

# **KULTURDEPOT**

Freihafen Helsinki

Diplomarbeit

**Kulturdepot**  
Freihafen Helsinki

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

**Studienrichtung: Architektur**

David Pfister

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuer: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Roger Riewe  
(Institut für Architekturtechnologie)

Mai 2014



## Eidesstattliche Erklärung

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 entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am .....

.....  
(Unterschrift)

Englische Fassung

## Statutory Declaration

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 quoated either literally or by content from the used sources.

.....  
date

.....  
(signature)



# Inhalt

## Einleitung

Vorwort	07
Das Wettbewerbsprogramm	08
Adaptierte Aufgabenstellung	11
Kurzfassung und Intention	12
Abstract & Intention	14

## Analyse

Historische Entwicklung des Südhafens	19
Elemente des Südhafens	27
Verkehr und Parken im Südhafen	34

## Konzeptfindung

Die Identität von Hafengebieten und urbanen Wasserfronten	39
Die Identität des Südhafens	43
Zurück zum Lagern	45
Beispiel Schaulager	47
Freihäfen als Kunstbunker	49

## Konzept

Neuartige Typologie	57
Lagern von Kulturgütern	58
Raumprogramm	63

## Entwurf

Intention	69
Funktionsdiagramm	72
Pläne / Renderings / Schnitte / Ansichten	76
Statikkonzept	108
Technischer Schnitt	110
Fassadenschnitt	112

## Zusatz

Danksagung	117
Quellennachweis	118
Abbildungsverzeichnis	121



# Einleitung

## Vorwort

Als Basis für eine zukünftige Entwicklung des Südhafens in Helsinki wurde 2011 von der Stadt Helsinki ein Ideenwettbewerb ausgerufen.

Der Wettbewerb war damals Teil des World Design Capital Helsinki 2012 Programmes, welches das Ziel hatte, die Entwicklung des Hafens sowie der Stadt zu fördern.

Im offiziellen Jurybericht 2012 steht, dass einige erarbeitete Ideen als interessant erachtet wurden, jedoch keines der Projekte den Vorstellungen zu hundert Prozent gerecht wurde.

Seither hat es dort im Bereich des Südhafens keine sichtbare Entwicklung mehr gegeben.

Ich wurde erst im Zuge einer Finnlandreise auf den Südhafen in Helsinki aufmerksam.

Damals nahm ich die Fähre von Helsinki nach Stockholm und wieder zurück und war vom Hafengebiet und seiner Wasserfront begeistert, aber auch überrascht, dass die Qualität dieses Bereiches von der Stadt nicht besser genutzt wird.

Nach einer ersten Recherche zum Südhafen bin ich auf die Homepage des "City Planning Departments of Helsinki" gestoßen und dadurch auf den zuvor beschriebenen Ideenwettbewerb für die Neustrukturierung des Südhafens.

Abb. 01  
Wettbewerbsgebiet  
Südhafen Helsinkis



## Das Wettbewerbsprogramm

Der Südhafen mit seiner zentralen Position in der Stadt, seiner Geschichte und den Passanger Terminals ist essentieller Teil der Identität Helsinkis und ein Willkommensort für all diejenigen, welche die Stadt mittels Schiff besuchen. Vom Stadtkern aus kommend bietet der Hafen entlang einer wichtigen Achse vom Stadtkern aus die Sicht aufs Meer und die Inseln vor dem Hafen.

Das Gebiet besteht derzeit zu einem großen Teil aus Parkflächen, einzig und allein ein großer öffentlicher Platz, der hauptsächlich als Markt- und Parkplatz für die Stadtbewohner und Touristen dient, verbindet den Hafen als Nutzung für die Stadt mit der Stadt.

Als reiner Passengerhafen besitzt das Gebiet 2 große Fährterminals, welche Helsinki unter anderem mit den Städten Tallinn, St. Petersburg und Stockholm verbinden.

Ein kleines Fährterminal, welches die 800 Einwohner kleine Insel Suomenlinna, die sich vor dem Hafen im Süden befindet, mit der Stadt verbindet, liegt direkt am Marktplatz wie auch diverse Anlegestellen für den Wasserverkehr zu anderen Hafengebieten in Helsinki. Ansonsten dient der Hafen als Durchzugsort sowohl innerstädtisch als auch tourismustechnisch.

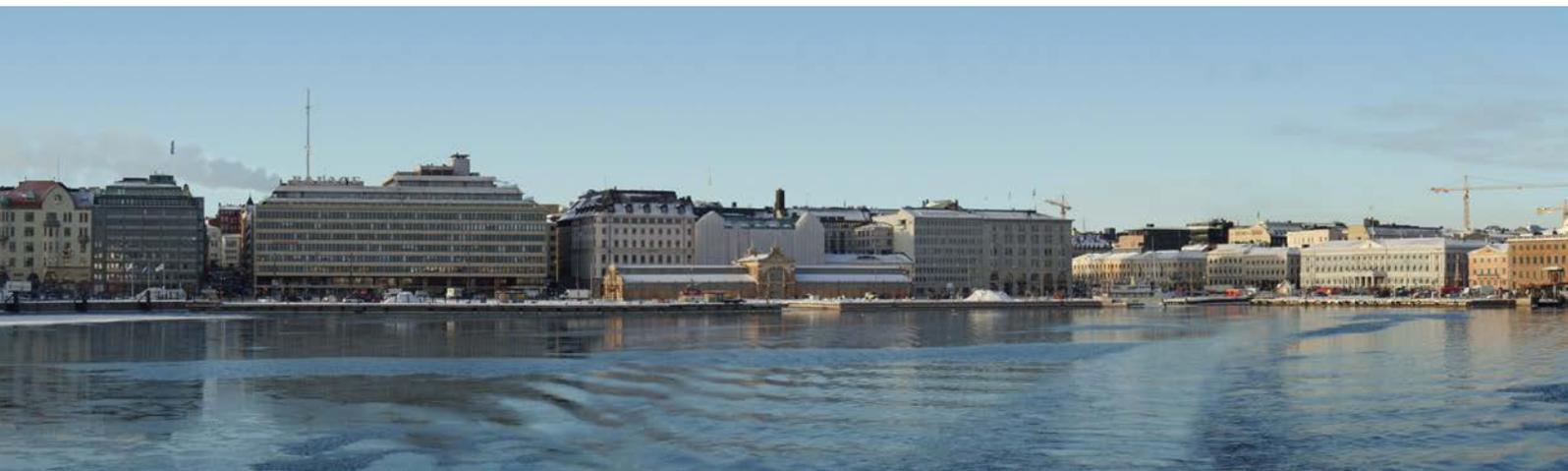
Im Grunde kann man sagen, dass der Südhafen im Moment als unabhängiger Teil der Stadt verstanden werden kann.

Die Aufgabe der Teilnehmer wird es sein, einen umfassenden Plan für den Südhafen zu erarbeiten, welcher als Basis für eine zukünftige Entwicklung des Gebietes dienen soll.

Der Südhafen soll besser mit dem Stadtzentrum verlinkt werden und die neuen Funktionen des Hafens müssen einen besseren Zugang zum Hafen sicherstellen.

Eine Verbesserung der Fußgängerwege und Radverbindungen ist ebenso gewünscht wie ein neues kulturelles Zentrum, welches unterschiedlichste Nutzungen bietet und das Gebiet sowohl für die Bewohner der Stadt als auch für Touristen interessanter macht.

Abb. 02  
der Südhafen als  
“Visitenkarte” Helsinkis



Die 2 großen Schiffsterminals, welche den Hafen in ihrer Funktion definiere, bleiben erhalten, allerdings wird ein kleinerer, direkt im Zentrum des Hafens befindlicher Terminal nicht mehr benötigt und soll deshalb durch einen Kulturbau ersetzt werden.

2011 gab es hinsichtlich dieses Kulturbaus bereits die Bestrebung der Stadt Helsinki, in diesem Bereich ein Guggenheim-Museum zu platzieren, was allerdings von den Stadtbewohnern per Umfrage abgelehnt wurde.

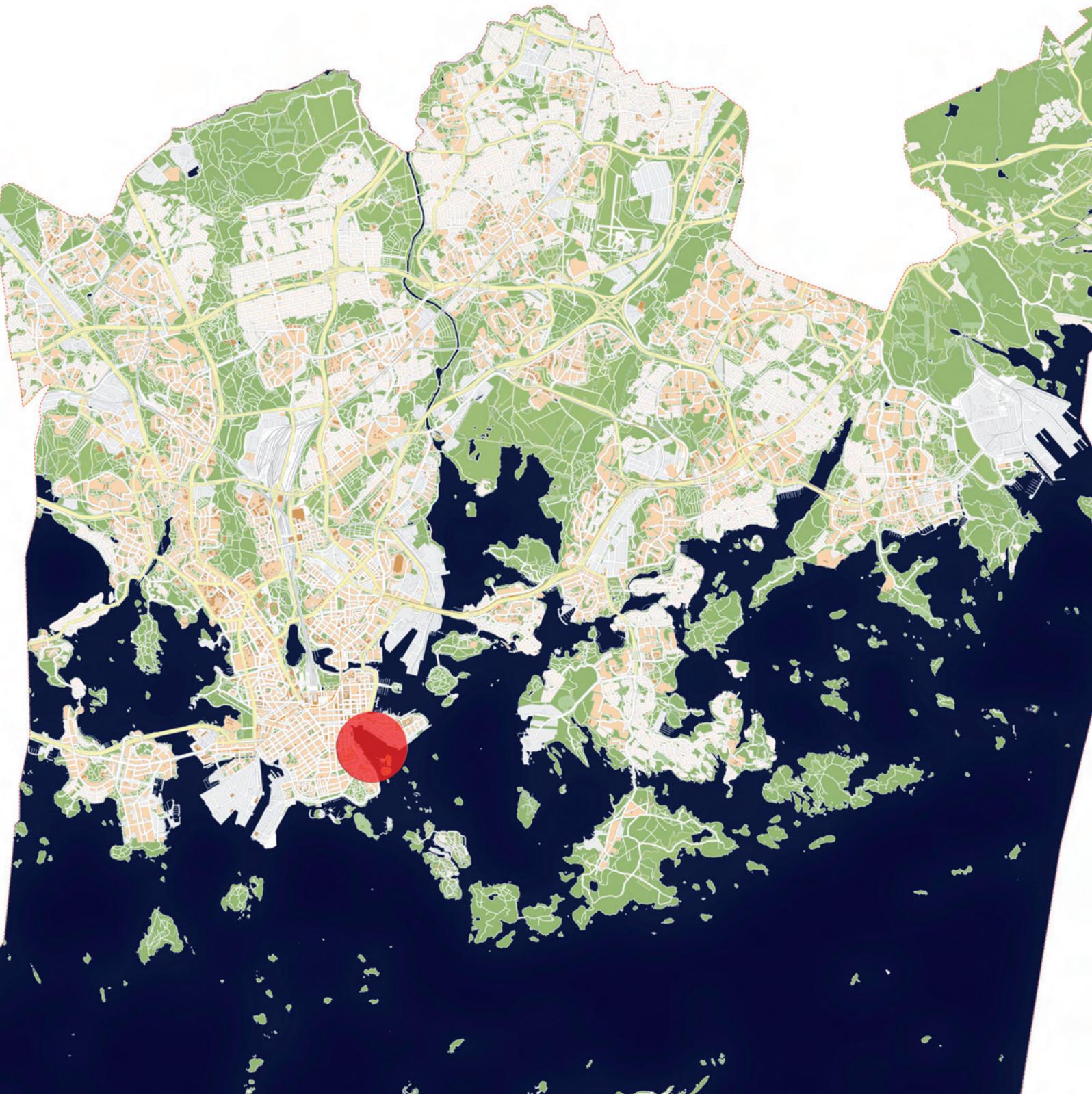
Die vorhandene Silhouette der Stadt soll respektiert werden. Hohe Gebäude im Bereich der Küstenlinie sind nicht erwünscht. Die neuen Gebäude sollen einen hohen Mehrwert in Bezug auf das Stadtbild bringen, wobei detaillierte Ausführungen zu den Gebäuden nicht verlangt werden.

Die kulturelle und ikonische Einzigartigkeit des Südhafens soll verstanden und gestärkt werden. Darüber hinaus will man auf die Wichtigkeit des Erfahrens von urbanem Raum hinweisen.

Zusammengefasst geht aus dem Programm des Wettbewerbs hervor, dass es neue Nutzungen für den Hafen braucht und dieser einen Mehrwert bekommen soll, weg von der reinen Touristen An- und Ablieferung bzw. soll auch diese Funktion besser mit der Stadt verbunden werden.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011.





## Adaptierte Aufgabenstellung

Schnell wurde mir klar, dass die gesamte Aufgabenstellung, also eine Neustrukturierung des Südhafens mit all seinen Elementen den Rahmen meiner Diplomarbeit sprengen würde.

Abb. 03  
Lage des Wettbewerbsgebietes in  
Helsinki

Ich möchte mich im Rahmen der Arbeit also auf die Hauptintention des Wettbewerbs festlegen, nämlich, das Gebiet des Südhafens mitsamt seiner Identität der unterschiedlichsten Nutzungen zu verstehen und gezielt eine Intervention in diesem Bereich zu erarbeiten.

Für die Entwurfsarbeit meiner Diplomarbeit beziehe ich mich auf den im Programm des Wettbewerbs gewünschten Kulturbau im Bereich des nicht mehr benötigten Kanava Terminals, der genau an der Achse vom Stadtzentrum aus kommend in der Verlängerung des Marktplatzes sitzen soll und somit als Kopfbau des Gebiets fungieren könnte.

Schon vor der Veröffentlichung des Wettbewerbs wurde von der Stadt Helsinki eine Aufwertung des Gebietes durch einen Kulturbau angedacht, mit dem Resultat, dort ein Guggenheim-Museum zu etablieren.

Gescheitert ist die Aktion daran, dass Helsinki bereits sehr viele Museen besitzt und die Stadtbewohner den kostbaren Bauplatz am Hafen nicht mit einem weiteren Museum verbauen wollten.

In meiner Aufgabenstellung wollte ich deshalb über die Analyse und das Verstehen der Identität des Hafens ein Programm für einen Kulturbau finden, der über die klassische Funktion eines Museums hinausgeht.

Die Aufgabe des Baus soll es sein, die Identität des Hafens zu erneuern bzw. zu stärken und dort, in Verbindung mit der Neustrukturierung des öffentlichen Platzes nicht nur einen Willkommensort als Visitenkarte für Ankommende zu schaffen, sondern auch einen Anziehungspunkt für die Bevölkerung Helsinkis.

Das Gebäude soll den Hafen definieren und ihm ein Gesicht geben.

## Kurzfassung und Intention

Ein Kulturdepot in Helsinki als Kulturbau im Hafen scheint auf den ersten Blick ein etwas unkonventionelles Thema zu sein und wenn ich etwas darüber nachdenke, wie sich die Aufgabenstellung und der Typus des Baus im Laufe der Zeit verändert und definiert hat, ist es für mich umso erstaunlicher, was daraus am Ende geworden ist.

Der Bau ist nämlich nicht nur eine Bezugnahme auf den Südhafen mit seiner Geschichte und seiner Rolle in der Stadt, sondern steht mit seiner Funktion und Typologie auch für eine Kritik an der klassischen Museumsfunktion an sich.

Ich wollte einen neuen Weg finden und dadurch beschäftigte ich mich im Konzeptfindungsteil meiner Arbeit hauptsächlich mit der Identität von Häfen und urbanen Wasserfronten, welches auch zur Folge hatte, dass ich mich mit dem speziell im Architektur- und Städtebaudiskurs viel verwendeten Begriff der "kulturellen Identität" auseinandersetzte.

Über diese Identitätsfindung erkannte ich auch, dass ich mit der Vergangenheit des Hafens und seiner ehemaligen, ihm zugrunde liegenden Nutzung arbeiten möchte und muss.

Dadurch entstand das Konzept des Kulturlagers, also dem Lagern von Gütern aller Art als letzte oder Zwischenstation deren Reise.

Ein großer Teil des Südhafengebietes ist, auch durch seine Terminals und Zollstellen, unzugängliches Gebiet.

An vielen Stellen im Hafen ist es unmöglich, öffentliche Plätze an der Wasserfront zu schaffen, dies hängt mit der Zollzone zusammen, welche als internationales Gebiet zur Warenlagerung natürlich keine Öffentlichkeit zulässt. Die Wasserfront am Bauplatz des ehemaligen Kanava Terminals befindet sich in zollfreiem Gebiet.

Diese Zollfreigebiete, die es überall auf der Welt gibt, sind auch unter der Definition "Freihäfen oder Freizonen" bekannt.

Ich beschäftigte mich also mit diesen Orten und stieß dabei auf einen Trend, der in den letzten Jahren, in Zeiten von Finanzkrisen und Wertverlusten, einen regelrechten Boom erfahren hat.

Diese Freihäfen werden als Lagerorte für Kunst- und Kulturgüter von privaten Kunstsammlern oder Wertanlegern verwendet, um ihre Sammlungen unter besten Bedingungen zu lagern und dabei Steuern zu sparen bzw. den Wert der Stücke zu erhalten.

Kunst wird von reichen Leuten also als Wertanlage gesehen und in "Freihäfenkunstbunkern" anonym gelagert. Der zur Zeit größte dieser Art befindet sich in Genf.

Ich fand das Thema der Kunstlager in Freihäfen ungemein spannend aber auch bedenklich, da hier das eigentliche Ziel von Kunstvermittlung, also von Menschen für Menschen offen zu sein, durch das Wegsperrern der Objekte abhanden kommt. Viele der teils sehr berühmten Kunstwerke, die dort lagern, bekommt nie jemand zu Gesicht.

Auch an der Tatsache, dass an solchen Orten Kulturgüter steuerfrei gelagert, angekauft und verkauft werden können, sehe ich ein sehr großes Potential, eine Typologie zu entwickeln, die mit diesem Umstand arbeitet und ihn positiv nutzt. Das war eine sehr interessante Herausforderung für mich.

Am Ende ist es ein Kulturdepot geworden, welches die positiven Aspekte der Freihafentypologie nutzt, teils als Museum fungiert und zudem ein Lager für Kulturgüter aller Art ist. In diesem Bau steckt ein großes Potenzial, den Südhafen besser mit der Stadt zu verlinken.

Es soll ein Ort sein, der sowohl dem kunstinteressierten Menschen wie auch dem Expertenpublikum zur Verfügung steht, der Menschen anregt, sich mehr mit Kunst oder dem Sammeln von Kulturgütern auseinanderzusetzen und diese sowohl in angemessenen Ausstellungsräumen wie auch in einer intimeren, komprimierteren Art, in Form eines Lagerbeschaus, zur Verfügung zu stellen. Es bietet dem Sammler einen Ort, an dem seine Objekte bestmöglich aufgehoben sind, wo er über die Institution Freihafen seine Sammlung steuerfrei erweitern oder verkleinern kann. Bei Bedarf wäre es auch möglich, Sammler selbst kuratorisch tätig werden zu lassen, sodass diese ihre eigene Art der Ausstellung entwickeln. Unter Umständen auch in Kooperation mit anderen Sammlern.

Menschen können ihre Objekte aber auch dorthin bringen, um diese wertschätzen, fotografieren oder restaurieren zu lassen.

Der Bau soll Kunst vermittelnde Funktion haben und über regelmäßige Auktionen, die den Bestand des Lagers erweitern, ein bisschen mehr Transparenz und Verständnis in den Kunstmarkt bringen.

Insgesamt wollte ich aber ein Gebäude entwickeln, das eine offene Struktur bietet, um Kultur passieren zu lassen und das in jeglicher Ausführung. Das bedingt auch, dass sich im Laufe der Zeit die Funktion auf Veränderung etablieren kann.

Es wäre wirklich interessant zu sehen, wie dieser Bau von den Menschen und vom Kunstmarkt angenommen wird und ob dadurch ein einmaliger Ort in Helsinki entstehen könnte.

Das Potenzial hierfür ist in jedem Fall vorhanden.

## Abstract and Intention

A storage building in the south harbour of Helsinki is, on first sight, potentially not the most interesting typology and the longer i think about it, the more suprised i get how the project changed over time and what it has become in the end.

The building predicts not only a relation to the south harbour area and his role in the city by using his historical identity but also criticises the conventional museum in it`s contemporary function.

I wanted to try a new way and that`s why i engaged myself to the topic of the identity of old harbour areas and urban waterfronts and as a result of that, i did research on the term “cultural identity”. On studying the identity of the south harbour i came to the conclusion that i want to use the typology of storage buildings who were there from the very first beginning, or more precisely a warehouse for cultural goods, as an end destination or interstation of their journey around the world.

A big part of the south harbour area is bonded area and not accessable for the public, which makes it impossible to locate new public spaces directly at the waterfront. That`s also the case at the project site, the old Kanava Terminal. By doing some research i found a typology that happens to be in such special bonded areas. They are called “freeports” and are located all around the world. It`s really interesting how those got a proper trend in the last few years.

In times of finance crisis and obsolescences rich people started to use those freeports as a save and anonymos environmet to store valuable art collections or any kind of cultural goods, without paying any taxes for storing, buying or selling those goods.

Art became more and more a potential for further increase in value. For those people art is not a personal thing anymore, it is a trading good and a possibility to make more money with it. That`s why they need save storages. The biggest, and most valuable freeport is located in Geneva, Switzerland.

A little bit disturbed but also interested in that topic i started to think of new ways to use the possiblities of the freeports to change that anonymos art storage facility into a building that uses it`s potential but also gives the art back to the people. In from of public auctions, sales and art exhibition to display the cultural goods that are stored there, because most of the art stored in those places nobody never sees.

In the end it became a cultural depot which combines the positive aspects of the freeport typology, art galleries, storage and art manipulation.

The target is, to developpe a place, were people, who are interested in art and

people who are experts in that field, can altercate with art in every possible way. It serves collectors as a place were they can store their goods the best possible way and in a secure environment, but also provides those pieces for public display.

In that matter, it would also be possible to give collectors the opportunity to become curators of their own collection.

By making your own exhibition it would be possible, not only saving money on taxes but also earn some of the storage costs back.

Another advantage of the project is, that, if you have goods or a collection of your own or recently bought a new piece, you can go there and get a proper esteem, fotografies or restauration of your items. There will be premises for manipulation of cultural goods, accessible for everyone.

In the end i can say, i developed a cultural building that provides an open structure for any cultural happening and the building is laid out for an adaption of it`s function as well.

It would be really interesting to see, how this new typologie gets accepted by both the public and the art marked. In any case it is project that is unique in the city of Helsinki and links the south harbour better to the city and it`s inhabitants, which was the main objective from the start.





**ANALYSE**



# Historische Entwicklung des Südhafens

## Überblick

Der größte Teil des Südhafens ist denkmalgeschützter Bereich, seine Bebauung hängt sehr stark mit der Entwicklung der Stadt Helsinki zur Hauptstadt Finnlands im Jahre 1812 zusammen.

Die zentralen Teile des Hafens sind im Masterplan Helsinkis als signifikante, kultur- historische Einheit definiert.

Seit dem 17. Jhdt. funktioniert dieses Gebiet als Hafen und Anlegestelle direkt am Stadtzentrum. Der Haupthafen zu dieser Zeit war allerdings der etwas nördlicher gelegene Pohjoisranta Hafen.

Erst 1812 nachdem die schwedische Herrschaft über Finnland endete und das Land von Russland übernommen wurde, wurde Helsinki als dessen Hauptstadt definiert.

In dieser Zeit wurde der Südhafen ausgebaut und erweitert. Die Promenade wurde schrittweise erweitert und der bis heute aktive Marktplatz geschaffen um Raum für das Be- und Entladen bzw. Lagern und Verkaufen von Gütern zu gewährleisten. Im Zuge dessen entstand auch die Markthalle, welche heute als die älteste Finnlands gilt.

Im Laufe der Jahrhunderte hat sich das Bild des Hafens und seiner Landlinie den Bedürfnissen der Markt- und Handelsfunktion und des Boots- und Schiffsverkehrs angepasst und zur jetzigen Form entwickelt.

Der westliche Teil des Hafens, der im 18. Jhdt. hauptsächlich mit Holz- und Lagerhütten und Holzstegen bebaut war, transformierte sich im 19. Jhdt langsam zu einem mehr repräsentativeren Teil der Stadt.

Die Halbinsel im Osten hingegen wurde erst im späten 19. Jhdt. bebaut, wobei dort vorwiegend ärmere Leute wohnten.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L10 2011.



Abb. 04  
Historischer Blick auf den  
Südhafen

Abb. 05 (nächste Seite)  
Plan des Südhafens  
im Jahre 1800





## Marktplatz und seine Umgebung



Abb. 06  
der doppelköpfige Adler am  
Marktplatz

Der Marktplatz ist einer der wichtigsten Plätze, seit Helsinki 1812 zur Hauptstadt Finnlands ernannt wurde. Der Marktplatz mit seinen Becken und Anlegstellen wurde 1810 geformt und wenig später der Platz schon in seiner jetzigen Form als Marktplatz genutzt.

In dieser Zeit entstanden auch die repräsentativen Steinbauten, die sich im Hintergrund des Marktplatzes befinden. Zu diesen zählen heute der Präsidentenpalast, die Schwedische Botschaft und der Oberste Gerichtshof.

Den visuellen Fokuspunkt bildet der Obelisk, mit einem doppelköpfigen Adler inmitten des Platzes, welcher 1833 im Zuge des Kaiserbesuches errichtet wurde und auch heute noch zu den Sehenswürdigkeiten Helsinkis zählt.<sup>2</sup>

## Esplanadi Park

Der offene Bereich der sich vom Marktplatz Richtung Westen in die Stadt zieht, ist ein Park, der von beiden Seiten von Einkaufsstraßen begleitet wird und seine Gestalt seit 200 Jahren nicht verändert hat. Seine Schaffung ist stark mit den Wachstumsphasen der Stadt verknüpft.

Helsinki hat im 19. Jhdt, als es Hauptstadt wurde, neue Grünflächen für einerseits Erholung, andererseits zur Repräsentation gebraucht. Entlang der Parks liegen signifikante Steingebäude des alten Stadtzentrums und auf der gegenüberliegenden Seite historische Holzgebäude aus dem ehemaligen Vorort.

Der Platz war damals also Freizone zwischen den zwei Seiten.

Im Westen bildet das Schwedische Theater und im Osten der Marktplatz im Südhafen das Ende des Parks. Der Park markiert also genau die Achse vom Theater bis zum Marktplatz des Südhafens.<sup>3</sup>

## Südliches Ufer

Der Kaivopuisto Park schließt den Südhafen im Süden ab und wurde 1830, eigentlich als geschlossener Park, gegründet. Ende des 19. Jhdts. wurde der Park in einen öffentlichen, repräsentativen Park transformiert. Im Park gelegen ist eines der ältesten Restaurants in Helsinki.

Da der Tähtitornin Park und der Kaivopuisto Park gleichzeitig renoviert und entwickelt wurden, entstand am südlichen Ufer ein teurer Wohndistrikt der heute die ältesten Villen in Helsinki beherbergt.<sup>4</sup>



Abb. 07  
Achse Esplanadi vom Stadtkern  
Richtung Hafen / Marktplatz

<sup>2</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L10 2011, 3-4.

<sup>3</sup> Vgl. Ebda, 5-6

<sup>4</sup> Vgl. Ebda, 5-6

## Östliches Ufer / Halbinsel (Katajanokka)

Die Fassaden, die sich im östlichen Teil des Südhafens zum Meer hin öffnen haben an der Wasserfront hauptsächlich aus rotem Ziegel. In zweiter Reihe dahinter befindet sich die orthodoxe Kathedrale als höchstes Gebäude der Gegend, welche auch vom Meer aus sichtbar ist.

Die Uferlinie in diesem Bereich wurde im Laufe der Zeit immer wieder stark verändert und den Bedürfnissen des Hafens angepasst, zuletzt in den 1970er Jahren. Katajanokka wurde 1836 zu einem Bezirk Helsinkis.

Die einzige schmale Verbindung der Halbinsel zum Festland wird geschnitten von einem Kanal, der den Südhafen mit dem Nordhafen verbindet. Die Zugverbindung, die von diesem Gebiet aus nach Westen führte, war damals die modernste Finnlands.

Anfang des 20. Jhdts. entstanden in diesem Gebiet "Art Nouveau" Wohnbereiche und in den 1970er Jahren auch der zuvor hauptsächlich aus Fabriken bestehende östliche Bereich von Katajanokka.<sup>5</sup>

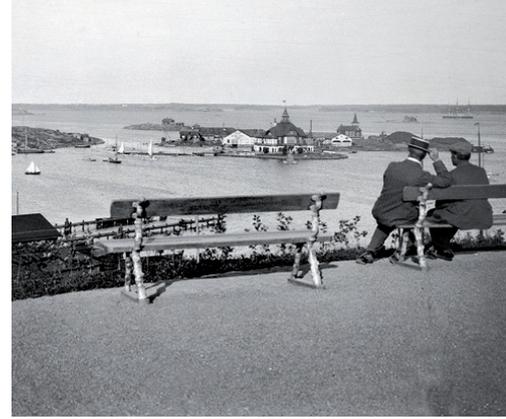


Abb. 08  
Blick vom Park im Süden auf die Inseln vor dem Hafen



Abb. 09  
Zugverbindung mit Blick auf die orthodoxe Kirche (oben rechts)

Abb. 10  
Die Katajanokka Halbinsel als Dorf im 19. Jhd.

<sup>5</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L10 2011, 9-12.



## Westliches Ufer:



Abb. 11  
Blick vom Park auf das Olympia  
Terminal

Abb. 12  
Aussicht vom Tähtitornin Park auf  
den Markt

Abb. 13  
Die Werft an deren Stelle sich  
heute das Olympia Terminal  
befindet

Zu Beginn des 19. Jhdts., zur Zeit, als Schweden regierte, bestand der westliche Teil des Hafens hauptsächlich aus kleinen Lagerhütten und das Ufer war natürlich belassen.

Am Platz des jetzigen Olympia Terminals befand sich damals eine Werft, die später zur Dock Company gehörte und Arbeit für mehrere hundert Schiffsbauer bot. Die weitere Entwicklung des westlichen Teils dauerte ziemlich lange und erreichte ihre jetzige Form erst 1980 im Zuge der Erweiterung der Industrie- und Handelsfläche, bzw. durch den Bau einer Zugverbindung, die den Südhafen mit dem Westhafen durch dieses Gebiet verband.

Das Olympia Terminal wurde 1952 für die Olympischen Spiele gebaut und ist bis heute als Schiffsterminal in Verwendung. Das anschließend zwei Jahre später gebaute Lagergebäude wurde 1988 zum Satamatalo Gebäude in dem das Hauptquartier der Hafenbehörde untergebracht wurde.

Der Tähtitornin Park, der sich oberhalb des Olympia Terminals befindet, ist der höchstgelegene Punkt in Helsinkis Stadtlandschaft. Er befindet sich 32m über Meeresebene und von dort hat man den besten Überblick über den Südhafen und die zwei Kathedralen dahinter. Im Mittelalter wurde der Ort als Signalfeuerplatz genutzt und 1748 wurde dort auch eine Verteidigungsanlage errichtet. Damals war der ganze Park allerdings ein Felsenfeld, in dessen Mitte sich ein optischer Telegraph befand.<sup>6</sup>

Als die Universität, nach dem großen Brand in Turku, nach Helsinki verlegt wurde, wurde beschlossen, dort eine Sternwarte zu bauen. Die Sternwarte war 1834 eine der best ausgestatteten ihrer Zeit.

Die Sternwarte und der Park waren lange Zeit die einzigen öffentlichen Funktionen in diesem Gebiet, andere Teile waren hauptsächlich unter militärischer Obhut. Ende des 19. Jhdts. entwickelten sich langsam um den Hügel herum Wohngegenden und nach einer Initiative der Stadt wurde der Hügel 1883 zum ersten öffentlichen Park. Das Erdreich wurde aufgeschüttet und die Felsen begrünt. Nach seiner Fertigstellung 1903 wurde der Park zum Aussichtspunkt auf den Marktplatz, die Terminals und die Katajanokka Halbinsel. Die Aussicht wurde auch gesichert, indem man die Gebäudehöhen in diesem Gebiet gesetzlich regelte.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L10 2011, 13

<sup>7</sup> Vgl. Ebda., 11-12





KRUUNUNHAKA

SENATE SQUARE  
SENAATINTORI

TORI QUARTERS  
TORIKORTTELIT

ESPLANADINPUISTO

MARKET SQUARE  
KAUPPATORI

KANAVA TERMINAL  
KANAVATERMINAALI  
K5

KATAJANOKKA

KASARMITORI

MAKASIINI TERMINAL  
MAKASIINITERMINAALI  
M4

KATAJANOKKA TERMINAALI

TAHTITORNIN VUORI

OLYMPIA TERMINAL  
OLYMPIATERMINAALI  
M1

LAIVASILLAN  
PUUSTIKKO

MYLLYRINNE

VALKOSAARI

ULLANLINNA

LUOTO

KAIVOPUISTO

# Elemente des Südhafens

## Der Marktplatz:

Der Marktplatz ist einer der wichtigsten Plätze Helsinkis. Er ist der Verbindungspunkt des Hafens mit dem Stadtzentrum und sehr beliebt bei Touristen und Stadtbewohnern.

Er sitzt am Ende der Achse des Esplanadi Parks, welcher seine originale Form seit 200 Jahren beibehalten hat und als öffentlicher Park und Veranstaltungsplatz fungiert.

Auf dieser wichtigen Achse, die sich durch den Park von Westen nach Osten zieht, liegt am westlichen Ende das Schwedische Theater, dieses erinnert noch an die Zeit, in der Schweden über Finnland regierte.

Im Hintergrund des Marktplatzes sind die „Tori Quarters“, 3 Blöcke von Gebäuden, welche damals das kaiserliche Zentrum Helsinkis bildeten.

Sie trennen den Senatsplatz mit dem Dom vom Hafen. Teile der Blöcke waren unter anderen die ehemalige schwedische Botschaft, der oberste Gerichtshof oder der Präsidentenpalast.

Auch als „City Hall Quarters“ bekannt, werden diese im Moment einer Revitalisation unterzogen. Die Innenhöfe werden geöffnet, um neue Nutzungen und Programme möglich zu machen. Durch Kombinieren von Restaurants, Büros und Kultur soll der ganze Bereich für alle Nutzergruppen geöffnet werden. Alle Innenhöfe sind öffentliche Fläche und in sich verbunden.

Dies wird auch eine bessere Anbindung des Hafens zum Senatsplatz hin möglich machen und da der Marktplatz im Moment auch für Events aller Art genutzt wird, ist die Erneuerung der Tori Quarters als Erweiterung des Eventraumes sicher eine sinnvolle Ergänzung.

Der Marktplatz wird durchbrochen von mehreren Becken und Kais, die als Anlegestellen für kleine und große Schiffe dienen.

Vor dem Präsidentenpalast liegt das Linnanallas Becken, das von kleinen Booten genutzt wird.

Nur durch einen Promenadenstreifen geteilt liegt direkt davor das Linnanlaituri Becken, an dem sich auch die denkmalgeschützten Anlegestellen des „Suomenlinna Ferryboat Terminals“, das von den 800 Bewohnern der Insel täglich benutzt wird, befindet.

Im Kolera-allas Becken legen Fischerboote und Touristenschiffe an, wobei die Drehbrücke am Eingang des Beckens nicht mehr verwendet wird.

Mittig am Marktplatz positioniert sitzt der visuelle Fokuspunkt des Marktplatzes - der Obelisk mit dem doppelköpfigen Adler, der zu Ehren des Kaisers 1833 aufgestellt wurde.<sup>8</sup>

Abb. 14  
Übersichtsplan des Südhafens mit  
seinen Elementen

<sup>8</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 22-23

Entlang der Gebäude in der Achse des Stadtzentrums befindet sich eine ziemlich stark befahrene Straße, die die östliche Halbinsel Katajanokka verbindet. Durch das Abschotten und Differenzieren der Wasserfront und des Marktplatzes von der Straße könnte mehr Aufenthaltsqualität und Ruhe an diesem Platz geschaffen werden. Dies könnte beispielsweise durch eine Geländeanhebung des ganzen Bereiches erzielt werden, was auch neue Sitzmöglichkeiten an der Promenade zur Folge hätte, wie auch ein Angleichen des Niveaus an die Uferfront des östlichen Katajanokka Teils. Mit zusätzlichen Bäumen entlang der Straße wäre auch eine Aufwertung der Fahrradrouten zu erzielen und würde die Differenzierung zwischen Marktplatz und Verkehr noch zusätzlich verstärken.<sup>9</sup>

## Die Markthalle



Abb. 15 Blick auf die Markthalle direkt am Ufer

Auf der westlichen Seite des Marktes befindet sich die älteste Markthalle Finnlands. Immer noch genutzt, befinden sich im Inneren der Halle Cafes und Geschäfte. Das Gebäude ist denkmalgeschützt und zählt mit seiner Ziegel-Renaissancefassade zu den auffälligsten Gebäuden der Wasserfront. Vor der Halle befinden sich Ankerplätze für Besucherschiffe und das Vironallas Becken, das zur finnischen Rettungsboot Institution gehört.

Im südlichen Teil, zwischen Markthalle und Makasiini Terminal, ist die komplette Fläche für öffentliches Parken reserviert, was die Passenger Terminals im Süden in gewisser Weise vom Rest des Hafens abgrenzt.

Hier könnte durch die Verlegung der Parkplätze in die bereits geplante Parkgarage etwas südlicher eine neue Anbindung geschaffen werden und eine Aufwertung des Geh- und Radfahrbereiches entlang und zum Tähtitorninvuoren Parks, stattfinden.<sup>10</sup>

## Die Terminals

Im Bereich des Südhafens gibt es drei aktive Passenger Terminals:

- Makasiini Terminal
- Olympia Terminal
- Katajanokka Terminal

<sup>9</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 22-23.

<sup>10</sup> Vgl. Ebda., 23

Von diesen aus werden hauptsächlich die Städte Stockholm, Tallinn und St. Petersburg angefahren. Der Betrieb aller Terminals wird auch im Winter, in dem der Hafen eigentlich zugefroren ist, sichergestellt.

Das Kanava Terminal wird nicht mehr als Passenger Terminal genutzt und abgerissen.

Seit Jahren wächst der Tourismus in Helsinki und darum ist es für den Südhafen und die Stadt wichtig, den Passagierverkehr zu verbessern und die Terminals gut mit der Stadt zu verbinden.

Zur Zeit sind die Hauptgruppe von Touristen Kreuzschiffpassagiere, die einen Tag in Helsinki verbringen.

Das Bestreben der Stadt geht allerdings in die Richtung, dass man den Südhafen so weiterentwickeln möchte, dass er als Haupthafen für Kreuzfahrtschiffe in der Baltischen See gilt. Die Passagierschiffe stehen sinnbildhaft für die Identität des Hafens und das Image von Helsinki.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 25-26.

Abb. 16

Der Südhafen und seine Terminals



## Makasiini Terminal M4



Abb. 17  
Makasiini Terminal mit den  
Parkflächen am westlichen Ufer,  
dahinter befindet sich das  
Olympiaterminal



Abb. 18  
Parkflächen zwischen Markthalle  
und Makasiini Terminal mit den  
Anlegestellen der Küstenwache



Abb. 19  
Makasiini Terminal

Das Terminal befindet sich am östlichen Teil des Hafens direkt unterhalb des berühmten Tähitorninvuoren Parks. Es bildet die Schnittstelle zur Markthalle bzw. des Marktplatzes.

Von dort aus findet der Personen- und Autoverkehr nach Tallinn und St. Petersburg statt, sowie der Frachtverkehr nach Stockholm. Im Gebäude befinden sich sowohl Räumlichkeiten der Schifffahrtsgesellschaften und ein Restaurant. Nördlich des Baus sind die bereits erwähnten öffentlichen Parkplätze, die von Besuchern des Marktes wie auch von Passagieren der Schiffe genutzt werden. Ab diesem Terminal Richtung Süden ist das ganze Hafensareal bis zum Olympia Terminal abgesperrtes Gelände und öffentlich nicht mehr zugänglich.

Das geschlossene Gelände trennt auch den Hafen vom dahinter gelegenen Park, der eigentlich als bester Aussichtspunkt auf den Hafen in den Stadtführern gehandelt wird. Paradoxaerweise sieht man zwar auf das Wasser, man hat allerdings keinen direkten Zugang dazu.

Ich glaube, dass speziell im Bereich des Makasiini Terminals ein sehr großes Potenzial für die Neupositionierung und Neustrukturierung des Südhafen liegt. Durch das Öffnen dieses Bereiches könnte ein zweiter Fokuspunkt neben dem Marktplatz geschaffen werden. (Park, Grünflächen mit neuem Wasserbecken, Eislauf, Schwimmen, Eventspace, Konzerte, Restaurant, Leuchtturm,...)

Die Funktionen des Terminals müssten dadurch verlegt werden und eine Umnutzung stattfinden.

In diesem Bereich wird von der Stadt erneut versucht ein Guggenheim-Museum zu etablieren, nachdem das Projekt zuvor im Bereich meines Bauplatzes von der Bevölkerung abgelehnt wurde.

Entlang dieses Grundstückes, vorbei auch am Olympia Terminal führt eine Straße, Geh- und Radwege nach Kaivopuisto, eine Park- und Villengegend liegt direkt am Wasser, die von Touristen und Stadtbewohnern aufgrund ihrer Lage häufig aufgesucht wird.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 24-25.

## Olympia Terminal M5

Das denkmalgeschützte Olympia Terminal mit dem Satamatalo Gebäude wurde im Zuge der Olympischen Spiele 1952 gebaut. Im Gebäude befinden sich Dienstleistungen für den Passagierverkehr, ein Restaurant und Räumlichkeiten der Schifffahrtsgesellschaften. Das Olympia Terminal bedient den Schiffsverkehr nach Stockholm, allerdings werden die zwei Anlegestellen im Sommer auch von internationalen Passagierschiffen verwendet. Im Satamatalo Gebäude, direkt neben dem Olympia Terminal, befindet sich das Hauptquartier des Helsinki Hafens. Westlich des Gebäudes befinden sich Parkplätze für den Straßenverkehr, Passagiere, Autos und Taxis.

Unterhalb des Geländes befindet sich eine private Parkgarage für 200 Autos. Zugang zur Garage hat man über das südlich vom Terminal gelegene Gate A. Der gegenüberliegende Park trennt den Hafenteil von der Wohngegend der Halbinsel Kaivopuisto.

Der Verkehr vor dem Terminal, beziehungsweise die verkehrstechnische Anbindung an das Terminal ist weitaus besser als die des gegenüberliegenden Katajanokka Terminals. Insgesamt merkt man dem Gelände an, dass es im Zuge eines Großevents entstanden ist, da viel Wert darauf gelegt wurde, ankommenden Personen einen sehr guten ersten Eindruck der Stadt zu vermitteln.<sup>13</sup>

## K6 und K7

Im K6 Gebäude befinden sich unter anderem Räumlichkeiten der Finnischen Küstenwache, des Zolls sowie des Ministeriums für Außenpolitik während sich im K7 Gebäude das „Marina Kongress Zentrum“ weitere Räumlichkeiten des Zolls befinden.

Zwischen beiden Bauten sind Parkplätze angeordnet und der Uferstreifen vor den Gebäuden ist geschlossenes Gebiet. Auch hier würde eine Öffnung der Uferfront für die Öffentlichkeit Sinn machen.

Durch neue Funktionen in der Erdgeschosszone der beiden Gebäude könnte ein zusätzlicher, eigenständiger Bereich im Osten des Hafens entstehen, dessen Kopfbau direkt am „Knick“ der Achse vom Zentrum, diesen Bereich signalisiert.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 24-25.

<sup>14</sup> Vgl. Ebda., 25-26



Abb. 20  
Olympia Terminal und  
Satamatalo Gebäude



Abb. 21  
K6 Gebäude



Abb. 22  
K7 Gebäude

## Katajanokka Terminal K8



Abb. 23

Katajanokka Terminal im östlichen Teil des Hafens

Das Terminal liegt auf der östlichen Halbinsel des Südhafens, welche den Östhafen, der als reiner Anlegehafen für private Schiffe dient, vom Südhafen trennt.

Am Ende der erweiterten Achse vom Stadtzentrum aus markiert das Terminal deren Ende. Der komplette Bereich um das unter Denkmalschutz stehenden Gebäude ist geschlossenes Hafengebiet und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Mit zwei Anlegestellen, 3 Zugängen und sehr großen Abfertigungsflächen ist das Katajanokka Terminal das größte der Südhafen Passagierterminals. Von dort aus wird der Schiffsverkehr nach Tallinn und Stockholm bedient, im Sommer jedoch legen auch internationale Schiffe dort an. Insgesamt kann man sagen, dass das Katajanokka Terminal die schlechteste Anbindung des gesamten Südhafens hat. Demensprechend befindet sich vor dem Terminal ein großer Verkehrsknotenpunkt mit Parkflächen, Taxiständen, und Bus- und Tramhaltestellen, um für die ankommenden Passagiere eine bestmögliche Anbindung an die Stadt zu gewährleisten. Durch eine Öffnung der Wasserfront im Bereich vor dem Katajanokka Terminal und eine attraktivere Geh- und Radfahrroute dorthin könnte der Bereich eine viel bessere Verbindung zum Marktplatz ermöglichen und ein Teil der Passagiere hätte zumindest die Möglichkeit, den Weg zum Zentrum am Wasser zu Fuss zu absolvieren und einen guten ersten Eindruck von der Stadt zu bekommen.<sup>15</sup>

## Kanava Terminal K5 - der Bauplatz



Abb. 24

K5, K6, K7 und Katajanokka Terminal im östlichen Teil des Hafens

Am „Knick“ der Achse, vom Zentrum aus kommend, vorbei am Marktplatz, befindet sich der Bauplatz, auf dem sich das Kanava Terminal befindet.

Da es in seiner jetzigen Funktion nicht länger benötigt wird, möchte die Stadt das Terminal abreißen und den Platz für den Bau eines neuen Gebäudes freigeben.

Dieses soll natürlich einen bedeutenden Mehrwert für den Hafen bringen.

Den vorhin schon erwähnten Knick, der auf dem Grundstück in der Esplananda Achse passiert, könnte eine wichtige, herauszuarbeitende Geste sein, um dem östlichen Teil des Südhafens eine bessere Anbindung, aber vor allem eine neue Qualität zu geben.

Im Moment ist die komplette Uferfront in diesem Bereich für die Öffentlichkeit nicht zugänglich da diese bis zum Katajanokka Terminal zollfreie Zone ist. (siehe Abb 27)

Da das Terminal aufgelassen wird und keine Anlegestelle mehr benötigt wird, könnte das gesamte Areal als öffentlicher Platz gestaltet werden.

<sup>15</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 25.

Dies würde bedeuten, dass am Marktplatz die Stadtachse für die Öffentlichkeit nicht endet, sondern, dass es auch durch den neuen Kopfbau des Hafens einen weiteren Grund gibt, den Südhafen zu besuchen.

Dies würde allerdings auch bedeuten, dass die Parkplätze auf dem Bauplatz, die bis jetzt hauptsächlich für das Parken von Bussen dienen, minimiert und auf die neu geplante Tiefgarage in Katajanokka verlegt werden müssten.

Ein direkter Zugang zum Wasser wäre ein bedeutender Mehrwert für das Gebiet und mit dem Angebot von neuen Funktionen, wie Geschäften, Galerien, Cafes und Restaurants aber auch Veranstaltungsplätzen, könnte man sicherlich eine gesamtjährige Nutzung dieses Bereiches erzielen.

Jedenfalls wird ein kommender Bau eine Art Visitenkarte für den Hafen, aber besonders für die Stadt Helsinki sein, da auch dadurch, dass sich das Grundstück etwas höher als der Marktplatz auf einem Podest befindet, es das wohl auffälligste Gebäude des gesamten Hafens sein könnte.

Nicht zu vernachlässigen ist allerdings auch die Annahme der Höhe des neuen Baus, da sich in zweiter Front denkmalgeschützte Fassaden befinden. Die wichtigste Fassade gehört zum Aalto Bau, der sich direkt hinter dem Grundstück befindet. Ihm gegenüber, Richtung Marktplatz sitzt der Präsidentenpalast, der ungefähr die gleiche Höhe hat.

Es gilt also, den Blick auf die historischen Fassaden vom anderen Ufer aus nicht zu verstellen.

Die älteste Kathedrale Finnlands die sich hinter dem Aalto Gebäude befindet, spielt für die Höhenentwicklung nur eine untergeordnete Rolle, da sie auf einem Hügel steht und somit von überall aus sichtbar ist.

Ein Thema für diesen Teil muss also gefunden werden und das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Funktion des neuen Baus.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L1 2011, 25.



Abb. 25  
Aalto Gebäude und orthodoxe  
Kathedrale

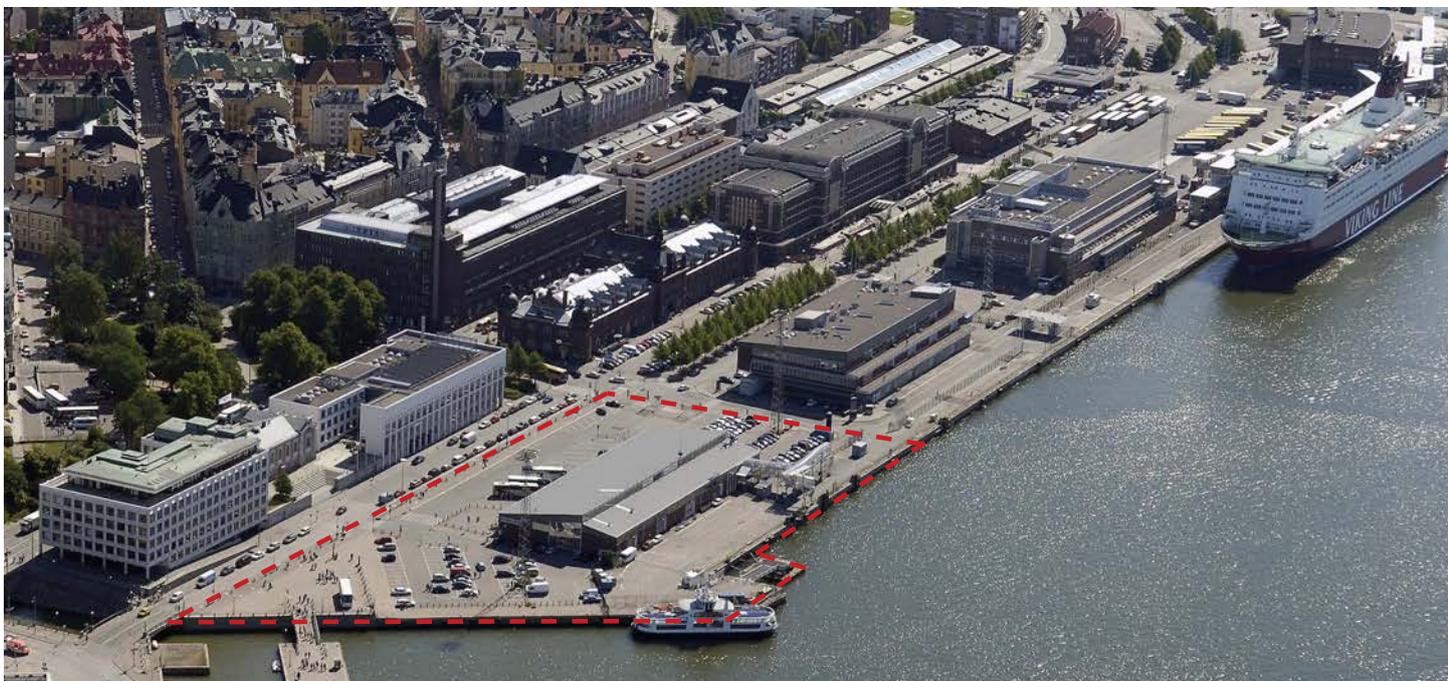


Abb. 26  
K5, K6, K7 und Katajanokka  
Terminal im östlichen Teil des  
Hafens

# Verkehr und Parken im Südhafen

Abb. 27  
Überblick östliches Ufer mit  
zollfreier Zone

Das Gebiet verfügt im Moment über eine unglaubliche Verkehrsdichte, speziell im Knotenpunkt am Marktgebiet.

Sowohl privater wie öffentlicher Verkehr durchziehen das Hafengebiet.

Hauptverantwortlich für die enorme Verkehrsdichte sind die beiden Terminals an jeweils beiden Enden des Hafens mit deren Export und Import Gates.

Abb. 28  
(rechts oben)  
Übersicht Straßenverkehr

Alleine diese zwei Knotenpunkte transportieren ca. 4.5 Millionen Reisende, über 100000 Lkw`s und Busse sowie ca. 300000 Pkw`s im Jahr.

Abb. 29  
(links oben)  
Übersicht Radfahrwege

Interessant ist, dass sich das Fracht Export Gate vom Katajanokka Terminal direkt am Bauplatz befindet, dies wird im Entwurf mit Sicherheit eine Rolle spielen, da diese Straße entlang des Ufers bis zum Terminal internationales Gebiet ist und somit für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. (siehe Abb. 27)

Abb. 30  
(rechts unten)  
Übersicht Parkplätze  
öffentlich und privat

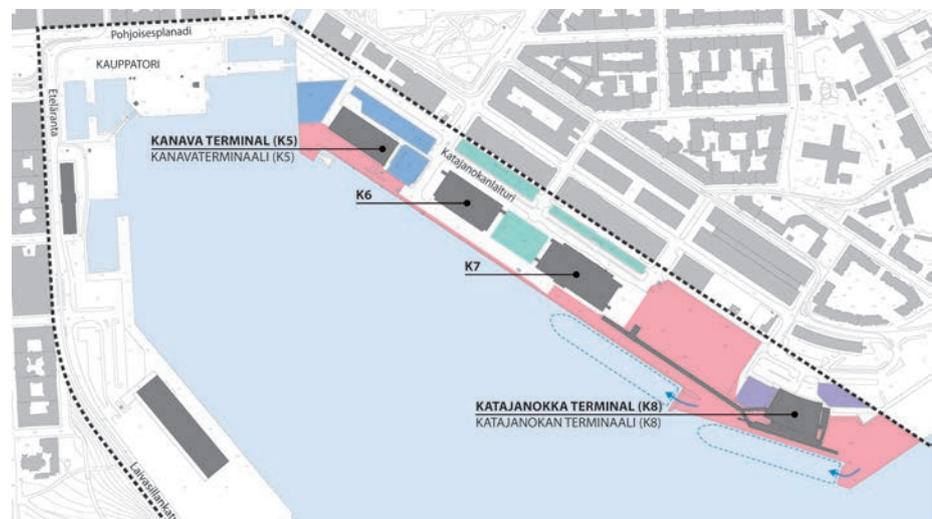
Nicht minder intensiv zeigt sich die Statistik für den Verkehr der Hauptstraßen, die durch das Gebiet verlaufen. Dort werden ca. 85000 Fahrzeuge pro Tag gezählt.

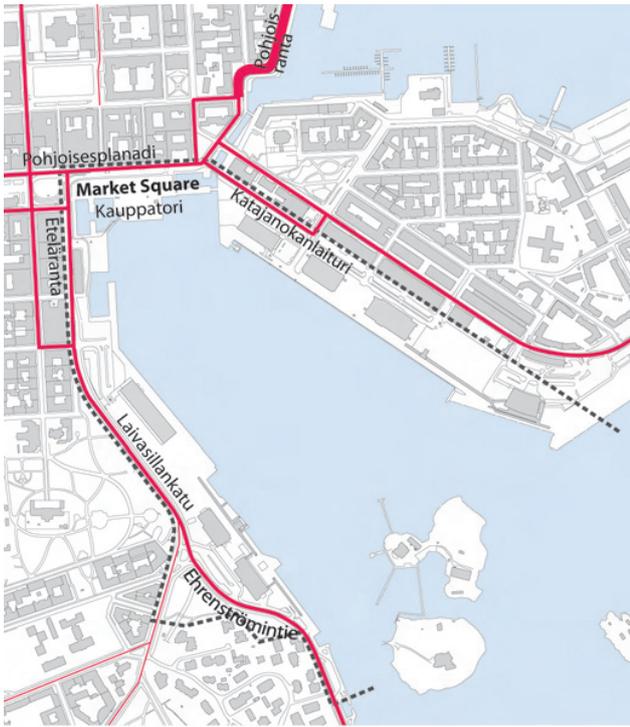
Abb. 31  
(rechts unten)  
Übersicht Straßenbahn / Bus

Die Radwege orientieren sich entlang der Straßen, vom Marktplatz aus Richtung Norden und Süden des Hafens. Zur Katajanokka Halbinsel kommt man mit dem Rad allerdings nur etwas umständlich über die Brücke vom Marktplatz entlang des Kanava Terminals (Bauplatz) bis hin zum Katajanokka Terminal. (siehe Abb.)

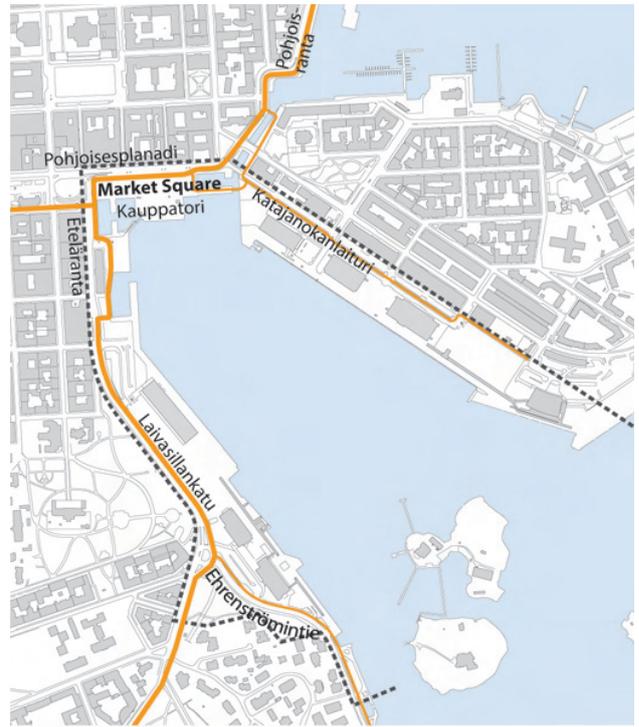
Der öffentliche Verkehr, also Tram und Bus, beziehen sich klar auf die Hauptelemente des Hafens, nämlich den Marktplatz und die 2 Terminals. Während die Tram die Terminals mit der Stadt verbindet, streifen Busse nur den Marktplatz.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Vgl. Helsinki City Planning Department L11 2011, 1-3.

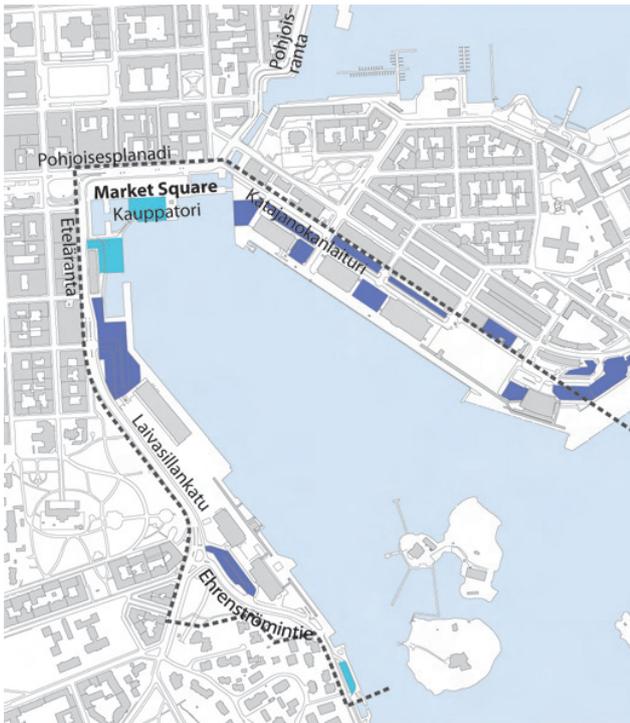




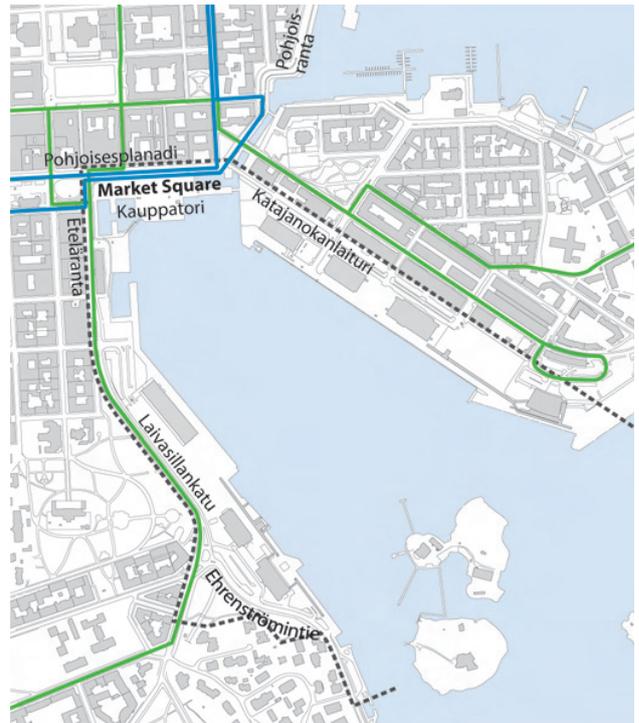
- THOROUGHFARE**  
PÄÄKATU
- REGIONAL COLLECTOR STREET**  
ALUEELLINEN KOKOOJAKATU
- LOCAL COLLECTOR STREET**  
PAIKALLINEN KOKOOJAKATU



- MAIN BIKEWAY**  
PÄÄPYÖRÄTIE
- REGIONAL BIKEWAY**  
ALUEPYÖRÄTIE



- PUBLIC PARKING AREA**  
YLEINEN PYSÄKÖINTIALUE
- PORT-ADMINISTRATED OR PRIVATE PARKING AREA**  
SATAMAN HALLINNOIMA TAI YKSITYINEN PYSÄKÖINTIALUE



- TRAM ROUTE**  
RAITIOVAUNUREITTI
- BUS ROUTE**  
LINJA-AUTOREITTI





# **KONZEPTFINDUNG**



# Die Identität von Hafengebieten und urbanen Wasserfronten

Um ein Verständnis für den Südhafen zu bekommen, habe ich mich mit Hafenanlagen und urbanen Wasserfronten auseinandergesetzt und bin dabei immer wieder auf den Begriff der kulturellen Identität gestoßen.

Als ersten Teil meiner Konzeptfindung für den Kulturbau am Südhafen schien es mir wichtig, mehr über Identität und wie man als Architekt mit dieser arbeiten kann und muss, zu erfahren.

## Kulturelle Identität

Kultur:

Unzählige Definitionen von Kultur können gefunden werden. Die schlüssigste allerdings ist meines Erachtens, dass Kultur all das ist, was durch den menschlichen Geist vom Menschen geschaffen wurde, also was der Mensch selbst gestaltet hervorbringt.

Man kann bei Kultur sowohl das von einem Menschen erzeugte als auch von der Produktion von vielen / allen Menschen sprechen, deswegen gibt es im Kulturbegriff auch die Beschreibung des Zeitgeistes.

Kultur kann auch den Zeigeist einer bestimmten Epoche beschreiben.<sup>1</sup>

Identität:

*“Die Realität des urbanen Lebens wird nicht so sehr durch das direkt Sichtbare geschaffen als vielmehr durch das unsichtbare Gebiet der Bedeutungen.”<sup>2</sup>*

Spricht man von Identität, meint man die Gesamtheit der Besonderheiten, die etwas ausmachen.

Diese Besonderheiten kann man allerdings erst feststellen, wenn dieses Etwas in Kommunikation mit seiner Umgebung tritt und dadurch seine Stellung in der Gesellschaft oder der Stadt offenbart.

Identität ist ein Begriff, der in der Architektur, aber auch in sehr vielen anderen Bereichen der Gesellschaft häufig verwendet wird.

Wichtig ist, dass Identität, spricht man von Gruppen, Nationen, Städten, Orten weder homogen noch statisch ist, sie ist in einem ständigen Wandel, weil sich all ihre Komponenten, seien es Menschen, Gebäude oder Elemente, im ständigen Wandel befinden.

Identität ist also erweiterbar oder zerstörbar, je nachdem, wie man mit ihren Elementen umgeht.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kultur> (28.03.2014).

<sup>2</sup> Vgl. Meyer 1999, 18.

<sup>3</sup> Vgl. Meyer, 19.

Ein Verstehen der Besonderheiten von “Etwas” ist also Grundvoraussetzung, um damit zu arbeiten und es zu verbessern bzw. etwas hinzuzufügen. Im architektonischen oder städtebaulichen Diskurs geht es also eher um das Verstehen von Identität als um Identität an sich und in Diskussionen um die Identität, seien diese architektonischer, städtebaulicher, politischer oder auch wissenschaftlicher Natur, geht es fast immer um die Sorge, diese Identität, als Konsequenz durch Veränderungen oder Entwicklungen, zu verlieren.<sup>4</sup>

## **Kulturelle Identität im Bezug auf Häfen**

Als Ort der Arbeit, des Lagerns und Transportierens scheint der Hafen eigentlich kein Ort zu sein, der eine große Anziehungskraft ausüben könnte und dennoch gesteht man den Häfen der Welt eine kulturelle Wichtigkeit, Qualität und vor allem Identität zu.

Anfang des 19. Jhdts. zum Beispiel wurden die Hafenorte zu herausragenden Beispielen für neue öffentliche Plätze.

Durch das Wachsen des internationalen Personenverkehrs via Schiff transformierten sich die Wasserfronten zu Orten mit einer beispiellosen Mischung an verschiedensten Aktivitäten. Exotische Restaurants, Tanzhallen, Cafes, Bordelle, Märkte,...entstanden und alle waren gefüllt mit Seeleuten, Touristen und Händlern.

Durch die vielfältige Mischung an Besonderheiten in diesen Gebieten entstanden deren Identität und sie wurde von der Stadt und deren Bewohnern wahrgenommen.

Häfen wurden zur Schau gestellt und waren ein Schaufenster für den damaligen Stand der Technik.

Die Häfen waren Zeichen der damaligen Kultur, also des Zeitgeistes, was wahrscheinlich bis heute in der Identität von Häfen und urbanen Wasserfronten verankert ist.

In den letzten Jahrzehnten des 20 Jhdts. wurden Häfen überall auf der Welt zu Denkmälern der Industrialisierung. Im 19 Jhd. noch die letzte Station von Gütern, wanderten die einst zentralen Häfen gegen Ende des 19. Jhdts., durch die Entwicklung von immer weitreichenderer Infrastruktur, an den Rand der Städte und hinterließen Hafenanlagen, die von einem Moment auf den anderen komplett nutzlos waren.

Nicht nur die Gebäude der alten Hafenanlagen wurde absolut unbrauchbar sondern auch deren Infrastruktur.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Vgl. Meyer 1999, 19.

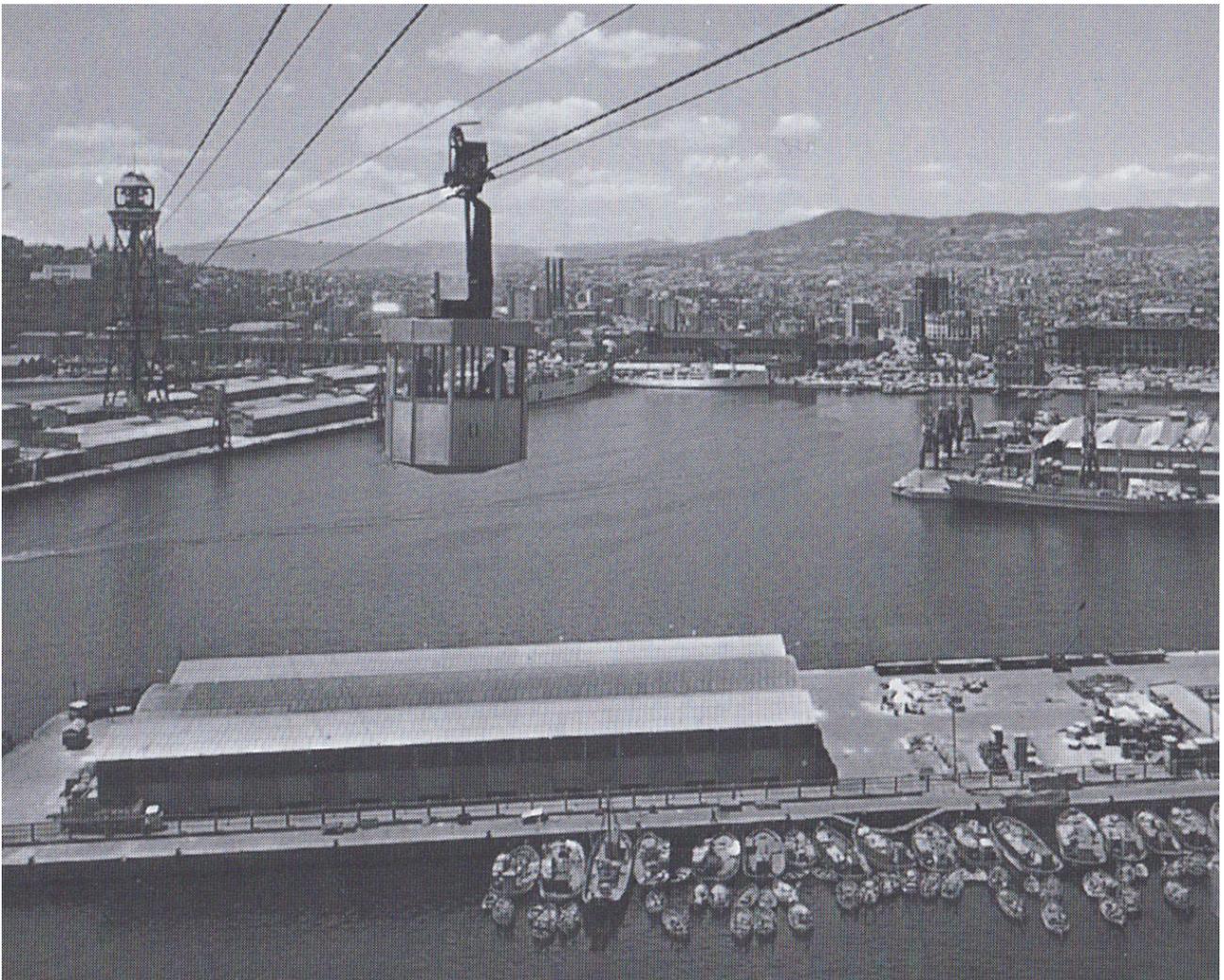
<sup>5</sup> Vgl. Ebda., 30-32.

Im Allgemeinen werden Häfen zu Zwischenstationen, zu Verknüpfungen im weitreichenden, internationalen Transportnetz und sind somit nicht mehr Teil der Stadt sondern ein seperater Faktor dieser, am ehesten vergleichbar mit Flughäfen.

Dies hinterließ Wasserfronten und funktionslose Hafentflächen, die für die Stadt nur mehr wenig Wert hatten bzw. eher als Zusatz und nicht als Teil des Stadtgefüges verstanden werden können.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Vgl. Meyer 1999, 30-32.

Abb. 32  
Seilbahn über den Hafen von  
Barcelona





### **Identität im städtebaulichen bzw. Architekturdiskurs**

Es scheint als ob, spricht man von Architektur oder Städtebau, Identität ein Konzept ist, welches hauptsächlich benutzt wird, um existierende Aspekte und Besonderheiten von Gruppen Situationen oder auch historische Gegebenheiten vor Neuem zu schützen.

Man hat Angst davor, etwas Neues zu schaffen und das Alte, Gewohnte zu verlieren.

Ich glaube nicht, dass man im Vorhinein schon von der Identität eines Bauwerkes sprechen kann, das noch gar nicht gebaut ist. Identität entsteht, wie gesagt, durch die Kommunikation mit der Umgebung. Auf die Architektur umgelegt, wie wird der Bau angenommen, wie spricht man darüber und wie nutzen Menschen diesen. Identität zu erschaffen ist also mehr Wunschdenken als konkrete Planung. Es würde bedeuten, genau zu wissen, wie eine Planung von Menschen angenommen und benutzt wird.

Etwas anderes ist es, wenn man mit der geschichtlichen Identität eines Ortes plant. Etwas Neues in einen Ort mit Bedeutungen und Historie zu packen heißt, auch immer mit dessen Werten zu arbeiten oder diese wieder aufleben zu lassen. So kann man kulturelle Identität wieder zurückholen, stärken oder neu definieren.<sup>7</sup>

Abb. 33  
Häfen als Orte mit  
unterschiedlichsten Aktivitäten

<sup>7</sup> Vgl. Ebda., 32.

# Die Identität des Südhafens

Um ein Konzept für meinen Kulturbau zu finden, stellen sich für mich 2 wichtige Fragen in Bezug auf den Südhafen:

1. Wie wird das Hafengebiet in der Stadt wahrgenommen und wie kommunizieren all seine Elemente mit seiner Umgebung, also was ist dessen Identität?
2. Was gibt es dort von kultureller Wichtigkeit, das als Fundament für eine neue Planung in diesem Gebiet dienen kann?

Wie gesagt, Identität hat immer etwas mit einer subjektiven Auffassung zu tun, bzw. in Bezug auf den Südhafen mit meiner subjektiven Beziehung zu diesem Ort und meinen Erfahrungen und Erinnerungen.

Ich glaube aber auch, dass es gewisse allgemein gültige Aspekte der Identität gibt und diese möchte ich hier erklären.

## Die Identität des Ortes

Der Südhafen, ehemals als Güterlager erbauter Ort, ändert über die Jahrhunderte hinweg gezwungenermaßen durch Anpassung und gesellschaftliche Veränderungen seine Funktion in der Stadt.

Er wird mit der Zeit zu einem Transitort von Menschen, einem Passagierhafen, welcher als Verbindungsglied zwischen entfernten Orten und Finnland dient.

Man könnte sagen, er symbolisiert entfernte Orte aber nicht unbedingt den Ort, an dem der Hafen sich befindet.

Wie soll also ein Ort des Durchzugs Erinnerungen hervorzurufen, stark genug, um eine Identität zu entwickeln, die den Menschen der Stadt einen Grund bietet, dieses Gebiet aufzusuchen oder auf den Südhafen hin besser formuliert, wie kann man diesem Gebiet etwas geben, das die Menschen dorthin zieht und dort verweilen lässt?

## Elemente kultureller Wichtigkeit

Mit dem Marktplatz und der Markthalle gibt es einen Ort am Hafen der seine Identität seit seiner Entstehung nicht verändert hat und dessen Funktion nach wie vor die gleiche ist.

Seine Entstehung hängt stark mit der Entstehung Helsinkis als Hauptstadt Finnlands zusammen und somit ist der Marktplatz in gewisser Weise auch ein Symbol deren Entstehung.

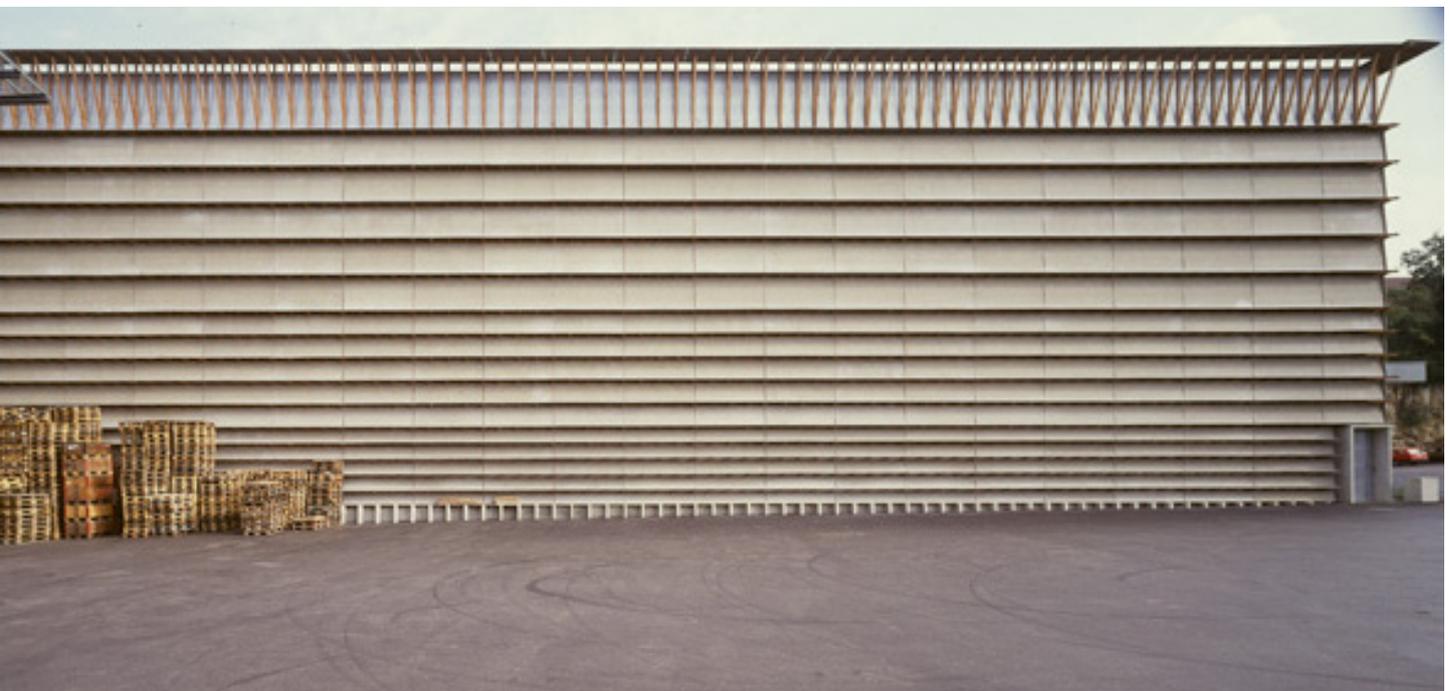
Die Menschen gehen gerne dorthin, da er für die ursprüngliche Funktion des Hafens steht, also Gütertransport und Handel, er aber gleichzeitig auch einen ansprechenden gesellschaftlichen, architektonischen und städtebaulichen Rahmen bietet, um seine Funktion zu erfüllen und das Wichtigste, er nach wie vor auf die Bedürfnisse der Stadtbewohner und Touristen eingeht und diese befriedigt.

Als weitere wichtige kulturelle Elemente des Südhafens lassen sich die Passagierterminals nennen, die zwar aus der Entwicklung des Hafens weg vom Handeln und Lagern hin zum Passagiertransport entstanden sind, allerdings genauso als Zeichen des Transports von Gütern und Menschen zu verstehen sind.

Wie vorhin schon beschrieben, bringen die Terminals zwar keinen aktiven Mehrwert für die Stadt an sich, als einer der wichtigsten Verbindungspunkte zwischen den Städten des baltischen Meeres bringen sie jedoch eine kulturelle Wichtigkeit in dieses Gebiet, welche maßgeblichen Einfluss auf die momentane Identität des Südhafens hat.

Ein Lagergebäude im Zentrum des Hafens zu platzieren, bedeutet daher, diese Identität zurückzuholen und die Geschichte wieder aufleben zu lassen. Auf diese Art und Weise kann die Architektur für ein Verständnis des Ortes und dessen Geschichte stehen und dies auch symbolisieren.

Abb. 34  
Lagergebäude Ricola, Laufen  
(1986 - 1987)  
Herzog & de Meuron



# Zurück zum Lagern

Als Beispiel für diese konzeptionelle Verbindung zwischen Vergangenheit/ Ort und Funktion lässt sich das Lagerhaus Ricola in Laufen (1986 - 1987) nennen:

„Dass diese „Vergegenwärtigung“ des Ablagerns nicht nur die Funktion des Gebäudes widerspiegelt (es ist ein Lagerhaus), sondern auch der Geschichte des Bauortes, stellt eine Möglichkeit dar, wie das scheinbar Banale als mit Bedeutung be-schichtet gelesen werden kann.“<sup>8</sup>

Das heißt, dass hier die Art des Gebäudes, dessen Konstruktion und der Ort das gleiche Thema besitzen. Im Inneren ist das Schichten und Ablagern von Dingen zentrales Thema und bestimmt den Raum, die Fassade steht für das Schichten, um den Raum zu erzeugen und der Spalt, der sich zwischen dem Gebäude und der Felsmauer ergibt, erzeugt das Spannungsfeld zwischen Naturschichtung und Kulturschichtung.

Umgelegt auf mein Projekt für den Südhafen bedeutet dies, ihm durch den Entwurf eines Lagergebäudes ein Stück Vergangenheit zurückzugeben. Mit der Lagerung von Kulturgut thematisiert das Gebäude die Vergangenheit und steht für diese.

Das Lagern von Gütern aller Art als letzte Station oder Zwischenstation deren Reise, ist Teil der Identität des Hafens und ein Gebäude mit dieser Funktion könnte als Gesicht für den Hafen dienen und das sowohl für Stadtbewohner wie auch für Touristen.

## Lagertypologie als Kulturbau?

Der konzeptionelle Ansatz, im Hafen wieder ein Depot / Lagergebäude zu positionieren ist, denke ich, richtig und steht für das Verständnis des Ortes. Aber wie kann man diese Funktion mit der Typologie eines Kulturbaus verbinden?

Zum einen muss man sagen, dass ein typischer Kulturbau natürlich ein Museum wäre und da die Hauptverantwortung eines Museums jeglicher Art die Pflege, Verwaltung und Sicherstellung ihrer Sammlung ist, steht ein Museum an sich schon für die Funktion des Lagerns.

Würde ich dort wirklich ein Museum planen wollen, müsste ich mich entscheiden welches Fachgebiet dies behandeln soll und dazu braucht es eine Sammlung.

Eine zweite Möglichkeit wäre ein Museum, welches als temporärer Ausstellungsort ohne eigene Sammlung dafür mit Leihsammlungen oder Wanderausstellungen funktioniert.

<sup>8</sup> Ursprung 2002, 223..



Abb. 35  
Ricola Lagergebäude in Laufen,  
Spannungsfeld Natur, Kultur  
Schichtung als gemeinsames  
Thema

Abb. 36  
Ricola Lagergebäude in Laufen,  
die Schichtung der Fassade als  
Symbolik für den Ort



*“Nur 3 oder 4 Städte auf der Welt können sich wirklich große Museen leisten. In allen anderen Städten sind Museen, ... , beschauliche Orte, weil sie keinen vergleichbaren Besucher- und Touristenstrom aufweisen können, der den Aufwand rechtfertigen würde, ein Museum fortwährend zu vergrößern und eine Sammlung vollumfänglich zu zeigen.”<sup>9</sup>*

Ich meine, es ist nicht richtig, ohne zwingenden Grund irgendwo ein Museum zu bauen. Es muss entweder bereits eine Sammlung vorhanden sein, die einen Ort der Lagerung und Ausstellung benötigt, oder es muss eine konkrete Planung für die dort unterzubringende Sammlung geben und dazu die nötigen finanziellen Mittel, um diese aufzubauen, stetig zu erweitern und zu erhalten.

Eine weitere Möglichkeit ist die Realisierung eines Kunsthauses und schafft somit einen Ort, der offener für jegliche Art von kulturellen Veranstaltungen ist.

Kunsthäuser müssen allerdings auch auf Leihgaben oder Wanderausstellungen zurückgreifen, wenn dort das Ausstellen von Kunst passieren soll.

Wie am Grazer Kunsthaus zu erkennen ist, funktioniert diese Art der Kunstdarstellung allerdings nur sehr träge, da, wie schon vorhin angesprochen, auf externe Sammlungen / Objekte zurückgegriffen werden muss und damit entstehen Ausstellungen, die mitunter sehr lange laufen und dadurch den Ort für Menschen nur alle paar Monate reizvoll machen.

Für den Südhafen möchte ich allerdings ein Gebäude entwickeln, das für den Ort steht und daraufhin maßgeschneidert ist, der Menschen an diesen Ort zieht und diese dazu bringt, dort verweilen zu wollen.

Im Zuge meiner Recherche bin ich auf ein Beispiel gestoßen, welches meines Erachtens eine interessante Alternative zum konventionellen Museum oder Kunsthaus darstellt und dessen neuartige Typologie sich sehr gut für meinen Entwurf im Südhafen eignen würde.

<sup>9</sup> Ursprung, 2002, 197.

# Beispiel Schaulager

Über meine Recherchen zum Thema Lagergebäude / Museum bin ich auf das Projekt der Basler Architekten Herzog & de Meuron gestoßen, welche mit dem Schaulager in Münchenstein, Basel, einen Bau verwirklicht haben, der eigentlich eine neuartige Typologie für das Ausstellen und Lagern von Kunst darstellt.

Das Schaulager beherbergt die umfangreiche Kunstsammlung der Emanuel Hoffmann-Stiftung.

1933 gegründet wuchs die Sammlung der Stiftung stetig an und wurde zunächst in der Kunsthalle Basel untergebracht.

Ab 1941 wechselte diese dann als Dauerleihgabe in die Öffentliche Kunstsammlung Basel und dadurch in die Räumlichkeiten des Kunstmuseums und später ins Museum für Gegenwartskunst.

Als dort kein Platz mehr war, erkannte die Präsidentin der Stiftung, Maja Oeri, dass man mit einer Erweiterung der Ausstellungsräume das Problem nicht lösen würde. Man wollte nicht länger die nicht ausgestellte Sammlung in Kisten wegsperren, auch weil das keine besonders gute Kontrolle über den Zustand der Werke zulässt.

Mit den Architekten zusammen wurde dann die Institution Schaulager entwickelt. Die Vorgabe lautete, einen Ort zu schaffen, der Kunst konserviert, erforscht und vermittelt, der die Werke sichtbar lagert.

Dadurch lässt sich die Typologie des Bauwerkes trotzdem nicht ganz einfach definieren.

Grundsätzlich ist das Gebäude Lagerort für die Emanuel Hoffmann Stiftung, deren Kunstwerke dort unter optimalen klimatischen Bedingungen untergebracht sind, allerdings sind diese Lagerräumlichkeiten auf Anmeldung für die Öffentlichkeit zugänglich und es gibt Räumlichkeiten für temporäre Ausstellungen der Stiftung oder externer Künstler.

Das Gebäude ist also eine Mischung aus Lager, Archiv, Werkstatt und Museum, alles untergebracht auf insgesamt 16 500 m<sup>2</sup>.

Auf Voranmeldung kann man sich nun entweder in die Lagerräumlichkeiten bewegen um die Kunstwerke der Stiftung genauer unter die Lupe zu nehmen oder man besucht eine der ständig wechselnden Ausstellungen.

Insgesamt ist der Bau ein Statement der Architekten gegen das Thema des immer noch vorherrschenden „Baubooms“ von Museen, die sich nur in wenigen Fälle finanziell rentieren und sie haben einen Ort geschaffen, der es erlaubt, Kunst persönlicher und intensiver in Form eines Lagerbesuchs zu erleben.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Vgl. <http://schaulager.org> (12.02.2014).

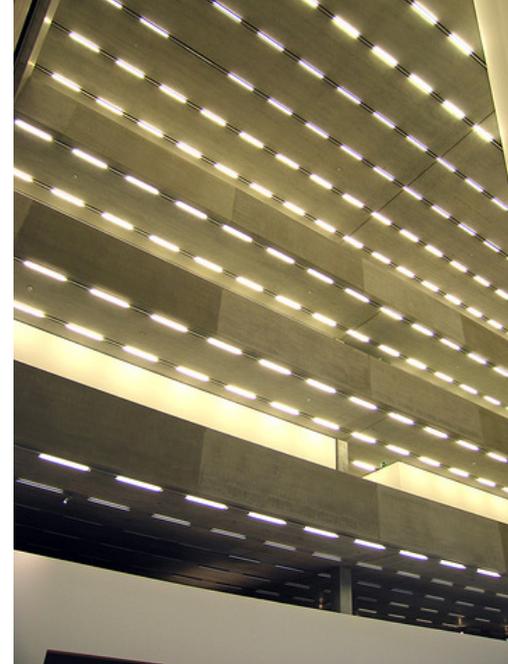


Abb. 37  
Atrium mit Blick zu den  
Lagergeschoßen,  
der Raster der Leuchtstoffröhren  
symbolisiert die Schichtung der  
Objekte die dort lagern



Abb. 38  
Ausstellungsraum im Schaulager

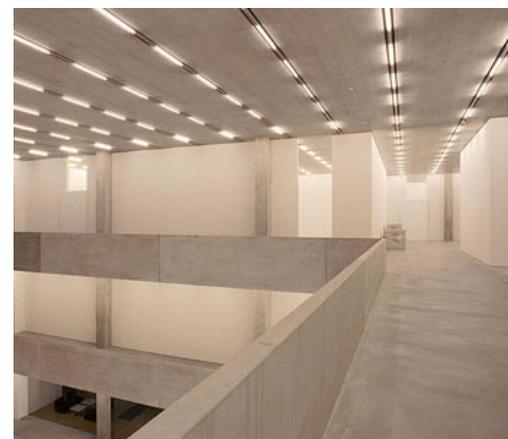
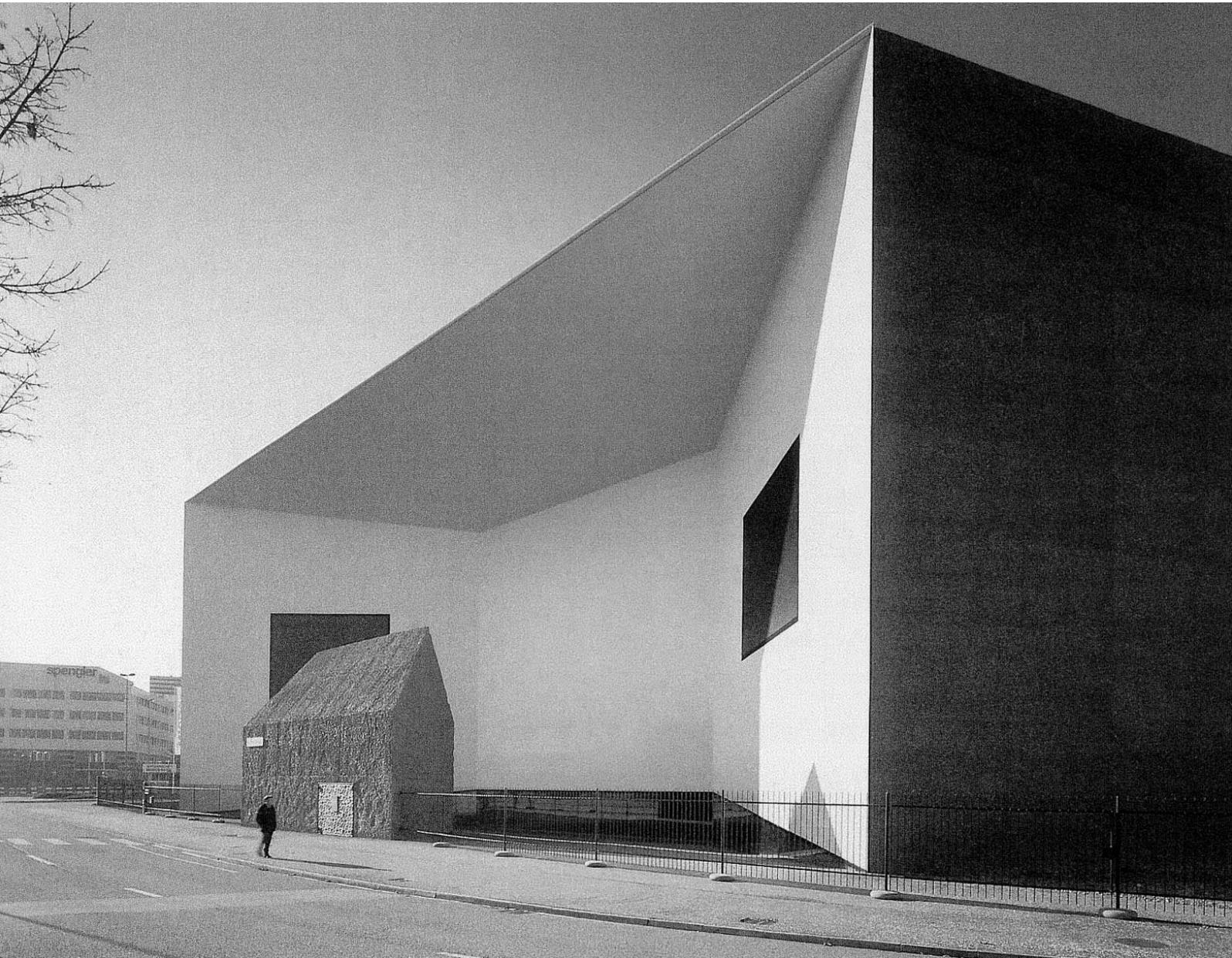


Abb. 39  
Erschließungsgang im  
Lagergeschoß

*“Ausgehend von der Emanuel Hoffmann-Stiftung, deren Sammlung im Schaulager fachgerecht und unter konservatorisch optimalen Bedingungen gelagert wird, ist das Schaulager eine Institution, die sich dem Umgang mit zeitgenössischer Kunst, ihrer Konservierung, Erforschung und Vermittlung widmet.”<sup>11</sup>*

Diese Selbstsicherheit der Andersartigkeit hat mich sehr beeindruckt, auch weil ich das Thema des Lagerns und Komprimierens von Kulturgütern sehr spannend finde und glaube, dass diese intimere Art des Ausstellens einen viel informelleren und intensiveren Zugang zu Kunst schafft. Der Bau geht über die reine Aufbewahrungsfunktion hinaus, hin zu einem Typus, der die Funktion des klassischen Museums hinterfragt.<sup>12</sup>

Abb. 40 Schaulager Münchenstein <sup>11</sup> <http://schaulager.org>, Entstehung (12.02.2014).  
<sup>12</sup> Vgl. Ursprung, 2002, 196.



# Freihäfen als Kunstbunker

In Zeiten von Finanzkrisen und unbeständigen Kapitalanlagen greifen Investoren zu unüblichen Mitteln, um ihr Geld zu schützen. Gold mag eine sehr gute Lösung sein, aber in den letzten Jahren hat Kunst ihre Aufmerksamkeit als Anlageform bekommen.

Von 2001 bis 2011 haben sich die Beträge, die am Kunstmarkt ausgegeben wurden, jedes Jahr übertroffen.

Durch diesen „Kunstboom“ entstanden oder vielmehr transformierten sich Institutionen, sogenannte Freeports, als Kunstbunker für Superreiche.

## Was sind Freihäfen

Bei Freihäfen oder Freizonen handelt es sich um vom übrigen Zollgebiet abgegrenzte Flächen. Das sind meist Lagerhäuser, die sich in freien Handelszonen befinden und in denen Güter ohne Zeitbeschränkung gelagert werden können, ohne dass für diese Steuern eingenommen werden.

*„Derartige Freizonen dienen der Lagerung, Weiterverarbeitung und Veredelung der importierten Waren. Freihäfen sind in der Regel durch Grenzzäune abgegrenzte Teilgebiete von Häfen, in denen es Zolldurchlässe gibt“<sup>13</sup>*

Eigentlich wurden diese früher als Zwischenlager für Agrargüter genutzt.

Rechtlich heißt das soviel wie, dass diese Lager Orte mit entspannterer rechtlicher Zuständigkeit sind.

Normalerweise zahlt man für das Lagern und Einführen von Gütern 5 -15% vom Wert des Stückes als Steuer. Lagert man diese allerdings in Freeports, zahlt man nur die Lagerung, verkauft man die Güter auch dort, werden zusätzlich keine Steuern für den Geschäftsabschluss fällig.

Es ist nicht verwunderlich, dass in diesem Bereich ein regelrechter Boom zu verbuchen ist, auch, weil diese Freihäfen eine sehr hohe Sicherheit und Anonymität bieten können.

Keiner, nicht einmal die Inhaber selbst, weiß Bescheid, was genau sich in den Hochsicherheitslagern befindet.

Dabei ist für jeden Sammler die richtige Lösung dabei, seien es spezielle Garagen für Oldtimerliebhaber oder Weinsammler, welche einen Raum mit konstanter Temperatur und Luftfeuchtigkeit brauchen.

Allein am Genfer Hafen, dem größten Freeport der Welt, sollen mittlerweile Kunstwerke im Milliardenbereich lagern.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> <http://de.wikipedia.org/wiki/Zollfreigebiet> (23.04.2014).

<sup>14</sup> Vgl. Pauly 2013, [www.spiegel.de](http://www.spiegel.de) (27.11.2013).

*“The majority of the world’s art that is not on display, either in museums or private residences, is stored in a small number of tax-free ports across the globe, mainly in Switzerland.”<sup>15</sup>*

## Der Genfer Freihafen



Abb. 41

Kulturgüter als Kapitalanlage in Freihäfen

Der wahrscheinlich wertvollste Kunstschatz der Welt liegt in einem 6 stöckigen Betonbunker, bekannt als der Genfer Freihafen. Dieses Gebäude, welches visuell so gar nicht dem entspricht, was sich dahinter verbirgt, beherbergt so ziemlich alles, was Luxus an Materialität so hergibt und unter anderem auch die wohl größte Kunstsammlung der Welt.

Es ist schwer herauszufinden, welche Kunstwerke dort sind, da Informationen sowohl vom Management, als auch von den Mietern selbst nicht herausgegeben werden. Anonymität und Sicherheit stehen an erster Stelle und deswegen wird der „Freeport“ auch so geschätzt.

Es wird allerdings geschätzt, dass sich um die 300 Picasso Werke im Genfer Hafen befinden, die nur sehr selten der Öffentlichkeit preisgegeben werden.

Der Genfer Freihafen beschreibt seine Institution so:

*„Storing goods in general warehouses allows you to cut back on expenses. By selecting this type of storage, you will only pay for the actual time, bulk and/or value of the goods stored. The diversity of our storage facilities : warehouses, strong rooms, climatized premises, garages for vintage automobiles ... allows the storage of a vast range of merchandise. All our services are available in Swiss or free port status.“<sup>16</sup>*



Abb. 42

Freihäfen als Kunstbunker

Das Angebot für das Lagern von Kunst umfasst allerdings weitaus mehr als bei „normalen“ Lagerhallen. Diese Anlagen haben natürlich zusätzliche Angebote, wie Temperatur- und Feuchtigkeitsregulierung, sorgfältige Sicherheitsmaßnahmen als auch Restaurierungsmöglichkeiten, rahmen, beurkunden, bewerten und natürlich werden auch Spezialtransporte angeboten. Diese Anlagen sind moderne Festungen mit enormen Sicherheitsvorkehrungen. Um als Mieter in die Lager zu kommen, muss man durch mehrere Sicherheitschecks, bis man endlich zu seinen Gütern kommt.

Natürlich werden die Freeports nicht nur als Lager für Kunst verwendet, zu den dort gelagerten Gütern zählen auch Gold, Sportwagen, Wein, Teppiche, usw. <sup>17</sup>

*„It would be probably the best museum in the world, if it was a museum.“  
(Jean Rene Saillard, British Fine Arts Fund)<sup>18</sup>*

<sup>15</sup> Alberge 2012, [www.cnn.com](http://www.cnn.com) (05.05.2014).

<sup>16</sup> Geneva Free Ports & Warehouse Ltd, [www.geneva-freeports.ch](http://www.geneva-freeports.ch) (15.11.2013).

<sup>17</sup> Vgl. Foulkes 2013, [www.bbc.com](http://www.bbc.com) (15.11.2013).

<sup>18</sup> Foulkes 2013, [www.bbc.com](http://www.bbc.com) (15.11.2013).

## Das Potenzial von Kulturlagern in Freihäfen

Am Beispiel des Genfer Freihafens lässt sich erkennen, dass solche Bauten mit der Zeit ein Anziehungspunkt für kulturelle Institutionen werden können. Um das Kunstlager entstehen Kunstmärkte, Fotostudios, Galerien, Restaurierungswerkstätten, Hotels, Ausstellungsräume usw. .

Viele Kunstsammler sehen in ihren Sammlerstücken nicht nur sichere Anlagen für die Zukunft, sie wollen diese auch für sich selbst und für die Öffentlichkeit zu Schau stellen.

Manchmal dienen Freeports nur als günstige Lagermöglichkeiten für Kunstwerke, für die im Haus kein Platz mehr ist.

Natürlich gibt es auch die Art von Kunstsammlern, welche diese als reine Anlageform sehen und die Anonymität und Sicherheit eines Genfer Freihafens bevorzugen. Ich glaube, dass diese Orte ein großes Potenzial haben, der Stadt einen Mehrwert zu bieten, indem man die Güter / Kunst der Öffentlichkeit nicht vorenthält, sondern einen Ort schafft, der natürlich die Sicherheitsstandards erfüllt, aber öffentlich zugänglich ist.

Dies würde das Potenzial mit sich bringen, dass durch das Anmietprinzip und durch den konstanten An- und Verkauf von Kunst eine natürliche Fluktuation des Kunstbestandes / der Sammlung entstehen lassen würde, die eine ständige Anpassung der Ausstellungen voraussetzt und dadurch ständige Neuerungen für die Besucher zur Folge hat. Anpassungen und Neuinterpretierung des Bestandes sind ständig nötig und auch Kooperationen zwischen Kunstsammlern, sofern gewünscht, wären möglich und könnten eine größere Bandbreite an Objekten zu Themen der Ausstellungen sicherstellen. Sozusagen Lager, Kunstmarkt und Ausstellung in einem.

Entscheidet man sich, seine Kunst öffentlich zur Schau zu stellen, könnte man durch die Einnahmen auch die Kosten der Lagerung decken oder sogar etwas zusätzlich verdienen.

Mit Ausstellungsräumen direkt im Lagergebäude könnte der Sammler und sei es, nur um die Stücke verkaufen zu wollen, zum Kurator werden und Ausstellungen selbst in die Hand nehmen. Natürlich haben Kulturbauten mit solch einem Programm sehr hohe Anforderungen, was alleine die Sicherheitsmaßnahmen und die Lagerung angeht, aber sicherlich liegt in diesem Museums-Lagerhybrid ein großes Potenzial, einen Mehrwert für die Stadt zu generieren.<sup>19</sup>

19 Vgl. Pauly 2013, www.spiegel.de (27.11.2013).

## Wohin mit dem Vermögen?

Die Zahl der reichen Menschen\* stieg 2012 um eine Million auf

**12 Millionen.**



\*mehr als eine Million Dollar anlagefähiges Vermögen

Zusammen verfügten sie über ein Vermögen von

**46,2 Billionen Dollar.**

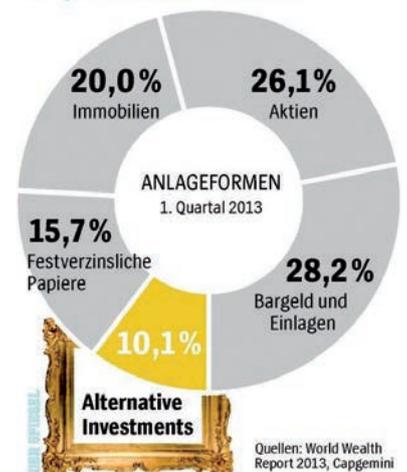


Abb. 43

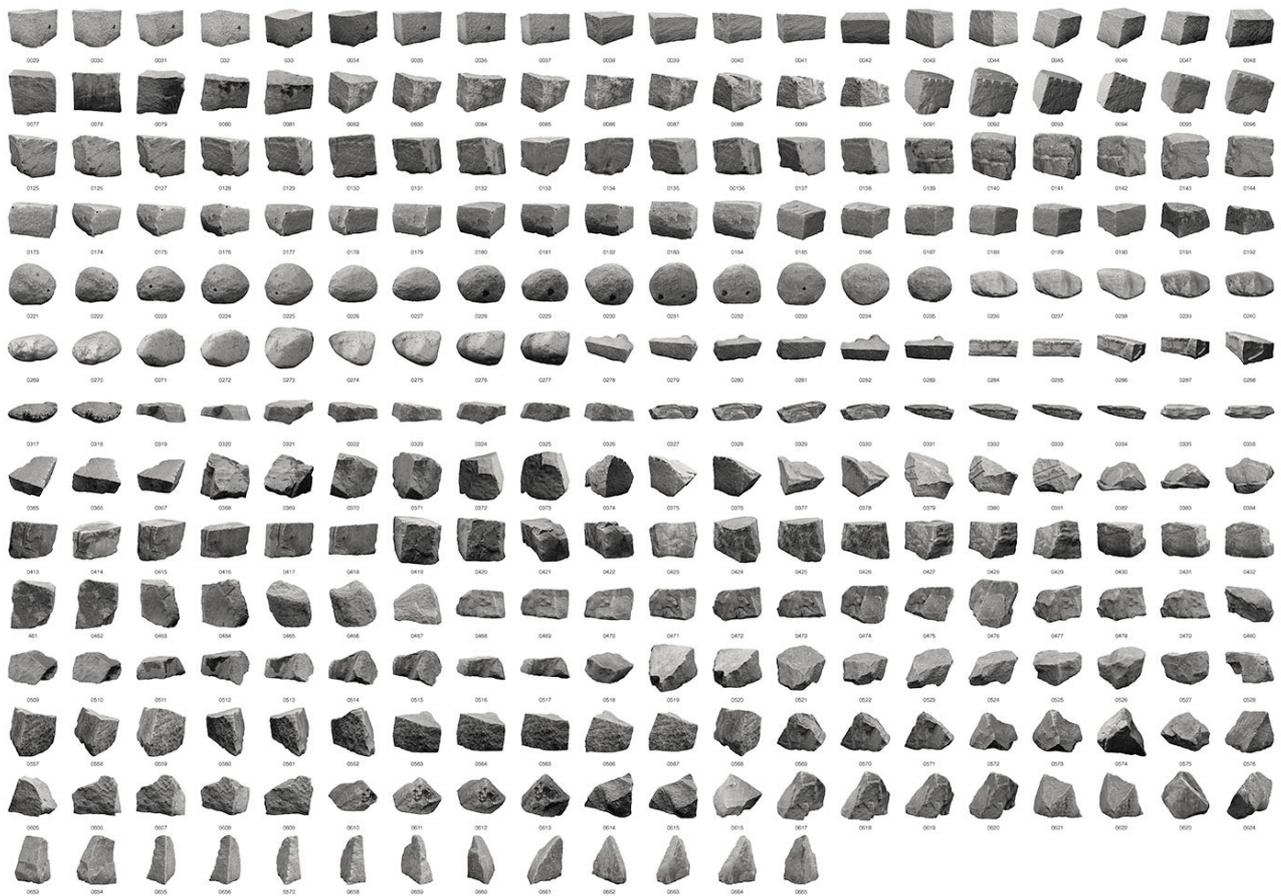
Reiche investieren immer mehr in alternative Investments

Abb. 44

(nächste Seite)  
Sammeln als Bewahren und Vermitteln von Erinnerungen

Abb. 45

(übernächste Seite)  
Filmausschnitt aus: "The best offer" (2013, Warner Bros.), privates "Schaulager eines Kunstsammlers"









**KONZEPT**



# Neuartige Typologie

Aus der Konzeptfindung hat sich eine Typologie entwickelt, welche in dieser Art und Weise noch nirgendwo gebaut wurde.

Im Grunde ist das Kulturdepot ein Hybrid aus Museum, Güterlager, Schaulager, Auktionshaus, Einkaufszentrum und Kunsthaus, verpackt in der Typologie des Freihafens.

Als Kulturdepot ist die Hauptfunktion des Gebäudes die Lagerung von privaten Sammlungen, welche aus Kulturgüter aller Art bestehen.

Unter der Funktion des Freihafens werden für die Lagerung, Verkauf und Ankauf der Güter im Gebäude keine Steuern fällig.

Dies soll ein Anreiz für Sammler sein, das Kulturdepot als sicheren Platz für ihre Sammlungen zu nutzen, alles unter dem Aspekt, dass die Güter für Ausstellungen im Gebäude benutzt werden dürfen um diese der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Das Kulturdepot übernimmt dabei die volle Verantwortung für die Sicherheit und die Lagerung der Objekte. Die Güter werden unter besten klimatischen und sicherheitstechnischen Umständen gelagert.

Zusätzlich zur Funktion des Lagerns kommt also die des Ausstellens, sei dies in den Lagerräumen selbst in Form eines Lagerbeschaus, im intimeren, komprimierter Rahmen, oder in Form von Ausstellungen in Galerieräumen wie im Museum.

Die Lager sind auf Anmeldung für Kunstinteressiert oder einem Expertenpublikum zugänglich. Dies ermöglicht wissenschaftliches Arbeiten mit den Objekten. Es gibt dafür eigene Räumlichkeiten in den Lagern in denen ein Studieren und Untersuchen der Sammlungen bestens möglich ist. Diese sind natürlich auch für die Sammler selbst, um einen ungestörten Zugang der eigenen Sammlungen zu ermöglichen.

Natürlich gibt es im Gebäude, wie vorhin angesprochen auch einen eigenen Ausstellungsteil der beste Voraussetzungen für eine gute Präsentation der Objekte zulässt. Ein weiterer Aspekt des Kulturdepots ist die Funktion der Manipulation von Gütern. Dazu zählt das Verpacken für den Transport, Fotografieren, Wertschätzen und Restaurieren der Güter.

Auch der An- und Verkauf von Kunst ist eine wichtige Funktion des Baus, welche nicht nur die Sammler des Depots betrifft sondern jedem eine Möglichkeit bieten, in Form von Verkaufsausstellungen oder Auktionen, Kunst steuerfrei anzukaufen oder zu verkaufen. Dabei schließt ein Wechsel des Besitzers von im Kulturdepot untergebrachten, Gütern nicht aus, dass diese auch nach dem Verkauf weiterhin dort untergebracht werden und somit weiterhin in Ausstellungen vorhanden sind.

Das Untergeschoß, welches auch das Eingangsgeschoß ist dreigeteilt und beinhaltet die Manipulation von Gütern, das große Auditorium für Seminare und Auktionen sowie eine sehr große Halle für Sonderausstellungen, Workshops, externe Galerien und Events.

# Lagern von Kulturgütern

## Definition Lagern und Sammeln

*“Die Entstehung von Sammlungen hat vielerlei Gründe. Neben dem unreflektierten allgemein menschlichen Trieb zu sammeln, anzuhäufen und zu horten kann Sammeln Ausdruck von Sachkenntnis oder Erkenntnisstreben sein, von Repräsentationsbedürfnis oder Neugier, von Orientierungsverlangen und dem Wunsch nach Macht und Sozialprestige, von magischen Bindungen und Gruppenloyalität sowie des Wunsches, Neugier und Nachfrage zu wecken.”<sup>1</sup>*

Lagern ist grundsätzlich ein Schichten von Dingen mit möglichst effizienter Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Lagerraumes.

Es haben sich im Laufe der Zeit, speziell im Kunstbereich, Lagerarten und Prinzipien des Lagerns entwickelt, die eine sichere Aufbewahrung der Objekte sicherstellen.

## Grundregeln für das Sammeln und Lagern von Kulturgütern

Interessant ist, dass die Hauptgefahr für Objekte kultureller Wichtigkeit nicht die Transporte und Bewegungen von einem Ort zum nächsten sind, speziell bei wichtigen Werken, die zu Museen auf der ganzen Welt gebracht werden, sondern von der Lagerung und den Umfeldbedingungen in den Lagerräumlichkeiten selbst.

Oft sind die klimatischen Verhältnisse nicht auf die dort gelagerten Objekte abgestimmt oder die Räumlichkeiten sind nicht genügend vor äußeren Bedrohungen wie Schädlingen oder Pilzen geschützt. Es muss sichergestellt sein, dass das Depot jegliche Einwirkung von außen überstehen kann bzw. vor diesen geschützt ist und die Sicherheit vor Diebstahl gegeben ist.

Grundsätzlich ist eine einfache Klassifizierung und ein möglichst leichter Zugriff auf die Objekte anzustreben und die Objekte sollten nach Substanzen eingeteilt und dann nach diesen in, dafür vorgesehenen, nach klimatischen Bedingungen unterteilten Räumen gelagert werden.

Die Lagertechniken zur Aufbewahrung sind mittlerweile genauestens auf die Art der Güter abgestimmt und können gezielt daher geplant werden.

Licht- oder elektromagnetische Strahlung ist der Hauptverursacher von Alterung und Schädigung von Objekten aller Art, daher sind dunkle Lager die mitunter wichtigste Planungsregel überhaupt.

Des Weiteren sind adaptierbare Räume mit hoher Nutzungsflexibilität zu planen, die einen Spielraum für Veränderungen zulassen und auf Probleme reagieren können.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Waidacher 2005, 49.

<sup>2</sup> Vgl. Huber/Leber 2003, 63-65.

## Kategorisierung von Kulturgütern

Grundsätzlich werden die Objekte nach ihrer materiellen Zusammensetzung kategorisiert und nach diesen in unterschiedlichen Lagern untergebracht.

Kategorien:<sup>3</sup>

- Werke aus Papier, Bücher, Werke aus Pergament
- Fotografisches Material, Film, Digitaldrucke
- Gemälde
- Skulpturen und Plastiken
- Möbel
- Technisches Kulturgut - Maschinen, Werkzeuge, Uhren
- Technisches Kulturgut - elektronische, elektromagnetische Apparate
- Technisches Kulturgut - Audio, Video, Datenträger
- Kunst aus modernen Materialien
- Ton, Keramik, Porzellan, Glas
- Objekte aus Metall

## Klimatische Bedingungen

Man ist sich nach wie vor nicht ganz klar, welches das optimale Lagerklima für Kulturgut ist. Meistens sind es die heikleren Objekte, die die Vorgaben des Raumklimas bestimmen.

Grundsätzlich müsste eine Beurteilung der Bedingungen für jedes Material getrennt passieren und diesem dann separate Räumlichkeiten zur Verfügung stellen, was aber speziell im Kunstbereich schwierig ist, da diese Güter ja aus verschiedensten Materialien zusammengesetzt sind.

Für fotografisches Material sind grundsätzlich niedrige Temperaturen und eine geringe Luftfeuchtigkeit anzustreben.

Im Allgemeinen kann man sagen, dass Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit direkt voneinander abhängig sind.

Auf geschlossene Türen muss geachtet werden, sowie auf eine moderate Temperatur von 15 - 18° im Winter bzw. 18-22° im Sommer mit einer Luftfeuchtigkeit von 40-60 % .

Wichtig ist, dass sich bei einem Ausfall aller Anlagen die Temperatur um nicht mehr als 1°C am Tag ändern darf und eine Luftwechselrate von mind. 0,1 - 0,5 möglich sein sollte.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Vgl. Huber/Leber 2003, 107-170.

<sup>4</sup> Vgl. Ebda., 21-28.

## Licht

Grundsätzlich wird das Licht in 4 Bereiche unterteilt:

- sichtbare elektromagnetische Strahlung, 380 – 770 nm
- Ultraviolette Strahlung (für den Menschen unsichtbar), 100 – 380 nm
- Gamma – und Röntgenstrahlen, unter 100 nm
- Infrarotstrahlung (wird als Wärme wahrgenommen), über 770 nm

Jegliche Art der elektromagnetischen Strahlung lässt Objekte unterschiedlich altern, da Energie zugeführt wird. Dies trifft auch auf den Menschen zu.

Ist diese Energie groß genug, kann es zu chemischen Reaktionen führen, was sich durch Vergilben, Ausbleichen oder Verspröden bemerkbar macht.

Grundsätzlich kann man sagen, dass kurzwelligere Strahlung den chemischen Prozess am schnellsten in Gang setzt.

Somit ist die unsichtbare UV – Strahlung die gefährlichste in Bezug auf Lagern von Kunst und Kulturgut.

Deswegen ist bei der Beleuchtung von Depots darauf zu achten, dass die Leuchtmittel mit UV Filtern ausgestattet sind und ein minimaler Abstand zu den Objekten gewährleistet ist.

Insgesamt sollen die Lagerräumlichkeiten in Beleuchtungssektoren unterteilt werden, damit bei Einsicht nur gewisse Teile beleuchtet werden.

Schäden, die durch Licht und Ultraviolette Strahlung entstehen, lassen sich in der Regel nicht rückgängig machen und daher sollte eine Belichtung der Lagerräume so gut wie möglich vermieden werden.<sup>5</sup>

## Arten der Lagerung<sup>6</sup>

- Einschieberegale
- Weitspannregale
- Kragarmregale
- Palettenregale
- Hängeregale
- Rollenregale
- Gitterwände
- Schuberregale
- Verschiebe – oder Rollregale
- Planschubladen
- Freiaufstellung

Abb. 46  
Beispiel eines Schaulagers mit  
Regalen, Gitterwänden und  
Planschubladen

<sup>5</sup> Vgl. Huber/Leber 2003, 29-31.

<sup>6</sup> Vgl. Ebda., 43-46.



## Planungsprinzipien für das Kulturdepot<sup>7</sup>

- Grundsätzlich ist eine Trennung zwischen dem reinen Depot und den restlichen Funktionen zu gewährleisten
- Depotflächen sind ein Lagerort und kein Arbeitsort
- Werkstätten müssen möglichst direkten Zugang zur An- und Ablieferung haben
- Restaurierungsateliers müssen möglichst nahe an den Sammlungsräumen situiert sein
- Anlieferung möglichst im Gebäude für sichere Entladung
- Anlieferung in räumlichem Zusammenhang mit Manipulationsfläche, Depoträume, Lastenlift und Verpackung
- separater Personaleingang für die Arbeits- und Büroräume wäre sinnvoll
- Aufzug mündet nicht direkt in die Depots sondern in eine Schleuse
- Verkehrswege für den Transport sperriger Güter auslegen (min. 3m breit)
- Möglichst flexibel, große Depoträume, sogenannte Lagerzellen
- Auktionsflächen mit einem Zugang zum Lastenlift und die Räumlichkeiten der Manipulation (Anlieferung, Verpackung)
- Ausstellungsring um die Lager als Schutz- und gleichzeitige Funktion als Schleuse
- Fotostudio und Wertschätzung in der Nähe der Lager
- Anlieferung mit Platz für 2 Lkw`s

Auf diesen Grundlagen basierend habe ich ein Raumprogramm für das Kulturdepot erstellt, welches diesen Anforderungen gerecht wird und welches die Größe des Baus vorgibt.

<sup>7</sup> Vgl. Höhenwarter 2013, Anhang, 14-16.

# Raumprogramm

Bereich / Raum	m2	Anmerkung
----------------	----	-----------

## Manipulation Kulturgüter:

Ein- u. Ausgang Kulturgüter

Räumlichkeiten vom Straßenniveau aus sichtbar - transparente Manipulation von Kunst

Zulieferung	250	LKW (max. 2,5 x 17 m) max. 15 - 20 % Rampenneigung da gerade und nur geringe Nutzung Länge der Rampe zwischen 20 und 25m ! Raumhöhe min 4,5m
Entladerraum	100	getrennt durch Rolltor zu Zulieferung, mit Hebebühne
Lager Verpackung	200	unmittelbar am Entladerraum, neben Verpackung
Betriebswerkstatt	400	Anschluss an Entladerraum + Verpackung + Lastenlift
Lastenlift		ca. 4.5 x 4 m, Anschluss an Verpackung / Werkstatt Bedient Depot / Auktion / Ausstellung Galerie Wertschätzer / Fotostudio / Restaurierung
Erschließung intern	25	Verbindung aller Geschoße nicht öffentlich über alle Geschoße, Einblick von außen
Zusatzlager Manipulation	250	Abstellplatz Maschinen zu Manipulation Lagerung, Waschen, Lagerwerkzeug, usw
Garderobe WC Dusche	50	für Personal

## Eingang / Besucherbereich / Öffentlich

Eingang Touristen / Kunstsammler / An- und Verkauf

Alle Personen begeben sich in zollfreies Gebiet und müssen einen Pass mit sich führen

Besucherbereich

Security Control	50	Sicherheitskontrolle
Zoll	50	für Besucher, die Kunst gekauft haben und diese nach Finnland einführen müssen
Schließfächer / Garderobe	50	
Info / Anmeldung / Tickets	25	Eingangsbereich vor Lobby
Lobby	100	unter Atrium beim Infobereich / Kartenverkauf / Anmeldung
Restaurant / Cafe	200	von Lobby aus zugänglich
Sanitär		
Erschließungskern mit Lifte	35	Zugang Besucher Depot und Ausstellung
Treppe Ausstellung Depot		nach oben in den Depotausstellungsring
Technikraum		Zugang zu Installationsschacht unterhalb des Gebäudes

## Kunst An- und Verkauf

Events / Sonderausstellungen	300	offener Raum für freie Nutzung in Bezug auf Kunst
Seminarsaal	200	Konferenzen, Tagungen, usw
Galerien Verkauf extern	ca.25 -40	Bereich für externe Galerien
Salebereich	k.A	im Ausstellungsring, anstelle von Ausstellungen "Sales" der Sammler

## Verwaltung

befindet sich im Lagerkörper an Atrium gelegen mit Belichtung von oben  
Blick auf den Hafen und über Atrium ins UG möglich

insgesamt 525 Anbindung an die Lagerräume

Besprechungsraum

Büros intern und extern Büros (Galerien, Wertschätzer, Fotostudio)

Sozialraum

WC Anlagen

Gang

Garderobe

## Depot / Kunstlager

verschiedene Klimazonen

Raumhöhe mind. 3,5m

verschiedene Arten des Lagerns -- Regale, Boxen, Schränke, Gemäldegitterzuanlagen, Paletten,...

Depots sind keine Arbeitsorte!

Gleichmäßiges Raumklima für alle Kategorien im Mittel 19°C und 45-60% Luftfeuchte

Grundsätzlich stützenfreie Lagerhallen vorsehen und diese aufteilen in die einzelnen Kategorien (Änderbarkeit)

Kategorisierung nach Material!

Lagerräume	je 600	in Klimazonen eingeteilt
Grafik		eigenes Raumklima, Lagerung in Grafikschränken
Fotografie		Lagerung in Objektschränken, Fachbodenregalen muss eigener Raum sein (Klima)
Gemälde		Gemäldegitterzuanlagen jeweil 5m Länge und 3,5m Höhe Raumbreite min. 15 m / Achse Regal 35cm
Skulpturen		4 - 5 m Raumhöhe, möglichst stützenfreier Raum
Technisches Kulturgut		
Möbel		Lagerung auf kompakten, fahrbaren Plattformen
Autos		
Schleuse / Zwischenlager		Zum Schutz für die Lagerräume / Klimaschleuse
Lastenlift		

## Ausstellung Depot:

Ring um die Depoträumlichkeiten als Ausstellungskörper +  
Erschließung öffentlich, bei Bedarf Zugang zu den Depots zugelassen

Gang / Ausstellung                      ca.5000    Themenausstellung oder Verkaufsraum für gelagerte aber zum Verkauf  
   freigegebene Kulturgüter  
   durch die Tragscheiben ergeben sich Galerien in unterschiedlicher Größe

## Manipulation im Lagerkörper:

im obersten Geschoß gelegen mit zugang Lastenlift, zugehörige Büros im gleichen Gesch., Belichtung von oben

Wertschätzer	50	Zugang Lift + Kunstlager
Fotostudio	50	Zugang Lift + Kunstlager
Restauration	100	Zugang Lift + Kunstlager

<b>Insgesamt</b>	<b>15000</b>	3 Geschoße - UG 35 x 95 m / 1+2 OG 115x55 m / EG frei von Nutzung
------------------	--------------	---





**ENTWURF**



# Intention

Für den Entwurf war es für mich klar, dass ich ein Gebäude entwickeln möchte, welches die Funktion des Lagerns, des Sortierens und Schichtens auch in seiner Konstruktion und Ästhetik widerspiegelt.

Als Kiste und Lagerbehälter schwebt der Baukörper über der Straßenebene und symbolisiert die alten Container und Güterlager des Hafens.

Der klare Raster der primären und sekundären Tragkonstruktion steht für einen Setzkasten und ist Raumbildend. Aus den Wandschichten entstehen die unterschiedlichen Layer an Funktionen die angefangen vom äußersten Layer, dem Ausstellungsring, nach Innen immer dunkler und introvertierter werden lassen. Einzig die Atrien, welche die Depoträume im Inneren trennen und Licht ins Untergeschoß und die Kerne bringen, öffnen den Lagerkörper von Innen heraus und machen die Schichtung unterhalb spürbar.

Der Raster ist im ganzen Gebäude jederzeit sichtbar und da er in den Depotbereichen dichter wird, sind die Funktionen, vom Untergeschoß aus, lesbar. Der Ausstellungsring krägt über das Untergeschoß und steht dadurch für die Geste des "Herausnehmens" um es der Öffentlichkeit zu präsentieren. Objekte werden aus dem Lager in den Ring gegeben um die Öffentlichkeit daran teilhaben zu lassen.

Die komplette Straßenebene ist ohne Funktion und der Blick durch das Gebäude wird nur leicht, durch die Wandscheiben der Kerne, gebrochen. Von dort aus sieht man in die Untergeschoßzone. Jeder Bereich lässt Blicke zu und steht für die transparente Handhabung von Kulturgütern aller Art, sei es bei der Anlieferung, der Verpackung, beim Verkauf oder beim Ausstellen der Objekte. Die drei großen Bereiche des Untergeschoßes werden durch das Licht der Atrien optisch getrennt. Das gesamte Grundstück wird zu öffentlichen Zone mit Promenade, also einem direkten Zugang zum Wasser, welcher einem vorher verwehrt wurde.

Zugang ins Gebäude finden die Güter über die Anlieferung im Südosten und der Mensch über die großzügige Treppe im Südwesten, welche als Schnitt im Boden erkennbar ist.

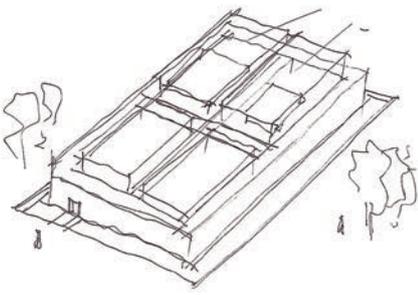
Um ins Gebäude zu gelangen ist ein Zeigen des Passes notwendig, da man sich auf internationales Gebiet gegibt.

Das Untergeschoß ist eine große Wanne, welches ziemlich genau die Abmessungen des ursprünglich dort vorhandenen Kanava Terminals hat.

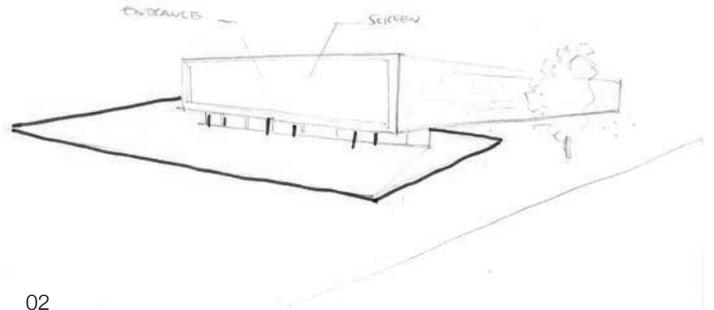
Die gesamte Länge des Baukörper ist stützenfrei, da der Lagerkörper darüber auf den acht Kernen gelagert wird.

Abends beginnt der Baukörper zu schweben, da das Licht des Untergeschoßes unter diesem nach Außen zu fließen beginnt.

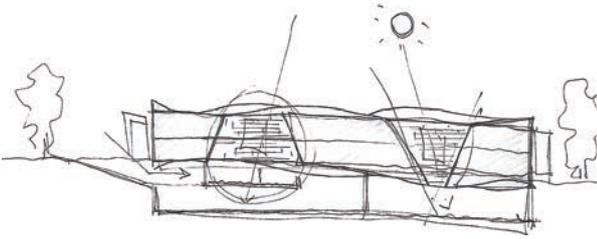
Die Fassade, welche in mehreren Etappen betoniert wird, symbolisiert den Wasserstand der Promenade und die Schichtung und Lagerung des Materials, welches für die Geschichte des Südhafens steht wie auch für die Hauptfunktion des Freihafens, nämlich das Lagern.



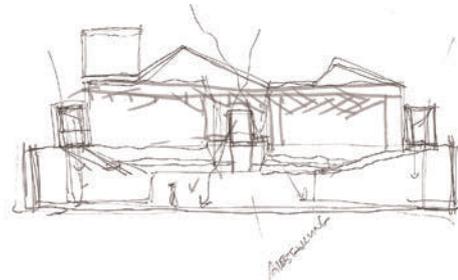
01  
klare Aufteilung der Lagerräume, Ausstellung unterirdisch, schützender Erschließungsring



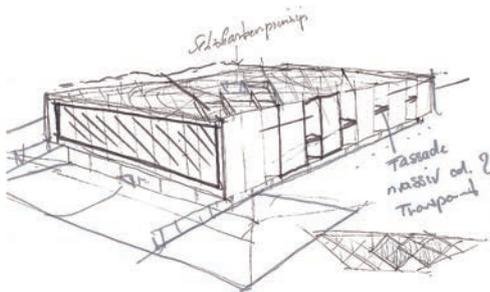
02  
großflächige Absenkung, um Eingang zu schaffen, großer Screen für Infos zu Ausstellungen, Auktionen,... , Gebäudekörper liegt als "Hafencontainer" am Grundstück



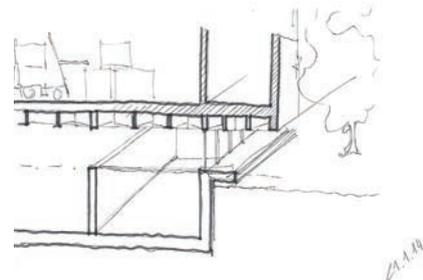
05  
Lichtschlitze als Atrien zur Belichtung des Untergeschoßes, Lagerkörper abgehoben von den restlichen Räumen



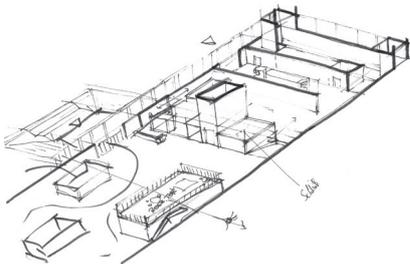
06  
großer, stützenfreier Raum für Ausstellungen und Verkauf, Blickbeziehungen nach oben, brückenartige Erschließung der Depoträume



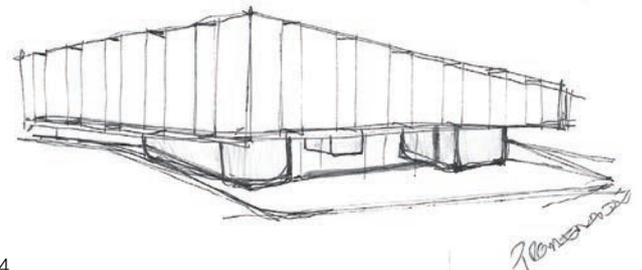
09  
keine Sockel, Erschließungszone des OG wird gleichzeitig zu Ausstellungsraum. Kunst kann direkt aus dem Lager in die Galerieräume gebracht werden, großer Screen zur Info



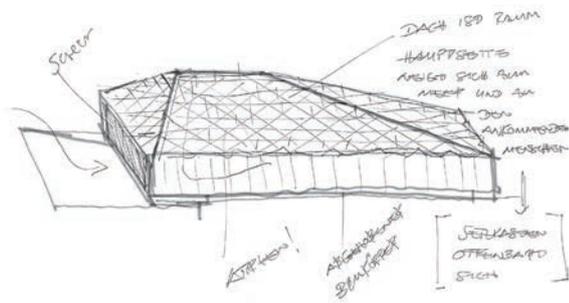
10  
Durchsicht durchs Gebäude durch freie EG Zone möglich, Untersicht des Lagerkörpers mit Raster und von unten sichtbar



13  
Eingang seitlich nicht sinnvoll, da dadurch die Länge des Körpers gebrochen wird, es entstehen die 3 großen Zonen des UG (Manipulation, An-Verkauf und Ausstellung/Lobby)

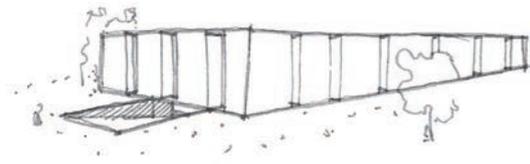


14  
Kerne an den Kreuzpunkten der Tragstruktur (6 Erschließungskerne und 2 Lastenliftkerne), Eingang längs an Marktplatz grenzend, UG ist dadurch vom Eingang aus in seiner vollen Länge spürbar



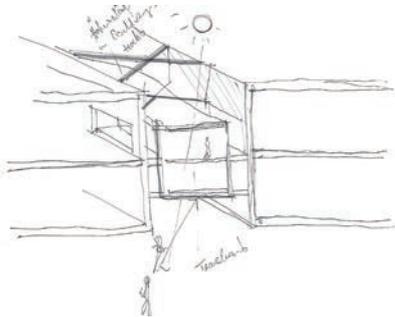
03

Setzkastenprinzip der Aufbewahrung (sammeln), Raster zieht sich durch ganzes Gebäude, Dach neigt sich zu unterschiedlichen Aussichtspunkten



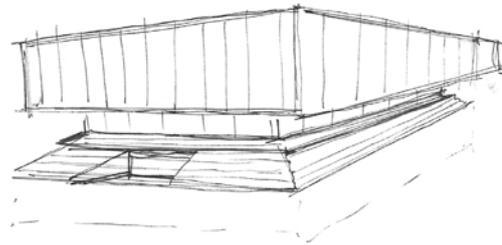
04

Freihafendepot als introvertierter Ort, Einstieg ins Gebäude von unten, Raster an der Fassade spürbar



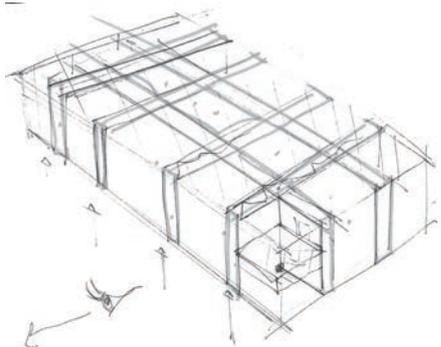
07

transluzente Erschließungsbrücken lassen Licht ins UG, Raster und Bewegung werden von unten spürbar, Lagerräume massiv



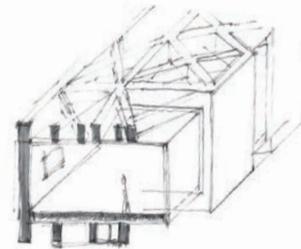
08

Durch Sockelgeschoss wird der Unterschied zwischen Lager und Ausstellungsteil verstärkt, funktionsloses EG, Eingang im Sockel, Sockelstufen als öffentlicher Aufenthaltsraum mit Blick ins UG



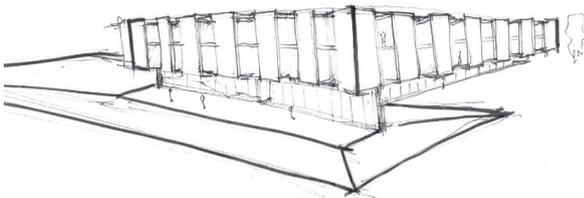
11

prinzipielles Statikkonzept bestehend aus primärer Tragstruktur (Scheiben) und sekundärer Struktur (Raster), der ganze Körper liegt auf 8 Punkten im UG auf, Räume zwischen den Scheiben als Funktionsräume für Lager, dazwischen befinden sich Atrien-schlitz die den Blick von den Ausstellungsräumen ins UG zulassen



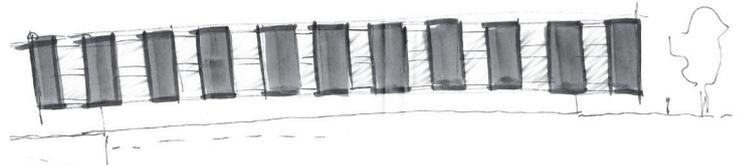
12

Fassade ergibt sich aus der Tragstruktur bzw. dem Raster, unterschiedliche Ausstellungsräume entstehen zwischen den Tragscheiben, schützender Ausstellungsring um die zentralen Lagerräume, es entstehen 2 Obergeschoße mit insgesamt 6 stützenfreien Lagerräumen



15

2 geschoßiger Lagerkörper, Öffnung der Fassaden, um Licht in den Ausstellungsring zu bekommen und den Blick auf den Hafen zu ermöglichen, die repetitive Fassade steht für Industrie / Lager und den Raster, auf den sie aufgebaut ist



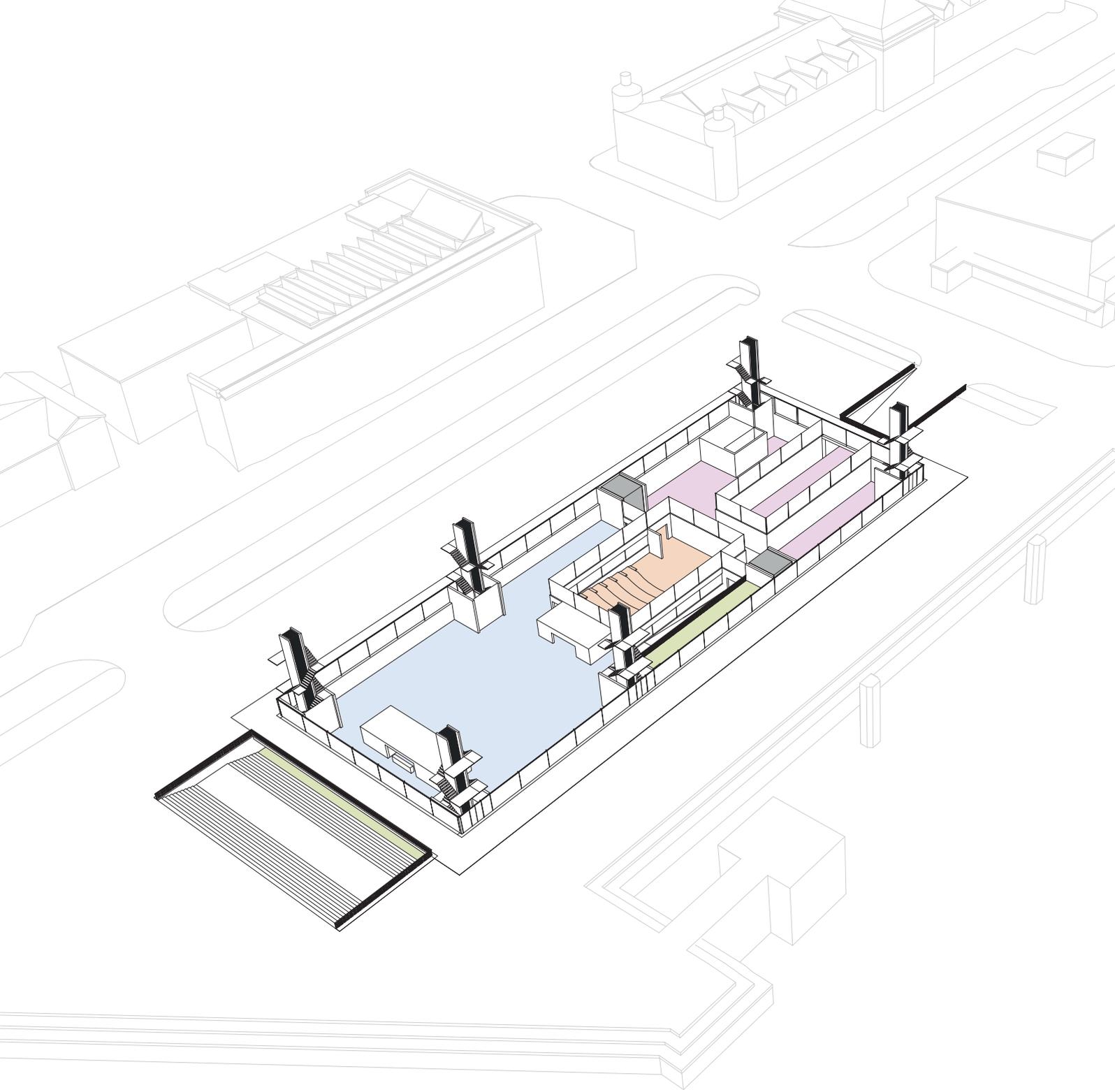
16

Kulturdepot schwebt über dem Boden, Raster zieht sich durch das ganze Gebäude, neuartige Typologie, der Bau ist sowohl Depot wie auch Museum oder Einkaufszentrum für Kulturgüter

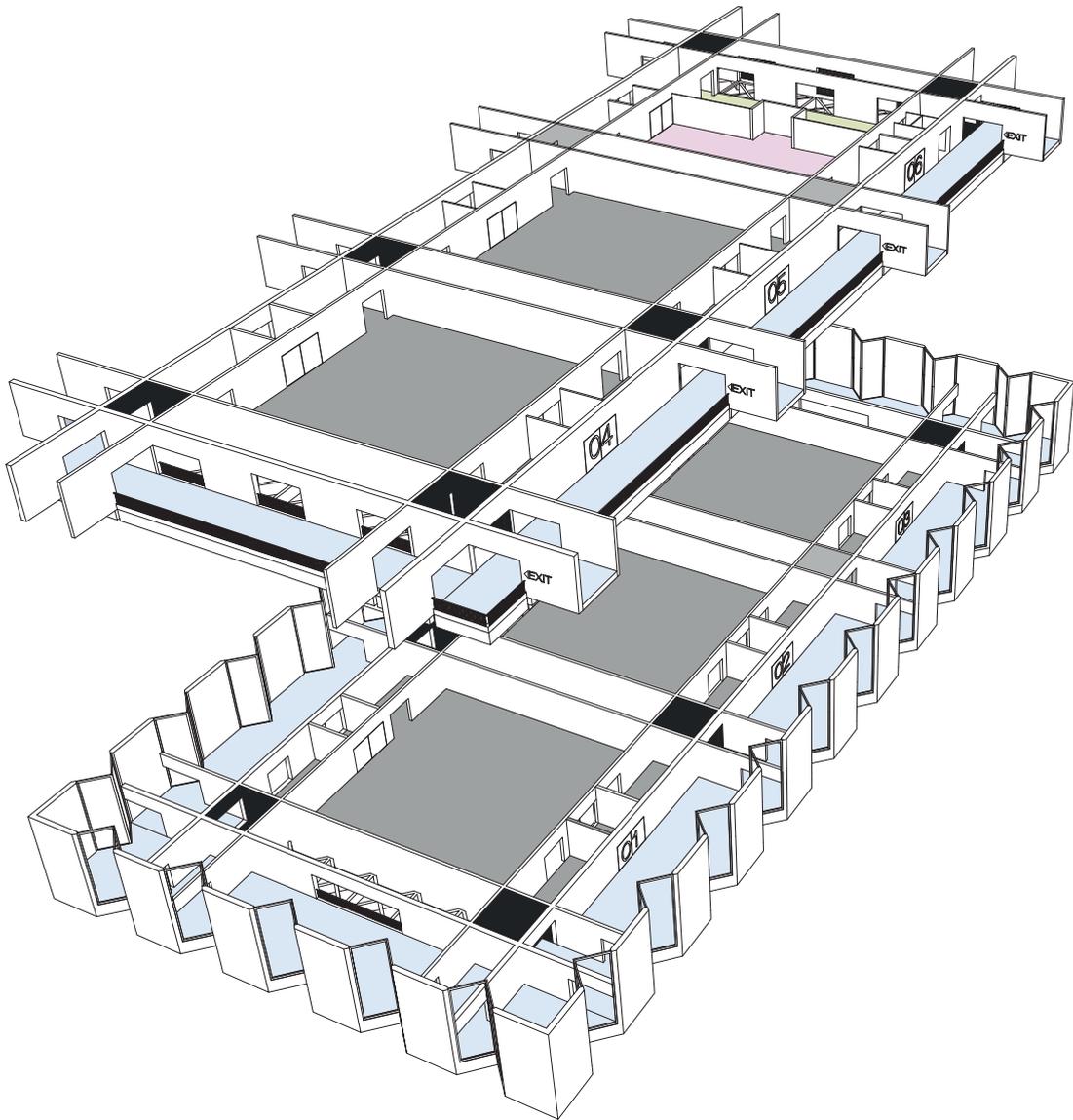




Funktionsdiagramm

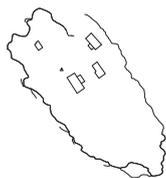
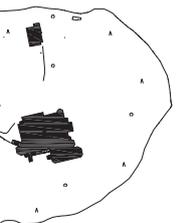
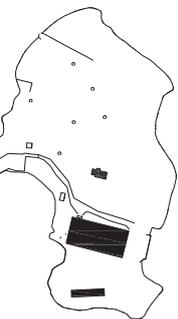
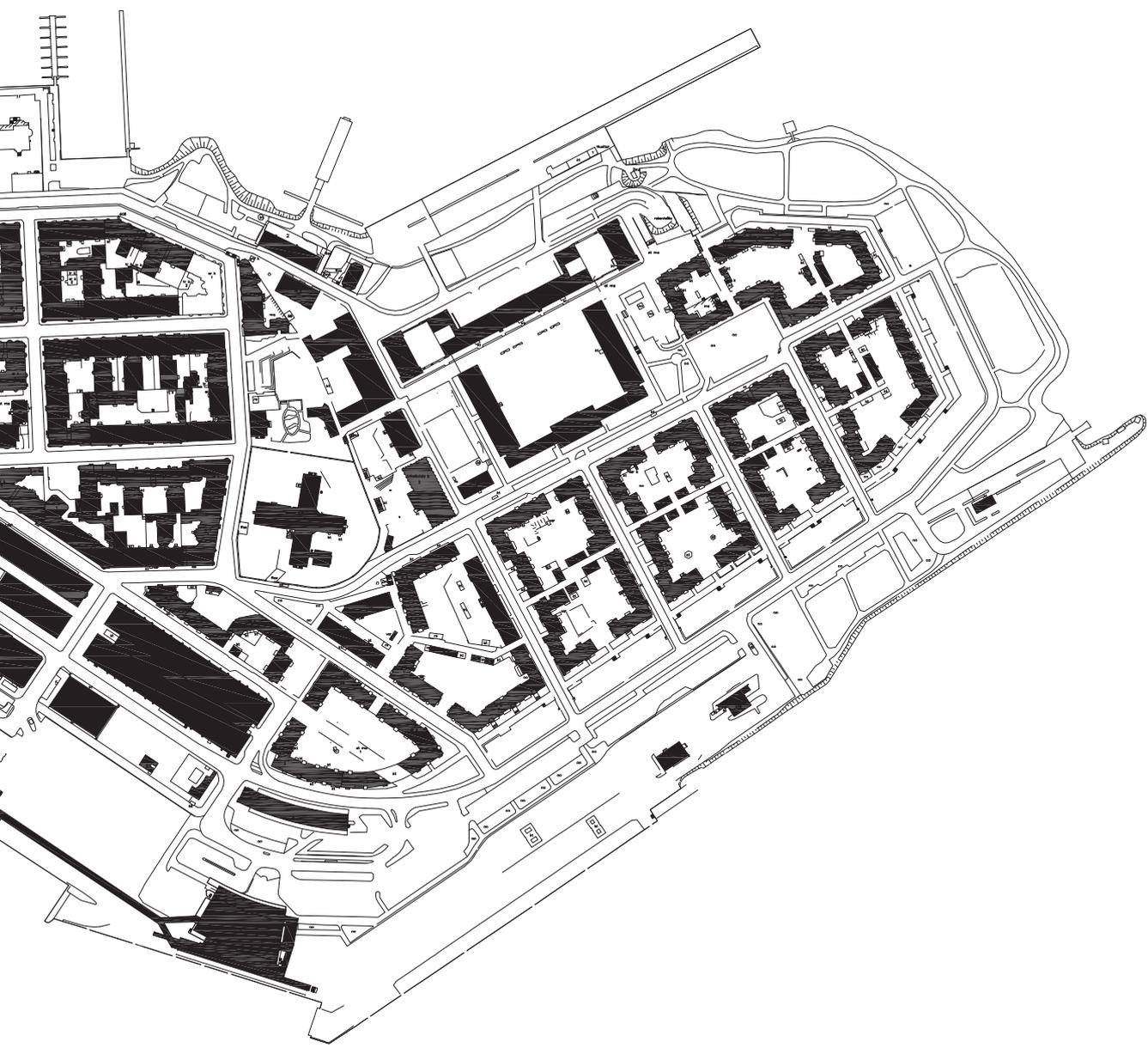


**Funktionsübersicht UG**



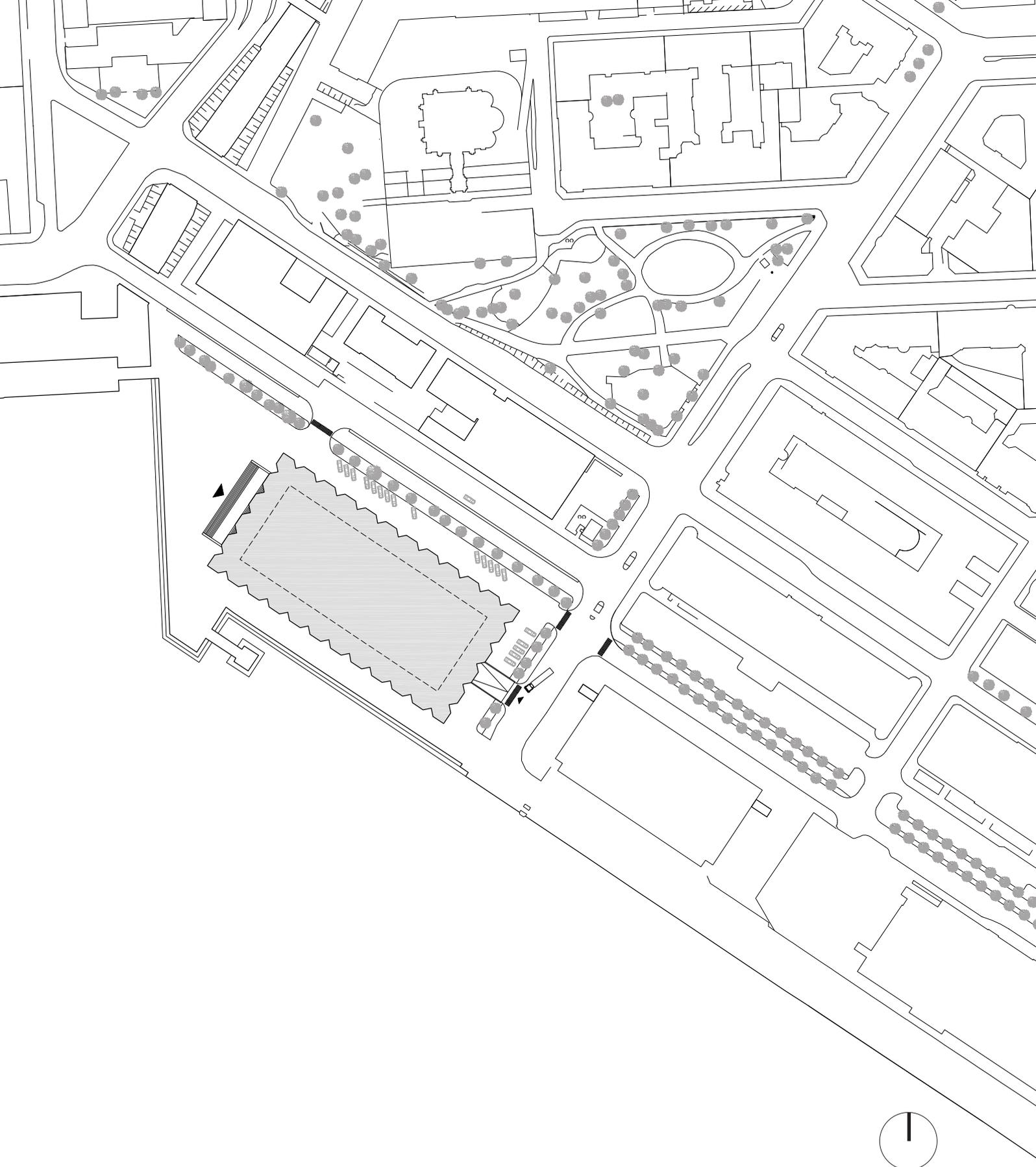
## Funktionsübersicht 1.+2.OG





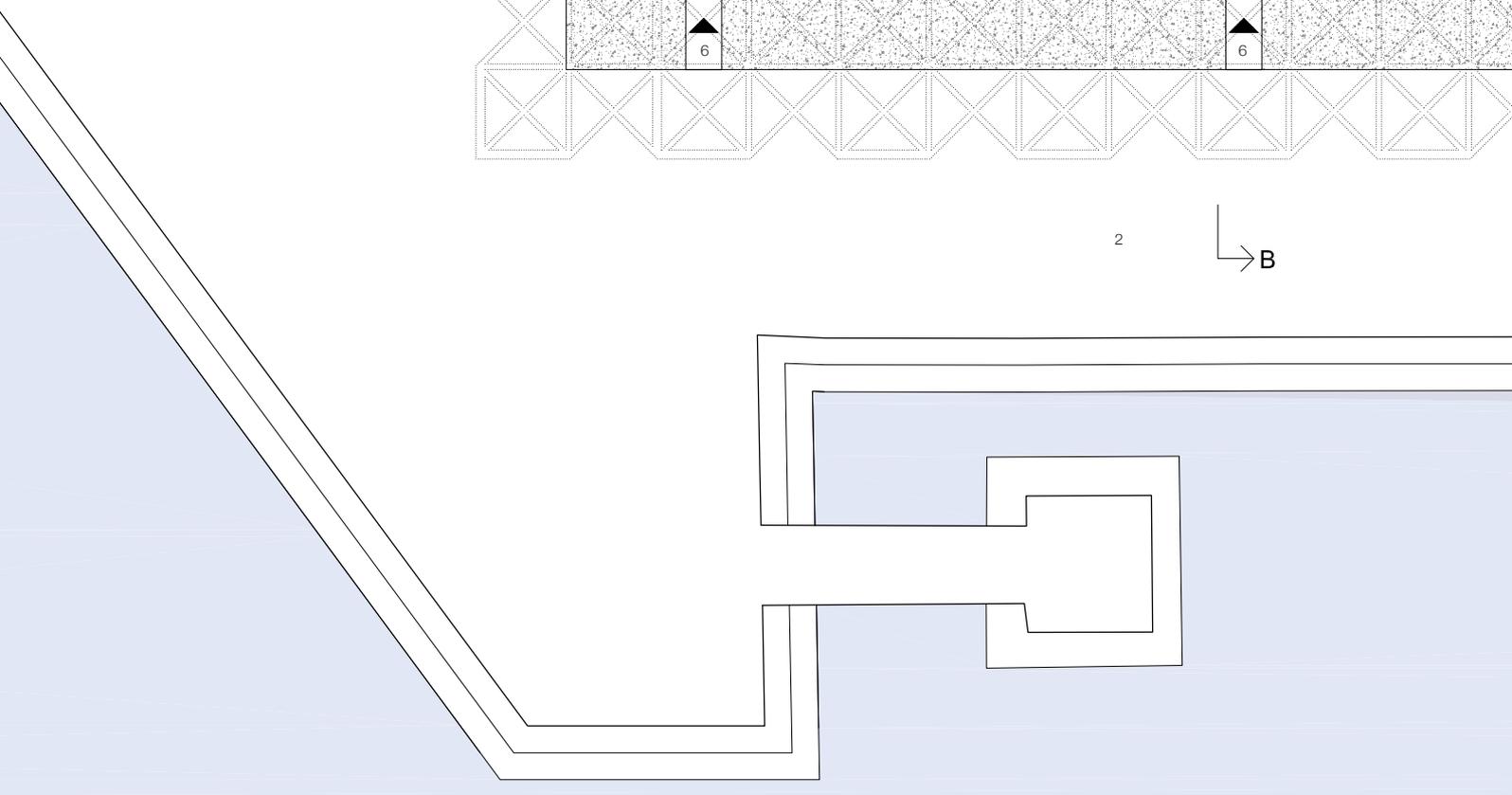
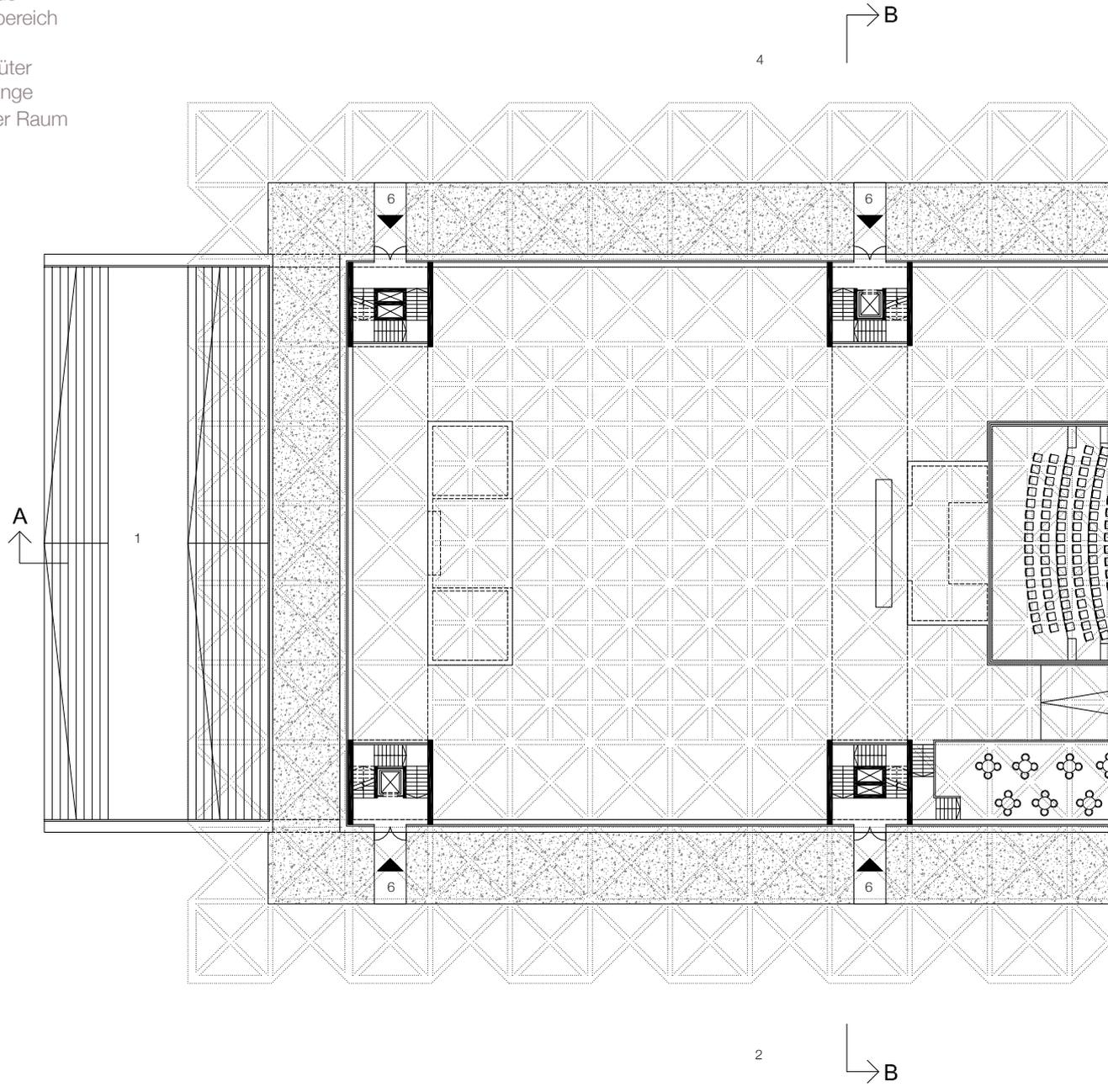
**Schwarzplan M 1:5000**

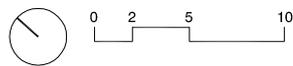
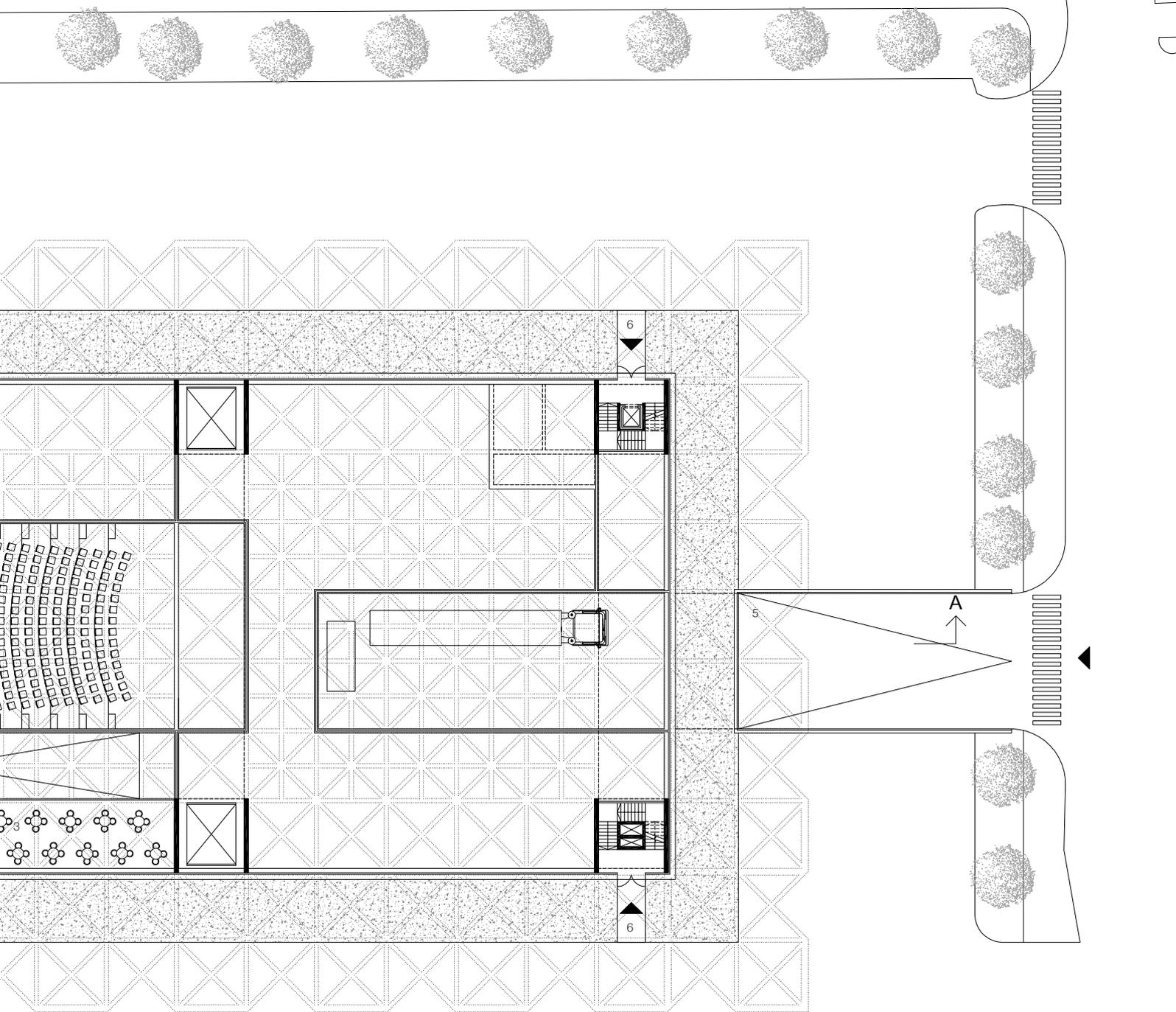




Lageplan M 1:2000

- 1 Eingangstreppe
- 2 Promenade
- 3 Café Sitzbereich
- 4 Parken
- 5 Zufahrt Güter
- 6 Notausgänge
- 7 öffentlicher Raum

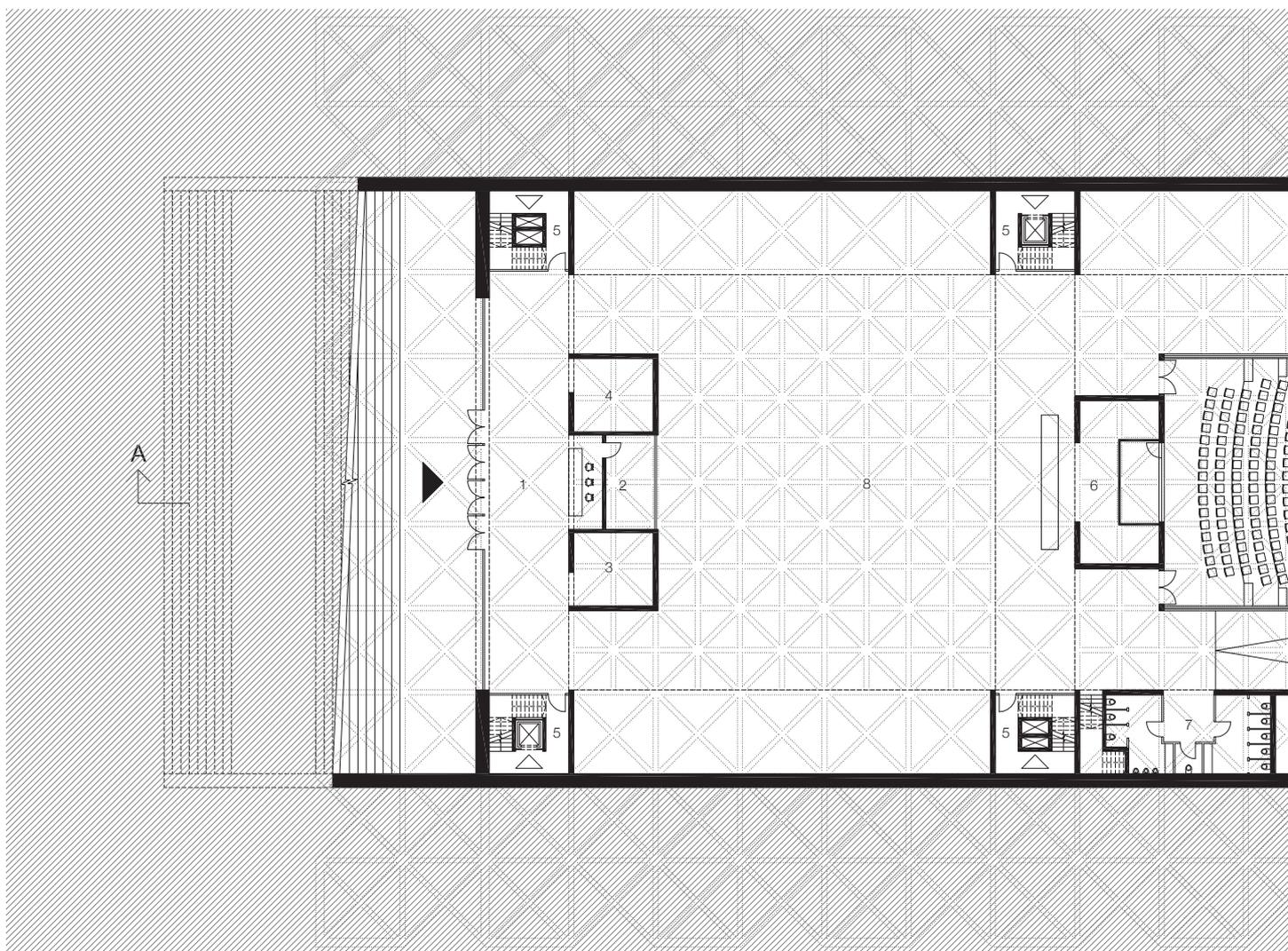




Grundriss EG M 1:400

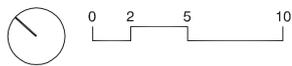
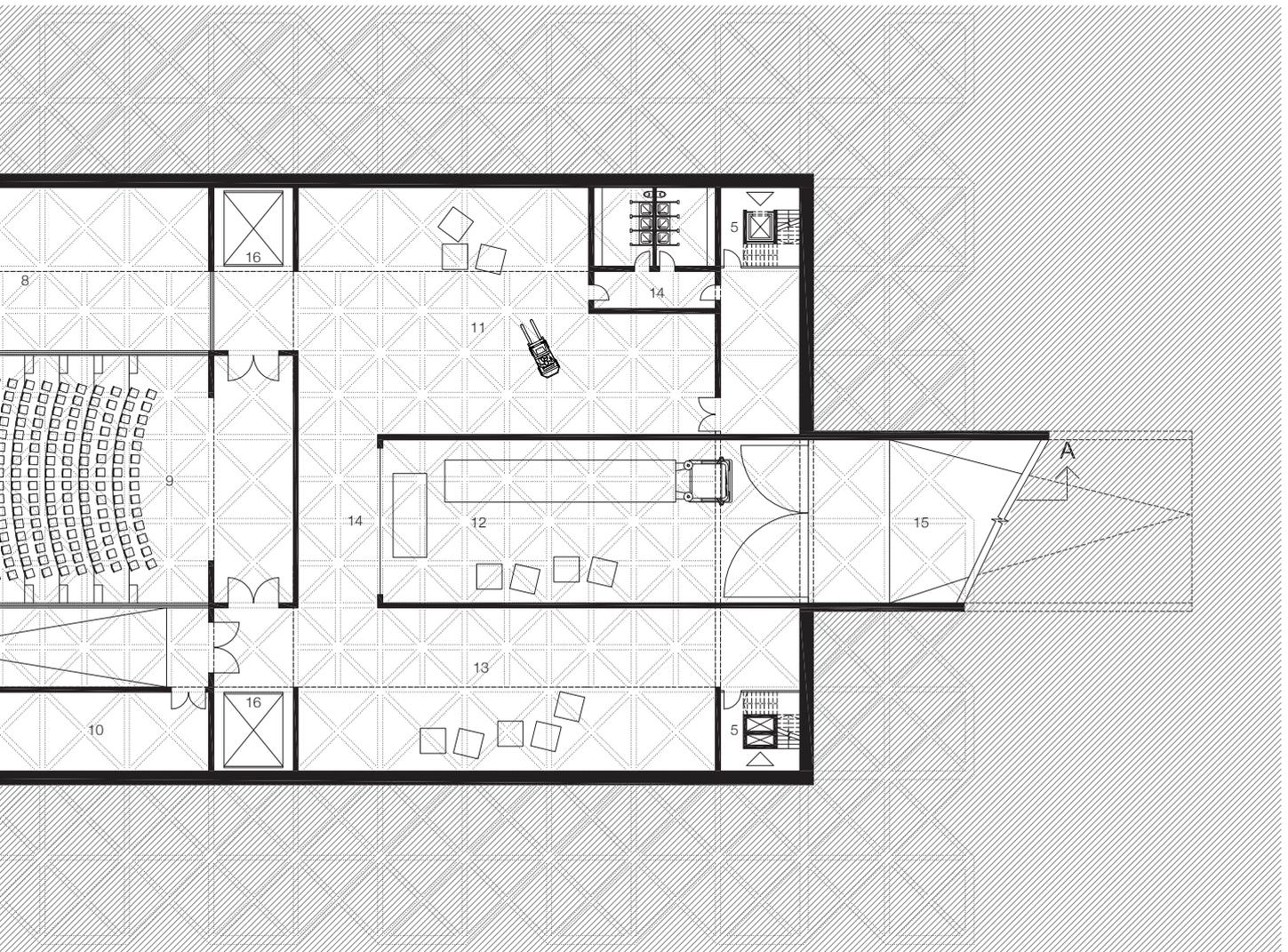






- 1 Info / Anmeldung /Kartenverkauf
- 2 Büro
- 3 Garderobe / Schließfächer
- 4 Sicherheitsdienst
- 5 Erschließung Lagerkörper
- 6 Cafe / Bar / Catering
- 7 Sanitär
- 8 Ausstellung / Events / Verkauf

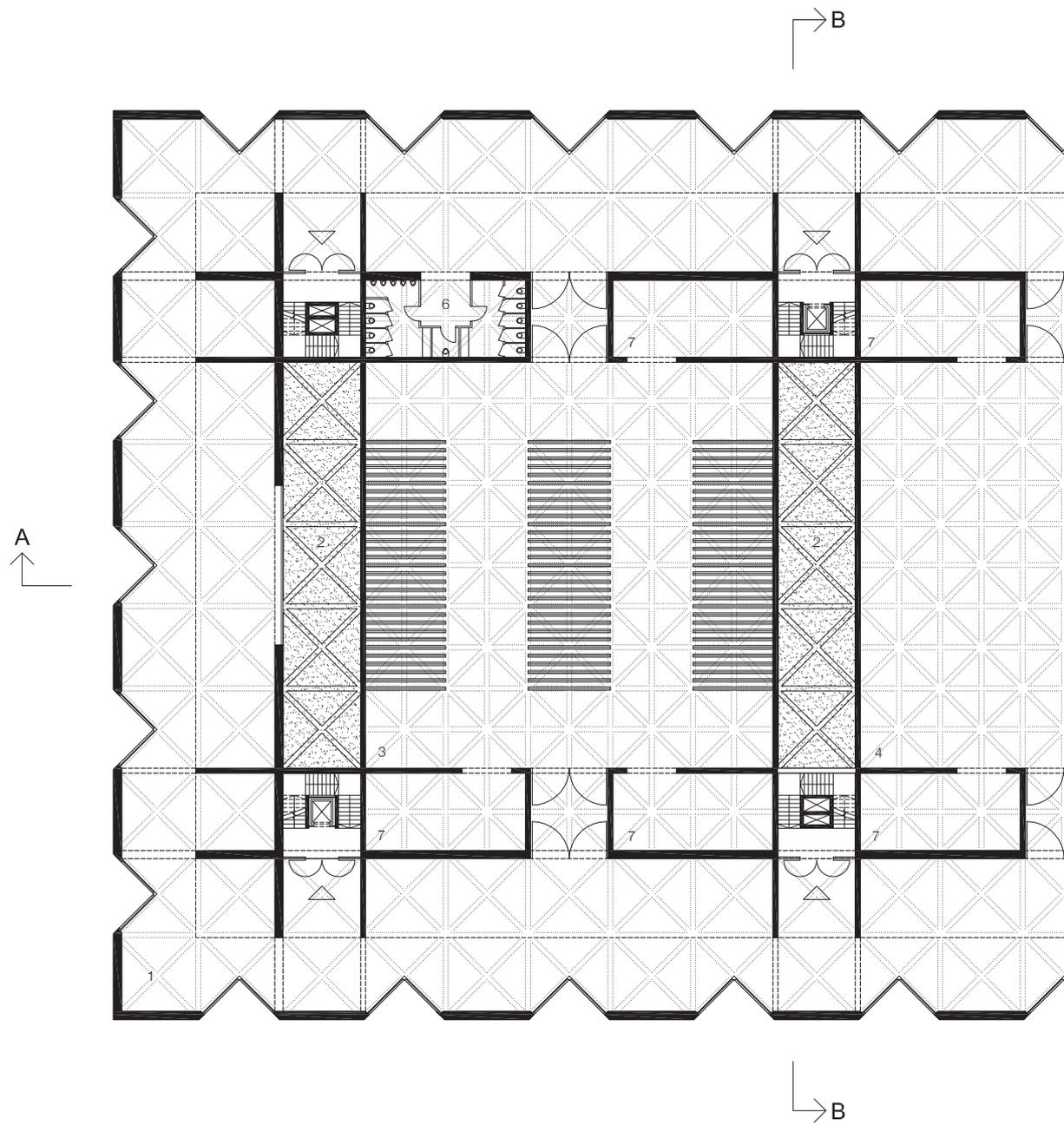
- 9 Auktion / Seminarsaal
- 10 Technikraum
- 11 Werkstatt
- 12 Zulieferungshalle
- 13 Verpackung
- 14 Entladerraum
- 15 Rampe
- 16 Lastenlift



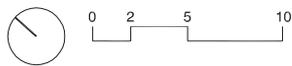
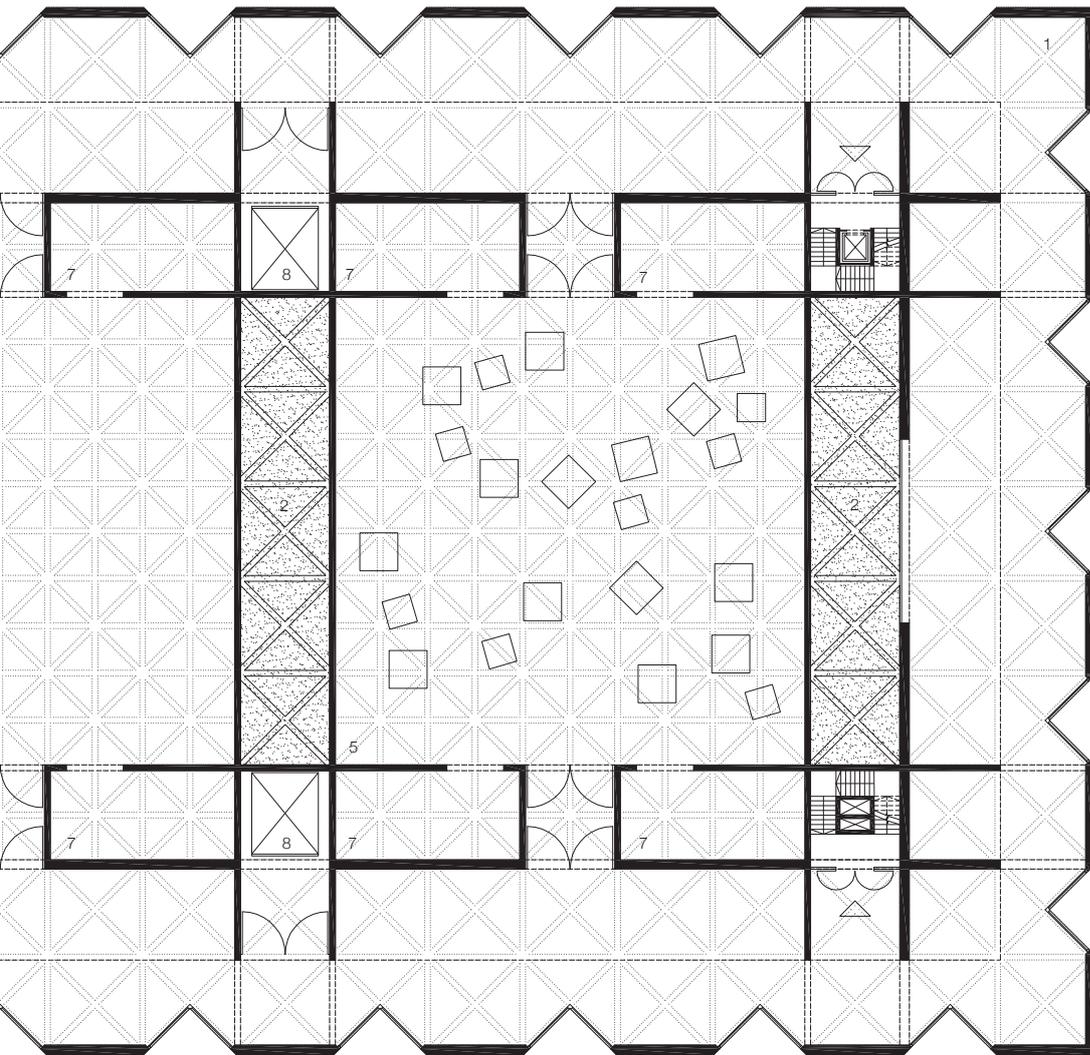
Grundriss UG M 1:400



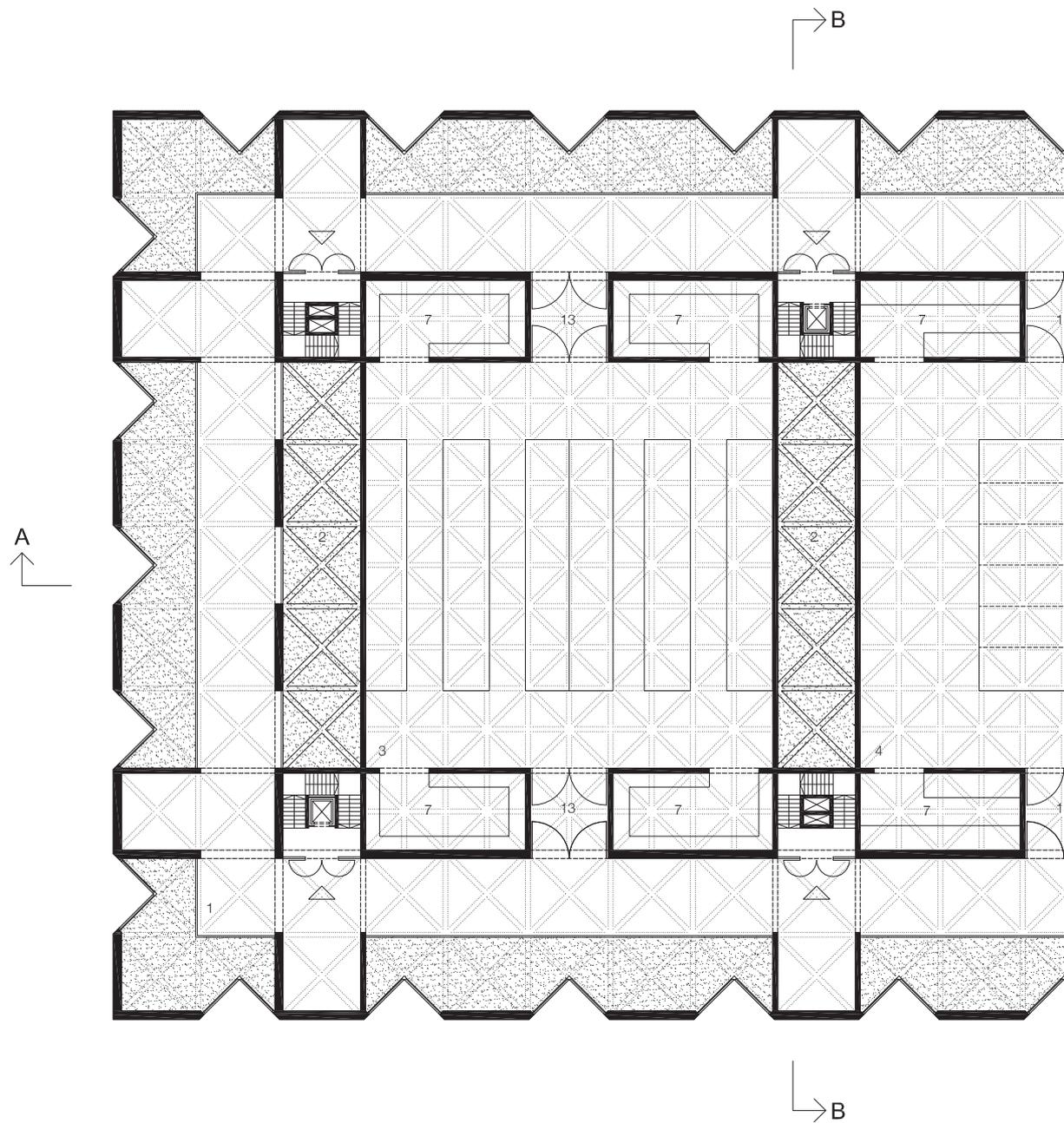




- 1 Ausstellung / Verkaufsfläche
- 2 Atrium
- 3 Depot - Gemälde
- 4 Depot - Technisches Kulturgut
- 5 Depot - Kunst
- 6 Sanitäreanlage
- 7 Zusatzlager / Studieraum
- 8 Lastenlift

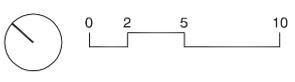
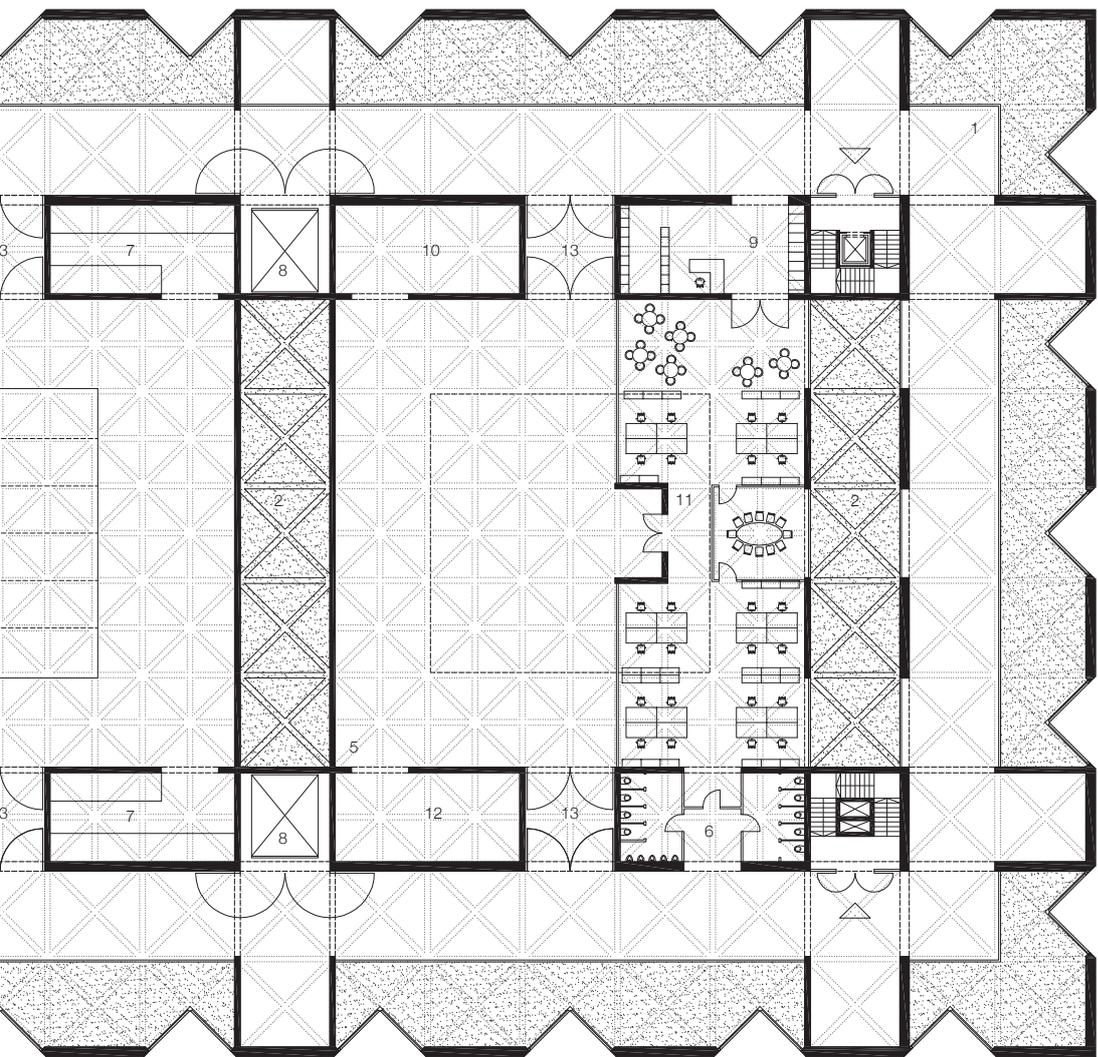


**Grundriss 1.OG M 1:400**



- 1 Ausstellungsgalerie / Verkaufsfläche
- 2 Atrium
- 3 Depot - Güter aus Metall
- 4 Depot - Fotografie, Grafik, Film
- 5 Restauration
- 6 Sanitäranlagen
- 7 Zusatzlager / Studierraum
- 8 Lastenlift

- 9 Empfang / Garderobe
- 10 Wertschätzer
- 11 Verwaltung / Büros
- 12 Fotostudio
- 13 Sicherheitsschleuse / Zugang Lager



Grundriss 2.OG M 1:400

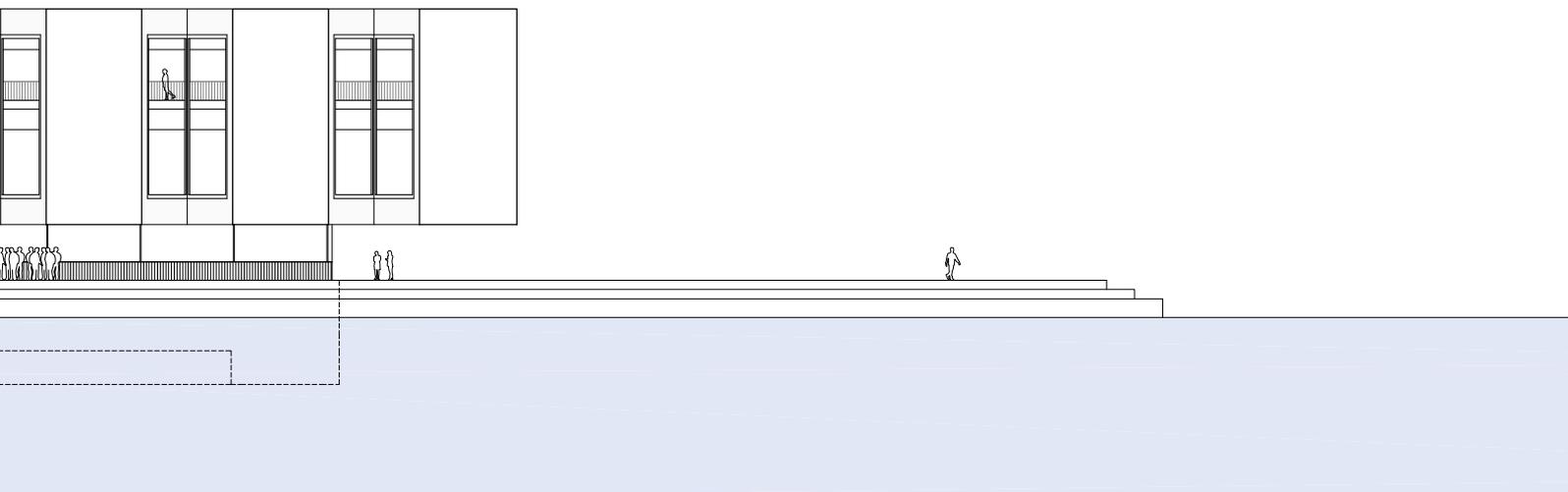




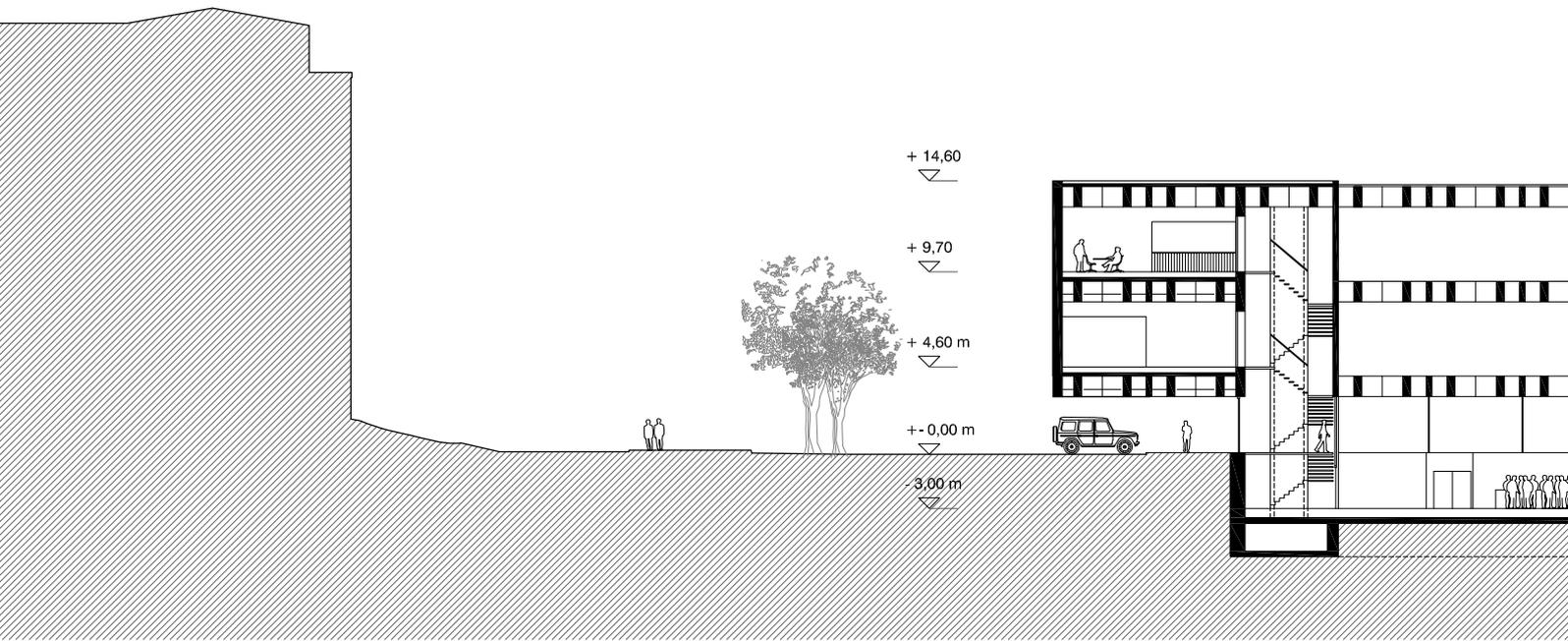


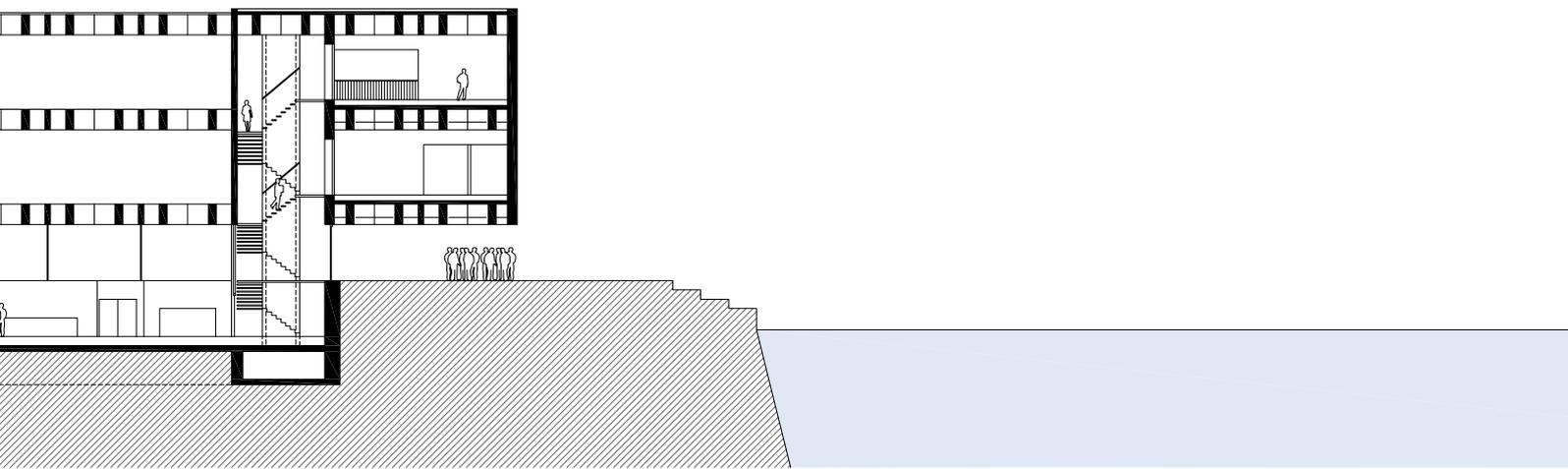






**Ansicht Nordwest M 1:400**





**Schnitt B-B M 1:400**

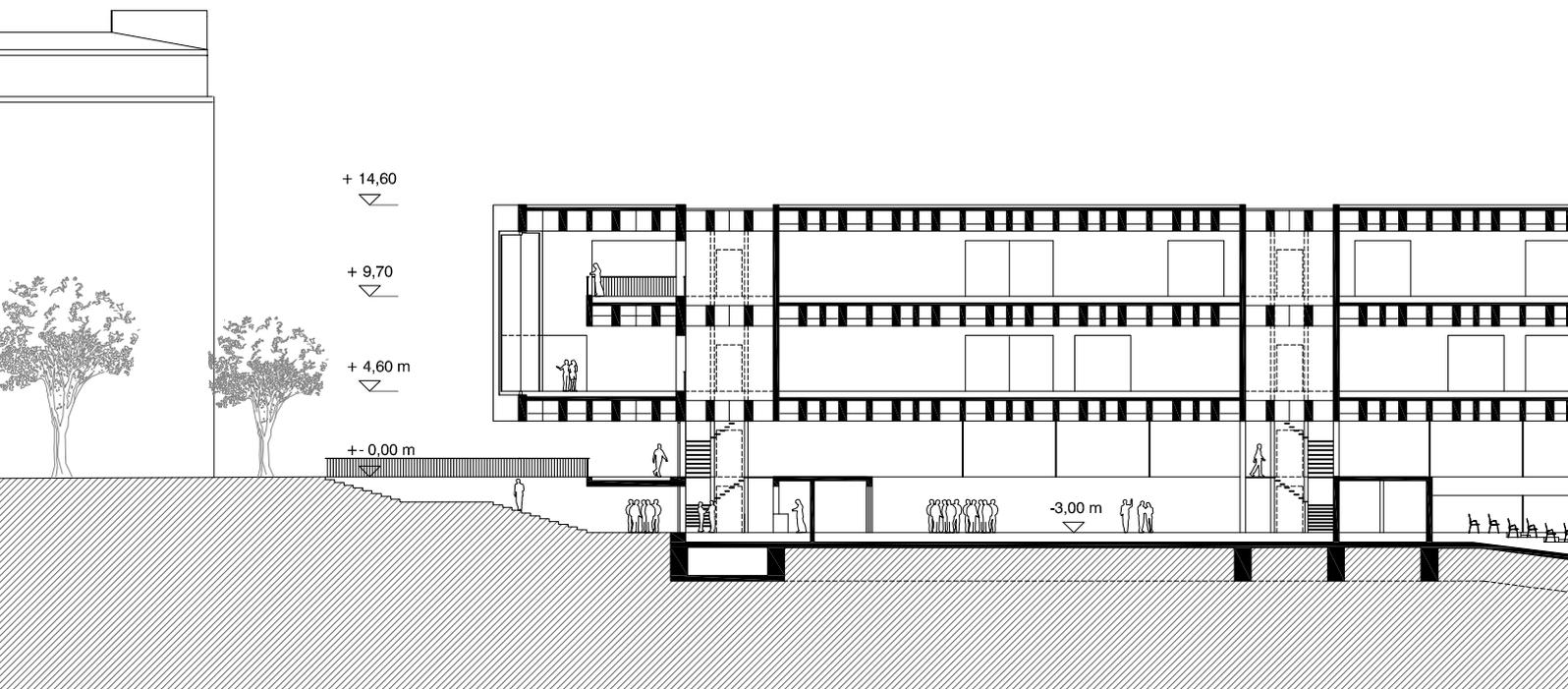


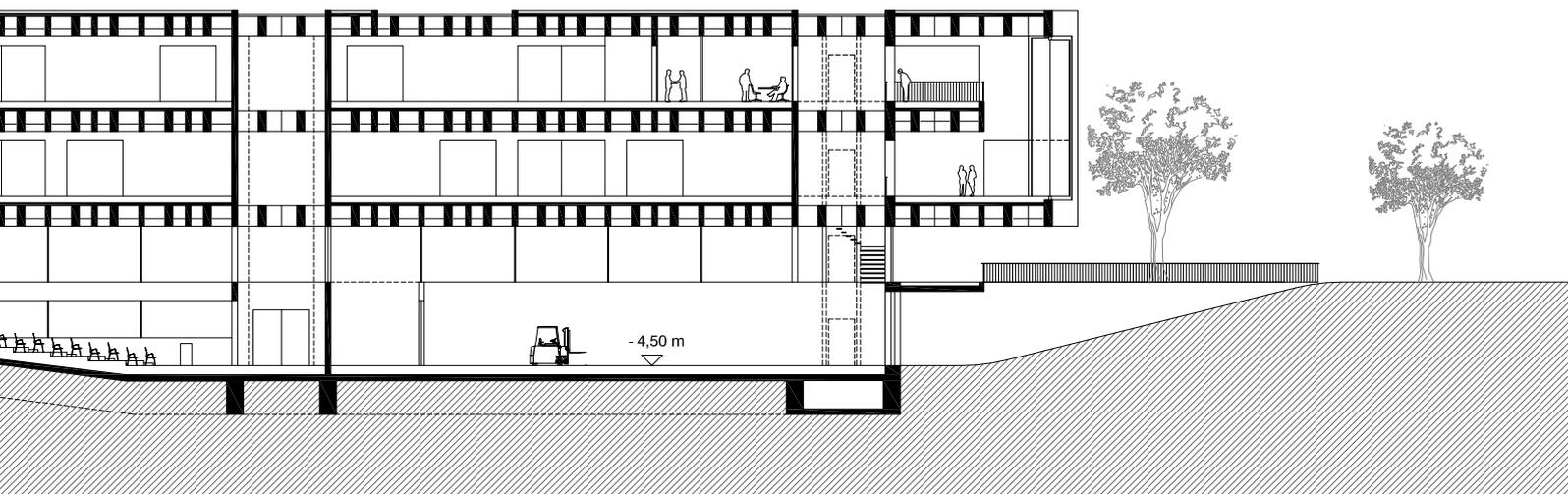






**Ansicht Südwest M 1:400**

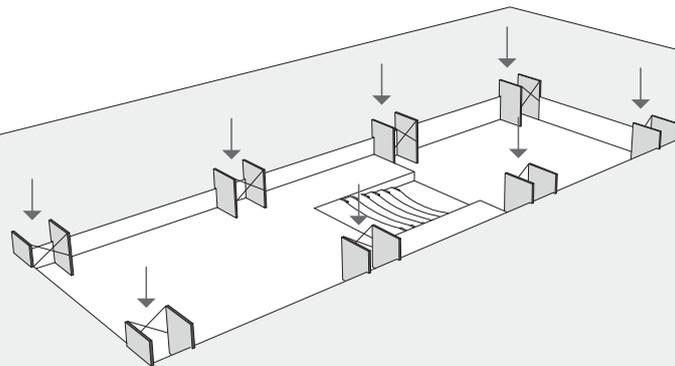
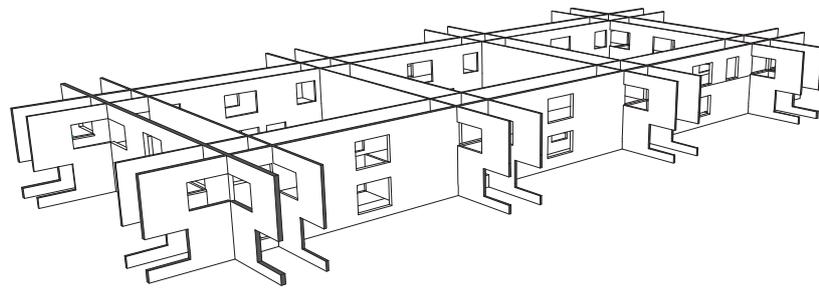
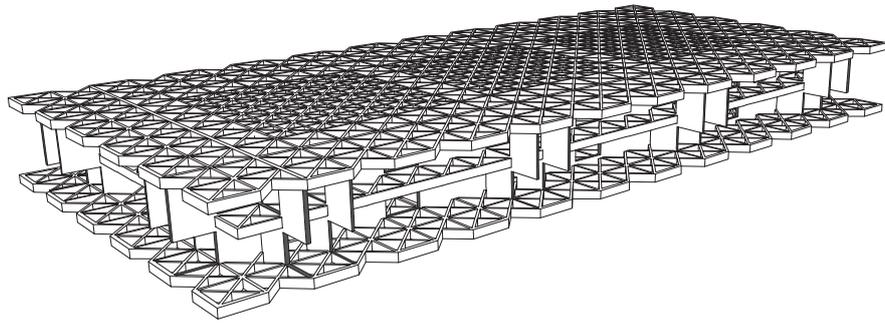
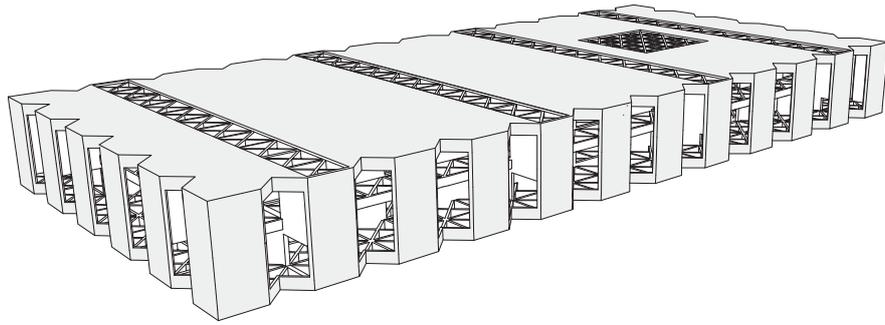




**Schnitt A-A M 1:400**







# Statikkonzept

Das statische Konzept des Baus funktioniert, erläutert sich wie folgt:

Durch die Auflagerung des Lager- Ausstellungskörpers auf 8 Punkten, welches gleichzeitig die vertikalen Erschließungskerne sind, wird die komplette Erdgeschoßzone freigespielt und ermöglicht auf dieser Ebene einen fast ungehinderten Blick durch das Gebäude auf den Hafen bzw. die Inseln der baltischen See. Es ermöglicht ein Schweben des Lagerkörpers über dessen Podest und die Einsicht in das Untergeschoß, welches dadurch der Öffentlichkeit zur Schau gestellt wird.

Ausgesteift werden diese Wandscheiben durch Zugkreuze, welche an der Innenseite der Kerne verankert sind. Es war eine Intention des Entwurfes, die Konstruktion und Roheit des Bau zu jeder Zeit spürbar und erlebbar zu machen.

Der Lagerkörper an sich erhält seine Tragfähigkeit durch die 2-geschoßigen Wandscheiben, welche die Primärkonstruktion des Baus sind und die Eckpunkte des Untergeschoßes markieren. Diese Elemente sind im Grundraster des Baus angeordnet und haben sowohl statische wie auch raumbildende Funktion.

Durch die Anordnung dieser Scheiben entstehen Räume mit unterschiedlicher Intimität. Während im äußersten Ring die Ausstellungsräumlichkeiten entstehen, welche von außen sichtbar sind und eine Beziehung des Lagerkörpers mit seiner Umgebung zulassen, ergibt sich durch die doppelte Anordnung der Scheiben eine Funktionsschicht, die sowohl Räumlichkeiten der Lager beherbergt wie auch öffentliche Funktionen. In den Kreuzpunkten der Konstruktion befinden sich die Kerne.

Im Innersten befinden sich die Depoträume, die durch die Layer der anderen Funktionen geschützt werden.

Die Sekundärkonstruktion des Baus bildet die Rasterdecke mit ihren Trägern, die sich, wie auch die Tragscheiben, aus dem Raster heraus bilden. Im Bereich der Lagerräume in der Mitte verengt sich dieser Raster, um höhere Lasten aufnehmen zu können. Im Untergeschoß ist diese Verdichtung des Rasters sichtbar und lässt Schlüsse auf die Funktion der darüberliegenden Geschoße zu. Die Rasterdecken werden zwischen die Wandscheiben gespannt und bilden den Untergrund für die Tragkonstruktion des Bodens, die Installationsebene der Haustechnik und des Daches.

Im letzten Schritt verbinden Wände und Fenster den Tragraster an der Fassade und bilden den räumlichen Abschluss bzw. die thermische Hülle des Gebäudes. Die repetitive Fassade ergibt sich also aus dem Grundraster der Konstruktion und symbolisiert die Schichtung und Lagerung der Kulturgüter, die sich dahinter verbergen.

### primäre Tragstruktur

die enormen Tragweiten werden durch 11m hohe Wandscheiben erzielt, die in den Knotenpunkten die vertikale Erschließung beeinhaltend und 4 Lichtschlitze / Atrien erzeugen, die das UG mit Licht versorgen und die einzelne Bereiche des Gebäudes trennen

### sekundäre Tragstruktur

zwischen den Tragscheiben werden die Rasterträger eingespannt, die als Unterlage für den Hohlboden dienen. Der Raster steht als Symbol für den Setzkasten als Aufbewahrungsort für Sammlerstücke. Der Raster wird im Lagerbereich dichter, um eine höhere Tragfähigkeit zu erzielen. Der Raster ist vom Untergeschoß aus sichtbar und lässt die Funktionen in den Obergeschoßen erahnen.

### optimale Lagerbedingungen

das dunkle Zentrum des Gebäudes bilden die Lagerräume für die Kulturgüter, die dort geschützt und unter optimalen Bedingungen (Klima, Licht) gelagert werden. Auf Bedarf werden diese für die Öffentlichkeit geöffnet.

### Doppelboden

Tragstruktur auf Rasterdecke aufgelegt  
Hohlraum für Installationen (Lüftung, Elektro, Sanitär, Kühlung und Heizung)

### freie Sicht

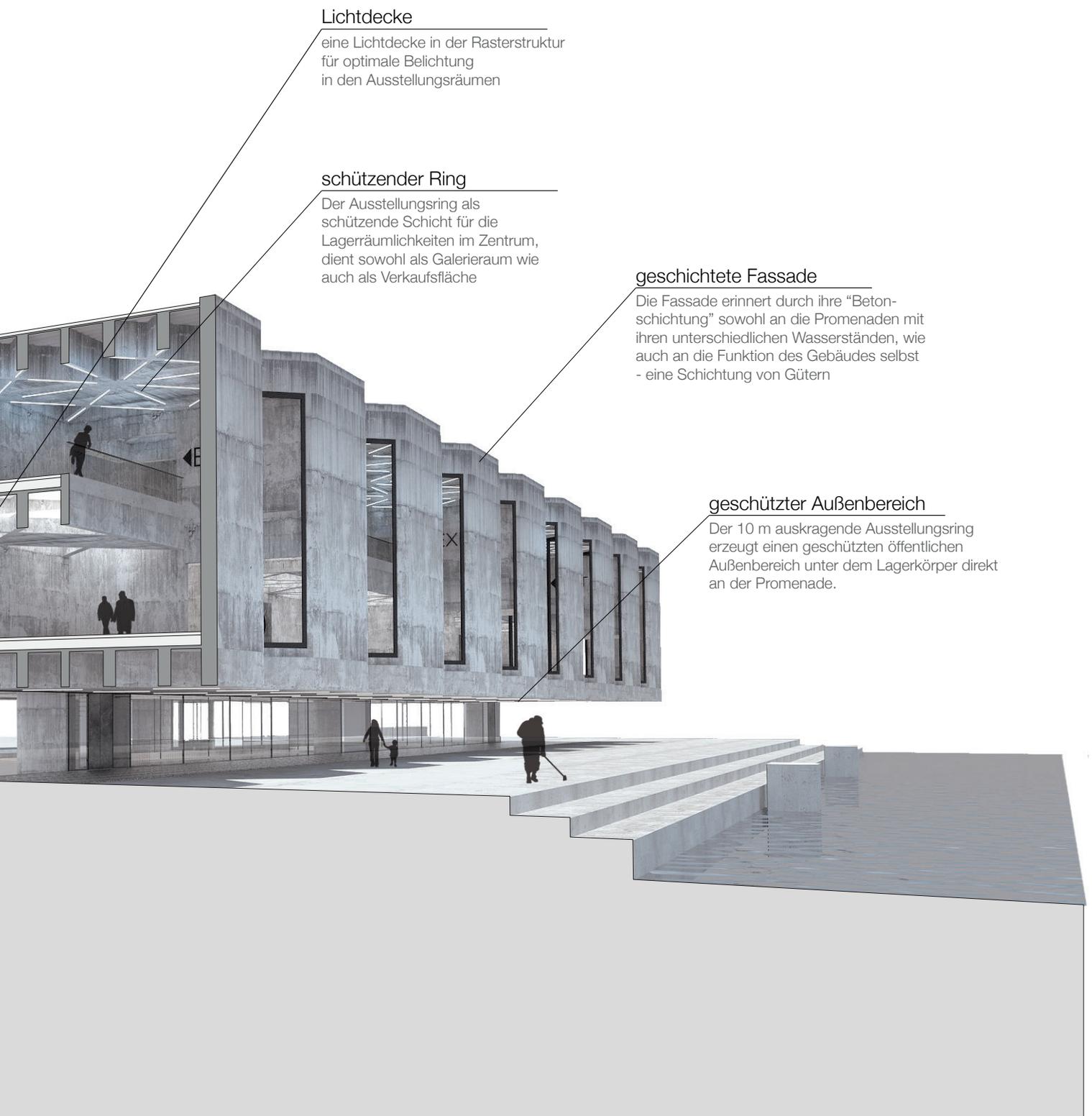
durch die Auflagerung auf 8 Kernen wird die komplette EG Zone freigespielt und erlaubt uneingeschränkte Sicht durch das Gebäude auf das Meer und die Funktionen des Untergeschoßes

### freier Grundriss

Trotz verschiedenster Funktionen ist das Untergeschoß ein einziger Raum, dessen Decke die drei großen Hauptbereiche optisch miteinander verbindet.

### Installationsring

unter dem Gebäude befindet sich ein Installationsring, der die Kerne von unten mit den Leitungen versorgt



### Lichtdecke

eine Lichtdecke in der Rasterstruktur für optimale Belichtung in den Ausstellungsräumen

### schützender Ring

Der Ausstellungsring als schützende Schicht für die Lagerräumlichkeiten im Zentrum, dient sowohl als Galerieraum wie auch als Verkaufsfläche

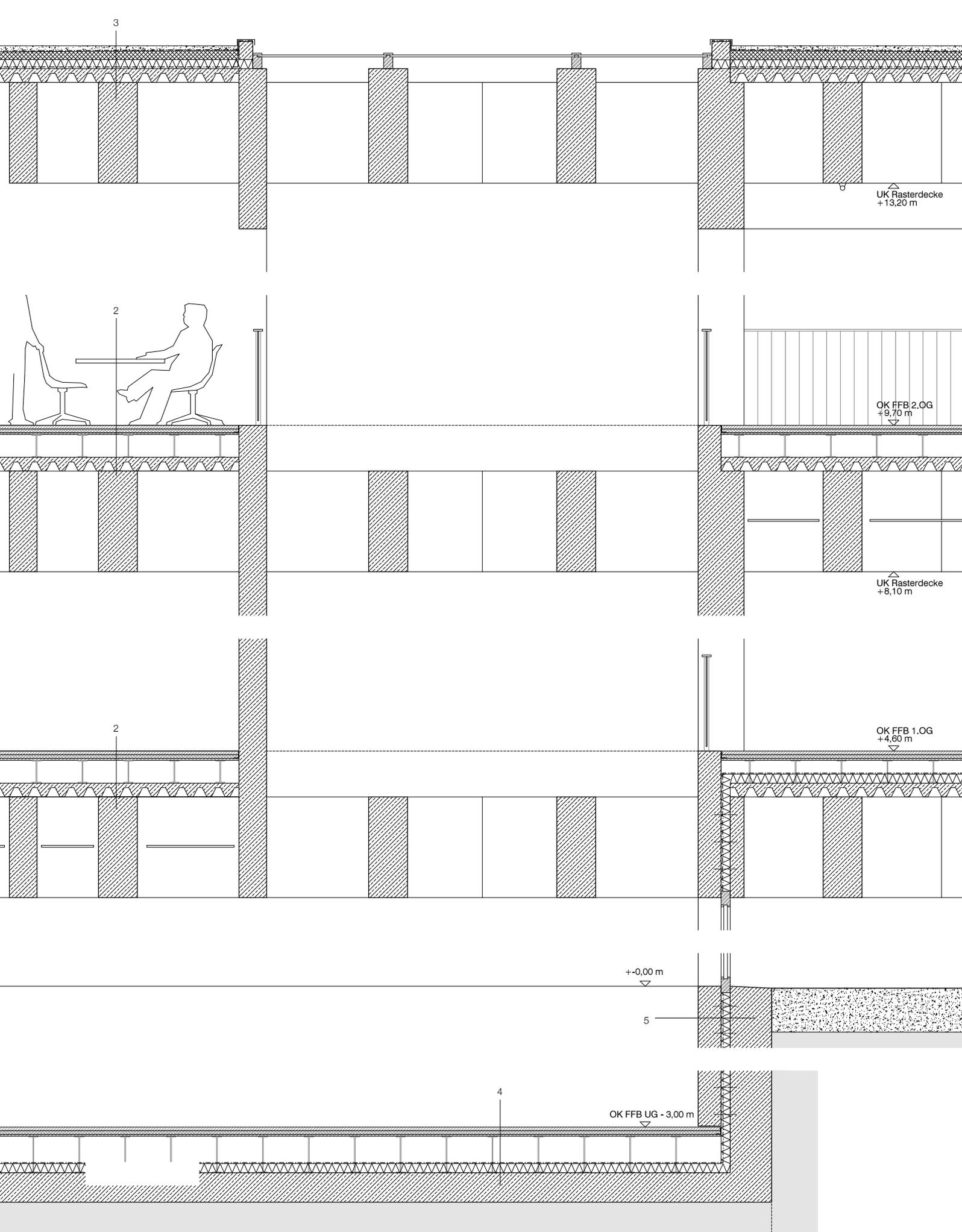
### geschichtete Fassade

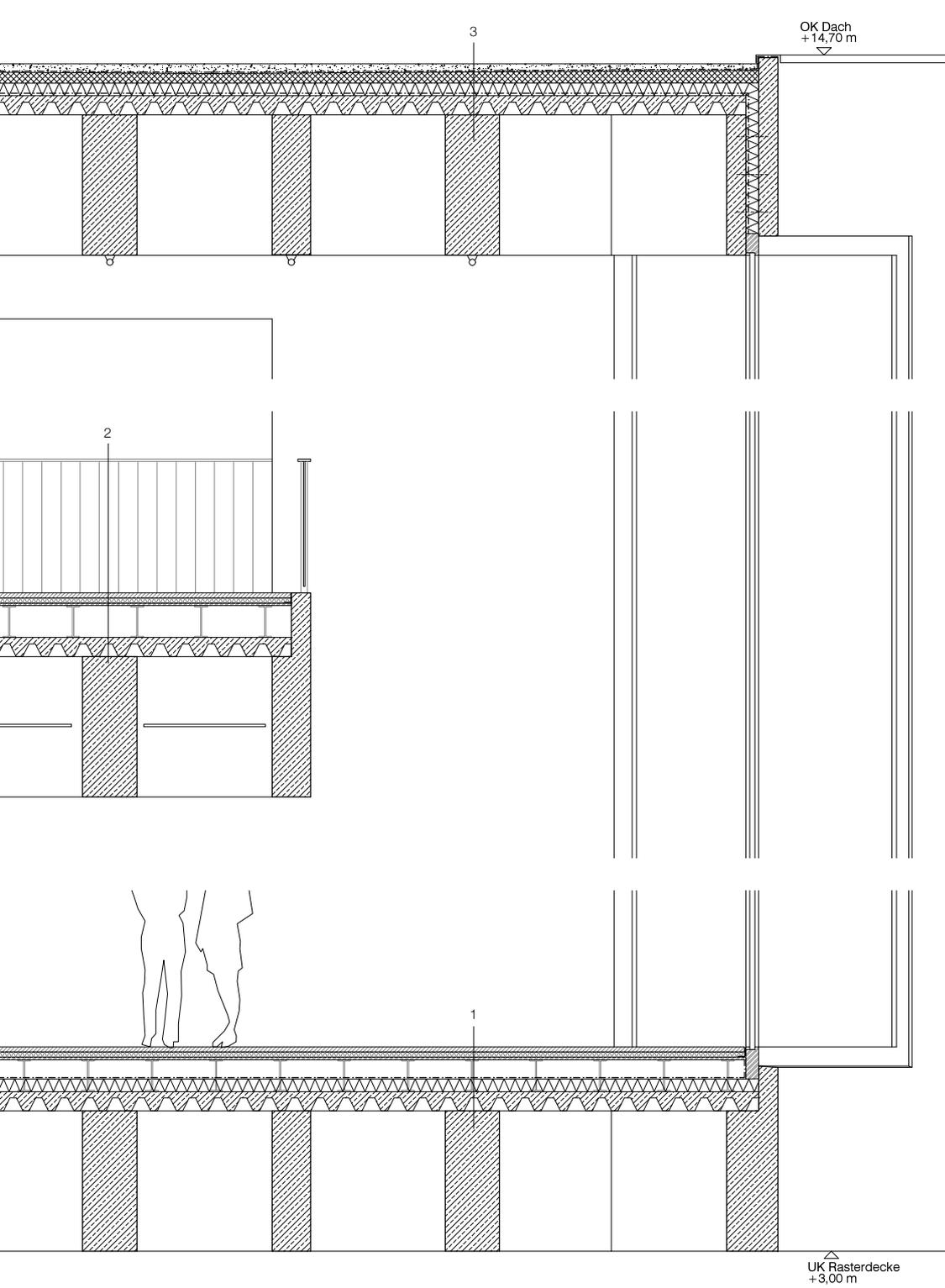
Die Fassade erinnert durch ihre "Beton-schichtung" sowohl an die Promenaden mit ihren unterschiedlichen Wasserständen, wie auch an die Funktion des Gebäudes selbst - eine Schichtung von Gütern

### geschützter Außenbereich

Der 10 m auskragende Ausstellungsring erzeugt einen geschützten öffentlichen Außenbereich unter dem Lagerkörper direkt an der Promenade.

## Technischer Schnitt





- 1**
- Estrich
  - Trittschalldämmung
  - Pe- Folie
  - Holzplatte
  - Hohlboden
  - Dampfsperre
  - Wärmedämmung
  - Trapezblech / Betonfüllung
  - Rasterdecke Beton

- 2**
- Estrich
  - Pe- Folie
  - Trittschalldämmung
  - Holzplatte
  - Hohlboden
  - Trapezblech / Betonfüllung
  - Rasterdecke Beton

- 3**
- Kies
  - Abdichtung
  - Gefälledämmung
  - Dämmung
  - Dampfsperre
  - Trapezblech / Betonfüllung
  - Rasterdecke Beton

- 4**
- Estrich
  - Pe- Folie
  - Trittschalldämmung
  - Holzplatte
  - Hohlboden
  - Dampfsperre
  - Wärmedämmung
  - Wu-Beton

- 5**
- Sichtbeton (Innenschale)
  - Dampfsperre
  - Wärmedämmung
  - Wu-Beton (Aussenschale)

**Fassadenschnitt M 1:50**





**ZUSATZ**



## Danksagung

Ich möchte mich vorallem bei meinen Eltern, **Hugo und Maria**, bedanken, die mich mein gesamtes Studium über voll unterstützt haben und auf die ich immer zählen kann.

Desweiteren bei meinem Betreuer Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt **Roger Riewe** für seinen wichtigen Input am Projekt.

Weiters natürlich bei **“der Gang”** für die Unterstützung, die offenen Ohren und dafür, dass ihr die Studienzeit unvergesslich gemacht habt.

Nicht zuletzt auch bei **Veera**, die mich über die Reise nach Finnland schlussendlich auch zu meinem Diplomarbeitsthema geführt hat.

# Quellennachweis

## Selbstständige Publikationen

**Benjamin, Walter:**

Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit, 32013

**Calvino, Italo:**

Die unsichtbaren Städte, München 2002

**Cecilia, Fernando Márquez/Levene, Richard:**

El Croquis. Herzog & de Meuron 2002-2006, Madrid 2006

**Huber, Joachim/Lerber, Karin:**

Handhabung und Lagerung von mobilem Kulturgut, Bielefeld 2003

**Meyer, Han:**

City and Port. Transformations of Port Cities, Rotterdam 1999

**O`Doherty, Brian:**

In der weißen Zelle, Berlin 1996

**Ursprung, Philip:**

Herzog & de Meuron Naturgeschichte, Baden 2002

**Waidacher, Friedrich:**

Museologie - knapp gefasst, Wien-Köln-Weimar 2005

## Unselbstständige Publikationen

**Alberge, Dalya** (21.05.2012):

Fine Art Stashed in Tax-Free Ports worries Insurers, in:  
<http://www.cnbc.com/id/47508377/page/2/> (05.05.2014)

**Foulkes, Imogen** (02.01.2013):

Geneva`s art Storage boom in uncertain times, in:  
<http://www.bbc.com/news/world-europe-20696126> (15.11.2013)

**Geneva Free Ports & Warehouse Ltd:**

Cost effective storage solution, in:  
[www.geneva-freeports.ch](http://www.geneva-freeports.ch) (15.11.2013)

**Helsinki City Planning Department:**

South Harbour`s open international ideas competition,  
Competition Programme L1, Helsinki 2011

**Helsinki City Planning Department:**

South Harbour`s open international ideas competition,  
Constructed cultural environment L10, Helsinki 2011

**Helsinki City Planning Department:**

South Harbour`s open international ideas competition,  
Traffic amounts L11, Helsinki 2011

**Höhenwarter, Albert** (24.01.2013):

Wettbewerb Sammlungs- und Forschungszentrum der Tiroler Landesmuseen,  
Wettbewerbskatalog, Hall in Tirol 2013

**Laird, Michèle** (18.07.2012):

Booming art market bolstered by Swiss free ports, in:  
[http://www.swissinfo.ch/eng/culture/Booming\\_art\\_market\\_bolstered\\_by\\_Swiss\\_free\\_ports.html?cid=33088718](http://www.swissinfo.ch/eng/culture/Booming_art_market_bolstered_by_Swiss_free_ports.html?cid=33088718) (17.11.2013)

**Laurenz Stiftung:**

Entstehung Schaulager, in:  
<http://schaulager.org/de/index.php?pfad=schaulager/entstehung>

**Pauly, Christoph** (22.07.2013):

Kunst im Bau, in:

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-104058633.html> (27.11.2013)

**Seagal, David** (21.07.2012):

Swiss Freeports Are Home for a Growing Treasury of Art, in:

[http://www.nytimes.com/2012/07/22/business/swiss-freeports-are-home-for-a-growing-treasury-of-art.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/07/22/business/swiss-freeports-are-home-for-a-growing-treasury-of-art.html?_r=0) (17.11.2013)

**Wikipedia:**

Zollfreigegebiete, in:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Zollfreigebiet> (23.04.2014)

**Zhang, Jenny** (29.11.2012):

World's Fanciest Storage: Geneva Freeport, in:

<http://blog.sparefoot.com/3122-worlds-fanciest-storage-facility-geneva-freeport-stores-art-cigars-lamborghinis-mercy/>

<http://howtoexportimport.com/What-is-customs-bonded-area-in-exports-and-imports-79.aspx> (15.11.2013)

**www.zoll.de:**

Freizonen, Freilager, in:

<http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Zollrechtliche-Bestimmung/Verbringen-in-Freizonen-Freilager/Allgemeines/allgemeines.html> (17.11.2013)

# Abbildungsverzeichnis

Alle Bilder, Pläne und Grafiken, sofern nicht anders angeführt, wurden vom Autor angefertigt.

- 01** Wettbewerbsgebiet:  
Helsinki City Planning Department:  
South Harbour`s open international ideas competition,  
Competition Programme L1, Helsinki 2011, S.11
- 02** Südhafen als “Visitenkarte” Helsinki: Ebda., S.09
- 03** Lage des Wettbewerbsgebietes in Helsinki: Ebda., S.09
- 04** Historischer Blick auf den Südhafen: Ebda., S.02
- 05** Plan des Südhafens im Jahre 1800:  
Helsinki City Planning Department:  
South Harbour`s open international ideas competition,  
Constructed cultural environment L10, Helsinki 2011, S.01
- 06** der doppelköpfige Adler am Marktplatz: Ebda., S.31
- 07** Achse Esplanadi: Ebda., S.04
- 08** Blick vom Park im Süden: Ebda., S.34
- 09** Zugverbindung mit Blick auf die orthodoxe Kirche: Ebda., S.32
- 10** Die Katajanokka Halbinsel als Dorf im 19.Jhdt.: Ebda., S.09
- 11** Blick vom Park auf das Olympia Terminal: Ebda., S.33
- 12** Aussicht vom Tähtitornin Park auf den Markt: Ebda., S.11
- 13** Die ehemalige Werft: Ebda., S.06
- 14** Übersichtsplan des Südhafens:  
Helsinki City Planning Department:  
South Harbour`s open international ideas competition,  
Competition Programme L1, Helsinki 2011, S.13
- 15** Blick auf die Markthalle: Ebda., S.25
- 16** Der Südhafen und seine Terminals: Ebda., S.10
- 17** Makasiini Terminal: Helsinki City Planning Department,  
<http://www.kirjajasatama.fi>, (Competition programme and enclosures)
- 18** Parkflächen zwischen Markthalle und Makasiini Terminal: Ebda.
- 19** Makasiini Terminal: Ebda.
- 20** Olympia Terminal und Satamatalo Gebäude: Ebda.
- 21** K6 Gebäude: Ebda.
- 22** K7 Gebäude: Ebda.
- 23** Katajanokka Terminal im östlichen Teil des Hafens: Ebda.
- 24** K5, K6, K7 und Katajanokka Terminal: Ebda.
- 25** Aalto Gebäude und orthodoxe Kathedrale: Ebda.
- 26** K5, K6, K7 und Katajanokka Terminal: Ebda.

- 27** Überblick östliches Ufer mit zollfreier Zone:  
Helsinki City Planning Department:  
South Harbour`s open international ideas competition,  
Competition Programme L1, Helsinki 2011, S.15
- 28** Übersicht Straßenverkehr: Ebda., S.27
- 29** Übersicht Radfahrerwege: Ebda. S.27
- 30** Übersicht Parkplätze: Ebda., S.27
- 31** Übersicht Straßenbahn: Ebda., S.27
- 32** Seilbahn über den Hafen von Barcelona:  
Meyer, Han 1999: City and Port. Transformations of Port Cities, S.33
- 33** Häfen als Orte mit unterschiedlichsten Aktivitäten: Ebda., S.31
- 34** Lagergebäude Ricola, Laufen (Herzog & de Meuron):  
<http://www.herzogdemeuron.com>
- 35** Lagergebäude Ricola, Laufen (Herzog & de Meuron):  
[http://cynthianqtransiciones.files.wordpress.com/2011/12/08\\_nave\\_ricola.jpg](http://cynthianqtransiciones.files.wordpress.com/2011/12/08_nave_ricola.jpg)
- 36** Lagergebäude Ricola, Laufen (Herzog & de Meuron): [http://24.media.tumblr.com/tumblr\\_m766txkaCe1qcrn3lo1\\_500.jpg](http://24.media.tumblr.com/tumblr_m766txkaCe1qcrn3lo1_500.jpg)
- 37** Schaulager, Münchenstein (Herzog & de Meuron):  
[http://farm2.static.flickr.com/1178/565926915\\_11a010a10a.jpg](http://farm2.static.flickr.com/1178/565926915_11a010a10a.jpg)
- 38** Schaulager, Münchenstein (Herzog & de Meuron):  
[http://www.tageswoche.ch/images/cache/639x426/crop\\_0\\_0\\_2000\\_1333/images%7Ccms-image-004558130.jpg](http://www.tageswoche.ch/images/cache/639x426/crop_0_0_2000_1333/images%7Ccms-image-004558130.jpg)
- 39** Schaulager, Münchenstein (Herzog & de Meuron):  
<http://www.exponaute.com/magazine/wp-content/uploads/2011/12/Schaulager2.jpg>
- 40** Schaulager, Münchenstein (Herzog & de Meuron):  
<http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/061+062/Ruhl/abb01.jpg>
- 41** Kulturgüter als Kapitalanlage in Freihäfen:  
[http://cdn.static-economist.com/sites/default/files/imagecache/full-width/images/print-edition/20131123\\_FBD001\\_0.jpg](http://cdn.static-economist.com/sites/default/files/imagecache/full-width/images/print-edition/20131123_FBD001_0.jpg)
- 42** Freihäfen als Kunstbunker:  
[http://www.nytimes.com/2012/07/22/business/swiss-freeports-are-home-for-a-growing-treasury-of-art.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/07/22/business/swiss-freeports-are-home-for-a-growing-treasury-of-art.html?_r=0) (17.11.2013)
- 43** Wohin mit dem Vermögen, alternative Investments:  
<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-104058633.html>
- 44** Sammeln als Bewahren und Vermitteln von Erinnerungen:  
[http://juergenbergbauer.de/wp-content/uploads/2013/04/archiv\\_detail\\_01.jpg](http://juergenbergbauer.de/wp-content/uploads/2013/04/archiv_detail_01.jpg)
- 45** privates Schaulager eines Kunstsammlers:  
Filmausschnitt aus "The best Offer": (©Warner Bros, 2013)
- 46** Beispiel eines Schaulagers:  
[http://www.uovo.org/files/4413/8182/7835/03\\_uovo\\_fine\\_art\\_storage.jpg](http://www.uovo.org/files/4413/8182/7835/03_uovo_fine_art_storage.jpg)



