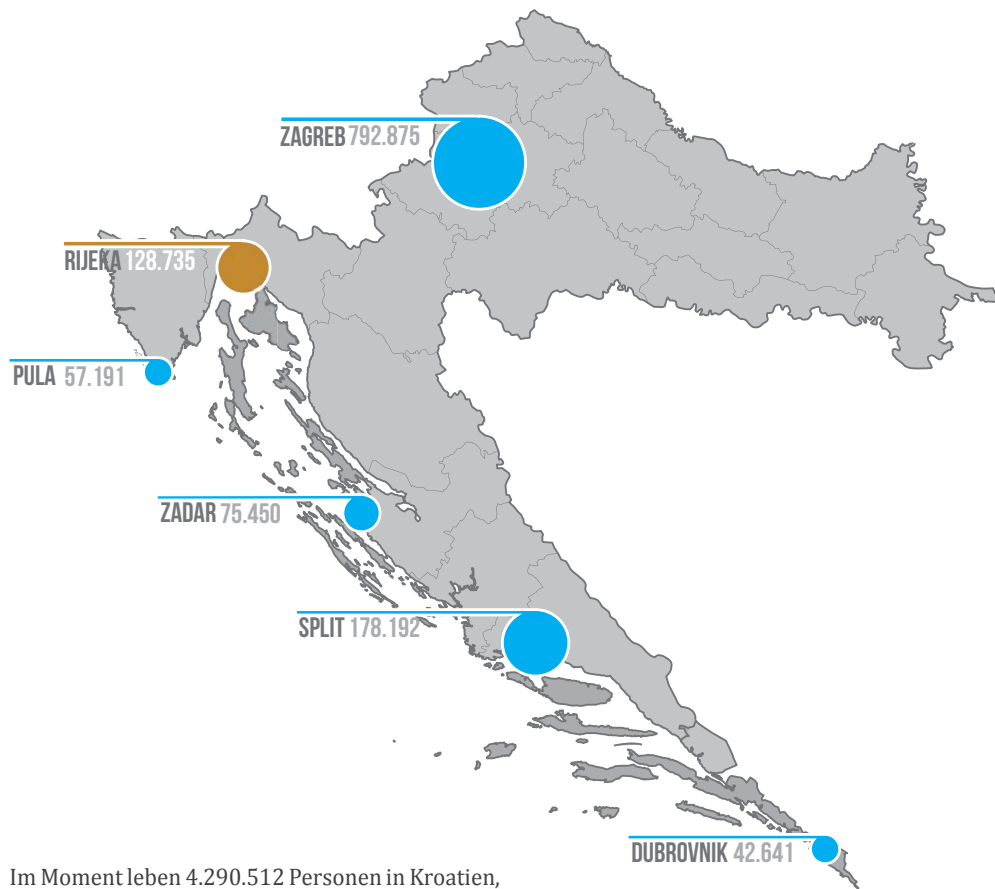
- Fläche: 3588 km²
- Einwohner: 296.123 (06/2011)
- 82,5 EW/km²

RIJEKA:

- [45°19'47" N - 14°25'56" O]

Fläche:

- Einwohner: 128.735 (06/2011)
- Fläche: 44 km²
- Dichte: 2925 EW/km²
- Ø Temperatur: 15,1°C
- Ø Luftfeuchte: 62%
- Ø Niederschlag: 1537,9mm
- Schnee: 3 Tage
- Regentage: 86
- Ø Sonnenschein: 1922,5h
- Wind: Bora NNE (18,9%)
- Jugo (6,5%)
- Stärke: 1Bf-3Bf
- >6Bf ca. 12 Tage im Jahr (Wetterdaten 2009)



Im Moment leben 4.290.512 Personen in Kroatien, wovon 32,9% (1.413.328 EW) an der Küste der Adria leben.

Rijeka ist die 3. größte Stadt Kroatiens und die größte Hafenstadt nach dem gehandelten Waren-gut. Die Bevölkerungsentwicklung ist rückläufig, vor allem die Abwanderung aus den alten Indust-riestädten, zu denen auch Rijeka zählt, ist hoch.¹

¹ Vgl.: Republic of Croatia, Central Bureau of Statistics (Hg.) (2011) Census of Population, Households and Dwellings 2011, First Results by Settlements; http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/SI-1441.pdf [12.08.2011]

DEMOGRAFIE UND STATISTIKEN

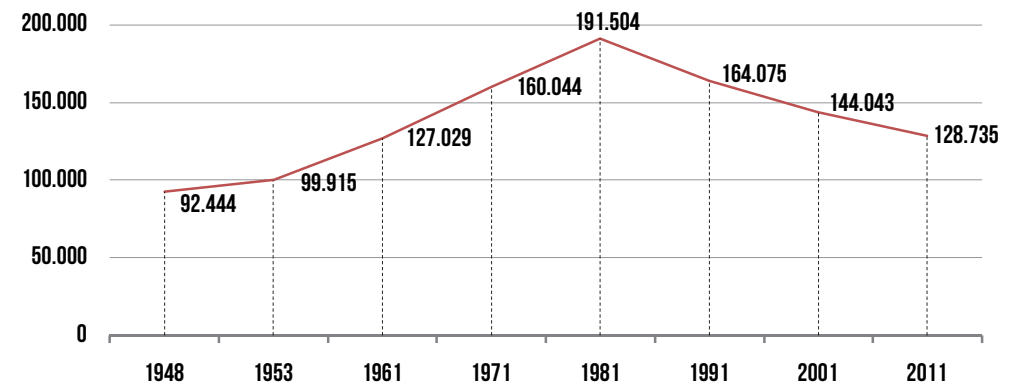


Abb. 4. Bevölkerungsentwick- lung in Rijeka

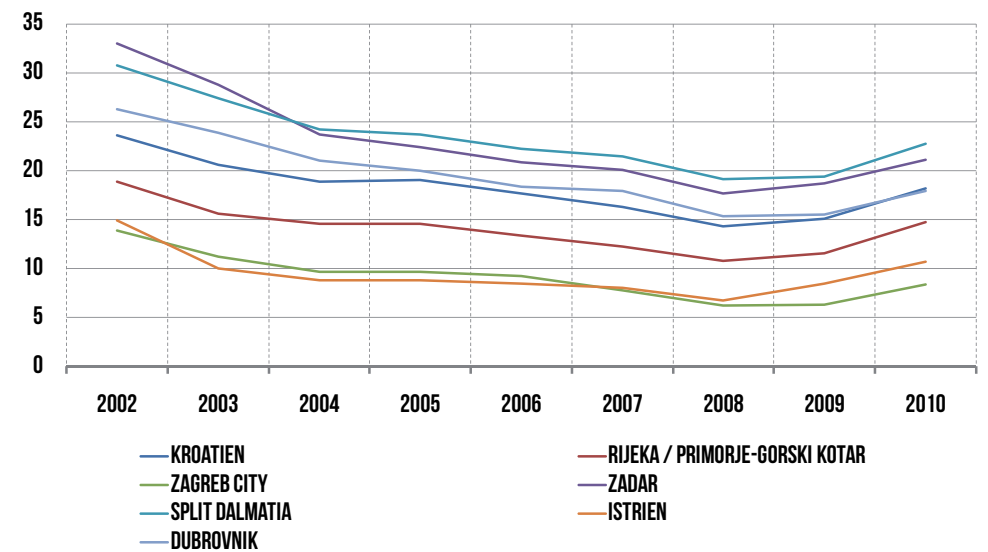


Abb. 5. Arbeitslosenrate

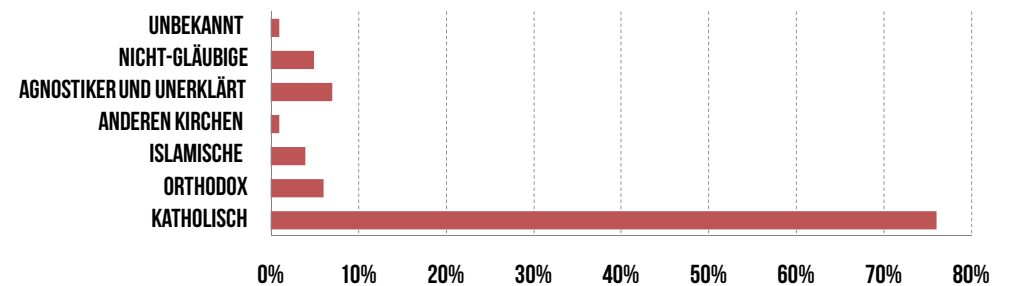


Abb. 6. Religionsbekenntnis (nach Volkszählung 2001)

DIE GESCHICHTE RIJEKAS

„Eine Stadt mit einer ungewöhnlichen, knorrigen Geschichte, die man mit dem Stamm des Ölbaumes vergleichen könnte: von langer Dauer, verbogen, Früchte mit bitterem Geschmack. Doch das Öl ist gut.“¹

Die historische Entwicklung von Rijeka

Die Hafenstadt Rijeka liegt an der gleichnamigen Bucht (kroatisch: Rijecki Zaljev) am Nordende der inselreichen Kvarner Bucht. Namensgebend für die Stadt ist der Fluss Rječina, der von Norden kommend hier in die Adria mündet. Charakteristisch für die Küste in diesem Bereich ist der Abfall auf eine große Meerestiefe direkt in Ufer-

nähe (durchschnittlich fällt die Küste hier auf eine Tiefe von 40m ab - stellenweise in der Kvarner Bucht sogar auf mehr als 100m). Durch den Fluß und dessen mitgeschwemmtes Sedimentgestein entwickelte sich jedoch in dessen Mündung eine natürliche Landzunge, welche ein leichtes Anlegen von Schiffen und in weiterer Folge die Besiedelung begünstigte. Das Stadtgebiet ist zusätzlich noch durch zahlreiche

Spuren in Rijeka deuten darauf hin, dass hier bereits im Steinzeitalter eine erste Siedlung mit dem Namen „Tarsatica“² gegründet wurde. So bauten vermutlich die Kelten in der Bronze- und Eisenzeit Befestigungsanlagen um die 5 Hügel „Solin“, „Martinsčica“, „Trsat“, „Velivrh“ und „Gradišće“, rechts des Flusses. Durch die Erdwälle geschützt konnte sich eine Siedlung mit einem Hafen entwickeln, wo genau diese Siedlung lag, kann jedoch heute nur noch vermutet werden. Die Kelten wurden von den Illyrern verdrängt, ein räuberisches Seefahrervolk, welches den Hafen zu einem Stützpunkt für ihre räuberischen Touren in der Adria ausbaute. Im Hinterland siedelten die Japoden, die am Platz der heutigen Burg „Trsat“ eine Akropolis für die Seefahrer, Seeräuber und Schiffbauer errichteten und die Stadt in „Liburna“ umbenannten.

Der Ankunft der Römer um 180 v. Chr. gingen



Abb. 8. Rijeka um 1600

mehrere Kriege mit den Illyrern voraus, die die seeräuberischen Tätigkeiten auf ihre Handelsschiffe nicht mehr länger tolerieren wollten. Die Römer verlegten die Siedlung, nun mit Namen „Tarsatica“ rechts vom Fluss auf den am besten zugänglichen Teil der Küste, ungefähr dort, wo sich heute die Altstadt befindet. Die Flussmündung wurde als Hafen genutzt und zusätzlich die Stadt an die wichtige römische Handelsroute angeschlossen, die von Aquilea nach Senj und in weiterer Folge nach Pannonien führte. Es wird vermutet, dass die Stadt damals zweigeteilt war, in Tarsatica Romana (Rijeka), die Hafenstadt und Tarsatica Liburna (Trsat) die Burgstadt mit dem Beobachtungsposten der Römer.

ihm auch gelang. Die Siedlung wurde zerstört und der Name Trsat ging auf die Burg an den Hängen der Rječina über.

Unabhängig und Unbeeindruckt von den Zerstörungen, begann im Königreich der Kroaten der Aufbau einer neuen Siedlung an dieser topografisch wichtigen Stelle der Adria, der sich im Laufe der weiteren Jahre zu einem wichtigen Handelsplatz entwickeln konnte. Im 12. Jhd. wurde die Personalunion Kroatiens mit dem ungarischen Königshaus eingeführt. Die Fürsten Frankopan der Grafschaft Vinodol herrschten ab dem 12. Jahrhundert über der Stadt, zu einer Zeit, wo auch erstmals eine mittelalterliche Siedlung namens „Rika“ und „Sv. Vida“ (Sveti Vid na Rjčini, St. Veit am Pflaum) erwähnt wurden, beide an den rechten Ufern der Rječina. Zu ihrer linken entstand als Herrschaftssitz der Grafen Frankopan die Burg Trsat.

Mittelalter und Kroatien

Um 700 n.Chr. wurde das Gebiet von den Kroaten besiedelt. Der Name Tarsatica wurde übernommen aber in Trsat gewandelt. Karl der Große versuchte zu dieser Zeit, die strategisch hervorragend gelegene Stadt zu erobern, scheiterte aber an dem Willen der Kroaten, die 799 n.Chr. die Armee Karl des Großen erstmals erfolgreich schlugen. Die Niederlage und den Verlust seines Marktgrafen Eric nicht ertragend, schickte Karl eine neue Armee, um die Stadt dem Erdboden gleich zu machen, was

Die Stadt zu ihren Füßen, mittlerweile eine typische mittelalterliche Handelsstadt mit Toren, Türmen und Handel, wechselte jedoch öfters die Herrscher: die Fürsten Frankopan, die Herren von Duino und die Herren von Walsee. Die Bevölkerungszahl betrug damals ungefähr 3000-4000 Personen.

Es war Friedrich III., der die Stadt 1465 von den Herren Walsee kaufte und dadurch den Herrschafts- und Einflussbereich der Habsburger bis an die Adria ausdehnen konnte. Bis 1918 gehörte

Abb. 7. Küstennavigationskarte mit Tiefenangaben

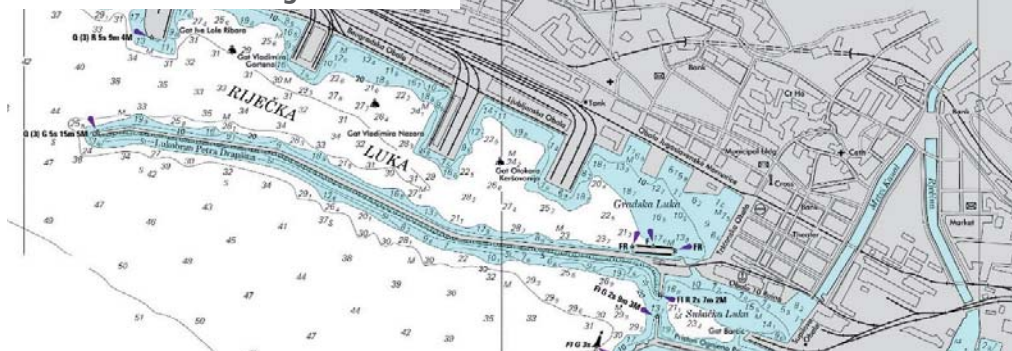




Abb. 9. Gruß aus Rijeka

St. Veit am Flaum oder „Fiume“, wie sie die meiste Zeit genannt wurde mit kurzen Unterbrechungen zum Reich der Habsburger.³ Diese bauten die Stadt als Konkurrentin zu Venedig aus, zusätzlich zu ihrem Haupthafen Triest. Handwerk, Handel und Schifffahrt wurden zu den Säulen der Wirtschaft in Rijeka mit dem Hafen an der Mündung der Rječina. Eisen aus Kranjska und Koroška wurde ebenso durch Rijeka exportiert, wie Holz, Wolle und Leder, während Güter wie Salz, Fisch und Öl importiert wurden. Zusätzlich siedelte sich weiterverarbeitende Betriebe an, wie Mühlen und Ledergerbereien. Auch der Schiffbau florierte und profitierte vom gesteigerten Warenaufkommen. Die überregionale Bedeutung Rijeka's war trotzdem lange Zeit nicht größer als die ihrer Nachbarhäfen, wie Bakar, Kraljevica und Senj. Diese stieg erst mit der Entwicklung des Hafens vom frühen 18. Jahrhundert bis zum frühen 20. Jahrhundert. Dies wurde durch zwei Faktoren ausgelöst:

Zum Einen wurden der Stadt Rijeka mehrere Privilegien den Handel und die Schifffahrt betreffend, zugeteilt und die Anbindung mit dem Hinterland verbessert. Zum Anderen wurde durch gerade diese Privilegien der Hafen stark erweitert und zusätzliche Industrie siedelte sich an, was in weiterer Folge auch eine Expansion der Stadt auf beide Seiten der Rječina nach sich zog.

Der Österreichische Monarchen Karl VI. versuchte zu Beginn des 18. Jhd. Österreich im Welthandel zu etablieren und erklärte im Jahr 1719 Rijeka und Trsat zu freien Häfen mit freier Passage in die Adria. Auch die ersten Zweigstellen der Wiener Handelsgesellschaft für den „privilegierten Handel mit dem Orient“ wurden zu dieser Zeit gegründet. 1728 wurde die „Karolinen Straße“ vollendet, die Karlovac mit Bakar und Kraljevica verband und schließlich zwei Jahre später Rijeka und Triest mit einer Straße verbunden. Auch wurde 1750 die erste Zuckerfabrik für die Verarbeitung von

Zuckerrohr der Monarchie eröffnet, dennoch favorisierte Österreich in weiterer Folge Triest, was dadurch viel schneller wachsen konnte.

Die neuen Straßen unterstützten die Entwicklung von Sušak, östlich der Rječina und die Ansiedlung weiterer Industrie (1820 – Papierfabrik, gefolgt von Getreidemühlen, die noch bis zum Ende des 20. Jhd. Mehl produzierten). Auch auf die Schifffahrtsindustrie hatte die industrielle Entwicklung einen positiven Effekt, so waren im Jahr 1857 schon 179 Segelboote in Rijeka registriert. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen machte eine Erweiterung des Hafens notwendig. 1840 wurde damit begonnen, die Küste anzugleichen und das Grundgerüst für den zukünftigen Hafen zu schaffen. Zu verdanken ist die großzügige Erweiterung vor allem dem Ungarischen Königreich und dem Bestreben einen eigenen, unabhängigen Hafen zu bauen (besonders nachdem Ungarn 1867 Teil

der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, kurz K.u.K. Donaumonarchie wurde)⁴.

Entwicklung des Hafens in seiner heutigen Form – Die Infrastruktur

Die heutige Form der Stadt ist, wie bereits erwähnt, maßgeblich von der Entwicklung des Hafens in der Österreich-Ungarischen Monarchie bestimmt worden. Das 19. Jahrhundert war das goldene Zeitalter in Rijeka:

Der Hafen ist mittlerweile am Warenumsatz gemessen, der acht-größte in Europa, mehr als 20 große Industriebetriebe inklusive mehreren großen Schiffswerften sind mittlerweile registriert. In der größten Tabakfabrik des Kaiserreichs sind 2400 Arbeiter beschäftigt, in der



Abb. 10. Rijeka im Mittelalter (1689)

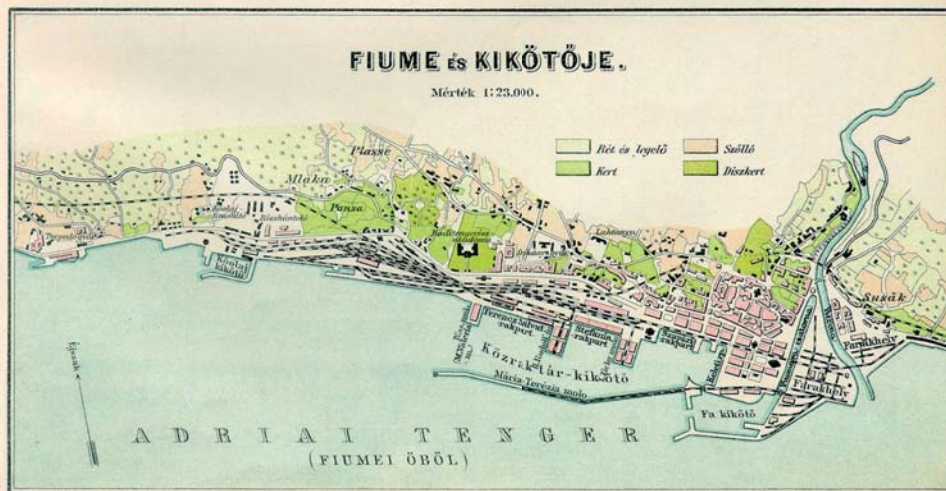
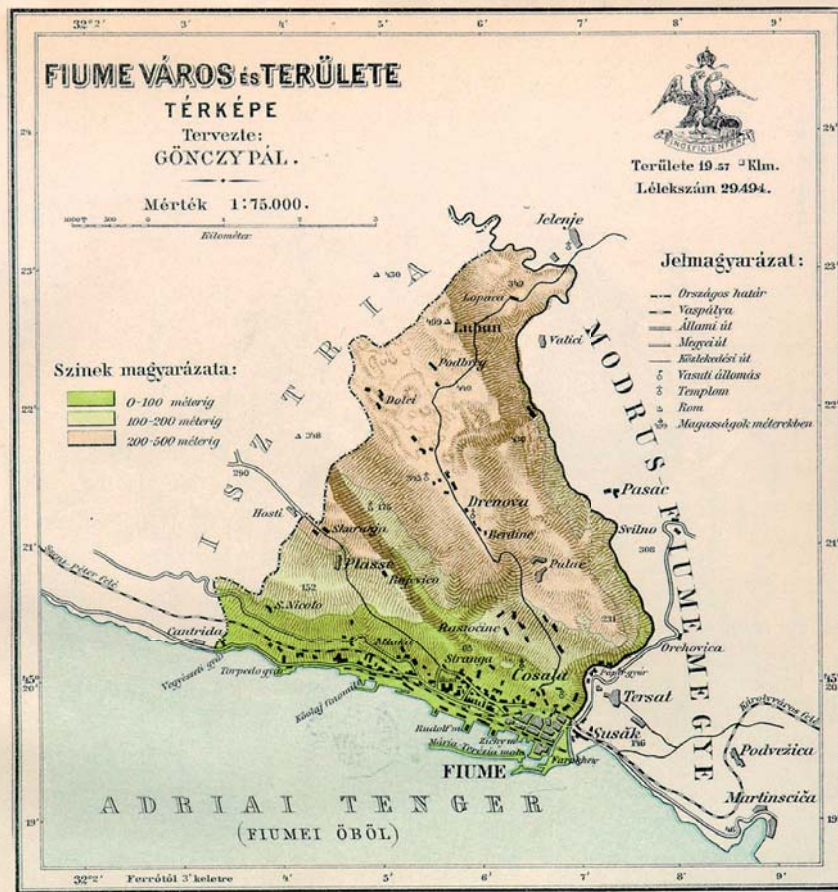


Abb. 11. Rijeka/Fiume Town Map um 1910



Abb. 12. Ladetätigkeiten im Hafen

Papierfabrik wurde die erste Dampfmaschine Südosteuropas installiert. „Und auf den Straßen von Rijeka hörte man Kroatisch, Italienisch, Deutsch, Ungarisch, Slowenisch, Französisch, Englisch ja sogar Schwedisch und Flämisch.“⁵ Die Stadt blühte und rumorte und ist eine einzige große Baustelle, auf der sich die größten und bekanntesten Architekten Europas einfanden.

Die Fertigstellung der **Bahnlinie „Budapest-Zagreb-Rijeka“** im Jahr 1873 und der Anschluss an die Hauptbahnlinie der Monarchie (Wien-Triest) war von zentraler Wichtigkeit für die Entwicklung des neuen Hafens. Der Warenverkehr über Rijeka stieg stetig und steil an, von 120.000 to 1871 auf 2,097.000 to im Jahr 1913.

Zur gleichen Zeit begann auch in Rijeka die Zeit der Dampfschiffe. Dutzende Küsten- und Übersee-Reedereien eröffneten Büros in der Stadt, unter ihnen auch die „Ungaro-Croatia“ Dampfschiffahrtsgesellschaft, die größte ihrer Art in der Österreichisch-Ungarischen-Monarchie.⁶ Mit

dem Beginn des 20. Jahrhunderts nahm der Hafen langsam seine heutige Form an. Der lange **Wellenbrecher** mit seinen **1.745m**, im Volksmund bald „Molo Longo“ genannt, wurde vollendet.

Der Hafen belegte in der maximalen Ausbaustufe eine Fläche von 53 ha. Zum Vergleich: Rijeka war zu dieser Zeit nur ca. 19 ha groß.

Die Population Rijeka's stieg rapide: von ungefähr 18.000 Personen im Jahr 1869 auf ca. 50.000 Personen im Jahr 1910.

Der Flächenverbrauch an der Küste war nicht reguliert, weshalb sich laufend neue Betriebe direkt an der Küste in Richtung Opatija ansiedeln konnten. Die „Whitehead & Co.“ Maschinenfabrik siedelte sich an, der Ort an dem später der erste Torpedo der Welt entwickelt werden wird und schließlich im Jahr 1882 die erste Ölraffinerie der Monarchie,



Abb. 13. Stadtplan um 1888

die noch bis heute produziert. Die Küste wurde fast vollständig verbaut während die Eisenbahn den restlichen Platz in Anspruch nahm.

Die Entwicklungsrichtung der Stadt in Richtung war nicht nur Folge der schwierigen Topografie sondern eher eine Folge der politischen Grenzen des „corpus separatum“ unter Ungarischer Führung.

Die Verbindung mit der östlichen der Rječina gelegenen Stadt Sušak war dadurch kein Thema, die generelle Stadtentwicklungsrichtung somit auf den Westen der Stadt festgelegt. Außerdem bot die teilweise schon entwickelte Infrastruktur (Eisenbahn) dort bessere Startbedingungen, da nur noch weitergebaut oder angebaut werden musste. Die Stadtentwicklung hinkte der Entwicklung des Hafens hinterher. Und da es zu dieser Zeit weder einen Plan noch eine Richtlinie über die weitere Entwicklung gab, waren es die Infrastrukturprojekte und die engen administrativen

Grenzen, welche im Groben die strategischen Entscheidungen der Stadt definierten. Damit blieb auch das existierende Stadtzentrum am östlichen Rand der Stadt.

Erste Regulierungspläne - Urban Plan

Bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde in Rijeka ohne einen übergeordneten Plan oder eine urbane Strategie gebaut und geplant. Erst 1973 wurde von Giovanni Ciotta, Leiter des städtischen Bauamtes, ein Wettbewerb für eine städtebauliche Leitlinie ausgeschrieben. Der Wettbewerb war

aus einem banalen Grund erfolglos - Die ungarische Verwaltung verstand keinen Sinn darin, die Topografie der Umgebung mit in den Plan einzubeziehen, ein Umstand der in der flachen Landschaft Ungarns auch nur ein unbedeutendes Detail wäre.

Rijeka blieb bis 1904 ohne regulierenden Plan. 1917 wurde der „Rote Plan“ entwickelt und veröffentlicht, der die weitere Entwicklung unter Italienischer Verwaltung vorwegnahm. Er war auch die Basis für eine Vielzahl an parasitären Plänen bis in die 1950er Jahre. Durch die schnellen Wechsel in der städtischen und staatlichen Verwaltung waren die Entscheidungsträger gezwungen, die Pläne ihrer Vorgänger zu verwenden. Eigene und vor



Abb. 14. Die geteilte Stadt

allen neue Vorschläge konnten bis auf kosmetische Korrekturen nur selten eingebracht werden. Ambitionierte städtebauliche Gesten wurden so in Rijeka nie entwickelt. Stattdessen wuchs die Stadt nach einer technischen Logik in Fragmenten und Stück für Stück in individuellen Strukturen. Die große urbane Richtlinie blieb aus.

Rijeka zwischen den Fronten

Die politischen Unruhen in den 20er Jahren führten schließlich zur Trennung von Sušak und Rijeka, die Grenze war einmal mehr die Rječina. Die Auflösung Österreich-Ungarns im Herbst 1918 führte zu Streitigkeiten über die politische Hoheit in der Stadt zwischen dem Königreich Italien und dem neu gegründeten Königreich Jugoslawien. Beide Herrschaftshäuser proklamierten die Stadt auf Grund der ethnischen Bevölkerungsverhältnisse für sich: Italien auf Grund der Tatsache, das

sie die größte einzelne Nationalität in der Stadt stellte und Jugoslawien, welche den zweitgrößte Bevölkerungsstamm und zusätzlich den Großteil der Umlandbevölkerung stellte. Der Einspruch Italiens wurde 1919 bei der Friedenskonferenz in Paris abgewiesen. Am 10. September 1919 war die Österreichisch-Ungarische Monarchie Geschichte. Zwei Tage später wurde Rijeka von einer Truppe Nationalisten unter der Führung des Schriftstellers und Soldaten Gabriele d'Annunzio besetzt und der Freistaat ausgerufen⁷. Rijeka/Fiume war geboren.

D'Annunzio hatte andere Pläne. Er erklärte Italien kurzerhand den Krieg, was die italienisch königlichen Truppen mit schweren Bombadement auf die Stadt quittierten. Mit Ende des Jahres 1920 musste d'Annunzio seine Kapitulation bekannt geben. 1922 versuchten Faschisten die Stadt wieder unter ihre Kontrolle zu bringen, scheiterten jedoch vorerst am Widerstand des Militärs. 7 Monate

später fiel Italien selbst unter die Herrschaft der Faschisten.

Im Vertrag von Rom am 27. Januar 1924 wurde Rijeka Italien zugewiesen, während Sušak Teil des Jugoslawischen Königreiches wurde (Abb. 14).

Es folgten 20 lange Jahre unter Faschistisch-Italienischer Kontrolle, in denen bewusst die „Italienisierung“ der Kroatischen Bevölkerung vorangetrieben wurde. Der 2. Weltkrieg brachte eine Besetzung durch Deutsche Truppen, gefolgt von schweren Luftangriffen der Alliierten Truppen auf die Stadt und dem Hafen.⁸

Die Zwischenkriegszeit war geprägt von einer verschiedenen dynamischen Entwicklung beider Städte zwischen 1918 und 1941. Auf beiden Seiten wurde mit der Stärkung des nationalen Bewusstseins gearbeitet, was jedoch auf beiden Seiten unterschiedliche Folgen hatte. Rijeka ging durch eine Periode der Stagnation und des wirtschaftlichen Rückgangs. Im gesamten Zeitraum gab es keine nennenswerten

Änderungen der Situation vor dem Krieg, und die Stadtregierung hatte auch keine Ambitionen, dies zu ändern. Wiedereinmal beschränkte sich die Führung auf punktweise Änderungen und Pläne. Der einzige Plan, der einem Stadtentwicklungsplan nahe kam, war der sogenannte „Grüne Plan“ von 1938, welcher keinen Einfluss mehr auf die Form der Stadt hatte.

Im Gegensatz zu Rijeka konnte Sušak eine positive Entwicklung und schnelles Wachstum vorweisen, aufbauend auf in den Jahren zuvor definierten Regeln. Sušak wuchs zu einem großen Teil spontan, vordefiniert nur nach dem Statut aus dem Jahr 1888, welcher zusammenfassend die Konstruktion freistehender Strukturen in der grünen Umgebung, nach dem Prinzip der Gartenstadt, vorsah. Die freistehenden Strukturen, von allen ländlichen Bezügen bereinigt, bildeten erfolgreich eine Struktur mit ausdrücklich urbanem Charakter. Die große Dichte der Neubauten unterschied zusätzlich die Stadtstruktur von der ländlichen Umgebung.

(Informationen aus und übersetzt aus dem Englischen: u.a. Randić/Turato: IN-BETWEEN; Lokmer: Rijeka the City, a confluence of history and the future; Wikipedia "Rijeka", "Fiume")

Anmerkungen:

- 1 Fremdenverkehrsamt der Stadt Rijeka, Geschichte, <http://www.tz-rijeka.hr/deutsch/geschichte.asp> [31.08.2011]
- 2 Der Fluss „Rječina“ wurde früher „Tarsa“ bzw. Tarsia genannt, ein Begriff aus der keltischen Sprache, der soviel bedeutet wie „Berg“, also in diesem Fall „Berg am Fluss“
- 3 Zwischen 1508 und 1509 war das mittelalterliche Rijeka für kurze Zeit von den Venezianern besetzt, geplündert und schwer beschädigt worden.
- 4 Vgl.: Wikipedia: „Österreich-Ungarn“, <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%96sterreich-Ungarn&oldid=91884722> [19.08.2011]
1867 wurde auch das sogenannte „Riječka kpica“, die „Rijeka Novelle“ unterzeichnet, die Ungarn die politische Kontrolle der Stadt zusicherte (Vgl. Randić/Turato 2006, 37)
- 5 Fremdenverkehrsamt der Stadt Rijeka, Geschichte, <http://www.tz-rijeka.hr/deutsch/geschichte.asp> [31.08.2011]
- 6 1910 waren in Rijeka 59 Ozeandampfer und 55 Küstendampfer registriert.
- 7 Der Staat wurde in weiterer Folge sowohl von Italien als auch Jugoslawien anerkannt, unter der Voraussetzung der gemeinsamen Kontrolle
- 8 Absatz Rijeka zwischen den Fronten Vgl.: A bit of history; <http://f1-dictionary.110mb.com/rijeka-en.html> [21.08.2011]

NACHKRIEGSZEIT RISE AND FALL

(aus: Die Geschichte der Stadt, Das bewegte 20. Jahrhundert, in: Rijeka Tourist Board, <http://www.tz-rijeka.hr/de/Home.aspx?PageID=149> [21.09.2011])

Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg gehört zu den ereignisreichsten Epochen in der Geschichte der Stadt. Nach Italiens Kapitulation 1943 besetzen die Deutschen Rijeka und Sušak und halten die Stellung bis zum 3. Mai 1945, bis zur Befreiung. Rijeka wird gemäß Beschluss der Friedenskonferenz in Paris 1947 wieder dem Königreich Jugoslawien untergeordnet.

Im Jahre 1948 werden die Städte Rijeka und Sušak in die Stadt Rijeka vereint, die bald schon in verschiedenen Bereichen Aufschwung erlebt.

Nach dem Wiederaufbau nimmt Rijeka die Stelle des Haupthafens des sozialistischen Jugoslawiens ein. Innerhalb der industriellen Struktur, kommt es zum **Wiederaufbau der traditionellen Industrie** in Rijeka, wie dem Schiffsbau, der Papierfabrik, der Ölraffinerie, der Produktion von Schiffgeräten- und Motoren, der Kokerei, der Bekleidungsindustrie, sowie der Wasser- und und Wärmekraftwerke. Schiffsunternehmen werden entwickelt, **fünf Magistralen** (Überlandstraßen) Richtung Zagreb, Ljubljana, Trieste, Pula und Zadar kreuzen sich hier.

Die Bevölkerung wächst durch eine gesellschaftlich- wirtschaftliche Expansion. Rijeka wurde parallel mit der industriellen Entwicklung zum Mittelpunkt Westkroatiens (Istrien, Kroatisches

Küstenland und Gorski kotar). Seit Beginn der 60er Jahre werden neue Stadtteile ausgebaut und die Vororte gefestigt.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts hat sich Rijeka in ein urbanes und industrielles Zentrum entwickelt. Es ist ebenfalls Mittelpunkt für verschiedene Entwicklungsinitiativen, die eine wichtige Rolle in der gesamten Entwicklung Kroatiens einnehmen. Rijeka ist auch der Sitz der neu begründeten Erzdiözese von Rijeka-Senj und darüber hinaus eine Universitätsstadt.

Kroatische Bestrebungen nach einer baldigen Annäherung an demokratische und liberale Strukturen der westlichen Welt führten zu fundamentalen Änderungen des Staates und der Staatsform im Jahre 1991. Während Kroatien zum selbstständigen und souveränen Staat ernannt wird, war die jugoslawisch-serbische Aggression in der Stadt noch immer unmittelbar und täglich präsent, obwohl es in Rijeka während des Heimatkrieges keine bewaffneten Auseinandersetzungen gab. Die Folgen des Krieges waren wirtschaftliche Stagnation, Umleitung der Produktion zugunsten des Krieges und Hilfe für die Frontversorgung in ganz Kroatien.

Viele Kriegsfreiwillige aus Rijeka kämpften an kroatischen Fronten. Eine Vielzahl an Flüchtlingen aus ganz Kroatien fand in Rijeka Unterkunft und Versorgung. Demokratische Veränderungen und die Marktwirtschaft führten zu wesentlichen Änderungen. Das Mehrparteiensystem florierte,

Investitionsgelder privaten Kapitals flossen in die Entwicklung der Wirtschaft. Auf die Umwandlung des Gemeinschaftseigentums folgt eine hohe Arbeitslosenrate. Rijeka wird zum Mittelpunkt der Gespanschaft Primorsko-Goranska. Der Krieg hat den geistigen Widerstand gegen Gewalt eingeführt. Eine Menge an wertvollen wissenschaftlichen und kulturellen Gütern wurden geschaffen, sportliche Erfolge konnten gefeiert werden. Die Kriegsoffer kann niemand wieder lebendig machen. Das Leben in der Stadt hingegen wird erneuert und folgt dem Tatendrang der letzten Jahrhunderten.

Die Situation heute

Bedingt durch eine Reihe von politischen Wechsels in den Jahren 1919 bis 1989 konnte der Hafen seine damalige Prosperität nur mühsam halten. **1996** wurde die „**Port Authority Rijeka**“ gegründet, mit dem Ziel, den Hafen als wichtiges internationales Terminal zu entwickeln und zu managen. Durch Lage und seine Größe und Bedeutung für die Wirtschaft, ist der Hafen von Rijeka von größter Wichtigkeit für die Republik Kroatien und in weiterer Folge für den Gesamtbereich von Süd-, Ost- und Mitteleuropa. Ein Schiff aus dem Suezkanal erreicht Rijeka **bis zu fünf Tage früher**



Abb. 15. Rijeka in den 70ern

als einen der großen Nordseehäfen.¹ Durch die neue Autobahn nach Zagreb ist der Hafen in kürzester Zeit mit den wichtigsten Wirtschaftsräumen in Osteuropa verbunden.² Diese Route ist als **Korridor Vb** auch Teil der Paneuropäische Verkehrskorridore, die Europa untereinander verbinden (Vgl. Abbildung 21. Europäische PAN-Korridore).

Auch Wien und Graz haben mittlerweile die strategische Lage Rijekas im Warenaustausch erkannt und streben eine Kooperation mit dem Hafen an. Aus Graz ist die Cargo Center Graz Betriebsges.m.b.H. & Co KG mit dem Hafen Rijeka am Bau des Cargo Center Zagreb beteiligt, was in Zukunft als Hinterland-Hub für Osteuropa dienen soll.³ Die Stadt Wien kooperiert seit dem Jahr 2006 mit Rijeka und strebt eine direkte Verkehrsanbindung mit dem Nordadriahafen an.⁴ Unterstützung im Ausbau und in der Modernisierung seiner Kaianlagen erhält der Hafen zusätzlich von der Weltbank.

Das sogenannte „Rijeka Gateway Projekt“ wurde 2001 initiiert, mit dem Ziel, den Hafen von Rijeka infrastrukturell zu verbessern, die Hafenanlagen auf 2 Bereiche zu konzentrieren und auszubauen und einen Nutzungsplan für nun freigewordene Flächen in Stadtzentrumnähe (Delta) zu entwickeln. Die Weltbank beteiligt sich an dem Vorhaben mit rund 150 Mio. US-Dollar. Zusätzlich wurde auch endlich die dringend notwendige, direkte Anbindung des Hafens an die Autobahn verwirklicht. Bis dahin, konnte der Schwerverkehr von

und zum Hafen nur direkt durch das Stadtgebiet den Hafen erreichen. Ein Umstand, der die Lebensqualität in der Stadt zusätzlich einschränkte. Dringend ist auch die Modernisierung der Bahntrasse nach Zagreb und Budapest, die gerade im Küstengebiet serpentinenreich und oft einspurig ist. Hier sollen bis 2013 insgesamt rund 1. Mrd. Euro in eine neue Strecke zwischen Rijeka und Karlovac sowie in die Modernisierung der weiteren Verbindung nach Zagreb fließen⁵.

Das Containerterminal Brajdica soll in weiterer Folge für mehrere Millionen Euro ausgebaut werden und zusätzliche Verladekräne und längere Kaianlagen bekommen. Der neue Betreiber im Hafen Rijeka ist seit Anfang März 2011 der amerikanisch-philippinische Betreiber ICTSI, mit einem Konzessionsvertrag über 30 Jahre.



¹ Vgl. Germany Trade and Invest - Kroatien gewinnt als Logistikkreuz an Bedeutung, <http://www.gtai.de/fdb-SE,MKT201105108001,Google.html> [18.09.2011]

² Vgl. Diagramm: Übersicht der Verkehrsverbindungen von und nach Kroatien, S.XXX

³ Vgl. ORF Online, „Cargo Center Graz baut Terminal in Zagreb“, <http://steiermark.orf.at/stories/472031/> [11.09.2011]

⁴ Vgl. Wien Holding - Kooperation Rijeka-Wien in europäischen Verkehrsfragen, <http://www.wienerholding.at/event/mediaroom-news/id/1885> [18.09.2011]

⁵ Vgl. IHK-Ulm - Wiedergeburt des Hafens von Rijeka, http://www.ulm.ihk24.de/international/Kompetenzzentrum/Laenderinformationen/Kroatien/Landes- und_Wirtschaftsinformationen/684182/Kroatien_Wiedergeburt_des_Hafens_von_Rijeka.html [18.09.2011]



INFRASTRUKTUR VERKEHR REGIONAL / ÜBERREGIONAL

In Rijeka kreuzen sich mehrere wichtige europäische Land- und Seewege, welche die Stadt zu einem wichtigen Umschlagsplatz für Waren aller Art macht. Vor allem der Handel mit Mittel- und Osteuropa, wie Österreich und Ungarn sowie dem restlichen Baltikum hat in den letzten Jahren verstärkt an Bedeutung gewonnen. Die Stadt ist durch Flug-, Bahn-, Schiffs- und Buslinien mit der Welt verbunden.

Rijeka wurde mit dem Ende des Balkan Krieges von den wichtigsten europäischen Verkehrsachsen abgetrennt und in eine Randlage gedrängt. So mussten erst wieder neue Verbindungen zu den Nachbarstaaten geschaffen werden. Dieser Umstand macht sich auch im Jahr 2011 im Bahnsystem bemerkbar, welches stark veraltet ist und dringend einer Überarbeitung bedarf.

Straßenverkehr

Rijeka war schon immer eine Transitstadt. Auf dem Weg in die wichtigsten Urlaubsdestinationen in der Kvarner Region müssen so gut wie alle Individualtouristen an der Stadt vorbei, vor allem Touristen aus Deutschland, den Niederlanden und Österreich, aber auch in den letzten Jahren verstärkt Touristen aus dem Osten Europas. Diesem Umstand wurde mit einem umfassenden Ausbau der hochrangigen Verkehrsnetze (Autocesta, dt.: Autobahn) Rechnung getragen. Die Umfahrung Rijeka (Rijeka Bypass, A7) verbindet die Stadt bei Rupa im Norden mit Slowenien und Italien. Sie verläuft über der Stadt vorbei als wichtige

Verkehrsader Richtung Süden, wo sie in die A6 in Richtung Zagreb mündet. Die A6 verbindet Rijeka als größten Seehafen des Landes seit 2004 mit dem Hinterland und ist die wichtigste Nord-Süd Verbindung für die Region. Damit wird Slowenien umfahren und Wien und Budapest direkt über eine hochrangige Straße an einen zollfreien Hafen angeschlossen (zollfrei deshalb, weil Rijeka einen direkten Zugang zum offenen Meer besitzt¹). Die Fahrtzeit auf der Strecke Zagreb - Rijeka beträgt etwa eine Stunde. Über die A8 ist Rijeka auch mit der Halbinsel Istrien verbunden.

Busnetz

Kroatien besitzt auch ein hervorragend ausgebauten Busnetz. Die Küste und das Hinterland sind mit vielen Buslinien selbst in das kleinste Dorf gut erschlossen. Die gut ausgebauten Autobahnen ermöglichen eine kurze Reisedauer mit Express-Bussen in alle großen Städte Kroatiens und der umgebenden Nachbarstaaten.

Insgesamt verkehren die Busse der stadteigenen „Autotrolej“ auf 19 Stadtlinien und 22 Vorortlinien bis nach Opatja und Lovran, Sie stellen das Rückgrad im öffentlichen Verkehr dar. Moderne, gasbetriebene Busse werden ab 2012 die alte Flotte Schritt für Schritt ersetzen und auf den neuesten Stand der Technik bringen. Emissionsfreiheit und Komfort für die Bevölkerung stehen dann auch in Rijeka im Vordergrund.²





Bahnverkehr

Während der Donaumonarchie wurde Rijeka sowohl durch die ungarische Staatsbahn von Rijeka über Karlovac und Zagreb nach Budapest und die private Südbahn von Rijeka nach Ljubljana, Wien und Prag mit einer Bahnlinie erschlossen. Dadurch überholte Rijeka Triest als größten Adriahafen.

Vom heutigen Fernbahnhof bestehen Verbindungen u. a. nach Ljubljana, Wien und München. Für den öffentlichen Nahverkehr spielt die Eisenbahn in der Region Rijeka praktisch keine Rolle, dafür werden Busse eingesetzt. Das Eisenbahnnetz in dieser Region ist mittlerweile sehr veraltet und bedarf dringend einer Sanierung. Nach Split verkehren moderne Neigezüge, der Ausbau der Bahnstrecke nach Zagreb und nach Ungarn ist im Gange. Starke Konkurrenz besteht durch das hervorragende Kroatische Busnetz.

Luftfahrt

Der internationale Flughafen Rijeka befindet sich 26 km südöstlich der Stadt auf der Insel Krk und bietet Flüge u.a. nach Zagreb, Dubrovnik, London und Stuttgart³.

Schifffahrt

Rijeka ist der Haupthafen Kroatiens und hat neben der Funktion als Umschlagplatz für Waren vor allem als Fährhafen eine große Bedeutung. Die „Jadrolinija“ verbindet die Stadt mit den bedeutenderen Häfen in Kroatien (Zadar, Split und Dubrovnik) sowie mit Venedig und Süditalien.⁴ Von Rijeka aus verkehren Personenfähren zu den großen Inseln der oberen Kvarner Bucht, u.a. nach Cres und Mali Lošinj sowie nach Rab und Novalia auf der Insel Pag⁵.



(Endnotes)

- 1 Vgl. „Hafen Rijeka“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. November 2008, URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hafen_Rijeka&oldid=53230343 [Stand: 1. Juni 2011]
- 2 Vgl. Novolist.hr - <http://www.novolist.hr/hr/Vijesti/Rijeka/Autobusi-pogonjeni-plinom-od-iduce-godine-na-rijeckim-ulicama> [11.07.2011]
- 3 vgl. „Rijeka Airport Timetable 2011“. URL: http://www.rijeka-airport.hr/time_table2011_2505.pdf [Stand: 1. Juni 2011]
- 4 Vgl. „Hafen Rijeka“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. November 2008, URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hafen_Rijeka&oldid=53230343 [Stand: 1. Juni 2011]
- 5 vgl. „Jadrolinija Kursübersicht 2011“. URL <http://www.jadrolinija.hr/default.aspx?dpid=1643> [Stand: 01.06.2011]

Abb. 16. Entfernungen von Rijeka

Stadt	Entfernung Straße	Entfernung Schiene
Bratislava	550 km	686 km
Budapest	540 km	595 km
München	560 km	574 km
Prag	810 km	844 km
Wien	490 km	572 km
Zagreb	185 km	229 km



RIJEKA

LOKALER KONTEXT

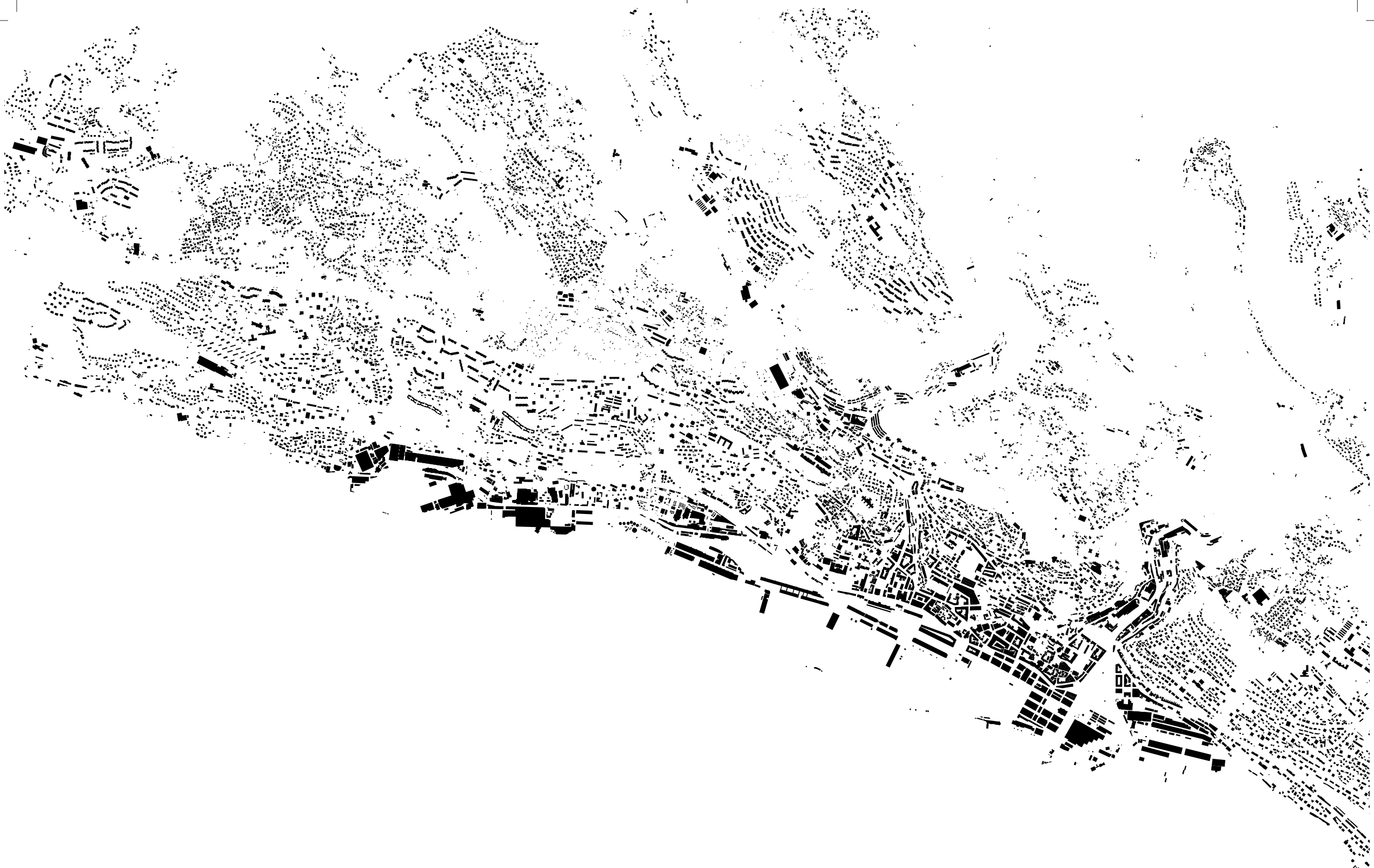




Abb. 17. Rijeka von oben



Abb. 18. Rijeka Delta - Blick in Richtung Sušak und Trsat

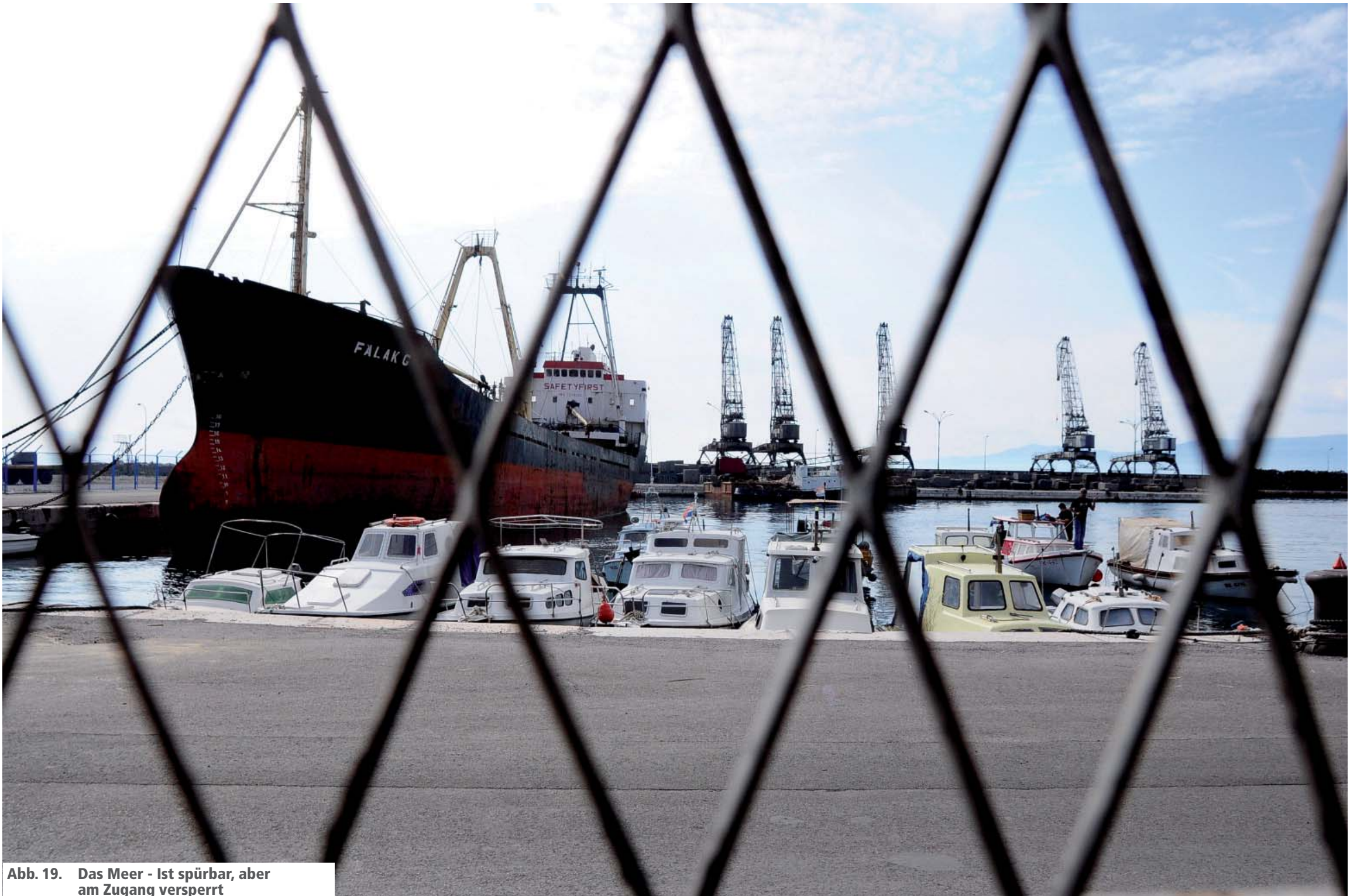
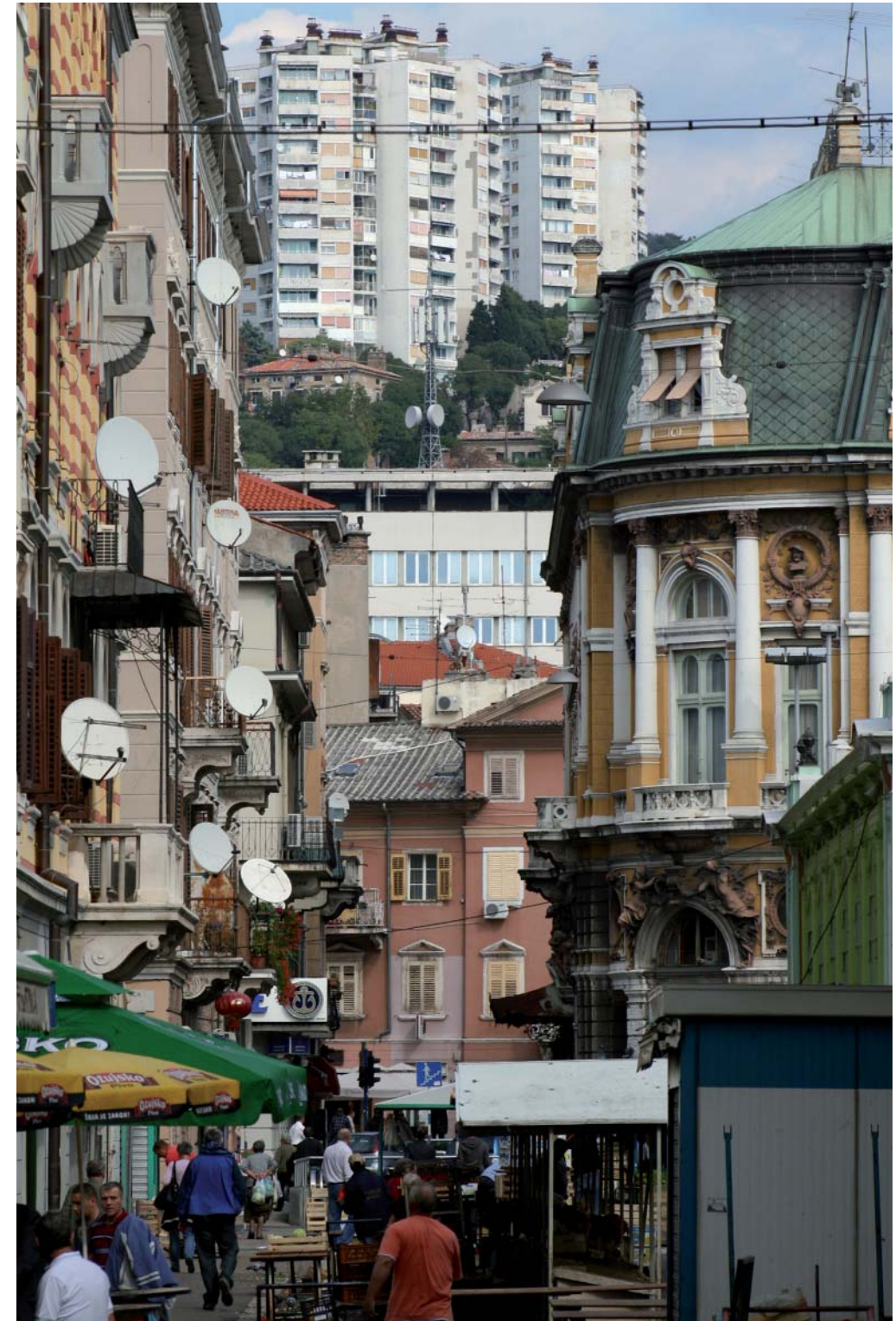


Abb. 19. Das Meer - Ist spürbar, aber am Zugang versperrt



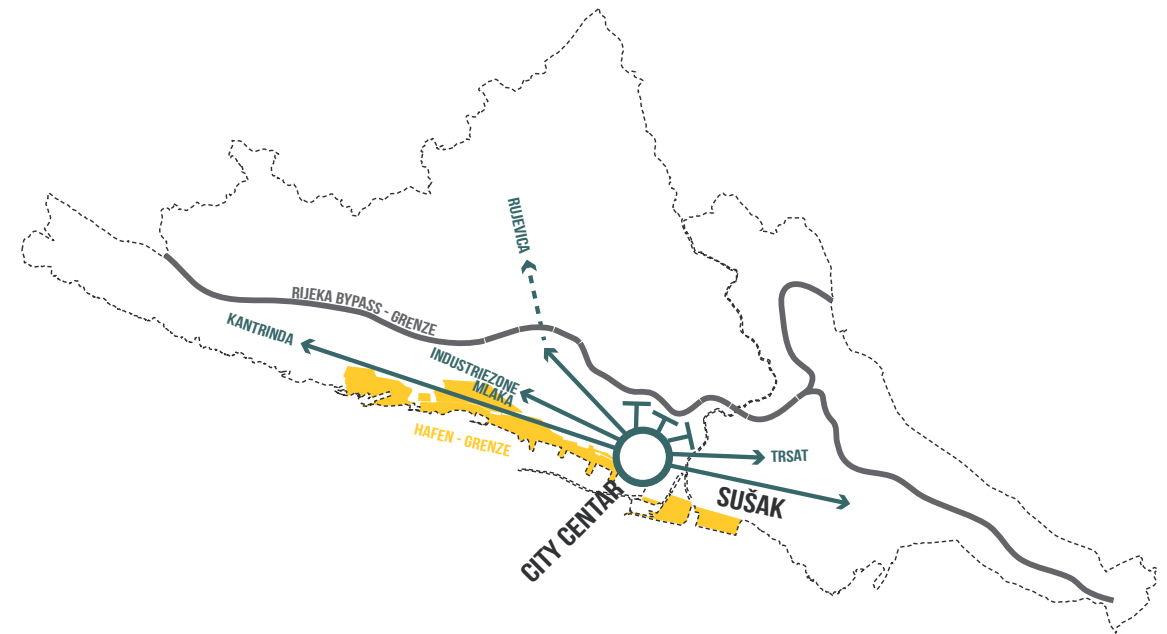
Abb. 20. Rijeka Zentrum - Hafenbecken und Hauptstraße



GRENZEN UND ENTWICKLUNGSSACHSEN

Die städtische Entwicklungsachse befindet sich in Ost-West Richtung, bedingt durch die **Topografische Lage**. Der **Rijeka Bypass** stellt die Grenze der Stadt in **Richtung Norden** dar, eine Grenze die die Stadt mangels Durchdringungen bis heute nur punktwiese überschritten hat. **Zum Meer hin** stellt das **Hafenareal die zweite Barriere** dar. An der Grenze zwischen gebautem Land und der Weite des Meeres sorgt der Hafen für einen

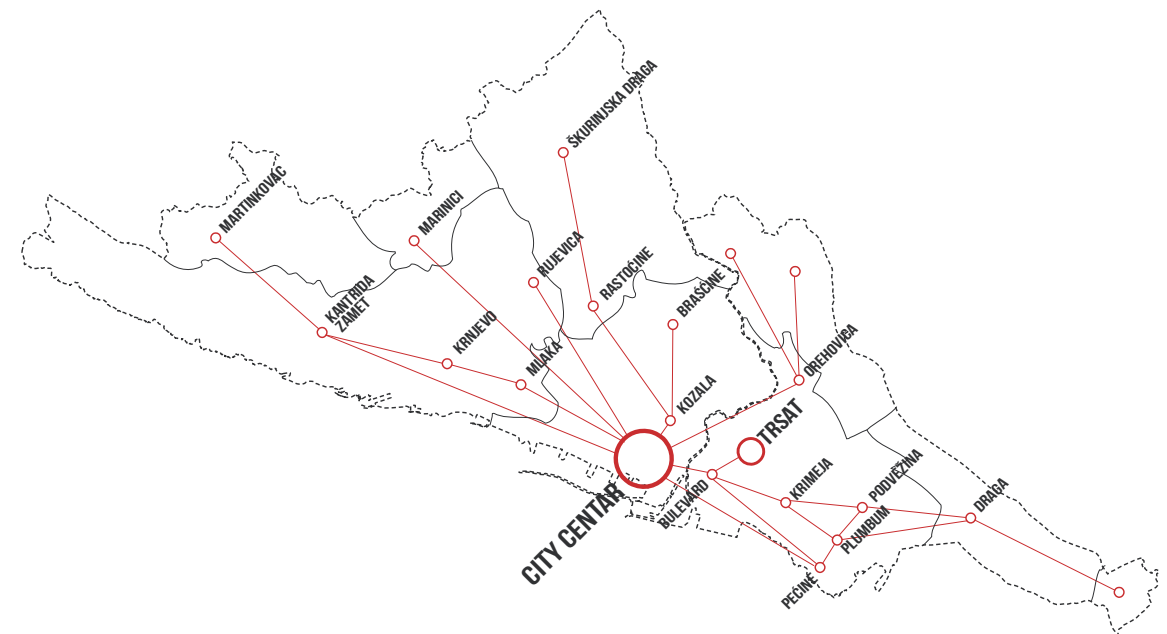
zusätzlichen Puffer, der die Stadt von dem rauen Meer „schützt“. Seit dem Ende des 2. Weltkrieges entwickelt sich die Stadt auch stark in Richtung Osten (Susak). In der zweiten Hälfte des 20. Jhd. entstanden hier dutzende Wohntürme, um dem Zustrom an Arbeitskräften in der boomenden Stadt Unterkünfte bereit zu stellen.



VERBUNDENE STADTZENTREN BEZIRKE

Rijeka besitzt 22 untereinander verbundene Stadtzentren. Die Altstadt ist dabei das topografische, gesellschaftliche und kulturelle Zentrum Rijekas. Dieses ist historischer (Altstadt), logistischer (Ha-

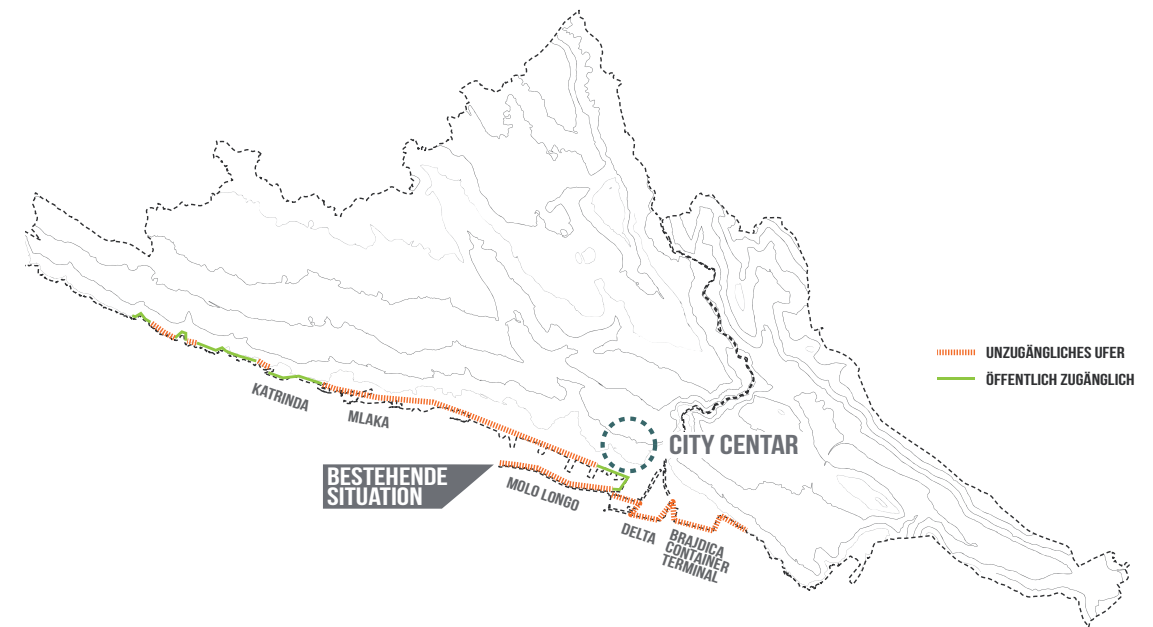
fen), infrastruktureller (Verkehrsdrehscheibe mit Busterminal, Fähren, Hauptstraßen) und kommerzieller (Korzo und Markt) Schnittpunkt.



KÜSTE / WASSERZUGANG

Die Küstenlinie Rijekas ist zwischen der Schiffs- werft „3.Maj“ im Westen und dem Containerter- minal „Brajdica“ im Osten ist fast durchgänglich geschlossen und dem öffentlichen Leben verborgen. Die Küste ist auf fast 10km Hafenlänge fast

exklusiv nur im Zentrum aufgerissen und auf 600m zugänglich. Der Rest bleibt verschlossen. Die **Öffnung des „Molo Longo“ 2009** brachte auf einem Schlag zusätzliche **1750m Uferkante**, also schwach oder nur halb genutzten Freiraum.



VERKEHRSSYSTEME

Das bestehende Straßensystem besteht aus meh- reren Hauptstraßen, die **topografisch bedingt**, alle **linear zum Zentrum** führen. Um die Stadt herum führt der **Rijeka Bypass**, der ursprünglich zur Entlastung der Stadt gebaut wurde, aber mangels an Verbindungen zur Stadt selbst, nur sehr langsam und selten zur Entlastung beiträgt. Die Hauptstraßen sind untereinander mit niederran- gigen Verbindungsstraßen verbunden, die jedoch oftmals gleich verstaubt sind wie die Hauptstraßen- verbindungen, weil sie oft als Ausweichroute zu ebendiesen dienen, aber nicht genug Fahrstreifen haben.

Zusätzlich zur schwierigen Topografie hat auch das konsequente ignorieren von Bauvorschriften zu einem unkontrollierten Wildwuchs an Gebäuden geführt (besonders im Norden der Stadt), was

eine effiziente Verkehrsplanung heute so gut wie unmöglich macht.

Die Hauptachse der Eisenbahn folgt ebenfalls den Topografischen Gegebenheiten in linearer Richtung von West nach Ost (parallel zur Küste). Die Eisenbahn ist der wichtigste Faktor im Per- sonen und Frachttransport. Der Hauptteil der Bahnanlagen konzentriert sich im Bereich des Stadtzentrums am Hafen, weil hier die Topografie genug Platz für Lade- und Verschubtätigkeiten bietet und wichtige Straßen und Seeverbindungen in nächster Nähe vorhanden sind.

Die Eisenbahnanlagen stellen ein unüberwindli- ches Hindernis zum Meer hin dar und verhindern so privates und öffentliches Stadtgut direkt am Meer.

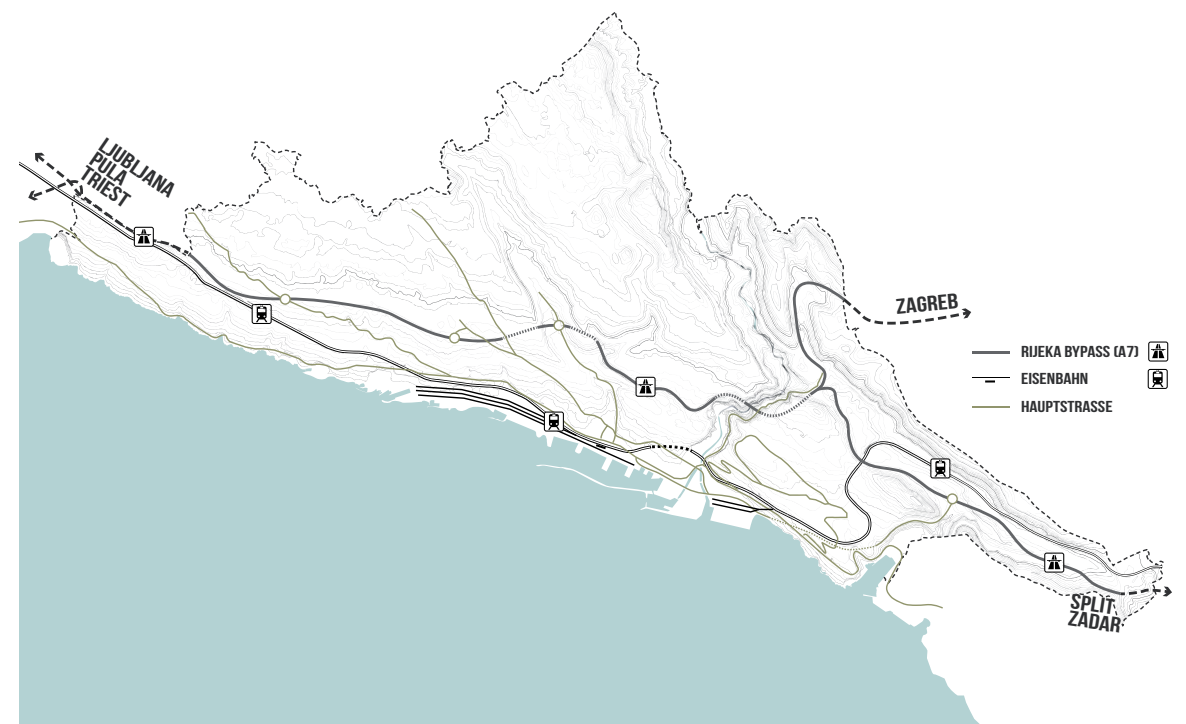
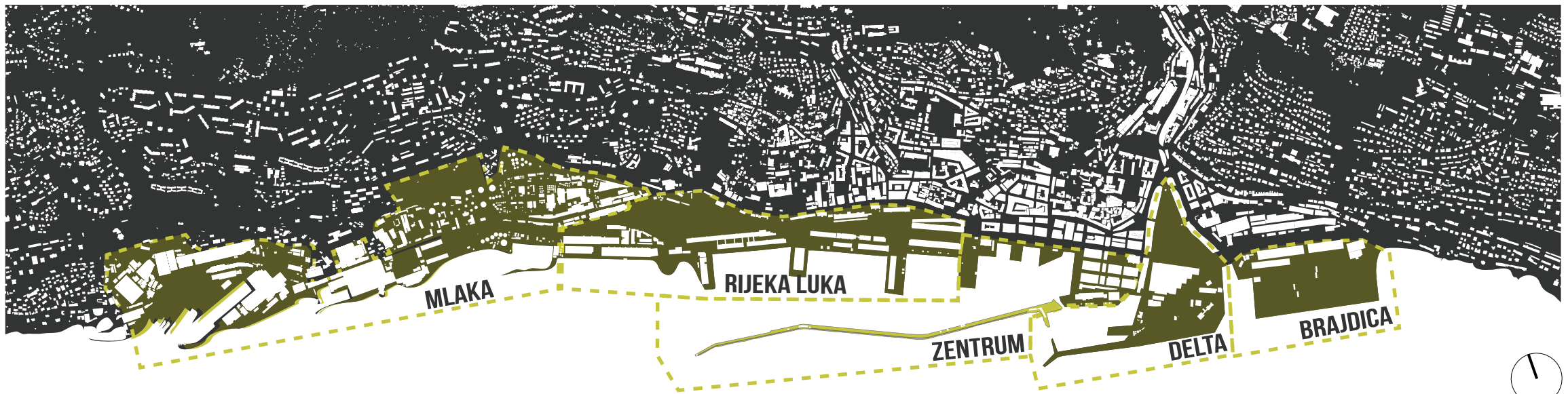




Abb. 21. Szene im Hafen



ZOOM-IN//ZUM HAFEN

Rijeka ist der Hafen und der Hafen ist Rijeka. So lässt sich kurz die Bedeutung der Industriezone an der Küste der Stadt beschreiben. Jahrzehntlang war der Hafen das Rückgrat der ökonomischen und politischen Entwicklung Rijekas und das Fundament für die Entwicklung in die heutige Situation.

Geformt in der Hochblüte der industriellen Revolution, bot der Hafen ein attraktives Pflaster für Erfinder, Ingenieure und Wissenschaftler, sowie in weiterer Folge für die Händler und Kaufmänner mit ihrem Handel aus und in alle Welt.

*Wichtige Erfindungen, wie der **Torpedo** wurden hier entwickelt, ebenso war Rijeka der zu seiner Zeit größte Dampfschiffahrtshafen der K.u.K. Monarchie, noch vor Triest.*

Die große technologische Entwicklung war auch nach dem 2. Weltkrieg ungebrochen. Die florierende Industrie zu jener Zeit verlieh Rijeka auch den Titel als das industrielle und wirtschaftliche Zentrum des Vielvölkerstaates Jugoslawien. In den 1990er Jahren folgte schließlich der Einbruch. Durch den Balkan Krieg wurde Rijeka wirtschaftlich und logistisch von der restlichen Welt abgetrennt. Die Hauptverkehrsach-

sen in die Stadt führten von nun an alle über fremdes Territorium, was die Warenströme von und zu der Stadt zum Erliegen brachte. Die Produktion stagnierte und rückläufige Nachfrage und daraus folgende Umsatzeinbußen führten schließlich zum Niedergang der Industrie. Die meisten Betriebe in der Industriezone gingen Bankrott, während die überlebenden Unternehmen bis heute nur durch großzügige staatliche

Förderung am Leben erhalten werden. Auch der große technologische Rückstand trägt zusätzlich

zur momentanen Schwierigen Situation bei.

Ausdehnung

Das Areal des Hafens erstreckt sich über fast 10 km Länge von Mlaka und Katrinda im Westen bis Brajdica im Osten der Stadt. Das Industriegebiet an der Küste Rijekas gliedert sich in 2 Kernbereiche:

ren zusätzlichen Produktionsstätten vom Stadtzentrum nach Osten bis „Katrinda“. Auf die einzelnen Viertel wird später noch in weiterer Folge genauer eingegangen.

#1 Der allen anderen Funktionen vorgelagerte Hafen

mit Schwerpunkt auf den Warenaustausch hauptsächlich links vom Stadtzentrum, mit der Erweiterung des Containerterminals „Brajdica“ im Osten und

Eingebettet dazwischen liegt das historische Stadtzentrum von welchem aus im Mittelalter die Entwicklung zur heutigen Industriestadt ihren Ausgangspunkt nahm.

#2 Die korrespondierende Industriezone

mit Schwerindustrie wie der INA-Raffinerie und Schiffswerften, sowie ande-

ZONE 1/MLAKA

Das Industriegebiet „Mlaka“ westlich des Stadtzentrums definiert die Grenze des Hafens in Richtung Westen. Ursprünglich in einem Vorort von Rijeka, in einiger Entfernung zum Stadtzentrum, gelegen, hat die Stadt das Areal mittlerweile umwachsen. Interessant ist die historische Bedeutung des Viertels für die Stadt Rijeka. Mlaka war der industrielle Hot-Spot in Rijeka, und trug viel zur Imagebildung und zum Aufschwung bei.

Prägend ist vor allem die alte INA-Raffinerie, die durch ihre Lage inmitten von Wohngebieten, heute nicht mehr zeitgemäß ist. Als 1883 die Produktion aufgenommen wurde, war es die erste und größte Industrieöl Raffinerie in Europa und Geburtsstunde der staatlichen ungarischen Mineralölindustrie und nach dem 1. Weltkrieg die erste Raffinerie der italienischen Agip.

Heute ist die Raffinerie die 4. älteste noch in Betrieb stehende Anlage der Welt - in 3 verschiedenen Jahrhunderten.

Am östlichen Ende des Stadtteiles befand sich zur Jahrhundertwende ein Imigrantenhotel, für viele

Auswanderer die letzte Station auf dem Weg in die neue Welt. Die Erlaubnis an Bord zu gehen,

bekamen sie von 1904-1906 von Fiorello LaGuardia, dem US-Konsul in Rijeka und zukünftigen Bürgermeister von New York City. Ebenfalls an dieser Stelle befindet sich der Leuchtturm der Stadt. Er wurde ursprünglich am Ende des „Maria Theresia Wellenbrechers“ (Molo Longo, 1884) positioniert, stürzte aber aufgrund von Konstruktionsfehlern samt dem Pier ins Meer und wurde an der heutigen Stelle wiederaufgebaut.

Mlaka ist auch der Geburtsort des ersten Torpedos der Welt, der hier im „Stabilimento tecnico fiumano – Technische Fabrik Rijeka“ durch den Ingenieur Giovanni Luppis erfunden wurde. Luppis entwickelte zusammen mit Robert Whitehead¹ in den 1860ern einen ersten Torpedo Prototyp, wel-

cher weltweit bei allen Mächten großen Anklang fand. Die Torpedofabrik entwickelte sich zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor und produzierte bis 1966 Torpedos am Standort Rijeka.

Anschließend an die Torpedofabrik befindet sich die Werft „3.Maj“ auf dem Areal, einer der größten Arbeitgeber der Region, wenn auch diese Firma schwer mit der globalen wirtschaftlichen Situation und hohen Schulden zu kämpfen hat. Sie führt die lokale Schiffbautradition fort. In den Hallen der Torpedofabrik befinden sich seit kurzer Zeit ein Gründerzentrum für Jungunternehmer, sowie der Fischmarkt der Stadt. Das gesamte Areal der Raffinerie und die Torpedofabrik werden als wichtigstes Stadtentwicklungsgebiet Rijekas angesehen.

¹ Whitehead war der Direktor der Technischen Werke in Rijeka.

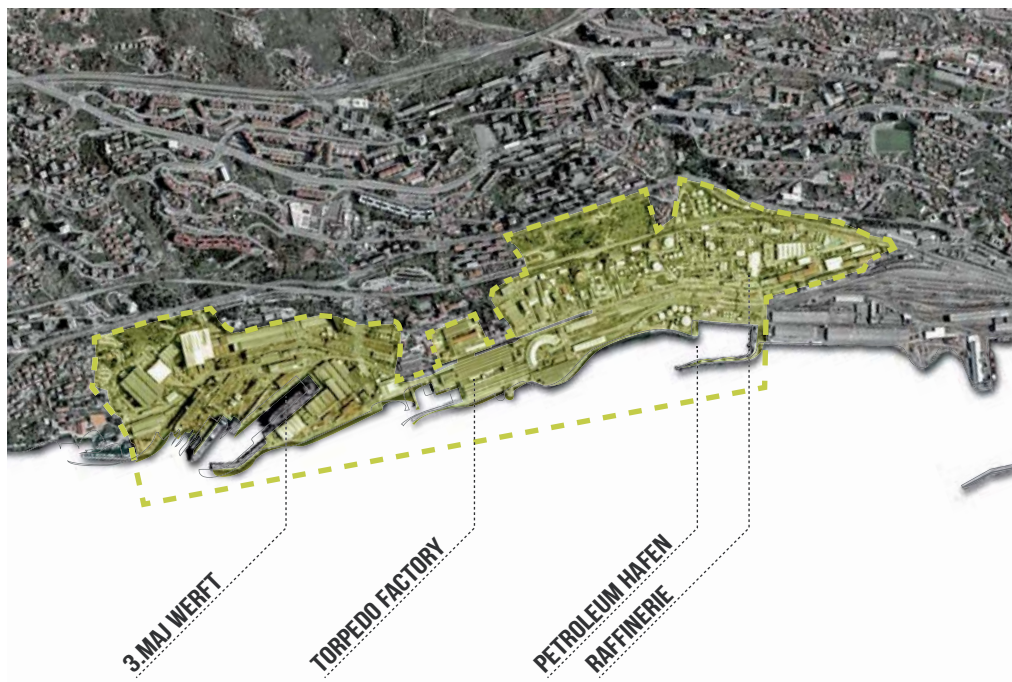


Abb. 22. Industriegebiet MLAKA

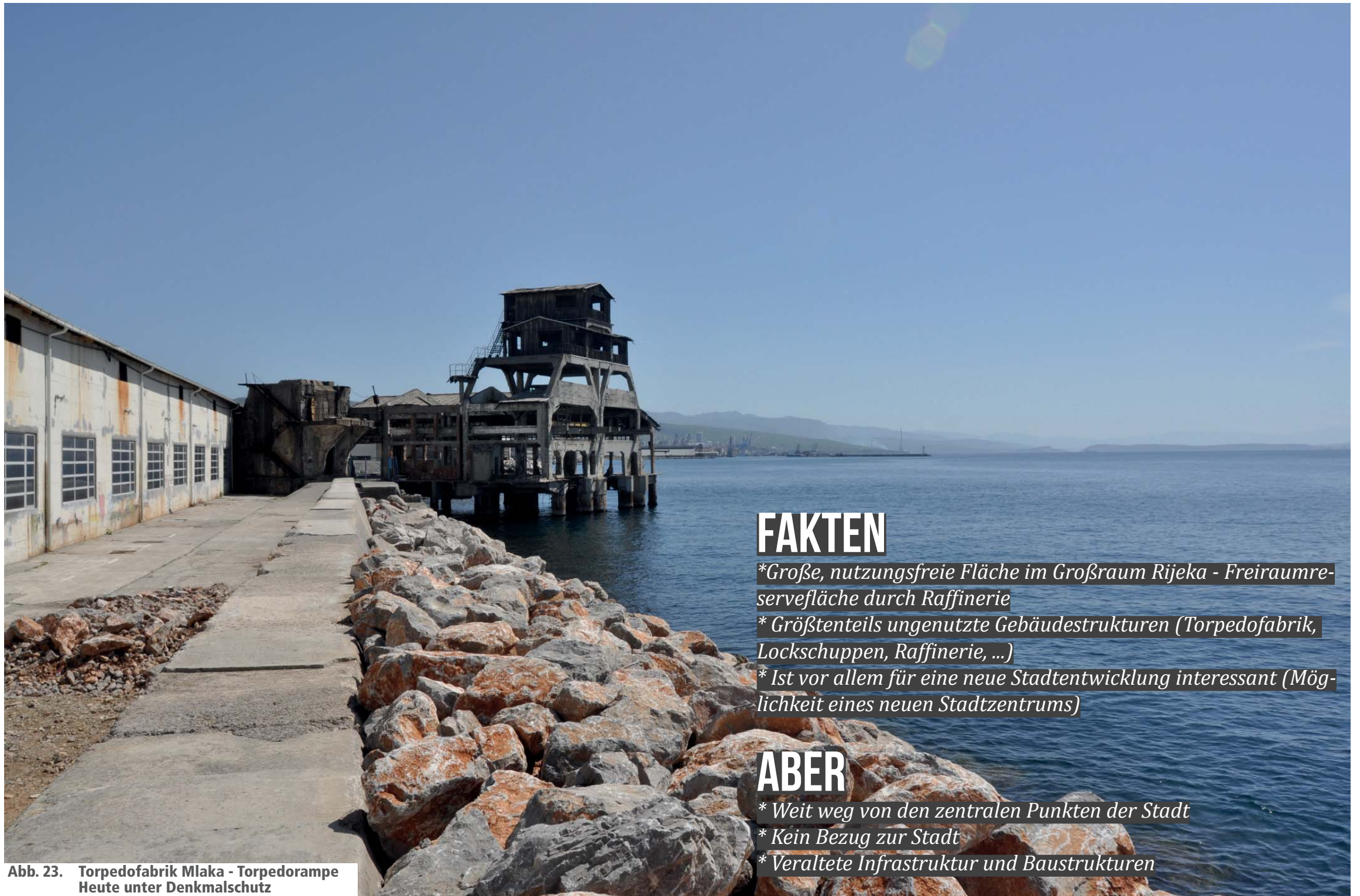


Abb. 23. Torpedofabrik Mlaka - Torpedorampe
Heute unter Denkmalschutz

FAKTEN

- * Große, nutzungsfreie Fläche im Großraum Rijeka - Freiraumreservefläche durch Raffinerie
- * Größtenteils ungenutzte Gebäudestrukturen (Torpedofabrik, Lockschuppen, Raffinerie, ...)
- * Ist vor allem für eine neue Stadtentwicklung interessant (Möglichkeit eines neuen Stadtzentrums)

ABER

- * Weit weg von den zentralen Punkten der Stadt
- * Kein Bezug zur Stadt
- * Veraltete Infrastruktur und Baustrukturen



Abb. 24. Hafenpanorama

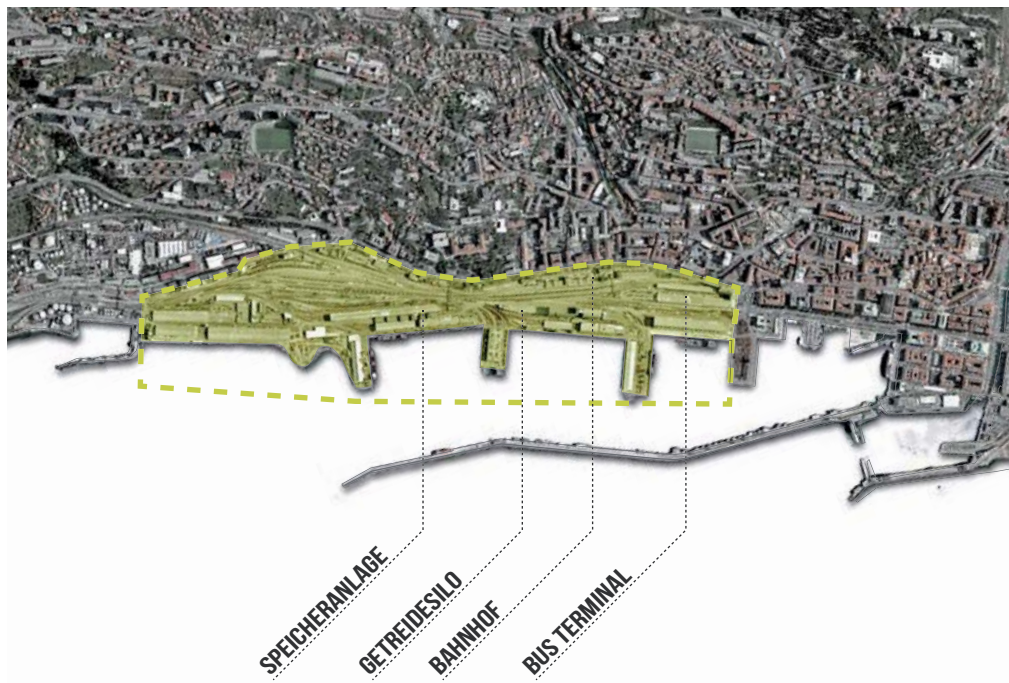


ZONE 2/RIJEKA LUKA [STÜCKGUTHAFEN]

Der größte Teil des Hafens in Rijeka wird durch den Klein- und Schüttguthafen gebildet und ähnelt mit seinen teilweise geschützten Speichergebäuden der Speicherstadt in Hamburg. Lange Lagerhallen wechseln sich zwischen den Pieranlagen mit hohen Getreidesilos ab. Viele der historischen Backsteingebäude stehen heute leer und harren einer sinnvollen Nachnutzung. Der Hauptbahnhof von Rijeka befindet sich ebenfalls hier. Durch seine Nähe zum Stadtzentrum bietet das Gebiet ein hohes Potential für zukünftige Stadtentwicklungen

und Umnutzungen in den bestehenden Strukturen. Ein erster Schritt wird bereits in näherer Zukunft gesetzt, wenn das „Zabica Bus Terminal“ am Zabica Trg gebaut wird.¹ Die Entwicklung wird nur durch die schwierigen Besitzverhältnisse am Areal geprägt. Private Kapitalanleger stehen einer innovativen, städtischen Entwicklung gegenüber.

¹ Geplant von 3LHD, werden in Zukunft neben den Bussen auch 1000 Autos und ein Einkaufskomplex in dem Gebäude Platz finden. Die vorhandene Parkplatz Kapazität würde ausreichen, um das Parkplatzproblem im Zentrum zu lösen. (Quelle: <http://studio3lhd.hr>)



FAKTEN

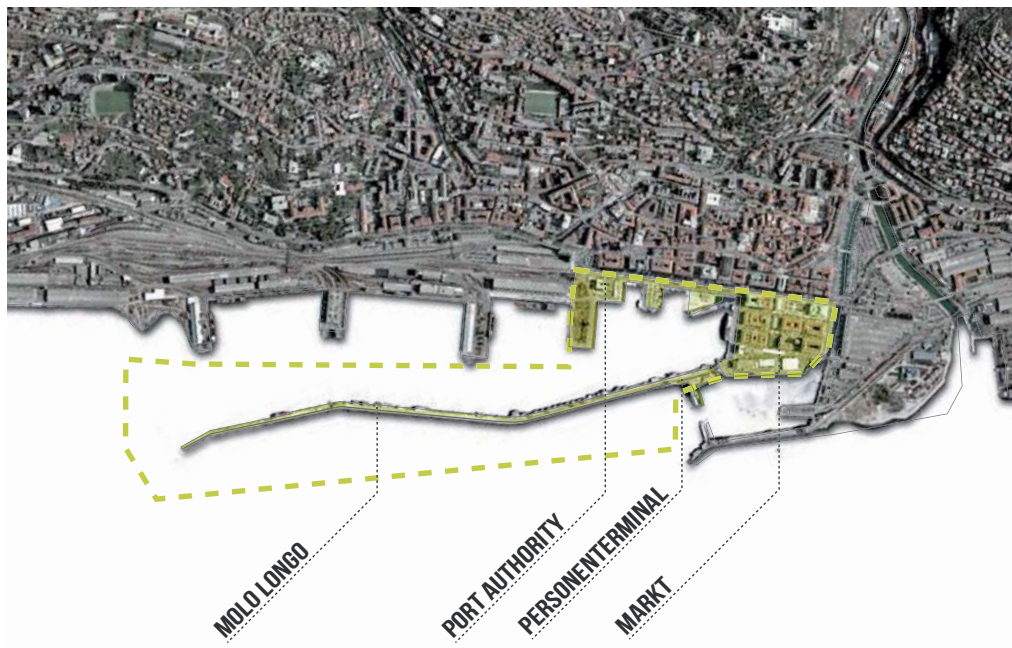
- + Teilweise ungenutzte, historisch wertvolle Lagerhallen
- + Die wichtigen Verkehrsknotenpunkte befinden sich hier: BUS, BAHN, Schiff
- + ZABICA Busterminal mit Parkgarage geplant

ABER

- + Schleppende Entwicklung durch schwierige Besitzverhältnisse
- + Wenig Bezug zum Stadtzentrum



Abb. 25. Hafenpanorama



ZONE 3/RIJEKA PERSONENHAFEN

Der Personenhafen ist der historische Geburtsort des gesamten Hafens, von hier ging die Entwicklung ursprünglich aus. Während die Hafenbehörde in Rijeka große Teile des Hafens nur noch unter großem wirtschaftlichen Aufwand aufrechterhalten kann und dennoch nicht daran denkt, Teile des Areals umzuwidmen, ist dieser Prozess im Personenhafen durch Umstrukturierungen bereits jetzt abgeschlossen. Durch den Neubau des Personen- und Kreuzfahrtschiffterminals am Beginn des „Molo Longo“ (Wellenbrecher) wurde **2006** zum ersten Mal ein neuer Teil des Hafens der Öffentlichkeit geöffnet, wenn auch nur für ein paar wenige Meter. Der dort beginnende und noch für Hafentätigkeiten genutzte, größere Teil des Wellenbrecher wurde nach einem Umbau

und langwierigen Verhandlungen erst im Jahr **2009** der Stadt geöffnet. Das Areal bietet an allen Seiten ein abwechslungsreiches Programm sowie schon mit Nutzungen belebte Zentren, zu Erwähnen wäre die Nähe zum Korzo und zum Markt. Die größte Stärke dieser Zone ist sein Kontakt zum offenen Meer, wenn auch dieses sowohl im Hafen als auch auf dem Wellenbrecher nur sehr schwer zu erreichen ist. Im Hafenbecken erschwert vor allem der ruhende Verkehr den Kontakt zum Wasser, da die alten Kaianlagen als öffentlicher Parkplatz genutzt werden, der Platz wirkt zerklüftet und unstrukturiert. Am Molo Longo dominiert die Linearität der 1,7 km langen Struktur, jedoch wird der Blick immer auf die Stadt gerichtet und weniger auf den Horizont.



FAKTEN

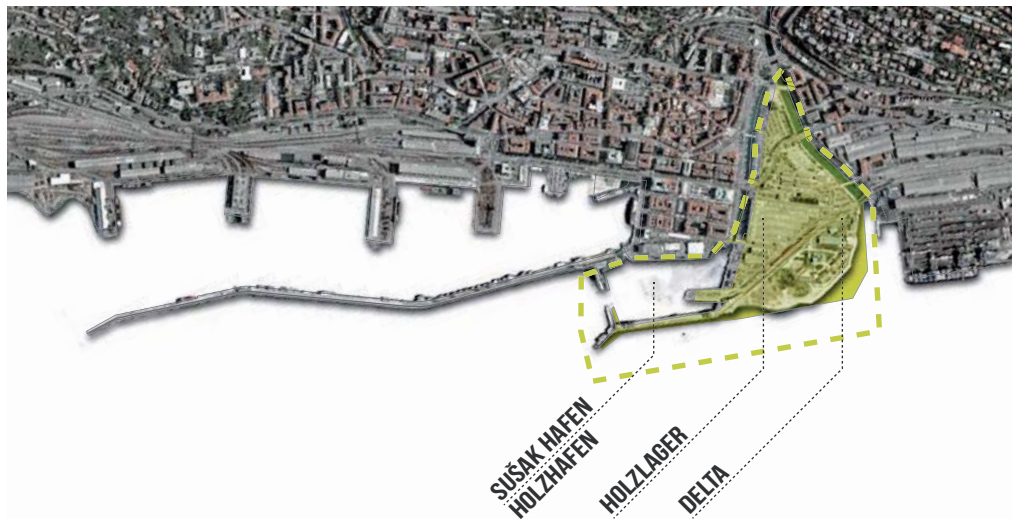
- + Ist der einzig vorhandene Zugang zum Meer im Zentrum Rijekas
- + Liegt im logistischen und gesellschaftlichen Zentrum
- + Bereits entwickelte Randzonen, mit einem lebendigen Funktionsmix aus Gastronomie und Einkaufen bieten Abwechslung
- + Nähe zum Korzo und zum Markt begünstigt das Areal
- + Hohe Fluktuation durch das Fährschiffterminal am Molo Longo
- + Besitzt mit dem Wellenbrecher eine qualitative Flächenreserve mit einzigartigen räumlichen Qualitäten.

ABER

- + Blockierte Freiflächen durch ruhenden Verkehr (Missbrauch kostbarer Stadtfläche als Parkplatz)
- + Komplizierte Wege



Abb. 26. Delta, Blick Richtung Trsat



ZONE 4/RIJEKA DELTA

Der „Delta“ Teil des Hafens wurde zuerst als Lagerfläche angeschüttet und wird heute als sogenannter „Holzhafen“ genutzt. Auf dem Gelände wurde und wird in großen Hallen Holz für den Export vorbereitet und verschifft. Der geschützte Hafenbereich selbst ist die Hafenerweiterung von Sušak und wurde zu Zeit

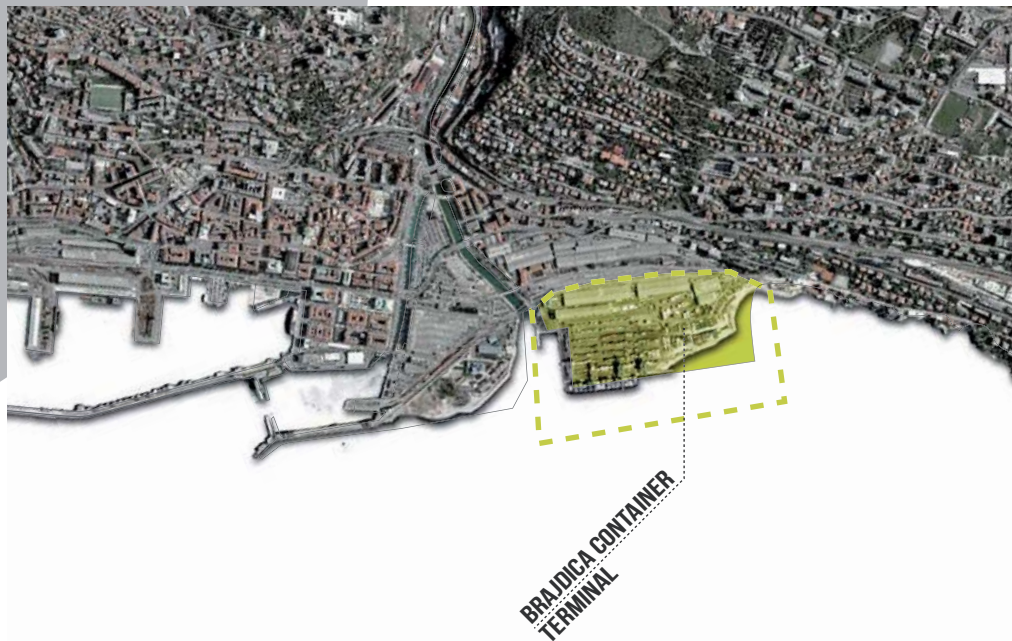
der politischen Teilung der Stadt nach dem 1. Weltkrieg angelegt. Der „Port Barros“ genannte Verladeteil des Hafens ist heute Freihandelszone mit Zollkontrolle. Die Hafenanlagen sind veraltet und desolat und bedürfen dringend einer Renovierung, ebenso wie die Lagergebäude am Freihafen.

FAKTEN

- + Gebiet des ersten Hafens des Vielvölkerstaates Jugoslawien
- + Heute Nutzung als Holzhafen mit angeschlossener Freihandelszone
- + Große Freiflächen in Zentrumsnähe

ABER

- + Schlechter Bezug zur Umgebung, so gut wie keine Infrastruktur
- + Wird bereits durch das Rijeka Gateway Projekt bearbeitet



ZONE 5/BRAJDICA CONTAINER TERMINAL

Das Containerterminal Brajdica ist der jüngste Teil des Hafens und befindet sich auf der Sušak Seite der Rječina. Die erste Phase wurde vor 25 Jahren in Betrieb genommen, Seither konnte ein kontinuierlicher Anstieg des Containerumschlags verzeichnet werden. Im Jahr 2008 wurden 170.000 TEU umgeschlagen.¹

Die Folgen des Balkankrieges machten auch hier dem Hafen schwer zu schaffen. Der Hafen war von den wichtigsten Verkehrsrouten abgeschlossen und Nachbarländer wie Slowenien errichteten ihren eigenen Hafen (Koper). Erst mit dem neuen Jahrtausend und unter neuer Führung konnte die Bedeutung wieder gesteigert werden. Vor allem die schon angesprochene Nähe und gute Erreichbarkeit des Hafens aus Süd- und Osteuropa führt zu einer positiven Entwicklung.



¹ TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, deutsch Standard-container), ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größen und zur Beschreibung der Ladepazität von Containerschiffen und des Umschlags von Containerterminals.

RIJEKA GATEWAY PROGRAMM

Im Jahr 2004 wurde mit Hilfe der Weltbank das **Rijeka Gateway Programm** ins Leben gerufen. Das Programm besteht aus 3 Teilkomponenten, die insgesamt mit 325 Mio US\$ bis 2014 unterstützt werden.

Ziel ist die Steigerung der Lebensqualität in Rijeka durch eine Neuorientierung des Hafens, Rückbau von nicht genutzten Hafenanlagen und bessere Anbindung der Stadt an das Wasser.

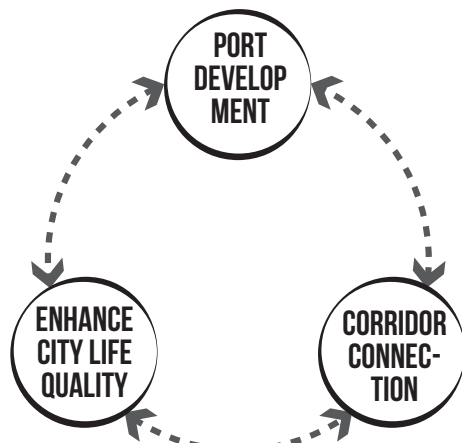


Abb. 28. Rijeka Gateway 3 Phasen

Komponente I:

Ausbau des Containerterminals zu einem wichtigen, selbsterhaltenden Hafen, auf Augenhöhe mit Koper und Triest. Steigerung der Kapazitäten auf 575.000 TEU bis 2014.

Komponente II:

Sie 2. Komponente betrifft die Korridor Entwicklung: Verbesserung der Anbindung von Hafen und Stadt an die Internationalen Verkehrsnetze. Dazu wurde der Rijeka Bypass D8 bis Sv. Kuzam verlängert und gleichzeitig eine neue Verbindungsstraße (D404) in Richtung Stadtzentrum und Containerterminal eröffnet.

Komponente III:

Der letzte Punkt hat eine weitere Verbesserung der Lebensqualität der Stadt zum Ziel. Wichtig ist die Öffnung der Stadt zum Wasser, was in einem ersten Schritt im heutigen „Delta“ geschehen soll. Geplant ist ein Mix aus Erholung (Park), Wohnen und Arbeiten mit direktem Zugang zum Wasser und eine Vergrößerung des öffentlichen Raumes für die Stadtbevölkerung.

Das Rijeka Gateway Programm wird langfristig einen hohen Effekt auf das historische Stadtzentrum und den dazugehörigen Hafen haben, weshalb die Planung auch für eine Intervention im Hafenbecken nicht außer Acht zu lassen ist. Wird das Gebiet wie geplant verwirklicht, kommt es auf Kurz oder Lang zu einer Verdichtung in Zentrumsnähe und in weiterer Folge zu einer zusätzlichen Attraktivierung der Stadt mitten im Zentrum.

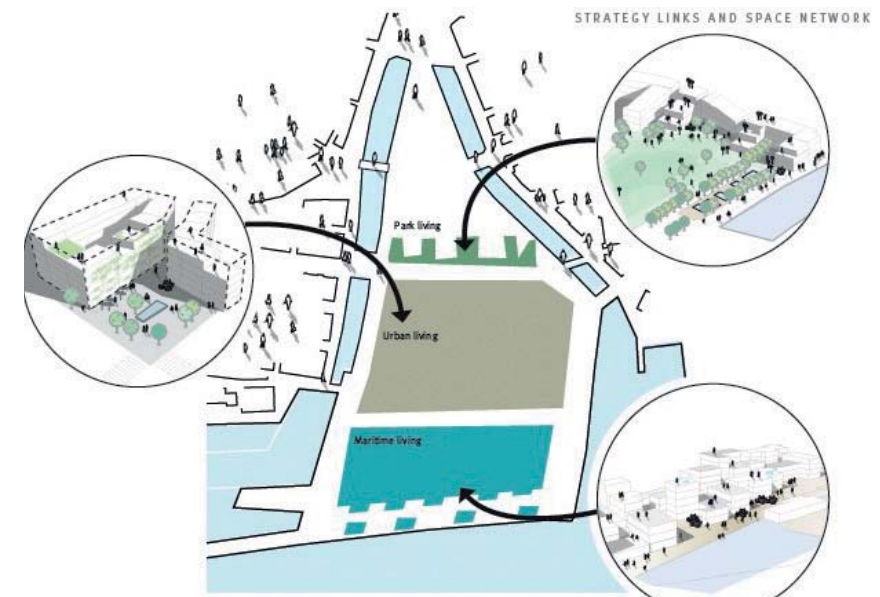


Abb. 30. Entwicklung Delta - Teilbereiche

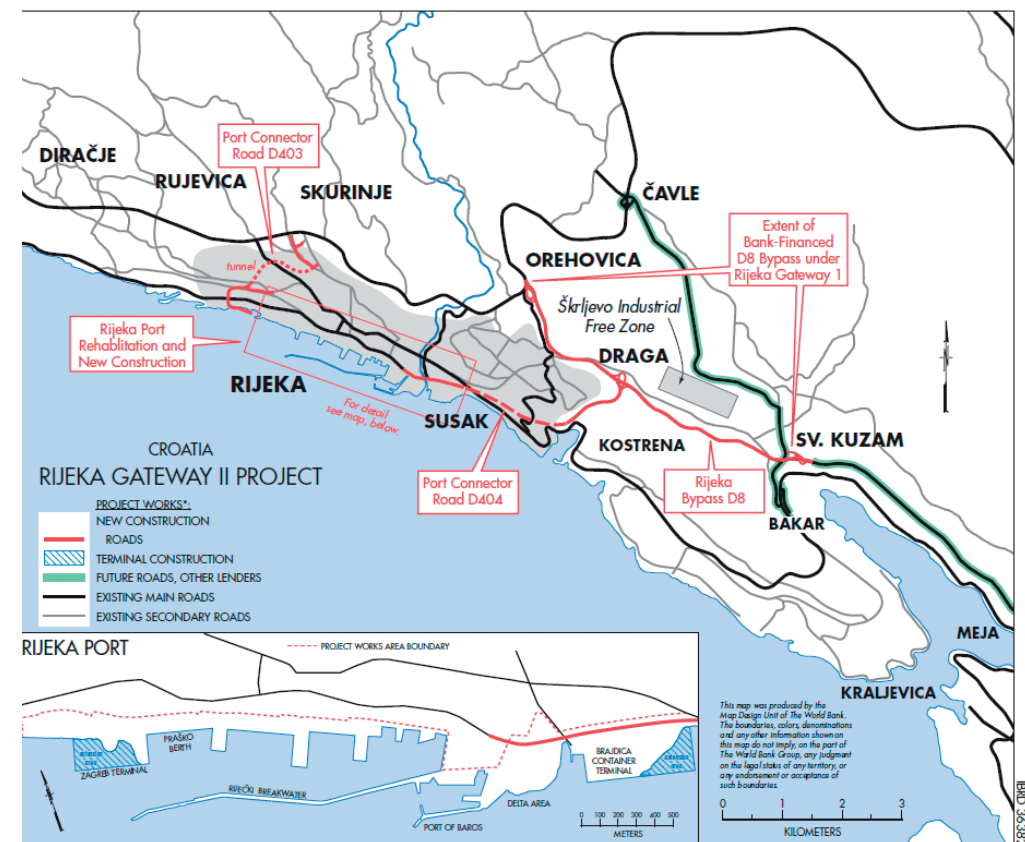


Abb. 29. Rijeka Gateway Übersicht

STIMMUNGSUMFRAGE ZAGREB 08-2006

Im Jahr 2006 wurden vom Marktforschungsinstitut PLUS aus Zagreb in den 3 größten Hafenstädten Kroatiens (Rijeka, Split, Dubrovnik) Umfragen unter der Bevölkerung zu den Themen „Zukunft“, „Identifikation mit der Stadt“ und „Veränderung“ durchgeführt.

Diese Daten bilden eine grobe Übersicht über die Stimmung unter der Bevölkerung in der je-

weiligen Stadt und bilden eine Basis für weitere Forschungen.

(Quelle: IN-BETWEEN, 2006)

(Anzahl der befragten Personen: 200)

What do you think, the future of your town lies in?

Tourism	54,1%
Industry	37,9%
Education/Knowledge	1,6%
The port	4,1%
Shipbuilding	1,9%
The economy, business	1,2%
Culture and the arts	1,0%
Development of SMEs	0,4%
Sport	1,9%
Commerce	2,0%
Transportation/transportation links	1,6%
Service industry	0,7%
Something else	6,0%
Don't know	8,4%

What should be done with the abandoned industrial buildings in your city?

Converted for culture and the arts	46%
Production started up again	41,6%
Demolished, green spaces laid out instead	34,2%
Demolished, mixed-used building put up instead	11,4%
Converted to shopping centres	14,1%
Hotels / flatlets / tourist complexes / tourist use	0,4%
Converted into areas for the young	2,1%
Provide employment	1,2%
Converted into kindergartens / facilities for children / children's centres	0,9%
Converted to schools / universities / hostels	0,4%
Converted for housing	0,7%
Converted for sports and recreation	0,9%
Parking garages	0,7%
Places for fun and entertainment	
Converted into anything suitable for that part of the town, that kind of area	0,4%
Let capable people think about it	0,4%
Don't know	3,9%
Something else	5,2%

With which area or facility do you most identify your city?

The port	49,6%
The historic centre	11,8%
The housing estates of the seventies	4,7%
The stadium	2,8%
Something else	7,6%
Korzo - the principal street for walking and meeting people	7,1%
Quay / waterfront	0,7%
City square / principal town square	4,3%
Trsat / Trsat fort	5,7%
Don't know	5,6%

In the last dozen or so years what has most changed life in the city?

Industrial collapse	7,7%
Road construction in the town	8,4%
Motorway construction	5,3%
Construction of new office buildings	3,6%
Something else	4,0%
Tourism / the comeback or strengthening of the tourist industry	1,6%
War / change after the war / reconstruction after the war	0,9%
Unemployment	1,5%
Migration into the town	2,6%
Night life / new places to go out to / cafés	8,3%
Port	3,7%
Cleanliness of the city / streets / environmental protection / laying out green	1,5%
Standard of living / indigence / prices / cost of living	2,9%
Development of buildings / pools / buildings	5,8%
Happenings in the arts	0,8%
Roads / construction of roads / bridge development	0,8%
Infrastructure	1,1%
Politics - the situation, the leadership	2,6%
Refurbishing the city / buildings (facades) / streets / old centre	5,0%
Sports / sporting successes	2,4%
Traffic jams / nowhere to park	1,5%
Crime	0,4%
Privatisation	1,5%
Don't know	26,0%

CONCLUSIO:

Der Tourismus als Alleinheilmittel: Wie in allen Küstenstädten in Kroatien, versucht auch Rijeka durch den Tourismus mehr Anerkennung zu lukrieren. Das Rezept ist durch die Bank einfach: Man baue ein Appartementhaus und vermiete es über die Sommermonate an zahlungskräftige Urlauber. Die Arbeit bleibt auf die Grundreinigung und das Waschen der Handtücher beschränkt,

während das Geld von alleine hereinkommt. Mit ein Grund warum die Appartmenthäuser in den letzten Jahren so extrem boomen. Die Folgen sind zum Einen eine extreme, unkoordinierte Verbauung der Küste und zum Anderen eine saisonbedingte Auslastung, die in den Sommermonaten zwar für volle Häuser sorgt, im Winter jedoch so gut wie nicht vorhanden ist.

Sommer = Tourismus
Winter = Depressionismus

PROBLEM KEIN ZUGANG ZUM MEER

Durch die Analyse der bestehenden Situation und durch Gespräche vor Ort wurden schnell einige Probleme klar, mit denen die Stadt zu kämpfen hat. Das **größte Problem**, bzw. die größte Schwäche stellt der **so gut wie nicht vorhandene Zugang zur Adria** dar. Die Küstenlinie zwischen der Schiffswerft „3.Maj“ im Westen und dem Containerterminal „Brajdica“ im Osten ist fast durchgängig durch den Hafen und Industrie

sowie die Eisenbahn geschlossen und öffentlich nicht zugänglich. Auf mehr als **10km Länge gibt es ausschließlich im Bereich des Zentrums (~600m)** direkten Zugang zum Wasser. Und dass, obwohl das Meer in Rijeka allgegenwärtig ist und durch die Hanglage fast überall auch zu sehen ist.

(Bild: Geschlossener Hafenstreifen)

FACTS

** Nur 6% der Küste der Stadt ist für die Öffentlichkeit zugänglich*

** Das Meer ist allgegenwärtig, aber unerreichbar.*

** Im gesamten Stadtzentrum gibt es keinen öffentlichen Strand.*

AUFGEWORFENE FRAGEN

Wie kann man die Stadt wieder dem Meer öffnen?

Wo ist der optimale Ort für so eine Öffnung?

PROBLEM VERKEHR UND PARKEN

Ein weiteres Problem stellt der Verkehr dar. Das Auto ist Statussymbol Nr. 1 in Rijeka und mit dem gestiegenen Wohlstand stieg auch das Verkehrsproblem in der Stadt. Öffentliche Parkplätze sind dabei mehr als nur rar. Sie sind eigentlich überhaupt nicht vorhanden, da die Stadtentwicklung größtenteils ohne einen regulierenden Plan erfolgte. So kommt es, dass ganze Wohnsiedlungen mit hunderten von Bewohnern keinen einzigen privaten Parkplatz aufweisen. Der ruhende Verkehr verlagert sich dadurch auf die Gehsteige und die restlichen freien Flächen, natürlich zum Leidwesen der Fußgänger. Die Hauptstraßen sind zu den Hauptverkehrszeiten so gut wie immer verstopft, unter anderem weil auch der Rijeka

Bypass, der an der Stadt vorbeiführt, zu wenige Auf- und Abfahrten besitzt und somit schlecht an die Stadt angeknüpft ist. Die Nebenstraßen sind meist ebenso von stauausweichenden Fahrzeugen blockiert, weil sie nicht für diese Anzahl an Fahrzeugen ausgelegt sind und an den Grenzen ihrer Kapazität stoßen.

Die Dominanz des Autos setzt sich auch im Zentrum fort, wo die alte Hafentrampe direkt am Wasser als privater Parkplatz „missbraucht“ wird und somit eine zusätzliche Barriere auf dem Weg zum Meer darstellt. Der Einzige Meerzugang auf einigen Kilometern wird somit zusätzlich blockiert.

(Bild: Parkplatzproblem im Hafen, hier am „Adamičev gat“)

FAKTEN

- + Es existiert ein „ruhendes“ Verkehrsproblem im Zentrum - zu viel Parken blockiert zu wichtigen Raum
- + Der Verkehr bildet eine zusätzliche Barriere im ebenen Hafenumraum

PROBLEM IDENTITÄTSKRISE / SCHRUMPFENDE STADT

Rijeka schrumpft. Der Bevölkerungsrückgang ist durch die fehlenden Beschäftigungsmöglichkeiten und die Brachliegende Industrie ist eklatant hoch. Zwischen **2001 und 2011** (letzte Volkszählung) verlor die Stadt **10,5% an Bevölkerung**, das entspricht einem **Rückgang um 15.288 Personen**. Seit dem industriellen Hoch im Jahr 1981 hat die Stadt überhaupt 62.769 Personen verloren (vgl. Diagramm S 21).

Zurückzuführen ist dieser hohe Rückgang primär auf das brachliegende der Schwerindustrie, die jahrelang das Bild der Stadt geprägt hat. Die Arbeitslosenrate ist hoch, die Jugend apathisch, die Identität der Stadt nicht klar definiert. Wie so oft in Kroatien wird der Tourismus als der Messias in schwierigen Zeiten gesehen, als die optimale Lösung für alle Probleme, aber kann dies auch in der Industriestadt Rijeka funktionieren, wo es so gut

wie keine interessanten Sehenswürdigkeiten gibt? Dabei ist Rijeka eine Stadt die hinter der schäbigen Kulisse so viel mehr zu bieten hat. Die Leute sind freundlich und fleißig. Und beim betrachten der liebevoll gestalteten Fassaden könnte man meinen, man befände sich in Lissabon. Eine Stadt, die bekannterweise zu den lebhaftesten Städten der Welt gehört.

Vielleicht liegt jedoch genau hier eine Zukunft, in der Vermarktung der Industrie, die Identität auf einem globalen Level darstellt und einen großen, lokalen Bezug zur Stadt hat. Ein großes, schlummerndes Potential, dass nur noch geweckt werden muss.

(Abbildung; „Klobučarić Platz“ im Zentrum Rijekas - siehe Anhang)

FAKTEN

- + Rijeka schrumpft (-10,5% in den letzten 10 Jahren)
- + Die Identifikation mit dem Hafen ist hoch (49,6%)
- + 46% der Bevölkerung wünscht sich eine Umwandlung der brachliegenden Industrie in Kultureinrichtungen
- + Aber auch 41,6% wünschen sich einen Neustart der Produktion
- + 34,2% sprechen von neuen, freien Flächen für die Stadt
- + Großes schlummerndes Potential in den brachliegenden Hafengebieten vorhanden

POTENTIAL PROMENADE

Durch die Abgeschlossenheit der Stadt vom Wasser entstehen Sehnsüchte, das Meer zu erreichen. Die einzige Stelle ist das Hafenbecken im Zentrum der Stadt. Und selbst dort am letzten freien Platz bleibt das Wasser physisch unerreichbar.

So gut wie alle Adriatischen Küstenstädte leben von ihrer Promenade, dem Flanierweg an der Küste. Ein Objekt, das in Rijeka in dieser Form nicht existiert. Ein Stadtstrand in Zentrumsnähe, mit direktem Zugang zum Wasser und eine Promenade haben Potential. Durch Auslöschung der Grenze zwischen Wasser und Land (Pier) und das hinzufügen eines fließenden Überganges

kann eine neue Qualität im Zentrum von Rijeka geschaffen werden. Das Wasser muss erreichbar werden und frei verfügbarer Raum dazugefügt werden. Der Wellenbrecher (Molo Longo) bietet zusätzlich einzigartige Qualitäten als urbaner Raum. Die Stadt ist immer spürbar (durch Sichtbeziehungen), aber dennoch weit weg. Und seine Linearität ladet einfach zum Promenieren ein, und schafft die Möglichkeit, den stressigen Alltag und die chaotische Stadt mit wenigen Schritten hinter sich zu lassen.

(Bild: Molo Longo, Rijeka)

POTENTIAL//PROMENADE

+ Flaniermeile, Promenade mit Sichtbezügen

+ Stadtstrand im Zentrum

+ Einzigartige Promenade vom Zentrum ins Meer hinaus (Molo Longo)

POTENTIAL SPAZIEREN UND LUFTKUR

Lange Spaziergänge am Meer erfreuen sich in der Kvarner Bucht größter Beliebtheit und das nicht nur bei den Touristen der Region. Bekanntestes Spielfeld für diesen „Volkssport“ ist sicherlich der „Lungomare“ in Opatjia, eine 12km lange Uferpromenade. Die malerische Strecke führt entlang des Meeres von Volosko bei Rijeka nach Lovran im Süden.

Opatjia (ital. Abbazia, Anm.) ist ein Seebad und Luftkurort, der in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts von der Donaumonarchie geprägt wurde und heute das bedeutendste Beispiel für ein Seebad an der österreichischen Riviera. Spaziergänge am Meer haben durch den hohen Salzgehalt in der Luft vor allem bei Atemwegserkrankungen eine heilende Wirkung. Durch die Wellen wird das Meerwasser an der Küste in feinste Partikel zerstäubt und durch den Wind verteilt.

Auch die Einheimischen schätzen die heilende Wir-

kung vor Ort und lieben langes Gehen am Strand, Wandern liegt im Blut der Personen der Kvarner, wie auch unzählige Wanderwege beweisen.

Übertragen auf Rijeka eröffnet sich ein gewaltiges Potential mit dem „Molo Longo“. Der Wellenbrecher vor der Stadt ist ein lineares Element mitten im Meer. Auf beiden Seiten umspült vom Wasser und fast 1,8km lang ist er die perfekte Basis für die Fortführung dieser Tradition.

Bei der Öffnung des Wellenbrechers für die Öffentlichkeit 2009 war er schnell mit Personen gefüllt, die zum ersten Mal ihre Stadt aus einem komplett anderen Blickwinkel sehen konnten.

(Bild: Molo Longo, Rijeka)

POTENTIAL//MOLO LONGO

- + Spazierweg ins Meer „hinein“
- + Lineare Insel im Meer
- + Komplett neuer Blickwinkel auf die Stadt
- + Zweiseitigkeit: Ruhender Hafen und Raue See
- + Mehrere Level mit unterschiedlichster Qualität auf engstem Raum

PROJEKT // TEIL I-II



ALLGEMEINER VORGRIF

Städte wie Rijeka laborieren an großen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Problemen. Städte wachsen heute nicht nur mehr, sie schrumpfen vielmehr. Ganze Stadtteile werden nicht mehr gebraucht, bzw. sind den momentanen Anforderungen der Gesellschaft nicht mehr gewachsen. Diese nur noch halbherzig genutzten Stadtteile verursachen hohe Kosten in der Instandhaltung, da sie meistens nur Monofunktional ausgelegt sind.

Eine neue Nutzung ist nur schwer implementierbar, und hier sind gerade die alten Hafengebiete das beste Beispiel. Die Zukunft liegt in der kritischen Betrachtung der Stadt als Ganzem - einige Stadtteile werden überleben und weiterentwickelt werden, auf andere Stadtteile muss jedoch verzichtet werden.

„Wo nichts ist, ist alles möglich. Wo Architektur ist, ist nichts anderes möglich. Wichtiger als das Entwerfen von Städten ist das Entwerfen ihres Verfalls. Nur durch einen revolutionären Prozess der Auslöschung und der Schaffung „befreiter Zonen“, konzeptueller Nevadas, in denen alle Gesetze der Architektur aufgehoben sind, wird es möglich, manche Qualen zu kurieren, die dem städtischen Leben eigen sind“

(Koolhaas, zit. n. Dissmann, Christine, 2011; Ursprünglich in: L'architecture d'aujourd'hui, Nr. 238, April 1985)

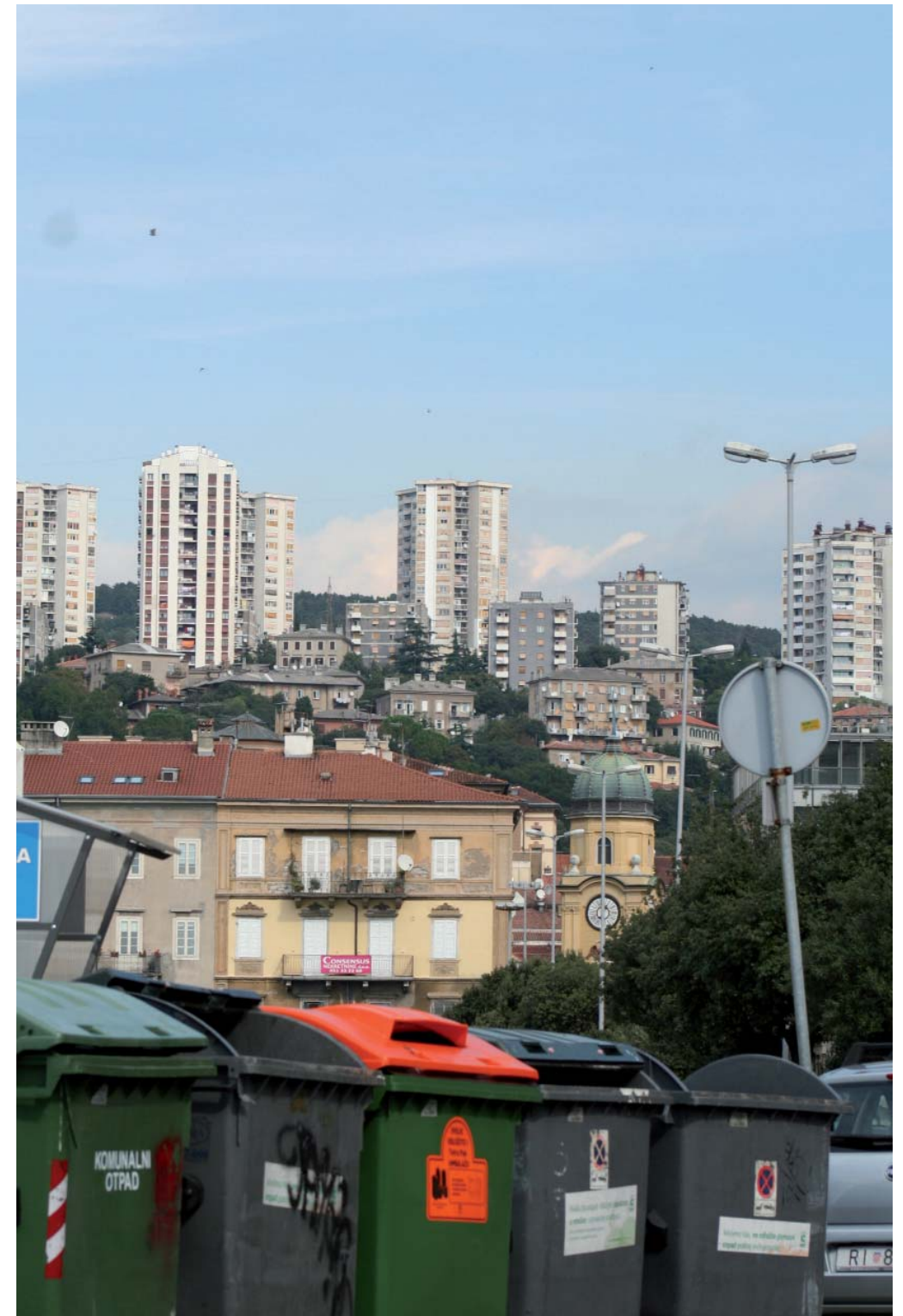
Städtische Räume und Formen dürfen nicht als reine Figuren betrachtet werden, also nicht als plakative und formalistische Erscheinungen, sondern sollen Ausdruck von sozialen und kulturellen Werten unserer Gesellschaft gesehen werden. Stadträume am Wasser sollen und müssen eine Morphologie übernehmen, die im kollektiven Gedächtnis bleiben sollen. Dies ist nur möglich, wenn Räume Erlebnisse ermöglichen, die man mit primären Wahrnehmungsbedürfnissen assoziieren kann.

Unabhängig von den Funktionen und temporären Nutzungen müssen flexible räumliche und typologische Lösungen gefunden werden, welche

auch permanent sein können und welche für eine kontinuierliche Qualität im vom Architekten und Planer gestalteten Stadtraum sorgen.

Leersein ist jedoch kein Indiz einer wie auch immer gearteten Dysfunktionalität des Platzes, sondern nur ein vorübergehender Ruhezustand in Erwartung des wiederkehrenden Lebens.¹

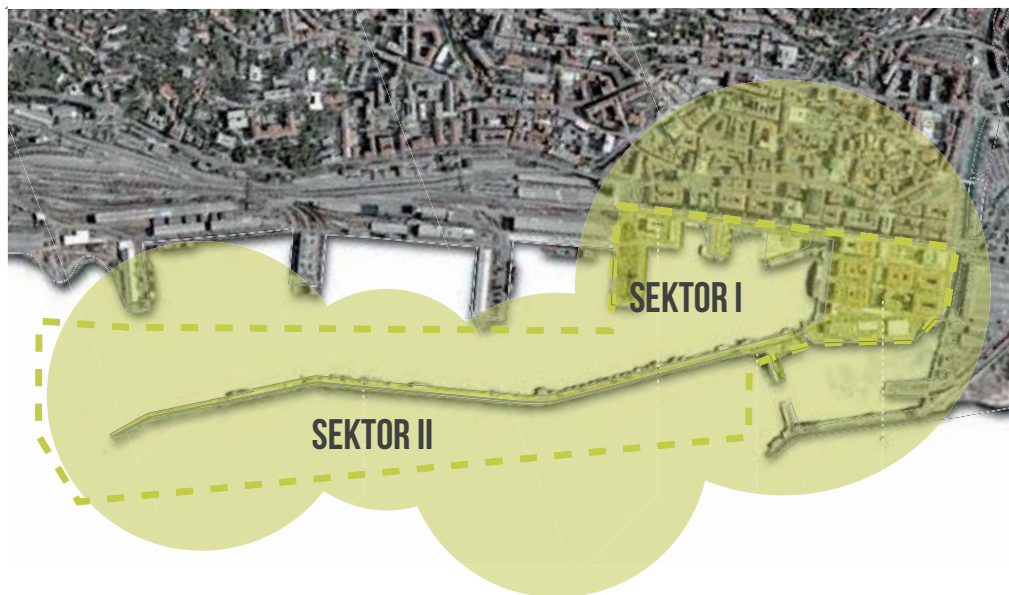
1 vgl. Dissmann, 2011, 72



ENTWURF KONZEPT DAS PLANUNGSGEBIET

Ziel der Analyse der Probleme der Stadt und der Hafengebiete war es, ein Gebiet zu finden, welches durch bauliche Transformation zu einem neuen Knotenpunkt des städtischen Lebens werden könnte. Und wie so oft liegt das Gebiet oftmals näher als man es auf den ersten Blick vermutet.

Das größte Potential für eine für eine weitere urbane Entwicklung findet man im Hafenbecken im Zentrum. Dieses wurde zusammen mit dem außen vor der Stadt liegenden, gewaltigen Wellenbrecher („Molo Longo“) als Basis für diese Arbeit ausgewählt.



+ Das Hafenbecken ist ein Platz mit einem großen Potential für urbane Entwicklung. Es liegt im **zentralen Knotenpunkt** der Stadt

+ Eine **funktionierene Community** - gesellschaftliche Kollektoren befinden sich in der Nähe: Korzo, Markt, Bus Terminal, Fährterminal, Bahnhof

+ **Der Hafen ist Rijeka** - Die Identifikation damit ist noch immer groß. Und erstmals bekommt Rijeka die Chance, „ihr“ Meer in die Stadt zu holen.



Abb. 31. Übersicht Planungsgebiet



ENTWURFSBESCHREIBUNG KONKRET

Das Projektgebiet teilt sich in 2 Teilbereiche (Sektoren), die separat behandelt werden. **SEKTOR I** beschreibt das ursprüngliche Hafenbecken mit Anschluss zur Innenstadt und Korzo, **SEKTOR II** betrifft den knapp 1707m langen Wellenbrecher vor der Küste der Stadt.

Erster und wichtiger Punkt des Entwurfes ist die **Öffnung der Küste in Rijeka für neue Nutzungen**. Durch das Öffnen und Erlebarmachen des Wellenbrechers bekommt die Stadt Rijeka zum ersten Mal seit mehr als 150 Jahren wieder **mehr öffentlichen Zugang** zur Adria.

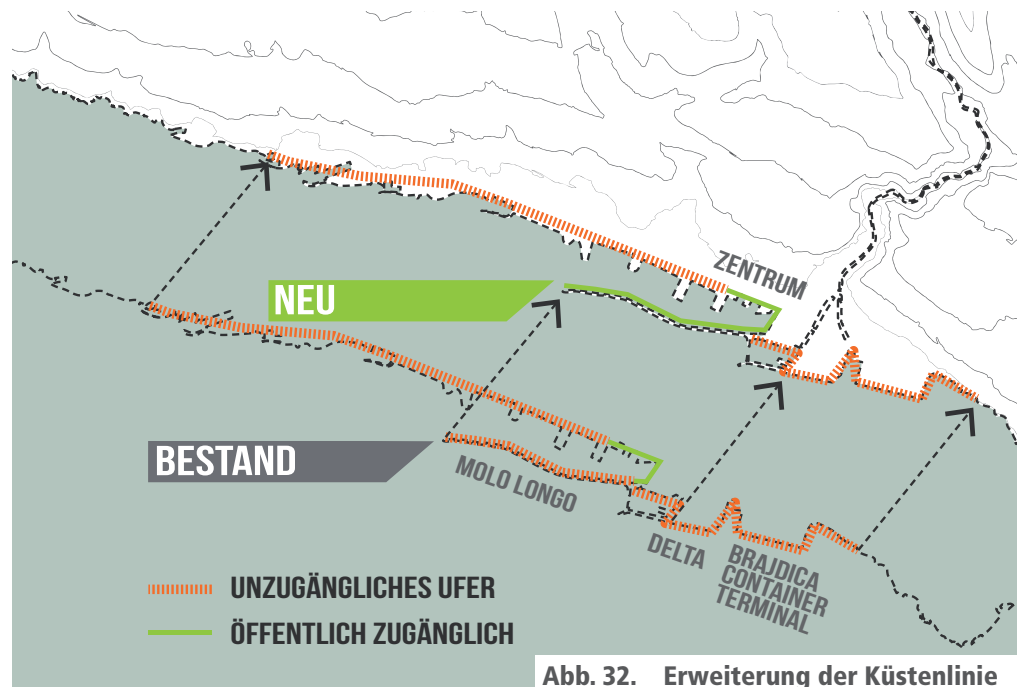
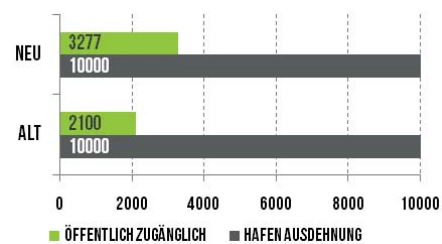


Abb. 32. Erweiterung der Küstenlinie



PLANUNGSGEBIET ZENTRUM

Fast alle wichtigen städtischen Einrichtungen befinden sich im Zentrum oder in nächster Nähe zu ihr. Der „Korzo“, die große Flaniermeile Rijekas ist nur 2 Häuserblocks entfernt, aber optisch durch mehrere Querstraßen direkt mit dem Hafenbecken verbunden.

Im Prinzip ist die bestehende Situation nicht viel anders, als in anderen Hafenstädten auch: Eine Hafepromenade mit zurückgesetzter, geschützter Innenstadt. Die Situation in Rijeka ist jedoch spe-

ziell, da die wichtigste Hauptverkehrsachse der Stadt in Ost-West Richtung und ein Parkplatz auf dem alten Kai einen direkten Zugang zum Wasser verhindert. Zusätzlich existierte bis vor wenigen Jahren auch noch ein Schienenstrang am Hafen, was oft zu der paradoxen Situation führte, dass ein langer Güterzug oft für mehrere Minuten ein Überqueren der Straße unmöglich machte (siehe Bild S35) ¹. In erster Instanz müssen diese Barrieren fallen und ein Zugang aus der Stadt direkt ans Meer wieder hergestellt werden.



SITUATION//UMGEBUNG VERKEHR UND PARKEN

Rijeka hat ein großes Problem mit dem PKW, vor allem im Zentrum. Ein großer Teil der jetzt zugänglichen Hafensfläche wird als Parkplatz missbraucht, wobei oftmals einfach am Gehsteig oder einfach in jeder verfügbaren Nische geparkt wird. Die Exekutive scheint dies zu tolerieren, wohl wissend, dass die Bevölkerung aufgrund von Fehlplanungen in der Vergangenheit (zu wenige Parkplätze in den Wohnvierteln) gar keine andere Wahl haben.

Bei der Analyse der bestehenden Situation rund um das Hafenviertel wurden dennoch eine große Anzahl an Parkplätzen und Parkhäusern ermittelt. Auch eröffnet ab ca. 2012 das „Zabica Busterminal“ westlich des Hafens, welches zum Teil auch aus einer öffentlichen Garage bestehen wird. Aus diesem Grund kann der große Parkplatz im Zentrum in Frage gestellt werden.

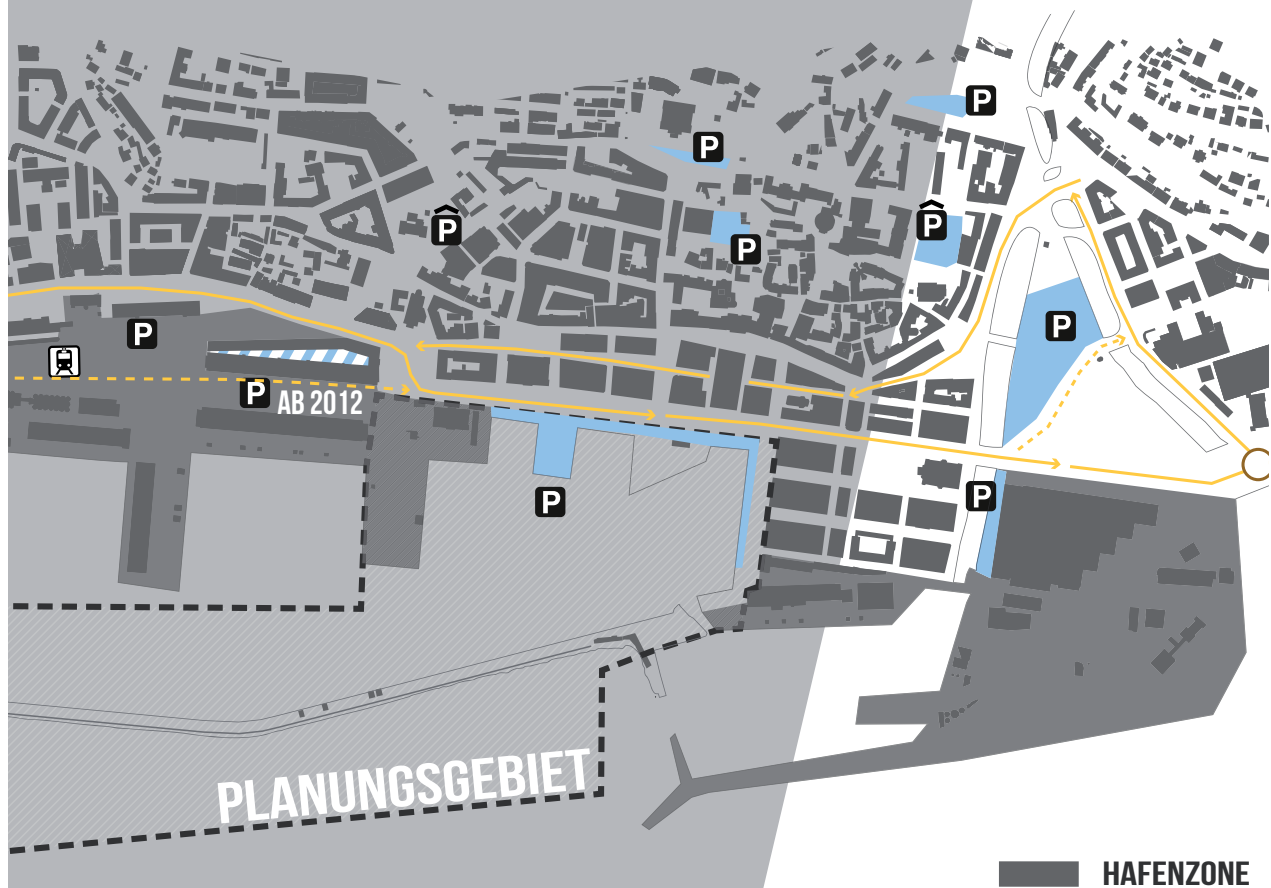


Abb. 33. Parken am Hafen

SITUATION//UMGEBUNG LEBEN UND EINKAUFEN

Das Stadtzentrum bieten mit dem Korzo den gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt Rijeka. Der Korzo ist Flanier- und Gastronomiemeile, wenn auch nur untertags und bei den verschiedensten Festen im Jahreszyklus Boden für Umzüge und Veranstaltungen (rot).

Die Altstadt bietet zusätzlich und als Gegensatz zum Korzo versteckte Cafes und Restaurants in den verwinkelten Gassen.

Wichtig für Rijeka ist aber auch der große Markt, der „VELIKA TRŽNICA“ mit seinen wunderschönen historistischen Markthallen aus dem 19. Jahrhundert. Er wird nicht umsonst der „Supermarkt Rijekas“ genannt. Hier spielt sich täglich bis in den frühen Nachmittag das Leben ab. Neben Obst und Gemüse wird hier auch in einer großen Halle frischer Fisch angeboten.



Abb. 34. Großer Markt Rijeka



Abb. 35. Der Korzo

SITUATION//UMGEBUNG HOT SPOTS//KULTUR

Durch die Nähe zum Stadtzentrum ist das Planungsgebiet bestens an kulturelle und historische wichtige Gebäude angeschlossen. Neben vielen Museen, wie dem Museum für Moderne Kunst oder dem Palais „Modello“ befindet sich auch die

historische wertvolle Zentrale der „Jadrolinija“ und mehrere wichtige Kirchen in der unmittelbaren Nähe. Auch das „Kroatische Volkstheater von Rijeka“ - „Ivan Zajc“ ist nur wenige Gehminuten vom Planungsgebiet entfernt.

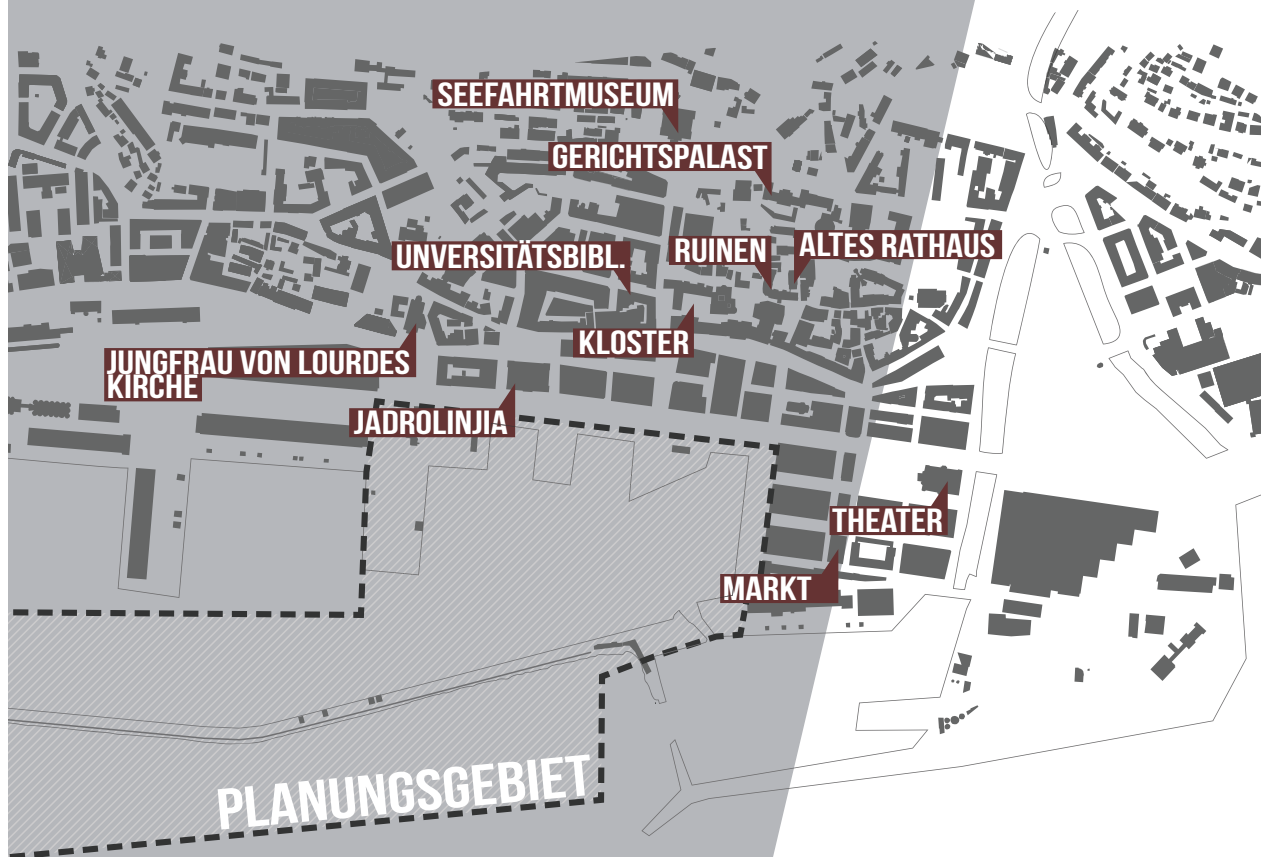


Abb. 36. Theater Rijeka



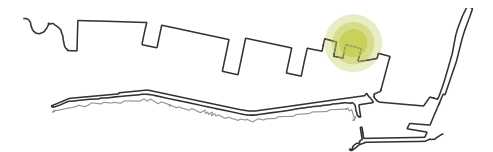
Abb. 37. Zum Korzo

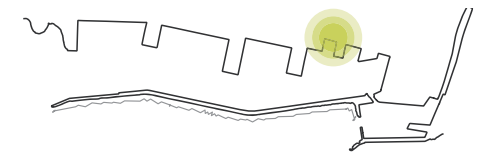


SECTOR | MOLO LONGO



BLICK VON OBEN



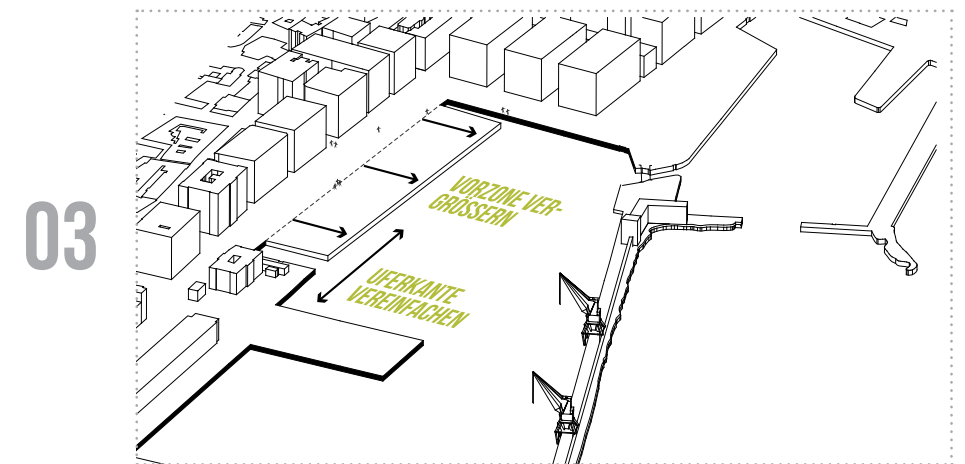
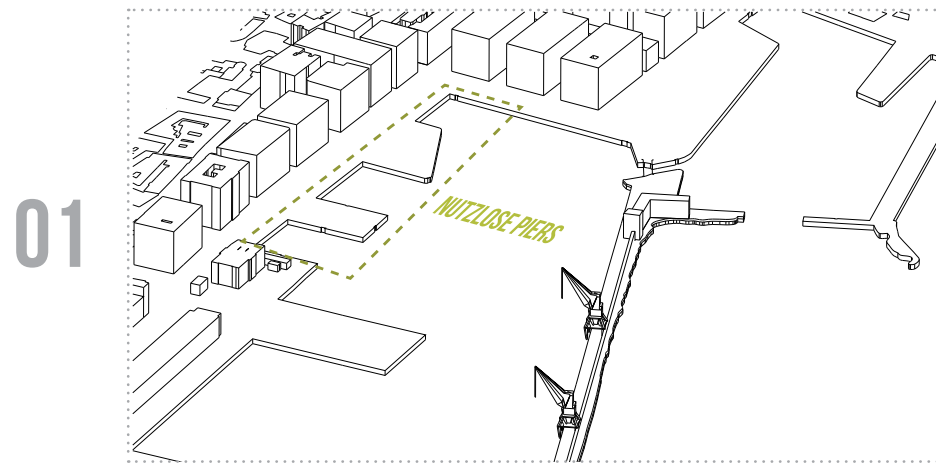


SEKTOR I

Einer der zwei Teilbereiche dieser Arbeit ist die Neugestaltung der Uferkante im Zentrum. Die Ausformung in verschiedene kleinteilige Molen ist nicht mehr notwendig (Abb.1). Früher war der Warenaustausch von möglichst vielen Schiffen das Ziel, was in einer Möglichst großen Anzahl

an Kaianlagen resultierte. Die im konkreten Fall zur Disposition stehenden Molen können wirtschaftlich und formal in Frage gestellt werden und da sie nicht unter Denkmalschutz stehen ist einem Rückbau nichts entgegen zu setzen. Die Uferkante wird dadurch vereinheitlicht, und

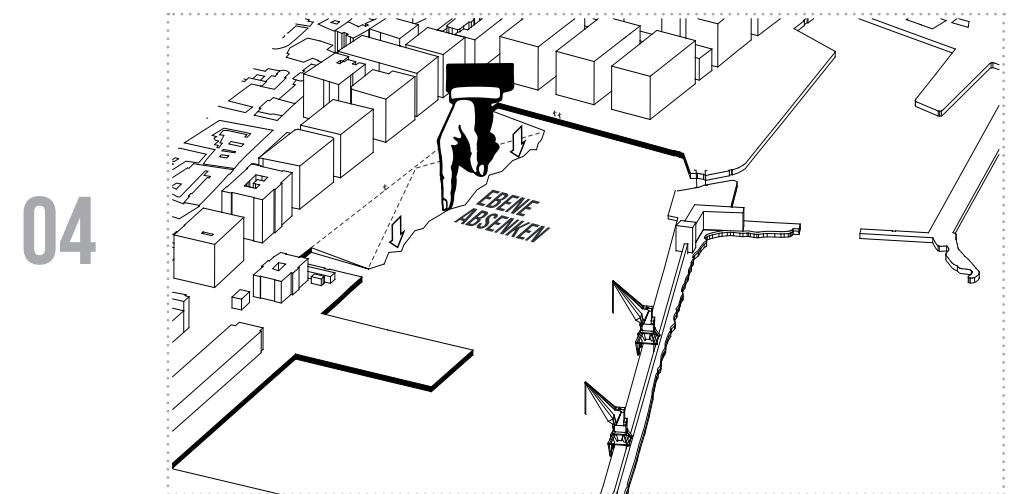
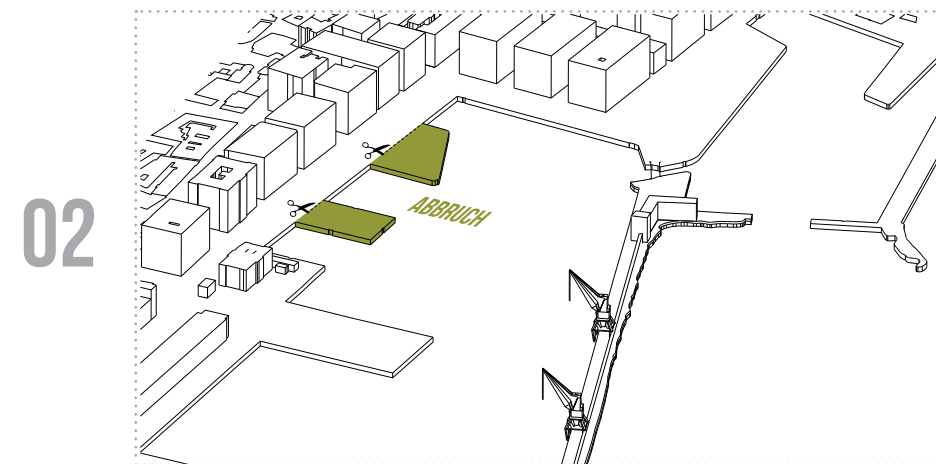
ze zwischen dem unwirtlichen, gefährlichen Meer und dem sicheren Land dar. Es gibt nur ein oben oder ein unten, ein drinnen oder heraußen, Wasser oder Land – gegensätzliche Werte die durch den funktional bedingten Höhengsprung an der Kaimauer zusätzlich unterstrichen werden. Diese harte



nimmt bestehende Kanten wieder auf (Abb. 2). Durch das Auffüllen der alten Molen und die Neukonstruktion der Kaimauer wird zusätzlicher

Freiraum geschaffen, welcher eine neue Pufferzone und gleichzeitig einen neuer Verbinder zum Meer hin darstellt. Eine Kaimauer stellt eine harte Gren-

Grenze wird aufgelöst, indem die Fläche geneigt wird und wie eine Rampe ins Wasser taucht. Die Grenze wird nun zur Schwelle. (Abb. 4)



Aldo van Eyck bringt die Bedeutung der Schwelle auf den Punkt:

„... [Die Schwelle] ging mir nicht mehr aus dem Sinn. [...] Die Schaffung des ZWISCHEN bedeutet soviel wie die Versöhnung der konfliktierenden Polaritäten – Sorge für die Stelle, wo sie sich begegnen können und Du erstellst die ursprünglichen Zwillingssphärenomene. [...]“².

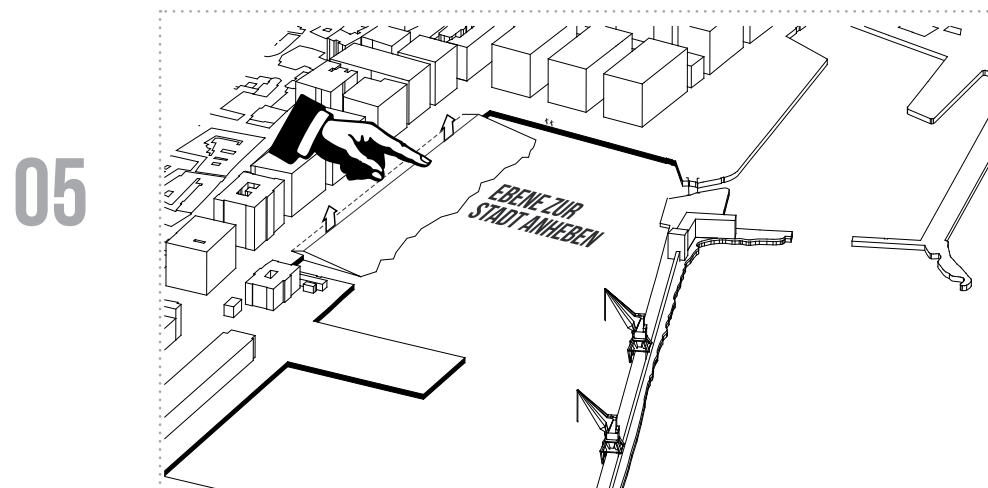
Die **Gestaltung der Schwelle** ist ein Teil dieser Arbeit. Sie ist nicht nur eine Kante die zwei Teilbereiche trennt, sondern vielmehr das **Verbindende Element**, um beide Seiten genau verstehen zu können. Die Schwelle ermöglicht diese **Unterschiede** aufzuzeigen und regelt deren Verhältnis, wie es Paolo Fusi verständlich darstellt.

Dieser **Zwischenbereich ist Raum**, der im ersten Schritt erzeugt wird. Die Schwelle ermöglicht den Wasserraum in der Stadt wieder zu erleben, zu spüren, wieder miteinander zu verbinden.

Der neutrale Möglichkeitsraum

Ein **nutzungsneutraler Raum** von **urbanem Charakter**, der möglichst ungestaltet ausgeführt sein soll, sprich die Möglichkeit für freie Nutzung offen lassen soll. Der Begriff des Hafens verspricht einen Ort mit immerwährender Aktivität – diese Produktivität wird auch in Rijeka wieder zum Thema. Die ursprüngliche „Produktion“ hat den Hafen wieder verlassen, sie soll aber in der Form

„[Die Schwelle] ermöglicht den Entstehungsprozess anderer räumlicher und gebauter Einheiten und gibt ihnen eine präzise Rolle. Sie wirkt als Filter oder als Hindernis und Generiert Transparenz oder Geschlossenheit. Die Logik einer städtebaulichen Lösung ist wesentlich durch die Rolle der Schwelle geprägt und wird durch sie erst lesbar.“³



eines unendlichen Möglichkeitsraumes wieder zurück kommen. Jede Person Rijekas, aber auch jeder Besucher ist angehalten, seine Form der Produktion hier auf diesem Platz zu verwirklichen. Dieser neutrale Raum **stärkt die Identität** der

Stadt indem eine Zone reaktiviert wird, die von höchster geschichtlicher Bedeutung ist. Die schräge Fläche wird zur urbanen Wasserkante, zum fließenden Übergang zwischen Stadt und Wasser.

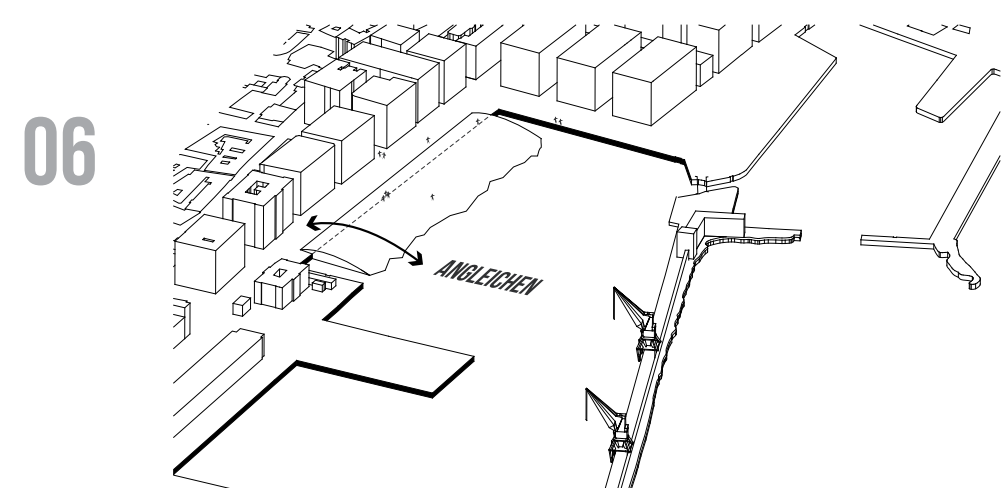
Der Erlebnisraum wird zum „Urbanen Strand“, oder besser zum „Stadtstrand“.

Diese neue Fläche wird bewusst so **reduziert** wie möglich gestaltet, da sie nichts vorgeben darf. Auf Sitzgelegenheiten wird bewusst verzichtet, wie auch in einem ersten Schritt auf eine Nachtbeleuchtung verzichtet wird. Nichts soll von der einfachen Funktion des „**Möglichkeitsraumes**“ ablenken. Die Fläche ist eine Verneigung vor der Stadt, die einen **einzigartigen Erlebnisraum** zur Verfügung stellt. Er ist gleichermaßen zu **Fuß** zu erreichen, kann aber auch mit dem **Auto** befahren werden.

überhört, indem sie um 2m in die Höhe gezogen wird. (Abb. 05)

Um die räumliche Präsenz der schrägen Fläche zu verstärken, wird diese am Übergang zur Stadt

Die Form wird zu einer Brücke die von der Stadt ins Wasser spannt. Diese Überhöhung erzeugt Spannung: Betritt man die Ebene, steht man etwas über der Stadt; begibt man sich wieder nach unten, verschwindet die Hektik etwas hinter dem künstlichen Hügel. (Abb. 06)



ENTWURFSPRINZIPIEN WAS-WIE-WO?

1) Entlastung des Hafens durch Funktionsabwahl:

Durch eine Reduzierung der Funktion und Konzentration auf einige wichtige Punkte werden Flächen frei die neu bespielt werden können. Die

Reduzierung des ruhenden Verkehrs (Parken) ist hier ein Beispiel. Der Mensch muss wieder in den Vordergrund rücken.

2) Der Entwurf soll möglichst nachhaltig sein.

3) Neue öffentliche Fläche

Ein klar begrenzter Raum, der dem städtischen

Alltagsleben genügend Raum zur Entfaltung bietet,

4) Verbesserter und besser erlebbarer Meereszugang.

Der „Stadtstrand Rijeka“ soll Funktionen bieten, die man sonst nicht an einer urbanen Wasserkante erwartet. Das Wasser kann direkt und ohne Hürde auch mit dem Auto erreicht werden. Der Übergang

zum Wasser kann somit auch für das zu Wasser lassen von Booten und anderen Wassersportgeräten genutzt werden.

5) Etablierung eines neuen HOT SPOT als Ergänzung zum KORZO.

6) Stärkung der Stadt

durch Initialzündung im zentrum. Für die Entwicklung in den angrenzenden Hafenvierteln, wie dem Stückguthafen und dem Rijeka Delta kann das neue Projekt ein Startschuss sein.

(Endnotes)

1 Direkt am Hafen befindet sich ein mittlerweile aufgelassener Schienenstrang, welcher die einzelnen Hafenanlagen direkt miteinander verband.

2 Zit. In. Fusi, Paolo, 2006, 9

3 Ebda. 9



Abb. 38. Mit dem Auto am Strand



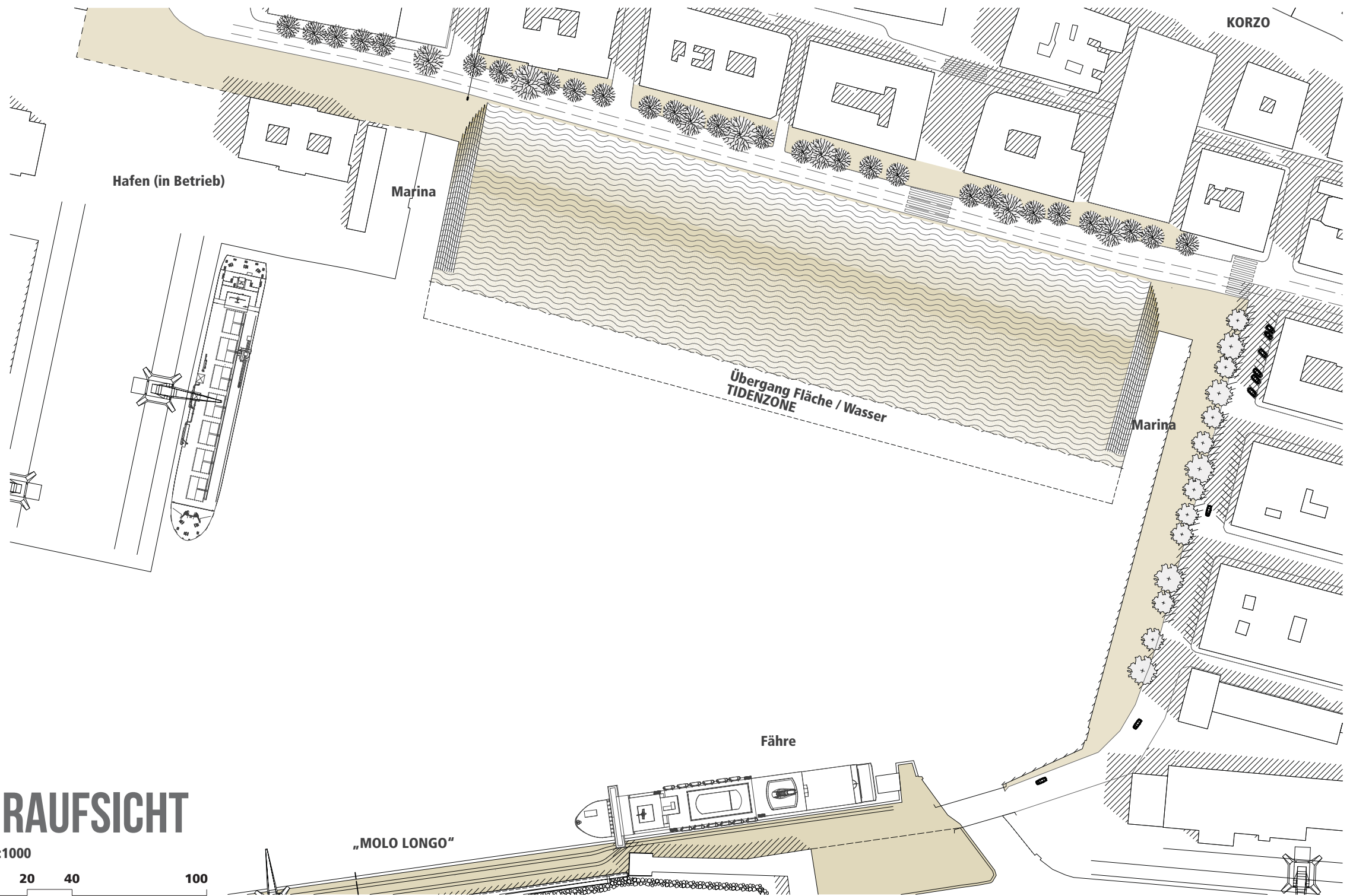
Abb. 39. Entspannen am Wasser



Abb. 40. Sport



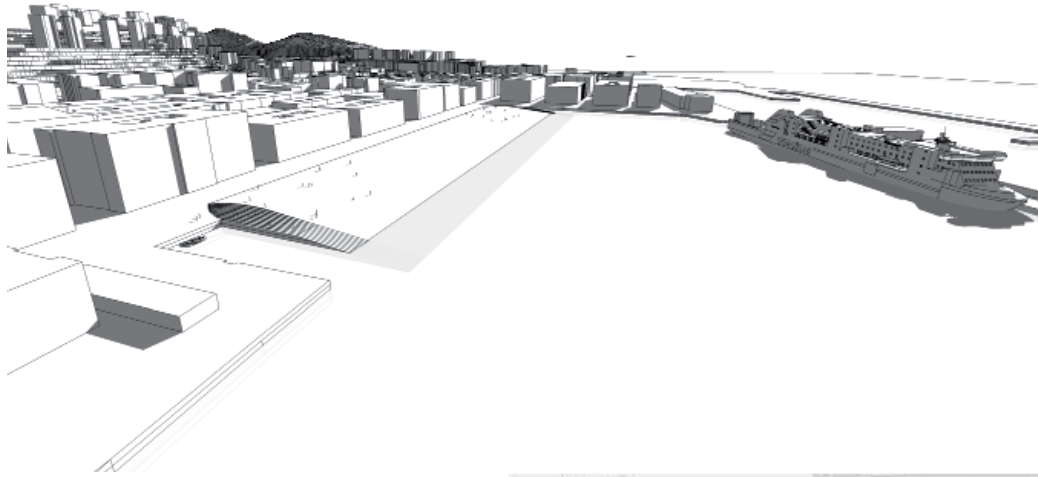
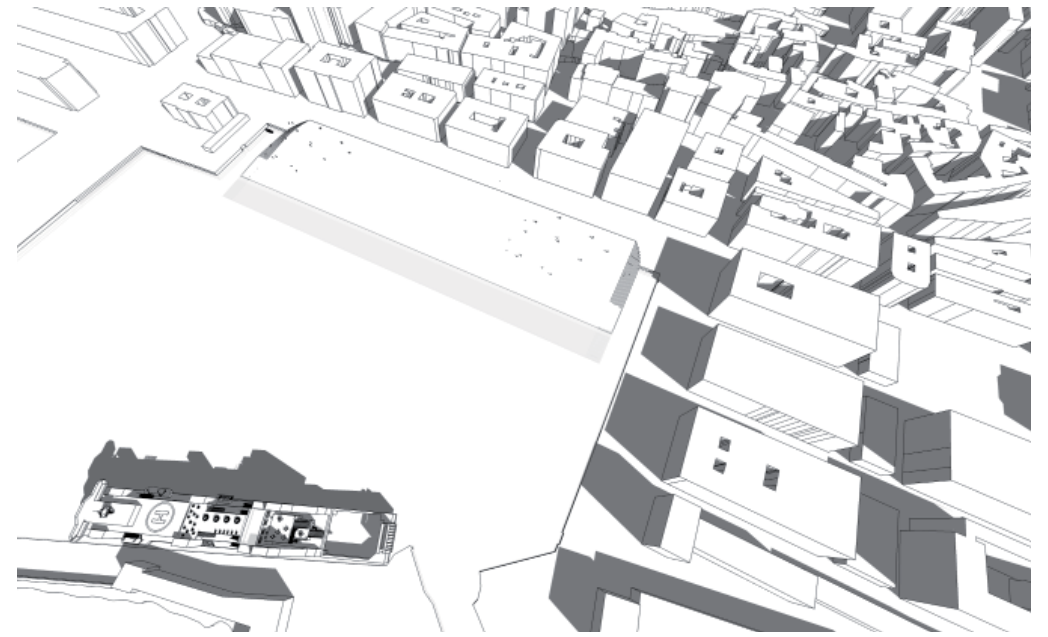
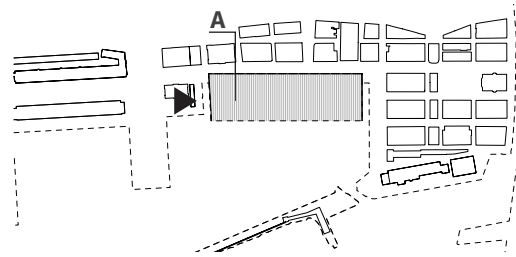
Abb. 41. Spiel und Spaß



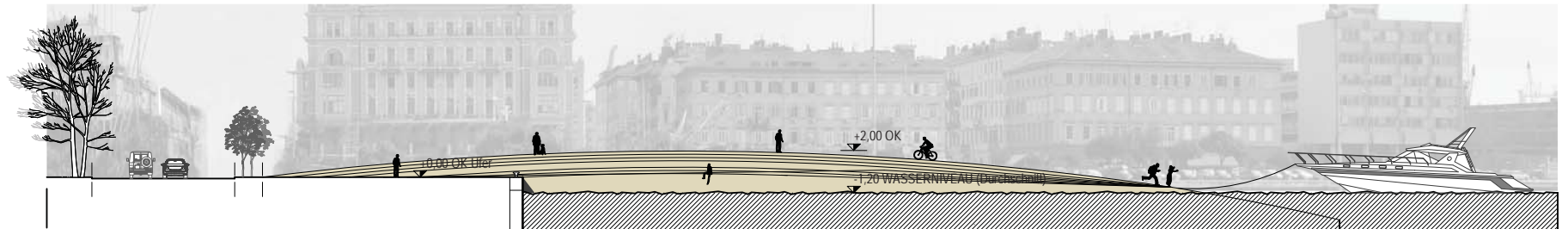
DRAUFSICHT

M1:1000

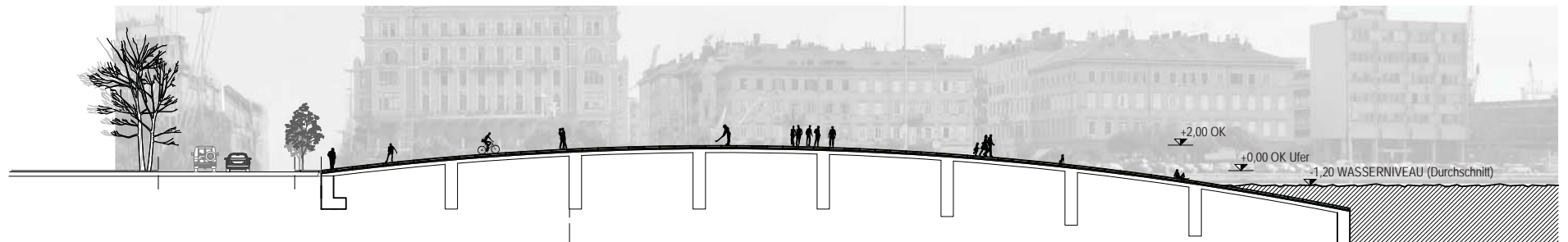
0 20 40 100

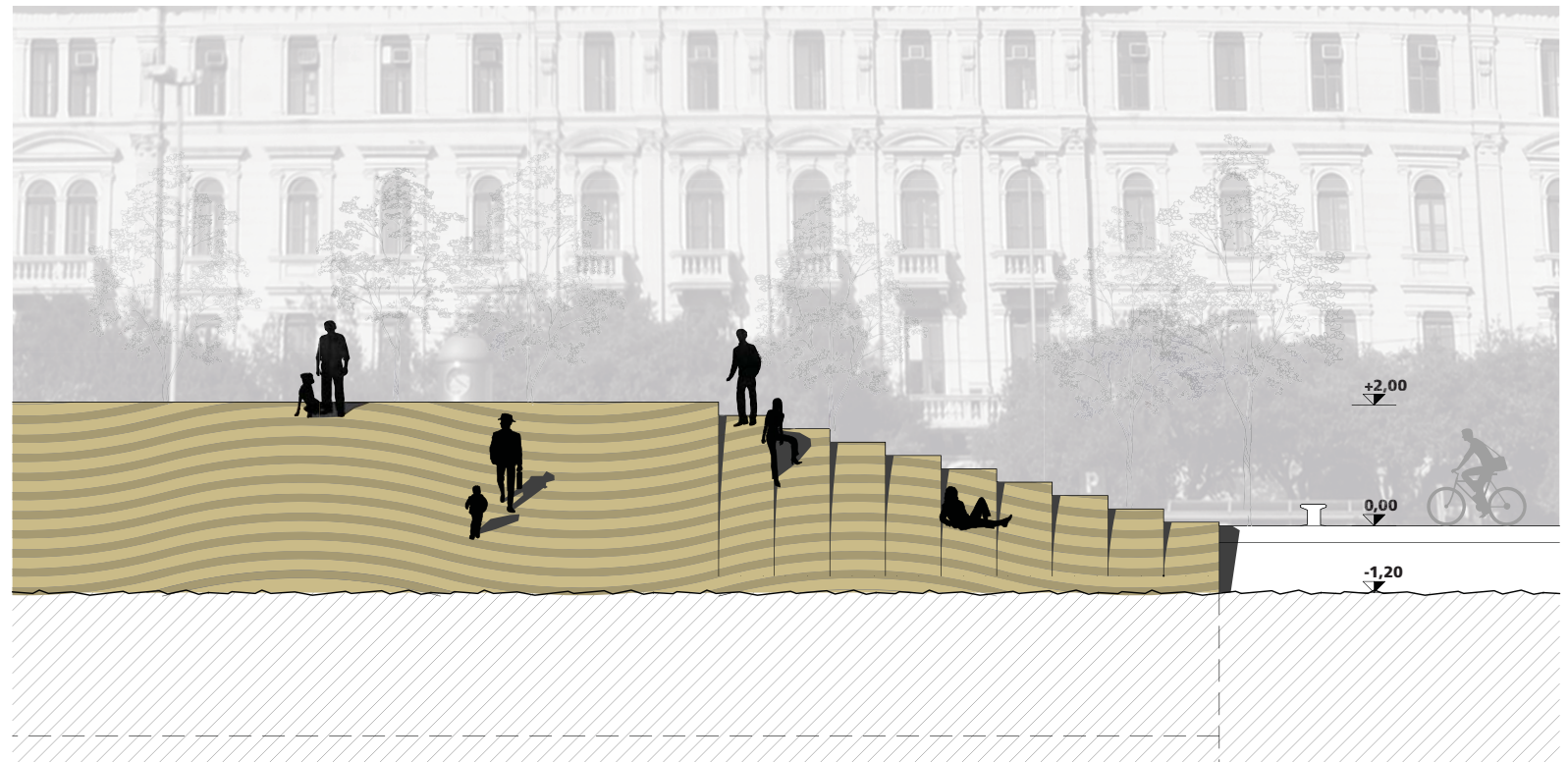


Ansicht M1-500

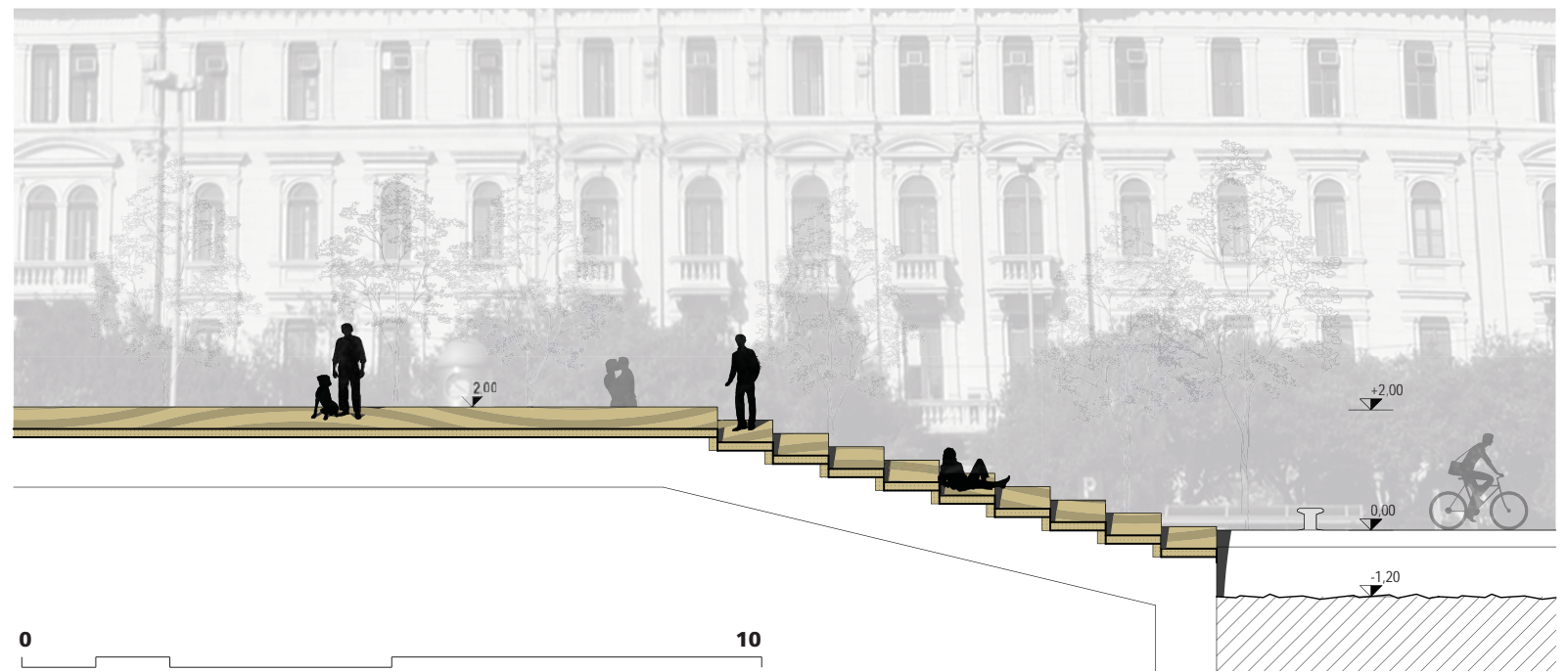
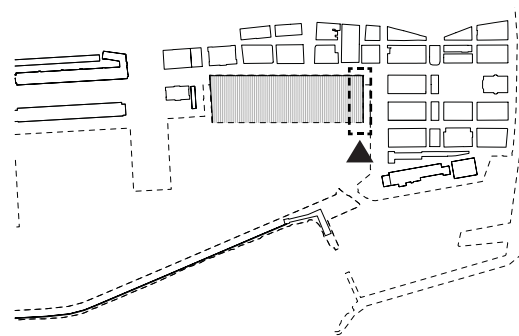


Schnitt A-A M1-500

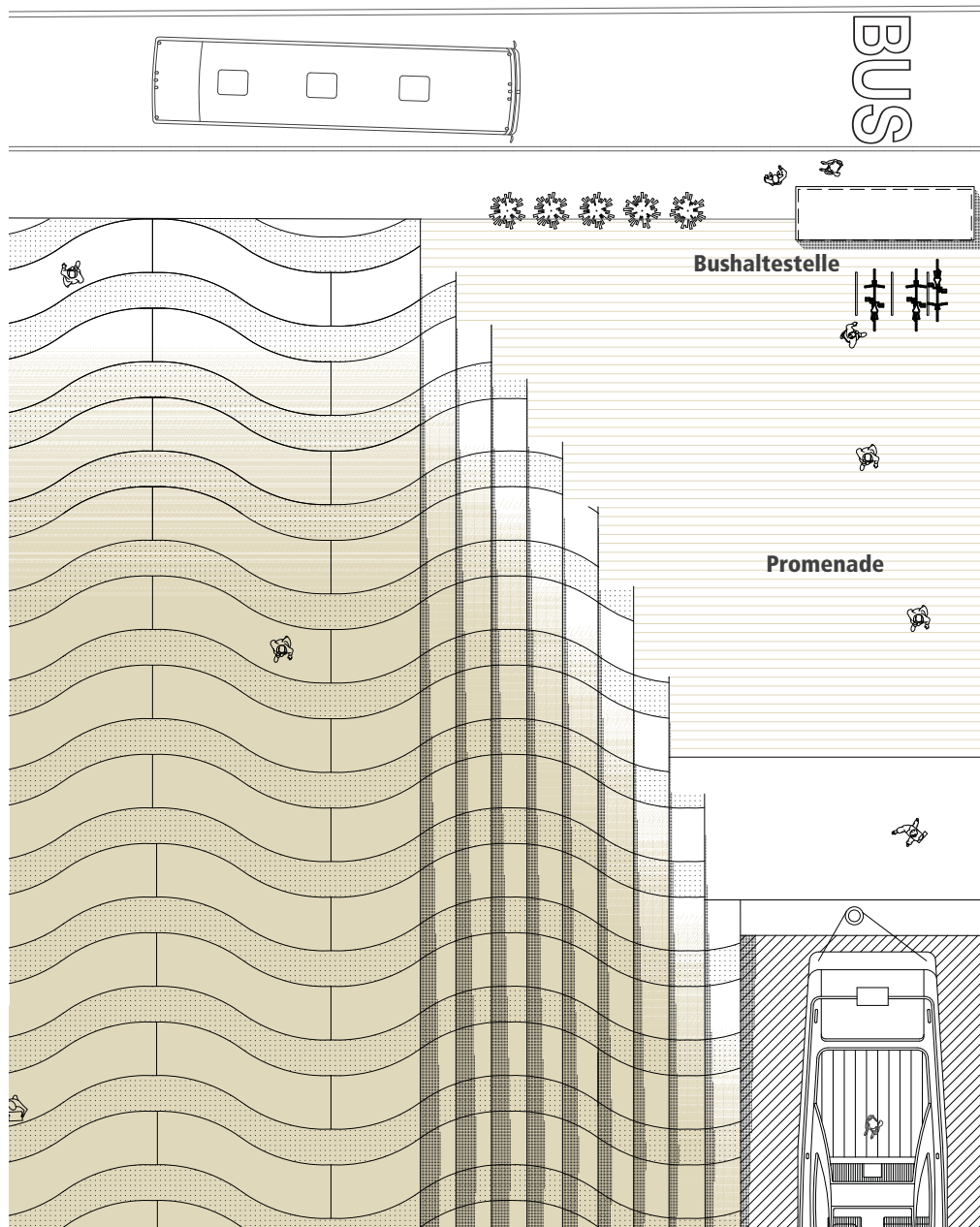




ANSICHT SCHNITT

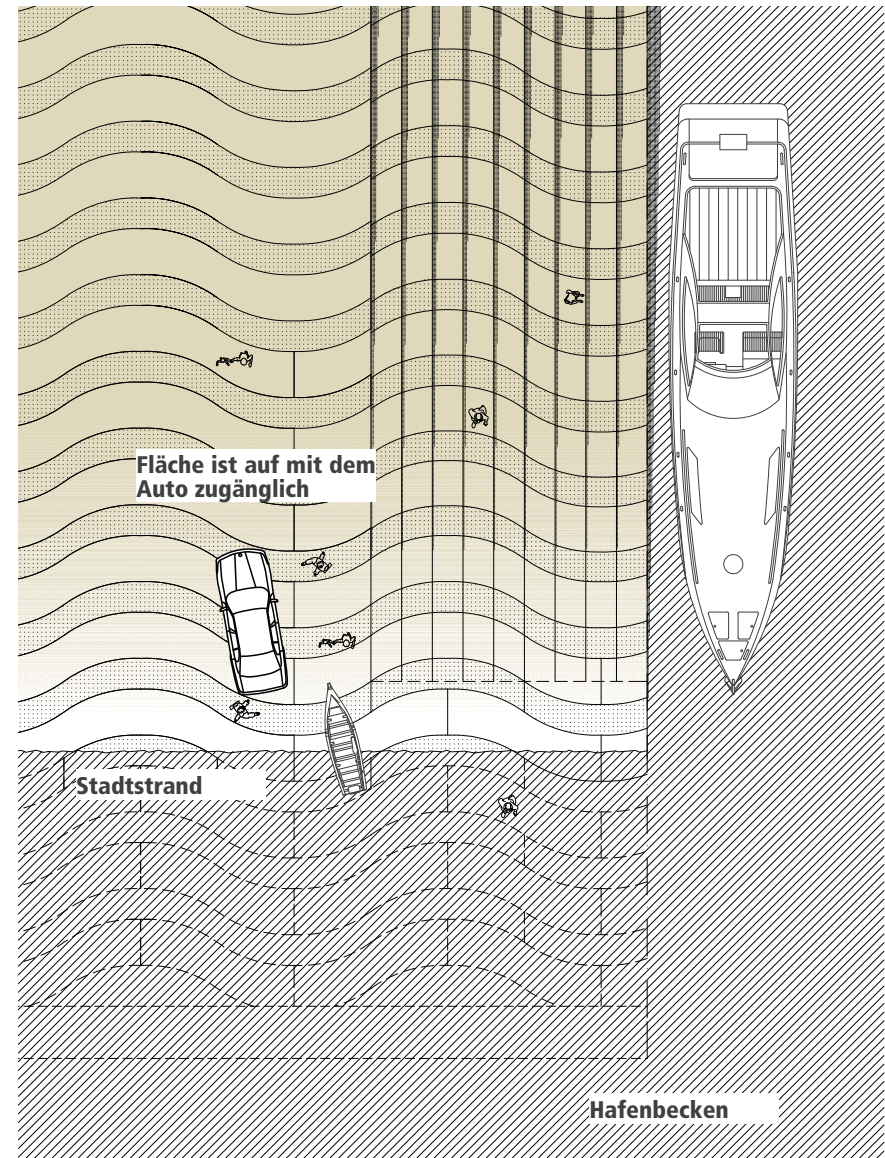


„Riva“

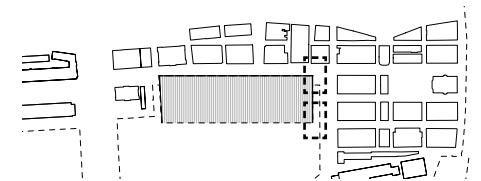


DRAUFSICHT ANSCHLUSS STADT

0 10



ANSCHLUSS MEER



DEFINITION DER OBERFLÄCHE

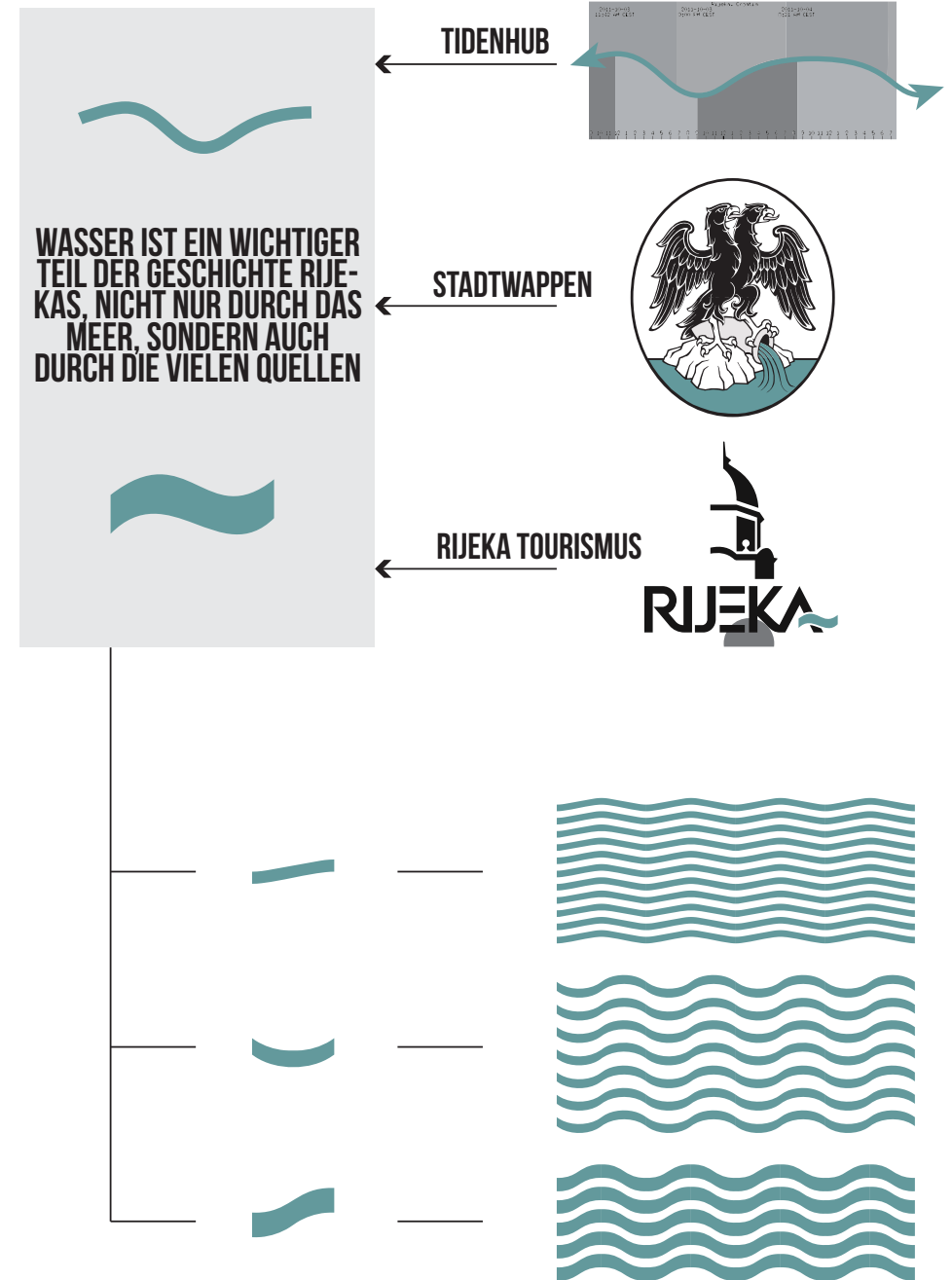
Um die gesamte Fläche lebendiger erscheinen zu lassen, wurde als einziges strukturierendes Element eine Variation im Bodenbelag generiert. Nach ersten Überlegungen und einer ausführlichen Analyse der Stadt Rijeka, ihrer Geschichte und Besonderheiten wurde die Welle als wichtiges Gestaltungselement gewählt. In ihrer wiederholenden Form steht sie für eine dynamische Bewegung, die (fast) nie zum Stillstand kommt. Sie bringt Bewegung in das sonst ruhige Hafenbecken und Abwechslung für den vorbeifahrenden Betrachter.

Analysiert man Stadtwappen und Tourismuslogo kommt ein Element in wiederholter Form vor: Das Wasser. Auf dem ersten Blick scheint der Bezug zum Meer naheliegend, beim genaueren Hinsehen entdeckt man allerdings einen aus einer Amphore fließenden Wasserschwall. Er steht für die unzähligen Quellen, die unter der Stadt aus dem Karst

entspringen. Davon zeugen auch noch die vielen **Brunnen** im Stadtgebiet. Natürlich ist aber auch das Meer ein wichtiger Faktor in Rijeka durch Hafen und die seegebundene Industrie.

Der **Tidenhub** durch die Gezeiten ist in Rijeka nicht besonders stark ausgeprägt - er bewegt sich zwischen 30 und 40 cm im Maximum, kann aber saisonal bedingt schon einmal diesen Wert übersteigen. Betrachtet man nun ein Tidendiagramm, so ist seine **sinusförmiger Rhythmus** leicht zu erkennen.

Diese Elemente waren ausschlaggebend für die Wahl der „Welle“ als gestaltendes Element. Flächig eingesetzt, wirkt diese Struktur immer lebendig und in Bewegung (siehe Bild unten)



MATERIALITÄT BESTAND

Das Hafenbecken dominiert Stein und Beton, beides typische Materialien in Kroatien und der Adria. Gewählt wurden schon immer lokal verfügbare Materialien. Der Stein zum Ausbau des Hafens in Rijeka wurde im 19. Jahrhundert ganz in der Nähe im Stadtteil Kantrida aus dem Berg gehauen. Der gräuliche Kalkstein ist ein traditionelles



Material an der Kroatischen Küste, da es quasi in unerschöpflichem Maße verfügbar ist.

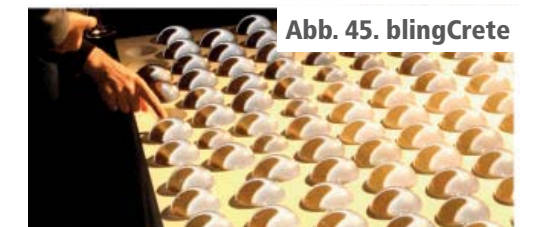
NEUES MATERIALKONZEPT STADT-STRAND

Bodenbeläge im Freien sind erheblichen Belastungen durch die Witterung ausgesetzt:

- hohe Durchfeuchtungen durch Regen und Schmelzwasser, liegendes Wasser
- intensive tägliche und saisonale Temperaturzyklen
- Frosteinwirkung und Frosttausalzeinwirkung.
- In Rijeka zusätzlich das Salzwasser

Zudem ist der Bodenbeläge häufig mechanischen Belastungen durch Verkehr von Fahrzeugen und Fussgängern ausgesetzt. Dadurch werden geringfügige Schäden infolge ungenügender Witterungsbeständigkeit verstärkt. Für eine ausreichende Dauerhaftigkeit muss der Bodenbelag nicht nur eine genügende Festigkeit aufweisen sondern auch dauerhaft (dicht und frost-, bzw. frostausalzbeständig, verschleissfest usw.) sein.

Das **neue Materialkonzept** bleibt reduziert und konzentriert sich auf die flächige Wirkung mit dem Wellenmuster. Das Grundmaterial nimmt Farbe und Oberflächenbeschaffenheit der **lokal verfügbaren Materialien** wieder auf, um sich möglichst vorsichtig in die bestehende Struktur der Stadt einzufügen. Die **Welle** wird um die Kosten niedrig zu halten, maschinell vorgefertigt und vor Ort verlegt. Aus diesem Grund und durch die relativ komplizierte Form, ist ein Einsatz von Stein als Plattenmaterial nicht optimal, weshalb in einem ersten Schritt ein immer wiederkehrendes **Beton-Fertigteilelement** vorgeschlagen wird. Als zweites Material wird ein neues Beton-Verbundmaterial verwendet, dass durch eingelegte Glasperlen eine reflektierende Wirkung erzeugt. Das Grundmaterial ist Glasfaserverstärkter Beton, in denen die Glasperlen in einer Matrix verlegt werden. Dieser UHPC wird schließlich zusammen mit normalfestem Beton in die entgültige

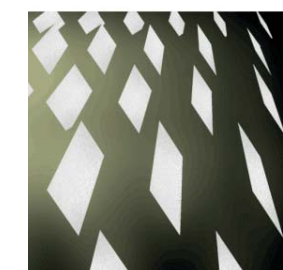
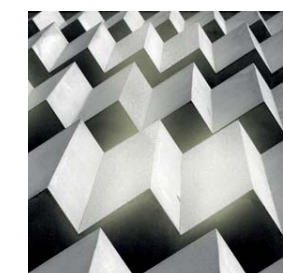
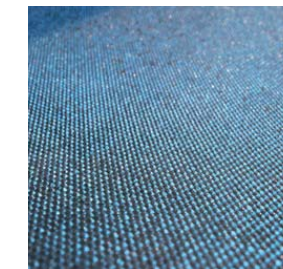


Form des Plattenelementes gebracht. Durch die maschinelle Fertigung ist auch hier eine hohe Genauigkeit erzielt. Durch die Reflexion wird ein Glanzeffekt erzeugt, der das Hafenbecken weithin sichtbar macht.

Bodenbelag Hauptmaterial:
Eingefärbte Fertigbetonelemente,
Zusatzmaterial:
blingCrete

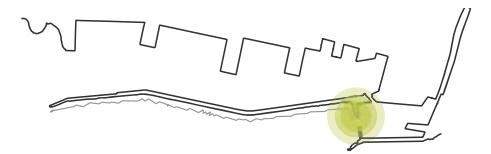
blingCrete ist ein reflektierender Beton, ausgeführt mit Glasperlen in der Betonoberschicht. Der Beton kann als Fertigteil auf die Baustelle geliefert werden, was die Bauzeit erheblich verkürzt. **Vorteile:** Sichtbarmachen von beliebigen Mustern (im Falle des Projektes des Strandes) auch bei Nacht. Das Streulicht der umgebenden Straßenbeleuchtungen lässt die Wellenstruktur auch bei Nacht erkennen. Untertags wird durch die Reflexion des Sonnenlichts und dem unterschiedlichen Licht-Schatten-Spiel der Platz zusätzlich akzentiert. ¹

¹ <http://www.blingcrete.com>





SECTOR II MOLO LONGO



DER WELLENBRECHER MOLO LONGO

Der Zweite Abschnitt der Arbeit versucht, den Wellenbrecher der Stadt Rijeka wieder zu reaktivieren. Aufgrund seiner Länge von 1707 Metern wird der Wellenbrecher des Haupthafenbeckens auch „Molo Longo“ genannt. Die ursprüngliche Funktion als Teil des Hafens mit zusätzlichen Laderampen ist nicht mehr gegeben, heute hat er die Funktion eines Terminals (Jadrolinija und Kreuzfahrtschiffe), als „Parkplatz“ für Schiffe und einer Küstenpromenade. Die Planungen für den heutigen Wellenbrecher nehmen ihren Anfang im Jahre 1872, die Fertigstellung erfolgte 1888. In Gedenken an geschichtliche Verdienste erhält der Wellenbrecher zu Ehren der Kaiserin den Namen Molo Maria Teresa. Während des 20. Jahrhunderts wurde der Wellenbrecher verlängert und der Hafendamm für die Schließung des Wellenbrechers

1908 errichtet.¹ Als 1904 die Ruderklubs Quarnaro, Caottieri-Fiumani und Liburnia ihre Bootshäuser, Klubräumlichkeiten, kleine Becken und Terrassen bauten, war noch immer der Bau des Wellenbrechers im Gange. Das größte Bauvorhaben entlang am Wellenbrecher war der Bau der Badeanlage Quarnaro in den Jahren 1912 -1913. Diesen Badeort kürte vor Kriegsausbruch der Titel des besten Badeorts in der Monarchie. Die einstigen Erholungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten an der Küste ersetzen heute zahlreiche Angebote innerhalb des neuen Seefahrtterminalgebäudes.

Monument

Der Wellenbrecher ist der letzte Schutzwall der Stadt zwischen rauer See und geschäftigem Treiben im Hafenbecken. Er ist die Speerspitze des

¹ vgl.: Rijeka Tourist Board, „Molo Longo“, <http://www.tz-rijeka.hr/de/Home.aspx?PageID=61> [29.10.2011]

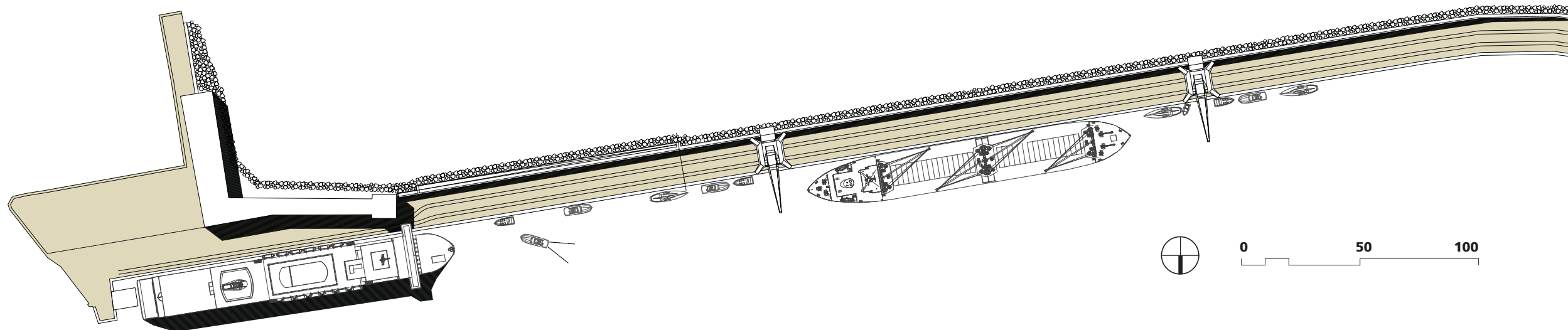


Abb. 46. Bad „Quarnero“

Hafens im Kampf mit der rauen See und war lange Zeit der Öffentlichkeit vorenthalten (als Teil der Industriezone war er nur erschwert zugänglich). Trotzdem konnte der Molo Longo einen Fixplatz im Gedächtnis der Stadt erobern, was vor allem durch seine Massivität und seine enorme Länge (lange Zeit länger als die Ausdehnung der Stadt) zurückzuführen ist. Der Wellenbrecher stellt eine ins Meer verlängerte städtische Bewegungslinie dar, ein panoramischer Korridor mit sich auch Schritt und Tritt verändernden räumlichen Qualitäten.

Warum ist der Molo Longo so speziell?

Der Weg bietet durch seine enorme Länge ungeahnte Möglichkeiten und Qualitäten, ja er besitzt so etwas wie eine „mystische Kraft“. Der Blick wird schon beim Betreten des Molo an den Horizont gerichtet und die Linearität der Konstruktion zieht einen förmlich hinaus aufs Meer. Und das ist auch der Höhepunkt der 1,7 km langen Reise, das Ende mitten im Meer. Der leichte Knick am Ende unterstützt das Gefühl, sich von der Stadt abzu-



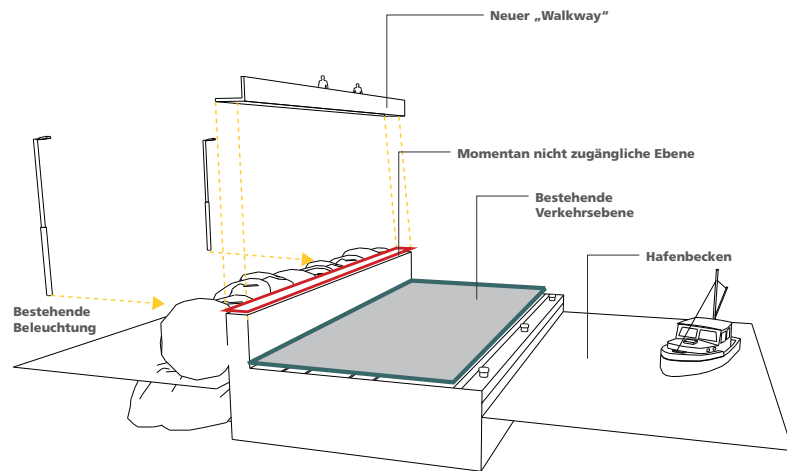


Abb. 47. Verschiedene Layer

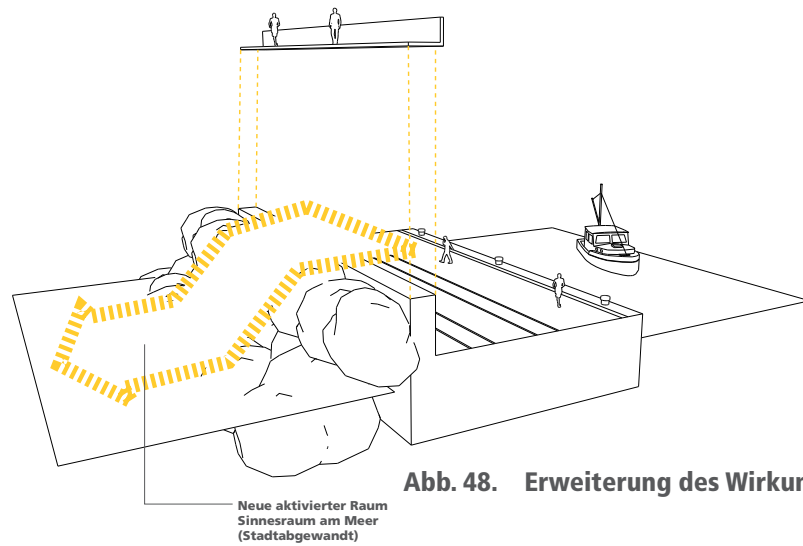


Abb. 48. Erweiterung des Wirkungsraumes

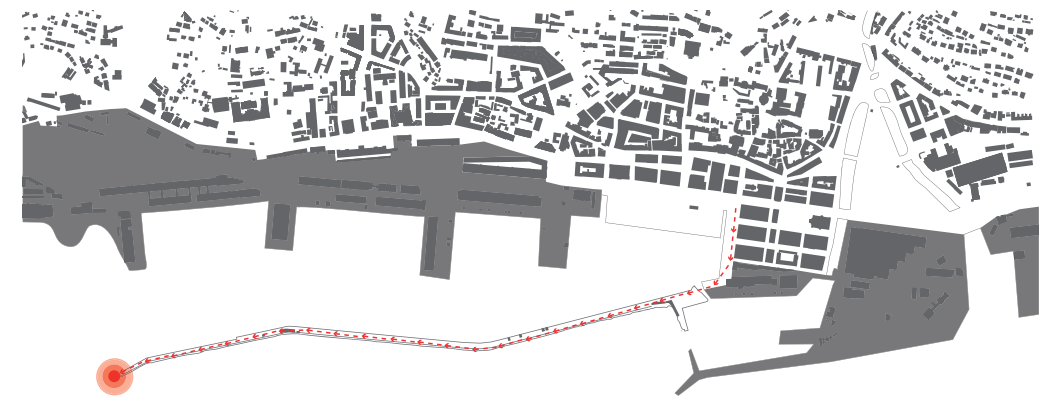


Abb. 49. Lineare Verbindung aus der Stadt

wenden, zusätzlich. Der Blick ist nun ungestört von Konstruktion und sonstigen Dingen (Schiffe). Die 360° Rundumsicht ist hier die größte Qualität, der Blick ist überwältigend. Der Besucher befindet sich nun mitten im Meer, in größtmöglicher Entfernung zur Stadt und dennoch physisch verbunden. Freier fühlt man sich nirgends in Rijeka.

Die Mystik des Ortes geht von der Kraft der Leere, der Unbestimmtheit gegenüber gängiger, bestimmter Orte (jeder mit einer Funktion belegter Ort ist ein „bestimmter Ort“) und der Unberechenbarkeit des Meeres, die aus seiner Weite kommt, aus. Der Wellenbrecher ist ein Zweckbauwerk, er stellt nicht mehr und nicht weniger als die Manifestierung seiner Funktion dar. Die „metaphysischen“, darüber hinausgehenden Qualitäten sind schwerer zu beschreiben, da sie vom Empfinden des Betrachters abhängig sind.

- *Fast endloses Element*
- *Ein Weg ins Meer, ohne Boot*
- *Unerreichte Aussicht (auf die Stadt wie auch in die Ferne)*
- *Ruhe und Abgeschlossenheit vor der Hektik der Stadt*
- *Mehrere Ebenen bieten Aus-sichts und Rückzugsmöglich-keiten (sind aber nur erschwert zugänglich)*
- *Ist im Bewusstsein der Stadt fest verankert*

0 50 100

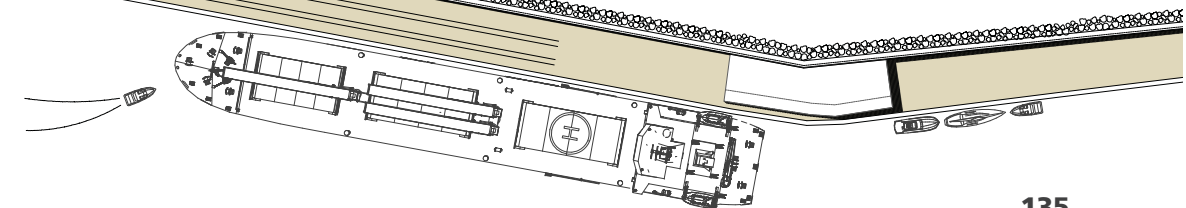




Abb. 50. Untere Ebene - Spannende Ausblicke auf die Stadt

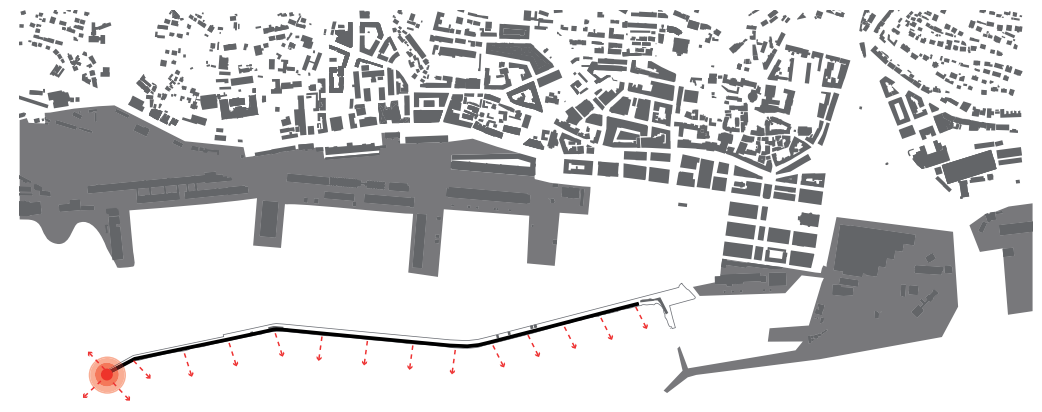


Abb. 51. Stadtabgewandte Zone mit Ausblick aufs Meer

ENTWURF

Der Entwurf nimmt die verschiedenen Wirkungsebenen des Molo Longo auf. Das sind zum Einen:

- Die erlebbare Linearität bis zum Horizont (Abb. 49) und zum Anderen
- Die Vertikalität durch mehrere in der Höhe unterschiedliche Ebenen (Abb. 47).

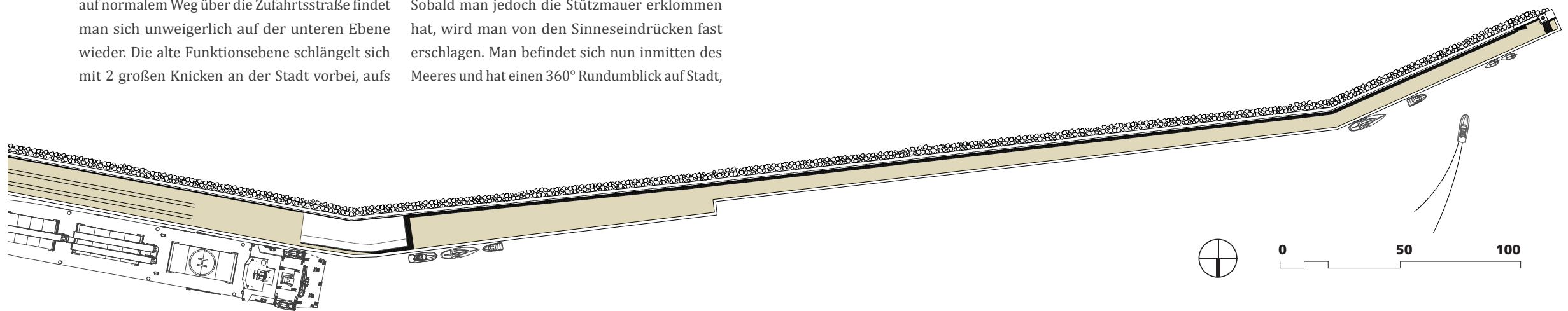
Die obere Ebene der Wellenbrechers ist eine unzugängliche Ebene. Betritt man den Molo Longo auf normalem Weg über die Zufahrtsstraße findet man sich unweigerlich auf der unteren Ebene wieder. Die alte Funktionsebene schlängelt sich mit 2 großen Knicken an der Stadt vorbei, aufs

Meer hinaus. Der Blick bleibt auf der unteren Ebene auf die Stadt gerichtet (Abb. 50), da der Horizont durch die 2,90 m hohe Stützmauer mit dahinter liegender Steinschicht verdeckt ist. Will man diese Grenze ebenfalls überwinden, dann bleibt eibnem nichts anderes übrig, als eine waghalsige Klettertour über die Steine zu wagen. Der einzige Zugang zur oberen Ebene lässt sich nur über die außenliegende Steinschicht erreichen. Und dazu muss man schon mal mutig die sichere Seite der Mole verlassen.

Sobald man jedoch die Stützmauer erklommen hat, wird man von den Sinneseindrücken fast erschlagen. Man befindet sich nun inmitten des Meeres und hat einen 360° Rundumblick auf Stadt,

Inseln und Meer. Folgt man dem Wellenbrecher, wird der Blick automatisch vom gewaltigen Horizont gefangen, man wird förmlich auf die Spitze hinausgesogen.

Diese positiven Eigenschaften gilt es im Entwurf zu stärken und der Allgemeinheit zugänglich zu machen.



WAS IST DER WALKWAY

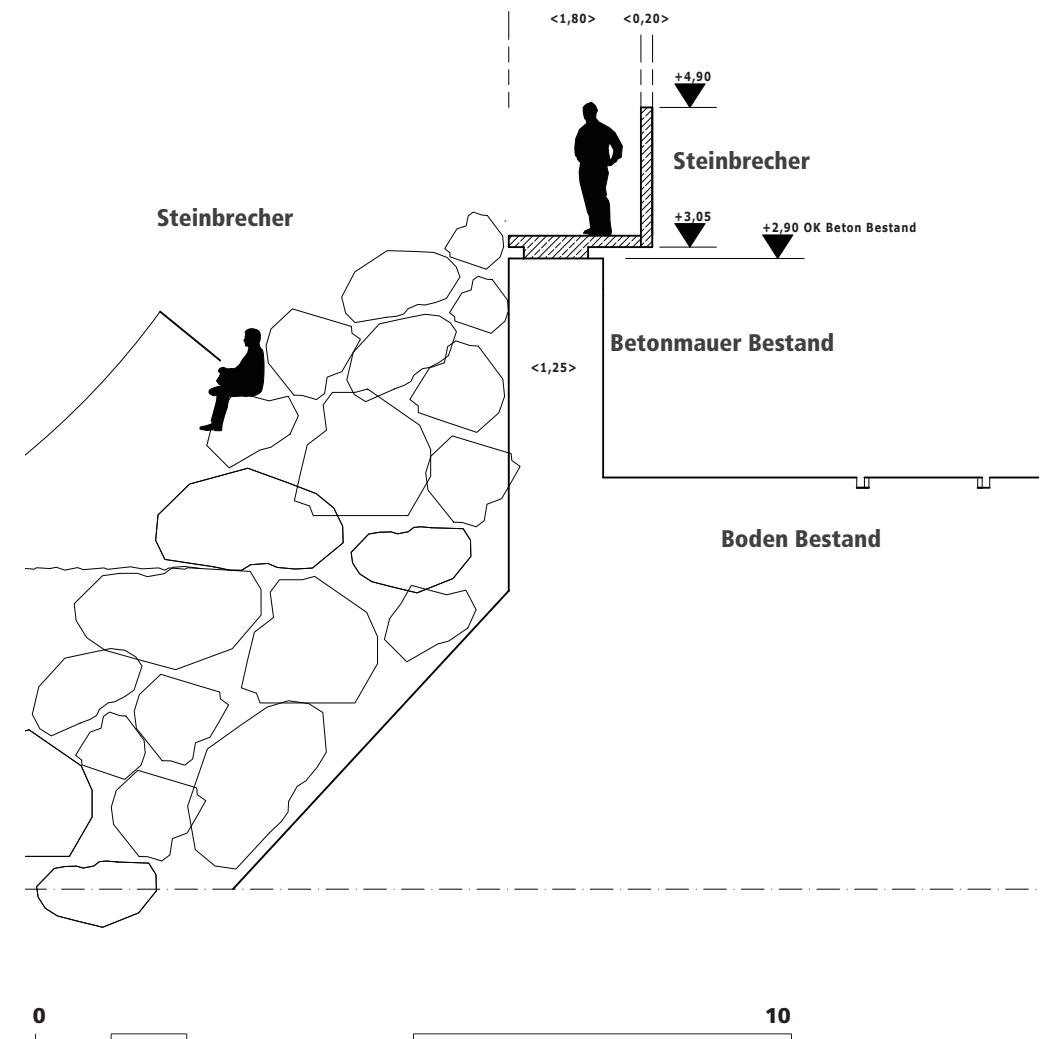
Der Walkway ist ein **L-Förmiges Betonelement**, welches kontinuierlich geschalt, auf den oberen Abschluss der Wellenbrecher Betonmauer betoniert wird. Der Bestand wird respektiert und behutsam adaptiert. Alle anderen Flächen als die der Verbindung bleiben unangetastet und in ihrem Rohzustand.

Der Weg selbst besitzt eine Breite von 1,80 m und wird von einer Stützmauer mit 1,70m Höhe begleitet. Diese hohe Mauer lenkt den Blick von der Stadt ab und generiert eine künstliche Barriere zum hektischen Hafen.

Die dem Weg zugewandte Seite des Wellenbrechers wird aktiviert, jeder der den Weg benutzt, kann nun auch über die Steine nach unten klettern. (Abb.48). Der Besucher muss sich auch entscheiden, ob er den stadtzugewandten Weg oder den ruhigen, Meeresweg wählt.

Das Ziel ist auch hier eine Aneignung der Stadt. Es werden auch hier bewusst keine Zusatzelemente vorgestellt und aufgestellt. Was am Molo Longo passieren wird, wird die Zeit zeigen. Jede Nutzung soll auch hier von selbst passieren. Die große Geste ist das lineare Band, dass nun von der Stadt aus gut sichtbar ist und Begierde und Neugierde wecken soll.

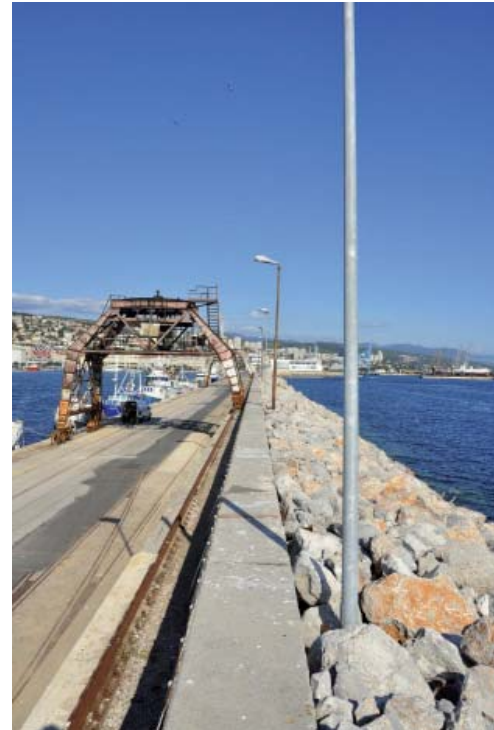
Der Wellenbrecher wird erlebbarer, sinnvoller, ja lebendiger. Der Ausblick wird auf den Horizont gelenkt, die nun ruhige Stadt, wird hinter der Mauer vergessen.



DETAIL WALKWAY



BESTANDSAUFNAHME



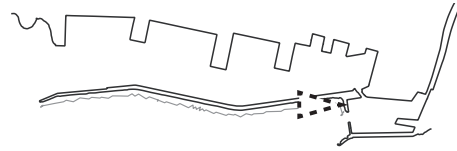


Abb. 52. Hinter dem Hafenterminal

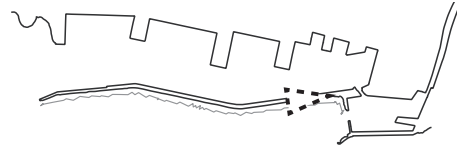


Abb. 53. Ausgebauter Bereich

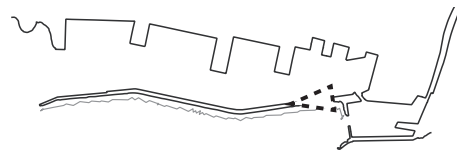


Abb. 55. Blick zurück

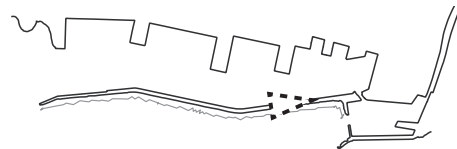


Abb. 54. Gestelle der alten Kräne

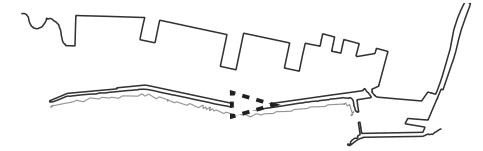


Abb. 56. Übergang in mittlere Zone

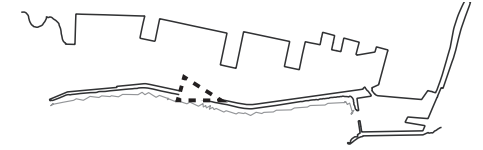


Abb. 57. Mittlerer Bereich - Sektor 2

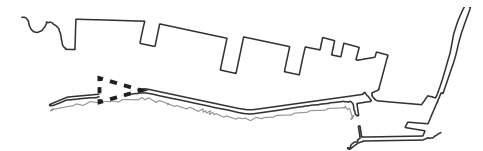


Abb. 58. Sektor 3

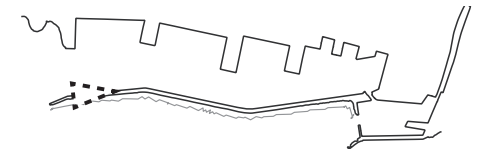
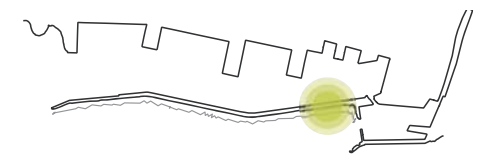


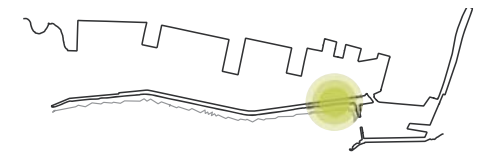
Abb. 59. „Ende“

BESTANDSAUFNAHME



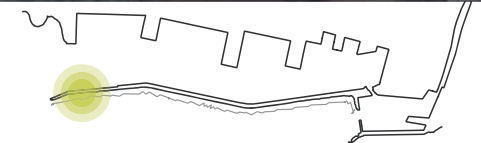
AUFGANG





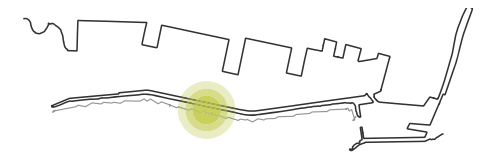


WALKWAY SCHNITT



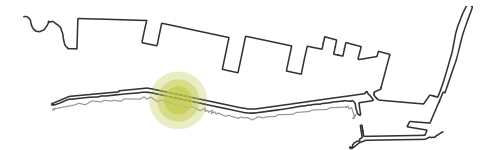


WALKWAY MITTELSEKTOR



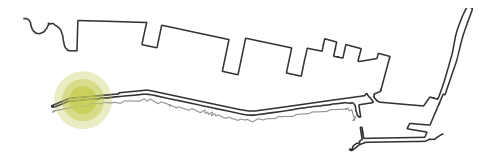


WALKWAY ENGSTELLE





WALKWAY ABSCHNITT 3 ENDE



ZUGANG

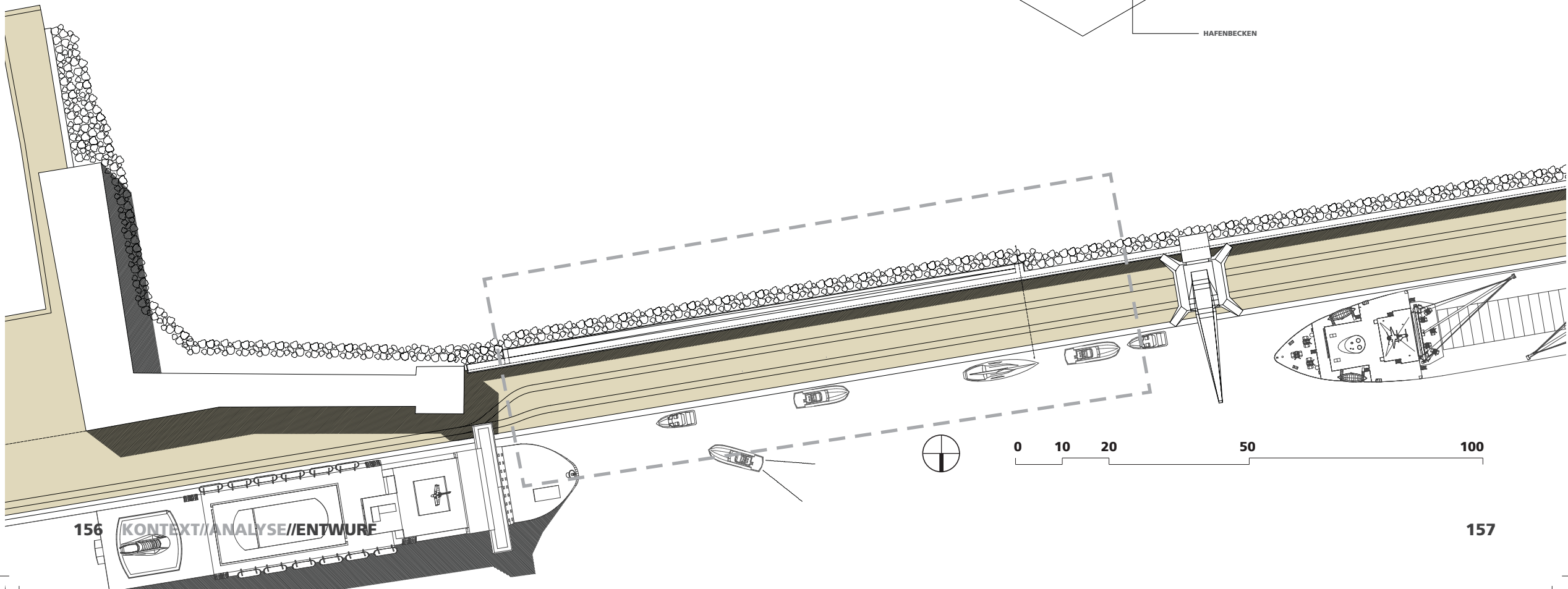
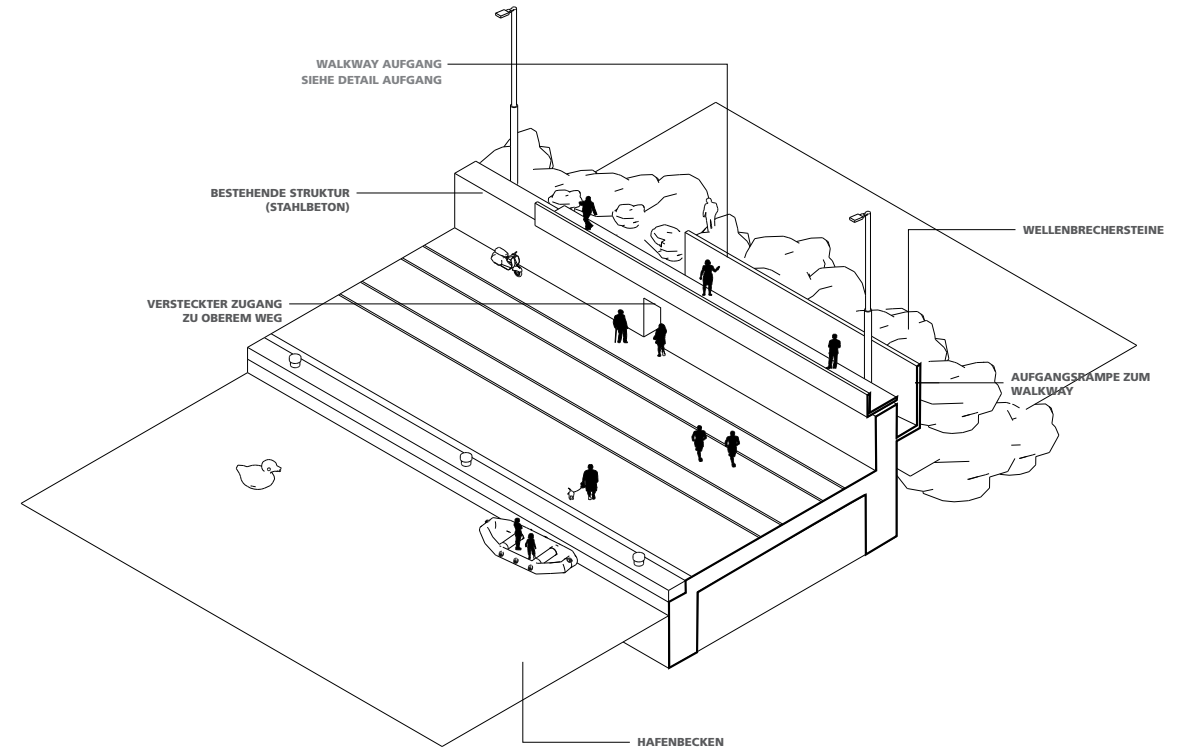
Die zwei Ebenen bieten komplett verschiedene räumliche Qualitäten. Am Anfang des Wellenbrechers hat jeder Besucher die Möglichkeit sich für einen der beiden Wege zu Entscheiden. Um die Linearität zu unterstreichen und nicht abzuschwächen, war das Thema der Zu- und Abgänge auf den neuen Weg sehr wichtig.

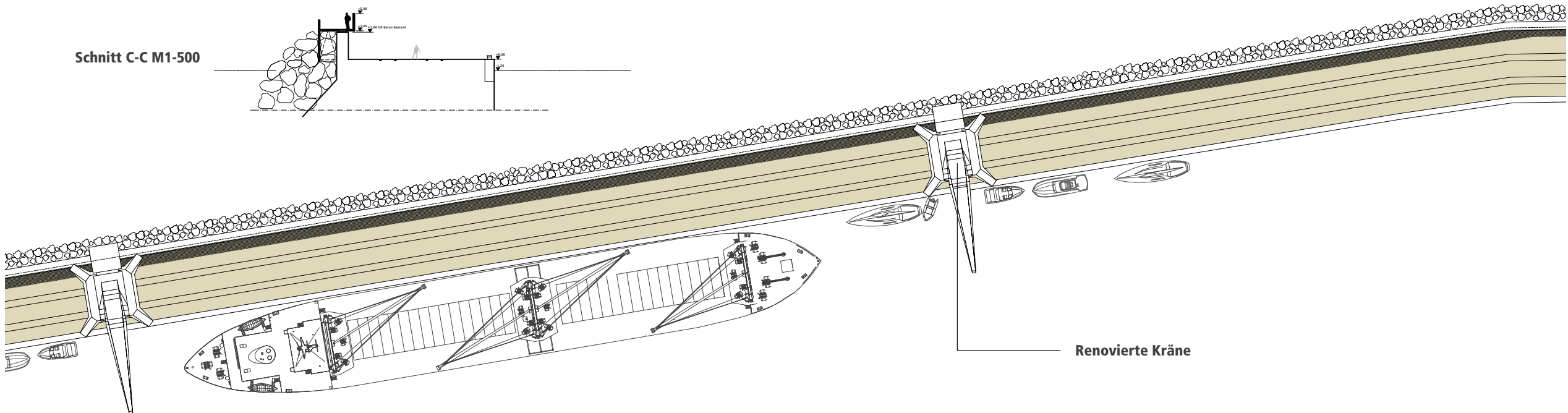
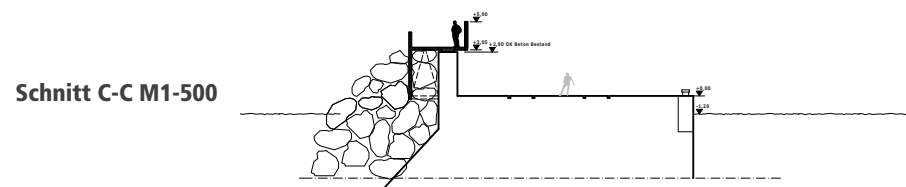
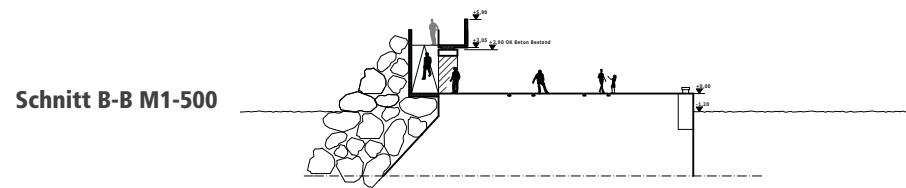
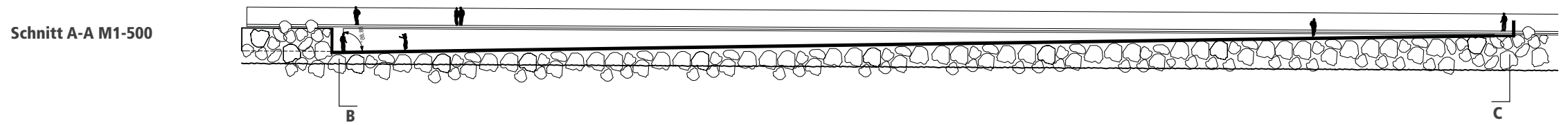
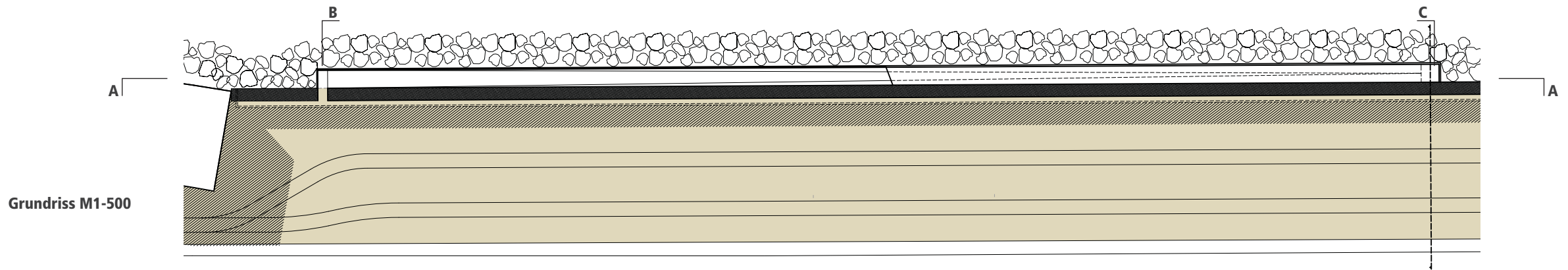
Der neue Walkway besitzt 2 definierte Zugänge: Am Beginn des Wellenbrechers befindet sich der Hauptaufgang zum Walkway. Er ist bewusst versteckt angelegt und führt parallel zum Weg mittels einer Rampe nach oben. Der Besucher betritt über eine Nische die fast 100m lange Rampe, die ihn mit einer leichten Steigung nach oben auf die zweite Ebene führt. Einmal dort angekommen, ist man

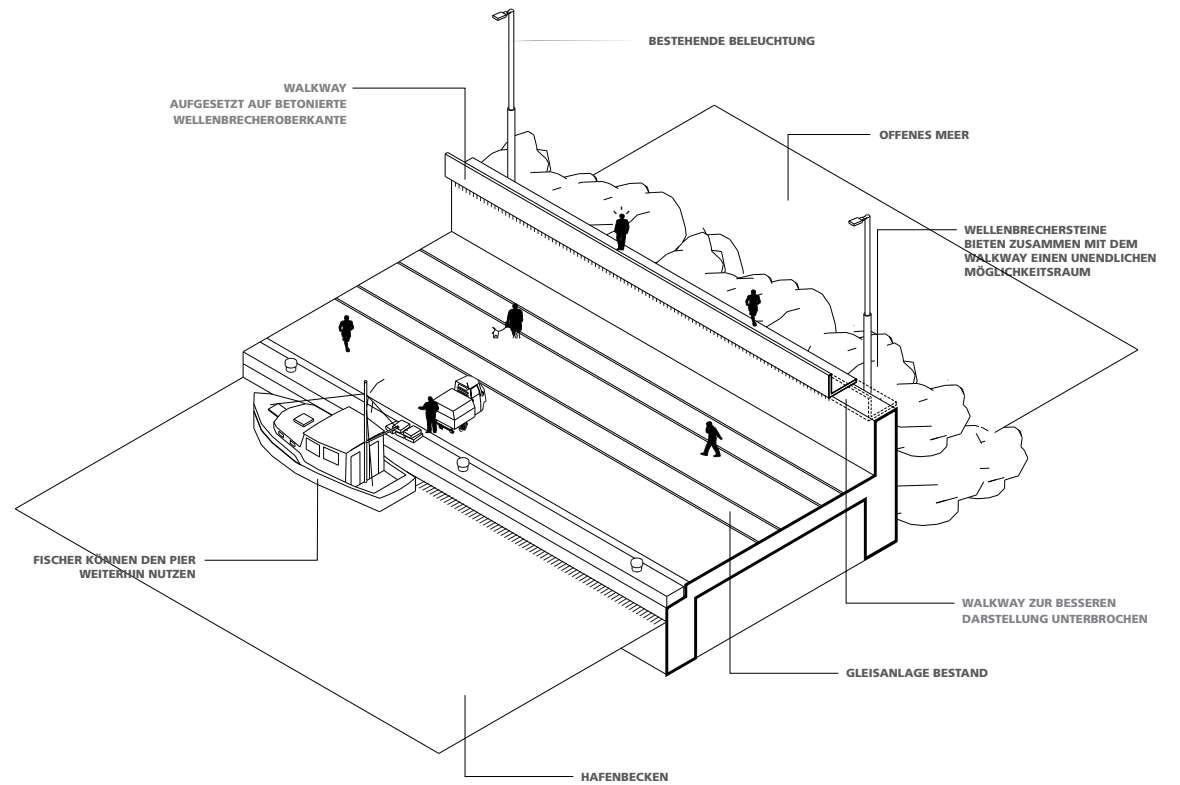
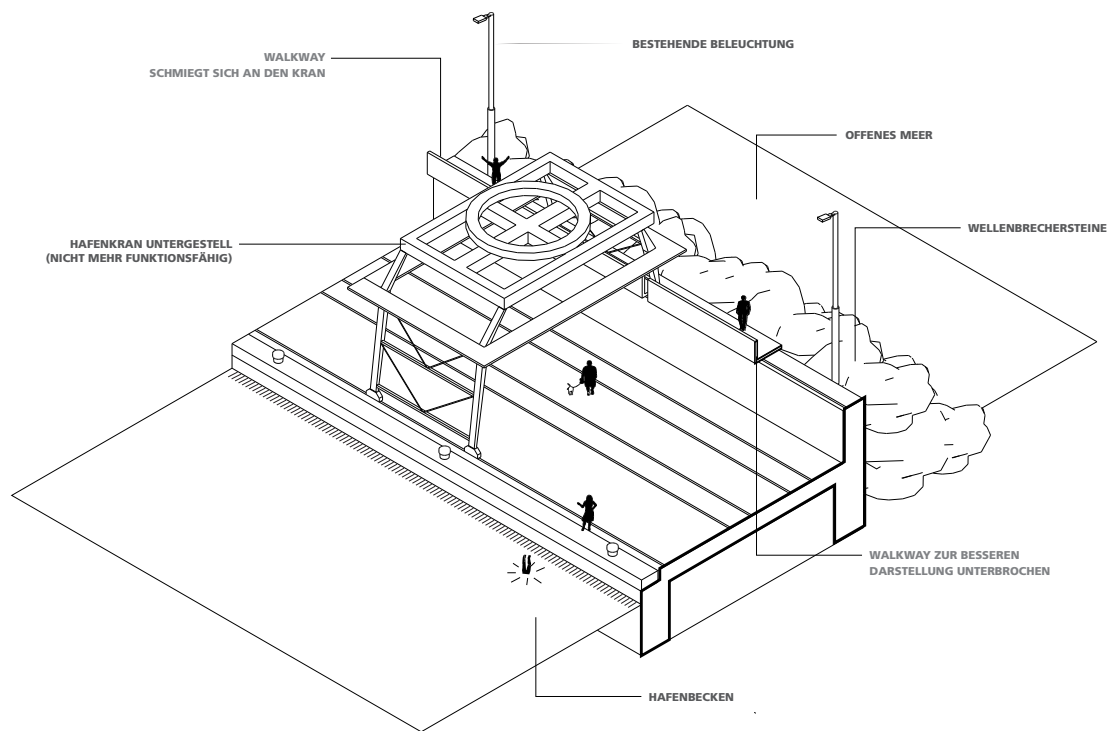
komplett alleine mit der Weite des Meeres, die Stadt bleibt hinter der Mauer verborgen.

Die Zweite Verbindung zwischen den Ebenen findet sich erst **am Ende beider Wege**, am Ziel der Reise am Leuchtturm. Hier wurde bewusst auf die bestehende Struktur reagiert und der schon bestehende Abgang in das Konzept integriert (siehe Abschnitt „Ende“). Dadurch bekommt **der Weg an sich mehr Bedeutung** und die **Verbindung zum Meer und dem Horizont** wird gestärkt.

Zusätzlich entsteht ein Rundweg, der sich komplett voneinander unterscheidet - durch die stadtzugewandte Aussicht auf der unteren Ebene und dem Wasser- und Naturraum auf der Meeresseite.





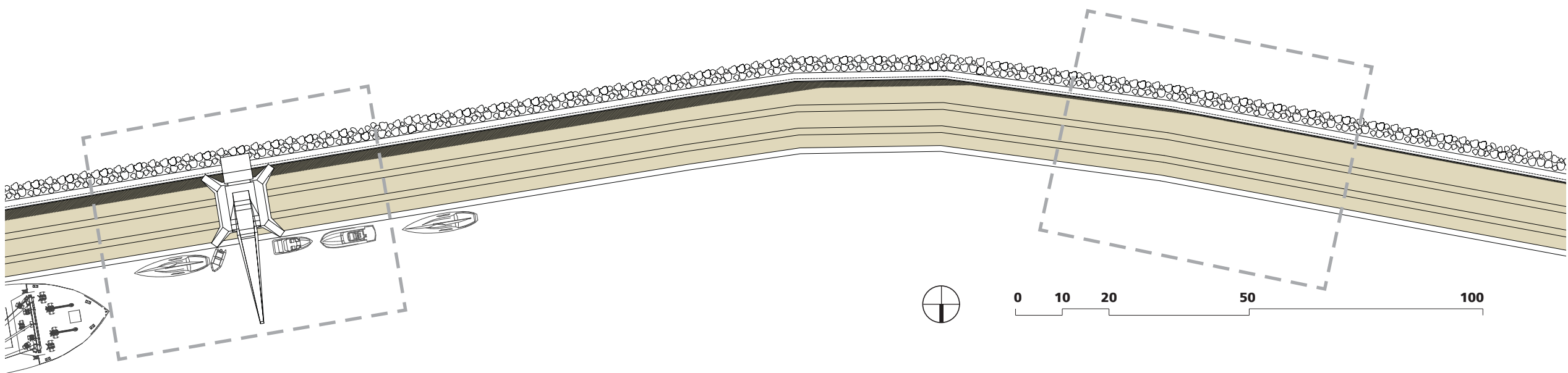


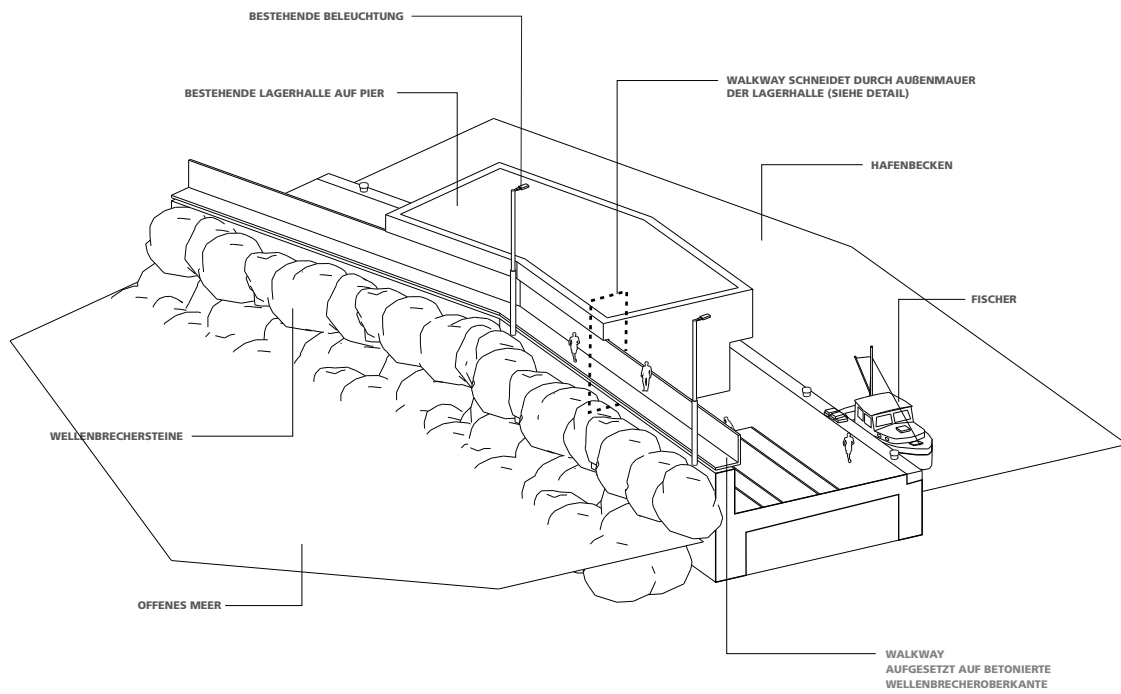
BEREICH MIT KRAN

Im Bereich der zwei alten Hafenkranne wird der Walkway um die Krangerippe herumgebaut, bleibt aber weiterhin konsequent im Konstruktionsprinzip.

NORMAL-AUFBAU

Der normale Aufbau des Molo Longo. Der Walkway wird auf die bestehende Betonmauer in ca. 3m Höhe aufgesetzt. Steinwerk und Beleuchtung bleibt unangetastet.



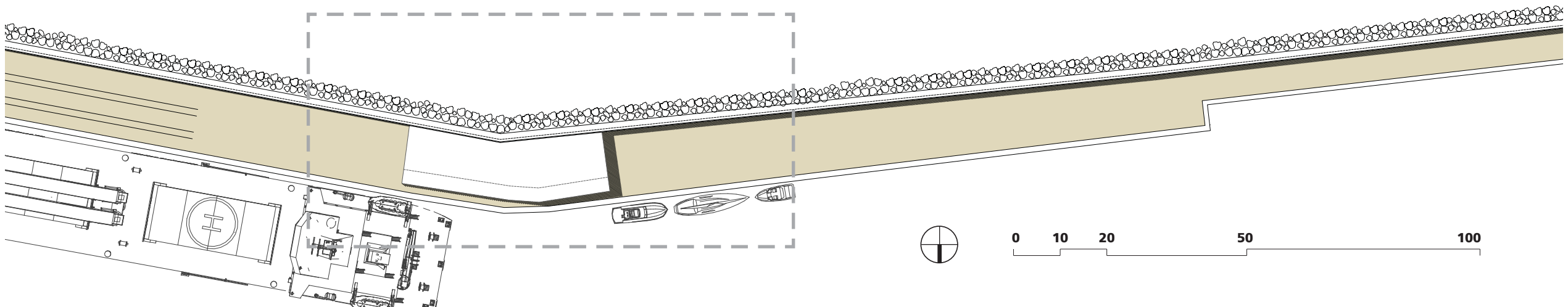
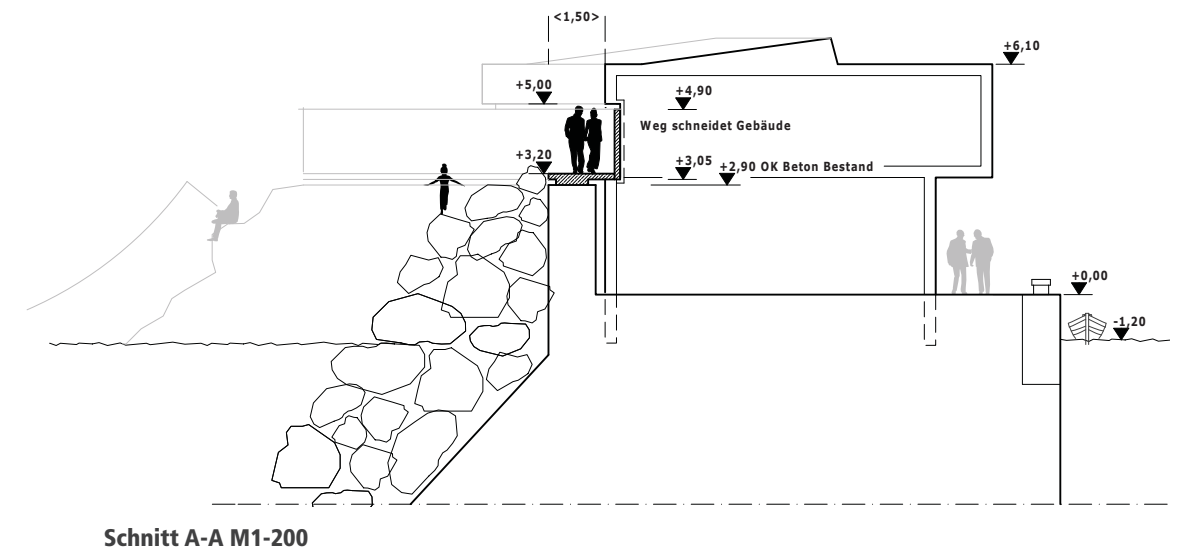
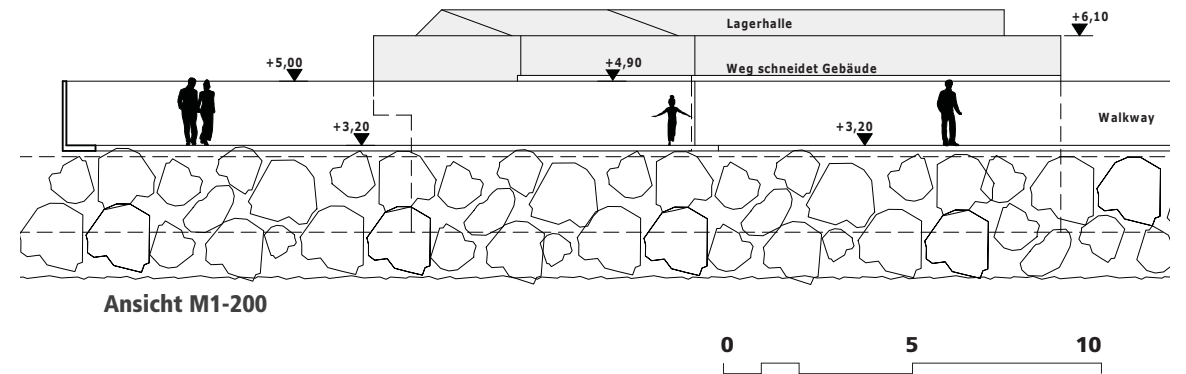


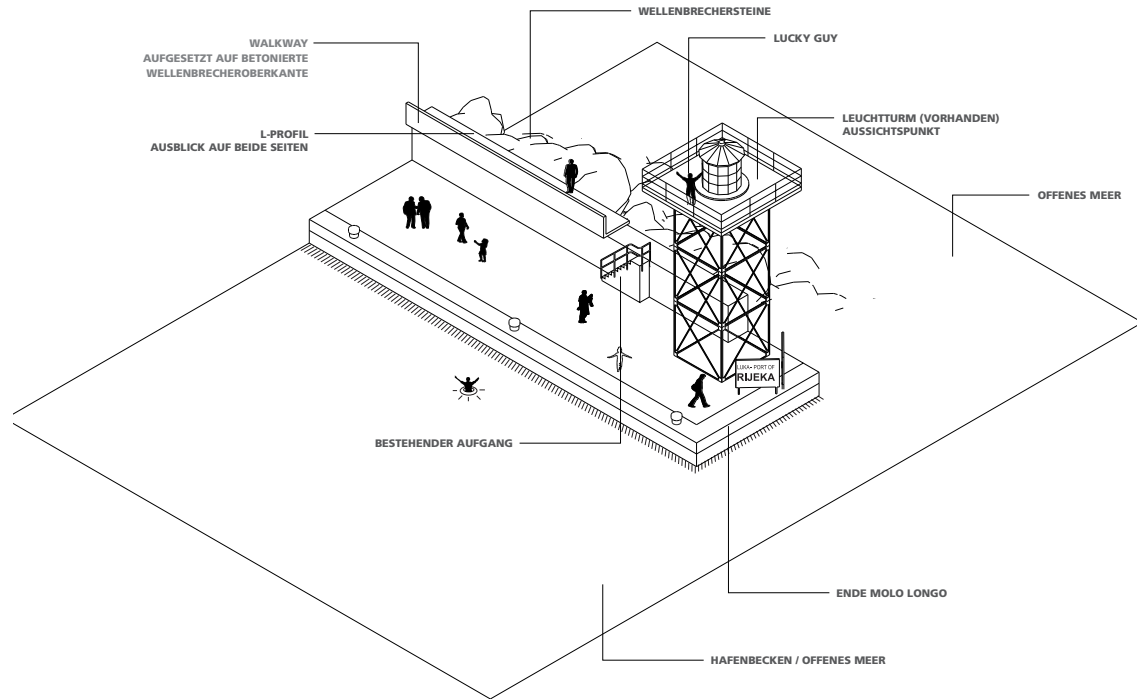
GEBÄUDESCHNITT

Der Molo Longo ist im Grunde genommen über die 1707m gleich aufgebaut. Nur im Übergang zwischen Bereich 2 und 3 ändert sich die Situation. Am letzten Knick befindet sich eine Lagerhalle, deren momentane Nutzung nicht ermittelt werden konnte. Um das Konstruktionsprinzip des Walkways auch hier fortführen zu können, schneidet

der Weg nun am Rand durch das Gebäude. Auf Grund der Beibehaltung der Weg-Breite, ergibt sich nun in diesem Bereich eine Verengung des Weges von 1,80m auf 1,50m.

Wird es hier zu eng, kann noch immer auf die Steine ausgewichen werden.

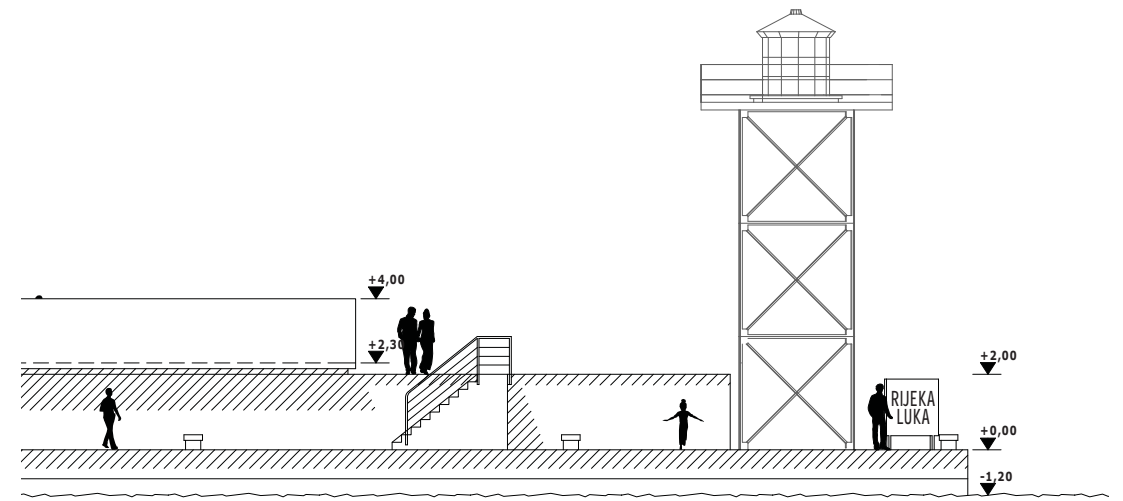




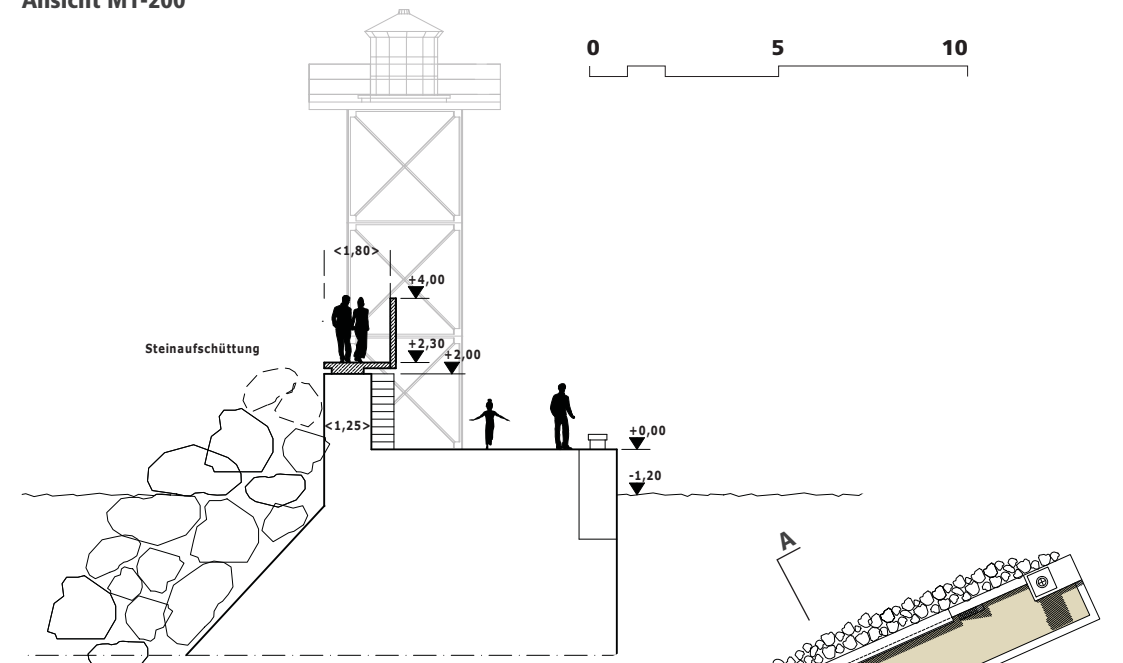
SCHLUSSTÜCK

Das Ende des Walkways ist nach 1700m erholsamen Fußmarsches erreicht. Im Schlussstück endet der Walkway vor einer schon bestehenden Treppe, die im Grunde den zweiten Zugang darstellt. Auch hier reagiert die neue Konstruktion behutsam

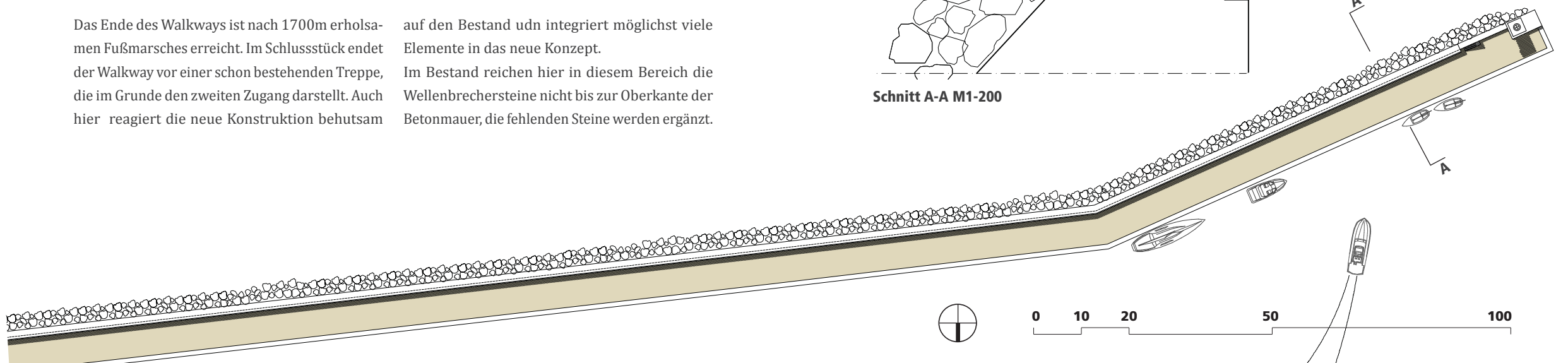
auf den Bestand und integriert möglichst viele Elemente in das neue Konzept. Im Bestand reichen hier in diesem Bereich die Wellenbrechersteine nicht bis zur Oberkante der Betonmauer, die fehlenden Steine werden ergänzt.



Ansicht M1-200



Schnitt A-A M1-200



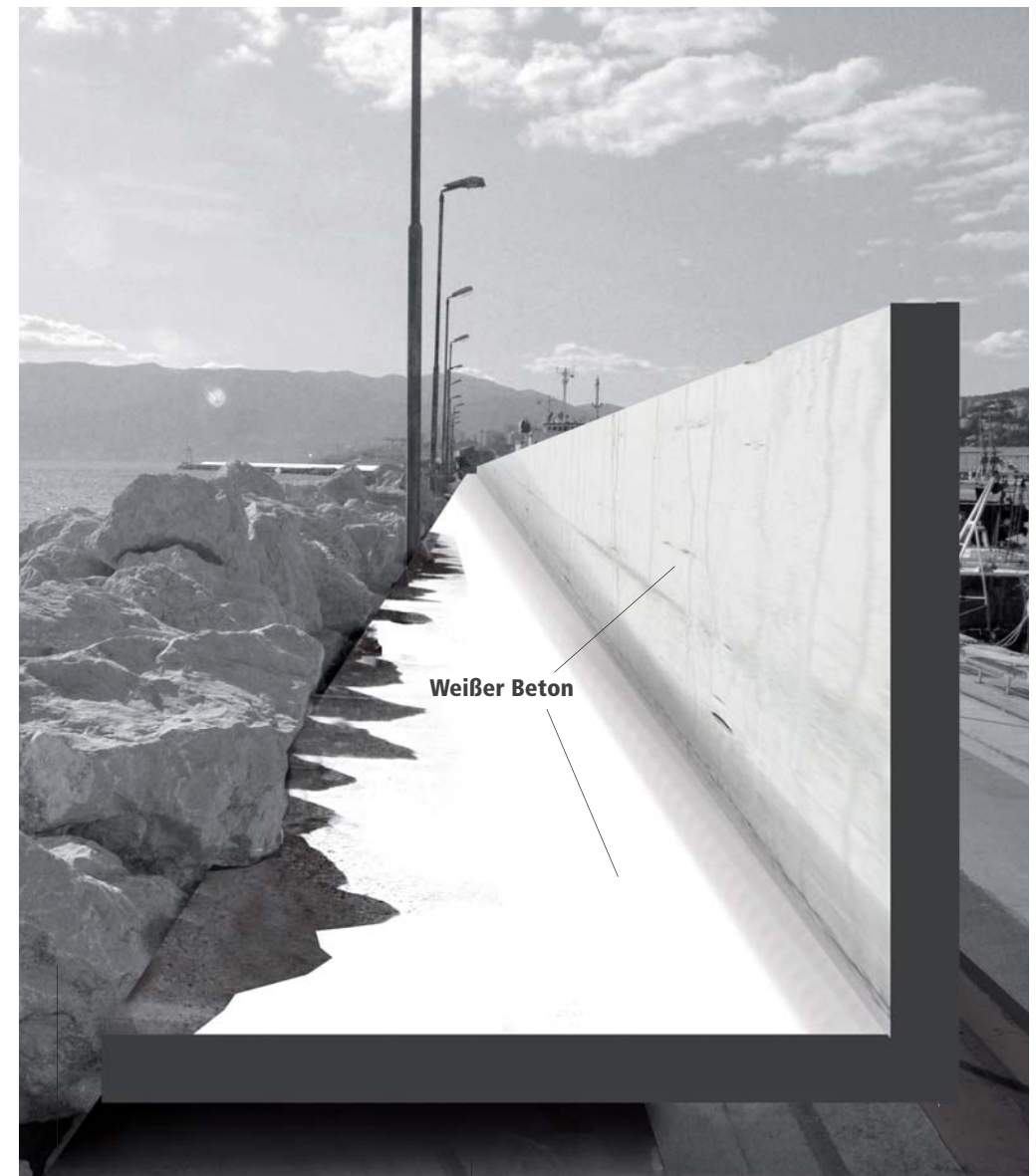


MATERIAL//NEU

Der neue Walkway besteht zur Gänze aus WEISS GEFÄRBTEM BETON. Das Material wurde bewusst gewählt um einen Kontrast zum bestehenden Wellenbrecher zu erreichen.

Anforderungen:

- **Witterungsbeständigkeit** (Wind Wetter)
- **Salzwasserbeständigkeit**
- **Sichtbarkeit** von weit weg (der Neue Körper soll auch von der Stadt als solcher wahrgenommen werden können)
- **Hoher Reflexionsgrad** in der Nacht (Wichtig, um den Walkway auch in der Nacht sichtbar zu machen)
- Muss ein **homogenes Material** sein, um gleichzeitig Wand als auch Bodenmaterial zu sein



Weißer Beton

Wellenbrecher (Stein)

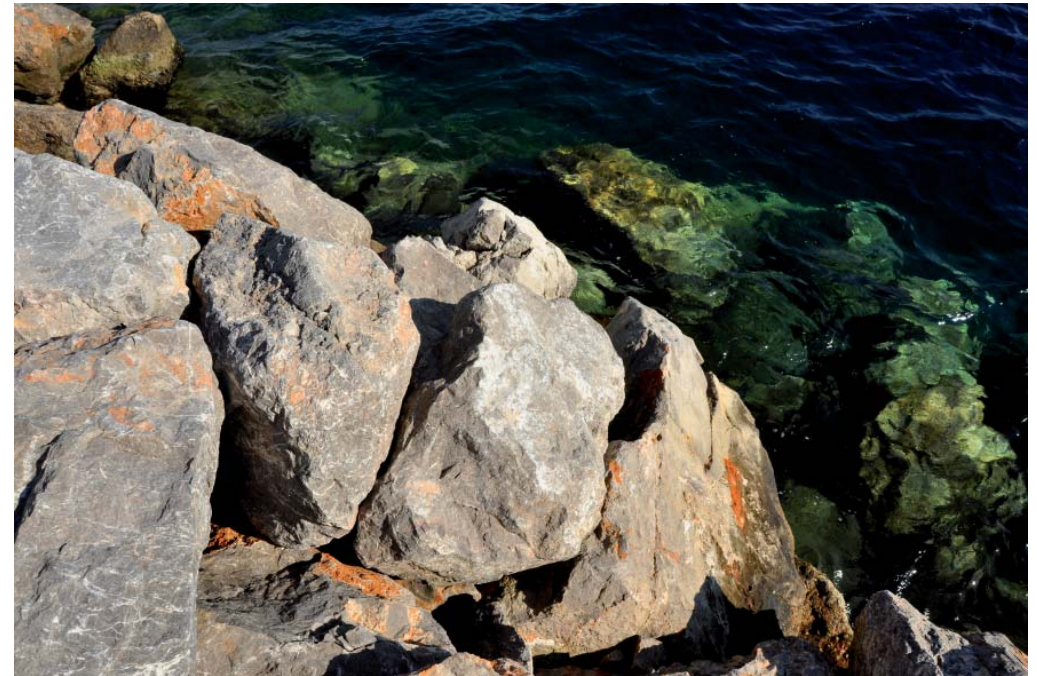
Bestehende Betonmauer

MATERIALITÄT ///BESTAND

Stein und Beton sind dominant, wobei damit nur die nach außen hin sichtbare und erkennbare Materialität gemeint ist. Was darunter passiert, wie der Damm konstruiert ist, bleibt dem Betrachter verborgen. Das Material ist logischerweise nicht zufällig gewählt, ist doch die primäre Funktion des Wellenbrechers, Schutz vor der immensen Energie der Wellen zu bieten und den Hafen und damit die Schiffe zu schützen.

Nach außen hin sind es die massiven Granitbruchstücke, welche die angreifenden Wellen brechen, die Energie der Wellen aufnehmen und in simple Wärme verwandeln. Durch ihre kantige Form und ihre Schwere verkeilen sie sich so ineinander, dass ein verrücken, selbst durch die massivsten Wellen, nur sehr schwer möglich ist. An der höchsten Stelle wirken die Steine „neuwertig“, unbeeindruckt von Wind und Wetter. An der Wasserkante jedoch hat der ständige Kontakt mit dem Wasser seine speziellen Spuren hinterlassen. Die Steine sind vermoost, verschmutzt und belebt (hauptsächlich mit Muscheln).

An der Innenseite dominieren Betonoberflächen, an denen die Verwüstungen der Zeit eindeutig in Form von Rissen, Spalten und Setzungen erkennbar ist. Wo einmal Metall war ist heute Rost und selbst die Natur hat sich wieder in der eigentlich lebensfeindlichen, künstlichen Welt wieder eingestet.





DRAUFSICHT TAG

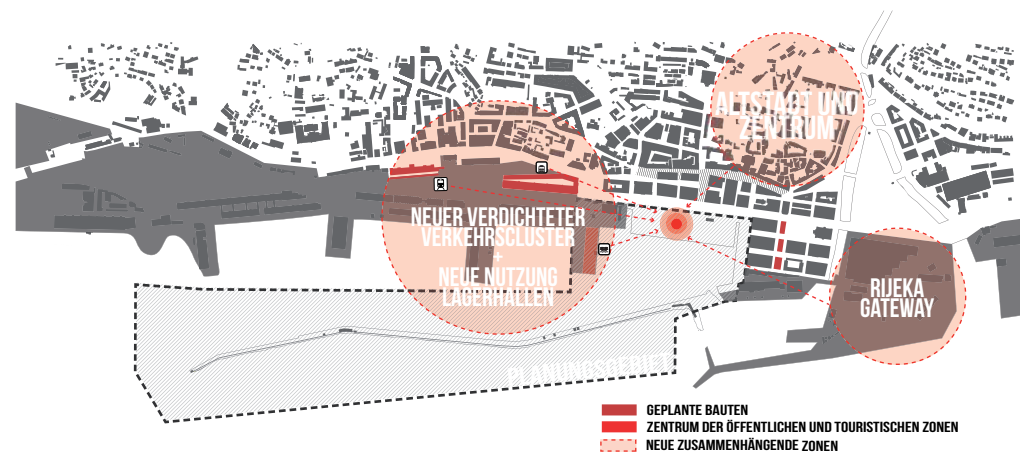


NACHTSZENARIO

DER BLICK IN DIE KRISTALLKUGEL EINE ZUKUNFTSPROGNOSE

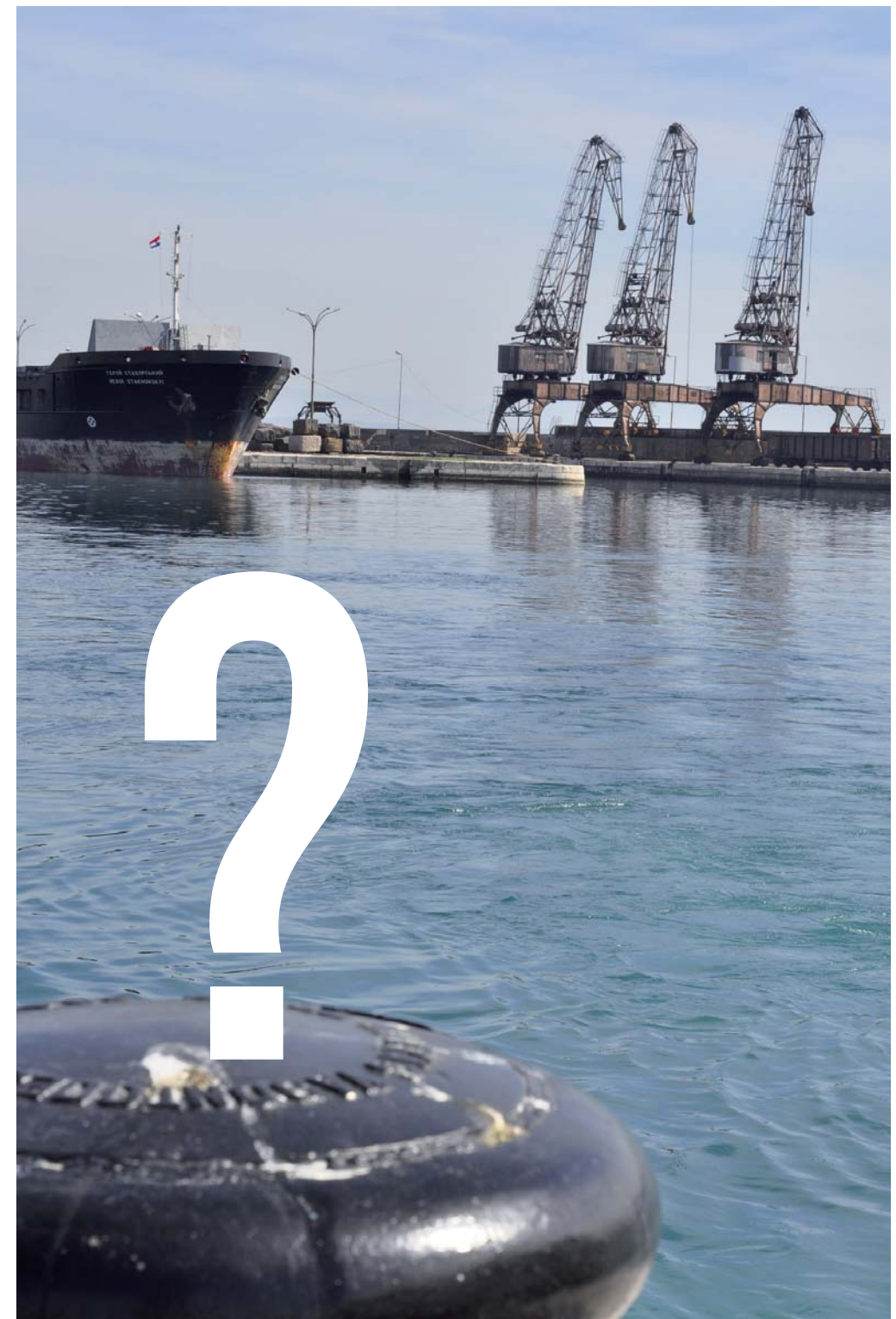
Wir wissen nun, dass die Stadt Rijeka einzigartige Qualitäten vorzuweisen hat. Das Unterstreichen vorhandener Stärken und Potentiale kann die Stadt auf einen positiven Weg in die Zukunft bringen, wobei die Interventionen im Zentrum und am Wellenbrecher als ein erster Schritt zur Aufwertung des gesamten Hafengebietes zu verstehen

sind. Das Planungsgebiet dient als Schnitt- und Mittelpunkt künftiger Stadtentwicklungem, die zum Teil schon länger in Planung sind und hoffentlich bald verwirklicht werden (Rijeka Gateway Projekt am Delta, oder auch das Zabica Bus Terminal als ien erster Schritt der Stadt in Richtung Hafenzone West).



Die Angrenzenden Gebiete bieten durch ihre Strukturen unendliches Potential für zukünftige Stadtentwicklungen, die hier in dieser Arbeit nur kurz angedacht werden sollen. Im Westen auf dem Gebiet des Stückguthafens bietet könnte in einem ersten Schritt der neue Verkehrsknotenpunkt Rijeka entstehen. Bus, Bahn und auch Schiffe stehen in direktem Kontakt zueinander und könnten mit wenig Aufwand miteinander verknüpft werden und so ein neues Verkehrszentrum schaffen. Nach Osten hin ist mit der neuen, direkten Verbindung zur Autobahn (über die D404 Staatsstraße) eine Entlastung des bestehenden Stadtkerns geschaffen

worden, die in weiterer Folge auch das zukünftige Gateway Gebiet optimal erschließen wird. Östlich des historischen Stadtzentrums soll auch mit dem Bau eines öffentlichen Parks als Naherholungsgebiet begonnen werden, Die historischen, unter Denkmalschutz stehenden Lager am Hafen bieten sich in einem ersten Schritt für temporäre Nutzungen, zB. in der Form von Galerien oder Künstlerateliers an. In weiterer Folge sind aber ebenso Umwidmungen in dringend benötigte Hotels



NUTZUNGS- SZENARIEN



(Der Nutzungshorizont ist unendlich . Konkrete Nutzungsszenarien würden zuviel vorgeben und sowieso nicht den Nutzungen entsprechen, die später einmal vorkommen werden. Der Luxus der Freiheit)

NUTZUNGSSZENARIEN

UNVERBINDLICHE VORSCHLÄGE DES AUTHORS (WIRKLICH NICHT BINDEND!!)

„Ein Platz ist das, was auf einem Platz geschieht.“
Gio Ponti¹

1

aus: Favole, Paolo: Plätze der Gegenwart; Campus Verlag Frankfurt/New York; 1995

Ein städtischer Platz muss Freiraum bieten und darf nicht Vorgebend sein. Er muss das Potential besitzen, für jede denkbare Nutzung einsetzbar zu sein, zu jeder Jahreszeit und zu jeder Uhrzeit. Gerade in Rijeka, wo ein Mangel an großen Freiflächen herrscht, ist ein quasi leerer Raum besonders gut zu nutzen. Die Nähe zum Meer ermöglicht universelle und einzigartige Veranstaltungen, die mit dem Wasser arbeiten können und sollen. Das Meer soll auf jeden Fall bei allen Nutzungen einen wichtigen Faktor darstellen.

Die folgenden Nutzungsvorschläge sollen keine Empfehlung darstellen, sondern die Möglichkeiten aufzeigen, die eine frei verfügbare Fläche in einer Stadt wie Rijeka ermöglichen könnte. Eine Umsetzung dieser, liegt wie bei allen Veranstaltungen der Welt in der Hand des Individuums, des Stadtebewohners. Künstler, Musiker und auch die so sehnsüchtig erhofften Touristen bekommen eine Bühne für ihre eigene Performance. Der Platz ist ein flexibler offener Kommunikationsraum. Gut funktionierende Beispiele gibt es auf der ganzen Welt, besonders erwähnenswert ist das „Plateau Beaubourg“

in Paris, vor dem Centre Pompidou. Der Platz wurde in den 1974ern als neutraler, offener Raum vor dem wichtigen Museum eröffnet. Renzo Piano selbst sprach vom „Pariser Hyde Park Corner“².

Der Entwurf bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Der Platz erhält nichts anderes als seinen eigenen, umfassenden Möglichkeitshorizont. Die Erhöhung ermöglicht einen leicht erhobenen Ausblick auf die Stadt. Das Gefälle zu Meer hin fällt bis auf Meeresniveau ab und wirkt sammelnd und überleitend. Durch das fehlen von jeder vorgehenden Raumaufteilung und zusätzlichen Elementen kann der Raum immer wieder nach neuen Konzepten und Vorgaben gefüllt werden. Für jede Veranstaltung, jedes Konzert und jeden Jahrmarkt wird genug Raum geboten. Flexibilität ist das Stichwort.

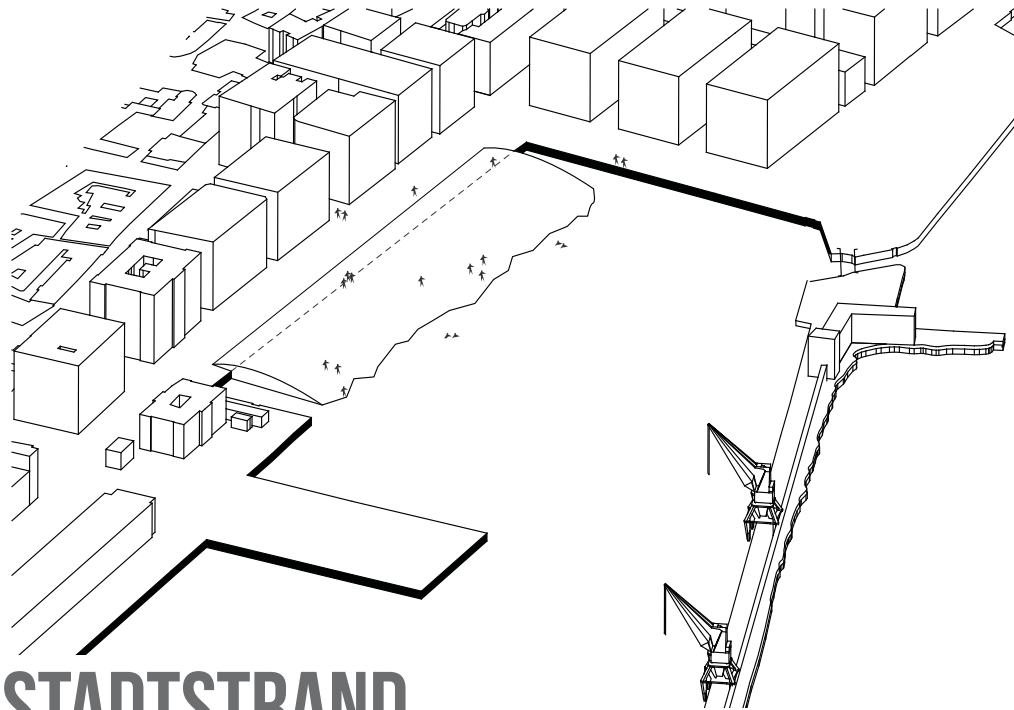
² vgl. Favole, Paolo, S 166



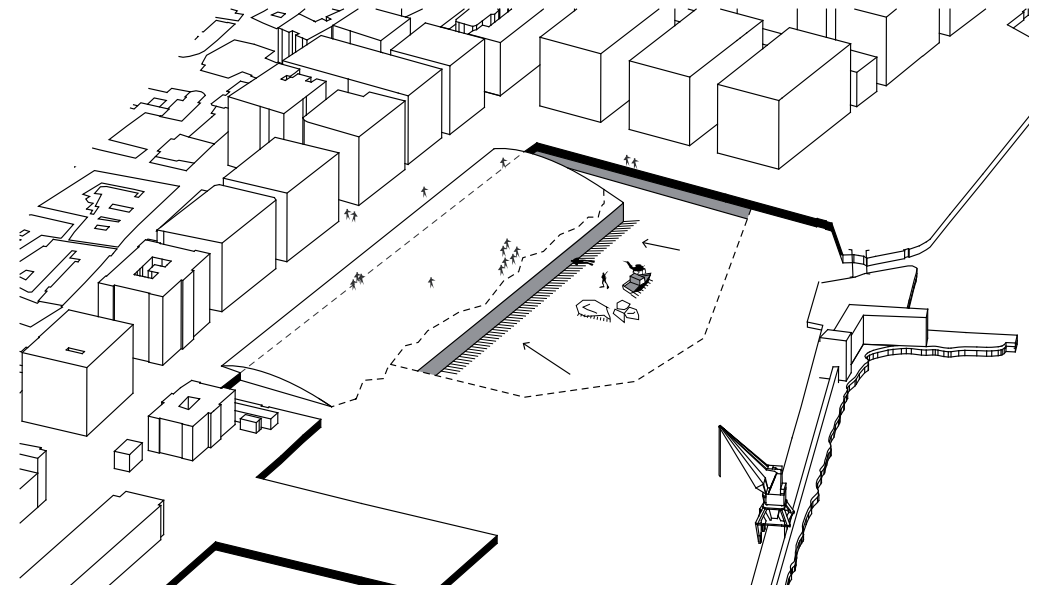
Abb. 60. Centre Pompidou



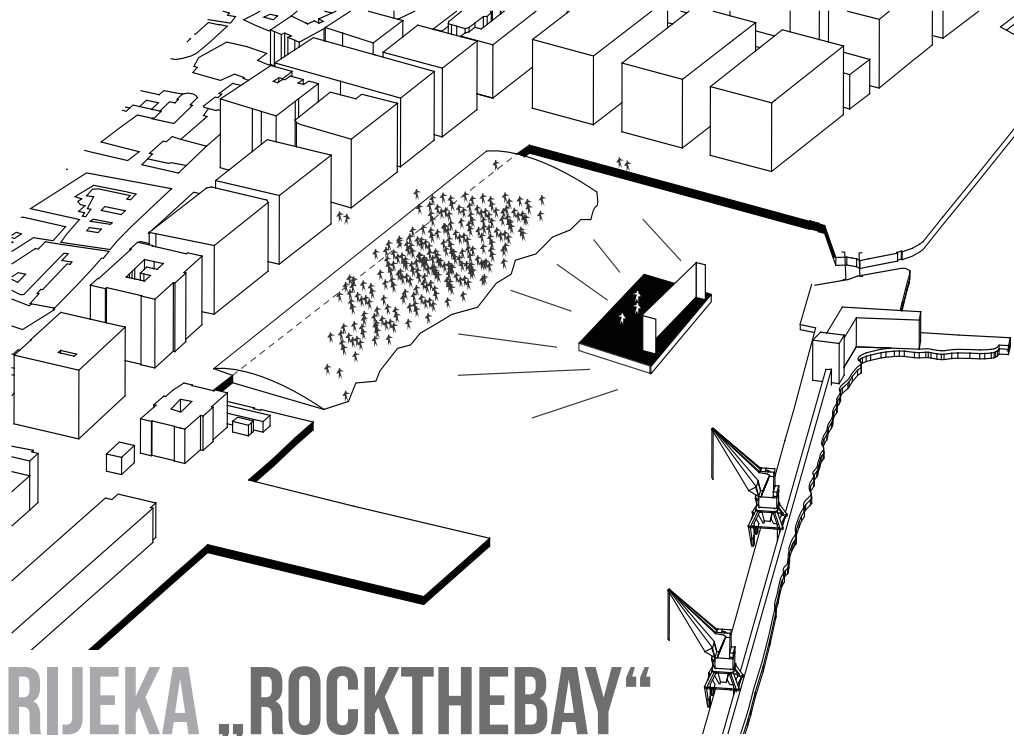
Abb. 61. Centre Pompidou Schräge



STADTSTRAND



SPORT IM HAFEN (TAUCHEN, SCHWIMMEN)



RIJEKA „ROCKTHEBAY“



RIJEKA INTERNATIONAL WATERSPORT CHAMPIONSHIPS



RIJEKA

/// WAS WIRKLICH PASSIERT

ANHANG

KOSTENSCHÄTZUNG

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	7	PROJEKT / TEIL I-II	90
Globaler KONTEXT	12	Allgemeiner Vorgriff	92
Demografie und Statistiken	18	Entwurfskonzept - Das Planungsgebiet	94
Die Geschichte Rijekas	20	Entwurfsbeschreibung - Konkret	98
Nachkriegszeit - Rise and Fall	30	Planungsgebiet Zentrum	99
Infrastruktur Verkehr - Regional / Überregional	35	SITUATION//Umgebung: Verkehr und Parken	100
RIJEKA / Lokaler KONTEXT	38	SITUATION//Umgebung: LEBEN UNDEINKAUFEN	102
Grenzen und Entwicklungsachsen	52	SITUATION//umgebung: HOT SPOTS//Kultur	104
VERBUNDENE STADTZENTREN + BEZIRKE	52	SEKTOR I	106
Küste / Wasserzugang	54	Blick von Oben	108
Verkehrssysteme	54	DRAUFSICHT	116
ZOOM-IN//Zum Hafen	58	Ansicht SCHNITT	120
ZONE1/Mlaka	60	Draufsicht Anschluss Stadt	122
ZONE 2/Rijeka Luka	65	Anschluss Meer	123
[Stückguthafen]	67	Definition der Oberfläche	124
Zone 3/Rijeka Personenhafen	71	Materialität	126
Zone 4/Rijeka Delta	73	Stadt-Strand	128
Zone 5/Brajdica Container Terminal	74	SECTOR II Molo Longo	128
Rijeka Gateway ProGRAMM	76	Allgemein	130
STIMMUNGSUMFRAGE	76	Der Wellenbrecher Molo Longo	134
Probleme		Bestandsaufnahme	136
Kein Zugang zum Meer	81	Aufgang	140
Verkehr und Parken	83	Walkway Schnitt	144
Identitätskrise /Schrumpfende Stadt	85	Walkway Mittelsektor	146
		Walkway Engstelle	148
		Walkway Abschnitt 3 Ende	150
		Zugang	152
		Bereich mit Kran	156
		Normal-Aufbau	157

GebäudeSchnitt	158
Schlussstück	160
Materialität - BESTAND	164
DRAUFSICHT Tag	166
NACHTSZENARIO	168
Der Blick in die Kristallkugel - Eine Zukunftsprognose	170
Nutzungsszenarien	172
Unverbindliche Vorschläge des Authors(wirklich nicht bindend!!)	174
ANHANG	180
Abbildungen	190
Literaturverzeichnis	191
Danksagung	

LITERATURVERZEICHNIS

Literatur

Randic, Saša/Turato, Idis: IN-BETWEEN, A book on the Croatian coast, global processes and how to live with them, Rijeka 2006

Republic of Croatia, Central Bureau of Statistics (Hg.) (2010) Statistical Information 2010; http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/StatInfo/pdf/StatInfo2010.pdf [18.05.2011]

Republic of Croatia, Central Bureau of Statistics (Hg.) (2011) Census of Population, Households and Dwellings 2011, First Results by Settlements; http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/SI-1441.pdf [12.08.2011]

Goulding, Christina/Domic, Dino: Heritage, Identity and Ideological Manipulation: The Case of Croatia, in: Tribe, John (Hg.): Annals of Tourism Research, Vol. 36, No. 1, Amsterdam 2009, 85-102

Fusi, Paolo: Grenzen, Schwellen und Formen der Stadt am Wasser: Entwürfe für Mölln und die HafenCity Hamburg, in: Hefte zur Stadtmorphologie, No. 4, Hamburg 2004

Fusi, Paolo: Swiss Urban Experiment: Die Stadtkante des urbanen Raums Zug, in: Hefte zur Stadtmorphologie, No. 5, Hamburg 2006

Favole, Paolo: Plätze der Gegenwart; Campus Verlag Frankfurt/New York; 1995

Lokmer, Juraj: Rijeka the City, a confluence of history and the future, Universitätsbibliothek Rijeka - <http://www.svkri.hr/izlozbe/rijekacity.html> [20.08.2011]

Dissmann, Christine: Die Gestaltung der Leere: Zum Umgang mit einer städtischen Wirklichkeit, transcript Verlag, Bielefeld 2011

Zeitschriften und Texte

Glavan, Marinko: Autobusi pogonjeni plinom od iduce godine na rijeckim ulicama, in: novilist.hr (<http://www.novilist.hr/hr/Vijesti/Rijeka/Autobusi-pogonjeni-plinom-od-iduće-godine-na-rijeckim-ulicama>, 06.07.2011), [11.07.2011]

Ollivier, Gerald: The World Bank - Rijeka Gateway I & II, Enhancing the Competitiveness of Rijeka through an Integrated Approach, in: http://siteresources.worldbank.org/INTCROATIA/Resources/Rijeka-Gateway-Program_illustrated_0409.pdf [07.06.2011]

Online

Nachschlagewerk: www.de.wikipedia.org

SkyscraperCity - Hrvatski Forum: www.skyscrapercity.com/forumdisplay.php?f=1132

Rijeka (Fiume) historisch: www.deutsche-schutzgebiete.de/

Klimadaten <http://www.worldweather.org/019/c00072.htm>

Fremdenverkehrsamt Kroatien - <http://croatia.hr/de-DE/Entdecke-Kroatien/Kulturtourismus/Karolina-von-Rijeka-Y2lcNTIwLHBcNDM0>

Fremdenverkehrsamt der Stadt Rijeka - <http://www.tz-rijeka.hr/deutsch/default.asp>

Zusammenfassende Geschichte - <http://f1-dictionary.110mb.com/rijeka-en.html> [20.08.2011]

<http://www.torpedo150rijeka.org/IV-konferencija/okonferenciji.asp>

<http://www.muzej-rijeka.hr/torpedo/en/chronology.html> [25.08.2011]

Gesonderte Quellen

Statistische Informationen, Seite _XXX- <http://en.wikipedia.org/wiki/Rijeka> [29.08.2011]

- Republic of Croatia, Central Bureau of Statistics (Hg.) (2010) Statistical Information 2010; http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/StatInfo/pdf/StatInfo2010.pdf [18.05.2011], S7, 12, 13, 76, 77

-Randic, Saša/Turato, Idis: IN-BETWEEN, A book on the Croatian coast, global processes and how to live with them, Rijeka 2006, S92

ABBILDUNGEN

Alle Abbildungen sind, soweit nicht gesondert angegeben Eigentum des Authors.

- 15 Abb. 1. Plitvice - http://croatia.hr/Images/t900x600-3352/lika_karlovac_plitvice002.jpg [04.07.2011]
- 16 Abb. 2. Gespanschaften und Nachbarländer Kroatiens
Grafik: Matthias Salzmann
- 18 Abb. 3. Übersicht der größten Städte in Kroatien
Grafik: Matthias Salzmann
- 19 Abb. 4. Bevölkerungsentwicklung in Rijeka
- 19 Abb. 6. Religionsbekenntnis (nach Volkszählung 2001)
- 19 Abb. 5. Arbeitslosenrate
- 20 Abb. 7. Küstennavigationskarte mit Tiefenangaben
<http://www.oceangrafix.com/o.g/Charts/chartViewer.html?viewRegion=5&viewChart=Rijeka-including-Uvala-Martinscica>
- 21 Abb. 8. Rijeka um 1600
- http://www.torpedo150rijeka.org/IV-konferencija/slike/8_m.jpg
- 22 Abb. 9. Gruß aus Rijeka
- <http://www.vms1.de/img/fiume18961qv.jpg> [11.07.2011]
- 23 Abb. 10. Rijeka im Mittelalter (1689)
- Wikipedia, http://hr.wikipedia.org/wiki/Datoteka:Rijeka043_kopie.jpg [11.07.2011]
- 24 Abb. 11. Rijeka/Fiume Town Map um 1910
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/64/Fiume_town_map.jpg
- 25 Abb. 12. Ladetätigkeiten im Hafen
- http://www.deutsche-schutzgebiete.de/webpages/Fiume_Via_del_molo.jpg
- 27 Abb. 13. Stadtplan um 1888
http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/kepek/fiume-terkep_dka.jpg
- 28 Abb. 14. Die geteilte Stadt
http://www.deutsche-schutzgebiete.de/webpages/Fiume_Hafenmole_.jpg
- 31 Abb. 15. Rijeka in den 70ern
- http://www.deutsche-schutzgebiete.de/webpages/Fiume_Via_del_molo.jpg
- 37 Abb. 16. Entfernungen von Rijeka
- 42 Abb. 17. Rijeka von oben
-
- 44 Abb. 18. Rijeka Delta - Blick in Richtung Sušak und Trsat
- 46 Abb. 19. Das Meer - Ist spürbar, aber am Zugang versperrt
- 48 Abb. 20. Rijeka Zentrum - Hafenbecken und Hauptstraße
- 56 Abb. 21. Szene im Hafen
- 61 Abb. 22. Industriegebiet MLAKA
- <http://www.panoramio.com/photo/57702623> [18.09.2011]
- 62 Abb. 23. Torpedofabrik Mlaka - Torpedorampe
Heute unter Denkmalschutz
- 65 Abb. 24. Hafenpanorama
- 67 Abb. 25. Hafenpanorama
- 71 Abb. 26. Delta, Blick Richtung Trsat
- 72 Abb. 27. Brajdica Container Terminal - http://www.portauthority.hr/rijeka/en/projects/slobodna-zona_1-v.jpg [11.07.2011]
- 74 Abb. 28. Rijeka Gateway 3 Phasen
- [PDF] Rijeka Gateway I & II, The World Bank, http://siteresources.worldbank.org/INTCRO-ATIA/Resources/Rijeka-Gateway-Program_illustrated_0409.pdf [07.06.2011]
- 75 Abb. 30. Entwicklung Delta - Teilbereiche
- [PDF] Rijeka Gateway I & II, The World Bank, http://siteresources.worldbank.org/INTCRO-ATIA/Resources/Rijeka-Gateway-Program_illustrated_0409.pdf [07.06.2011]
- 75 Abb. 29. Rijeka Gateway Übersicht
- [PDF] Rijeka Gateway I & II, The World Bank, http://siteresources.worldbank.org/INTCRO-ATIA/Resources/Rijeka-Gateway-Program_illustrated_0409.pdf [07.06.2011]
- 95 Abb. 31. Übersicht Planungsgebiet
- <http://imageshack.us/f/600/4151d1b37f78461486b7a48.jpg/> [26.10.2011]
- 98 Abb. 32. Erweiterung der Küstenlinie
- 101 Abb. 33. Parken am Hafen
- 103 Abb. 34. Großer Markt Rijeka
- 103 Abb. 35. Der Korzo
- 105 Abb. 36. Theater Rijeka
- 105 Abb. 37. Zum Korzo
- 117 Abb. 40. Sport
-<http://www.photocase.de/stock-fotos/137463-stock-photo-sport-springen-spielen-stil-hafen-skateboarding.jpg> [26.10.2011]
- 117 Abb. 39. Entspannen am Wasser
-[http://4.bp.blogspot.com/-E3evwjG060/TZAYjZV4G-I/AAAAAAAAAFw0/QM-Qp\]LsZEhw/s1600/Wellington+Waterfront+2.jpg](http://4.bp.blogspot.com/-E3evwjG060/TZAYjZV4G-I/AAAAAAAAAFw0/QM-Qp]LsZEhw/s1600/Wellington+Waterfront+2.jpg) [26.10.2011]
- 117 Abb. 41. Spiel und Spaß
-<http://www.grancanariaole.de/wp-content/uploads/2010/11/Dinghi-Regatta5.jpg> [26.10.2011]
- 117 Abb. 38. Mit dem Auto am Strand
- http://www.gloobi.de/hmcms_media/public/images/uploadimages/447x282/Australi-

en_Britz_Voyager_am_Strand_THL_Kopie_4996d4f6cc7cd.jpg [26.10.2011]

- 128 Abb. 42. Steinküste
- 129 Abb. 43. Situation Hafen
- 129 Abb. 44. Typische Promenade
- 129 Abb. 45. blingCrete
- <http://www.blingcrete.com/> [11.09.2011]
- 133 Abb. 46. Bad „Quarnero“
- <http://img155.imageshack.us/img155/9991/30474135735333109135100.jpg> [26.10.2011]
- 134 Abb. 48. Erweiterung des Wirkungsraumes
- 134 Abb. 47. Verschiedene Layer
- 135 Abb. 49. Lineare Verbindung aus der Stadt
- 136 Abb. 50. Untere Ebene - Spannende Ausblicke auf die Stadt
- 137 Abb. 51. Stadtabgewandte Zone mit Ausblick aufs Meer
- 142 Abb. 52. Hinter dem Hafenterminal
- 142 Abb. 53. Ausgebauter Bereich
- 142 Abb. 55. Blick zurück
- 142 Abb. 54. Gestelle der alten Kräne
- 143 Abb. 56. Übergang in mittlere Zone
- 143 Abb. 57. Mittlerer Bereich - Sektor 2
- 143 Abb. 58. Sektor 3
- 143 Abb. 59. „Ende“
- 179 Abb. 60. Centre Pompidou
<http://ais.badische-zeitung.de/piece/00/35/49/88/3492232.jpg> [08.10.2011]
- 179 Abb. 61. Centre Pompidou Schräge
<http://www.holidaycheck.de/data/urlaubsbilder/images/31/1157563556.jpg> [08.10.2011]
- 182 Abb. 62. 3641859091_1c531b7cb9_b_2.jpg

FUSSNOTENVERZEICHNIS & ANMERKUNGEN

- 9 Zwischen 2001 und 2011 verzeichnete Rijeka einen Rückgang der Einwohnerzahl um 10,5% - von 144.043 Personen auf 128.735 Personen; Quelle: Statistic Yearbook Croatia 2011
- 15 <http://de.wikipedia.org/wiki/Kroatien> [26.06.2011]
- 18 Vgl.: Republic of Croatia, Central Bureau of Statistics (Hg.) (2011) Census of Population, Households and Dwellings 2011, First Results by Settlements;
http://www.dzs.r/Hrv_Eng/publication/2011/SI-1441.pdf [12.08.2011]
- 29 (Informationen aus und übersetzt aus dem Englischen: u.a. Randić/Turato: IN-BETWEEN; Lokmer: Rijeka the City, a confluence of history and the future; Wikipedia "Rijeka", "Fiume")
- 29 Anmerkungen:
- 29 1 Fremdenverkehrsamt der Stadt Rijeka, Geschichte, <http://www.tz-rijeka.hr/deutsch/geschichte.asp> [31.08.2011]
- 29 2 Der Fluss „Rejčina“ wurde früher „Tarsa“ bzw. Tarsia genannt, ein Begriff aus der keltischen Sprache, der soviel bedeutet wie „Berg“, also in diesem Fall „Berg am Fluss“
- 29 3 Zwischen 1508 und 1509 war das mittelalterliche Rijeka für kurze Zeit von den Venezianern besetzt, geplündert und schwer beschädigt worden.
- 29 4 Vgl.: Wikipedia: „Österreich-Ungarn“, <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%96sterreich-Ungarn&oldid=91884722> [19.08.2011]
- 29 1867 wurde auch das sogenannte „Riječka kpica“, die „Rijeka Novelle“ unterzeichnet, die Ungarn die politische Kontrolle der Stadt zusicherte (Vgl. Randić/Turato 2006, 37)
- 29 5 Fremdenverkehrsamt der Stadt Rijeka, Geschichte, <http://www.tz-rijeka.hr/deutsch/geschichte.asp> [31.08.2011]
- 29 6 1910 waren in Rijeka 59 Ozeandampfer und 55 Küstendampfer registriert.
- 29 7 Der Staat wurde in weiterer Folge sowohl von Italien als auch Jugoslawien anerkannt, unter der Voraussetzung der gemeinsamen Kontrolle
- 29 8 Absatz Rijeka zwischen den Fronten Vgl.: A bit of history;
<http://f1-dictionary.110mb.com/rijeka-en.html> [21.08.2011]
- 30 (aus: Die Geschichte der Stadt, Das bewegte 20. Jahrhundert, in: Rijeka Tourist Board, <http://www.tz-rijeka.hr/de/Home.aspx?PageID=149> [21.09.2011])
- 32 Vgl. Germany Trade and Invest - Kroatien gewinnt als Logistikdrehkreuz an Bedeutung,
<http://www.gtai.de/fdb-SE,MKT201105108001,Google.html> [18.09.2011]
- 32 Vgl. Diagramm: Übersicht der Verkehrsverbindungen von und nach Kroatien, S_XXX
- 32 Vgl. ORF Online, „Cargo Center Graz baut Terminal in Zagreb“, <http://steiermark.orf.at/stories/472031/> [11.09.2011]
- 32 Vgl. Wien Holding - Kooperation Rijeka-Wien in europäischen Verkehrsfragen,
<http://www.wienerholding.at/event/mediaroom-news/id/1885> [18.09.2011]
- 32 Vgl. IHK-Ulm - Wiedergeburt des Hafens von Rijeka,
<http://www.ulm.ihk24.de/international/Kompetenzzentrum/Laenderinformationen/Kroatien/Lan->

des- und Wirtschaftsinformationen/684182/Kroatien_Wiedergeburt_des_Hafens_von_Rijeka.html [18.09.2011]

37 1 Vgl. „Hafen Rijeka“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. November 2008, URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hafen_Rijeka&oldid=53230343 [Stand: 1. Juni 2011]

37 2 Vgl. *Novolist.hr* - <http://www.novolist.hr/hr/Vijesti/Rijeka/Autobusi-pogonjeni-plinom-od-iduće-godine-na-rijeckim-ulicama> [11.07.2011]

37 3 vgl. „Rijeka Airport Timetable 2011“. URL: http://www.rijeka-airport.hr/time_table2011_2505.pdf [Stand: 1. Juni 2011]

37 4 Vgl. „Hafen Rijeka“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. November 2008, URL: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hafen_Rijeka&oldid=53230343 [Stand: 1. Juni 2011]

37 5 vgl. „Jadrolinija Kursübersicht 2011“. URL <http://www.jadrolinija.hr/default.aspx?dpid=1643> [Stand: 01.06.2011]

61 Whitehead war der Direktor der Technischen Werke in Rijeka.

65 Geplant von 3LHD, werden in Zukunft neben den Bussen auch 1000 Autos und ein Einkaufskomplex in dem Gebäude Platz finden. Die vorhandene Parkplatz Kapazität würde ausreichen, um das Parkplatzproblem im Zentrum zu lösen. (Quelle: <http://studio3lhd.hr>)

73 TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, deutsch Standardcontainer), ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größen und zur Beschreibung der Ladekapazität von Containerschiffen und des Umschlags von Containerterminals.

83 (Bild: Parkplatzproblem im Hafen, hier am „Adamićev gat“)

85 (Abbildung: „Klobučarić Platz“ im Zentrum Rijekas - siehe Anhang)

- Der Platz ist eines der besten Beispiele für mangelhafte Ausschreibungen von Seiten der Stadt, fehlerhafte Planung und fehlende Koordination in der Bauphase. Der Platz wurde nach langjährigen Verhandlungen als Standort für die neue Stadtbibliothek ausgewählt und 2 Teilphasen von 2 verschiedenen Architekten entwickelt. Unter dem Platz entstand eine Tiefgarage, die eine weitere Bebauung des Platzes berücksichtigen sollte. Eine Entscheidung über eine mögliche Bebauung wurde erst spät getroffen, den Wettbewerb gewannen Njiric+ Architekten aus Zagreb. Leider stellte sich in der Bauvorbereitungsphase für die Bibliothek heraus, dass die Tiefgarage mangelhaft ausgeführt wurde und die Stützen derselben die Last einer möglichen Überbauung nicht tragen können. Der Bau ist somit ohne große strukturelle Veränderungen an der Tiefgarage nicht durchführbar, ein Baustop war unvermeidbar. Während der Streit über die bautechnische Verantwortung bereits seit Jahren vor Gericht ausgetragen wird, setzte die Subkultur in Rijeka ihre Meinung und Zeichen zu dem Projekt vor Ort auf die Ruinen. Die Zeichen sind dabei auch ein Spiegelbild der momentanen politischen Unzufriedenheit und Motivation in

der Bevölkerung, auch als Folge der Perspektivenlosigkeit, hervorgerufen durch die wirtschaftliche Depression der Stadt.

92 vgl. Dissmann, 2011, 72

116 (Endnotes)

116 1 Direkt am Hafen befindet sich ein mittlerweile aufgelassener Schienenstrang, welcher die einzelnen Hafenanlagen direkt miteinander verband.

116 2 Zit. In. Fusi, Paolo, 2006, 9

116 3 Ebda. 9

129 <http://www.blingcrete.com>

132 vgl.: Rijeka Tourist Board, „Molo Longo“, <http://www.tz-rijeka.hr/de/Home.aspx?PageID=61> [29.10.2011]

178 aus: Favole, Paolo: Plätze der Gegenwart; Campus Verlag Frankfurt/New York; 1995

178 vgl. Favole, Paolo, S 166

DANKSAGUNG

Erstmal danke ich meinen Eltern, dass sie mir erst dieses Studium ermöglicht und jahrelang mit ihrer Geduld und langen Gesprächen in schwierigen Phasen unter die Arme gegriffen haben.

Danke meiner Schwester, dafür dass sie die beste Schwester der Welt ist.

Ich danke meinem Betreuer Peter Hammerl für die außergewöhnlichen und interessanten Kritiken, die mich erst auf den richtigen Weg geführt haben und dafür, dass immer Zeit für ein Gespräch war. Igor ROŽIĆ, meinem Kontakt aus Rijeka danke ich für die tolle Betreuung vor Ort.

Danke auch an Erika Petric und Tim Lücking vom Institut für Architekturtheorie für die ausführlichen Gespräche, die konstruktive Kritik und für die zur Verfügungstellung der Arbeitsunterlagen.

Danke an den AZ+, für die mehr als 1-jährige „vorübergehende“ Aufnahme und die lustige und lehrreiche Zeit, insbesondere Thomas Kain für die Hilfe, konstruktiven Tips + geliehenen Ohren und lustigen Kritiken, Thomas Lechner für Fotos, Beistand bei der Diplomarbeit und die gegenseitige Motivation, und ja, allen Anderen für eine einfach klasse und wunderschöne Zeit.

Besonderen Dank gilt Ho und Rene für die geile Studienzeit, den tollen gemeinsamen Projekte und die aufmunternden Worte während schwierigen Zeiten, detto Andi J. und Rene H. für die Kritik und oftmaligen Bremsfallschirm, wenn man mal wieder übers Ziel hinausgeschossen ist.

DANKE!

and then....

