





PRIMA FILA TRIESTE

STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSSTUDIE EINER HAFENBRACHE
ALS INNENSTADTERWEITERUNG AUF DEM AREAL DES PORTO VECCHIO

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

Michael Malderle / Gernot Siegl

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Jänner 2011



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 entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

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 quoted either literally or by content from the used sources.

date
.....
(signature)

.....
(signature)

Inhalt

Vorwort.....	9
1 Hafenbrachen als urbane Chance.....	10
2 Schauplatz Triest.....	26
2.1 Steckbrief.....	28
2.2 Portrait einer Stadt.....	32
2.3 Die Geschichte Triests.....	44
2.4 Chronologie.....	48
2.5 Städtebauliche Entwicklung.....	62
2.6 Demographische Entwicklung.....	86
3 Das Planungsgebiet.....	88
3.1 Vorstellung des Planungsgebietes.....	90
3.2 Räumliche Analyse des Planungsgebietes.....	96
3.3 Geschichte und Denkmal.....	146
3.4 Bewertung des Bestandes.....	160
3.5 Alternative Planungen - Porto Vecchio.....	170
3.6 Laufende Bauvorhaben.....	184

4 Städtebauliches Konzept.....	186
4.1 Rahmenbedingungen und Voraussetzungen.....	188
4.2 Entwicklungs- und Strukturkonzept.....	192
4.3 Verkehrsstudien.....	196
4.4 Urbanistische Methoden.....	210
5 Machbarkeitsstudie.....	212
5.1 Verkehrskonzept.....	214
5.2 Bebauungskonzept.....	224
5.3 Quartiere und Rechenwerte.....	246
5.4 Freiraumkonzept.....	254
5.5 Milieustudien.....	258
Danksagungen.....	280
Abbildungsverzeichnis.....	282
Bibliographie.....	288

Vorwort

Der Entschluss zu einer städtebaulichen Entwicklungsstudie auf dem alten Freihafenareal, des sogenannten „Porto Vecchio“, im Herzen Triests, fiel im Zuge zweier Kurzaufenthalte im Sommer und Herbst 2009. Triest verkörpert geradezu „die europäische Stadt“ - sie ist Treffpunkt romanischer, slawischer und deutschsprachiger Kulturen. Nur leider verharrt seit mehreren Jahrzehnten ein Nebel der Melancholie über der Stadt, welcher sich jedoch langsam zu lichten scheint:

Das Auffallendste an diesem fast zur Gänze brachliegendem Hafenaerial ist, neben der zentralen Lage, seine „absolute Unerreichbarkeit“ für die vor Ort lebende Bevölkerung. Aufgrund des Statutes als Freihandelszone ist es Unbefugten strengstens untersagt das umzäunte Gebiet zu betreten. Somit ergibt sich die durchaus befremdliche Ausgangssituation einer rund 70 ha umfassenden „Sperzone“, welche aus der Wahrnehmung der Triestiner, über die Jahrzehnte ihres Bestehens hinweg nach und nach verschwunden zu sein scheint. „Ein blinder Fleck inmitten einer Stadt.“ Obwohl in bester Lage situiert und zentrumsnahe, direkt am Meer, ist Triest eine Stadt, die ihr Bauland nahezu ausgereizt hat.

Erschwert wird die Situation vermutlich durch eine fehlschlagende Kommunikation diverser Körperschaften, welche ihre eigenen Zielvorstellungen verfolgen, ohne übergreifend zum Wohle der Stadtentwicklung beitragen zu wollen.

Um dem Ist-Zustand dieser großflächigen Brache inmitten Triests entgegenzuwirken und einen Impuls für eine notwendige Belebung des triestiner Stadtgebietes zu geben, wurde nachstehende Methode unter folgendem Titel ausgearbeitet:

„Prima Fila Trieste“ - Entwicklung einer Hafenbrache als Innenstadterweiterung.

Unser Projekt soll dazu beitragen, Triest zu einem neuen Selbstverständnis zu verhelfen. Mit der EU Osterweiterung im Jahre 2003 wurde ein erster Schritt getätigt, welcher die Region Triest und ihr bis dahin verlorenes Hinterland wieder zusammenführt, und somit die Stadt in einem ersten Schritt aus ihrem geopolitischen Abseits befreit. Die Arbeit befasst sich mit den Möglichkeiten und Varianten städtebaulicher Entwicklung sowie Gestaltung des Poro Vecchio, einschließlich seines städtebaulichen Kontextes. Es soll eine Methode entwickelt werden, mit deren Einzelresultaten und gewonnenen

Entwicklungsschritten sich das Planungsareal mehr und mehr in das tägliche Leben der Stadt, ihrer ansässigen Bevölkerung und zukünftigen Bewohner integrieren lässt. Wir sind bemüht Spielräume für konkrete Umsetzungen zu schaffen. Darüber hinaus könnte dieser notwendige Impuls die Stadt in eine neue Zukunft steuern und ihr ein neues kulturelles Gesicht verleihen.

Graz, Jänner 2011



1 Hafenbrachen als urbane Chance



In fast allen Küstenstädten der Welt findet man, gestaffelt nach Größe der Stadt, großzügige oder noch großzügigere Hafeneinrichtungen, die für den Umschlag und Transit von Gütern, aber auch Menschen, gedacht sind beziehungsweise einmal gedacht waren. Diese Faktoren waren maßgebend und leitend für die Entwicklung der im Kontext stehenden Stadt. Es stellt sich jedoch die Frage ob dies heute noch der Fall ist?

Die Hafenstadt

Zitat Dirk Schubert: „Der Charakter von Häfen besteht darin, dass sie keinen eigentlichen Charakter haben [...] Vielmehr sind sie ganze Kosmen [...]“¹

Was wir heute fälschlicherweise unter „Hafenstadt“ verstehen entspringt teilweise einem „antiquierten“ Bild. Die einstige „Hafenstadt“, im Englischen auch bekannt unter „Sailortown“, wurde zu ihrer Hochblüte von unzähligen Schriftstellern beschrieben und portraitiert, ebenso von H.E. Fischer, welcher folgendes schildert:

„Der Charakter der Hafenstädte wird durch die Bedachtnahme auf die Fremden geprägt. Der Hafen ist der Umschlagplatz für fremdes, der Stadt exotisches

Menschenmaterial, hier strömen die sorgenfrei neugierig Reisenden, die einer trostarmen Vergangenheit entfliehenden aus den Binnenländern zusammen, um - von Niemandem gekannt und im Gefühl der Lösung von ihrer alten Welt - in der Unrast vor langer Fahrt, hemmungslos Abschied zu feiern, sich auszuleben [...]“²

Man kann natürlich unzählige Reiseberichte und jede Menge Literatur aus dieser aufstrebenden Zeit aufarbeiten, aber im Großen und Ganzen werden wir immer mit ähnlichen Bildern in unseren Köpfen konfrontiert werden. Das heutige Hafenbild hat jedoch mit dieser einstigen Seemanns- und Hafenoromantik kaum noch etwas gemein - mit der Ausnahme, dass das Meer noch immer salzig ist und Schiffe noch immer schwimmen.

tempus fugit

Die Zeit vergeht und die Welt sowie der Mensch ändern sich. In den letzten Jahrzehnten gab es einen radikalen Wandel in der Weltwirtschaft, als auch in der zur Verfügung stehenden Technik. Damit verbunden auch eine grundlegende Veränderung der gesamten

Transportindustrie und Hafenlogistik. Mit dieser Umwälzung ändert sich auch das gegenwärtige Bild der „Hafenstadt“ und ihrer Bewohner. Diese Tatsache stellt gesamte Anlagen - dazu zählt man im Allgemeinen auch Areale für den Güterumschlag, Schiffsbau, Werften und Seehafenindustrien etc. - in ihrer ursprünglichen und bisherigen Funktion in Frage. Die Ursachen für diesen Strukturwandel der Hafenstädte sind weltweit ähnlich.

Dr. Wilfried Maier beschreibt diesen Wandel im Grußwort des Buches „Hafen- und Uferzonen im Wandel“ (Hg. Dirk Schubert)³ als einen Wandel in der Hafen- und Umschlagstechnik. Mit der Folge, dass heute gesamt weniger Schiffe aber dafür mehr Container pro Schiff zu finden sind. Er bezeichnet die Gegenwart als die „Industrialisierung der Hafnarbeit“. Sie inkludiert einen gleichzeitigen dramatischen Verlust unzähliger Arbeitsplätze im operativen Sektor, und eine damit eng zusammenhängende Abwanderungswelle von Arbeitskräften aus der Stadt. Dies wiederum zieht massive Folgen für die Entwicklung der gesamten Stadt mit sich.

Heutzutage sieht man nur noch wenige Schiffe, Masten und Menschen vor Ort. Dieser Umstand bedeutet auch eine Veränderung der Beziehung zwischen Hafen und

Stadt selbst. Die Häfen von heute befinden sich vor den Toren der Städte. Die Häfen sind dabei mehr als „Hafen-Industrien“ zu verstehen und versprühen wahrlich wenig Hafenromantik. Vielmehr stößt man auf Hafenbereiche ohne Schiffe, leer stehende Speicherbauten, verfallene Lagerhallen, unbenutzte Kaimauern und menschenleere Viertel.

Wie soll man verfahren?

Mit diesen Veränderungen kommt es zu einer ganzheitlichen Umstrukturierung der innerstädtischen Küsten, als auch der Stadt selbst. War der „Hafen von einst“ in Mitten der Stadt - die Stadtmauern waren die natürlichen Grenzen des Hafens - so folgte er, mit dem einsetzenden Transithandel am Ende des 19. Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung dem bis heute anhaltenden Trend. Die Hafenindustrien distanzieren sich zunehmend von ihren Städten und wandern an deren Peripherie. Dies zeigt bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts erste Auswirkungen auf die Städte.



Abb.01: Triest - Canale Grande um 1900

Chance

Fundamentale Umstrukturierungen betrifft und die Problematik wie man mit nun unbrauchbaren Hafenebenen und -anlagen umgehen soll, eröffnen einen neuen, faszinierenden Horizont für städtebauliche Projekte, welche der Entwicklung einer Stadt positiv zu Gute kommen können.

Da die Areale meist zentrumsnahe angelegt wurden und heute als letzte verfügbare, innerstädtische Erweiterungsflächen in Anspruch genommen werden können, könnte man solche Flächen wohl als „brachliegendes Gold“ bezeichnen. Neue Quartiere inmitten einer Stadt können entstehen, bis hin zu Erweiterungen bestehender Stadtzentren. Die Symbiose zwischen Stadt und Wasser kann intensiviert werden. Die ehemaligen Hafeneinrichtungen und Hafearchitekturen tragen entscheidend dazu bei und machen den Charakter des neu gewonnenen Viertels aus. Im Großen und Ganzen eine „einmalige Chance“, mit der man überlegt umgehen sollte.



Abb.02: Triest - Molo S. Carlo um 1910

Das Brachfallen von Teilen der innenstadtnahen Uferzonen konfrontiert Hafenstädte unterschiedlichster Bedeutung, Größenordnung und Wirtschaftsdynamik mit neuen Problemen. Bei Triest handelt es sich weder um einen „global player“ noch um eine Metropole, sondern um eine mittelgroße Stadt mit rund 230.000 Einwohnern und einer stagnierenden Bewohner-Statistik. Viele Städte, vor allem jene gehobener Größenordnung, sind mit annähernd gleichen Problematiken konfrontiert. Die Ziele etwaiger Neuplanungen sind jedoch sehr spezifisch und daher meist sehr unterschiedlich. Patentrezepte gibt es nicht. Die Vielfältigkeit einer Neunutzung kann die Sicherung eines Erfolges darstellen.

Aktives Handeln

Zuallererst ist das Niederbrechen der alten Zollschränken notwendig um diese unbekannte, bis dato verbotene Nachbarschaft (sogenannte „no-go- areas“) zu öffnen und publik zu machen. Das Planungsgebiet muss in das „Bewusstsein“ der Leute dringen. Dazu ist es geschickt mit der Neugierde der Menschen zu spielen.

Eine der vielen Möglichkeiten des Handelns ist die Revitalisierung dieser brachliegenden Quartiere. Das Wiedererkennen und Entwickeln dieser besonderen

Lagequalitäten erlebt derzeit eine „Hochkonjunktur“. Der Begriff der Revitalisierung umfasst ein komplexes Aufgabengebiet des Nutzungswandels, der Wieder- und Neubelebung. Die Begriffe Revitalisierung, Umnutzung und Entwicklung verschmelzen zu einem Begriff.⁴

Seehafenstädte konkurrieren inzwischen nicht mehr nur um Zuwachsraten des Umschlages, sondern auch im Bereich von Revitalisierungsvorhaben brachliegender Häfen und Uferzonen, sowie im Bereich des Kreierens neuer Image-Eigenschaften - wie beispielsweise dem Schaffen neuer Identitäten - um sich weltweit vermarkten zu können. Die Zeit der Vernachlässigung ist vorbei. Die Brachen werden als gewinnbringende Ressourcen erkannt und mit dem Schaffen neuer Arbeitsplätze und Wohnquartiere gleichgesetzt.

Eine kurze Entwicklungsgeschichte

Zitat Dirk Schubert: „Was dem Hafen nützt, nützt auch der Stadt, war das Leitmotiv, nach dem alle wirtschafts- und stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen zu fallen waren.“⁵

Um die Entwicklung europäischer Hafenstädte und deren Beziehung zwischen Stadt und Hafen kurz zu beschreiben kann man diese lt. Hoyle (1989)⁶ in fünf Phasen unterteilen:⁷

1. Der „*primitive Stadthafen*“ oder die sogenannte „Hafenstadt“ (bis etwa Mitte 19. Jahrhunderts zur Zeit der Segelschiffahrt): Der Hafen ist integrierter Bestandteil der Stadt (er ist eng mit dem Stadtgefüge verbunden und innerhalb der Stadtbefestigung), mit Gebäuden, die zugleich Wohnung, Verkaufsstelle und Kontor sind.

Im Zusammenhang mit der Industrialisierung und der Ausweitung des Welthandels kommt es durch Umbrüche und einem Maßstabssprung zu einer veränderten „Hafen - Stadt - Beziehung“ - im weiteren Sinne bis zur Industrialisierung und Computerisierung des Hafens selbst. Die größten Containerschiffe laufen nur noch wenige Häfen an, während kleinere Häfen über Zubringerdienste beliefert werden müssen. Hinterland, günstige Lage, seeschifftiefes Wasser und Schnelligkeit des Umschlages werden damit als Standortfaktoren noch bedeutender.

2. *Der "expandierende Stadthafen"* (ab Mitte 19. Jahrhundert): Dieser wurde von der Erfindung der Dampfmaschine, der Schiffsschraube und des revolutionären Güterumschlages beeinflusst. In die gleiche Zeit fällt ein unehmendes Verschwinden der Segelschiffe und eine allgemeine Vergrößerung der Schiffe. Neue Hafenbecken und die Einführung moderner Umschlagstechniken werden notwendig. Der Bau neuer Hafeneinrichtungen erfordert stadträumliche Erweiterungen und einen funktionierenden Ausbau der Verkehrswege. Zum ersten Mal wird der Begriff „Logistik“ von entscheidender Bedeutung. Hafeneinrichtungen vorindustrieller Zeit genügen den modernen Umschlagsanforderungen nicht mehr. Mit der Industrialisierung wird der enge funktionale Zusammenhang zwischen Hafen und Stadt langsam aufgelöst. Es erfolgt eine Einführung von gesonderten Freihandelszonen.

Die einstigen innerstädtischen Kantor-Gebäude werden durch Lagerhallen an den Kais ersetzt. Die Hafenverwaltungen siedeln in das Stadtzentrum, wo sich ein neues, konzentriertes räumliches Netz von Banken, Börse, Versicherungen, Reedereien und Handel bildet. Es entstehen Prachtbauten, Straßenzüge und ganze Quartiere des wirtschaftlichen Aufschwungs.

Erwirtschaftetes Kapital wird mitunter in Ausbau und Erweiterung der Stadt investiert um den Standort zu stärken. Zugleich entsteht eine Hafearbeiterkultur welche sich fragmentarisch bis heute erhalten hat. Entstehung von Solidaritätsgemeinschaften, Arbeiterbünden und Gewerkschaften.

3. *„Die Zeit des modernen industriellen Seehafens“* (Zwischenkriegszeit): Diese Phase geht mit einem erneuten Wirtschafts- und Handelswachstum einher. Dazu sind wiederholt Hafenerweiterungen notwendig. Hinzu kommen die Ansiedelung von lokalen Industrien und die Entwicklung von dampfbetriebenen zu elektrifizierten Maschinen. Eine immer größere Mechanisierung der Umschlagstechnik wird möglich. Im Schiffsbau erfolgt eine Umstellung von der Niettechnik auf die Schweißtechnik, was eine Beschleunigung im Schiffsbau zur Folge hat. Die Zeit des „Industrie-Hafens“ findet ihren Anfang. Der Trend zu immer größer werdenden Schiffen erfordert wiederum Vertiefungen der Hafenbecken und weitere Vergrößerungen der Kaianlagen. Die Schiffsausmaße gestalten den Hafen und den Warenumschlag. Mit dieser grundlegenden Umstrukturierung verändern sich auch die Charaktere einst typischer Stadt-Quartiere.

4. *Die „Containerrevolution“* (ab Mitte 20. Jahrhundert): Sie verursacht den endgültigen Rückzug aus den traditionellen innenstadtnahen Hafengebieten. Einige Häfen verlieren aufgrund von Deindustrialisierung und zu großer internationaler Konkurrenz an Bedeutung. Der Schiffsbau in Europa erfährt einen Niedergang, da die Produktionsstätten meist nach Südstasien verlagert wurden. Es folgen weitere Umbrüche in der Transporttechnologie. Die Erfindung des Containers leitete eine neue Ära im Seeverkehr ein (1966 erster Containerfrachter "Fairland"). Der Containerumschlag verursachte einen gewaltigen Wandel und eine Revolutionierung in der Hafearbeit als auch der Hafengebiete. Die Rationalisierung der Hafearbeit war die Folge. Ganze Berufsweige im Hafenbetrieb starben aus. Die Containerrevolution steigerte die Produktivität und brachte dramatische Folgen, wie Arbeitsplatzverluste im operativen Kernbereich der Hafengewirtschaft. Insbesondere kleinere Hafenstädte sind davon betroffen.

Abb.03 oben: Triest - 18. Jhdt.
Abb.04 unten: Industrialisierung

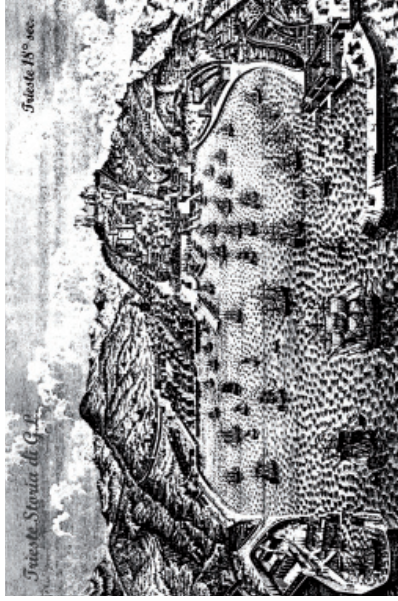


Abb.05 oben: Dampfmaschine 19. Jhdt.
Abb.06 unten: moderner Schiffsbau

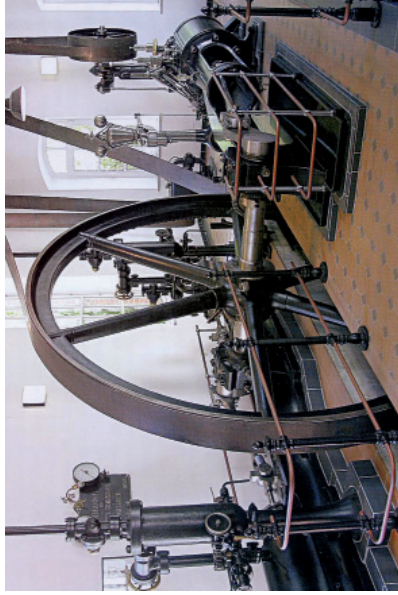
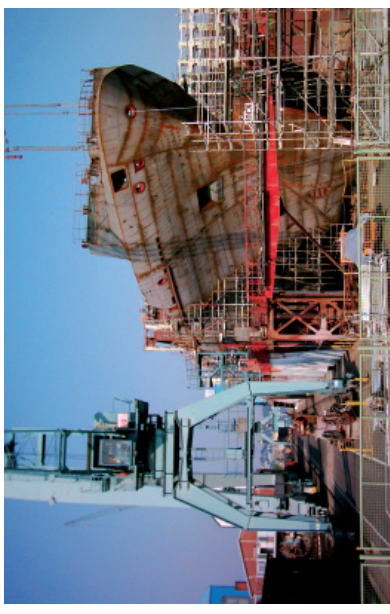
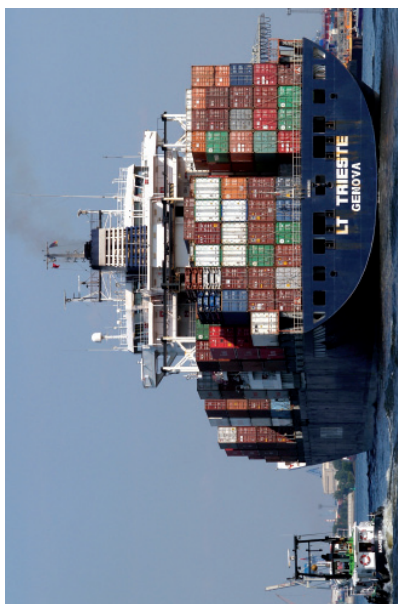


Abb.07 oben: Containerschiff
Abb.08 unten: zeitgenössische Werft



5. Die „Epoche der Megahäfen“ (Beginn 21. Jahrhundert): Sie ist geprägt durch ein räumliches, zeitliches Nebeneinander von modernsten stadtfernen Terminals, sowie brachgefallenen und/oder suboptimal genutzten innenstadtnahen Hafen- und Uferarealen. Wenige, aber gigantische Welthäfen mit zentraler Verteilerfunktion entstehen. Kleinere Hafenstädte verlieren ihre Bedeutung als Standort.

Phasen der Stadt- und Hafententwicklung

Phase	Zeit	Symbol ○ Stadt ● Hafen	Hafen-Stadtentwicklung
I 1. Zyklus	Mittelalter bis Mitte 19. Jhrd.		Der einfache Stadthafen <i>Vorindustrielle Phase</i>
II 2. Zyklus	Mitte 19. Jhrd. - frühes 20. Jhrd.		Der expandierende Stadthafen <i>Industrialisierungsphase</i>
III 3. Zyklus	Beginn bis Mitte des 20. Jhrds.		Der mod. Industrielle Seehafen <i>Fordismus / Hochindustrialisierung</i>
IV 4. Zyklus	60er bis 80er Jahre		Rückzug vom Hafenrand <i>Postfordistische Phase</i>
V 5. Zyklus	Seit den achtziger Jahren		Revitalisierung des Hafenrandes <i>Flexible Akkumulation</i>

Abb.09: Phasenmodell der Stadt- Hafententwicklung
nach Hoyle (1989) überlagert mit langen Wellen
nach Kondratieff (1923)

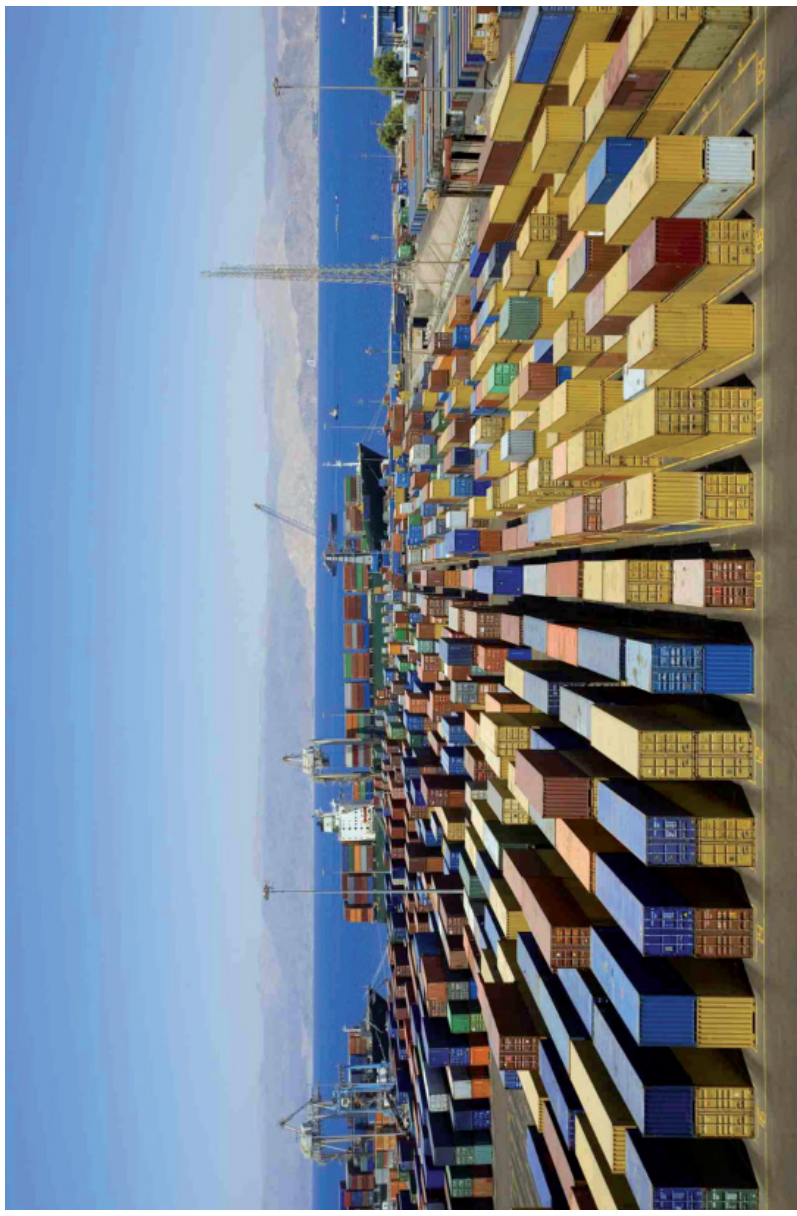
Abb.10 rechte Seite: Containerhafen

Auswirkungen der Containerrevolution und der Global-Wirtschaft

Die Containerrevolution hat den Warentransport grundlegend verändert. Für den Umschlag der Container auf Festlandtransportmittel wie Bahn und LKW, sind landseitig größere Dispositionsflächen erforderlich. Man benötigt ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. Bahnnetz und Autobahnanschlüsse sind eine Grundvoraussetzung für einen schnellen und gut funktionierenden Abtransport, denn schließlich geht es heute um maximale Geschwindigkeit, maximalen Güterumschlag und maximalen Gewinn. Im Containerverkehr nimmt der Hafen nur noch eine Art „Schleusen-Funktion“ ein. Daraus resultiert, dass Lagerhallen in ihrer früheren Funktion nicht mehr erforderlich sind.

Der ökonomische und stadtentwicklungspolitische Stellenwert des Hafens, wird durch den Bedeutungsverlust der Hafenvirtschaft zunehmend in Frage gestellt. Der Hafen gilt nicht mehr als „der“ dynamische Motor der Seehafenstädte der einst war.

Dabei wird deutlich, dass die Potentiale für die „hafenfremde“ Umnutzung zu einem großen Teil erst durch Anpassungsprozesse entstanden sind.



Mögliche Ziele von Entwicklungsvorhaben

Diese 5. Phase, die Beziehung zwischen Stadt und Hafen, und das daraus resultierende Brachfallen, eröffnet besondere Möglichkeiten der Erneuerung, Umnutzung und Revitalisierung.

Mögliche Motivationen und Leitmotive können sein:⁸

- Stärkung, Sicherung und Modernisierung städtischer Ökonomie: Schaffung neuer Arbeitsplätze, welche zuvor verloren gegangen sind. Reintegration der hafennahen Bevölkerung. Etablierung eines neuen Arbeitsmarktes. Entstehung neuer Stadtteile.

- *Stadträumliche Reorganisation*: Attraktivierung der Innenstadt als Wohnungsstandort. Hafengebiete welche bis dato noch Barrieren für die Stadtentwicklung darstellten haben nun die Möglichkeit Funktionen im Gesamtstadtdgefüge zu übernehmen. Bestehende als auch benachbarte Quartiere können integriert und aufgewertet werden. Oftmals sind Großveranstaltungen wie z.B. eine EXPO, die Olympischen Spiele, Fußballmeisterschaften etc. ein Anlass bzw. eine Initialzündung für etwaige Großprojekte brachgefallener Areale.

Jedoch kann solche Vorgehensweise fatale Folgen haben, wenn man nicht bereits zu Beginn mögliche Nachfolgenutzungen plant. Das heisst ein weitreichendes und temporär langfristiges Konzept muss früh genug entwickelt werden, ohne sich dabei von sogenannten Megaevents blenden zu lassen.

Ganze Quartiere auf einen Schlag großflächig zu sanieren ist natürlich ein gut gemeinter Gedanke, jedoch realistisch betrachtet benötigt die Umsetzung konstruktiver Stadtentwicklungen meist mehrere Jahrzehnte und geschieht in der Regel nicht auf einmal über ein gesamtes Planungsareal.

Ein wesentlicher Faktor ist die Erschließung von Entwicklungsgebieten, das Neu-Schaffen von Verkehrsinfrastrukturen, sowie die Integration in das bestehende Wegenetz. Hier insbesondere mit frühzeitiger Aufmerksamkeit und Bedacht auf die vorherrschende Verkehrsstruktur, als auch verkehrstechnische Situation bzw. Bedarf der Stadt.

- *Wiederbelebung der Hafen- und Uferzonen*: Die Erreichbarkeit der Uferzonen und des Wassers sind meist durch Barrieren und Verkehrskorridore erschwert oder sogar unmöglich. Die Uferbereiche sind mit der Zeit zu Schnellstraßen mutiert. Eine logische Konsequenz

um die am Wasser gelegenen Brachen sinnvoll nutzen zu können ist die Wiederöffnung der Stadt zum Meer und das Entschärfen oder gar Aufheben der genannten Barrieren.

- *Integrative und übergreifende Planung*: Kooperation aller Eigentümer bzw. Akteure und Vermeidung von Interessenskonflikten. Ganzheitliche Strategien und eine gute übergeordnete Koordination sind von Vorteil bzw. ein Muss. Einzelbauvorhaben können Gesamtplanungsansätze verwerfen und zunichte machen.

Zitat Dirk Schubert:

„Für die Hafena reale gab es immer besondere institutionelle Zuständigkeitsregelungen. Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung wurden die Planung, der Bau und der Betrieb der Hafenanlagen besonderen privaten und/oder öffentlich-rechtlichen Institutionen übertragen. Die Stadtplanung, für die räumliche Planung innerhalb der gemeindlichen Grenzen zuständig, konnte daher in der Regel nicht über diese Bereiche , verfügen‘ sie waren quasi exterritorial.“⁹

Umstrukturierungsvorhaben und deren Durchführung werden vermehrt privaten Investoren und Marktkräften überlassen (Public-Private-Partnerships, etc.). Übergordnete Kooperation sieht man jedoch selten.

- *Platz für neue Nutzungen:* Branche Uferzonen ermöglichen neue, zukunftsfähige Nutzungskonzepte. Anzustreben ist eine möglichst breitgefächerte Heterogenität von Nutzungen und Bewohnern. Errichtung von Freizeiteinrichtungen und Attraktionen für Besucher und Touristen, um den Besucherstrom zu gewährleisten, sind von Nöten.

- *Rückbesinnung auf das maritime Erbe:* Dies bezieht sich vor allem auf bedeutsame Zeugnisse der Geschichte und dem Genius Loci. Die einstige „Sailortown“ bildete ein Konglomerat aus einer Fülle von Funktionen. Nur das machte sie zum pulsierenden, interessanten und lebendigen Ort. Der Erhalt denkmalgeschützter Gebäude und Ensembles einer boomenden Epoche bilden ein einmaliges Potential um Geschichte, Gegenwart und Zukunft baulich wie architektonisch zusammenzuführen.

Wichtig bei einer Neunutzung sind die Lage und der

Kontext einer Stadt, denn jede Stadt ist ein „Unikum“, vergleichbar mit dem Fingerabdruck und den Eigenheiten eines Menschen.

Die Tendenz, die Erneuerung nur als ein Anlocken von privaten Investoren zu verstehen, ist ein Fehldenken, das zu einer Vernachlässigung anderer Belange führt, wie z.B. Nachhaltigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Unterstützung des Zentrums ohne zu konkurrieren, Gestaltung des öffentlichen Raumes, oder dem Versuch Menschen zu ermutigen im Stadtzentrum zu leben damit sie zu einem lebendigen Straßenbild beitragen etc. Die Herausforderung besteht nicht nur darin das Potential der Lage am Wasser zu nutzen, sondern vielmehr die historischen Gebäudesubstanzen sinnvoll zu nutzen und zu bewerten. Es ist sicher nicht ausreichend eine große Shoppingmall am Ufer zu platzieren und es als Neubelebung bzw. als Initialzündung für ein gesamtes Areal zu deklarieren. Wichtig sind eine gut funktionierende öffentliche Erschließung, der Umgang mit dem Wasser und eine sinnvolle Wiederbelebung toter Viertel. Heterogenität macht die Attraktivität eines Stadtviertels aus und nicht Monotonie. Vor allem nachhaltige Ideen bewahren meist ihren Wert und führen zum Erfolg.

Erklärungsansätze und Forschungsstand

Kann man dieses mittlerweile global verbreitete Phänomen an Häfenbrachen als eigenes Arbeitsfeld oder sogar „Forschungsgebiet“ anerkennen?! Kongresse, internationale Konferenzen, Vorträge an Universitäten, Literatur, Untersuchungen sowie Fallstudien machen den Anschein danach. Wissenschaftlich gesehen kann man überwiegend auf sogenannte Fallstudien verweisen, da alle Projekte unter unterschiedlichen Anlässen, Zielen und Planungskulturen durchgeführt worden sind. Jedoch haben sie ähnliche Problematiken. Untersuchungen von Fallstudien sind vor allem wichtig um die Rollen der unterschiedlichen Akteure wie auch Auswirkungen, Folgen und Entwicklungsstufen zu verdeutlichen. Die Forschung ermöglicht uns ein verbessertes Planen und Rückgriffe auf Erfahrungswerte um mögliche Szenarien besser einschätzen zu können und eventuelle Fehler von vornherein zu vermeiden. Ein theoretischer Ansatz bzw. ein Modell zur Beschreibung der Veränderung der „Hafen-Stadt-Schnittstellen“ formulierte B.S. HOYLE (1988)¹⁰ der den Rückzug des Hafens aus der Stadt in den vorhin genannten 5 Phasen als „stages in the evolution of the port-city-interface“ wissenschaftlich untersucht.

„Das Phasenmodell der Hafen- und Stadtentwicklung“
WEST (1989)¹¹

West geht davon aus, dass die hohen Grundstückspreise an Uferzonen eine Folge der hohen Sanierungskosten sind und darauf zurückzuführen, dass innerstädtische Grundstücke mit Uferlage eine knappe Ressource bilden. Nur Nutzungen mit hohen Erträgen können sich daher an städtischen Uferlagen ansiedeln, die attraktive Umgebung und Lagegunst bieten. Oftmals geht es um frühzeitige und geschickte Vermarktung von Arealen und um spektakuläre Architekturwettbewerbe internationalen Ranges.

Chancen vs. Konflikte

Esergebnis sich eine Reihe von wichtigen Fragestellungen um Konfliktpotential zu mindern bzw. zu vermeiden und Chancen zu nutzen:¹²

- Wie wird sich der regionale Büroflächenmarkt und Wohnungsmarkt weiterentwickeln?
- Welche Nutzungen, welche Träger und Investoren werden sich nicht nur kurzfristig sondern auch langfristig als sozial- und umweltverträglich sowie

(Gross-)projekte im Kontext der Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen

(Hafen-) Stadt	Projekt	Größe / ha
Vancouver	Granville Island	17
Bilbao	Abandoibarra	35
Baltimore	Inner Harbor	35
Toronto	Harbourfront	36
New York	Battery Park City	37
Barcelona	Port Vell	54
Sydney	Darling Harbour	59
	Rocks	21
Oslo	Aker Brygge	64
Rotterdam	Kop van Zuid	124
Hamburg	HafenCity	155
	Harburger Binnenhafen	170
Antwerpen	„Kleine Insel“ - Eilandje	170
Tokio	Teleport Town	186
Melbourne	Victoria Harbour	220
	Southgate	3
Bremen	Alte Hafenviereck rechts d. Weser	288
Amsterdam	Eastern Docklands	313
Singapur	Marina Bay	370
London	Docklands	2.224
Shanghai	Pudong	52.000
	Lujiazui-Huamu	2.800

Abb. 11: Projekte - Hafenumnutzungen im Vergleich

sinnvoll erweisen?

- Wie kann eine Einbettung von Revitalisierungsprojekten im regionalen bzw. lokalen und gesamtstädtischen Stadtentwicklungs- und Planungskontext erfolgen?
- Wie kann der Bedeutungsverlust der Innenstädte gegenüber der Peripherie und die Auflösung der Stadt verhindert werden und welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Hafen- und Uferzonen?
- Die Qualität des „Raumes“, insbesondere des öffentlichen Raumes ist das entscheidende Kriterium, nicht die Gebäude alleine, welche die Besucher und eventuelle Bewohner anlocken.
- An welche Akteure richtet sich das Vorhaben, bzw. wer sind die Akteure?

-Um eine heterogene Bewohnerschaft zu gewährleisten erweist es sich als sinnvoll, möglichst unterschiedliche Wohnungstypologien (für Single-, Paar-, Familienhaushalte), als auch unterschiedliche gewerbliche Nutzungen anzubieten (vom Einzelfachhandel über Verwaltungseinrichtungen bis hin zu Großkonzernen).

-Wie wirkt sich eine Neubebauung auf die Nachbarquartiere aus?

-Wie bringt man die Stadtbevölkerung in die neu

geschaffenen, ehemaligen Zoll-Sperrgebiete?

- Welche gestalterischen Schwerpunkte gibt es?
- Wie geht man mit der denkmalgeschützten Substanz um? (Beurteilung der Bauten nach Bausubstanz, Baukapitalwert, baukünstlerischem Wert bzw. kulturhistorischen Wert).
- Kann man bei den Ausmaßen des Planungsareals von einem eigenständigen Stadtquartier sprechen? Wenn ja, wie soll man damit umgehen?
- Was soll der Charakter des neuen Viertels vermitteln?
- Was sind mögliche Zukunftspotentiale?
- In welcher Form werden Erneuerungsprozesse in Gang gebracht und wer steuert sie?

Zitat Dirk Schubert:

„Deutlich zeichnet sich ab, dass es sich bei der Revitalisierung der (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen um ein neues zukunftsträchtiges Arbeitsfeld handelt. Es geht nicht um eine modische Attitude postmoderner Stadtentwicklung, sondern um die einmalige historische Chance der Stadtentwicklung am Wasser und der Reintegration von Hafen und Stadt.“¹³

Hafenbrache als urbane Chance

Ende des 20. Jahrhunderts haben innerstädtische Uferbereiche den Beginn einer noch andauernd „Renaissance“ erlebt und bemerkenswerte Projekte hervorgebracht, meist mit einem großen Erfolg für die dazugehörigen Städte. Die Verbreitung sinnvoller Ideen und Handlungsweisen wird von Konferenzen, Büchern, Architekten und Hochschulen unterstützt. Sie tragen dazu bei, dass Menschen angeregt werden wieder in der City zu leben, dass neuer öffentlicher Raum geschaffen wird und historische Gebäude in ihrer Einzigartigkeit erhalten bleiben. Sie machen die Stadt sozusagen attraktiv.

Gut konzipierte Projekte verkünden positive Botschaften über die Stadt und erhöhen die Chance auf private Investitionen in den Standort. Investoren folgen dorthin wo Leben stattfindet und Menschen anzutreffen sind.

Die Aufmerksamkeit privater Interessen ist von wichtigster Bedeutung und die Isolation solcher Gebiete ist das Schlechteste, das mit ihnen geschehen kann.

Zitat Nicholas Falk:

„Letztens wird vielleicht erkannt, dass Erneuerung ein langer Prozess ist, der nicht nach gebautem Output und sofortigen Ergebnissen oder nur nach Bodenpreisen beurteilt werden kann.“¹⁴

„[...] Einige Ufergebiete haben immer Besucher angezogen, wie zum Beispiel Amsterdam, Hamburg und Venedig. Sie benutzen eindrucksvolle Gebäude um den Handel anzulocken und haben sich, über die Jahrhunderte, dem Tourismus zugewandt.“¹⁵

„[...]Die kreativsten haben gewonnen und tendieren dazu, Kunst im öffentlichen Raum zu nutzen, um die Vergangenheit zu interpretieren und vorteilhaft zur Geltung zu bringen. Sie nutzen das Ufer wie eine Bühne für ein Programm von Events und Festivals und bieten gleichzeitig ruhige Orte der Besinnung. Die besten Projekte scheinen das vorhandene Stadtzentrum mit dem neuen Uferbereich zu verbinden oder zu integrieren und damit das Herz und die Seele der Stadt zu einem fußläufig erschließbaren Bereich von Räumen und Orten zu machen. Deshalb sehen sie meistens lebendig aus, während die „Verlierer“ ohne Menschen oft traurig aussehen.“¹⁶

Die klassischen Erfolgsgeschichten der Stadterneuerung haben sich innerhalb der Rahmenbedingungen eines Planes entwickelt. Aufbauend am Bestand wurde entwickelt, konzipiert und umgesetzt. Die Interpretation der Vergangenheit ist von zentraler Bedeutung für eine erfolgreiche Umnutzung historischer Bauten und Ensembles innerhalb eines Stadtquartieres.

Jede Stadt hat ihre „einzigartigen Qualitäten“, und die Kunst besteht darin, diese Qualitäten zu erkennen, zu nutzen und in eine Planung mit einfließen zu lassen. Der Ort, der Genius Loci, ist der Grund einer ersten Siedlung, infolge auch des Ausgangspunkts einer „städtischen“ Entwicklung.

Quelle

SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001.

examples. In: *Geoforum*. Nr. 4, 1989, p. 429-435

7 Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 18-19

8 Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 23-28

9 Zit. in: Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 33.

10 Vgl. HOYLE B. S., *Development dynamics at the port-city interface*, in: HOYLE B. S. / PINDER / D.A.S. HUSAIN (Hg.), *Revitalising the Waterfront*. London 1988.

11 Vgl. WEST N., *Urban Waterfront developments. A geographik problem in search of a model*. In: *Geoforum* (20)4. 1989.

12 Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 34.

13 Zit. in: Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 34.

14 Zit. in: FALK Nicholas, *Städtische Uferzonen*. In: SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und*

Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 75.

15 Zit. in: ebda., p. 72.

16 Zit. in: ebda., p. 73.

Verweise

1 Zit. in: Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001., p. 17.

2 Vgl. Ebda., p. 18-19. Zit. in: FISCHER H.E. (1927),

Sittengeschichte des Hafens und der Reise, in: SCHIDROWITZ

L. (Hg.), *Sittengeschichte der Kulturwelt und ihrer Entwicklung*.

Sittengeschichte des Hafens und der Reise. Wien 1927.

3 Vgl. MAIER Wilfried, *Grußwort in: SCHUBERT Dirk (Hg.),*

Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen

zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag

Berlin. Berlin 2001. p. 9.

4 Vgl. SCHUBERT Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel.*

Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in

Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001. p. 16.

5 Zit. in: Ebda., p. 17.

6 Vgl. HOYLE B. S., *The Port-City-Interface. Problems and*



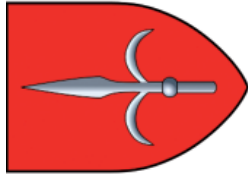
2 Schauplatz Triest



- 2.1 Steckbrief
- 2.2 Portrait einer Stadt
- 2.3 Die Geschichte Triests
- 2.4 Chronologie
- 2.5 Städtebauliche Entwicklung
- 2.6 Demographische Entwicklung

2.1 Steckbrief

Eckdaten und Übersicht - Triest



Name:

Trieste (ital.) / Trst (slow.) / Triest (dt.)

Geographische Lage:

Zentral-Europa / 45° 39' N, 13° 46' O¹

Meereshöhe (Triest - Piazza Unità):

1,3 m über dem Meeresspiegel
(Anmerkung: In Triest liegt auch der Pegel, auf den sich Mitteleuropas „Höhen über Adria“ beziehen.)²

Klima:

submediterranes Klima bzw. nördliches
Mittelmeerklima

Staatsangehörigkeit:

Italien

Fläche (Comune di Trieste):

84,49 km² ³

Region:

Regione Autonoma - Friuli Venezia Giulia (ital.)
/Autonome Region – Friaul-Julisch Venetien (dt.)

Einwohner (Regione FVG – Bundesland):

1.234.079 EW ⁴

Provinz:

Provincia di Trieste (TS)

Einwohner (Provincia di Trieste – Triest/Bezirk):

236.546 EW ⁵

Einwohner (Comune di Trieste – Triest/Stadt):

205.523 EW ⁶

Bevölkerungsdichte:

2.433 EW/km²

Verwaltungsbezirke:

1. Altipiano Ovest (3.634 EW)
2. Altipiano Est (10.392 EW)
3. Roiano, Gretta, Barcola, Cologna, Scorcola (37.016 EW)
4. Città Nuova, Barriera Nuova, S. Vito, Città Vecchia (34.745 EW)
5. Barriera Vecchia, S. Giacomo (51.082 EW)
6. S. Giovanni, Chiadino; Rozzol (29.938 EW)
7. Servola, Chiarbola, Valmaura, Borgo S. Sergio (41.850 EW)
8. Nicht Definierte (177 EW) ⁷

Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Alpe-Adria:

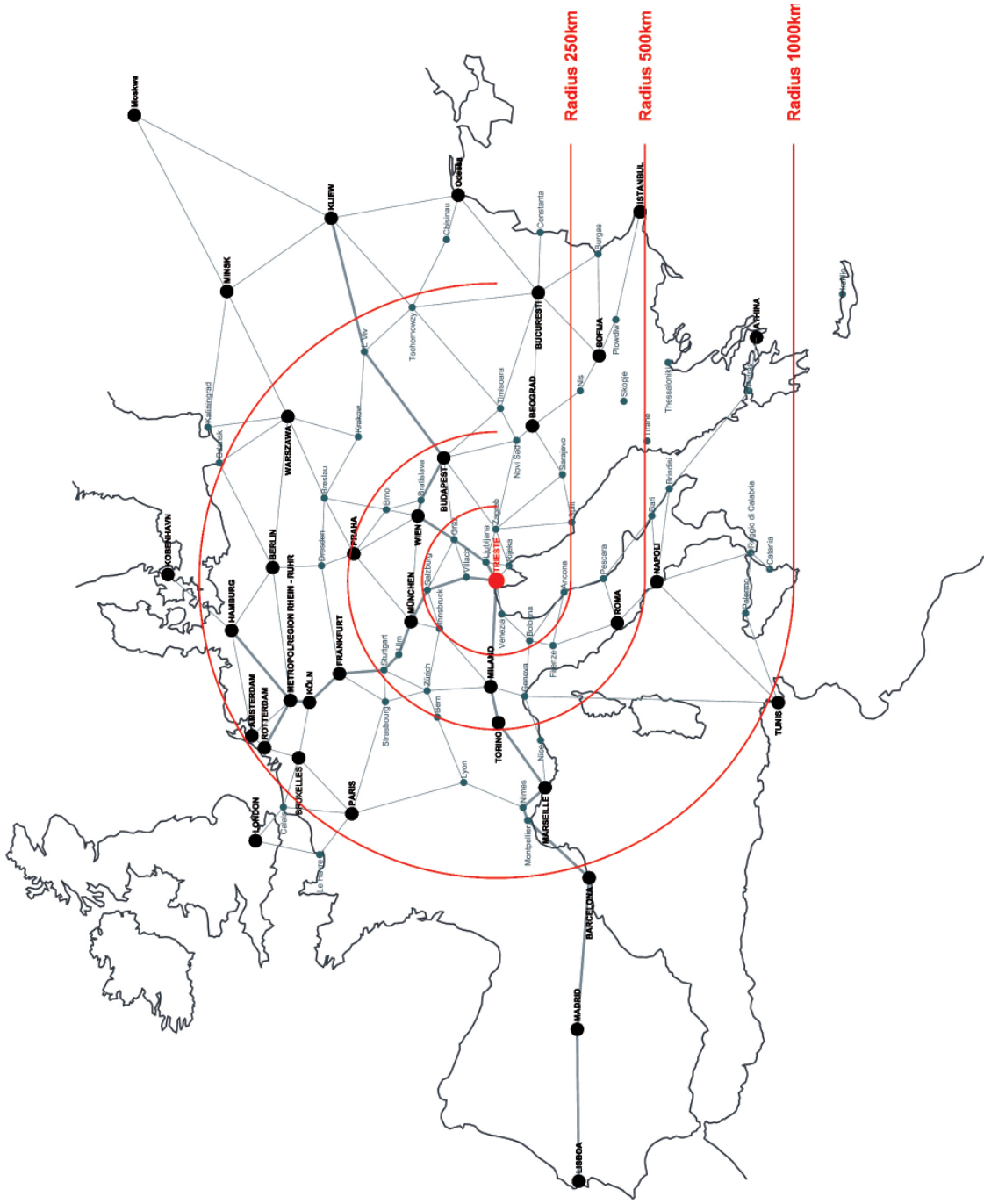
Gründungsmitglieder Bayern, Friaul-Julisch Venetien, Kärnten, Kroatien, Oberösterreich, Salzburg (Aktiver Beobachter), Slowenien, Steiermark, Veneto.
Gegründet am 20. November 1978

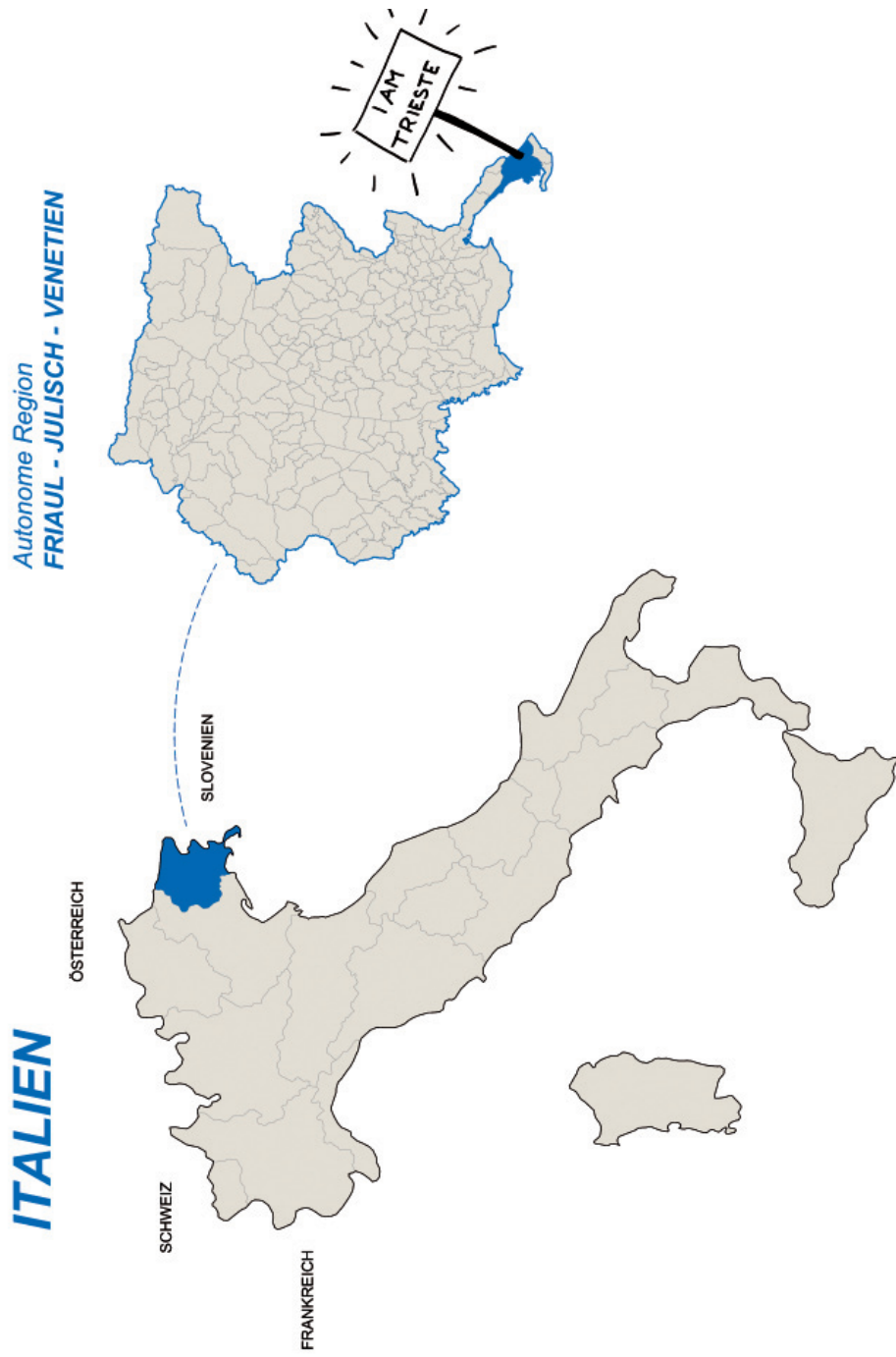
Partnerstädte:

Graz (A), Mykolajiw (UR), Como (I)

Abb.1 links: Stadtwappen von Triest

Abb.2 rechts: Triests Lage in Europa





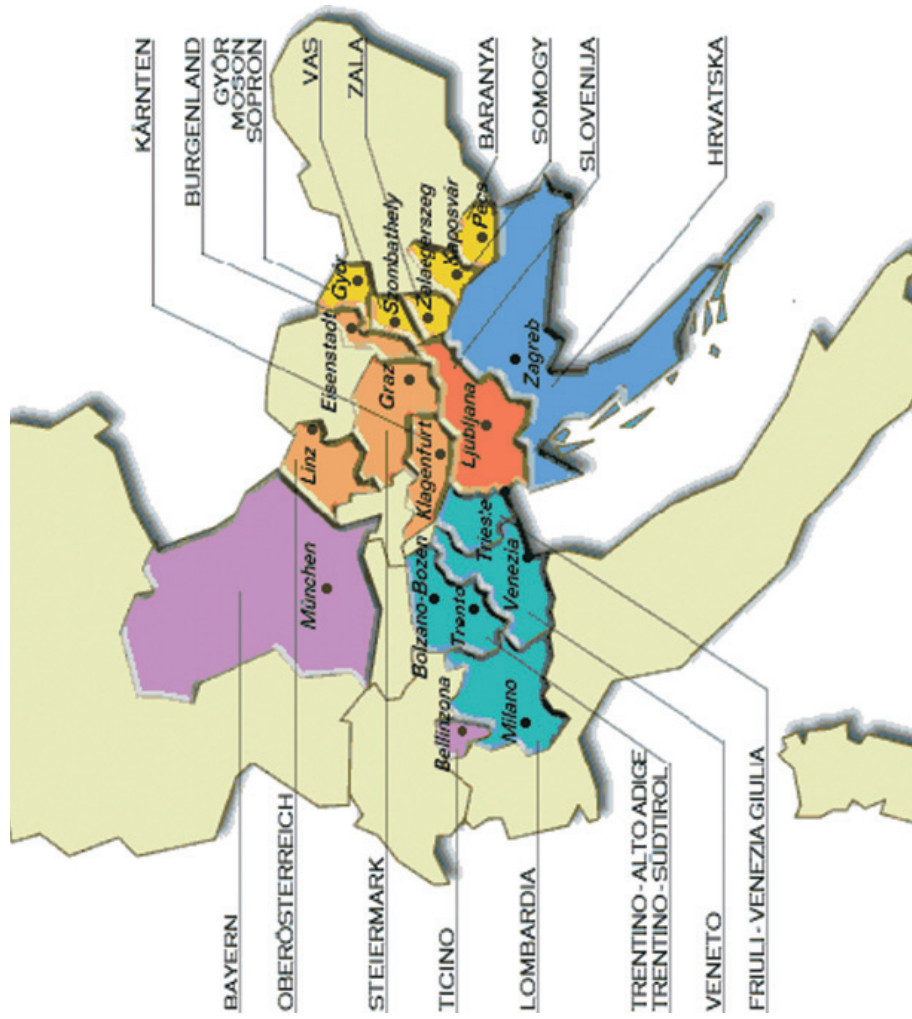


Abb.3 links: Triests Lage in Italien
 Abb.4 rechts: Arbeitsgemeinschaft Alpe - Adria

Quelle

<http://www.retecivica.trieste.it>.

Verweise

- 1 Lt. Rete Civica Trieste. <http://www.retecivica.trieste.it>. Stand 2010.
- 2 Ebda. Stand 2010.
- 3 Ebda. Stand 2010.
- 4 Lt. ISTAT. <http://demo.istat.it/>. Stand - Dez. 2009.
- 5 Lt. ISTAT. <http://demo.istat.it/>. Stand - Dez. 2009.
- 6 Lt. ISTAT. <http://demo.istat.it/>. Stand - Dez. 2009.
- 7 Lt. Rete Civica Trieste. <http://www.retecivica.trieste.it>. Stand 2010.

2.2 Portrait einer Stadt

Triest und sein Umfeld

„Trieste – Trst – Triest“

Triest ist eine der wichtigsten Hafenstädte an der oberen Adria, situiert im nordöstlichsten Winkel Italiens, umgeben von der slowenischen Grenze und dem Golf von Triest. Man könnte sagen sie liegt nahezu im Zentrum Europas und kennzeichnet den westlichen Beginn der Balkanhalbinsel als auch den des ostadriatischen Küstenlandes. Mit der 1963 gegründeten autonomen Region Friaul Julisch Venetien wird die ca. 240.000 Einwohner umfassende Stadt zum Verwaltungssitz sowie zur Hauptstadt der gesamten politischen Region.

Die Stadt gilt als eine Kreuzung der Kulturen: „Trieste – Trst – Triest“ diese drei Namen prägen die Stadt und ihre unmittelbare Umgebung. Triest ist eine italienisch-sprachige Stadt mit einem überwiegend slowenisch-sprachigen Hinterland und einem altösterreichischen Gesicht. Meeresfische, Sauerkraut mit Geselechtem aus dem Karst, Wein, Bier, italienischer Espresso und Wiener Kaffeehauskultur begegnen sich in ein und derselben Stadt.

Wie man in Triests Straßen sehen, riechen, hören und schmecken kann, handelt es sich um eine kulturell in

jeglicher Hinsicht vielseitige Stadt. Diese Heterogenität wussten seinerzeit auch viele Intellektuelle und Künstler, wie zum Beispiel Italo Svevo, James Joyce, Rainer Maria Rilke, Umberto Saba, Scipio Slataper, um die Wichtigsten beim Namen zu nennen, zu schätzen.

Zitat Claudio Magris und Angelo Ara:

„Die Schriftsteller, die Triests Heterogenität, seine Vielfalt von Elementen, die sich zu keiner Einheit verschmelzen lassen, existentiell erlebten, begriffen, daß diese Stadt – wie das habsburgische Imperium, dem es angehörte – ein Modell der Heterogenität und Widersprüchlichkeit der ganzen modernen Zivilisation war, bar eines zentralen Fundaments und eines einheitlichen Wertesystems. [...] Die Jahresberichte von 1910 bis 1965 dokumentieren ein städtisches Leben, reich an kulturellen Zirkeln und Gesellschaften, an Bibliotheken, Zeitungen, verlegerischen Initiativen, Schulen der verschiedenen Volks- und Glaubensgemeinschaften. [...] zwischen 1863 und 1902 existierten 560 Zeitungen und Zeitschriften (83,7% italienische; 5,9% slowische; 5,6% deutsche; 2,6% griechische, 1,1% französische sowie 1,1% lateinische, spanische, zwei- oder mehrsprachige) [...]“¹

Triest ist aber nicht nur ethnische sondern auch

geographische Schnittstelle – der Übergang der auslaufenden Alpen und des mediterranen Mittelmeeres – ein Ort an dem der kalkige Fels des Karstes auf das salzige Wasser des Meeres trifft und sich zu einer aufschäumenden Gischt vereint.

Der bekannte deutsche Architekt Karl Friedrich Schinkel schrieb folgende Zeilen als er, zu Beginn des 19. Jahrhunderts, Triest zum ersten Mal besuchte:

Zitat Karl Friedrich Schinkel:

„Ganz in der Tiefe am Fuße des Gebirges breitet sich Triest auf einer schmalen Landzunge aus und streckt kühn einen ausgeschwungenen Damm mit einem Fort in das Meer, der den Hafen schützt.“²

„[...] Über Triest zieht sich ein großer Meerbusen, entgegengesetzter Seits von den Gebirgen Istriens begrenzt, über welche hinaus der Seehorizont mit seinen reinen Linien den Blick in das Unendliche lockt.“³

„[...] Der große Kanal, welcher sich vom Hafen in die Hauptstraße zieht und von Schiffen vollgepfropft ist, gewährt einen herrlichen Anblick, besonders wenn man vom Hafen aus hinein sieht; der Wald von Mastenbäumen,

der mit den artigen Häusern malerisch kontrastiert, im Hintergrund die Kirche von St. Antonio, auf welche der Kanal in gerader Richtung zuläuft, über ihr die Gebirge mit den Villen und den Weinbergen machen ein reiches Bild. Der Weg am Hafen bietet vorzüglich viel Abwechslung; ein beständiges Gewühl des Schiffsvolks aus allen Häfen Italiens, der Levante, Griechenlands, Rußlands, sowie der übrigen europäischen Länder, ja selbst Ost- und Westindiens, zeigt, daß von Zeit zu Zeit der Handel von Triest selbst den von Venedig übersteigen muß.“⁴



Abb.5 rechts: lokale Genüsse
des triestiner Umlandes



Jahrzehnte später, nach mehreren Kriegen, Blutflehen und wirtschaftlicher Krisen, bekommt man folgende Zeilen zum Lesen:

Zitat Alice Vollenweider:

„Daß Triest eine schöne Stadt ist, erfährt man in keinem Reiseführer. [...]diese verträumte und verschlafene Stadt mit ihren seltsamen Überraschungen gefiel uns.“⁵

„[...] Zum unauffälligen Reiz Triests gehört auch die enge Symbiose zwischen Stadt und Umgebung. Ob man im Zug oder im Auto hier ankommt, man ist stets auffällig rasch im Zentrum, weil Triest nicht wie Städte ähnlicher Größe – es zählt heute 240.000 Einwohner – von einem anonymen und hässlichen Industriegürtel umgeben ist. Ebenso rasch gelangt man aus der Stadt in die Hochebene ihres slowenischen Hinterlandes, die zum Karstgebirge gehört [...]“⁶

„[...] Leider verdankt Triest seine ganz besondere Lebensqualität der Tatsache, daß es eine sterbende Stadt ist: mit dem Zusammenbruch der Donaumonarchie verlor es 1918 seine Funktion als Handelshafen eines Weltreiches: die Vereinigung Italiens wurde mit dem wirtschaftlichen Ruin bezahlt. Triest ist eine Stadt mit

ständig abnehmender Bevölkerungszahl; die jungen Leute ziehen weg; mehr als die Hälfte der Einwohner ist im Pensionsalter.“⁷

Es sind die Dramen des beginnenden 20. Jahrhunderts, welche Stadt und Land veränderten und immer noch prägen. Die Suche nach einer Identität drängte sich immer mehr in den Vordergrund (auf der Suche nach einem Wesenskern⁸). Das Schweben in Nostalgieen wurde zu einer selbstströmenden Tradition. Triest ist eine Stadt, welche ständig im Kampf mit der eigenen Vergangenheit ist, ohne dabei an die eigene Zukunft zu denken, sozusagen eine Stadt im Dornröschenschlaf.

Trotz all dieser Verschlafenheit und erlebten Tragödien ist Triest ein noch mehr oder minder unentdecktes Stück Italien der besonderen Sorte. Obwohl es zu Italien zählt, die Stadtbewohner italienisch bzw. mehrsprachig sind, ist es paradoxerweise keine provinzielle italienische Stadt. Triest ist eine verhältnismäßig junge Stadt, abgesehen von ihren mittelalterlichen Quartieren und wenigen römischen Überresten. Die Stadt präsentiert sich überwiegend in ihren besonderen, eleganten neoklassizistischen Wiener Architekturen und lässt die Atmosphäre des 19. Jahrhunderts wieder aufleben.

Triest ist zwar bei „Alle-Welt Touristen“ eher unbekannt, lokal jedoch gern besucht, vor allem von Bewohnern der Alpe Adria-Region.

Man nennt Triest auch die „Stadt der Winde“, bezogen auf die kalte Bora, den heißen Scirocco und den Maestrale, welche die Stadt mit prägen. Der Wind war der erste Motor der Schifffahrt, er brachte die ersten Schiffe nach Triest und machte die Stadt zu einem schiffbaren Hafen. Eine Hafenstadt ist ein Ort der Ankunft und der Abfahrt, sowie ein Ort des Austauschens verschiedenster Reisender und unterschiedlichster Waren.

Triest hat eine lange Tradition als Hafenstadt. Ursprünglich gebaut als eine keltische Siedlung, später ausgebaut zur römischen Kolonie „Tergeste“ mit dessen Name die Geschichte ihren Anfang nimmt.

Abb.6 links: Ansicht Molo IV
aus Richtung Piazza Unità





Abb.7 links: Molo Audace
Abb.8 rechts: Molo IV





Abb.9 links: Piazza Unita

Abb.10 rechts: Canale Grande



Abb.11 links: Eingangssituation
Via XX. Settembre
Abb.12 rechts: Via XX. Settembre





Quelle

MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. *Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993. 4. Auflage 2009.

SCHINKEL Karl Friedrich, Triest. In: GRETTNER Susanne (Hg.). *Europa erlesen*. Triest. Wieser Verlag. Klagenfurt 1997.

VOLLENWEIDER Alice, Triest oder Maria Theresias Erbe. In: GRETTNER Susanne (Hg.). *Europa erlesen*. Triest. Wieser Verlag. Klagenfurt 1997.

5 Zit. aus: VOLLENWEIDER Alice, Triest oder Maria Theresias Erbe. In: GRETTNER Susanne (Hg.). *Europa erlesen*. Triest. Wieser Verlag. Klagenfurt 1997. P. 187-188. Vgl. VOLLENWEIDER Alice, Italiens

Provinzen und ihre Küche. *Eine Reise und 88 Rezepte*. Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 1990.

6 Zit. in: Ebda., p. 190.

7 Zit. in: Ebda., p. 192.

8 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. *Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993. 4. Auflage 2009.

Abb.13 links: Uferzone vor Piazza
Unita von Molo IV aus betrachtet

Verweise

1 Zit. in: MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. *Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993. 4. Auflage 2009., p. 9-15.

2 Zit. aus: SCHINKEL Karl Friedrich, Triest. In: GRETTNER Susanne (Hg.). *Europa erlesen*. Triest. Wieser Verlag. Klagenfurt 1997. p. 40-41. Vgl. SCHINKEL Karl Friedrich, Triest. In: *Der Deutsche in der Landschaft*. BORCHARDT Rudolf. Verlag der Bremer Presse, München 1927.

3 Zit. in: Ebda., p. 40.

4 Zit. in: Ebda., p. 41.

2.3 Die Geschichte Triests

Triests Werdegang als Überblick der vergangenen Jahrhunderte

Noch bevor der „Hafen Triest“ errichtet wurde galt er aufgrund seiner topographischen Beschaffenheit als ein Naturhafen. Triest ist bis zum 18. Jahrhundert lediglich ein Ort mit ca. 3.000 bis 6.000 Einwohnern und verkörpert ein kleines Fischerstädtchen mit ländlichem Charakter, sowie eine Vielzahl weiterer Dörfer entlang der Küsten Istriens.

Pietro Kandler (1804-1872) einer der bedeutendsten Historiker Triests im 19. Jahrhundert schreibt folgendes zur frühen Geschichte dieser Stadt:¹

Zitat Pietro Kandler: „Der Weg durch Julien von dem Seehafen Triest aus war in der frühesten Antike bekannt. Die erste Expedition zur Entdeckung neuer Welten, der Zug der Argonauten, berührte die Küsten der großen asiatischen Halbinsel, des östlichen Schwarzen Meeres sowie der heutigen Krim, zog dann den Istro aufwärts und ging in Nauportus vor Anker. Nachdem Kastor, Pollux, Peleus, Herkules, Orpheus, Argus und weitere fünfzig von Jason geführte tapfere Männer den Kamm der Alpenkette erreicht und von dort die Adria erblickt hatten, stiegen sie nach Triest hinab. Die kühnen Seefahrer trugen das Argonautenschiff auf den Schultern über die Alpen. Von der Adria entstand so eine Verbindung mit dem Schwarzen Meer.“²

Domenico Rossetti (1774-1842, Triestiner Jurist, Mäzen, Intellektueller, als auch Historiker) gliedert die ca. zweitausendjährige Geschichte der Hafenstadt in vier Epochen:³

1. Die Römische Epoche: bis zum Fall des Römischen Imperiums.
2. Die Italienische Epoche: vorwiegend unter der Herrschaft Venedigs bis 1382 als sich Triest unter das Protektorat Österreichs stellt.
3. Die Österreichische Epoche: bis zur Schaffung des Freihafens 1719.
4. Die Kommerzielle Epoche: zu Lebzeiten Rossettis im 19. Jahrhundert in der Zeit der ersten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts bis über die Hälfte des 19. Jahrhunderts hinaus könnte man Triest als „Handelsplatz“ definieren. Der Begriff „kommerziell“ kann (im Sinne Rossettis) erneut für die Zeitspanne von 1850 bis 1918 verwendet werden.

Als die „letzte“ Epoche, anschließend an den Ersten und Zweiten Weltkrieg (bis ca. in die 90er Jahre des 20.

Jahrhunderts), kann man die eigentliche „italienische“ Phase verstehen. Triest kann mit dem Beitritt Italiens zur EU, dem Fall des Eisernen Vorhangs, der Einführung des Euro bis schließlich zur EU-Osterweiterung mit dem Beitritt Sloweniens endgültig wieder als ein „europäischer“ Hafen bezeichnet werden. Die Region „Alpe Adria“ wird zum natürlichen Hinterland des Hafens.

Die erste Epoche versteht Rossetti als eine Epoche des „Entstehens“, die zweite als eine des allmählichen Untergangs der ersten und des Übergangs in eine neue. Die dritte Phase kennzeichnet eine Freude über den Frieden und die vierte gilt als eine Epoche der Bewegung und des Aufbruchs. Eine folgende Epoche könnte man als eine des Verkehrs bezeichnen und die letzte als die der globalisierten Containerwirtschaft bzw. der neuen Techniken sowie Zeitalter der internationalen Vernetzungen.⁴

Zitat B. Coceani - C. Pagnini: „Triest ist weder der Geburtsort wichtiger Persönlichkeiten, noch ist es eine an Kunstschätzen reiche Stadt; sein Ruhm beruht auf den Schöpfungen seiner kommerziellen Genialität.“⁵

Triest, heiß umstritten...

Die Wurzeln Triests reichen, wie schon erwähnt, bis in das erste vorchristliche Jahrhundert zurück in dem es, um das Jahr 100 vor Christus, erstmals urkundlich erwähnt wurde. Seither befindet sich die Stadt in einem ständigen Auf und Ab zwischen handelspolitischen Machtspielen, Kriegswirren und den sich daraus ergebenden Zeiten des Aufschwungs und neuerlichen Niedergangs. In weiterer Folge wird ein kurzer geschichtlicher „Werdegang“ Triests, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, aufgezeigt der auch das derzeitige Umfeld, in dem sich die Stadt befindet, in einem klareren Licht erscheinen lassen soll.

Die Hauptrolle in dem Machtgefüge, in dem sich Triest gleichsam eingezwängt wiederfindet, kommt dem Hause Habsburg und dessen Herrscherdynastie zu, die über weite Strecken - bis zu dessen Zusammenbruch im Jahre 1918 - ihre Geschicke lenkte. Begonnen hatte der Einfluss über Triest mit dessen 1382 erfolgten Anschluss an das Herzogtum Leopolds III. von Österreich infolge venezianischer Besitzansprüche. Triest stellte sich unter den Schutz der Habsburger. Bis ins Jahr 1717, anderen Quellen in Folge 1719, war es Spielball zwischen den mächtigen Fraktionen Europas, unter anderem der deutschen Kaiser und dem Herzogtum

Venedig. So musste Triest trotz Unterstützung seitens Kaiser Friedrich III. 1463 nach Belagerung durch die Venezianer kapitulieren. Der bis dahin wichtige wirtschaftliche Faktor des Salzhandels musste zugunsten Venedigs aufgegeben werden. Triest war somit seiner wirtschaftlichen Lebensader zu jener Zeit beraubt. Im Laufe der darauffolgenden Jahrzehnte blieb Triest eine stark umkämpfte Stadt; von Pestepidemien heimgesucht, wechselweise von Frankreich, Venedig und Spanien beansprucht. Bis die Stadt, bereits wieder unter habsburgischer Kontrolle, gegen Ende des 17. Jahrhunderts noch lediglich 4.000 Einwohner zählte.

1719 sollte sich für Triest für eine Zeit lang alles zum Besseren wenden. Kaiser Karl VI. hatte Triest und das nahegelegene Fiume zu Freihäfen erklärt, um die südlich gelegenen Besitzungen wirtschaftlich stärker in das Habsburgerreich zu integrieren. Dies war der erste Schritt, hin zu einer Festigung Triest als späterer Handelsknoten der Donaumonarchie. Die Wirtschaft, welche bis dahin in erster Linie auf Landwirtschaft und ein wenig auch auf Fischerei ausgerichtet war, wurde nun schrittweise zu einem Handelszentrum internationaler Waren ausgebaut. Infolgedessen kam es verstärkt zur Ansiedlung unterschiedlichster Volksgruppen in

und rund um Triest. Vorwiegend Slowenen aus dem Umland des Karstes siedelten sich in der unmittelbaren Umgebung Triests an und stellten bald einen Gutteil der in der Landwirtschaft tätigen Bevölkerung. Wohingegen Italiener, die bis dahin ebenfalls verstärkt in der Landwirtschaft zu finden waren, vermehrt in Richtung Handel strebten.

Für das bis dahin gewachsene Altstadtgebiet Triests bedeutete das einerseits einen Anstieg der Bevölkerung, andererseits eine Viertelbildung innerhalb der Stadtgrenzen mit seinen unterschiedlichsten kulturellen Einflüssen. Die oft zitierte kosmopolitische Identität Triests ist jedoch eine schwierige. Nach der raschen wirtschaftlichen Entwicklung unter Maria Theresia und dem zu dieser Zeit errichteten „Borgo Teresiano“ wurde ab 1780 während der Regentschaft Josefs II. der habsburgische Staatsapparat umgebaut - hin zu einer absolutistischeren Zentralregierung, ausgehend von Wien. Die lokalen Freiheiten, und den veraltungstechnischen Angelegenheiten und den damit verbundenen Freiheiten Triests mitsamt dessen Umland, sollten empfindlich beschnitten werden um die deutsche Position in den Erblanden um Görz zu festigen. Im Zuge dessen wurden in Triest vermehrt deutsche Schullehrer und Deutsche in wichtigen Positionen

von Ämtern und Handel installiert um auf solche Weise in der Gesellschaft verstärkt präsent zu sein. Deutsch wurde als Amtssprache festgesetzt, anderssprachige Schulen hingegen geschlossen. Dieses Vorgehen setzte sich jedoch nicht durch, war der Vielvölkerstaat doch von den unterschiedlichsten Sprachen geprägt, wobei die deutsche davon aber nur einen kleinen Teil stellte.

Nichtsdestotrotz florierte die Stadtentwicklung und der Überseehandel mit China, Indien und Amerika konnte ausgebaut werden. Der Erfolg Triests weckte jedoch schon bald Begehrlichkeiten unter seinen Rivalen. So wurde es 1779 vom napoleonischen Frankreich zum ersten Mal erobert. In den darauffolgenden Friedensverhandlungen wurden Istrien, Dalmatien und auch Venedig der österreichischen Krone zugesprochen. Dadurch ergab sich eine Festigung Triests als Handelsknoten der Region, da die Erzrivalin Venedig für eine Zeit lang gegenüber Triest an Einfluss im Seehandel verlor. Doch bereits mit der erneuten Eroberung durch Frankreich in den Jahren 1805-1806 mussten die erworbenen Gebiete wieder abgetreten werden. Nach der dritten Besetzung durch Frankreich wurden, in den Jahren zwischen 1809 und 1813, die Verbindungen Triests zu seinem Hinterland sowie zum Habsburgerreich zur Gänze gekappt. Dieses

Hinterland stellte gleichsam die Lebensader Triests dar. Ein schneller Niedergang der Stadt war besiegelt. Ab 1813 jedoch manifestiert sich das genaue Gegenteil. Erneut unter der Herrschaft Österreichs prosperierte die Stadt bis in das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zusehends.

Die Kriegswirren des beginnenden 20. Jahrhunderts, mit seinen beiden Weltkriegen, dem Zerfall der Donaumonarchie in Folge der Kapitulation Österreich-Ungarns 1918, und der Aufteilung des Triestiner Umlandes nach Beendigung des 2. Weltkrieges 1945 auf drei Besatzungsmächte, setzten der Stadt nachhaltig zu. Mit dem Ende der Besatzungszeit 1954 und der Tatsache, dass Triest 1975 schließlich endgültig Italien zugesprochen und seitdem endgültig seines Hinterlandes beraubt ist, geriet die Stadt seitdem in ein politisches und wirtschaftliches Hintertreffen, das wohl auch einer Vernachlässigung durch die italienischen Regierungen der vergangenen Jahrzehnte geschuldet ist.

Zitat C. Magris und A. Ara: „Bei Triest kann man nicht von einem Hafen sprechen, der für seine Bedürfnisse ein bestimmtes Hinterland erworben hätte, sondern

von einem Hinterland, das sich in einem bestimmten Augenblick seiner politisch-ökonomischen Entwicklung [...] seinen Hafen geschaffen hat.“⁶

Eine multikulturelle Stadt

Vergleicht man die Bevölkerungsstruktur Triests, wie es etwa Claudio Magris und Angelo Ara in ihrem Buch „Triest - Eine literarische Hauptstadt in Mitteleuropa“⁷ getan haben, etwa über die schiere Zahl der herausgegebenen Zeitungen oder nach den Herkunftsländern ihrer Verleger, so bekommt man eine, wenn auch nur vage, Übersicht des „Schmelzriegels“ Triest mit seinen vielgestaltigen kulturellen Einflüssen auf das Leben in der Stadt.

Um die ethnische Zusammensetzung Triests zu verdeutlichen sei an dieser Stelle eine Statistik über die Bevölkerungsstruktur und deren Umgangssprachen, laut Volkszählung der k.u.k. Statistischen Zentralkommission vom 31.12.1910 wiedergegeben:⁸

Deutsch 11.856
 Böhmisch, Slowakisch 565
 Polnisch 157
 Ruthenisch 33

Slowenisch 56.916
 Serbisch, Kroatisch 2.403
 Italienisch 118.959
 Rumänisch 11
 Magyarisch 13

An der grundsätzlichen Vielschichtigkeit der triestiner Bevölkerung hat es über die Jahrhunderte einige, mitunter gravierende, Veränderungen rund um die Zeit des aufkeimenden Faschismus gegen Ende des 18. Jahrhunderts gegeben: Mittlerweile, soll zum überwiegenden Teil das Italienische in den Straßen der Stadt zu hören sein, doch soll sich Triest in seinen Grundzügen, als kosmopolitische Stadt, nur in geringem Maße verändert haben.

Quelle

- BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libraria p.a., Triest 1989.
- MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993.
- SCHATZDORFER Günther, *Triest. Portrait einer Stadt*. Carinthia Verlag, 2008.

Verweise

- 1 BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libraria p.a., Triest 1989.
- 2 Zit. in: BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libraria p.a., Triest 1989, p. 0-4.
- 3 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libraria p.a., Triest 1989, p. 13.
- 4 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine*

- europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libraria p.a., Triest 1989.
- 5 Zit. aus: COCEANI B. / PAGNINI C., *Guida sentimentale di Trieste*. Triest 1968. In: BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libraria p.a., Triest 1989, p. 104.
- 6 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993, p. 27.
- 7 Vgl. ebda.
- 8 Vgl. SCHATZDORFER Günther, *Triest. Portrait einer Stadt*. Carinthia Verlag, 2008.

2.4 Chronologie

Abfolge der wichtigsten historischen Ereignisse

100 v. Chr.

Triest wird erstmals von Artemidoro von Ephesus urkundlich erwähnt.¹

52 v. Chr.

Befestigte römische Kolonialstadt „Tergeste“²



Abb.14: Karte von Triest ca. 100 n.Chr.

289 n. Chr.

San Giusto erleidet unter Diokletian den Märtyrertod. San Giusto wird zum Schutzpatron Triests.³ Nach dem Untergang des römischen Reiches gerät Triest in eine Ära der Vergessenheit.⁴

489 bis 539

Besetzung durch die Ostgoten.⁵

6. bis 8. Jahrhundert

Triest ist unter byzantinischer Herrschaft (539-751)⁷

7. Jahrhundert

Erste slawische Ansiedlung in der Region.⁸

751 bis 774

Eroberung durch die Langobarden.⁹

787

Eroberung durch die Franken.¹⁰

948 – 1202

Bischöfe verwalten die Stadt unter der Herrschaft der Venezianer.¹¹

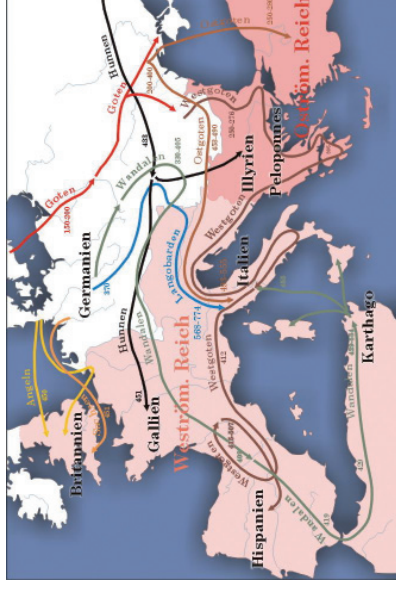


Abb.15: Kartendarstellung der Völkerwanderung

1202

Treueschwur auf Venedig

1382

Der große Krieg mit Venedig: Triest stellt sich freiwillig unter das Protektorat Herzog Leopold III. von Österreich. Eine Rivalität zwischen Venedig und Triest zeichnet sich alsbald ab.¹²

1469

Bürgerkrieg in Triest: umfangreiche Zerstörungen der Stadt.¹³



Abb.16: Markus Löwe

1508

Letzte venezianische Besetzung.¹⁴

1620

Krieg von Gradisca: zwischen Österreich und der Republik Venedig.¹⁵



Abb.17: Portrait Giovanni Bellinis

1717

Kaiser Karl VI. erklärt die Freiheit der Schifffahrt in der Adria.¹⁶

1719

Freihafenpatent: Kaiser Karl VI. erklärt Triest zum Freihafen (bis 1891)¹⁷

1720 bis 1730

Kaiser Karl VI. lässt einige Salzgruben aufschütten um das sogenannte Lazzaretto (ein Krankenhauskomplex nahe des Campo Marzio) zu errichten. Auf diesem Gelände entstehen jede Menge königliche Lagerhäuser. Damit ist der Grundstein des Triestiner Hafens gelegt.¹⁸

1754

Bau des Canale Grande als neuer moderner Hafen (Beginn schon unter Maria Theresia) der von dem aus Görz stammenden Matia Pirona geplant wurde. Dieser wurde Mitte des 18. Jahrhunderts fertiggestellt. Der Kanal fasst ca. 30 Kähne und misst 200 Meter in der Länge sowie 25 Meter in der Breite.¹⁹ Am Ende des Kanals wird die spätklassizistische Kirche Sant Antonio Nuovo nach den Plänen des österreichische Architekten Peter von Nobile errichtet. Die Kirche prägt mit ihrem ähnlichen Aussehen des römischen Pantheons den gesamten Raum des Canale Grande.



24 Canale Grande, Blick zur Chiesa San Antonio Nuovo. Photo P. Ledermann, Wien, um 1910.

1768

Maria Theresia besteigt den Thron: Mit ihrer Herrschaft erhält Triest weitere Privilegien und erlebt eine Hochblüte.²⁰ Sie veranlasst einen Ausbau der Stadt- und Hafenanlagen, unter anderem entsteht auch das Borgo Teresiano, die erste großflächige Stadterweiterung. Unter Maria Theresia erreicht Triest eine Einwohnerzahl von rund 30.000 Einwohnern.²¹

1769

Der Bau des neuen Krankenhauskomplexes (und Quarantänestation) mit Hafen, dem sogenannten Lazzeretto Nuovo, wird eröffnet. Ca. ein Jahrhundert lang bleibt dieser Komplex in Funktion. Auf diesem Areal findet sich später der heutige Porto Vecchio.²²

1775

Maria Theresia gründet die Triestiner Börse als politisches und wirtschaftliches Organ.²³

1780

Joseph II. folgt Maria Theresia und wird Kaiser.²⁴



Abb. 18 links: Canale Grande Triest

Abb. 19 rechts: Gemälde Maria Theresia

1784

Joseph II. erklärt Deutsch zur Staatssprache (weitere Stadterweiterungen werden vorgenommen).²⁵

1797 und 1805

Besetzung durch französische Truppen während der napoleonischen Kriege.²⁶

1805-1806

2. napoleonische Besetzung.²⁷

1809-1813

3. napoleonische Besetzung.²⁸

1813 und 1814

Triest kommt wieder zu Österreich und wird erneut Freihafen der habsburgischen Monarchie.²⁹

1827

Josef Ressel erfindet die erste Schiffschraube in Triest.³⁰



Abb.20 rechts: Gemälde Joseph II.

Abb.21 rechts aussen: Gemälde Napoleon

1831

Parallel zur rasanten Hafententwicklung nehmen die Geschäftstätigkeiten der hiesigen Seeversicherungsunternehmen stetig zu. Es wurde der „Assicurazione Generali“ (österreichischer Versicherungskonzern) gegründet.³¹

1836

Gründung des „Lloyd Austriaco“, der Dampfschiffahrtsgesellschaft.³² Diese wurde 1919 in „Lyod Triestino“ umbenannt.³³



1838 Gründung der „Riunione Adriatica di Sicurtà“ (österreichischer Versicherungskonzern).³⁴

1842 Anfang der Arbeiten an der kaiserlichen Südbahn.³⁵

1848 Franz Joseph besteigt den Thron

2.10.1849 Triest wird zur reichsunmittelbaren Stadt der Habsburger Monarchie erhoben.³⁶

14.5.1850 Grundsteinlegung des neuen Triestiner Bahnhofes (Südbahnhof)³⁷

1857 Eröffnung der Südbahn (Wien / Triest) und Anschluss an Wien.³⁸

Abb.22 rechts: Lithografie Carl Ritter von Ghegas, des Erbauers der Südbahnstrecke

Abb.23 rechts innen: Gemälde Kaiser Franz Joseph I.



1861

Am 19.12. wird Italo Svevo, ein bekannter italienischer Schriftstellerin, in Triest geboren. Er starb am 13.9.1928.³⁹

1863

Die Regierung in Wien schreibt den Bau eines neuen Hafens in der Reede Triest aus.⁴⁰

1863

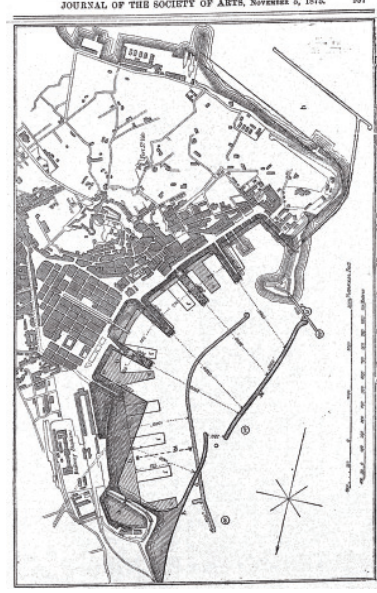
Zwischen 1863 und 1902 existierten 560 Zeitungen und Zeitschriften in Triest (83,7% italienische; 5,9% slawische; 5,6% deutsche; 2,6% griechische, 1,1% französische sowie 1,1% lateinische, spanische, zwei- oder mehrsprachige).⁴¹

1865

Bezüglich des Baus eines neuen Hafens entscheidet sich die Hafenkommision für das Projekt des französischen Ingenieurs Paul Talabot und M. Pascal (im Auftrag der Österreichischen Südbahn).⁴²

1867

Triest wird Sitz des Stadthalters des österreichisch-ungarischen Küstenlandes, das die Kronländer Görz-Gradiska, Istrien und Triest miteinschließt.⁴³

**1868**

Inangriffnahme der ersten Bauarbeiten des neuen Hafens (dem heutigen Porto Vecchio), basierend auf den überarbeiteten Plänen Talabots. (Unter Aufsicht und Leitung bzw. im Auftrag der privaten, österreichischen K. u. K. Südbahngesellschaft).⁴⁴

Abb.24 oben: Triest um 1875

Abb.25 rechts: Paul Talabot



1882 Hinrichtung Guglielmo Oberdans nach einem missglückten Attentat auf den Kaiser.⁴⁵

1883 Fertigstellung des neuen Hafens (dem heutigen Porto Vecchio).⁴⁶

1891 Der Freihafen Triest wird im Juni in seiner bisherigen Form aufgehoben. In diesem Sinne wird die „theresianische“ Zollfreiheit aufgelassen (welche sich auf die gesamte Stadt verteilte) und Triest wird in das sogenannte Österreichisch-ungarische Zollgebiet einbezogen.⁴⁷

1896 Überfüllung der bis dato vorhandenen Freihandelszone. Beschluss für die Schaffung einer neuen Freihandelszone im Gebiet von S. Andrea.⁴⁸

1900 Triest zählt ca. 178.599 Einwohner (24.679 Slowenen und 8.800 Deutsche und 4.954 Juden).⁴⁹

1901 Baudersogenannte „Transalpinenlinie“ bzw. Tauernbahn (Triest, Görz, Aßling, Villach mit der Abzweigung nach Wien oder München). Diese Linie brachte Böhmen und Südbayern der Adria näher. Die Fertigstellung erfolgte 1906.⁵⁰

1905 James Joyce lässt sich in Triest nieder (bis 1915).⁵¹

Abb.26: Wappen Österreich-Ungarn



1906 Wahlerfolg der Sozialisten: Dies hatte ein Erstarren der Irredentisten zur Folge.⁵²

1907 Der neue Bahnhof der staatlich habsburgischen Transalpin Linie (am Campo Marzio) wird eröffnet.⁵³

1910 Triest zählt ca. 220.547 Einwohner (118.421 Italiener und 51.108 Slowenen).⁵⁴

1914 Um diese Zeit gehört Triest zu den fünfumschlagstärksten Hafenstädten Europas.⁵⁵ Zeitgleich kommt es zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Es folgt eine verstärkte Auseinandersetzung zwischen italienischen und slowenischen Volksgruppen.⁵⁶

1918 Am 3.11.1918 landen italienische Truppen in Triest.⁵⁷ Die italienische Militärbehörde übernimmt die Kontrolle der zivilen Dienste in Julisch Venetien und somit untersteht auch der Hafen ihrer Aufsicht.⁵⁸

1919

Nach dem Frieden von Saint-Germain wird Triest Italien zugesprochen.⁵⁹

1920

Brandanschlag auf das Hotel Balkan (Sitz des slowenischen Kulturvereins) durch Faschisten und Nationalisten.⁶⁰

1921

Triest zählt ca. 228.583 Einwohner (198.886 Italiener und 11.694 Slowenen). Die städtische Bevölkerung ist überwiegend italienisch, während die ländliche Bevölkerung hauptsächlich slowenischer Abstammung ist.⁶¹

1922

Marisch auf Rom: Benito Mussolini wird Ministerpräsident. Entnationalisierung der slowenischen Bevölkerung.⁶²

1924

Gründung der Triestiner Universität "Università degli studi di Trieste".⁶³

1930

Bau des Seehafenbahnhofs bzw. „Stazione Maritima“ (Passagierschiffahrtsterminal). Geplant und ausgeführt von Umberto Nordio und Giacomo Zammattino.⁶⁴

1933

Bau des Wasserflughafens direkt neben der Freihandelszone. Zwölf Wasserflugzeuge finden hier Platz. Den ersten Flug startete der Herzog bzw. Duca Amadeo D' Aosta. Bereits ab März 1926 gibt es die ersten Linienflüge der „SISA“ (geründet von den Gebrüdern Cusulich) mit Wasserflugzeugen von Triest nach Turin: Dieser gilt als der erste Linienflugdienst der zivilen Luftfahrt in Italien. Der einstige Wasserflughafen beherbergt die heutige Hafenmeisterei (Guardia Costiera)⁶⁵

1934

Erneute Errichtung einer österreichischen Freihandelszone.⁶⁶

1938

Einführung der italienischen Rassengesetze.⁶⁷

1943

Besetzung durch deutsche Truppen.⁶⁸ Das faschistische italienische Regime wird von den Nazis gestürzt und die Region als „Adriatisches Küstenland“ besetzt.⁶⁹

19.9.1945

Triest wird zum Militärhafen der alliierten Truppen erklärt.⁷²



Abb.27: Das brennende Hotel Balkan

1945

Die Leistungsfähigkeit des Hafens ist gegen Ende des Zweiten Weltkrieges auf die Hälfte reduziert. Dies ist ein sehr großer Schlag für die Stadt.⁷⁰

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Streitfrage um Triest und eine vorübergehende Besetzungen durch Tito-Partisanen schlagend. In der Folge wird Triest von den Engländern und Amerikanern (Alliierten) besetzt.⁷¹

1947

Friedensvertrag von Paris: Es wurde der Freistaates Triest durch die Alliierten Truppen gegründet. Triest und Umgebung wird zum neutralen, entmilitarisierten Territorium erklärt und vorübergehend in eine englisch-amerikanische Zone (Zone A – Triest Stadt und die Vororte, ca. 222km² mit ca. 312.000 Einwohnern, davon ca. 60.000 Slowenen) und in eine jugoslawische Zone (Zone B – Teile von Istrien, 738km², 73.500 Einwohner, 1/3 davon Italiener) aufgeteilt.⁷³

1954

Am 5.10.1954 Abkommen von London: zwischen den Vereinigten Staaten, Großbritannien, Italien und Jugoslawien. Daraus folgt, dass Triest (Zone A) unter italienische Verwaltung kommt und das Hinterland (Zone B) weiter von Jugoslawien regiert wird.⁷⁴ Die Stadt erfährt ein umfangreiches Entwicklungsprogramm. Dies betrifft vor allem die Modernisierung des Hafens auf internationale Standards und den internationalen Schiffsverkehr. Man versucht mit allen Mitteln die verlorene Zeit der Nachkriegsjahre aufzuholen.⁷⁵

1960er Jahre

Bau der TAL (Transalpin-Pipeline) zwischen Triest, Bayern und Österreich. Dieses Projekt bringt den ersten wichtigen wirtschaftlichen Aufschwung auf allen Sektoren für das Triest nach dem 2. Weltkrieg.⁷⁶

1963

Gründung der Autonomen Region Friaul-Julisch Venetiens mit der Verwaltungshauptstadt Triest.⁷⁷

1967

Gründung der „Ente Autonoma del Porto“ (Autonome Hafenbetriebe Triests).⁷⁸



Abb.28: Verwaltungszonen A und B ab 1954

1967 bis 1976

Suez-Krieg: Die Folge ist eine Sperre des Suezkanals und ein damit verbundenes Erschwernis in der Entwicklung Triests als Hafenstandort.⁷⁹

1970

Bau des OMV Terminal Wien Schwechat. Immer mehr Tankschiffe laufen in Triest ein.⁸⁰

1975

Vertrag von Osimo: Die Zugehörigkeit Triests zu Italien wird endgültig besiegelt. Die ehemalige Demarkationslinie wird zur italienischen Staatsgrenze.⁸¹ Infolge versucht Italien den Hafen als internationalen Hafen wieder aufblühen zu lassen. Dazu gehört auch die Wiedereingliederung in den internationalen Verkehr. Handelsabkommen mit den ehemals wichtigsten Handelspartnern von Triest werden wieder geschlossen und aufgenommen (Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei, und weiteren mittel- und mitteleuropäischen Ländern).⁸²

1980er Jahre

Mitte der 80er: Erste Projekte und Ideen zur Umstrukturierung des Alten Freihafens werden in Angriff genommen. Wie der Bau des „Adriaterminals“ und das nicht verwirklichte Projekt „Polis“, welches eine Direktionszone schaffen sollte.⁸³

1988

Bau einer innerstädtischen Schnellstraße, welche den Kai VII bzw. die Molo VII mit der Autobahn Triest-Venedig verbindet.⁸⁴

1991

Beginn des Jugoslawienkrieges. Slowenien wird zum selbstständigen Staat. Die Grenzen zu Slowenien werden durchlässiger.⁸⁵

2004

EU-Osterweiterung: Slowenien tritt am 1.5.2004 der EU bei. Die EU fordert einen zügigen Ausbau der Verkehrswege und unterstützt den Bau des Korridor-5 (einer wichtigen Bahnhandelsroute), sowie den des Baltisch-Adriatischen Korridors.

2007

Bewerbung für die EXPO am Gelände des Alten Hafens (Porto Vecchio). Auch zahlreiche Projekte zum Ausbau der Riviera Triestina sind in Planung.⁸⁶



Abb.29: Autonome Region Friaul Julisch Venetien

Quelle

SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008.

MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993.

BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer). DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007.

GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste. Trieste 2002.

Verweise

¹ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p. 214.

² Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.

³ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.214.

⁴ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

⁵ Vgl. ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer). DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007., p. 302.

⁶ Vgl. Ebda.

⁷ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.214.

⁸ Vgl. Ebda.

⁹ Vgl. Ebda.

¹⁰ Vgl. Ebda.

¹¹ Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.

¹² Vgl. Ebda.

¹³ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.214.

¹⁴ Vgl. Ebda.

¹⁵ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

¹⁶ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.214.

¹⁷ Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.

¹⁸ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

¹⁹ Vgl. Ebda.

²⁰ Vgl. Ebda.

²¹ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.

²² Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs.

Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

²³ Vgl. Ebda.

²⁴ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.

²⁵ Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.

²⁶ Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag.

- München 1993., p. 288.
 27 Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.
 28 Vgl. Ebdä.
 29 Vgl. Ebdä.
 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.
 30 Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.
 31 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.
 32 Vgl. Ebdä.
 33 Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.
 34 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.
 35 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 36 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.
- München 1993., p. 288.
 37 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 38 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.
 39 Vgl. Ebdä.
 40 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 41 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 288.
 42 Vgl. GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste. Trieste 2002.
 43 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 289.
 44 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 45 Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.215.
 46 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 47 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 289.
 48 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 49 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 289.
 50 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 51 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 289.
 52 Vgl. SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008., p.216.
 53 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libraria p.a.. Triest 1989.
 54 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993., p. 289.

- 55 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 56 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993., p. 289.
- 57 Vgl. Ebda., p. 290.
- 58 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 59 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993., p. 290.
- 60 Vgl. Ebda.
- 61 Vgl. Ebda.
- 62 Vgl. Ebda.
- 63 Vgl. Ebda.
- 64 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 65 Vgl. Ebda.
- 66 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993., p. 290.
- 67 Vgl. Ebda.
- 68 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993., p. 290.
- 69 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 70 Vgl. Ebda.
- 71 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993., p. 290.
- 72 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 73 Vgl. Ebda.
- 74 Vgl. MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas*. Deutscher Taschenbuchverlag, München 1993., p. 290.
- 75 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 76 Vgl. Ebda.
- 77 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 78 Vgl. Ebda.
- 79 Vgl. Ebda.
- 80 Vgl. Ebda.
- 81 Vgl. SCHATZDORFER Günther, *Triest. Portrait einer Stadt*. Carinthia Verlag, 2008., p.217.
- 82 Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
- 83 Vgl. Ebda.
- 84 Vgl. Ebda.
- 85 Vgl. SCHATZDORFER Günther, *Triest. Portrait einer Stadt*. Carinthia Verlag, 2008., p.217.
- 86 Vgl. SCHATZDORFER Günther, *Triest. Portrait einer Stadt*. Carinthia Verlag, 2008., p.217.

2.5 Städtebauliche Entwicklung

Analyse des städtebaulichen Wachstums Triests

Triest ist eine zum Wasser geöffnete Stadt und zugleich ein dem Karst abgerungenes Lebenszentrum. Triest war niemals eine Stadt die dem Meer den Rücken kehrte und das ist der besondere Charme dieser Stadt.

„Widersprüchlich und oft irritierend ist in Triest vor allem die Diskrepanz zwischen der Großzügigkeit der Stadtplanung, dem Anspruch, den die Architektur erhebt, und der jetzigen Bedeutung dieser Stadt.“¹

Wie schon in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben wurde, ist Triest bis zum beginnenden 18. Jahrhunderts ein kleiner Ort mit geringer Einwohnerzahl und geringer Bedeutung. Bis zu dieser Zeit verkörpert Triest ein archetypisches kleines Fischerstädtchen mit provinziellen Charaktereigenschaften, vergleichbar mit vielen anderen Dörfern entlang der Küste Istriens.²

Die erste zu verzeichnende Siedlung bzw. die antiken Ursprünge der Stadt findet man auf dem Stadthügel des Heiligen Justus, dem sogenannten Colle di San Giusto, benannt nach dem Stadtpatron.³

Entwicklungsphasen

Man kann die urbane Entwicklungsgeschichte Triests in folgende Phasen zu unterteilen versuchen:

1. Die römische Kolonialstadt
2. Die vergessene Stadt
3. Die freie Kommune Triest
4. Die österreichische Hafenstadt – ab 1719
5. Die kommerzielle Hafenstadt
6. Das faschistische Triest
7. Das italienische Triest (Zeitalter des Transports und der Infrastruktur)
8. Das europäische Triest (Die Wiederentdeckung des Hinterlandes)



Abb.30: Phasen der Stadtentwicklung

Mitte des ersten Jahrhunderts vor Christus wird Triest zur römischen Militärkolonie Tergeste. Unter der römischen Epoche entwickelt sich Tergeste zu einer beachtlichen Stadt, welche durch einen eigenen Hafen Zugang zum Meer findet. Neben dem Hafen Aquileia ist Tergeste der nächst bedeutendere römische Hafen an der oberen Adria. Ab ungefähr 33 vor Christus wird die Stadt von einem umlaufenden Mauerkranz geschützt, welcher auch den Hafen miteinbezieht. Während der Regierungszeit Kaiser Trajans (98-117 n. Chr.) erhält die Stadt sogar eine eigene Basilika und ein Theater.⁴

Pietro Kandler, einer der wichtigsten triestinischen Historiker des 19. Jahrhunderts, stellt im Herbst 1856 im Auftrag der Gemeinde Triest ein Album mit 24 Tafeln über die Stadtentwicklungsgeschichte anhand topographischer Karten zusammen. Das Album wird Kaiser Franz Joseph anlässlich seines Besuches in Triest im November 1856 übergeben. Basierend auf diesen Darstellungen sind die heutigen geschichtlichen Stadtkarten Triests aufgebaut.⁵



Abb.31: P. Kandler, Triest 100 v. Chr.

Wie man auf dieser ersten Karte von Pietro Kandler erkennen kann, handelt es sich bei der römischen Kolonialstadt Tergeste um eine kompakte römische Stadtanlage mit befestigten Mauern und einem integrierten Hafen an der Stelle der heutigen Piazza Unità. Ein weiteres Hafenbecken war außerhalb der Stadt, der sogenannte Portus Navium (die spätere Sacchetta), nahe des Campo Marzio (Marsfeld), entlang der heutigen Molo Fratelli Bandiera, an dessen Ende schon damals ein Leuchtturm zu finden war.

Die städtische Bebauung erstreckt sich über dem Colle San Giusto bis zum Ufer des Meeres. Am höchstgelegenen Punkt der Stadt, wo sich heute das befestigte Fort bzw. das Castello di San Giusto und der Dom Triests befindet, situierte sich einst das sogenannte Capitolium der Stadt.

Es galt als das Stadtzentrum bzw. das Forum mit der Basilika und den Tempelanlagen. Entlang der Einfallstraßen sowie im Bereich zwischen der befestigten Stadt und dem Portus Navium wurden auch kleinere Siedlungen errichtet, welche heute bebauter Bestandteil der Triestiner Riva sind.

Mit dem Untergang des Römischen Reiches geriet

Tergeste bzw. Triest in eine lange Phase der Vergessenheit. Dies ist ein massiver Schicksalsschlag für die Entwicklung der Stadt. Es folgt eine lange Zeit unterschiedlicher Besetzungen und kriegerischen Auseinandersetzungen.

Die Freie Kommune Triest entwickelte sich erst sehr spät im 13. Jahrhundert. Die schon in der Römerzeit vorhandenen Verkehrswege, welche sich schon seinerzeit entlang des Golfs von Triest als auch über den Karstrücken nach Norden und in Richtung Istrien erstreckten, wurden weitestgehend ausgebaut.

Auf den Überresten der römischen Stadtanlage, welche heute noch fragmentarisch an einigen Stellen der Stadt zu erkennen sind, wurden die darauf folgenden Siedlungen errichtet. Die römischen Überreste werden sukzessive überbaut und dem Verfall preisgegeben. Im Bereich der Darsena (dem zentralen, befestigten Hafenbecken) wird vermutlich erstmals Land aufgeschüttet. Das Neugewinnen von Land wird zukünftig zu einer, man könnte fast sagen, Tradition der Stadt.

Auf der nebenstehenden historischen Darstellung aus dem Jahre 1300 kann man gut erkennen, dass die Stadt mehr oder minder auf der identen Fläche der ehemals

römischen Kolonie entstanden ist. Das einstige Capitolium wurde durch ein sakrales christliches Zentrum mit einer großzügigen Basilika (dem heutigen Dom) und einigen kleineren Kapellen ersetzt.

Das politische und kaufmännische Zentrum mit dem Haupt- bzw. Marktplatz siedelt sich hingegen am Fuße des Colle San Giusto, in unmittelbarer Nähe des neu gebauten Hafens, an, jedoch noch immer im Schutz der umlaufenden Stadtmauern. Der Hauptplatz, welcher sich auf dem neugewonnenen Land situiert, ist durch drei mächtige Stadttore mit dem eigentlichen, ebenfalls befestigten Hafenbecken, verbunden. Außerhalb der Stadtmauern lassen sich hauptsächlich landwirtschaftliche Nutzungen sowie Salinen finden.



Der freien Kommune war es nun möglich sich im Handel frei zu entfalten. Die Konkurrenz war jedoch groß. Vor allem die der Venezianer, welche von 1368 bis 1380 die Stadt besetzten und kriegerisch unterdrückten. Die Triestiner realisierten, dass sie nicht länger ohne Schutzmacht gegen die Markusrepublik standhalten können. Mit dem daraus folgenden Entschluss sich unter den Schutz Österreichs zu stellen hat dieses dunkle Kapitel 1382 für Triest ein Ende.⁶ Mit Beginn dieses Zusammenschlusses erfährt die Stadt endlich eine längere Zeit des Friedens und des stetigen Ausbaus.

Bezüglich der Gefahr weiterer venezianischer Angriffe wird die Stadt Ende des 15. und im folgendem 16. Jahrhundert mit einem umfangreichen Fort am höchsten Punkt des Colle San Giusto ausgestattet, welches heute noch sehr gut erhalten ist. Der überwiegende Anteil der heutigen Bebauung am Fuße des Colle di San Giusto stammt aus dieser Zeit des 16. Jahrhunderts.

Im Großen und Ganzen gibt es bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts kaum umfangreiche städtebauliche Veränderungen. Eine erste Wende nimmt die Stadtentwicklung mit Anfang des 18. Jahrhunderts als Kaiser Karl VI. 1717 die Freiheit der Schifffahrt in der

Adria gewährt und 1719 Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt.

Die Stadt, welche bisher vom Verkauf von Wein, Öl, Fischerei und Salz gelebt hatte, erfährt mit dieser Entscheidung einen Aufschwung sondergleichen. Dies verdeutlicht sich auch im notwendigen Ausbau der Stadt selbst. Viele Kaufleute, Seeleute, Arbeiter, Unternehmer und andere wichtige Leute zieht es in die Stadt.⁷

Kaiser Karl VI. ist von 1720 bis 1730 der erste Regent, der einige der Stadt vorgelagerten Salzgruben (im nördlichen Bereich der Stadt, außerhalb der Befestigung) zuschütten lässt um dort Flächen für einen neuen Stadtteil zu gewinnen. Diese Bauten decken sich mit dem orthogonalen Grundrissmuster der aufgeschütteten Salinen. Diese frühzeitige Maßnahme bildet die Basis für das unter Maria Theresia entstehende Borgo Teresiano. Im Süden der Stadt an der schmalen Landzunge von San Andrea bzw. dem ehemaligen römischen Campo Marzio lässt Karl das sogenannte Lazzaretto (ein Krankenhaus- und Quarantänekomplex für Schiffe) errichten. Auf diesem Gelände entstehen viele königliche Lagerhäuser.

Abb.33: Karte - Triest um 1718

PLAN DER STADT UND DES HAFENS VON TRIEST IM J. 1718.



Die Zeit zwischen dem beginnenden 18. und 19. Jahrhundert ist die Epoche der Stadterneuerung, Stadterweiterung und des Stadtbbaus.⁸ Der Absolutismus, aber auch das restaurative republikanische Modell des 19. Jahrhunderts, ordnen unter gewaltigen Anstrengungen zahlreiche Städte neu. An oberster Stelle stehen selbstverständlich die Residenz- und Hauptstädte, im weiteren folgen Städte je nach ihrer Funktion und wirtschaftlichen Bedeutung. Die Absichten dieser gesellschaftspolitischen sowie stadtgestalterischen Umstrukturierung sind intensiv zusammenhängend mit der zunehmenden Industrialisierung und der stark anwachsenden Bevölkerungszunahme Europas in den Jahren zwischen 1800 bis 1900 (ca. 38%). Die Konsequenzen sind maßlos überbevölkerte Altstadtquartiere. Neue und vor allem ausreichende Wohn- und Arbeitsstätten müssen geplant und errichtet werden um den Bedarf zu decken.

Es stehen natürlich auch stadtplanerisch repräsentative Interessen im Vordergrund der jeweiligen absolut regierenden Herrscher, welche ihre absolute Macht stärken und auch zeigen wollen. Man versucht mittels Monumentalität, Axialität, Prachtstraßen, genau überlegter Platzgestaltung und Platzanordnung diese

gewollte Repräsentanz zu zeigen. Durch Abriss, Teilabriss, Entkernung überalterter Stadtteile, das Entfernen der nun nicht mehr nötigen Wehrmauern und Anordnen neuer Straßenzüge durch gewachsene Viertel bzw. im Falle Triests mittels dem Bau neuer, eigenständig funktionierender Stadtquartiere in geometrisch rationaler Art und Weise, werden diese gewollten Ziele umgesetzt.

Im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen werden erstmals sehr streng und rational bedingte Bauvorschriften ausgearbeitet um ein einheitliches Bild der Stadt zu sichern (dies betrifft vor allem Geschoss- und Gebäudehöhen, Dachschrägen, Stil, Fassadengestaltungen etc.). Mit dem Anwachsen der Städte folgt ein notwendiger Ausbau bzw. Bau eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes innerhalb und außerhalb der Städte.

Die Epoche der kommerziellen Hafenstadt nimmt hier ihren Anfang.⁹

Im Triest des 18. und 19. Jahrhunderts, beginnend mit der Regentschaft Maria Theresias, Joseph II. und später auch der Franz Josephs, gelingt Triest der Aufstieg als wichtigster Hafen der Habsburgermonarchie. Triest

wird zur Handels und Finanzmetropole. Maria Theresia lässt sowohl den Hafen als auch die Stadt umfangreich erweitern und ausbauen. Sie legt den Grundstein für die erste umfangreiche städteplanerische Erweiterung der Stadt. Sie lässt einen Großteil der Stadtmauern abtragen und veranlasst die Planung eines neuen Quartiers, dem sogenannten Borgo Teresiano sowie den Bau des Canale Grande (eines modernen Kanalhafen inmitten des neuen Viertels) auf den ehemaligen Salzfeldern nördlich der Stadt - anschließend an den ersten Erweiterungsgebieten Karls VI..

Zählte die Stadt zuvor noch bis zu 5.000 Einwohner, so zählte sie Ende des 18. Jahrhunderts rund 24.000 bis 30.000 Einwohner.¹⁰

Als erster Abschnitt wurde der Bereich zwischen Via del Corso, Piazza della Borsa (ausgehend von der Altstadtgrenze) und dem Canale Grande realisiert. In diesem Bereich kann man die Verschnidung zwischen Altstadt und neu geplanter Stadt hervorragend wahrnehmen. Erst 1777 gab es Pläne für das jenseits des Kanales verlaufende Gebiet bis zur Via Ghega. Heute zählt das Borgo Teresiano zum Stadt- und Einkaufszentrum Triests und bietet attraktive Fußgängerzonen zum Flanieren.¹¹

Die Struktur des Borgo Teresiano beruht auf der Basis rationaler Planungsmethoden. Die Planer gaben anfangs lediglich die allgemeine Viertelgestaltung vor, welche ein geometrisches System orthogonal gekreuzter Straßenachsen mit großzügigen Häuserblöcken (mit einer Abmessung von ca. 80m x 40m) vorsah. Ursprünglich sollten mehrere Kanäle das Viertel durchziehen, doch es wurde nur der uns heute bekannte Canale Grande, mit einer Länge von ca. 200 Meter und einer Breite von 25 Meter, realisiert. Für die neu errichteten Bauten im Inneren des Borgo erstellten die Stadtplaner exakte Richtlinien. Zwei Haustypologien wurden entwickelt, die als Standard für Wohn- und Geschäftsgebäude übernommen wurden. Der erste und frühere Typus bestand aus hohen ebenerdigen Magazzinräumen, Wohnungen im ersten Stock und einem Dachgeschoss, während der überarbeitete, zweite Typus zwei Wohngeschosse zuliess.¹² Infolge der nächsten Jahrhunderte wurden diese Bebauungen zunehmend verdichtet und teilweise überbaut.

Die Besiedelung bzw. endgültige Fertigstellung dieses Quartiers ging, obwohl zahlreiche Investoren und Interessenten vorhanden waren, nur sehr schleppend voran: Es mussten vorerst die vorhandenen Salinen



Schritt für Schritt zugeschüttet und trockengelegt werden um einen baufähigen Untergrund überhaupt erst zu ermöglichen. Hinzu kam das Fehlen ausreichender Arbeitskräfte um so ein Vorhaben möglichst schnell voranzutreiben.¹³

Zu den weiteren Bauvorhaben Maria Theresias zählten eine Reihe von Verwaltungsgebäuden, Lagergebäuden, (entlang des Ufers), die Errichtung eines neuen Lazarett (Lazzaretto Nuovo um 1769), einer Börse (errichtet 1775), einer Wasserleitung sowie der Bau von Straßen nach Istrien und Wien.¹⁴ Der Standort des sogenannten Lazzaretto Nuovo befindet sich noch ziemlich abschüssig, am nördlichen Rand der Bucht und zwar an der Stelle an der heute der Porto Vecchio liegt. Das Lazarett diente nicht nur als Quarantänestation für einlaufende Schiffe, deren Waren sowie deren Mannschaften, sondern auch als neuer Hafenstandort mit eigenem Hafenbecken und Lagerhallen.

Es ist bereits klar ablesbar wie sich die Stadt, mit ihren nun drei Hafenstandorten (Sacchetta bzw. Lazzaretto Vecchio im Süden, der am Hauptplatz gelegene Darsena sowie dem Canale Grande und das nördlich situierte Lazzaretto Nuovo) entlang der Küste ausbreitet.

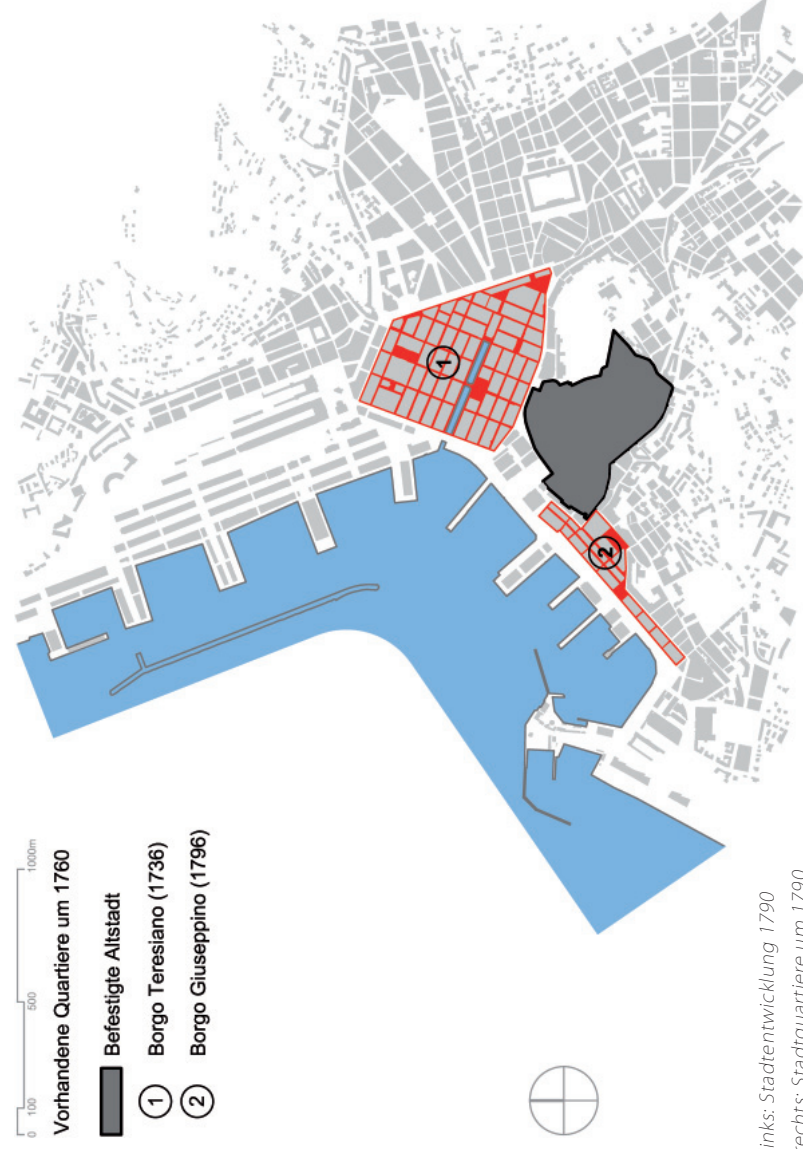


Abb.34 links: Stadtentwicklung 1790

Abb.35 rechts: Stadtquartiere um 1790

Im Vergleich zum Borgo Teresiano besitzt das Borgo Giuseppeo bescheidenere Ausmaße, dies fußt jedoch auf topographischen Zwängen. Im Vordergrund schmiegt es sich an die Küstenlinie, während es auf der Rückseite vom Terrainanstieg des Hügels von San Vito begrenzt ist. Das Zentrum dieses neuen Stadtteiles, welcher ebenfalls unter rationalen Gesetzmäßigkeiten umgesetzt wurde, bildet die heutige Piazza Venezia. Weitere Siedlungsschwerpunkte findet man nordöstlich des Colle San Giusto, entlang der Ausfallsstraßen nach Basovizza, Fiume, Ljubljana sowie Istrien (im Bereich der heutigen Via Carducci).

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts werden zusätzlich benötigte Stadtquartiere in Planung genommen: nördlich des Borgo Teresiano am Fuße des Hügels von Scorsola, im südöstlichen Bereich des Colle San Giusto sowie auch die drittgrößte Erweiterung des Borgo Franceschino oder Franzens-Stadt welches an das Borgo Teresiano andockt.

Abb.36: Stadtentwicklung 1790 bis 1820

Abb.37 rechts: Stadtquartiere um 1820





Die Hafentätigkeiten, die Geschäfte sowie das Stadtwachstum nehmen im 19. Jahrhundert rasant zu. Es ist eine Zeit des Aufschwungs und der nicht enden wollenden Gründerzeit, vorangetrieben von der technologischen Entwicklung und der daraus resultierenden Industrialisierung. Das 19. Jahrhundert war für Triest das große Zeitalter der Baukunst. Es entstehen öffentliche und private Prunkbauten, die heute der Stadt ihr unverwechselbares Gesicht verleihen. Es überwiegen elegante, klassizistische wie historistische Architekturen. Anfangs waren es noch Bauten der klassizistischen Architekten wie Matthäus Pertsch, Antonio Molari und Peter Nobile, gefolgt von historistischen Architekturen, überwiegend einheimischer, Wiener und Berliner Architekten.

Mit der Anbindung Triests an die Eisenbahn (Südbahn Wien - Triest) wird ein neuer Impuls gesetzt. Im Bereich zwischen Borgo Teresiano und dem Lazzaretto Nuovo, an der Stelle an der der Bahnhof entstehen soll, wird ein umfangreiches Areal entlang der Küste künstlich aufgeschüttet, um in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Speicher und ein großzügiges Hafenbecken, mit schon damals logistisch effizienten Hintergedanken anzulegen. Dieses Vorhaben gilt bis dato als größte künstliche



Landgewinnung der Stadt. Das städtische Netzwerk wird zunehmend verdichtet. Die zuvor großflächig geplanten Quartiere werden allmählich gefüllt und neue Stadtteile werden geplant und in Angriff genommen. Kanäle werden zugeschüttet und zu Prachtstraßen umfunktioniert (z.B. Via Carducci und Via Cesare Battisti). Die Siedlungsschwerpunkte der neuen Quartiere konzentrieren sich vor allem östlich sowie südöstlich des Borgo Teresiano, rund um das Borgo Franceschino (vor allem aber südlich davon). Mit dieser Erweiterung entsteht ein gleichwertiges Pendant zum Borgo Teresiano. Die Via Carducci wird zum verbindenden, zentralen Element dieser beiden Bebauungen sowie zur neuen verkehrstechnischen Lebensader der Stadt. Weitere Ausbauten und Baulanderweiterungen finden im Bereich des Borgo Giuseppino, an der Landzunge von San Andrea und südöstlich der Altstadt, statt.

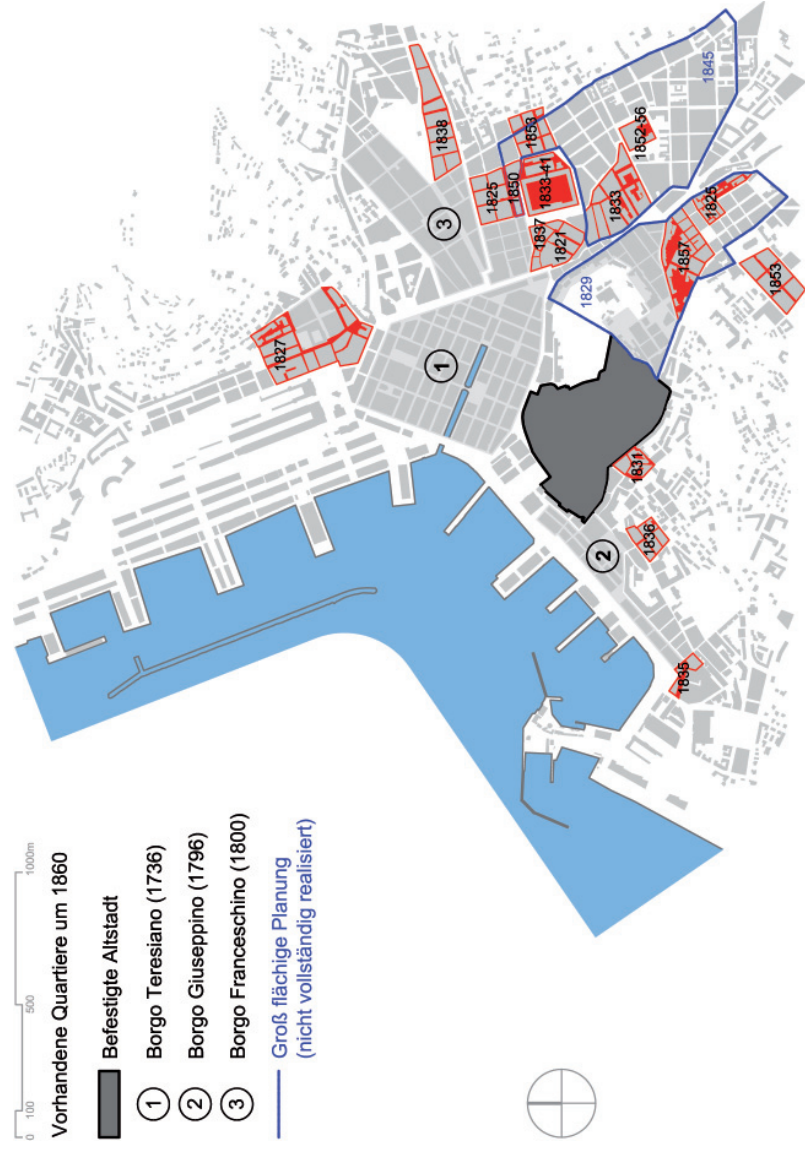


Abb.38 links: Stadtentwicklung 1820 bis 1860

Abb.39 rechts: Stadtquartiere um 1860

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts werden die Planungsgebiete weitestgehend fertig bebaut und abgeschlossen. Um eine Homogenität zu erzielen werden die Stadtteile untereinander verbunden, sodass ein nahtloser Übergang entsteht. Die größte Erneuerung stellt jedoch der Neubau des heutigen Porto Vecchio (mit Baubeginn um 1868) dar. Um dieses Großprojekt durchführen zu können wird abermals mit großem Aufwand Land aufgeschüttet. Die Fläche der künstlich gewonnenen Landmassen ist grob geschätzt zweimal so groß wie die Fläche des gesamten Borgo Teresiano. Mit dieser, für damalige Verhältnisse, gigantischen Hafenanlage verlagert sich der Warenums Schlag endgültig in den Norden der Stadt.

Fünf riesige Molen und drei Becken entstehen, welche mit der Eisenbahn kombiniert werden, um einen reibungslosen Ablauf sowie höchste Effizienz zu gewährleisten. Die Bauarbeiten waren erst 1883 endgültig abgeschlossen. Ein weiterer Siedlungsschwerpunkt mit eigenem Zentrum (heute Roiano) lässt sich im Bereich östlich des ehemaligen Lazzaretto Nuovo, in einem quasi topographischem Sack (welcher rundum von Abhängen umgeben ist, mit der Ausnahme eines einzigen Nadelöhrs), erkennen.



Im Zeitraum zwischen 1860 und 1887 werden stadtgelerisch entscheidende städtebauliche Projekte umgesetzt, unter anderem auch die Piazza Unità. Der Bau dieses neuen Platzes und dessen Öffnung zum Meer zählt zu den großen städtebaulichen Leistungen Triests im 19. Jahrhundert. Schon im Mittelalter verlegten die Triestiner ihr Stadtzentrum vom Colle San Giusto ans Meer in die Nähe des Hafens: Sie schütteten das ehemalige römische Hafenbecken zu um an dessen Stelle ihren neuen Marktplatz zu errichten.¹⁵ Jahrhunderte lang war diese Piazza nur halb so groß wie die heutige und zum Meer hin noch geschlossen.¹⁶ Mit dem beginnenden 19. Jahrhundert wurden die alten Gebäude am Platz sukzessive abgetragen um dort neue Repräsentationsbauten zu errichten.

Die uns heute präsentierte Piazza Unità forderte viele Opfer historischer Bauten. An ihrer Stelle findet man heute Paläste und Prunkbauten aus dem Klassizismus und Historismus. Die Piazza Unità gilt als Zeugnis des erfolgreichen Aufstiegs Triests im 19. Jahrhundert.¹⁷ Im Vordergrund der Planung stand die Gestaltung eines repräsentativen neuen Zentrums, welches sich zum Meer hin öffnet. Das Rathaus an der Stirnseite des Platzes inszeniert quasi ein Tor hinter der sich die Altstadt Triests erstreckt.¹⁸

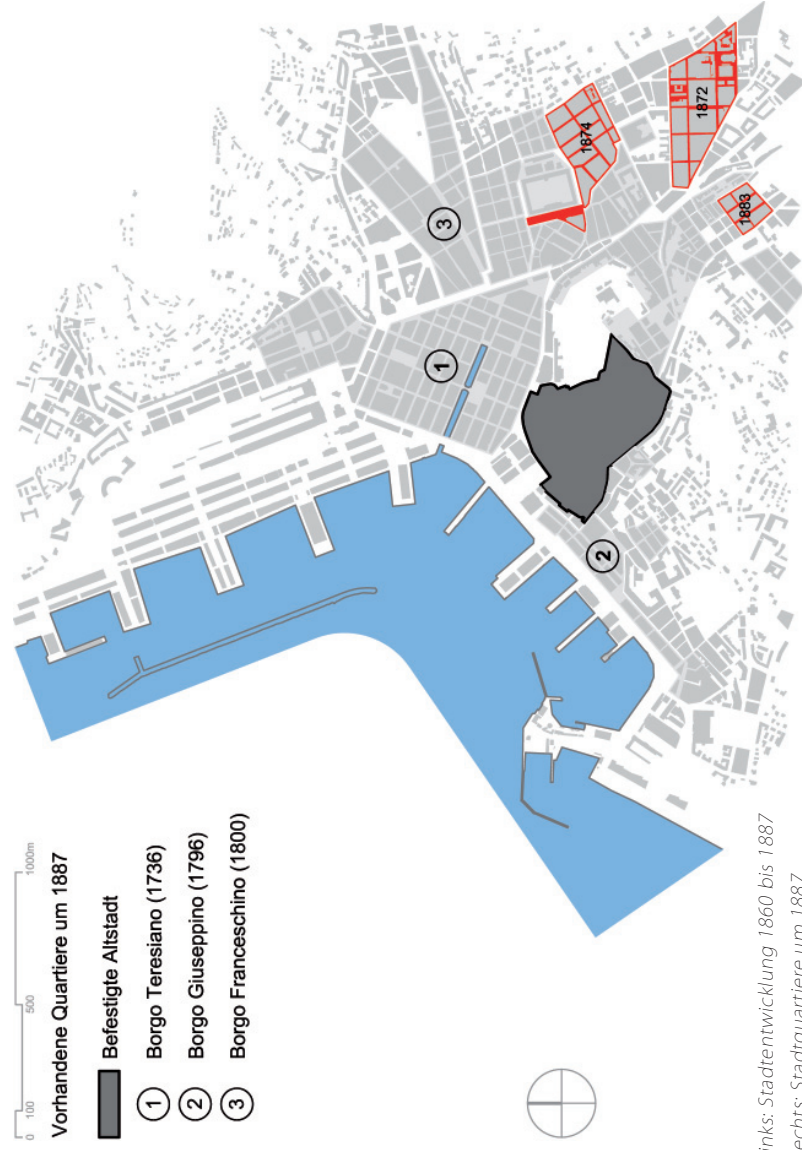


Abb.40 links: Stadtentwicklung 1860 bis 1887

Abb.41 rechts: Stadtquartiere um 1887

Schrittweise wird die Altstadt von den neuen Vorstädten umsäumt und gerahmt. Jeder nur verfügbare Grund und Boden wird sinnvoll genutzt um die Stadt weiterhin wachsen zu lassen. Die Stadt nähert sich zusehends dem Wasser. Die Riva (die Uferzone bzw. die sogenannte Waterfront) wird großzügig ausgebaut, verbreitert und mit neuen Molen versehen um der Stadt eine repräsentative „Promenade“ zu verleihen.

Um die Jahrhundertwende erlebt die Stadt den mit Abstand größten wirtschaftlichen Aufschwung. 1900 verzeichnet die Stadt 178.599 Einwohner und im Jahr 1913 vor dem Ersten Weltkrieg sogar 240.834 Einwohner.¹⁹ Vermehrte Siedlungsschwerpunkte gibt es vor allem im Südosten der Stadt sowie in den Tälern zwischen den Karstausläufern und erste Villenviertel an den nahegelegenen Karsthügeln und entlang der Küste in Richtung Barcola. Bezüglich dieser Vielzahl an Tal-Bebauungen und vermehrt integrierten Hügel, wird die Stadt an gewissen Stellen verkehrstechnisch etwas verkompliziert. Viele Serpentin- und steile Straßen sind die Folge.

Um 1891 wird der Freihafen Triest in seiner bisherigen



Form aufgehoben. Die Zollfreiheit, welche sich über die gesamte Stadt ausbreitete, wurde aufgelassen und sogenannte Freihandelszonen bzw. zollfreie Zonen geschaffen. Diese zollfreien Zonen werden auf der Fläche des neu geschaffenen Hafens (dem heutigen Porto Vecchio) verwirklicht. Eine Vielzahl von langgestreckten Speicherbauten füllt dieses Areal. Parallel zu der neuen Hafenbebauung, entlang der Uferlinie am Fuße des Hügels von Scorcola (stadtauswärts) entwickeln sich neue prächtige Wohnbauten, welche bis nach Roiano reichen.

Schon um 1896 ist die bis dato vorhandene Freihandelszone mehr als überlastet. Der Beschluss fällt, eine neue Freihandelszone im Gebiet von San Andrea zu konzipieren. Vorerst beschränkt sich dieser Ausbau nur auf San Andrea und dem Campo Marzio in Form von Landgewinnung, dem Bau eines weiteren Bahnhofs und mehrerer Magazine. Betrachtet man die Zukunft der Stadt so bedingt dies eine generelle Expansion, sowohl der Stadt als auch des Hafens, in Richtung San Andrea, dem Tal und die Bucht von Muggia. Entlang dieser Bucht, welche früher einmal die „Rückseite“ von Triest darstellte, entstehen nun auch Werften, Schwerindustrie und Gewerbeviertel.



Abb.42 links: Stadtentwicklung 1887 bis 1912

Abb.43 rechts: Stadtquartiere um 1912

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges findet vorerst die große Phase der langandauernden Stadtentwicklung Triests ihr Ende. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist ein Großteil des Baulandes weitestgehend ausgenutzt, sodass nur noch weitere Verdichtungen des Bestandes durchgeführt werden können. Die umliegenden Hänge werden mit freistehenden Häusern (hauptsächlich Einfamilienhäusern) bebaut, und die Ausbreitung ins Tal von Muggia ist die letzte Möglichkeit großflächiger Baulandreserven.

Durch umfangreiche Aufschüttungen, als auch pilotierter Kaianlagen, eröffnet sich neues Potential in der Bucht von Muggia. Riesige Umschlagsflächen entstehen, wodurch sich der Hafenschwerpunkt zunehmend in das Tal von Muggia verlegt, sodass der innerstädtische Porto Vecchio nicht mehr länger mithalten kann.



Abb.44: Stadtentwicklung 1912 bis 1927

Nach zwei Weltkriegen, neuen Grenzziehungen und dem Verlust der einflussreichen Habsburgermonarchie, welcher den gleichzeitigen Verlust des Hinterlandes impliziert, erlebt Triest bis Anfang der 1960er Jahre ein stetiges, wenn auch nur geringes Wachstum. Die letzten zahlreichen, großen städtebaulichen Gesten stammen aus den 1930ern bzw. 40ern, unter dem italienischen Faschismus. Vor allem rationalistische Architekturen, wie zum Beispiel an der Piazza Oberdan, die Questura gegenüber des Amphitheaters, der Bau der Universität Triest und der zunehmende Hafenausbau mit seinen Industriegebäuden stammen aus dieser Zeit.

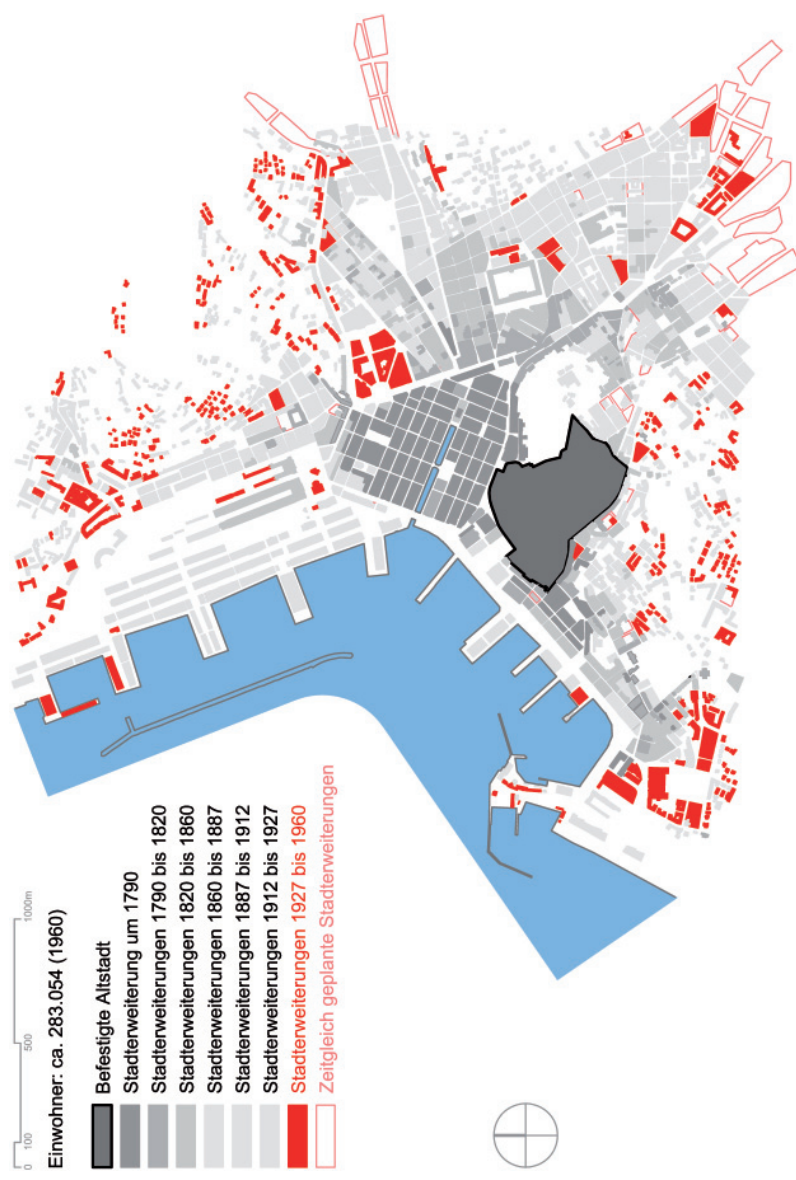


Abb.45: Stadterwicklung 1927 bis 1960



Während der 30er und 40er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, sowie in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, konzentriert sich die städtische Entwicklung vermehrt auf den infrastrukturellen Ausbau und die Erweiterung der Stadt selbst. Der Fokus liegt besonders auf internationale Anbindungen über Schnellstraßen, Bau von Autobahnen, Erweiterung des Bahnnetzes sowie der Innovationen auf dem Sektor der Hafenumschlagstechnik. Die städtischen Transportsysteme und der Hafen haben sich im 20. Jahrhundert wesentlich rasanter entwickelt als die Stadt selbst. Die Gründe dafür sind sowohl wirtschaftlicher, als auch geopolitischer Natur.

Die Zukunftsperspektiven liegen in der Hand einer europäischen Stadt Triest. Die Wiederentdeckung des Hinterlandes und die Erneuerung der eigenen Identität. Dieser nächste Schritt könnte eine Basis für zukünftige städtebauliche Gesten Triests sein.

Abb.46: Schwarzplan mit der Bebauung von 1960

Größenverhältnis des Hafens zur Stadt

Bezüglich der vorhin erwähnten, rasanten Entwicklung der Hafenflächen (vor allem im südlichen Bereich der Stadt) ist es sehr interessant einen Vergleich zwischen bebauter Hafenfläche und bebauter Stadt darzustellen. Die gesamtstädtisch bebauten Flächen weisen eine Größe von 2.662,5 ha auf, während der Hafen 12,59%, also 335,5 ha davon einnimmt.



Die Hafenareale nehmen ca. 12,59%
der bebauten Stadtfläche ein
3.355.073m² bzw. 335,5 ha

Abb.47: Größenverhältnis des Hafens zur Stadt

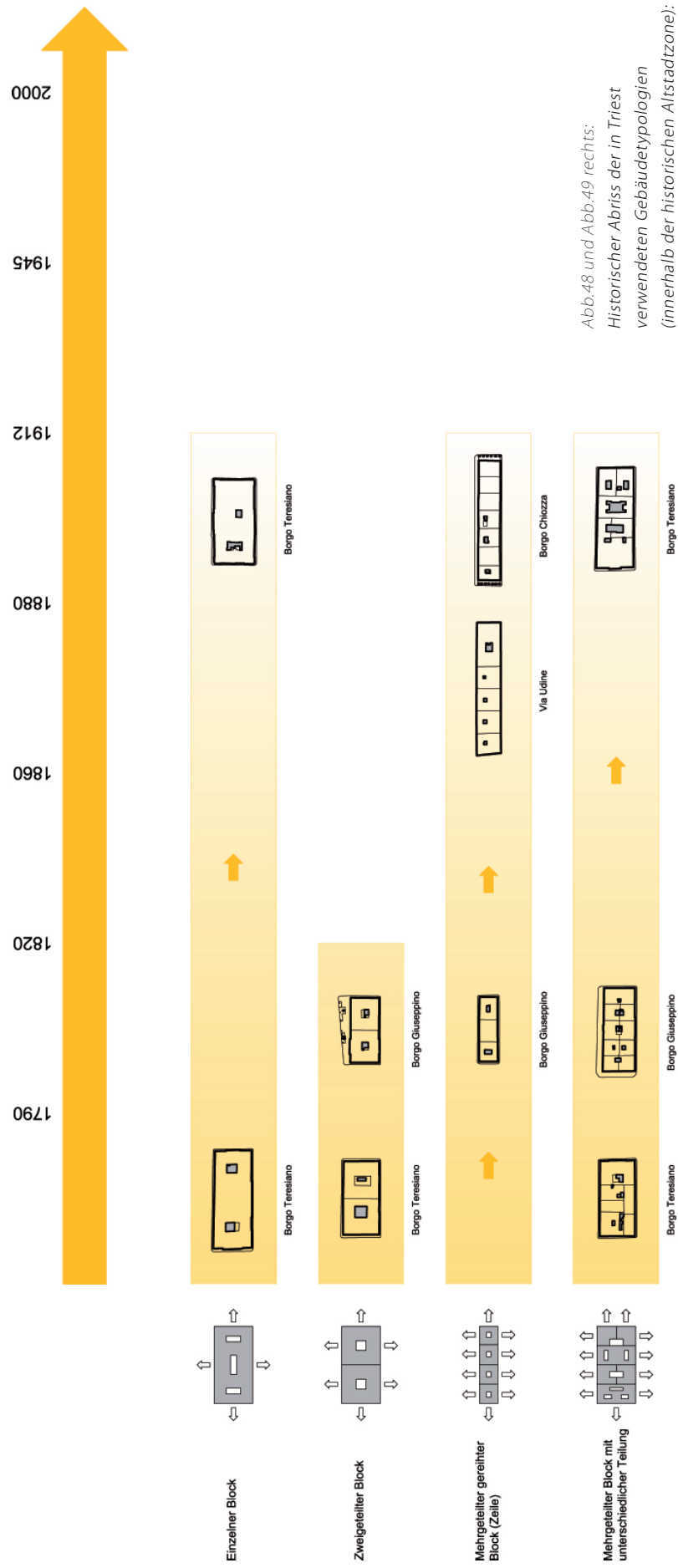
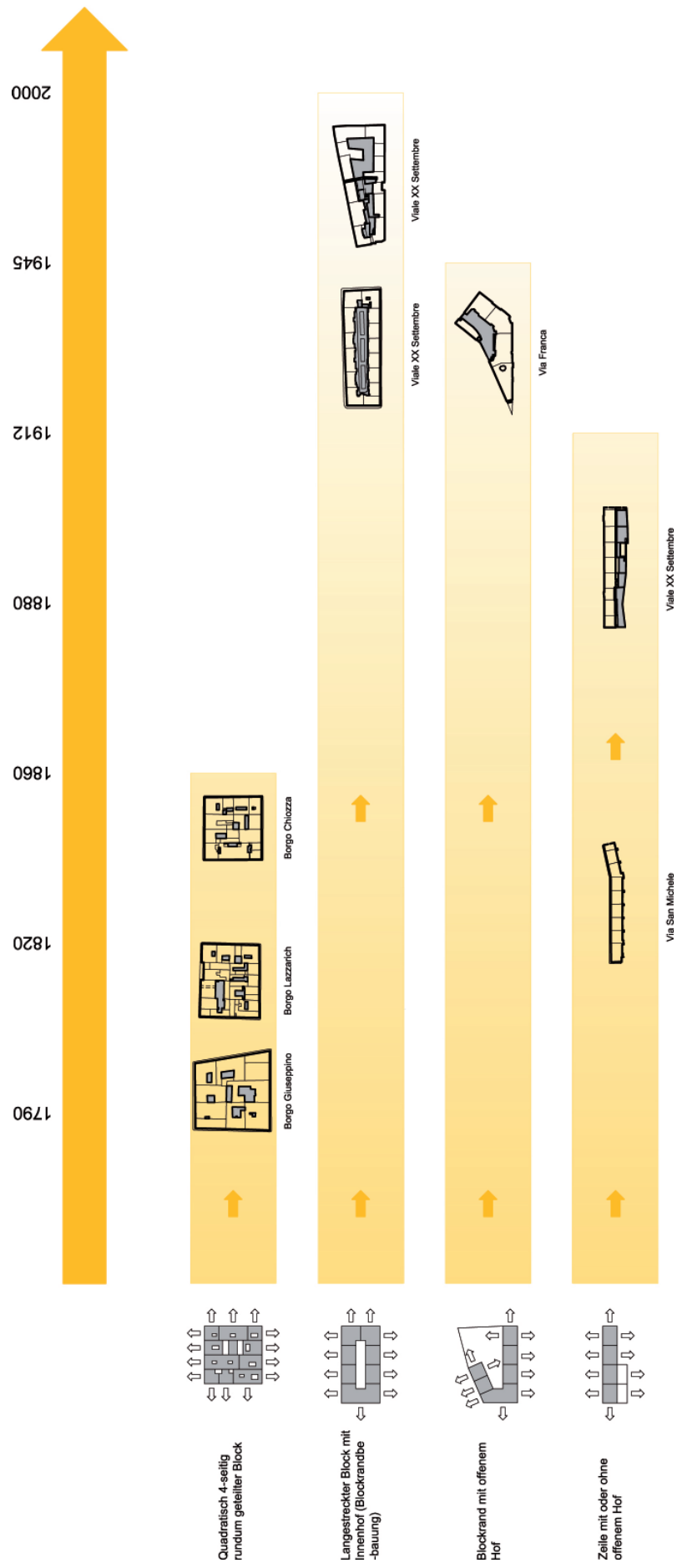


Abb.48 und Abb.49 rechts:
Historischer Abriss der in Triest
verwendeten Gebäudetypologien
(innerhalb der historischen Altstadtzone):



Quelle

- BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.*, Triest 1989.
- GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, *Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste*. Trieste 2002.
- HEIGL Franz, *Die Geschichte der Stadt. Von der Antik ebis ins 20. Jahrhundert. Akademische Druck- und Verlagsanstalt. Graz* 2008.
- MAGRIS Claudio / ARA Angelo, *Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München* 1993.
- SCHATZDORFER Günther, *Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag*. 2008.
- ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, *Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer)*. Ostfildern 2007.

Verweise

- ¹ Zit. in: ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, *Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer)*. DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007., p. 301.
- ² Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.*, Triest 1989.
- ³ Vgl. ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, *Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer)*. DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007., p. 301.
- ⁴ Ebda., p. 302.
- ⁵ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.*, Triest 1989., p. 11.
- ⁶ Vgl. ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, *Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer)*. DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007., p. 302.
- ⁷ Ebda.
- ⁸ KOCH Wilfried, *Baustilkunde. Das Standardwerk zur europäischen Baukunst von der Antike bis zur Gegenwart*. Bertelsmann Lexikon Institut. Gütersloh 2006., p. 414.

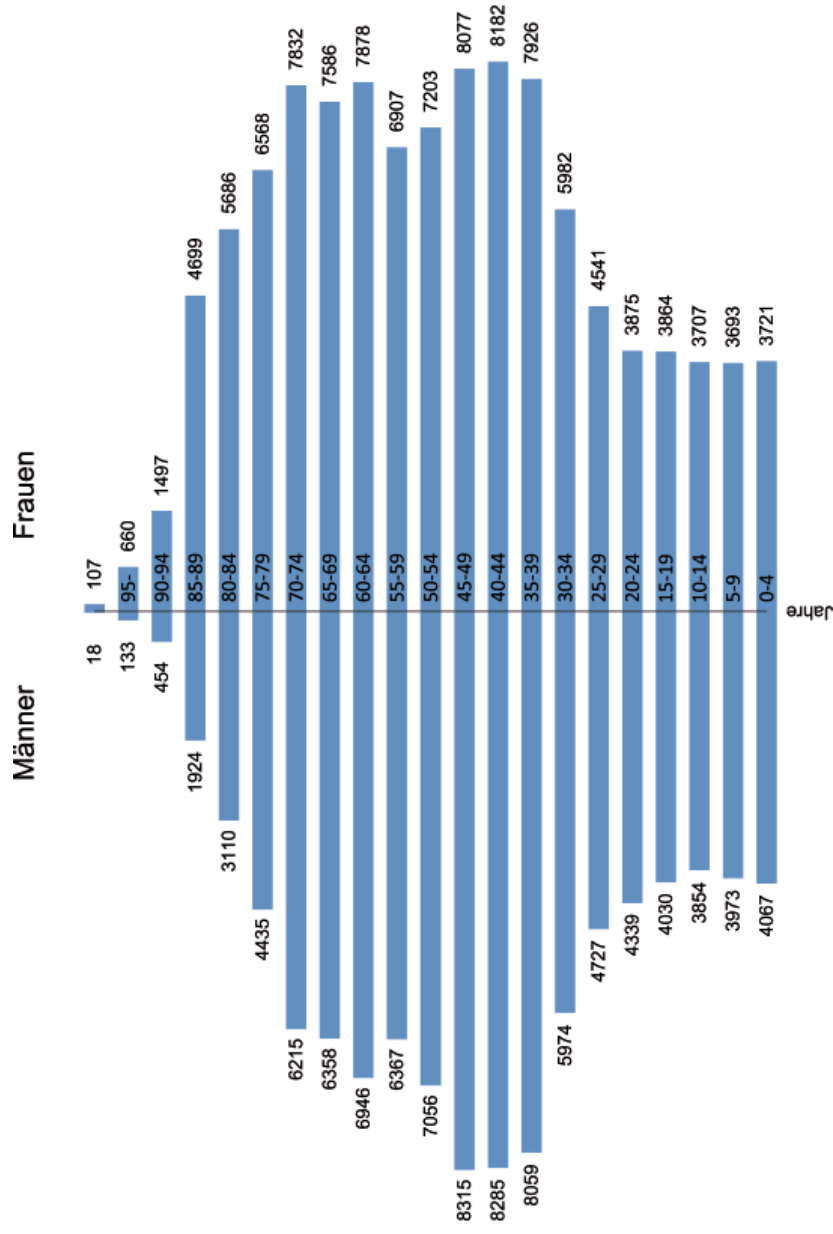
- ⁹ KOCH Wilfried, *Baustilkunde. Das Standardwerk zur europäischen Baukunst von der Antike bis zur Gegenwart*. Bertelsmann Lexikon Institut. Gütersloh 2006., p. 414.
- ¹⁰ Vgl. ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, *Friaul und Triest. Unter Markslöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (=DuMont Kunst Reiseführer)*. DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007., p. 303.
- ¹¹ Ebda., p. 302.
- ¹² Ebda., p. 303-304.
- ¹³ Ebda.
- ¹⁴ Ebda.
- ¹⁵ Ebda., p. 307.
- ¹⁶ Ebda.
- ¹⁷ Ebda.
- ¹⁸ Ebda., p. 309.
- ¹⁹ Lt. Rete Civica Trieste. <http://www.retecivica.trieste.it>. Stand 2010.

2.6 Demographische Entwicklung

Bevölkerungskurve und aktuelle demographische Momentaufnahme Triests

Anhand nebenstehender Grafiken lässt sich die, bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts stetig im Wachstum begriffene, Bevölkerungsstatistik Triests ablesen. Sämtliche Daten hierfür stammen aus den aktuellen Statistiken der Stadt und wurden zur Veranschaulichung in Schaubilder übersetzt.

Besonders die Kriegswirren in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, aber auch der als rapide zu bezeichnende Verlust an Einwohnern ab ca.1965 sind augenfällig. Betrachtet man die aktuelle demographische Lage Triests, so reiht sich die Stadt mit ihrer zunehmenden Überalterung nahtlos an die vorherrschenden Verhältnisse anderer Städte weltweit.



Quelle

<http://www.retecivica.trieste.it/new/stats/bollettinomensile.asp>

Juni 2010

http://www.retecivica.trieste.it/new/stats/demo_storico.asp

Juli 2010

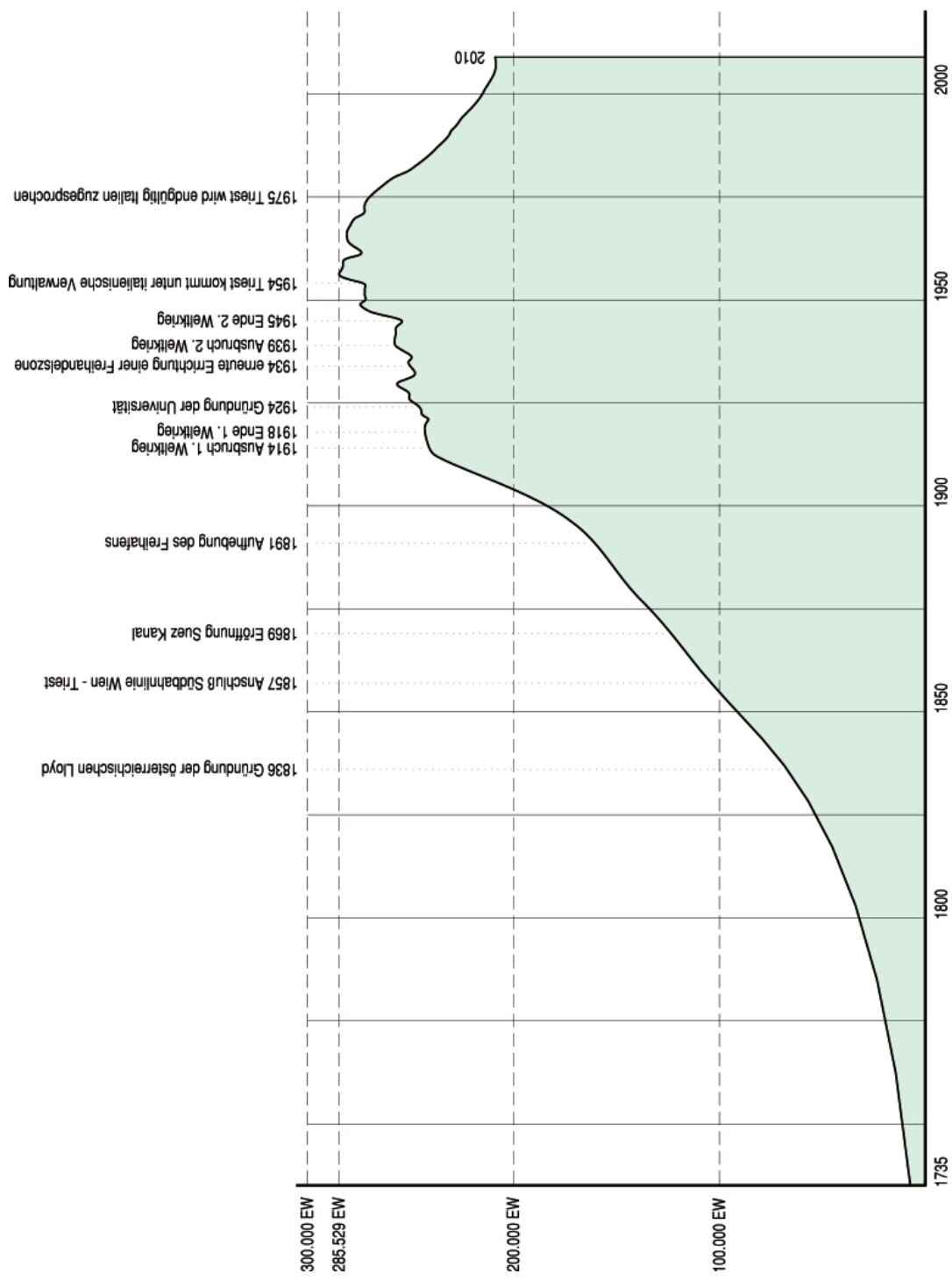


Abb.50 rechts:
Bevölkerungskurve Triests
ab 1735
Abb.51 links:
Demographische Kurve
Triests nach der Statistik
Juni 2010



3 Das Planungsgebiet

- 3.1 Vorstellung des Planungsgebietes
- 3.2 Räumliche Analyse des Planungsgebietes
 - 3.3 Geschichte und Denkmal
 - 3.4 Bewertung des Bestandes
- 3.5 Alternative Planungen - Porto Vecchio
 - 3.6 Laufende Bauvorhaben



3.1 Vorstellung des Planungsgebietes

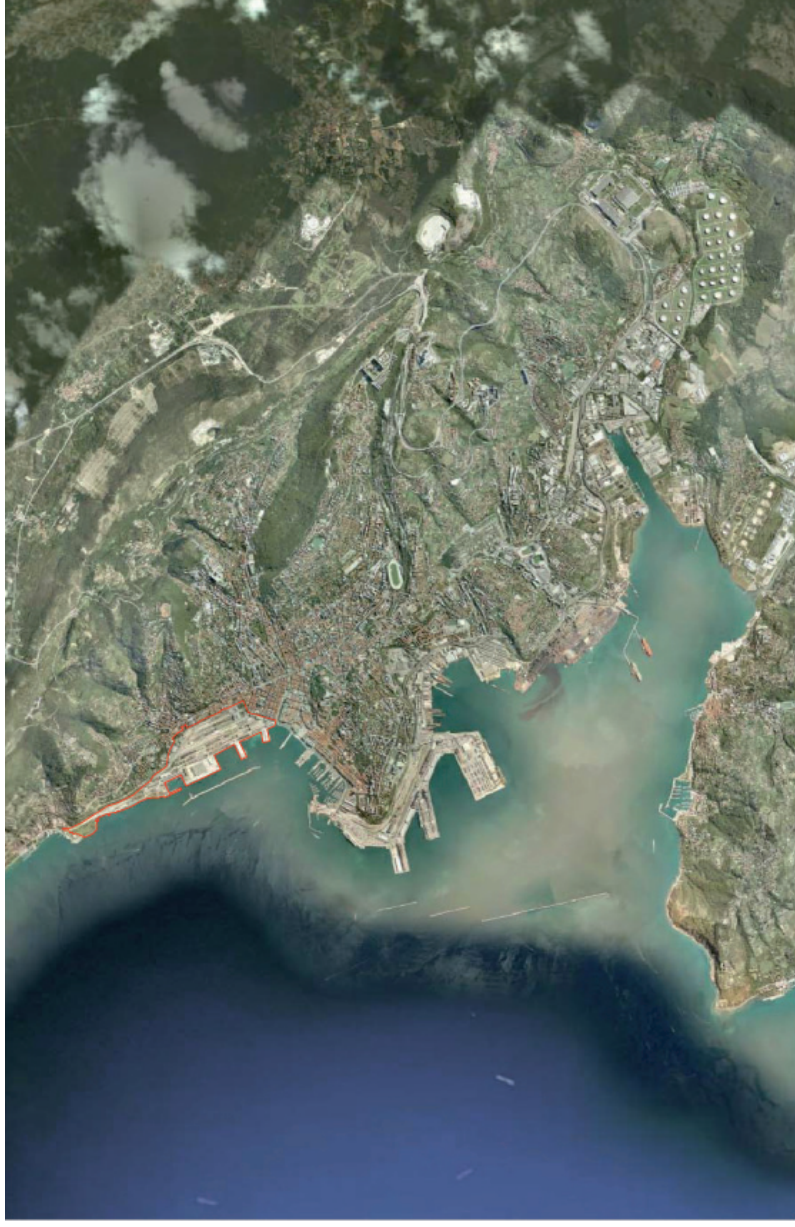
Der Hafen, sein Name und Daten

Das für unsere Entwicklungsstudie „Prima Fila -Trieste“ ausgewählte Projektgebiet besteht aus dem zentrumsnahen (nördlich der Innenstadt gelegenen) Porto Vecchio, sowie Teilen des ehemaligen Frachtbahnhofes, welche fixe Bestandteile der österreichischen K.u.K. Freihandelszone waren.

„Porto Vecchio“ - Alter Hafen. Wie der Name schon verrät, handelt es sich hierbei um den heutigen alten Hafen Triests. Mit der zunehmenden Umstrukturierung der Hafenlogistik und der Transportrevolution des 20. Jahrhunderts erfolgte eine Verlagerung des Hafenschwerpunkts. Der Bau neuer Hafenaareale an der Peripherie Triests, im Bereich von San Andrea sowie dem Tal von Muggia wurden realisiert.

Heute gilt das Areal aus hafentechnischen Gründen als zunehmend unbrauchbar. Der Porto Vecchio verkörpert mehr oder weniger eine archetypische Hafenbrache mit allem was dazugehört. Betrachtlicher Küstenanteil, überwiegend ungenutzt, zunehmend baufällig und unerreichbar, aber in exzellenter Lage.

Es handelt es sich um einen, teils in zentrumsnähe liegenden, künstlich angelegten, teils natürlichen Hafen



mit Buchthafen (bezogen auf das Gesamthafenbecken von Triest), welcher mit Molen und vorgelagerten Wellenbrechern ausgestattet ist.

Das Areal misst rund 3.000 m in der Länge und ca. 560 m in der Breite. Mit einer Fläche von rund 70 ha (inklusive Adriaterminal 76 ha) nimmt das Planungsgebiet rund 2,6% der gesamtstädtisch verbauten Flächen ein.

Typen von Seehäfen

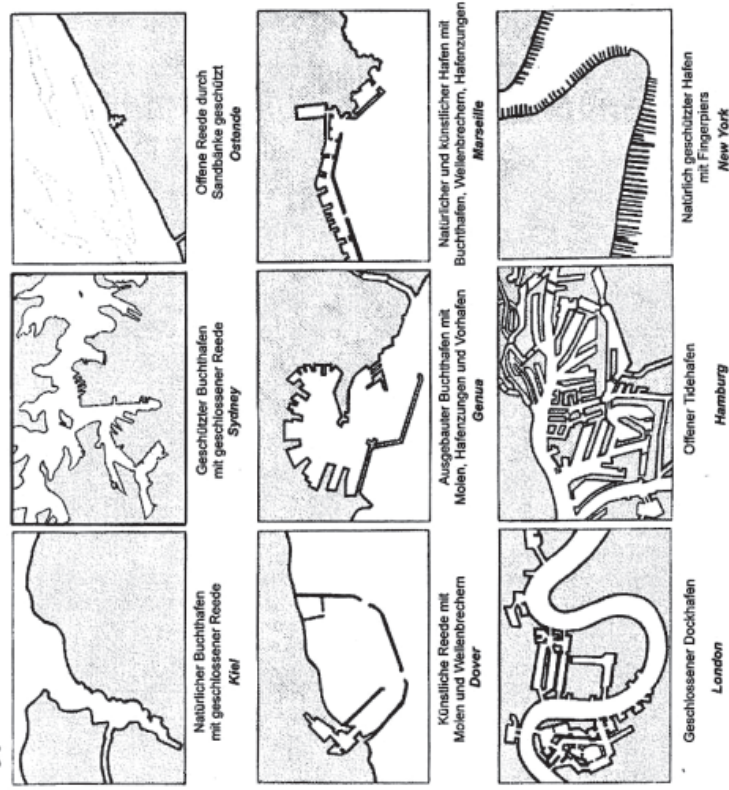


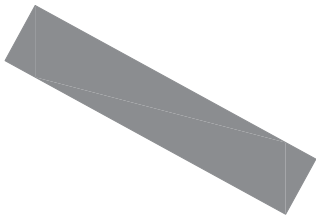
Abb.1 links: Satellitenbild mit der Lage des Planungsareals im Stadtgefüge

Abb.2 rechts: Typen von Seehäfen nach Dirk Schubert

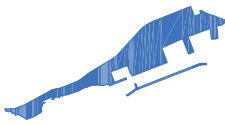
Stato della Città del Vaticano
440.000 m²



Central Park - New York
3.260.000 m²



Porto Vecchio - Trieste
765.470 m²



Città Vecchia di Trieste
383.640 m²



Principauté de Monaco
2.020.000 m²



Palmanova - Nordfalten
889.000 m²



Theresienwiese - München
420.000 m²



0 m 1000 m

5000 m

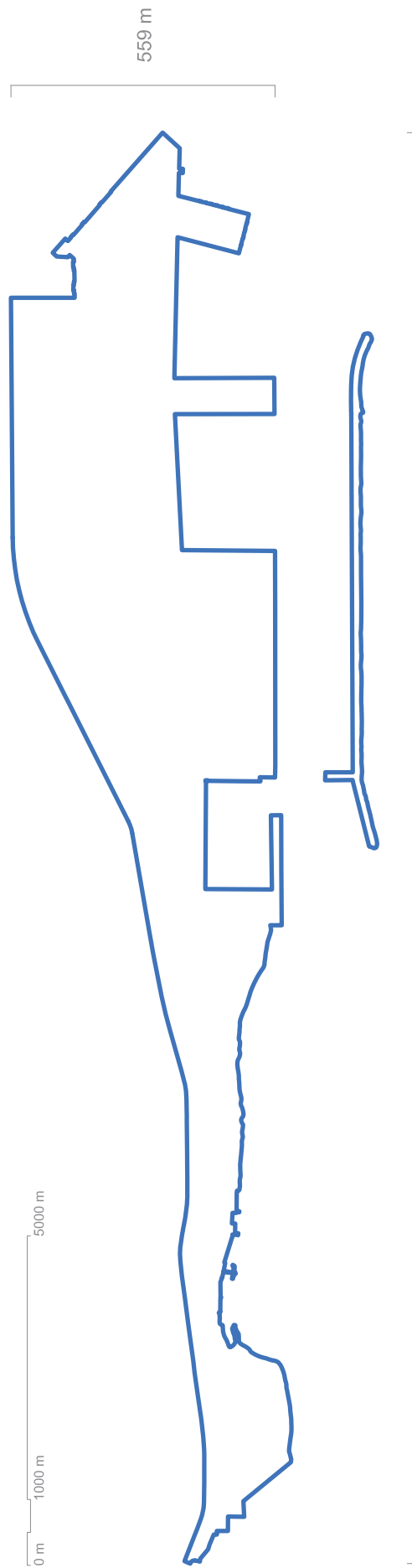


Abb.3 links oben: Größenvergleich des Planungsgebietes

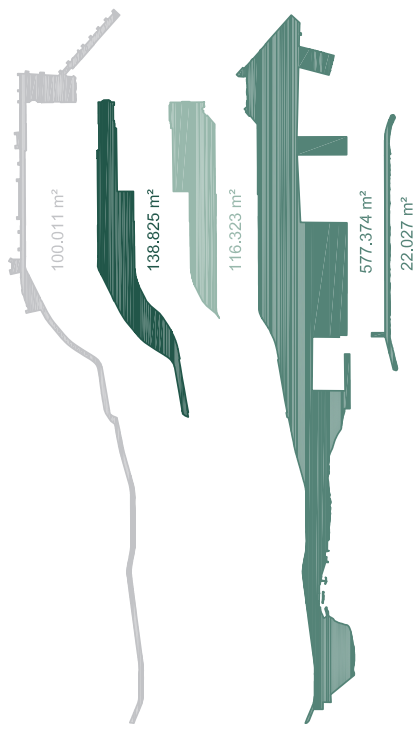
Abb.4 links unten: Abmessungen des Areals

Abb.5 unten: Besitzverhältnisse auf dem Planungsgebiet

Eigentumsverhältnisse



Flächenverhältnisse



Unser Planungsgebiet gliedert sich in mehrere Subareale, welche unterschiedliche Eigentumsverhältnisse aufweisen. Die Eigentümer dieser Subareale sind staatliche und kommunale Körperschaften. Konkret sind dies mehrheitlich die staatlichen Hafenbetriebe (die sog. Autorità Portuale di Trieste), die italienischen Staatsbahnen (die sog. Ferrovie Statali kurz FS) und zum geringsten Anteil die Kommune Triest.

Unsere Entwicklungsstudie berücksichtigt auch angrenzende Bereiche, welche nicht zum definierten Kernplanungsgebiet gehören. Sie sind in die übergeordnete Planung mit einzubinden, um einen klaren Übergang zwischen dem Entwicklungsgebiet und den umliegenden Quartieren zu sichern. Von Relevanz sind folgende Areale:

Die umgebenden Verkehrsflächen mit Viale Miramare (als verkehrstechnische Umrandung des Gebiets), die Piazza Libertà (als innerstädtischer Anbindungs- und Verteilerkreis), die Areale des Hauptbahnhofsgebäudes (welche auch in Zukunft weiter bestehen bleiben sollen), der Largo a Roiano als Anbindung nach Roiano und der Corso Cavour als Tor zum benachbarten Borgo Teresiano und Korridor ins Zentrum.

Warum das Areal des Porto Vecchio?

Es gibt eine große Anzahl an Brachen innerhalb Triests, vor allem in den Bereichen mit Hafenebetrieb. Die unseres Erachtens potentiell interessanteste ist jedoch die des Alten Hafens.

Zitat Predrak Matvejevic: *„Sometimes it seems like the city is waiting for something which has already happened and cannot repeat itself in the same way.“*¹

Wie Predrak Matvejevic schon sagt, etwas was schon geschehen ist, ist unwiederholbar. Dies bedeutet, dass ein erneuter Aufstieg des Porto Vecchio als wiederaufblühender Hafen auszuschließen ist. Deshalb wollen wir dieser innerstädtischen Brache eine neue Zukunft bieten und sie mit neuen Ideen füllen. Einer Stadt, welche das Limit ihrer bisher verfügbaren Baulandreserven erreicht hat, muss die Chance eröffnet werden auf einem derart wertvollen Areal - zumal es im Begriff steht völlig zu verwahrlosen - neue Wachstumsmöglichkeiten zu erschließen.

Heinz Kahlig bezeichnet diese sich in Triest befindenden Brachen in seiner Diplomarbeit „Modus Operandi“ als

„terrains vagues“ und beschreibt sie wie folgt:

Zitat: *„Große Areale fallen brach, und ‚verlandschaften‘ sozusagen. [...] In der instabilen Situation von Trieste werden diese Bereiche, wegen ihrer Größe und der zentralen Lage im Stadtraum, zum maßgeblichen Faktor der städtebaulichen Entwicklungen. Sie sind die Hoffungsgebiete einer nachhaltigen Stadtentwicklung, denn im Vergleich zu gewachsenen Stadt bieten sie größere Freiheiten und schnellere Entwicklungsmöglichkeiten.“*²



Abb.6: Übersicht brachliegender Areale in Triest nach Heinz Kahlig (Stand 2003)

Quelle

GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste. Trieste 2002.

KAHLIG Karlheinz, Modus Operandi. Eine Strategie für Brachenflächen in Trieste. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 2003.

Verweise

¹ Zit. aus: GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste. Trieste 2002.

² Zit: KAHLIG Karlheinz, Modus Operandi. Eine Strategie für Brachenflächen in Trieste. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 2003., p. 25-28

3.2 Räumliche Analyse des Planungsgebietes

Lage in der Stadt, Verkehrsanbindung, Grünraumanalyse, Fotostricke alter Freihafen, ...

Situierung des Planungsareals

Der Porto Vecchio erstreckt sich über eine Länge von ca. 3 km, von Nord nach Süd und liegt im nördlichen Teil der Bucht von Triest. Das Areal schließt an die öffentlich städtische Uferzone der Riva, an und setzt sich bis zum südlichen Beginn des triestiner Naherholungsortes Barcola fort. Im Süden, sowie Südosten, grenzt der Porto Vecchio an die Areale der 1. Stadtentwicklungsphase Triests. Die westliche Flanke des Areals zeigt sich auf ihrer vollen Länge dem Meer, während das Areal landseitig überwiegend direkt an den Gleiskörper des Personenbahnhofs und der verkehrsreichen Viale Miramare anschließt. Es ergeben sich folglich eine Reihe raumbestimmender Elemente rund um das Entwicklungsgebiet. Zu diesen Elementen zählen Verkehrskorridore, öffentliche Platzanlagen, städtische Bebauungsstrukturen und natürliche Gegebenheiten.

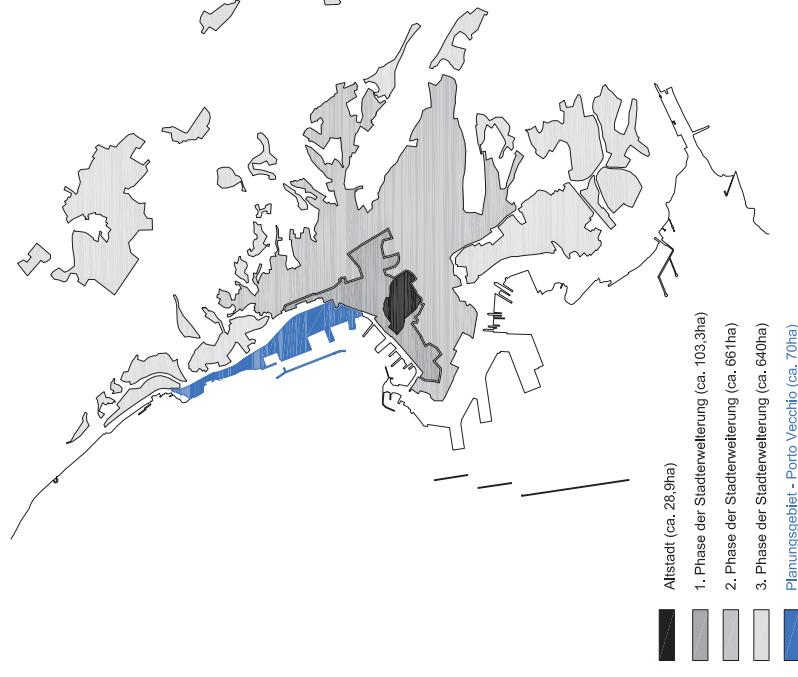


Abb.7: Lage des Planungsareals in der Stadt

Graphische Darstellung der räumlich relevanten Elemente

Viale Miramare: Die Viale Miramare ist faktisch traditionellster und vermutlich repräsentativster Verkehrsraum Triests. Gleichzeitig teilt diese in Abschnitten vierspurig geführte Hauptverkehrsachse Triest entlang der ursprünglichen Uferzone in zwei Hälften.

RÄUMLICHE ELEMENTE
Viale Miramare

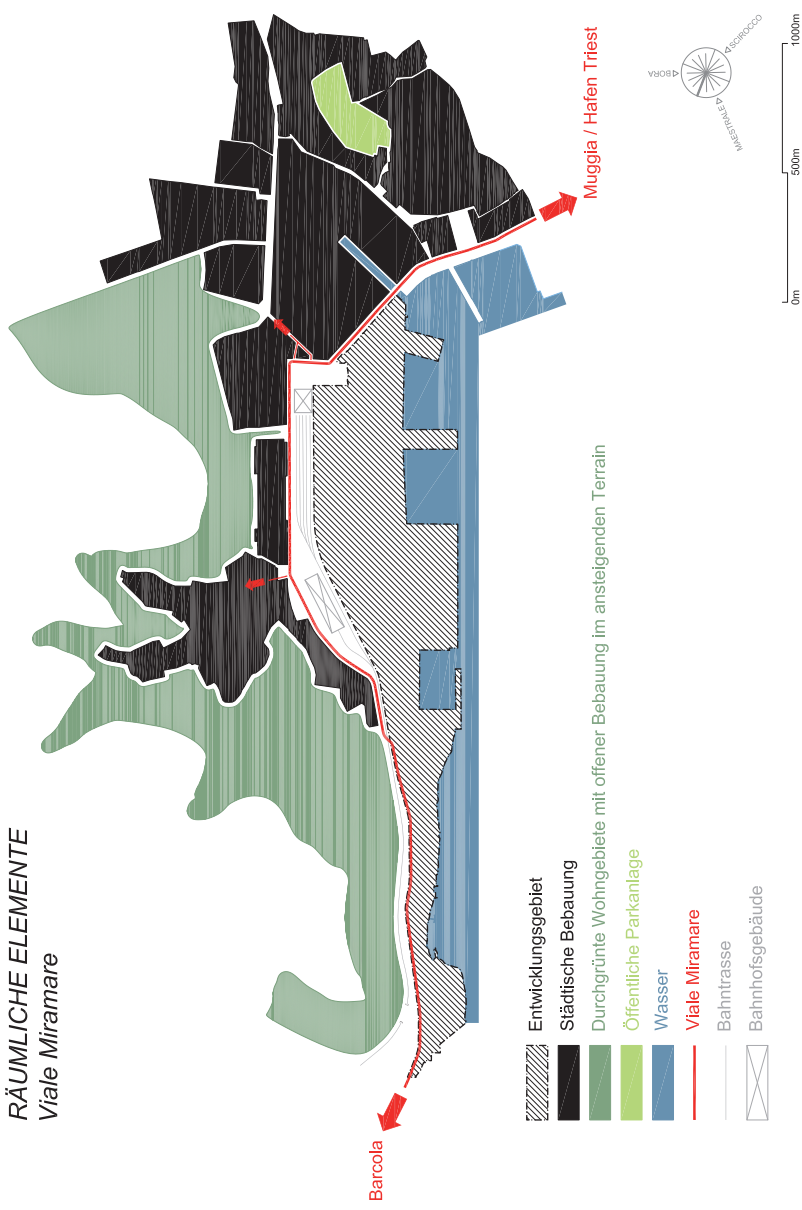


Abb.8: Lage der Viale Miramare

Plätze: In Summe liegen drei Plätze in unmittelbarer Nähe des Entwicklungsgebietes. Piazza Libertà, Piazza Unità, sowie Largo a Roiano.

RÄUMLICHE ELEMENTE
Plätze

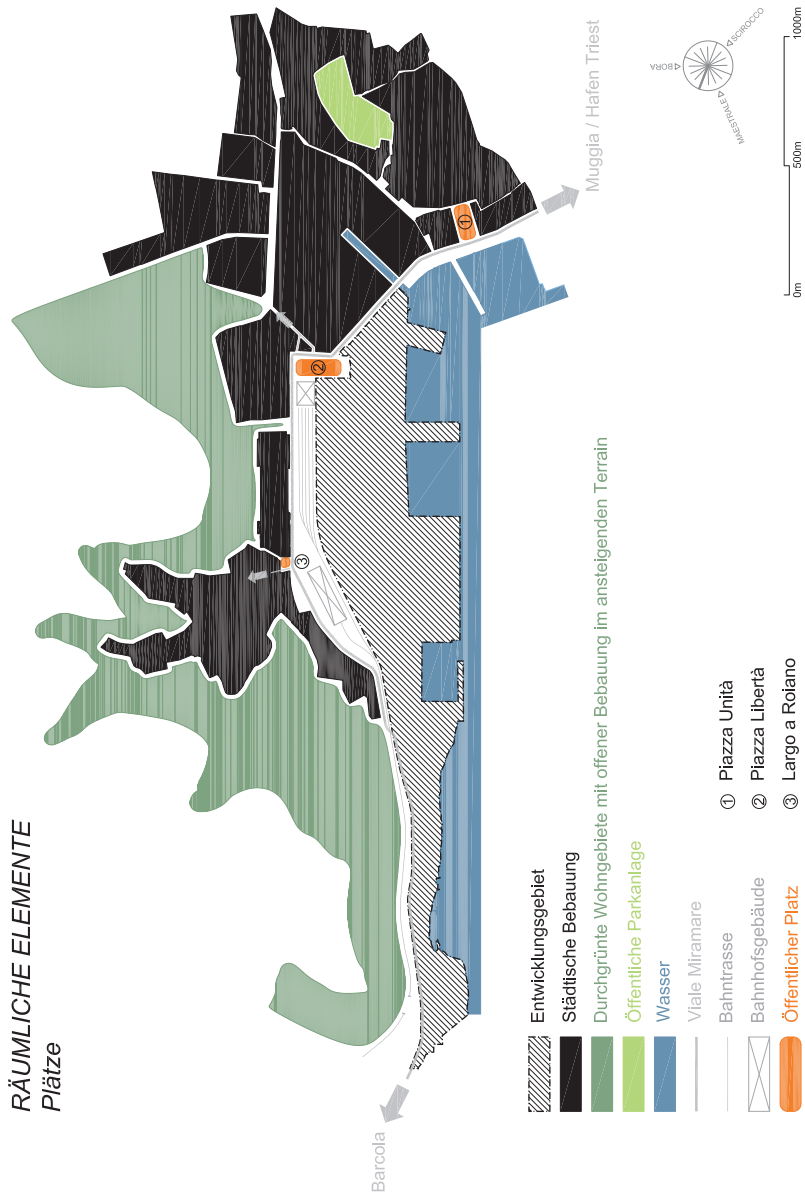


Abb.9: Situierung der Plätze rund um das Areal

Das Bahnhofareal: Der Hauptbahnhof Triests ist ein Kopfbahnhof der eine Trennung zwischen den Karsthügeln und dem Porto Vecchio darstellt. Gleichzeitig verkörpert er aber, in Kombination mit der Piazza Libertà, das Eingangstor Triests.

RÄUMLICHE ELEMENTE Bahnhareaal

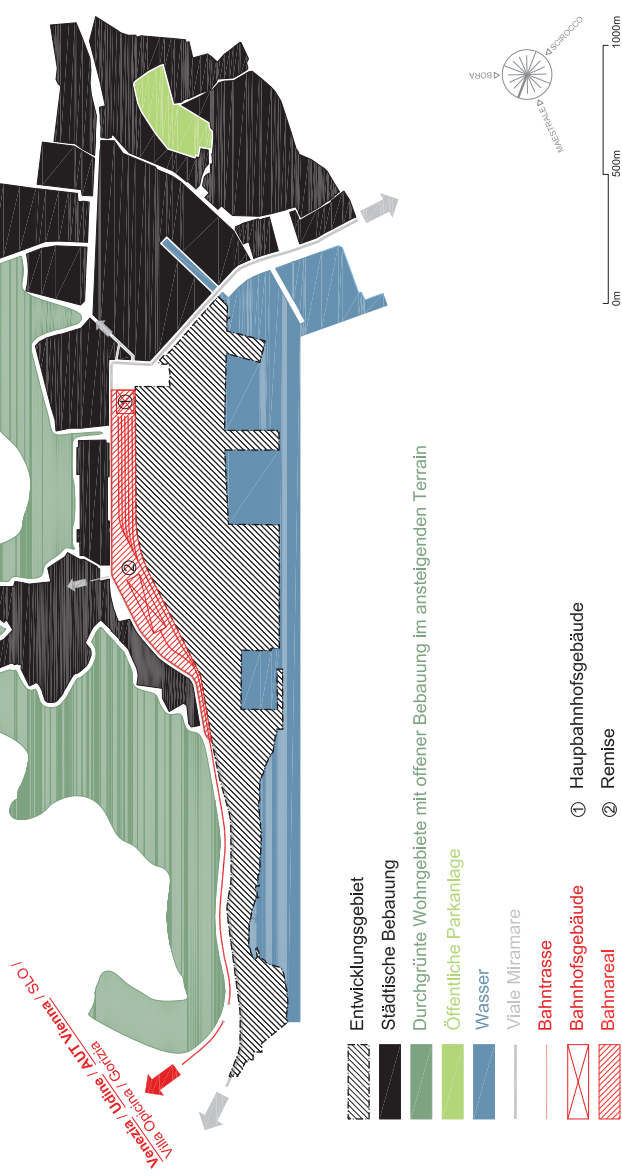


Abb.10: Situierung des Bahnhofes

Borgo Teresiano und Canale Grande: Diese beiden Elemente stellen den Übergang zum Porto Vecchio dar. Sie sind sozusagen das direkte Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und dem Erweiterungsgebiet.

RÄUMLICHE ELEMENTE Borgo Teresiano und Canale Grande

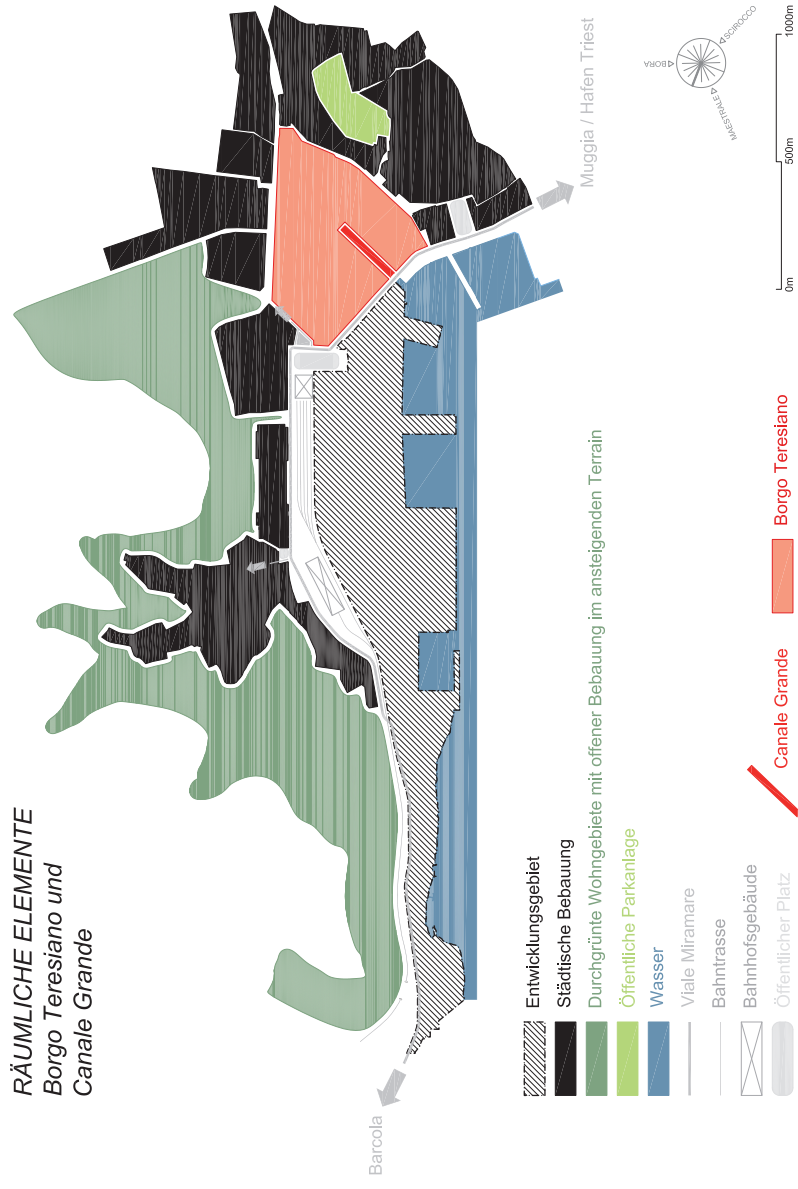


Abb. 11: Beziehung Borgo Teresiano zum Planungsgebiet

Das Meer: Durch seine Lage am Meer und im Speziellen an der Adria ist Triest verschiedenen Winden ausgesetzt. Es gibt insgesamt deren drei. Die aus nordöstlicher Richtung wehende Bora, der südwestliche Scirocco und der nordwestliche Mistral. Die Baukörper des alten Hafens sind dabei so angelegt, dass sie die beschriebenen Winde gezielt abblocken, beziehungsweise möglichst abschwächen, wo sie zur direkten Belüftung der Straßenzüge nicht erwünscht sind. Die Machbarkeitsstudie nimmt ebenfalls auf diese Hauptwinde Rücksicht.

Benachbarte Karsthänge: Sie sind durchgrünte Wohngebiete mit offener Bebauung im ansteigenden Terrain, und stellen andererseits eine weitere natürliche Blockade und Einengung des direkten triestiner Hinterlandes dar.

RÄUMLICHE ELEMENTE Benachbarte Karsthänge

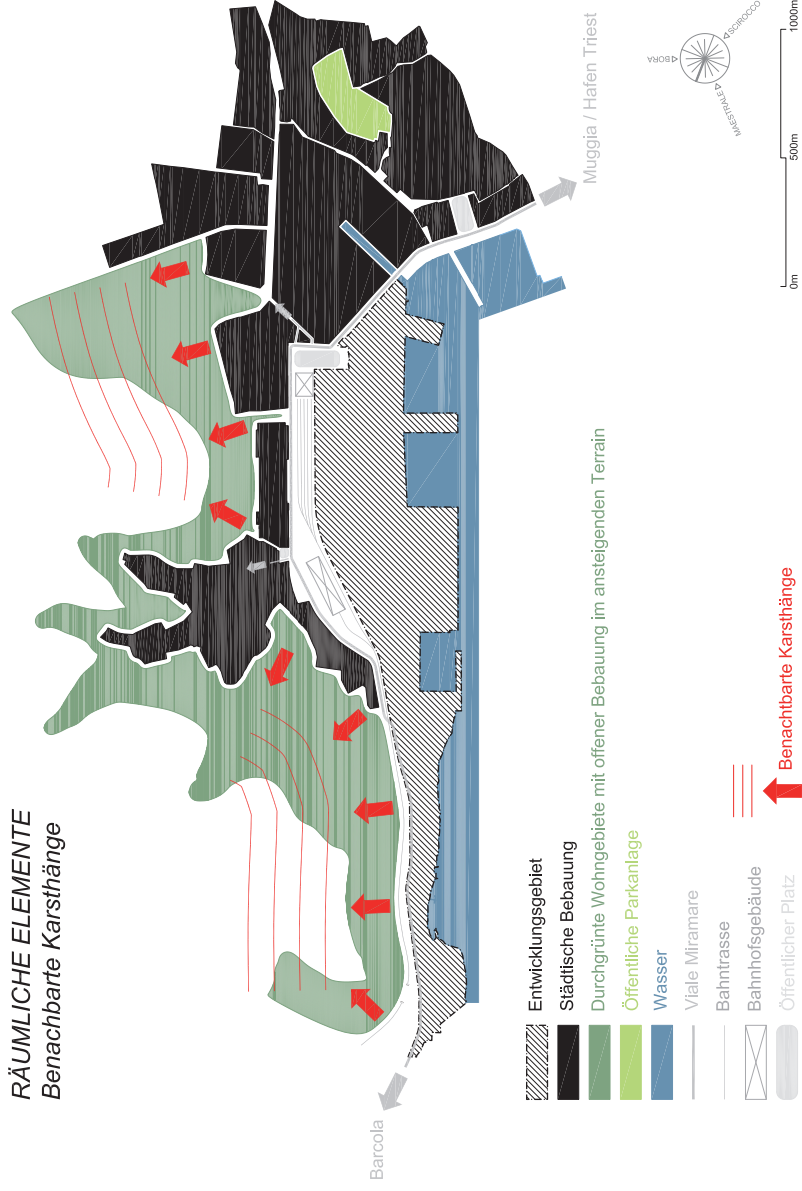


Abb.12: Die Karsthänge

Die öffentliche Uferzone und Corso Cavour: Corso Carvour ist die Uferpromenade der Stadt, welche jedoch derzeit auf Höhe der Piazza Unita, des Hauptplatzes, ihr abruptes Ende findet. Die Uferpromenade wird in das Konzept der Prima Fila aufgenommen und stellt eine weitere Verbindung zu dem Erweiterungsareal dar.

RÄUMLICHE ELEMENTE
Öffentliche Uferzone

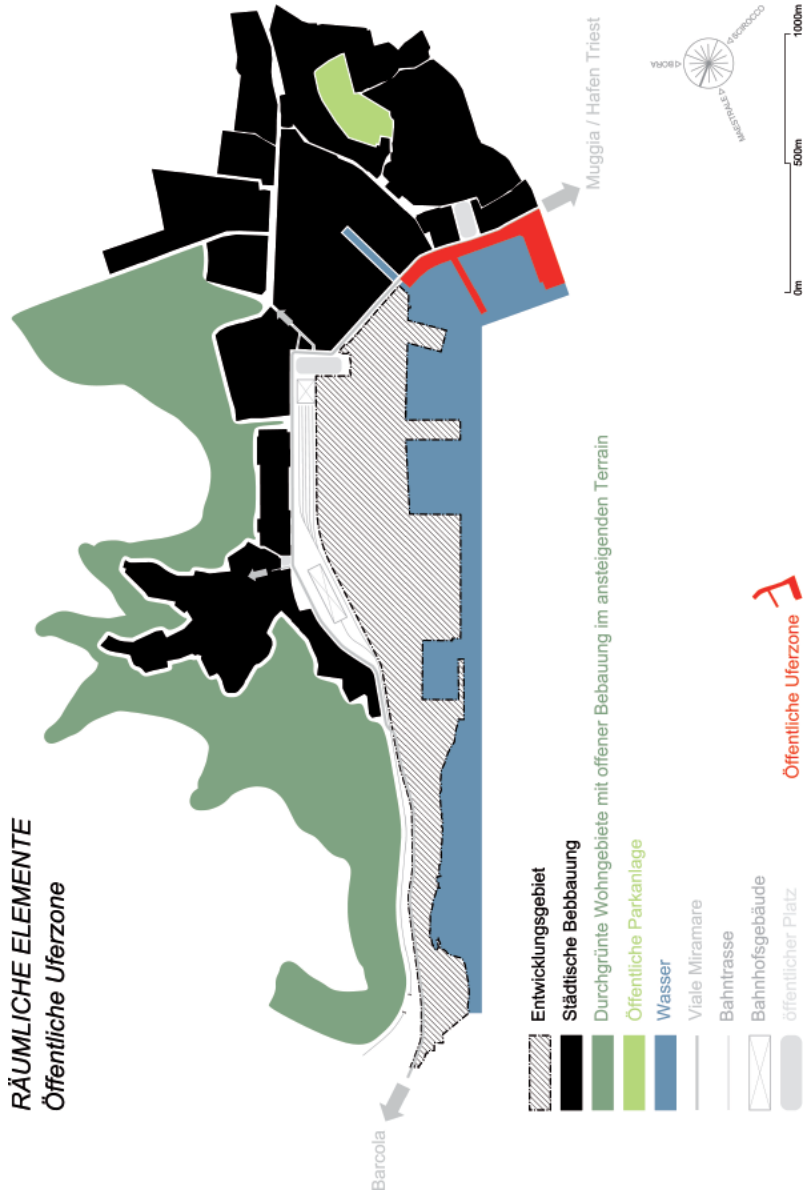
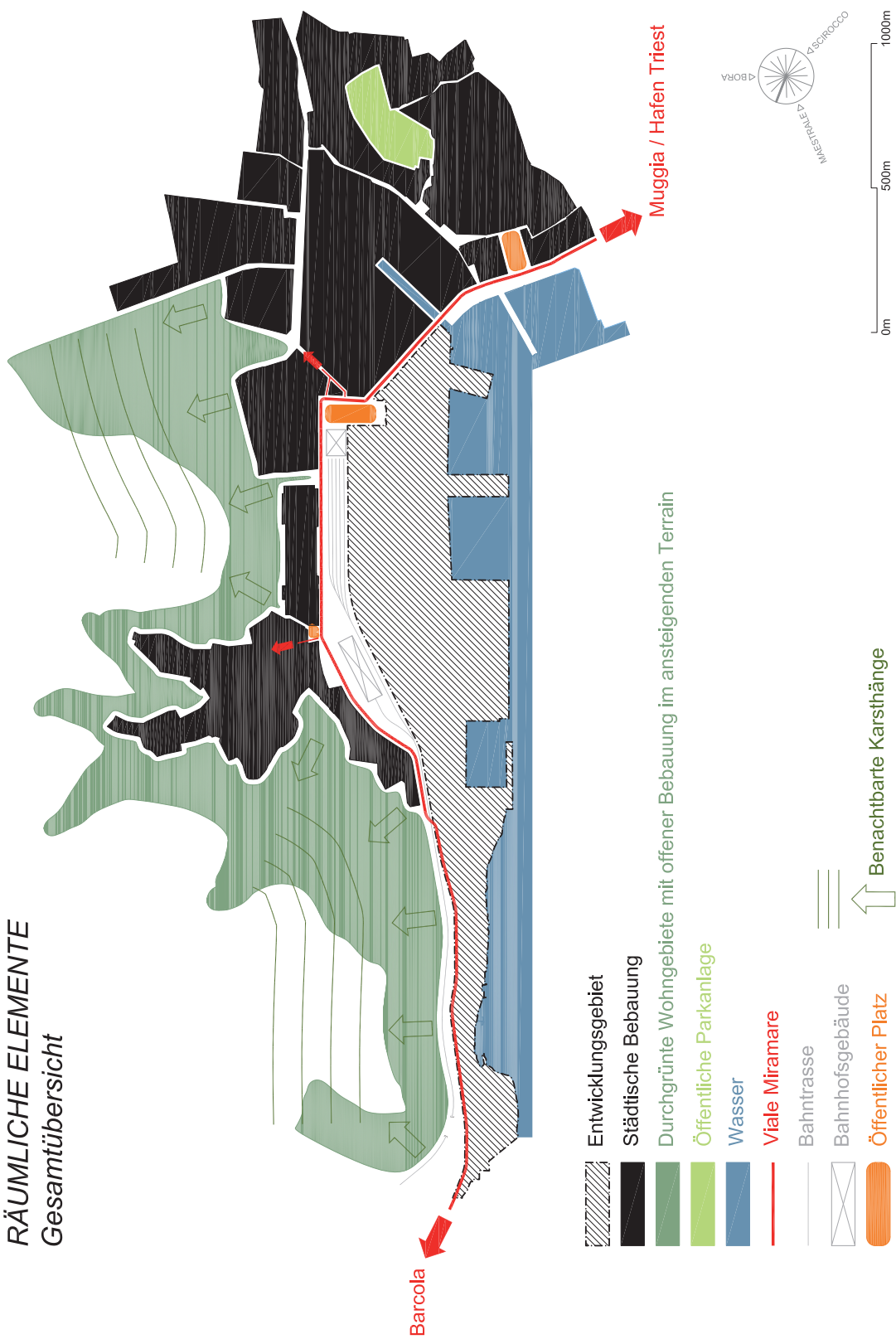


Abb.13: öffentliche Uferzonen
Abb.14 rechts: Gesamtübersicht aller raumrelevanten Einflusgrößen

RÄUMLICHE ELEMENTE Gesamtübersicht





Die topographische Lage

Triest befindet sich in einer eingeebneten topographischen Lage, zwischen dem adriatischen Meer einerseits und dem Karstgebirge andererseits. Liegt die historische Altstadt einschließlich des gesamten Borgo Teresiano noch auf einer Ebene, so dehnte sich Triest über die Jahrhunderte hinweg auf seine umliegenden Berggrücken aus. Das Entwicklungsareal befindet sich auf einem im Zuge mehrmaliger Hafenerweiterungen aufgeschütteten Gelände und stellt eine auf seine gesamte Ausdehnung ebene Fläche dar, die ca. 1,50 m über dem Meeresspiegel liegt. In nordöstlicher Richtung grenzt das auf gleichem Niveau verlaufende Bahnhofsareal an, bevor der in einem kleinen Tal liegende Stadtteil Roiano den Übergang zum Fuße des Karstes bildet. Dabei steigt das Gelände am Fuße des Gebirges nahezu unmittelbar in steilen Terrassen an, auf eine Höhe von mehr als 250 m über Meeresniveau.

Im Besonderen zeichnet das Gebiet des Porto Vecchio die topographische Lage ohne Niveausprünge aus, und unterstreicht gleichzeitig seine optimale Lage im Zentrum, in der Nähe der Altstadt und der Piazza Unità, dem Hauptplatz Triests.

Die verkehrstechnische Erschließung

Aufgrund topographischer Bedingungen besitzt Triest ein recht kompliziertes und kurvenreiches Verkehrsnetz. Das Überwinden der Karstausläufer mit den anschließenden Tälern wird teils zur Verkehrsplanerischen Herausforderung.

Erst sehr spät, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, werden die Hauptverbindungsstraßen zwischen Triest und dem Hinterland ausgebaut oder neu angelegt. Gewaltige Veränderungen zur Mitte des 19. Jahrhunderts fordern die zweite große Welle der Verkehrsplanung. Es ist der Beginn der „Eisenbahnära“, industrieller Massenproduktion und des wirtschaftlichen Liberalismus.¹

Erst im 20. Jahrhundert, mit dem immer weiter ansteigenden Automobilverkehr, werden die ersten Autostraßen gebaut. Vorerst nur einfache Stadt- und Landstraßen, gefolgt von Schnellstraßen, Autobahnen, bis hin zur aufgeständerten Stadtautobahn.

Abb. 15 links: topographische Karte des Planungsgebietes und seiner unmittelbaren Umgebung

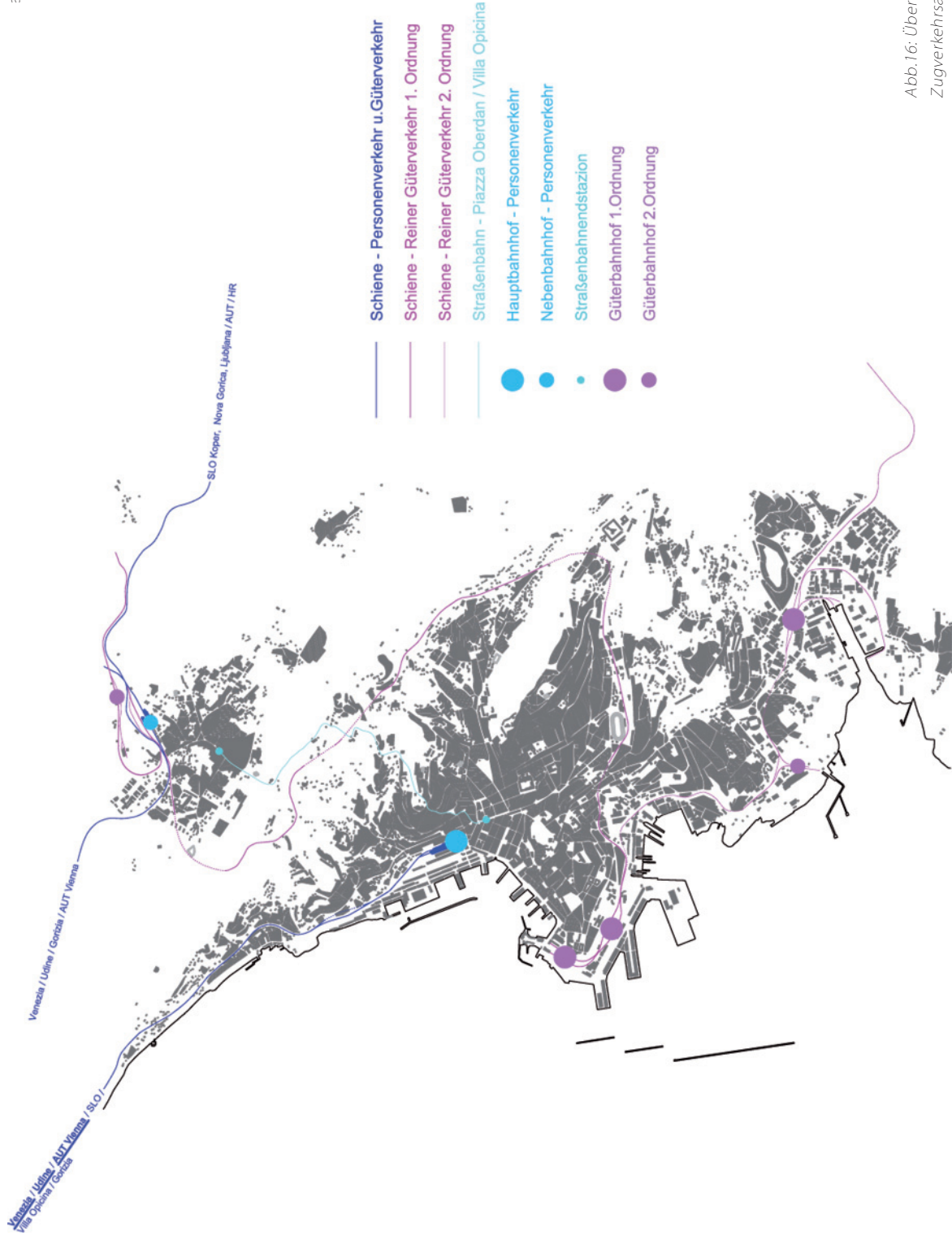


Abb.16: Übergeordnete Zugverkehrsbindung Triests

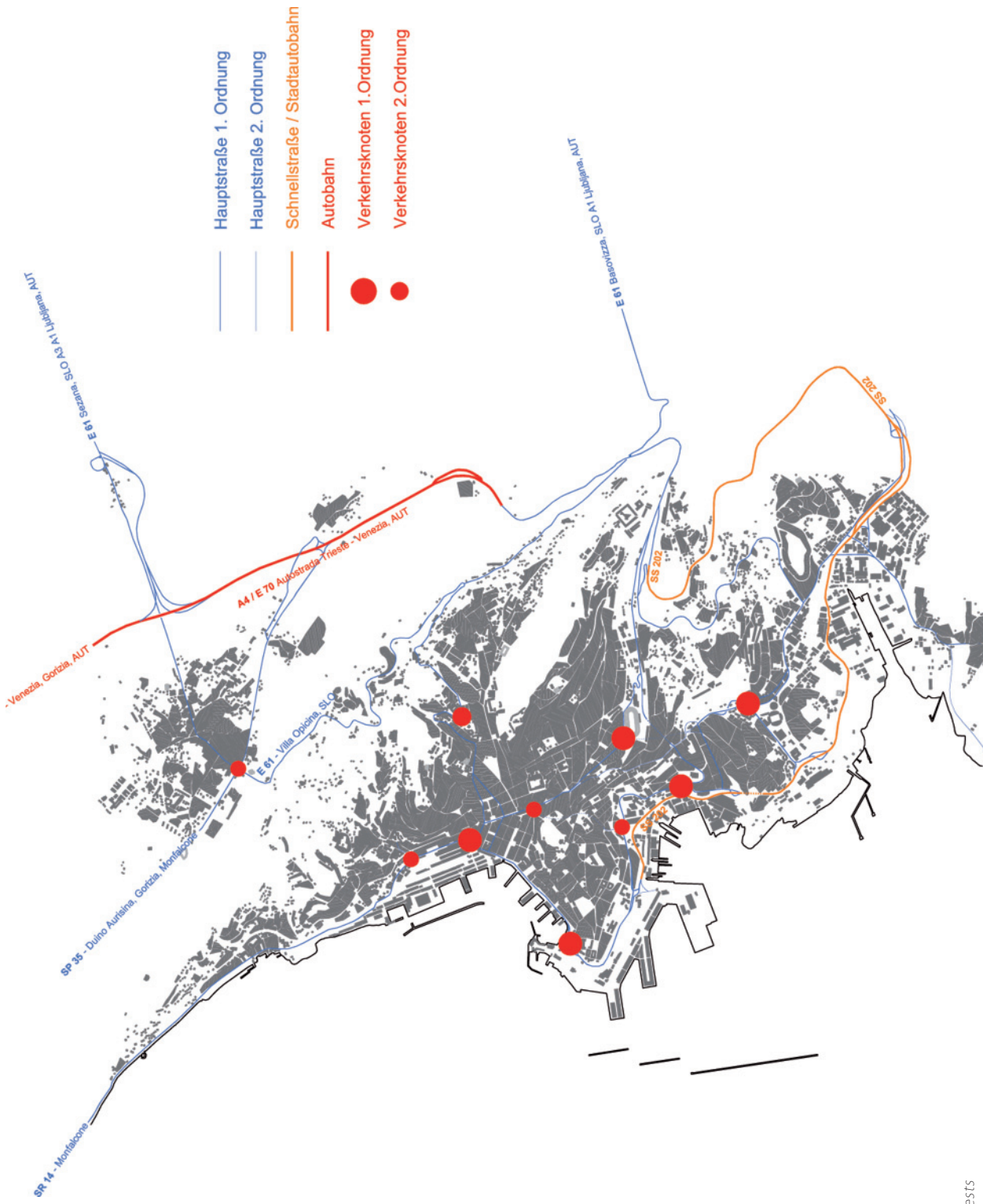
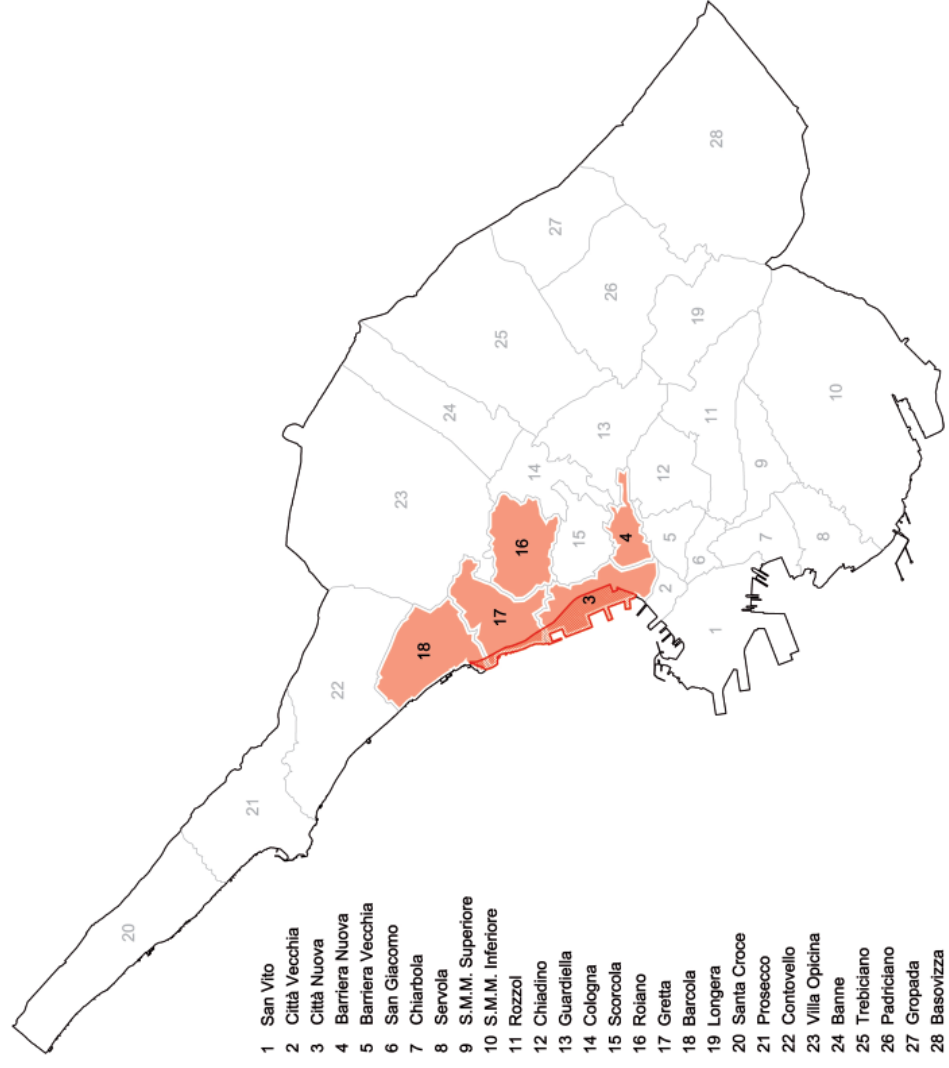


Abb.17: Übergeordnete Straßenverkehrsanbindung Triests

GEGENÜBERSTELLUNG Planungsgebiet u. Historisch gewachsene Stadtquartiere



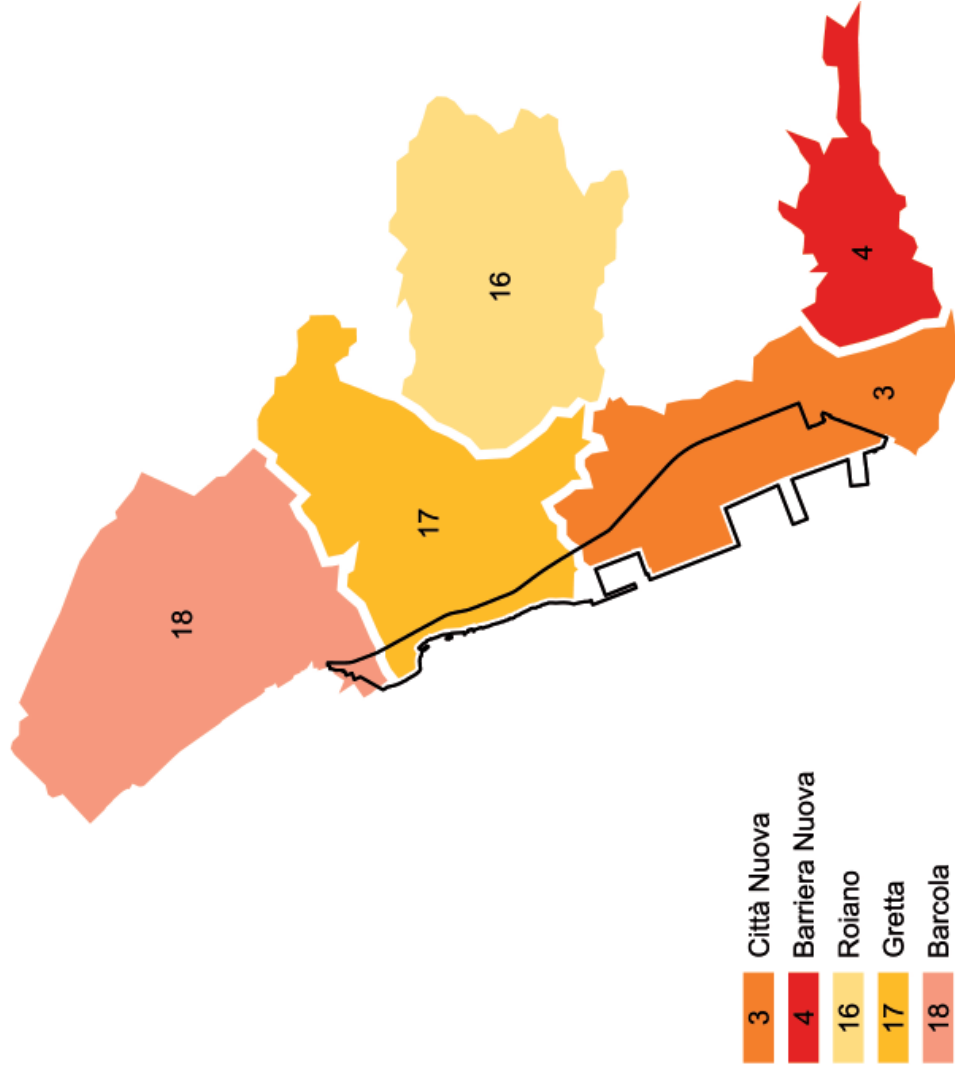
Die Charakteristik der umgebenden Stadtquartiere

Das Projektgebiet erstreckt sich über den 3. und 4. triestiner Verwaltungsbezirk und folgende Stadtquartiere beziehungsweise Viertel:

Abb.18: Gegenüberstellung Planungsgebiet und gewachsene Stadtquartiere

Abb.19 rechts: Überlagerung Planungsgebiet und gewachsene Stadtquartiere

ÜBERLAGERUNG *Planungsgebiet u. historisch gewachsene Stadtquartiere*



Città Nuova

Die Neue Stadt schließt unmittelbar an die Città Vecchia (die Altstadt) im Süden an und ist heute fixer Bestandteil des zentralen Lebens der Stadt. Zur Città Nuova gehören das unverwechselbare, im 18. und 19. Jahrhundert gebaute Borgo Teresiano, das Quartier rund um und östlich des Triestiner Bahnhofs (Mitte des 19. Jahrhunderts begonnen und 1883 fertiggestellt). Ebenfalls die gründerzeitlichen Blockrandbebauungen zwischen Piazza Libertà und dem Largo a Roiano (der Einfahrt nach Roiano), die parallel zum Bahnareal und dem Porto Vecchio verlaufen. Die im Blockrand gefasste Bebauung des Quartiers erstreckt sich auf einer entlang der Viale Miramare gelegenen Anhöhe bzw. Terrasse am Fuße des Hügels von Scorcòla. Aufgrund dieser starken Hanglage wurden auf dem Plateau lediglich zwei Reihen von Blockrandbebauung errichtet.

Das Borgo Teresiano ist baupologisch betrachtet als typisch rational gelöste klassizistische Stadterweiterung konzipiert, mit einer streng im Raster ausgerichteten Blockrandbebauung. Die Bauten stammen überwiegend aus der klassizistischen Periode und teilweise aus der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts. Dies betrifft vor allem

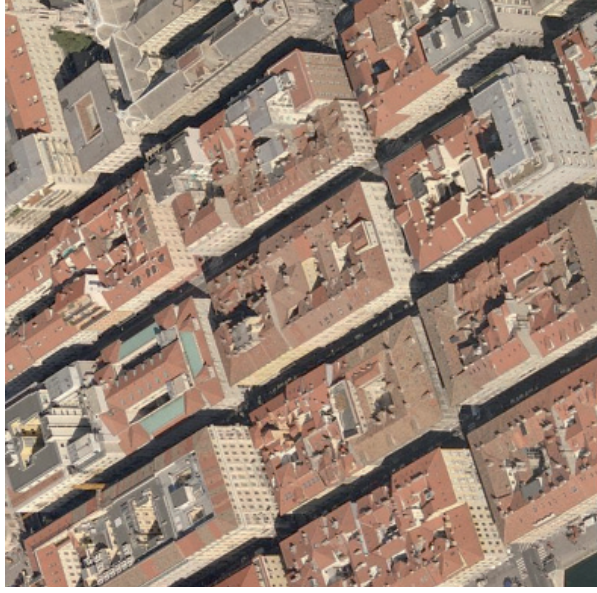


Abb.20: Luftbild Borgo Teresiano



Abb.21: Luftbild Piazza Libertà

den Teil nördlich des Bahnhofs. Unter den zahlreichen Bauten finden sich auch viele öffentliche und private Repräsentativbauten. Für heutige verkehrstechnische Verhältnisse besitzt das Quartier räumlich begrenzte und minimierte Verkehrsflächen zwischen den Bebauungsblöcken. Dies betrifft insbesondere die Problematik innerstädtischer Parkierungsflächen. Besonders ins Auge fällt die bauliche Verdichtung des Quartiers, welche, verglichen mit anderen triestiner Stadtvierteln, sehr hoch ist. Durch die hohe Dichte, und der im Schnitt fünfgeschossigen Bebauungsblöcke, ergibt sich eine nahezu neunzig- bis hundertprozentige Überbauung der Parzellen, was einem Bebauungsgrad von 1,0 entspricht. Innenhöfe bleiben nur noch als Lichthöfe erhalten. Die Bebauungsdichte dieser umgebenden Viertel, insbesondere des Borgo Teresiano, ähnelt in ihrer Größenordnung und Charakteristik mehr der gründerzeitlichen Bebauung ihrer Schwesternstädte Budapest und Wien, welche stellenweise - salopp ausgedrückt - aus allen Nähten platzten.

All diese genannten Bebauungen zählen zum Bereich der geschützten Altstadtzone Triests. Aus diesem Grunde wurden sie akribisch genau von der Comune Trieste und Historikern ausgewertet und in umfangreicher

Dokumentation dargestellt (siehe <http://www.retecivica.trieste.it>). Diese Dokumentation aller Gebäudeblöcke beinhaltet et sowohl Bautypologien als auch Gebäudehöhen, Fassadengestalt, Errichtungszeiträume, Fotostrecken, Verwendung von Baumaterialien und dergleichen.

Verkehrstechnisch wurden all diese Quartiere im Nachhinein an den motorisierten Straßenverkehr angepasst. Es wurde darauf geachtet, innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes möglichst oft auf Gegenverkehrsbereiche zu verzichten. Der Großteil der Straßen wird als Einbahnsystem geführt, das die Verkehrsströme möglichst optimal auf die Hauptverkehrsadern aufteilt. Die Verkehrswege werden auf diese Weise jedoch verlängert.

Diese innerstädtischen Verkehrsadern sind die als vier- bis fünfspurige Einbahnen geführte Via Giosuè Carducci und der direkt am Meer verlaufende vierspurige, mit Gegenverkehr geführte, Corso Carvour. Beide umrahmen das Theresianische Viertel und stellen eine mögliche Barriere für eine zukünftige Entwicklung des Porto Vecchio dar. Ende des 19. Jahrhunderts glich der Corso Carvour noch einem Boulevard mit breiten



Abb.22: Luftbild Bereich nördlich des Bahnhofs

Trottoirs und einer Verbindungseisenbahn zwischen den beiden großen Bahnhöfen des Stadt (Südbahnhof und Staatsbahnhof). Allem Anschein nach wurde mit dem aufkommenden Automobilverkehr dem Zeitgeist jener Tage gehuldigt, und die ehemals als geradezu idyllisch am Meer gelegene Uferpromenade nach und nach dem Durchzugsverkehr geopfert.

Nun existiert zwar die Promenade entlang des Ufers nach wie vor, doch ist es aus eigener Erfahrung nur sehr schwer möglich diesen Verkehrskorridor zu überwinden. Ampelübergänge gibt es nur in verschwindend geringer Anzahl.

Eine, wenn nicht die wichtigste, Aufgabe um eine Stadtentwicklung auf dem heutigen Areal des Porto Vecchio zu ermöglichen, wird es sein, eine adäquate Verbindung des Stadtzentrums über das Borgo Teresiano, den Corso Carducci und der unmittelbar daran angrenzenden Piazza Liberta, zu schaffen.

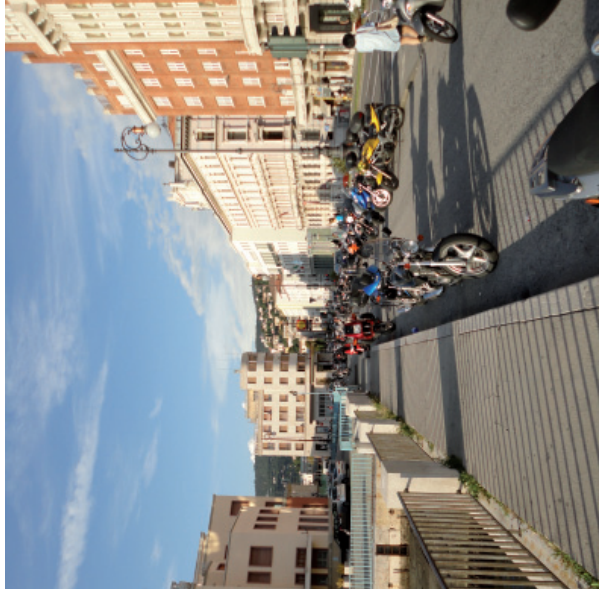


Abb.23: Corso Carvour



Abb.24: Via Carducci

Roiano

Roiano ist ein mehr oder minder topographisch eingezwängtes Viertel mit überwiegend verdichteten Wohnbauten. Es befindet sich in einem kleinen, abgekapselten Seitental, das mit einem Sack zu vergleichen ist. Die überwiegend im Blockrand ausgeführte Bebauung ist auf Ende 19. und Anfang 20. Jahrhundert zurückzuführen. An den aufsteigenden Karsthängen mehren sich die durchgrüntten Gebäude mit offener Wohnbebauung (vorwiegend Einfamilienhäuser). Obwohl es vom Stadtzentrum ziemlich abgeschnitten ist, besitzt dieses Quartier ein eigenständig funktionierendes Zentrum rund um die zentrale Kreuzung Chiesa di Roiano sowie dem Largo a Roiano, einem kleinen Platz an der Nahtstelle zur Viale Miramare. Er ist die Ein- und Ausfahrt dieses Stadtteiles.



Abb.25: Luftbild Roiano

Gretta

Gretta ist ein Stadtviertel zwischen Barcola und Roiano. Gretta breitet sich über den Karsthängen, parallel zur Viale Miramare aus. Geprägt ist der Stadtteil durch üppiges Grün und die abfallenden Hänge. Die Bebauung Grettas ist eher uneinheitlich, man findet hier sowohl freistehende und verdichtete Einfamilienhausgebiete, als auch mehrgeschossige, offene Wohnbebauungen. Der Bezirk ist nur von Barcola oder Roiano aus, über eine einzige Straße, erschlossen. Die Strada del Friuli ist sozusagen die Lebensader des Viertels.

Gretta hat aufgrund einer topographisch steilen, auf Seite des Meeres gelegenen Hangkante, der Querung der Bahntrasse und der Viale Miramare, eine schwierige Position innerhalb des Stadtgefüges und somit keine Verbindung zur Küste. Diese unveränderliche Situation des Viertels ist verantwortlich dafür, dass der Bezirk nur wenig Einfluss auf unser Projekt hat.



Abb.26: Blick auf Grotta



Abb.27: Luftbild Grotta

Barcola

Nach langer Unterbrechung des Ufers findet sich am nördlichsten Ende des Porto Vecchio die Uferpromenade von Barcola. Barcola gilt quasi als der Strand und „das“ Naherholungsgebiet der Triestiner. Der Bezirk ist mehr als eigenständiger Ort zu verstehen und nicht als Vorstadtsiedlung. Auf Initiative von Erzherzog Ferdinand Maximilian von Österreich wurde im 19. Jahrhundert eine Uferstraße (die heutige Viale Miramare) angelegt, welche sein Schloss mit der Stadt Triest verbinden sollte. Parallel dazu beginnt die bekannte Uferpromenade, welche von Barcola fünf Kilometer bis zum Schloss Miramare reicht. Entlang dieser Promenade finden sich Strandanlagen, Yachtclubs, Restaurants, Hotels, reichgeschmückte Villen aus dem 19. Jahrhundert, jede Menge Ferienhäuser und vieles mehr. Barcola war vermutlich schon unter den Römern ein beliebter Badeort, aber seinen endgültigen Ausbau erfuhr der Ort erst unter der Habsburger Monarchie Ende des 19. Jahrhunderts.

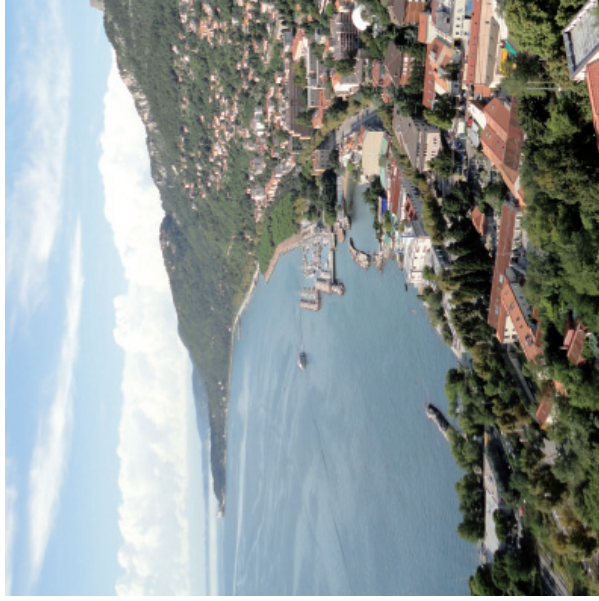


Abb.28: Blick auf Barcola



Abb.29: Promenade Barcola

Frei- und Grünraumanalyse

Triest ist geprägt von einer engen, gründerzeitlichen Bebauung mit seinen relativ schmalen Gassen einerseits und hohem Straßenverkehrsaufkommen in Kombination mit einem öffentlichen Verkehrskonzept das ausschließlich auf Verkehrsbussen aufbaut andererseits. Dies führt zu einer mitunter als hoch empfundenen Schadstoffkonzentration in der Luft, ausgelöst durch Verbrennungsmotoren und Hausbrand, die die Lebensqualität im Kerngebiet der Stadt deutlich schmälert. Wohl auch aufgrund der beengten Situation innerhalb der Stadt, die sich zwischen den Hügeln und Bergrücken des auslaufenden Karstes ausgedehnt hat, sind sehr wenige öffentliche Grünflächen in der Stadt vorhanden die von den Bewohnern Triests als Park genutzt werden können.

Es gibt zwar durchaus üppigen Baumbewuchs innerhalb der Stadt, dieser beschränkt sich jedoch auf den Festungshügel und dem Giardino Pubblico M. Tomassini mit dessen, in unmittelbarer Umgebung gelegenen, Villenviertel mit ihren privaten Grünflächen. Die vier größeren öffentlichen Parks die im Kerngebiet der Stadt, unmittelbar für die Einwohner erreichbar, liegen sind

hingegen zum Teil verhältnismäßig klein oder ringsum von Hauptverkehrsstraßen eingeschlossen.

Zusätzlich sei angemerkt, dass die Grüngelände östlich des Planungsareals durch die Viale Miramare sowie der Bahn abgeschnitten sind und über keine direkte Verbindung zum Stadtzentrum verfügen.

Abb.30: Darstellung der öffentlich zugänglichen Parks in Triest mit den zum Vergleich eingefügten Grünflächen des Erweiterungsgebietes



Die räumliche Struktur der bestehenden Bauten

Das Areal erstreckt sich über 600.000 m², von der sogenannten Halbinsel Terrapieno di Barcola Bovedo bis zur Piazza Duca degli Abruzzi und Corso Cavour e largo Santos.

Laut Antonella Caroli kann man das Hafengelände in vier Kernbereiche, bezogen auf das Nutzungsschema der Atuorià Portuale di Trieste, einteilen.²

Zone 1 - Zone städtischer Verschmelzung beziehungsweise Konjugation und Übergang
 Zone 2 - bestehende Hafennutzung (Adriaterminal)
 Zone 3 - Zone mit hohem historischem Wert (Magazzini etc.)

Zone 4 - Die leer stehenden sowie unbebauten Areale der Halbinsel Terrapieno di Barcola Bovedo (terrapieno, was so viel bedeutet wie Erdwall)

Der Porto Vecchio oder auch Punto Franco Vecchio kann hinsichtlich unserer vor Ort getätigten Bestandsanalyse in folgende raumbildende Elemente unterteilt werden:

- dem Becken zugeordnete zwei- bis dreizeilige Bebauung im Ensemble
- die Haupt-Versorgungskorridore sowie Achsen
- die Querachsenkorridore
- die Kai Bebauungen
- die ehemalige Rangierflächen
- uneinheitliche Bebauungen
- wichtige Solitärbebauungen
- die Zeilenbebauung am Corso Cavour
- das Areal von Terrapieno Barcola Bovedo
- das Areal des Adriaterminals
- die Bauten des ehemaligen Frachtbahnhofs
- sowie die drei Hafenbecken mit ihren Molen

Der größte Teil des Hafennetzwerkes ist charakterisiert von den Bauwerken der einstigen altösterreichischen „Lagerhäuser“, wovon der Großteil zwischen 1861 und 1894 erbaut wurde.

Da sich das Areal der Länge nach orientiert, fällt die strikt linear ausgerichtete Anordnung des gesamten Baukomplexes sofort auf und wird so zum Charakteristikum des Areals. Der Hintergrund dieser orthogonal verlaufenden Struktur war die Logik des damals modernen Industriefhafens. Die Bebauung des Porto Vecchio ist in drei parallel zueinander

verlaufende Zeilenbebauungen konzipiert, welche durch drei, im Gebiet verlaufenden Verkehrskorridore unterbrochen werden. Es folgt eine Aufteilung dieser linearen Gebäudestrukturen in quasi vier dreireihige Blocks beziehungsweise Ensembles, welche je einem Hafenbecken zugeordnet sind.



- Dem Becken zugeordnete 2-3zeilige im Ensemble
- Haupt-Versorgungskorridor
- Querachsenkorridore
- Kai-Bebauung
- Ehem. Rangierfläche des Frachtbahnhofes
- Uneinheitliche Bebauung
- Wichtige Solitärbauten
- Zeilenbebauung
- Corso Cavour
- Halbinsel
- Terrapieno Barcola-Bovedo
- Adriaterminal
- Ehem. Frachtbahnhofareal
- Hafenbecken
- Projektgebiet

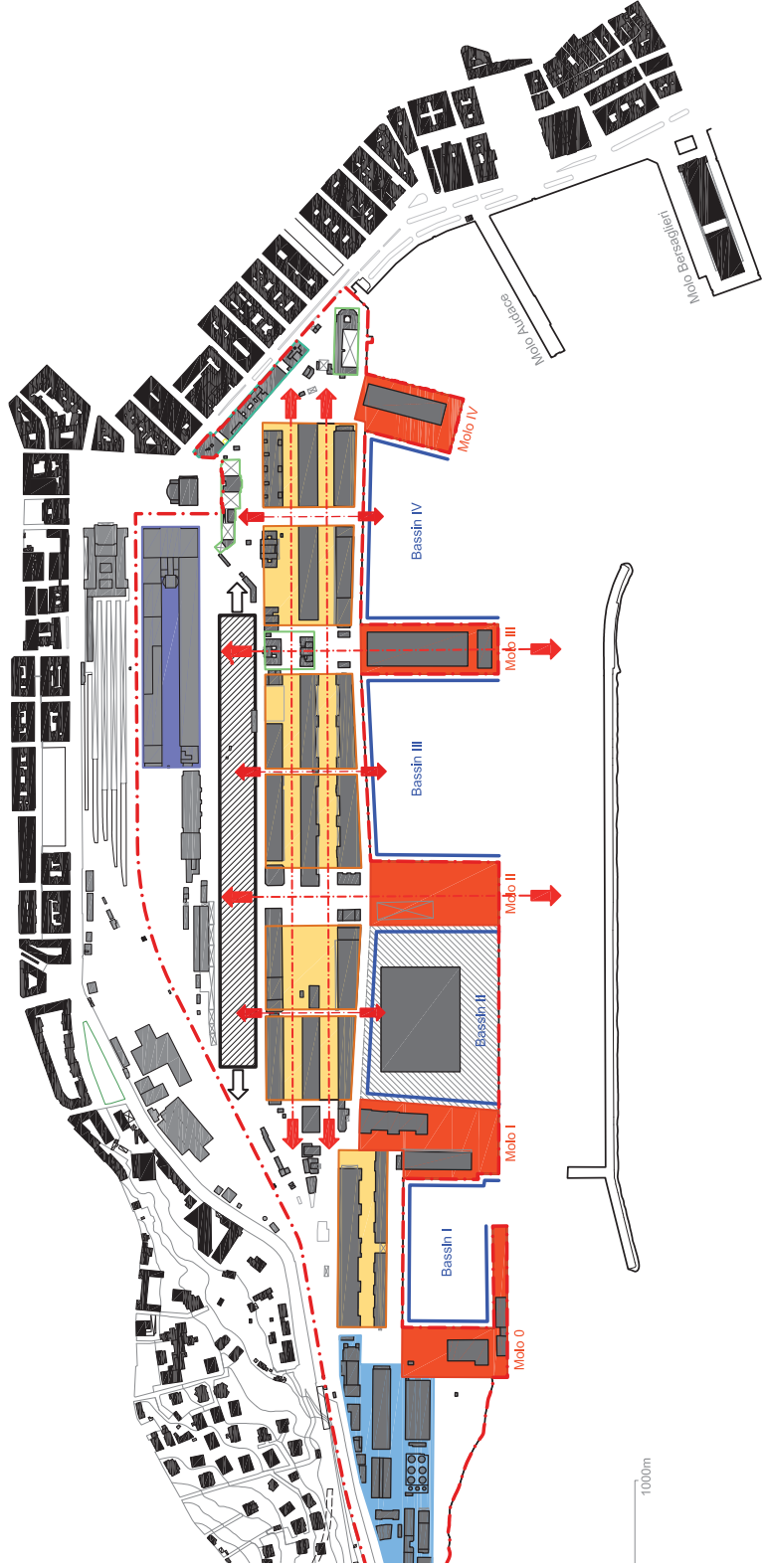


Abb.31: Darstellung der räumlichen Struktur

Die wichtigsten Hafeneinrichtungen im Überblick - Beschreibung und Nutzung³

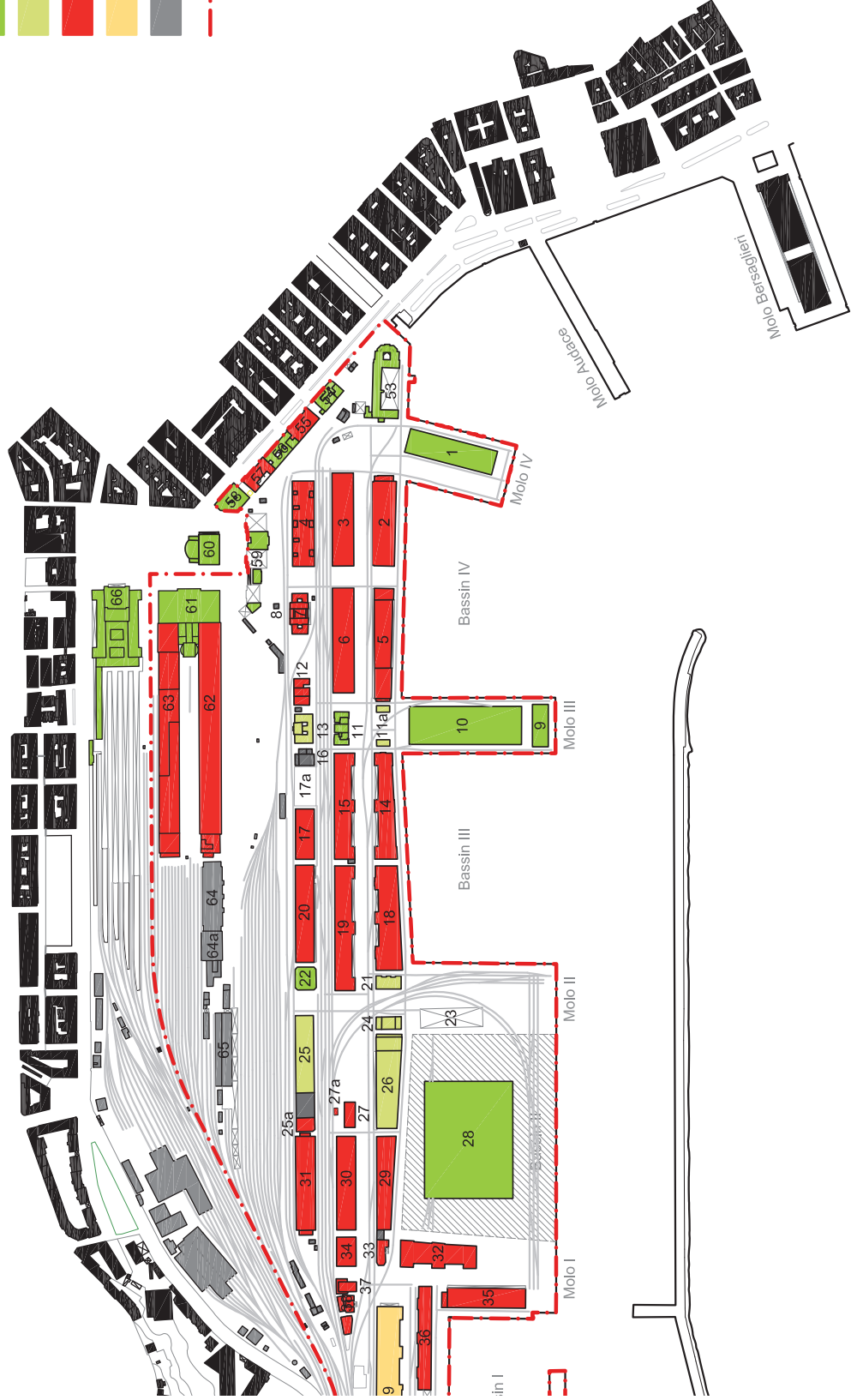
Die Halbinsel Terrapieno Barcola-Bovedo: Die Halbinsel besitzt eine Fläche von rund 275.000m². Unterteilt wird dieses langgestreckte Areal in einen von sportlichen Freizeiteinrichtungen genutzten nördlichen Teil (Nahtstelle zu Barcola) und dem schmal sowie ebenfalls langgezogenen „Parco Ferroviario“ (eine unbenutzte Rangieranlage für Güterzüge) der italienischen Staatsbahnen mit einer Fläche von rund 40.000m². Der dritte Abschnitt erstreckt sich von der Molo 0 (parallel verlaufend des Schienenparks) bis zu den Magazzini 32, 33e, 34 (einst in der Verwendung der Fa. Stock und später in Verwendung der Fa. So.De.Vea, für Wein und Fruchtsäfte).

Die Molo 0: Ist die nördlichste Mole des Punto Franco an der Grenze des Terrapieno di Barcola. Die dortigen Bauten dienen der Warenlagerung (Magazzini 20,21,21t, 23, 26, 27, 28, 30, 31).



Abb.32: Darstellung des aktuellen Nutzungsschemas

- Genutzt
- Geringfügig genutzt
- Ungenutzt
- Nutzung vorgesehen
- Keine Angabe
- Projektgebiet



Das ehemalige Terminal animali vivi (Lebendierterminal): Dieses Terminal erfasst die Riva I inklusive den dazugehörigen Magazinen (Nr. 24, 25, welche als Stallungen für den Viehhandel gedacht waren). Die Gesamtfläche des Terminals erreicht eine Fläche von ca. 7.260m². Die Bauten reichen auf das 19. Jahrhundert zurück. Die Kais haben eine Länge von ca. 109 bis 115m. Die Beckentiefen der Vertäuungen haben eine Tiefe von ca. 6 Meter.

Das Adriaterminal:

Das Adriaterminal repräsentiert sozusagen das jüngste Projekt im Porto Vecchio (1986-1998). Gebaut wurde es zwischen den Molen I und II durch Auffüllung mittels einer Stützen-Balkenkonstruktion. Dieses Terminal dient verschiedensten Waren- beziehungsweise Güterumschlag (heute hauptsächlich Metallumschlag). Die Wassertiefen dieses Terminals reichen von ca. 8 – 12 Meter.

Die Magazzini merci varie (Die Lager verschiedener Güter):

In unmittelbarer Nähe des Adria Terminals, hinter dem Adriaterminal. Zu ihnen zählen fünf Hanger / Speicher

– Magazzini 15, 16, 17, 18, 19): Theoretisch währe der Großteil dieser Speicher benutzbar. Sie dienen und dienen geringfügig noch zur Lagerung diverser Sachgüter.

Die Riva 3:

Zu ihr gehören die Magazzini Nr. 6 und 9, sowie die dahinter situierten Magazzini 7, 8, 10, 11.

L' Unità di soccorso e i Servizi portuali (Zentraleinheit des Seenotrettungsdienstes und des Hafenservice):

In den folgenden Gebäuden (nahe der Molo III) befinden sich sowohl administrative Hafeneinrichtungen als auch die Zentraleinheit des Seenotdienstes und des Hafenservice. Die Anlegeplätze 16, 17, 18, 19 werden von den Schleppern als auch von den Schiffen der Feuerwehr in Anspruch genommen. Weitere Gebäude sind in Verwendung der Zollbehörde, der Mensa, der Feuerwehr und Hafensbüros als auch der Ex-Direktion der Autorità Portuale. Die Wassertiefen variieren zwischen 5 und 6m.

Die Molo III

Umschlag verschiedener Waren insbesondere jedoch „Zellulose“ (in der Lagerhalle Nr. 5 – Lagerhalle direkt

auf der Mole Nr. III; erbaut 1976). Die Lagerhalle Nr. 5 ist befahrbar und verfügt über einen Eisenbahnanschluss.

Die Molo IV:

Dazu zählen die Magazzini 1a, 2, 2a, 3, und 4.

Corso Cavour:

Bestehend aus der Häuserreihe am Corso Cavour und der Capitaneria di Porto (als sog. Schnittstelle zwischen staatlichen und städtischen Körperschaften).

Abb.33: Ansicht Mole 0 und Bassin I





Abb.34 oben links: Ansicht Adria Terminal
Abb.35 unten: Ansicht Mole III
Abb.36 oben rechts: Ansicht Mole IV

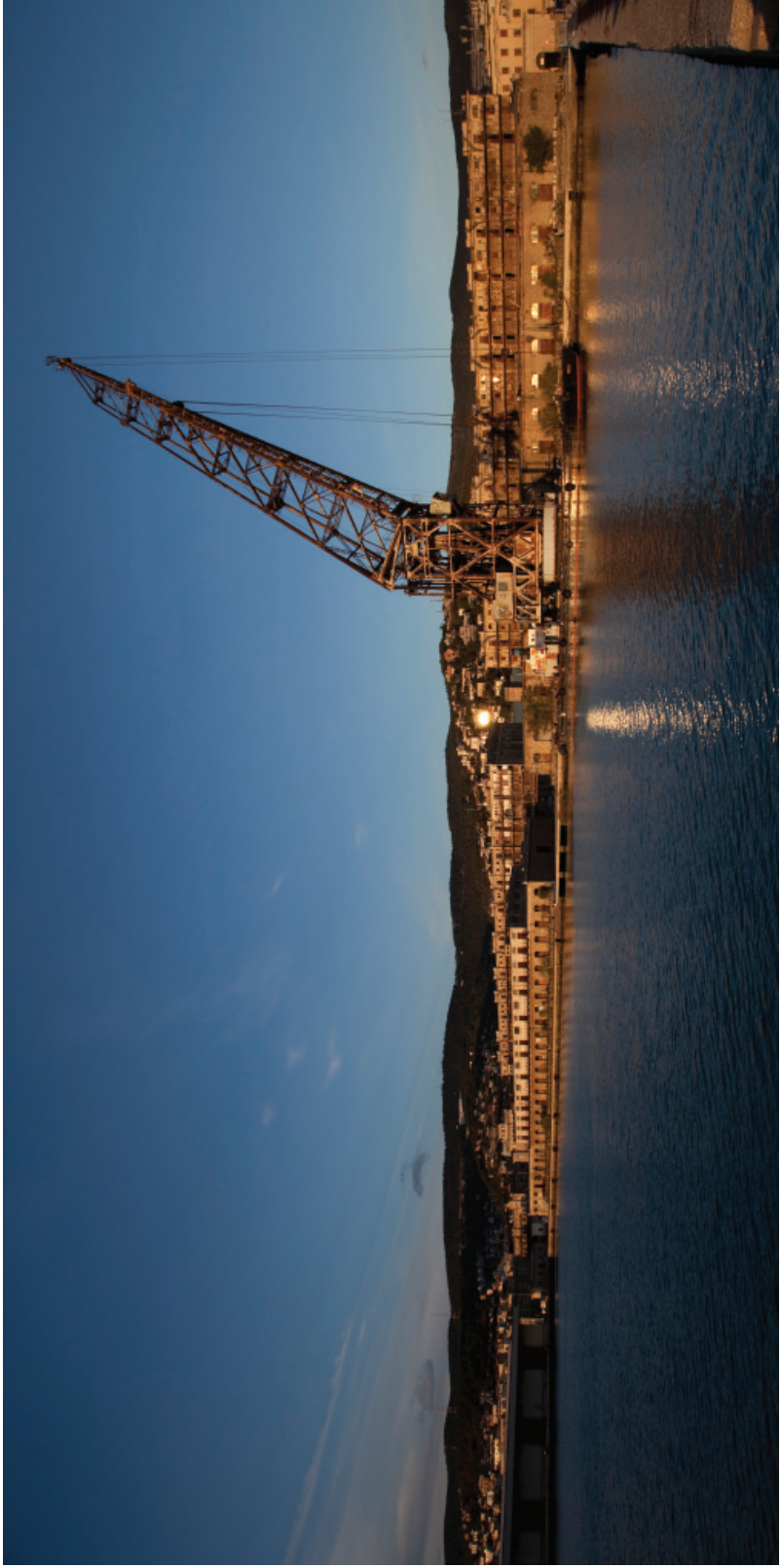


Abb.37 links: Hafensansicht Porto Vecchio

Abb.38 rechts: besonders der stillgelegte, schwimmende Entladekran definiert derzeit die Raumwirkung im Eingangsgebiet des alten Hafens





Abb.39 links: Impression Uferzone Porto Vecchio

Abb.40 rechts: Blick in Richtung historisches Zentrum

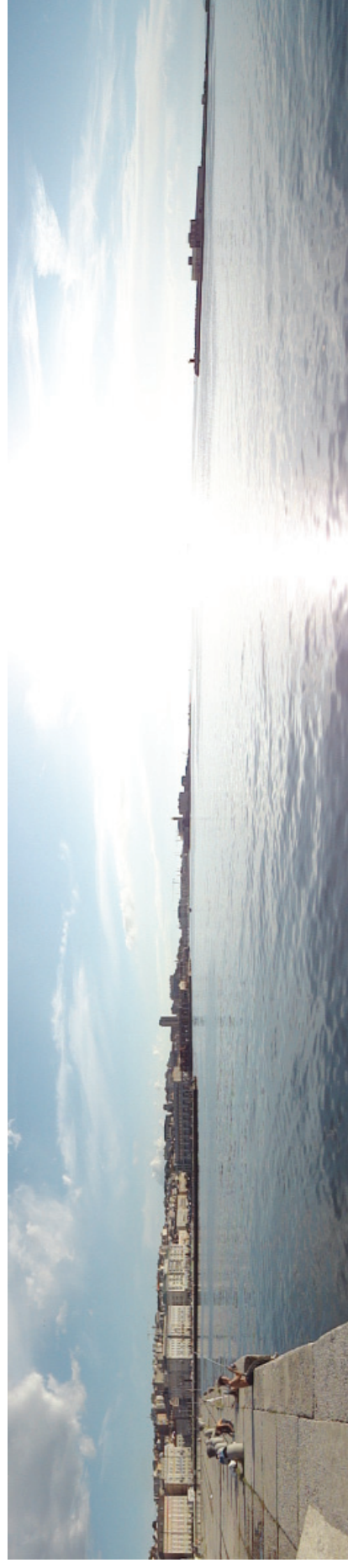




Abb.41 links: Höhenentwicklung Bestand
Abb.42 rechts: Höhenentwicklung Bestand





Abb.43 links: Die Straßenzüge mit ihren teilweise bereits einstürzenden Lagerhallen versprühen einen ganz besonderen Charme und veranlassen an den ehemaligen Hafenerbetrieb zu denken

Abb.44 rechts: Uferzone Bestand





Abb.45 links: fortschreitender
Verfall der Lagerhallen

Abb.46 rechts: die räumlichen
Qualitäten der Uferzone
entdecken sich erst mit einem
Spaziergang durch das Areal





Abb.47 links: Die ersten beiden Kontore der „Lagerhauszellen“
Abb.48 rechts: strenge Linearität der Bebauung über das gesamte Planungsgebiet und monolithisch wirkende Kubaturen





Abb.49 links: Hafeniimpression
Abb.50 rechts: die Bebauung an der
Uferzone ist mit zwei bis drei Geschossen
wesentlich niedriger gehalten als die
dahinter liegenden Lagerhallen





Abb.51 links: Aufgeteilt auf das Areal finden sich mehrere kleine Verwaltungsbauten
Abb.52 rechts: Die strenge Linearität der Straßenzüge und der angrenzenden Bebauung lässt sich an diesem Bild besonders gut ablesen





Abb.53 links: Besonders der Gusseisenkonstruktion der Verladebalkone sollte Beachtung geschenkt werden
Abb.54 rechts: Verwaltungsgebäude des Porto Vecchio





Abb.55 links: Ansicht des ehemaligen Lagergebäudes auf dem Bahnhofsgelände und des mittlerweile von seinen Schienensträngen befreiten Verladebereiches

Abb.56 rechts: der Vorplatz des Porto Vecchio wird derzeit als Parkplatz genutzt, da in Triest ein akuter Mangel herrscht



Quelle

BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002.

Verweise

¹ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

² Vgl. CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002., p. 213-220

³ Vgl. Ebda.

3.3 Geschichte und Denkmal

Bauweise, Typologie, Gusseisenkonstruktionen, Hydrodynamisches Kraftwerk, ...

Zitat Pietro Cordara: „Der alte Hafen stellt vielleicht das interessanteste Gelände der Stadt mit Baudenkmalern aus der Industrie dar; dies aufgrund der Ausdehnung des Gebietes und des räumlichen Aufbaus der Lager; eine Fülle von Perspektiven, in denen die Entwicklung der Bautechniken in der zweiten Hälfte des 19. Jhdts. Nachzuvollziehen ist.“¹

Die Entwicklungsgeschichte des Porto Vecchio

Der heutige Porto Vecchio hat eine recht lange Geschichte erlebt. Der Alte Hafen war nicht immer der „Alte Hafen“. Erst mit der Verlagerung des Hafenschwerpunkts und dem Bau der neuen Hafeneareale vor den Toren der Stadt beziehungsweise an der Peripherie, wird der Hafen zum Porto Vecchio. Zuvor galt er als erste, großflächige, innenstadtnahe, als auch moderne Hafenerweiterung. Geplant wurde sie für die damals neu eingeführte Zollfreie Zone, nach Auflösung der Theresianischen Zollfreiheit. Der Hafen ist Zeugnis einer aufstrebenden Hafenstadt unter dem Banner des Habsburgerreiches.

Die erste entscheidende Phase des Aufstieges, noch vor dem Bau des Porto Vecchio, kann mit Anfang 1700 datieren werden und reicht bis ungefähr 1850, dem

Beginn des sog. „Neuen Hafens“ (Porto commerciale).

Die Bautwicklung der Hafengebäude Triests (dazu zählen der Porto Vecchio und der Porto Nuovo), vollzieht sich in vier Perioden.²

Die erste Phase zwischen 1868 und 1883 beinhaltet die nördlich gelegenen Bauten des „Neuen Hafens“ (des heutigen Porto Vecchio) einschließlich der „Diga“ (des vorgelagerten Wellenbrechers).

Der zweite Abschnitt zwischen 1887 und 1893 befasst sich mit der Errichtung der Hanger (Lagerhäuser bzw. Speicher) und der ersten Erweiterung des Hafens, mit dem Bau der vierten Mole, einen Verschiebebahnhof und den Ölhafen in San Sabba.

Um 1896 kommt es zur endgültigen Überfüllung der bis dato vorhandenen Freihandelszone, dem mittlerweile innerstädtischen Porto Vecchio. Die einzige Lösung ist die Schaffung einer neuen Freihandelszone im Gebiet von S. Andrea.

Zwischen 1901 und 1914 finden die Erweiterungen als auch der Ausbau der „Rive“ (der Uferverbauungen) statt (Molo Bersaglieri, der Holzhafen in Servola als auch

die Bauten im Hafen von San Andrea mit den Molen V und VI). Die beginnenden Bauarbeiten an der Mole VII wurden schließlich durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen.

Die vierte Periode zwischen 1924 -1936 gilt als die Periode der großen „Italienischen Arbeiten bzw. Bauten“ am Hafen. Es ist eine Phase des Stahlbetonbaus. Dieser Abschnitt befasst sich mit der Vervollständigung der Bauten als auch der Ausstattung an den Molen V bis VI. Darin inbegriffen sind der große Silo als auch das Passagierterminal an der Riva, der Wasserflughafen und andere Bauwerke.

Nach dem Zweiten Weltkrieg folgt der Wiederaufbau der beschädigten Hafenstrukturen. Es folgt die unumgängliche Phase einer kompletten Reorganisation des Hafens Triest. Dies beinhaltet den Bau moderner, zeitgemäßer Hafengebäude mit der Eignung zum Container-Verkehr und moderner Transportsysteme beziehungsweise Transportmittel, um wettbewerbs- und konkurrenzfähig zu sein.

Die Chronologie des Porto Vecchio³

1863	Die Österreichische Regierung beschließt ein Angebot beziehungsweise eine Auslobung für den Bau eines Neuen Hafens einzuholen.	Herstellung eines tragbaren Untergrundes, nicht eingehalten werden.	17 und 19.
1865	Am 27. Jänner 1865 akzeptiert Kaiser Franz Joseph das Angebot der finanzkräftigen „Südbahngesellschaft“. Die Hafenkommision entscheidet sich für das Projekt des französischen Ingenieurs Paul Talabot und M. Pascal (welche beide entscheidend an der Planung des Hafens von Marseille beteiligt waren).	Fertigstellung des vorgelagerten Wellenbrechers beziehungsweise Hafendammes (Diga), als auch der Molen und Piers 0, 1, 2, sowie 3.	1891 Aufhebung des „Freihafenstatus“ der Stadt Triest. Eröffnung des Freihafengebiets (der zollfreien Zone) am Gelände des Neuen Hafens.
1868	Beginn der ersten Konstruktionsarbeiten am neuen Hafen unter der Leitung und im Auftrag der privaten, österreichischen K. u. K. Südbahngesellschaft.	1880 Die Körperschaft der „Öffentlichen Lagerhäuser“ wurde von der Stadtverwaltung als auch der Handelskammer von Triest eingerichtet.	1893 – 1900 Bauarbeiten bzw. Konstruktion der Lagerhäuser Nr. 1a, 3, 18, 21, 22, 24, 25 und 26.
1873	Verlängerung des Fertigstellungszeitpunktes der Bauarbeiten. Die ursprünglichen Termine konnten aufgrund einiger Schwierigkeiten mit Aufschüttungsarbeiten und der damit verbundenen	1883 Grundsätzliche Vollendung des Hafens ⁴	1900 Unterzeichnung des Einverständnisses zur Instandsetzung beziehungsweise der Reparatur der Hafentfront und des Baus eines neuen Hafens, da die Größe des nunmehr alten (jedoch noch nicht völlig fertiggestellten) Hafens nicht mehr ausreichend war.
		1881 – 1884 Inbetriebnahme und Eröffnung der Lagerhäuser Nr. 5, 8, 11, 12a, 13a, 14, 15 und 16.	1900 – 1909 Bau der Lagerhäuser Nr. 1, 2, 2a, 4 und 27.
		1887 Fertigstellung der Mole und des Piers Nr. IV.	1939 – 1945 Während des Zweiten Weltkrieges wurden einige dieser Lagerhäuser beschädigt oder zerstört, einige wurden renoviert und wieder aufgebaut, während andere
		1888 – 1892 Bau und Konstruktion der Lagerhäuser Nr. 6, 7, 9, 10, 20,	

komplett durch neue Bauten ersetzt wurden.

1986 – 1998

Bau des Adriaterminals der die letzte große bauliche Innovation am Porto Vecchio darstellt.

Das Großprojekt „Neuer Hafen Triest - 1865“⁵

Das kolossale Werk wird 1868 begonnen und erst am 19. Dezember 1883, nach gewähr eines Zeitaufschubes und Berichtigungen sowie Veränderungen des ursprünglichen Projektes vollendet. Es kommt zu einer besonders langen Dauer der Arbeiten, verursacht durch die zentrale Regierung in Wien als auch das Aufkommen technischer Schwierigkeiten.

Einer der Grundgedanken des Neubaus der Reede Triest war ein rational und logisch funktionierender Hafenkompex welcher in direkter Verbindung mit dem Schienensystem der neu angelegten Bahn stehen sollte.

Vorerst sollte eine Hafenanlage mit drei gewaltigen Molen mit einer Breite von ca. 80 Metern und einer Länge von ca. 200 Metern entstehen. Sie werden von einem

künstlich geschaffenen, vorgelagerten Wellenbrecher über eine Länge von rund 1.000 Meter geschützt. Um diese unglaubliche Planung durchführen zu können müssen Lt. Generini ca. 3,2 Millionen m³ Land künstlich aufgeschüttet werden. Etwa 1,4 Millionen m³ Bruchstein aus den Steinbrüchen vom umgebenden Karstgebirge und den Steinbrüchen von Sistiana werden dafür abgebaut. Ungefähr 100.000 m³ Mauerwerk wird in der Hafenbefestigung (Molen, Kaimauern) verarbeitet und 1,2 Millionen m³ Boden für den Bau der Hafenbecken werden ausgehoben. Mit einem enormen Aufwand wird an diesem Projekt gearbeitet.

Die Oberste Leitung der Arbeiten wird anfangs H. Pascal übernommen, der den Hafen Marseille gebaut hat und einige bzw. entscheidende Eingriffe in Talabots Projekt gemacht hatte.

Parallel zu dem umgesetzten Hafenprojekt werden ca. 13 Alternativprojekte für den Neuen Hafen Triest, welche im Zeitraum zwischen 1856 und 1863 entstehen, eingereicht. Einige Gedanken dieser Alternativplanungen wollen wir kurz erwähnen:

-Die Planung der Gebrüder Martin, welche lediglich eine

Verlängerung der bestehenden Molen vorsieht.

-Die Planung von Rosenkart befasst sich mit der Aufrechterhaltung und dem Ausbau des schon bestehenden Hafenbeckens des Lazzaretto Nuovo.

-Die Planung Major Schröders sieht zwei riesige Dämme mit einer großen Öffnung vor um ein riesiges ausgebautes Hafenbecken zu erreichen. Ein sogenannter Buchthafen soll entstehen.

-Die Planung von Rieter und Buzzi: Ihr sehr utopisches Projekt sieht die Planung eines Kanalhafens quer durch die Stadt vor, welcher beide Buchten (Bucht von Triest mit der Bucht von Muggia) miteinander verbindet.

-Die Planung von Mauser ist eine Kombination aus den Projekten Rieters und dem von Talabot.

-Die Planung von Kapitän Drago Popovich: Im Einverständnis mit zahlreichen Kaufleuten und Reedern machte er den Vorschlag das Projekt Talabots abzuändern, indem er die bereits existierenden Molen beibehalten will.

Das endgültige Projekt soll jedoch den Bau der neuen Hafenanlagen nach dem Modell von Algier und Marseille folgen, mit einer Planung nördlich des Lazarettos.

Der Ausgangspunkt für die angenommene Neuplanung des Hafens ist das Projekt von Paulin Talabot von 1862 mit dem Ziel der Schaffung eines Handelshafens und der Umstrukturierung der gesamten Reede in einen geschlossenen Hafenkomplex.

Dieses Projekt wurde zum Ausgangspunkt für viele folgende Entwicklungsstudien. Am schwierigsten war jedoch die Anpassung an die realen Erfordernisse und Rahmenbedingungen. Das Ergebnis dieser Studien war das endgültige Projekt. Das Projektgebiet umfasst die nordöstliche Reede mit dem Gebiet des ehemaligen Lazaretto Nuovo und dem Bacino delle Ferrovie sowie die ehemalige Mole del Sale. 4 Molen sollen auf diesem Areal entstehen, mit 3 gleich großen Hafenbecken.

Diese Becken werden durch einen langen Deich, der Diga, vor Klimateinwirkungen geschützt. Die Becken werden mittels eines breiten Kanals miteinander verbunden. Notwendig war es, bestehende Bachläufe zu Verlegen. Die beiden Bäche Martesin und Klutsch,



Abb.57: Hafen von Marseille

die über das Gebiet der Reede verlaufen und ins Meer münden. Die Durchführung aller Arbeiten wurde der österr. Südbahngesellschaft übertragen. In Kombination mit einer neuen Hafenanlage ist die Schaffung eines neuen Bahnhofes ebenfalls unumgänglich.

Schlussendlich werden die Lagerhallen an die in der Nähe liegende Südbahn angeschlossen. Die Bauten erhalten eine rein logistisch sowie funktionale Form und Anordnung um einen rationalen Ablauf im Hafen zu gewährleisten.

Das Bausystem⁶

Bei der Durchführung dieser gigantischen Bauarbeiten musste ein spezielles Bausystem angewendet werden, da man bei Untersuchungen des Untergrundes 20m tief nur Schlamm vorfand, ehe man den tragfähigen Untergrund erreichte. Detailliert betrachtet stellen die vor Ort beweglichen Schlammmassen ein gewaltiges Problem dar. Aus diesem Grund sind Pfahlgründungen ausgeschlossen. Daraus folgt eine einzige Alternative, die gleichzeitig wirksam als auch ökonomisch vertretbar ist – Eine Bodenverbesserung durch einen Materialaustausch zur Errichtung eines festen Kaimauerfundaments. Dieses System wurde schon erfolgreich in französischen Häfen erprobt. Das Ziel liegt darin künstlich, tragfähige „Felsenriffe“ zu schaffen.

Dies geschieht mit Hilfe künstlicher Steinblöcke, welche die Kaimauerfundamente darstellen sollen. Die Leerräume zwischen den Kaimauern werden mit Aufschüttungsmaterial aufgefüllt. Im Sinne dieser Entscheidung wurde die erste Mole hergestellt, aber das Ergebnis war nicht zufriedenstellend und Expertenmeinungen zu Folge auch nicht sicher genug. Für die Errichtung weiterer Molen mussten

einige Änderungen und Verbesserungen entwickelt werden. Das Prinzip blieb allerdings dasselbe. Der Bau der künstlichen Landmassen war eine gigantische Ingenieursleistung des 19. Jahrhunderts und forderte viel Geschick und ständige Weiterentwicklung bestehender Bausysteme.

Der Hafen als Industrielles Erbe

Betrachtet man das ca. 70 ha umfassende Gebiet des alten Freihafens von Triest unter baukünstlerischen und kulturhistorischen Gesichtspunkten, so kommt man zum Schluss, dass es in seiner Gesamtheit ein schätzenswertes Ensemble industrieller Architektur bildet. Der in der Donaumonarchie gebaute Porto Vecchio zeugt von Wert und Einzigartigkeit einer nicht mediterranen Hafenstruktur in einem mediterranen Land.

Obwohl unterschiedliche Verwirklichungsmomente existieren, geht es um einen einheitlichen architektonischen und historischen Komplex der mit dem städtischen Ballungszentrum des 18. Und 19. Jahrhunderts verbunden wurde.⁷

Die Hafengebäude aus dem Zeitraum des ausgehenden 19. Jahrhunderts sowie des beginnenden 20.

Jahrhunderts verkörpern eine Epoche moderner und neuer Bautechniken. In Anbetracht der angewandten Konstruktionsmethoden der Warenhäuser, als auch der Landgewinnung ist der Hafen ein historisches Wunderwerk. Mit besonderem Feingefühl bemühten sich die Ingenieure, diesen, in ihrer Funktion monotonen Bauten, ein durchaus architektonisch anspruchsvolles Gesicht zu verleihen.

Besonders wichtig ist die Bausubstanz des Porto Vecchio bezüglich der Entwicklung des Stahlbetons bzw. Eisenbetons, wobei sich Triest hierbei ohne Zweifel Zeitzeuge nennen darf.⁸

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, im Zuge der Errichtung des Kernbereiches des heutigen historischen Hafens, kam eine bis dato neue Form des Lagerhallenbaues zur Anwendung. Etliche Geschossbalkenbauten des Porto Vecchio wurden in Stahlbetontechnik gefertigt. Josef Monier, ursprünglich Gärtner von Beruf, meldete 1867 das sogenannte Monier-Patent an. Im Prinzip fußt es auf der Verwendung von Drahtgeflechten, die in die Betonkonstruktionen eingelegt werden um die statischen Eigenschaften der Konstruktionen hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit entscheidend zu verbessern. Der Vollständigkeit wegen sei jedoch angemerkt, dass das

erste tatsächliche Patent auf Eisenbeton von einem Engländer namens Wilkinson, noch bevor Monier dies tun konnte, angemeldet wurde. 1885 erwarb die Fa. Weyss und Freytag das Patent Moniers für Österreich, womit der neuen Bauweise weiter Vorschub geleistet wurde.⁹

Im Jahre 1891 errichtete das triestiner Unternehmen Geiringer, Vallan & Co. Die Lagerhallen 21 und 22 nach dem System Melans – d.h. während die Tragbalken noch aus stählernen I-Profilen gefertigt wurden, erscheint die innere Fläche des Deckengewölbes (vergleichbar mit Kappengewölben) auf der Baustelle vorgefertigt zu sein. Dies gilt auch für das sekundäre Gebälk. Die primäre Armierung des Deckengewölbes zwischen den I-Profilen scheint mit einem Mantel aus Stahlbeton verkleidet zu sein, welcher sich von herkömmlichem Beton jedoch unterscheidet. Bei der Bauweise des Lagerhauses Nr. 4, welches zwischen 1908 und 1909 errichtet wurde, besteht die Konstruktion bis auf einige Zwischenwände im Inneren des Baus, aus einer reinen STB-Struktur mit einbetonierten Stahlprofilen bzw. einbetonierten Eisensäulen die zur Anwendung kommen.¹⁰



Abb.58: Die Bebauung wurde nach streng funktionalen und logistischen Gesichtspunkten realisiert

Etliche Speicherbauten des Freihafens wurden mit diesen eben erwähnten Prinzipien ausgeführt. Diese Tatsache für sich würde keine besondere darstellen, wäre dieser Monierbau nicht der erste großflächige Einsatz von Eisenbeton in Lagerbauten überhaupt. Die Architektin Antonella Caroli, ihres Zeichens Generalsekretärin der Autorità Portuale di Trieste, schreibt in Ihrer Abhandlung „Industrial Archeology - The warehouses in the old port of Trieste.“:¹¹

Zitat Antonella Caroli: "All this information is set out in catalogues, conference texts and technical specifications in the State Archive of Trieste, [...] They testify to the history of building with reinforced concrete and the contribution of pioneers and the first construction companies to use these techniques – in the Port of Trieste."¹²

Antonella Caroli empfiehlt, vor einer etwaigen Renovierung eines Umbaus oder Abbruchs eines der Warenhäuser, diese genauestens zu begutachten und eine vollständige Dokumentation der Gebäude vorzunehmen um einem Verlust in baugeschichtlicher Hinsicht vorzubeugen.¹³

Doch nicht nur die neu zur Anwendung gekommenen Konstruktionstechniken des 19. Jahrhunderts zeichnen Teile der Hafenanlage aus, auch die Typologie der lang gestreckten Lagergebäude selbst geht auf geänderte, neue Anforderungen des Warenumschlages, unter einer immer weiter zunehmenden Mechanisierung der Häfen im Zuge der Industriellen Revolution, zurück. So beruht die räumliche Struktur der Bauten auf einer, für damalige Zeit noch weniger bekannten, logistisch konzipierten Ideologie.¹⁴

Besonders die strikt lineare Anordnung des gesamten Komplexes war bestens auf die Anforderungen eines modernen Hafens des ausgehenden 19. Jahrhunderts zugeschnitten. Dabei teilt sich die Bebauung des Porto Vecchio in drei parallel zueinander (Nord-Süd) verlaufende Zeilenbebauungen. Zwischen und neben den dreizeilig orientierten Lagerhäusern, entlang aller vier Hafenecken verlaufen schnurgerade, rund 25 Meter breite Verkehrskorridore. Wobei der Mittlere der breiteste ist und von den beiden anderen, etwas schmäleren flankiert wird. Zwischen den Versorgungskorridoren verlaufen viele Kilometer an Eisenbahn Geleisen für den Gütertransport per Bahn.¹⁵

Neben den kleineren Verwaltungs- und Nebengebäuden lassen sich die Lagergebäude, laut Caroli, grob in drei Kategorien unterteilen.¹⁶

1. eingeschossige Warenlager ohne Unterkellerung
2. zwei- bis dreigeschossige, teilweise unterkellerte Lagerhäuser mit durch je drei Risalite unterteilte Fassaden, dazwischenliegenden Galerien und gusseisernen Säulen in historistischem Stil.
3. viergeschossige Lagerhäuser mit Unterkellerung und an der Fassade vorgelagerten Balkonstruktionen aus Metall.

Die Erdgeschosse der Gebäudetypen 1 und 2 liegen etwa ein Meter über Niveau, sozusagen auf einem Podest, um das Ein- und Ausladen für Eisenbahnwaggons zu erleichtern. Die Gebäude des Typs 3 hingegen sind nicht mit solchen Bahnsteigen ausgestattet. Sie wurden zu einem späteren Zeitpunkt, Anfang des 20. Jahrhunderts, errichtet.¹⁷

Das architektonische Erscheinungsbild der Lagerhallen ist allein schon aufgrund ihrer gigantischen Proportionen, mit Gebäudelängen bis zu 240 Meter geprägt. Besonders atemberaubend ist der räumliche

Eindruck den die Bauten bieten. Eine hervorstechende Horizontalität sowie das Entstehen lang fluchtender Straßen kennzeichnet diese Räume. In den Erdgeschossen finden sich aneinandergereihte, großen Tore, die einst zum schnellen Umschlag der Waren von und auf die Waggons, Fuhrwerke und Lastkraftwagen dienten.

Die gestreckte Wirkung kommt besonders an den Rückseiten der Gebäude zur Geltung, da die Fassaden hier lediglich durch geringe Sprünge in vertikaler Ebene, den sozusagen gespiegelt angedeuteten Risaliten der Repräsentationsseite, geteilt werden. Im Allgemeinen sind die Kontore, abgesehen von den bemerkenswerten Gusseisenkonstruktionen, dem Gebäudetypus entsprechend schlicht gehalten. Die Vertikalität der Baukörper wird nur durch wenige angedeutete Pilaster und Risalite hervorgehoben.¹⁸



Abb.59: Beispiel eines Lagerhauses der „Kategorie 3“ und Veranschaulichung der baukünstlerischen Ausformung von Teilen der Bebauung

Gusseisenkonstruktionen

Als eindeutiges Identifikationsmerkmal des Porto Vecchio gelten die unverwechselbaren gusseisernen Balkonstruktionen der alten Magazine.

Die an den Fassaden der Lagerhäuser situierten „Verladebalkone“ wurden aus Gusseisen gefertigt. Obwohl das Material dem hohen Salzgehalt der Meeresluft ausgesetzt ist und das seit mittlerweile weit über hundert Jahren, haben sich die Säulen und Balkenträger erstaunlich gut gehalten. Bis auf wenige Ausnahmen. Der Hauptgrund hierfür ist vermutlich in den Anstrichen der Gusseisenkonstruktion zu suchen. Wohl, um sich in das Gesamterscheinungsbild der Fassade einzufügen wurden sowohl die Säulen als auch die anderen Metallkonstruktionen ursprünglich in einem hellen grauen Lack, welcher das Metall vor Korrosion schützte, gestrichen. Dies bezeugen stellenweise erhaltene Lackflächen. Die Farbe sollte den Anschein einer Steinoberfläche erzeugen. Dies ist insofern interessant, da einerseits, ein für die damalige Zeit so fortschrittliches Material wie Gusseisen mit dem sehr dünne Säulenkonstruktionen erst ermöglicht wurden zur Anwendung kommen. In letzter Konsequenz wird

aber seine Farbgebung an das althergebrachte Material Stein angepasst.

Auch der Einsatz von Gusseisen ist der Industriellen Revolution und dem Einsatz von Dampfmaschinen zu verdanken. Ohne die gesteigerten Kapazitäten hätten die neuen Materialien wie Gusseisen und Stahl nicht in ausreichender Menge hergestellt und weiterentwickelt werden können. Wohl auch um die Modernität und Fortschrittlichkeit des Hafens weiter zu unterstreichen wurden die besonders dünn dimensionierten Säulen an den Hauptfassaden zum Einsatz gebracht.

Die Gusseisenstützen sind in zwei bzw. drei Ebenen übereinander angeordnet. Die Stützen im Erdgeschoß stehen dabei auf quadratischen gusseisernen Platten die auf den Boden gedübelt sind. Die Dübelungen selbst sind nicht ersichtlich, es wird vermutet, dass sie von den Säulen, die innen hohl sind, verdeckt werden. Die Säule gliedert sich in drei Teilabschnitte, die sie aufgelockerter erscheinen lässt. Den Anschluss an die Bodenplatte bildet dabei ein oktogonaler „Sockel“ auf den die kreisrunde Säule wie aufgesetzt wirkt. Als Abschluss dient ein korinthisches Kapitell. In den Ebenen darüber finden sich verkleinerte Ausführungen der Säule im

Erdgeschoß, wobei der oktogonale Sockel entfällt. Um den Kraftschluss zwischen den Ebenen herzustellen sind die Säulen untereinander, im Inneren der Hohlräume, mittels eines Drahtseils zusammengespant.¹⁹

Abb.60 rechts: Vertikale Anordnung der Gusseisenstützen
Abb.61 rechts aussen: Detail Gusseisenstütze



Das hydrodynamische Kraftwerk²⁰

Mit dem Bau des Porto Vecchio kommt es auch zur ersten Anwendung fortschrittlicher und zeitgemäßer Technologien. Eines der bemerkenswertesten Bauwerke auf dem Gebiet des Porto Vecchio stellt das Kraftwerk zur Versorgung der unterschiedlichen Kran- und Aufzuganlagen dar. Das Hydrodynamische Kraftwerk, wie der Name schon verrät, ist eine mit Wasser und Wasserdampf betriebene Anlage, welche ein Rohrleitungsnetz von rund 6.500 Metern speist, die wiederum 100 Kräne und über 50 Lastenaufzüge betreibt. Die unterirdischen Rohrleitungen aus Gusseisen verteilen das Druckwasser längs der Hafenhauptachse über das weitgestreckte Areal bis hin zu ihren Abnehmern.

Die Notwendigkeit einer solchen Anlage bestand darin ein möglichst effizientes und zentralisiertes Energieerzeugungssystem zu erlangen. Die Funktionsweise des Kraftwerkes ist dabei eine Besonderheit. Der erste wichtige Hauptenergielieferant der Industrialisierung ist die Dampfmaschine. Sie alleine war zu dieser Zeit zwar effizient, jedoch nicht effizient genug um so weit verteilte Anlagen zu speisen. Elektrizität war noch ganz neu und zu wenig erprobt

für solch gigantische Kapazitäten. Auf Grund dieser Rahmenbedingungen fiel die Wahl schließlich auf das Wasser und zwar auf ein kombiniertes System mit Dampfmaschinen und Druck-Wasser. Dieses System wurde bereits in anderen Häfen erfolgreich eingesetzt.

Von außen ist dem Gebäude mit seinem markanten und hohen Backsteinkamin und den zwei, etwas kleineren, rechteckigen Seitentürmen die Sondernutzung nur teilweise anzusehen. Die Anlage besteht aus dem großen Kesselhaus mit sechs Dampfdruckkesseln, welche den Dampfdruck liefern. Der hydraulische Druck von 7 bar, im ca. 6,8 Kilometer langen Leitungssystemen, wird mittels drei hydraulischen Akkumulatoren konstant gehalten. Zwei dieser Einrichtungen befinden sich direkt in den beiden kleinen Türmen des Hydrodynamischen Kraftwerks und ein Dritter auf der entgegengesetzten Seite des Hafengebietes, in unmittelbarer Nähe des Hafenhaupteingangs.

Die sehr hohen Instandhaltungskosten der Dampfesselanlage sowie der Fortschritt in der immer besser werdenden Elektrizität, bewirkt, dass die Dampfessel in den Jahren 1936 bis 1939 durch Elektromotoren ersetzt werden.

Noch einige Jahrzehnte dient das Kraftwerk im Hafen, bis es schließlich 1988 außer Betrieb genommen wird.

Abb.62: Das Hydrodynamische Kraftwerk wird derzeit renoviert



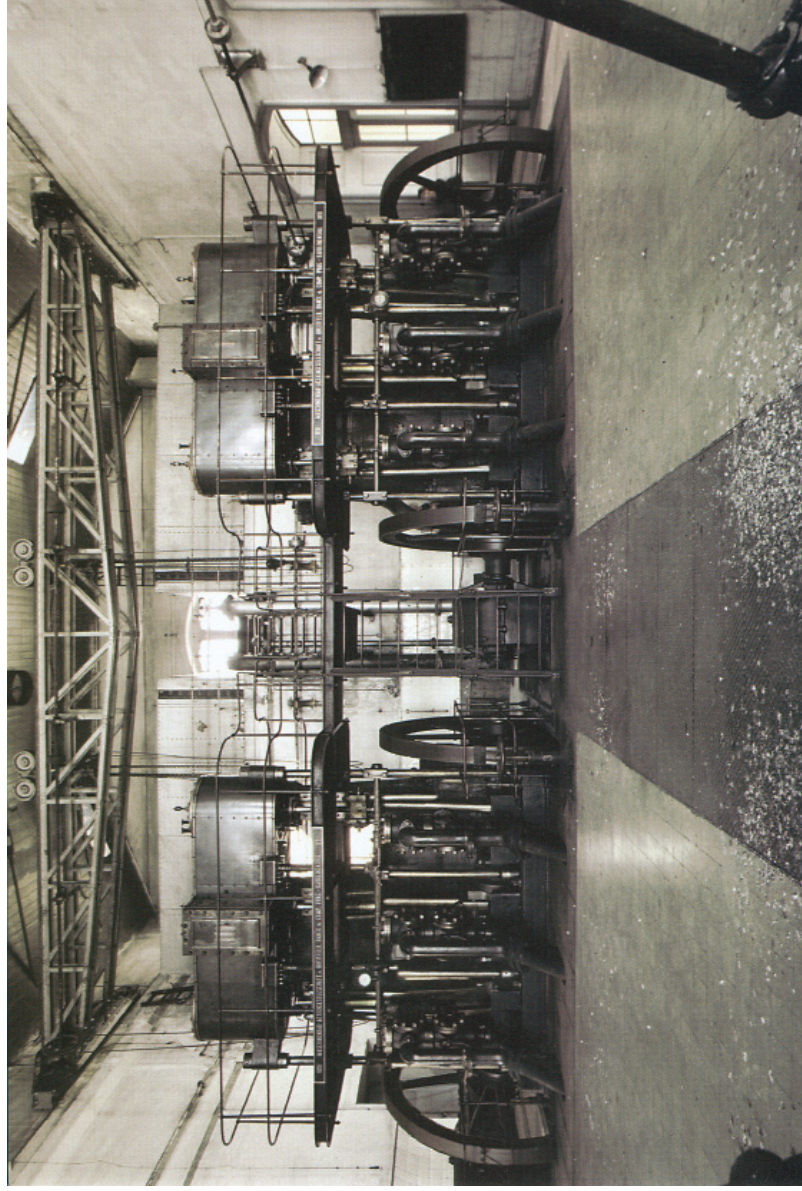


Abb.63: Dampfmaschinen des Kraftwerks zur Versorgung der Kran- und Hebeanlagen

Quelle

BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.

CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*. Edizioni Talo Svevo, Triest 2002.

GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, *Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste*. Triest 2002.

CAROLI Antonella, *Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest*. http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/home.html, Nov. 2009.

CAROLI Antonella / Italia Nostra, *Trieste e Hamburgo. Mito e Realtà delle Città Porto*. Edizioni Italo Svevo.

Verweise

¹ Zit aus: BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989, p. 43.

² Vgl. CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*. Edizioni Talo Svevo, Triest 2002.

³ GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, *Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste*. Triest 2002.

⁴ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.

⁵ Ebda., p. 38-61.

⁶ Ebda., p. 55.

⁷ Vgl. CAROLI Antonella, *Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest*. http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/home.html, Nov. 2009.

⁸ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989, p. 79-82.

⁹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Joseph_Monier, Aug. 2010.

¹⁰ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.

¹¹ Vgl. Ebda.

Vgl. CAROLI Antonella, *Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest*. http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/home.html, Nov. 2009.

¹² Zit: CAROLI Antonella, *Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest*. http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/home.html, Nov. 2009.

¹³ Ebda.

¹⁴ Ebda.

¹⁵ Ebda.

¹⁶ Ebda.

¹⁷ Ebda.

¹⁸ Ebda.

¹⁹ Vgl. CAROLI Antonella, *Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest*. http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/home.html, Nov. 2009.

²⁰ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989, p. 76.

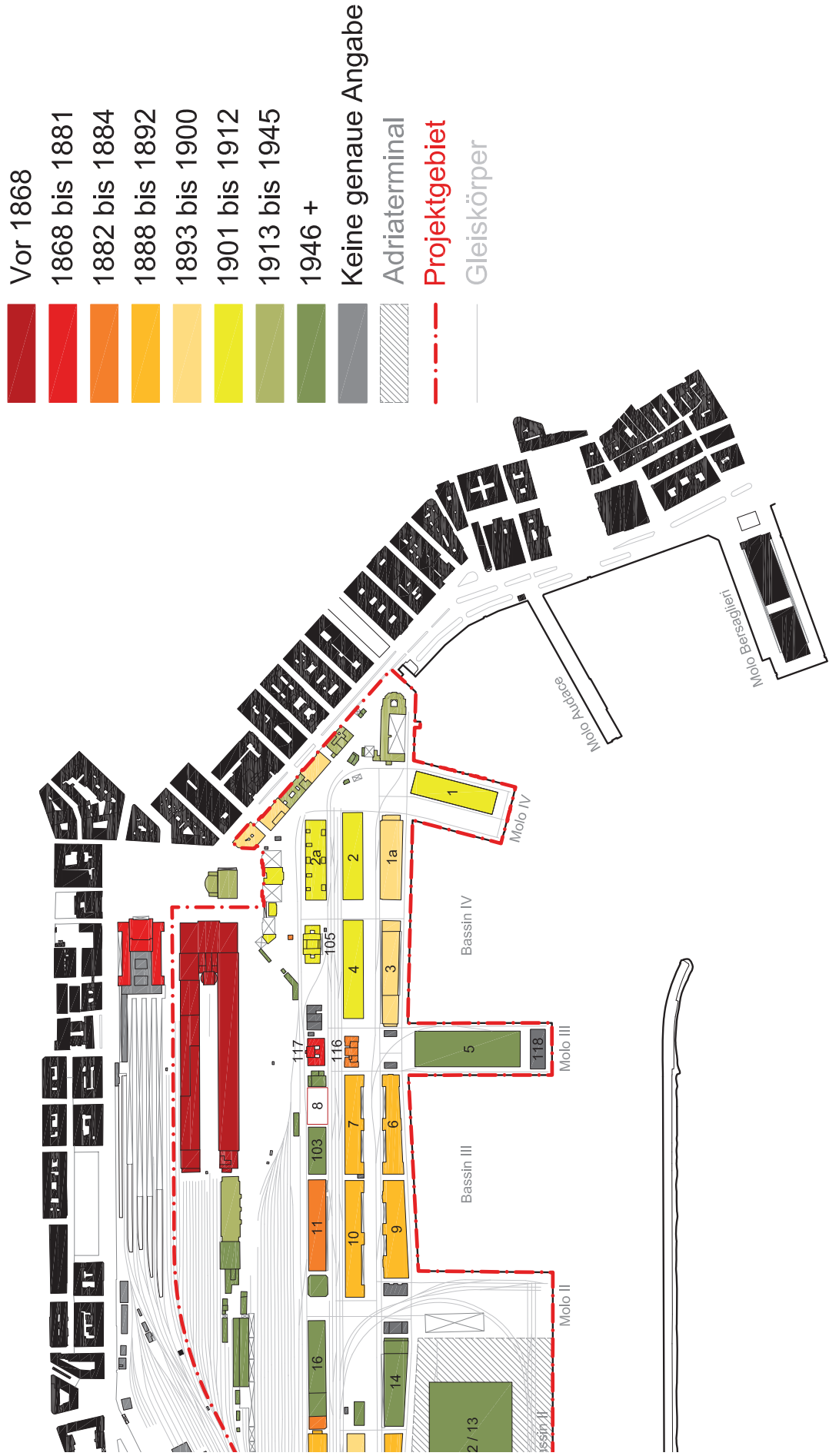
Vgl. CAROLI Antonella, *Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest*.

3.4 Bewertung des Bestandes

Abbruch als verbindende Maßnahme und neue Chance



Abb.64: Analyse Erbauungszeiträume der Hafengebäude



Die Bewertung des Bauwerksbestandes stützt sich überwiegend auf kulturhistorische, gestalterische und bausubstantielle Kriterien.








- Baukünstlerischer Wert
- Baukapitaler Wert
- Kulturhistorischer Wert

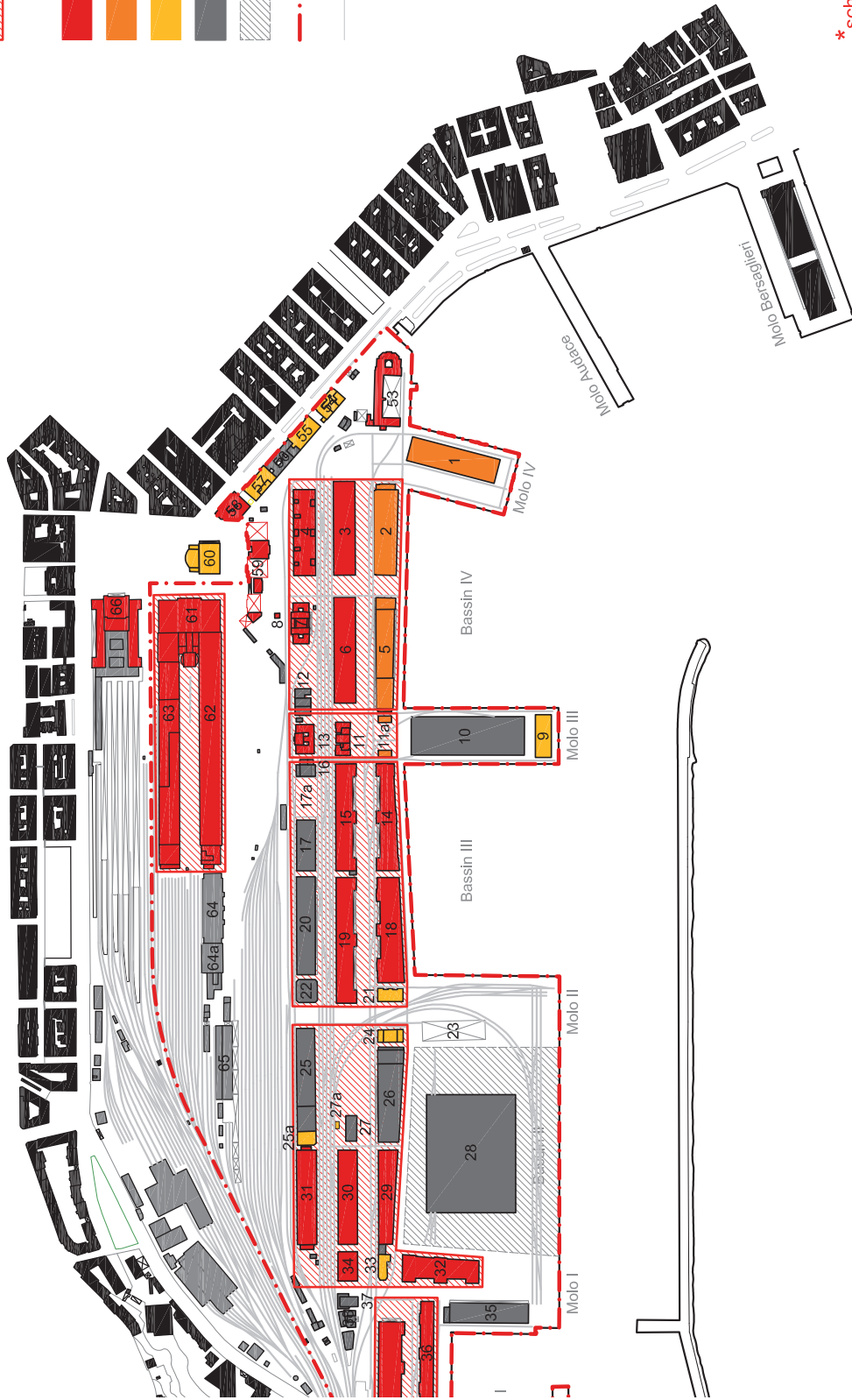
Basierend auf genauen Analysen und Recherchen, wurde eine umfangreiche Tabelle mit genauen Details verfasst. Die Bauten wurden von uns mittels Identifizierungscode versehen und nach Lage, Entstehungszeitraum, Planer, Struktur, Baumaterialien, Flächenzahl, Etagen- sowie Gebäudehöhe, Eigentumsverhältnis, ursprüngliche als auch heutige Nutzung und auf den Zustand der Bausubstanz hin untersucht.

Diese Kennwerte sind zusätzlich als Grundlage für unsere Bewertung heranzuziehen. (Auf eine graphische Darstellung dieser umfangreichen sowie beträchtlich großen, zuvor genannten Tabelle, wurde verzichtet, da sie den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde)

Abb.65: Bewertung der Bausubstanz nach kulturhistorischen und gestalterischen Kriterien



-  erhaltenswertes
-  räumliches Ensembles*
-  unter Denkmalschutz
-  schutzwürdige Bauten
-  baulich interessant*
-  nicht erhaltenswert
-  Adriaterminal
-  Projektgebiet
-  Gleiskörper



* schließt eine Neubebauung nicht aus

* schließt einen Abriss jedoch nicht aus

Abbruchvorschlag

Anhand obenstehender Bewertungskriterien werden die nachstehenden Gebäude zum Abbruch vorgeschlagen.

Um einen quantitativen Überblick der vorgeschlagenen Rückbauten zu geben wurden die Grundflächen des Abbruchs und des unseres Erachtens als erhaltenswert eingestuftes Bestandes miteinander verglichen.

Daraus folgt:

202.583m² gesamte bebaute Fläche auf dem Planungsareal im Bestand.

85.898m² vorgeschlagener Abbruch, was einem Erhalt von 57,60% des Bestandes entspricht.

Um die Erreichbarkeit zwischen der Altstadt und dem Erweiterungsgebiet zu verbessern und eine Verbindung der Viertel untereinander zu erleichtern wird der auf der Abbruchkarte mit der Ziffer 1 markierte Bereich abgebrochen. Somit bildet die gründerzeitliche Bebauung des Borgo Teresiano mit ihren Prunk Fassaden an der Längsausdehnung des so neu geschaffenen Freibereiches erneut den Übergang zweier Stadteile – des

Porto Vecchio einerseits und der Altstadt andererseits.

Piazza Liberta und Sala Tripovich werden ebenfalls rückgebaut um dem Platz einerseits seine ursprünglich vorgesehene Ausdehnung wiederzugeben und andererseits mit diesem Schritt gleichzeitig den verkehrstechnischen Brennpunkt im diesem Bereich zu entschärfen. Siehe Verkehrslösung.

Ein wichtiger städtebaulicher Schritt auf dem Gebiet des Porto Vecchio ist ein Rückbau des Bassin II auf dem sich derzeit der Adriaterminal samt großer Lagerhalle aus dem Jahre 1998 befindet. Der Rückbau stellt eine Wiederherstellung der historischen Kaianlagen, des Ensembles des Porto Vecchio als Ganzes, mit seinen vier Molen, und einer gleichzeitigen Attraktivierung der Küstenlinie dar.

Damit einhergehend stellt sich auch eine Wertsteigerung der Liegenschaften in Ufernähe ein. Eine Wiederherstellung der Wasserfläche ist dabei mit wesentlich weniger Aufwand verbunden, als es auf den Ersten Blick erscheinen mag. Wahrscheinlich im Zuge der Herstellung des Adriaterminal wurde der Bassin II dahingehend verschlossen, als man ihn nicht etwa mit Zieg

Tonnen Erdmaterial oder Ähnlichem auffüllte, sondern in den Bassin Stahlbetonsäulen betonierte und auf diese wiederum Stahlbeton Deckenkonstruktionen spannte. Ein Rückbau ließe sich daher durchaus bewerkstelligen.

Abb.66: Karte Abbruch auf dem Freihafenareal



Nachstehend eine Auswahl der zum Abbruch vorgesehenen Gebäude. Die Bildnummerierung entspricht dabei der Nummerierung auf der Abbruchkarte. Abb. 67.1 entspricht also der Ziffer 1 auf der Abbruchkarte.



Abb.67.1



Abb.67.2



Abb.67.4



Abb.67.3



Abb.67.5



Abb.67.6



Abb.67.8



Abb.67.7



Abb.67.9

Schiennetz

Die unten stehende Plandarstellung zeigt das Verhältnis des Schienenabruchs zum erhaltenen Bestand. Sämtliche auf dem Freihafengebiet und dem alten Bahnhofgelände liegenden Schienenstränge werden abgebrochen, lediglich die Anbindung des Personenbahnhofs bleibt bestehen.

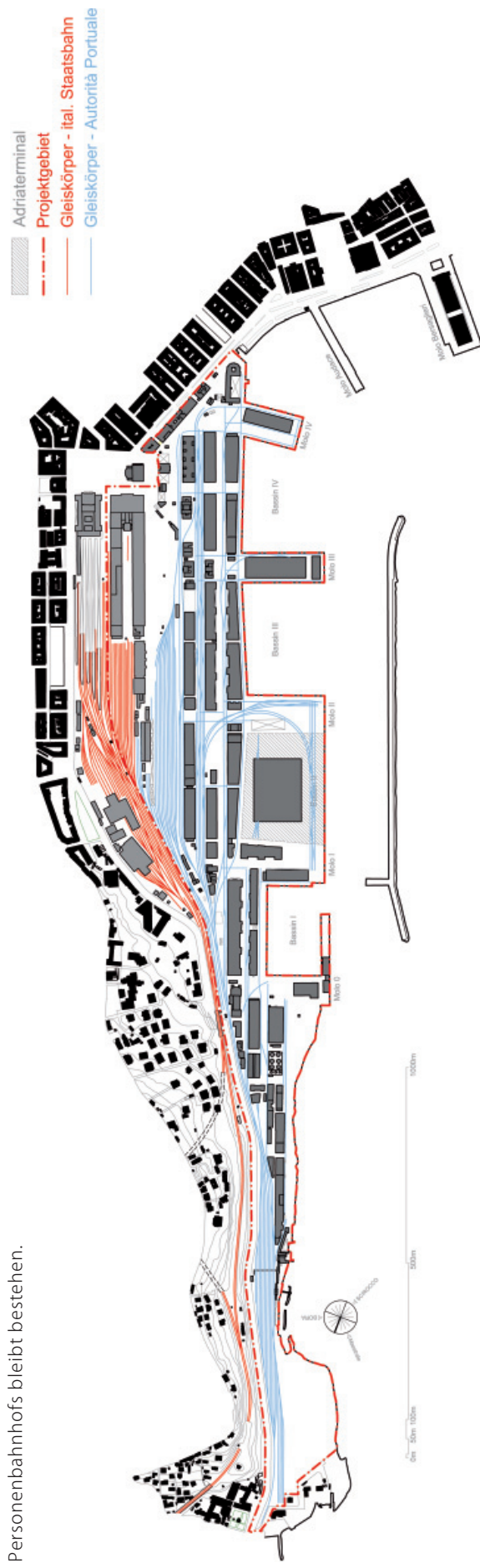
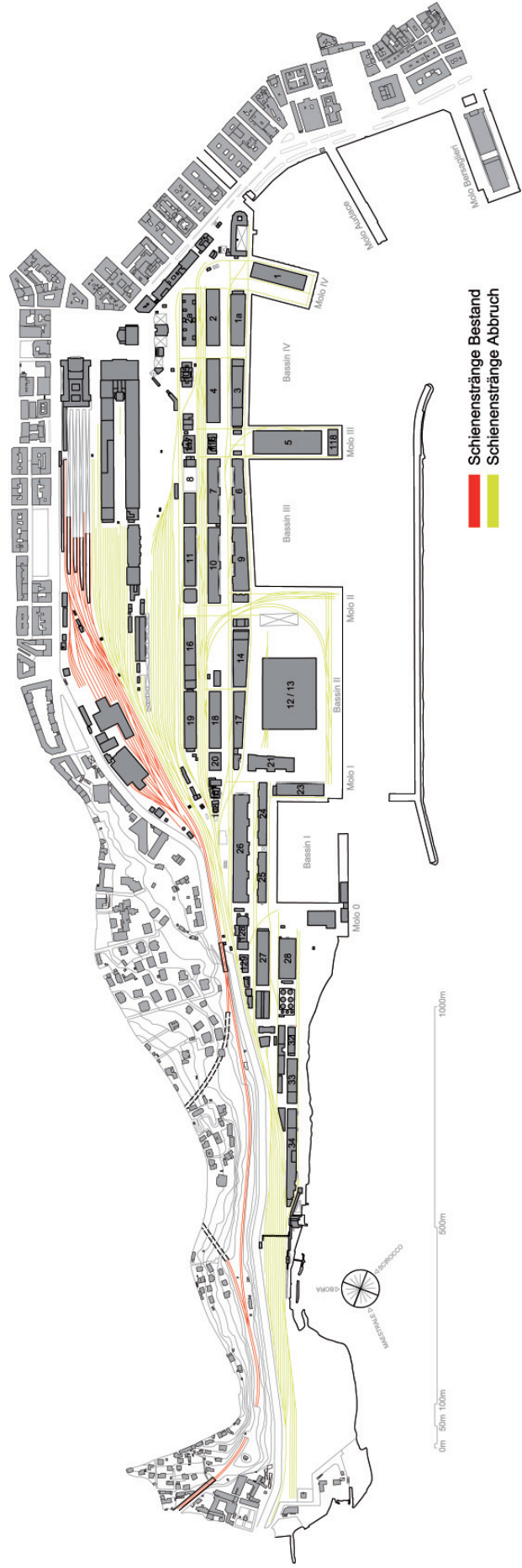


Abb.68 links: Schienennetz im Bestand
Abb.69: Abbruch Schienennetz



3.5 Alternative Planungen - Porto Vecchio

Alternative Neunutzungen der Hafenaareale

Aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit bezüglich zu geringer Wassertiefen, veralteter Verkehrssysteme und schlechter Anbindung des zentrumsnahen Alten Freihafens, werden Mitte der 1980er Jahre erste, umfangreichere Projekte einer möglichen Umstrukturierung des Porto Vecchio in Angriff genommen.¹

Antonella Caroli, Generalsekretärin der Autorità Portuale di Trieste, bestätigt, dass der in der Donaumonarchie gebaute Porto Vecchio, inklusive seiner Bauten, für einen zeitgenössischen Hafenbetrieb ungeeignet ist.²

Sie verfasste eine umfassende Arbeit³ über den Porto Vecchio und ist der Meinung, dass viele Projekte, welche eine Wiederverwertung des Areals vorsehen, bis dato wirkungslos (im Umgang mit dem industriellen Erbe) als auch zu kurzlebig waren. Die Ideen waren für die Behörden bis dato zu wenig vorausschauend oder zukunftsorientiert. In einigen Fällen konnten manche Projekte sogar die Erhaltung der historischen Bausubstanz gefährden.

Seit den 1980ern entstanden jede Menge unverwirklichte Projekte, von unterschiedlichen Architekten am Areal

des Porto Vecchio. Auf einige Planer und Projekte wollen wir kurz verweisen. Die Mehrheit dieser Projektentwürfe behandelten den Bereich der Alten Silos (Ex-Frachtbahnhof), die alten Magazine des Porto Vecchio sowie deren Zwischenraum und den Übergang zum Borgo Teresiano, etwa im Bereich des Corso Cavour:

- Projekt Bonifica von L. Semerani und G. Tamaro
- Projekt von Guido Canella
- Projekt von Aldo Rossi
- Projekt Polis von Guido Valle
- Stefano Boeri
- Projekt vom Studio Manuel de Solà-Morales
- Projekt zur EXPO 2008 von Maurizio Bradaschia und Alberto Cecchetto
- Kenzo Tange

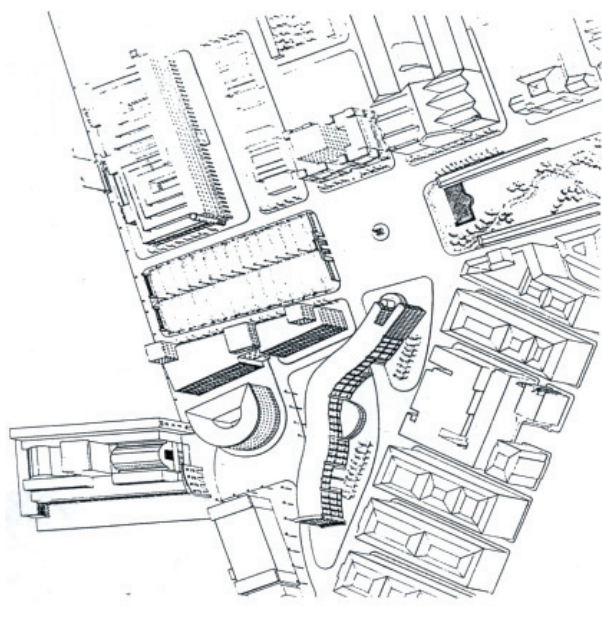


Abb.70 oben: Axo Projekt von L. Semerani und G. Tamaro

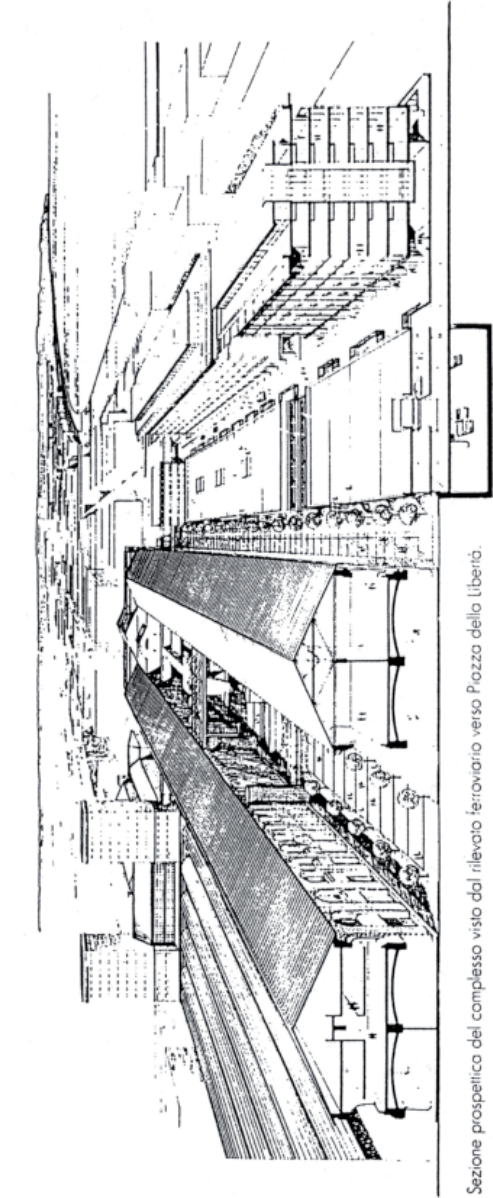
Abb.71 rechts: Entwurf von L. Semerani und G. Tamaro



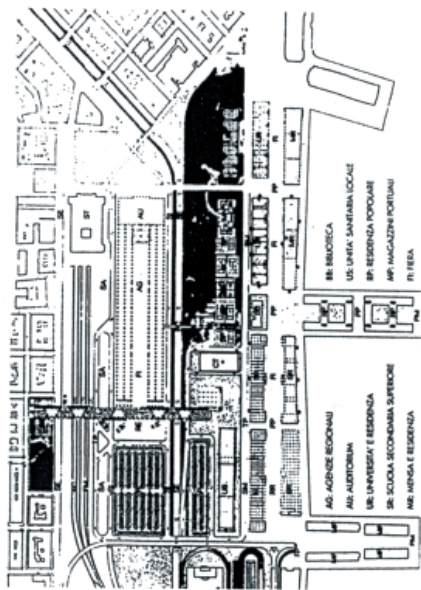
Recupero del Porto Vecchio di Trieste

Luciano Semerani

con C. Giannini, A. Latini

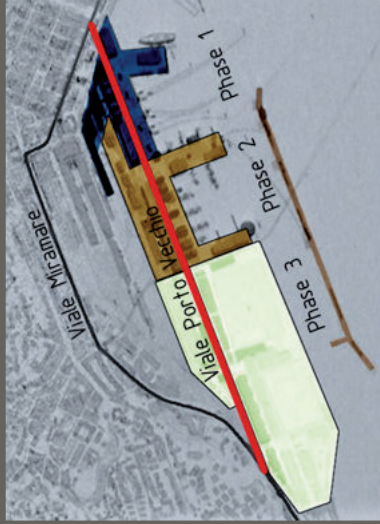


Sezione prospettica del complesso visto dal rilevato ferroviario verso Piazza della Libertà.

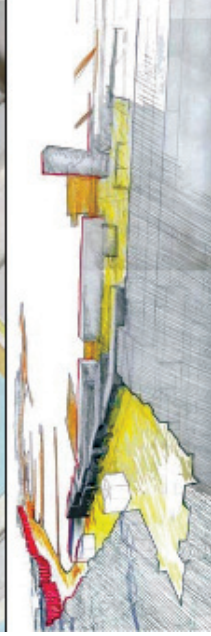
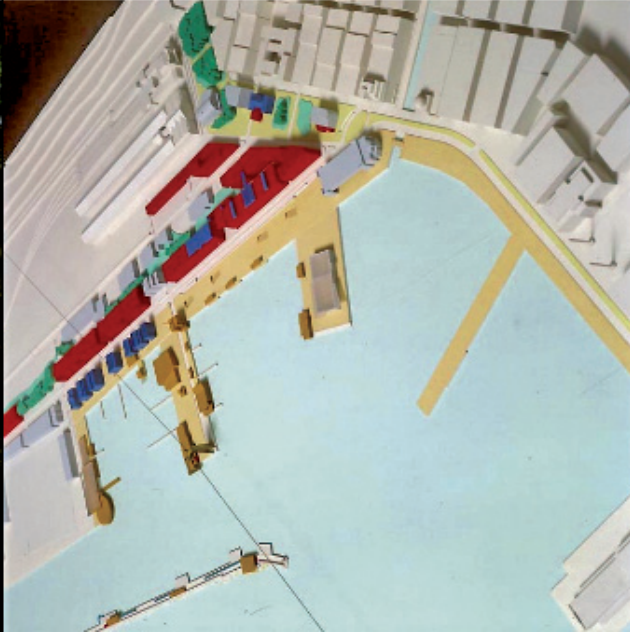
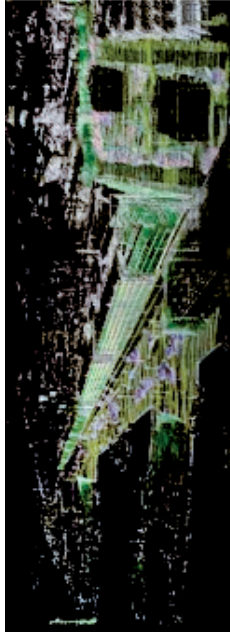
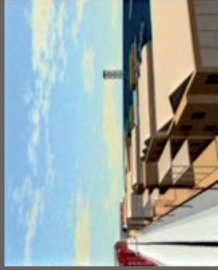
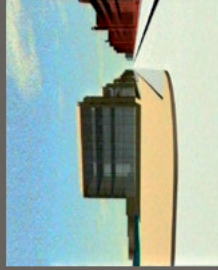


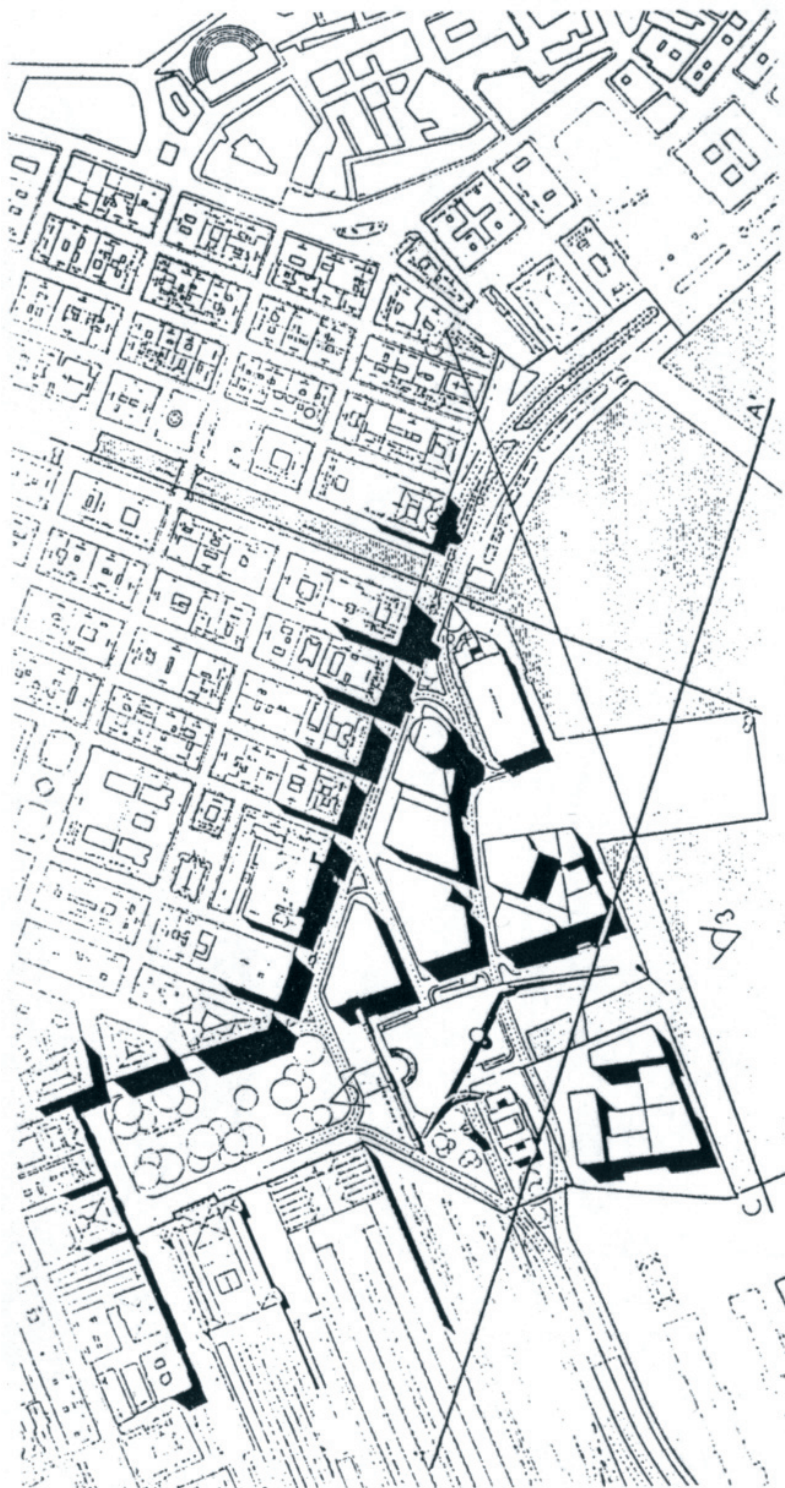
- Abb.72 links: Axo Projekt von Aldo Rossi
- Abb.73 oben: Axo Projekt von Canella
- Abb.74 rechts: Projekt von Sola Morales
- Abb.75 rechts aussen: Projekt von Sola Morales

Das Projekt von de Solà Morales sieht die Verlegung der Hauptzufahrt in die Stadt, dem Viale Miramare, der derzeit Hafen und Bahnhofsgebiete umfährt, zwischen die beiden Hauptbauteilen im Porto Vecchio vor. Von diesem Baubestand werden die später entstandenen und deshalb als nicht erhaltenswert eingestuft Objekte geschliffen, die am Ufer stehende Magazin-Zeile wird durchwegs segmentiert, um so für die hinteren ein Durchblick zum Meer zu schaffen. Neue Gebäude sollen auf den Molen und am stadtzugewandten Ende des Geländes am Largo Cavour entstehen.



De Solà Morales gliedert das Projekt in Abstimmung mit den Development-Konzepten der Initiatoren Trieste Futura in drei Phasen. Die zentrumsnahen Bereiche am Largo Cavour und der Mole 4 werden in einem ersten Schritt mit Neubestand für Büros, Geschäfte, Hotels und Einrichtungen für den Personenschiffsverkehr ausgestattet, die zwischen Mole 3 und 4 gelegenen Objekte werden zugunsten einer Piazzale Marittimo mit unterirdischen Parkanlagen abgerissen. Die zweite Phase konzentriert sich um die im folgenden Hafenbecken geplante Marina Sportiva mit einer Vielzahl von Freizeiteinrichtungen, Geschäften und einem Meeresmuseum. Weiters sollte der vorgelagerte Wellenbrecher zu einer Badeanlage ausgebaut und ein Zugang dorthin unter dem Hafen geschaffen werden. Die dritte Phase sieht zwischen der Marina und der Mole 0 universitäre Einrichtungen, Büros und Wohnnutzung (z. B. für Studentenheim) im Altbestand vor.





Eines der wenigen durchgeführten Projekte ist der Bau des Adriaterminals im Jahre 1987. Das Adriaterminal ist in erster Linie für herkömmliche, mit Hubstaplern beförderbare Güter konzipiert worden. Zuerst überlegte man für den Bau des Adriaterminals eine Aufschüttung des Hafenbeckens durchzuführen, aber infolge der aufwändigen Beseitigung der Schlammmassen, die sich im Becken befinden und abtransportiert werden müssen, kam man zum Schluss das Becken mit einer Stahlbeton Platten-Balken Konstruktion auf Stahlbeton Pfeilern auszuführen.

Fast zeitgleich werden Vorschläge zu einer generellen Umwandlung des gesamten Porto Vecchio verfolgt. Unter anderem auch die Umwandlung in ein neues Wohngebiet mit Bootshafen.⁴

Abgesehen vom Adriaterminal existiert noch ein weiteres wichtiges städtebauliches Vorhaben. Es beschäftigt sich mit dem Gebiet im Bereich des Corso Cavour, der Piazza Duca degli Abruzzi bis zur Piazza Libertà. Ziel dieses Projektes ist eine in Triest bereits lange diskutierte Thematik und zwar die Verbindung beziehungsweise die Annäherung des Stadtzentrums an den Hafen. Die Hafenbetriebe beauftragten die „Polis“, eine Gesellschaft die sich aus der „Finporto“, der „Assicurazione Generali“

und der „Fiat-Impresit“ zusammensetzt. 1988 legt diese Gesellschaft einen Vorschlag zur Sanierung eines Teilgebietes des Alten Hafens vor. Kernpunkt dieses Projektes ist die Schaffung einer sogenannten Direktionszone mit dem Ziel das komplexe System der Interaktion von Wirtschaft und Handel innerhalb des Hafens zu zentralisieren (als sogenanntes Hafen- und Wirtschaftszentrum der Stadt). Das Projekt sollte auch ein öffentliches Finanzzentrum inkludieren sowie den eventuellen Bau einer Kaffebörse, eines Off-Shore Zentrums, ein Zentrum für technisch-wissenschaftliche Bildung (insbesondere eine Fakultät für Verkehrswesen, ein Hafen- und Meeresmuseum). Ziel war es auch eine enge Anknüpfung an die Stadt selbst zu realisieren.⁵

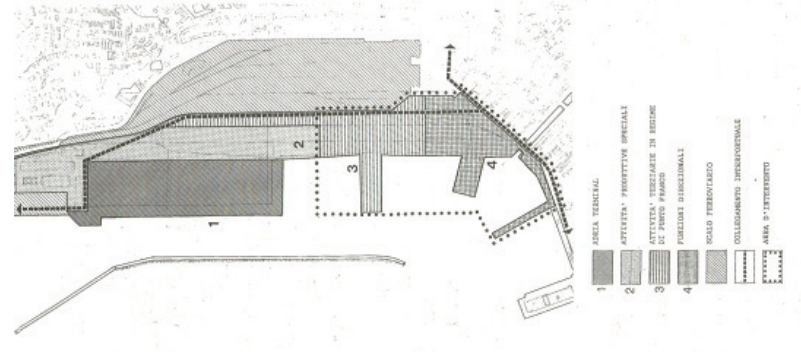
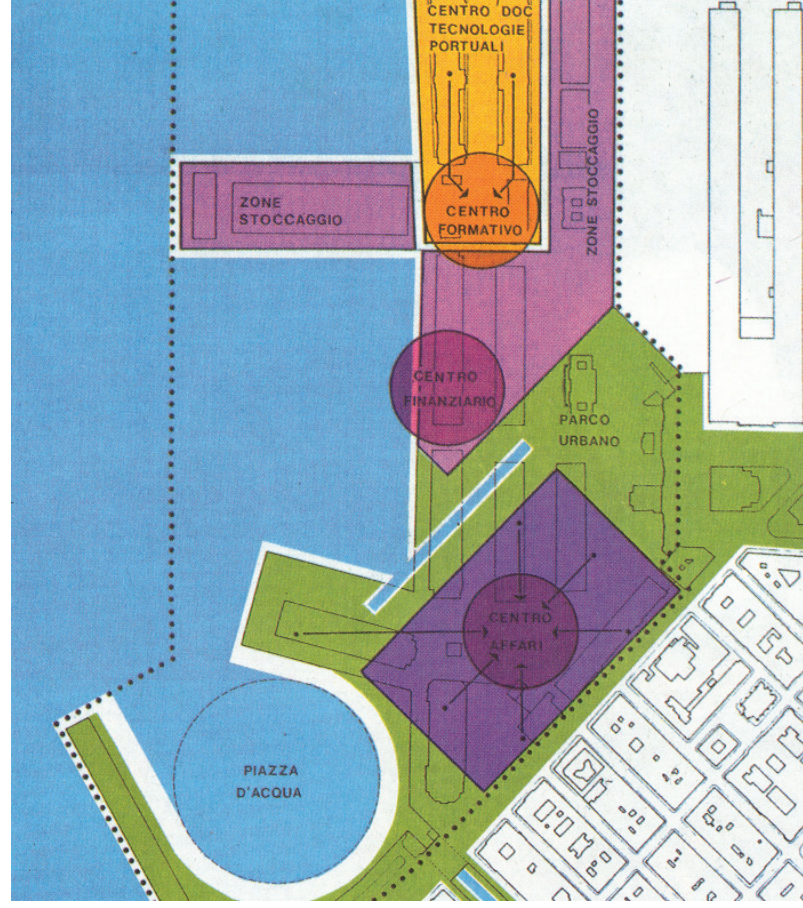


Abb.76 links: Projekt von Valle

Abb.77 rechts: Übersicht Projekt Polis



Mit dem Bau des „Adriaterminals“ und dem nicht verwirklichten Projekt „Polis“, welches eine Hafendirektionszone schaffen sollte, endete auch bald die Phase einer intensivierten Entwicklungspolitik.

Die gegenwärtigen Erweiterungskonzepte im Interesse des laufenden Hafenbetriebs konzentrieren sich zu nahezu 100% südlich der Stadt, in der Bucht von Muggia, wobei die Hafennutzung im Porto Vecchio schrittweise abgezogen wird.

Was die aktuellen Gedanken der Zukunft des Porto Vecchio betrifft, existieren lediglich wage Ansätze ohne dabei ein großes Interesse seitens der Hafenbehörde zu erfahren. Die Autorità Portuale verfolgt (ohne große Integration der Kommune Triest) den Gedanken einige Teile der Freihandelszone zu Gunsten einer eventuellen Baulandentwicklung aufzuheben, um Büroflächen für den Hafenbetrieb und sonstige hafenverwandte Firmen und Gewerbe einzurichten. Weiters existiert der Gedanke in einem der Alten Speichergebäude eine Marineakademie bzw. -Universität zu etablieren (Magazin Nr. 26). Das Hydrodynamische Kraftwerk sowie die historische Elektrizitätszentrale werden zum musealen Zweck revitalisiert und zugänglich gemacht.

Grundsätzliche Flächen- Nutzungs- und Verkehrserschließungspläne existieren, sind jedoch noch in einem sehr frühen Stadium (siehe <http://www.retecivica.trieste.it>). Aus diesen Informationen lässt sich die positive Tendenz herauslesen, die Areale des Porto Vecchio doch noch in absehbarer Zukunft ins öffentliche Leben der Stadt integrieren zu wollen.

Dem gegenüber stehen die weit vorausschauenden Visionen der Stadt. Triest hat einige Machbarkeitsstudien für eine neue Gestaltung und Rückentwicklung der innerstädtischen öffentlichen Uferlinie eingeholt um die Stadt wieder „näher ans Meer“ zu bringen. Besonderer Schwerpunkt der Projekte liegt im Umgang mit der, am Ufer verlaufenden, Hauptverkehrsstraße.

Der alte und der neue Hafen sind das Ergebnis eines einheitlichen Entwicklungsprozesses, obwohl die Bauten verschiedene Entstehungszeiträume haben. Es handelt sich um einen architektonisch einheitlichen und historischen Komplex, der mit dem städtischen Ballungszentrum des 18. Und 19. Jahrhunderts in unmittelbarer Verbindung stand und wieder verbunden werden muss.

Die Wirkung eines möglichen Eingriffs sollte sich über

das ganze Hafen- und Stadtgebiet ausdehnen und nicht nur partiell gedacht werden.⁶

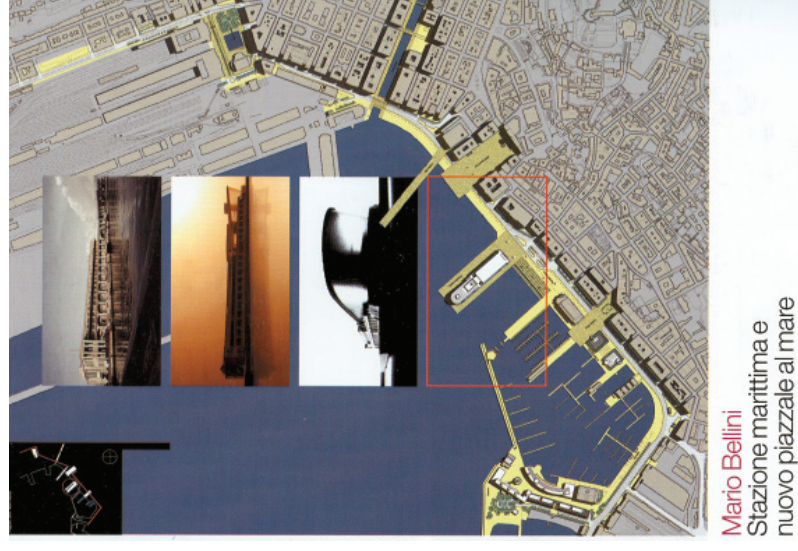


Abb.78 links: Projekt Polis
Abb.79 rechts: Projekt Mario Bellini

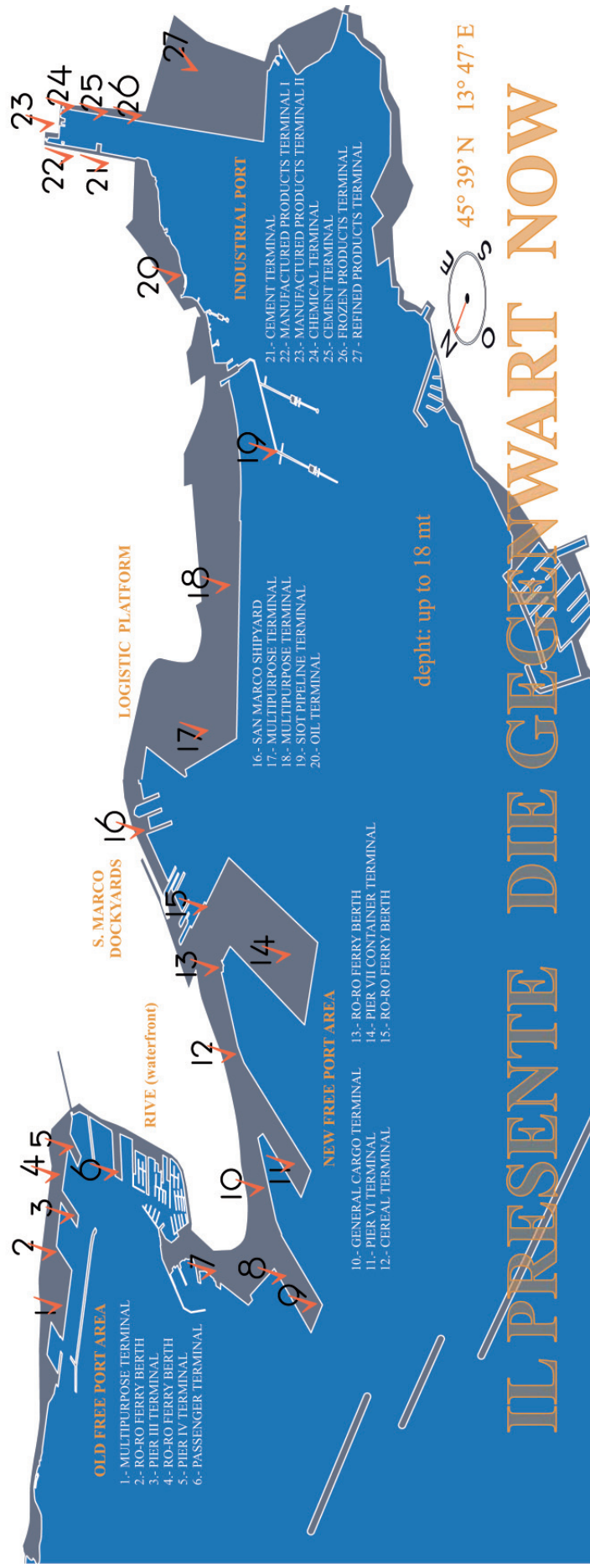
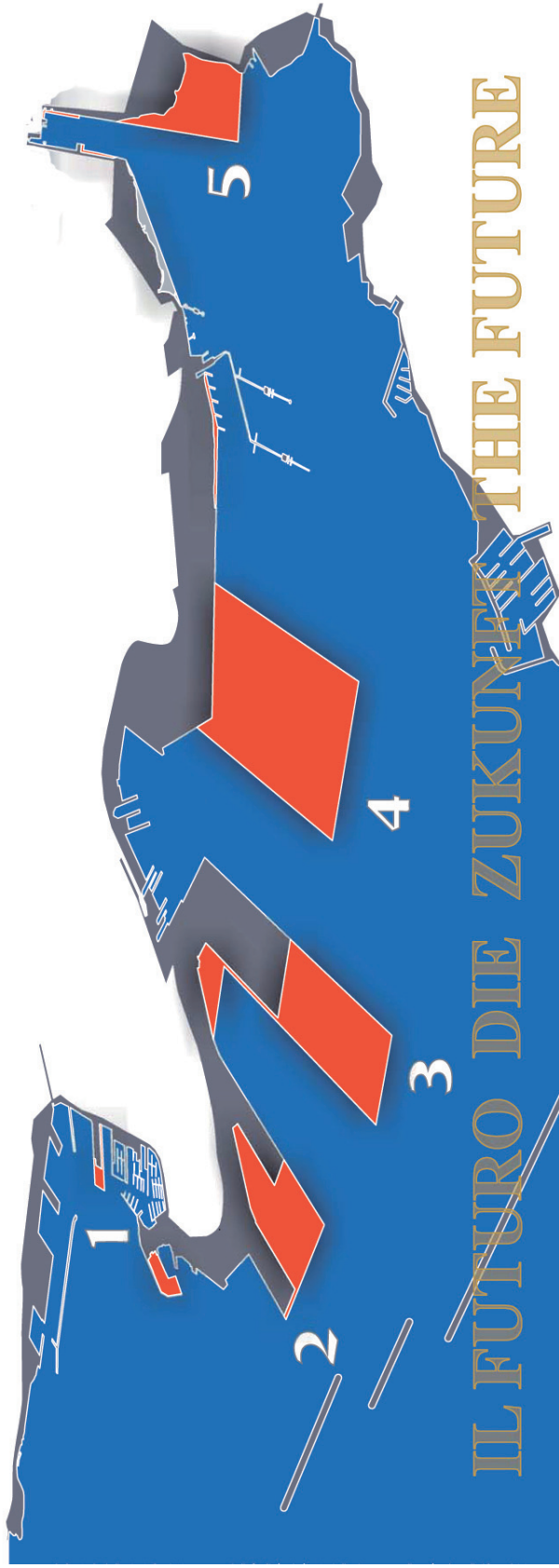
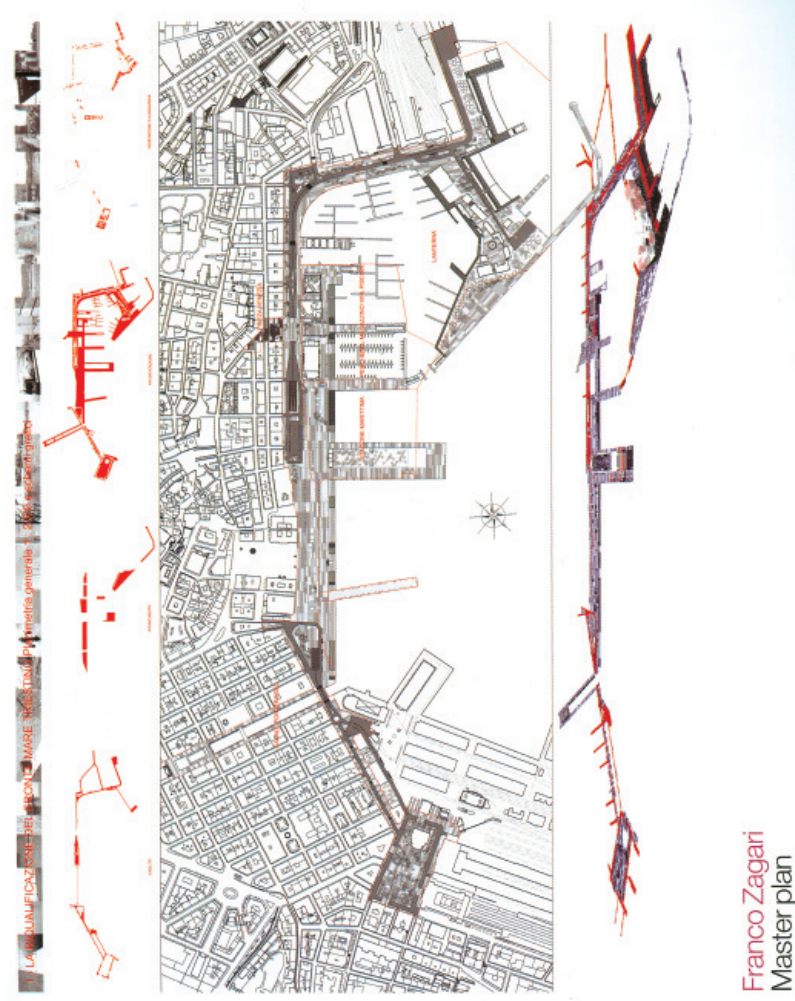


Abb.80 links: Der triestiner Hafen im Überblick
 Abb.81 rechts: Erweiterungsvorhaben des triestiner Hafens





Franco Zagari
Master plan

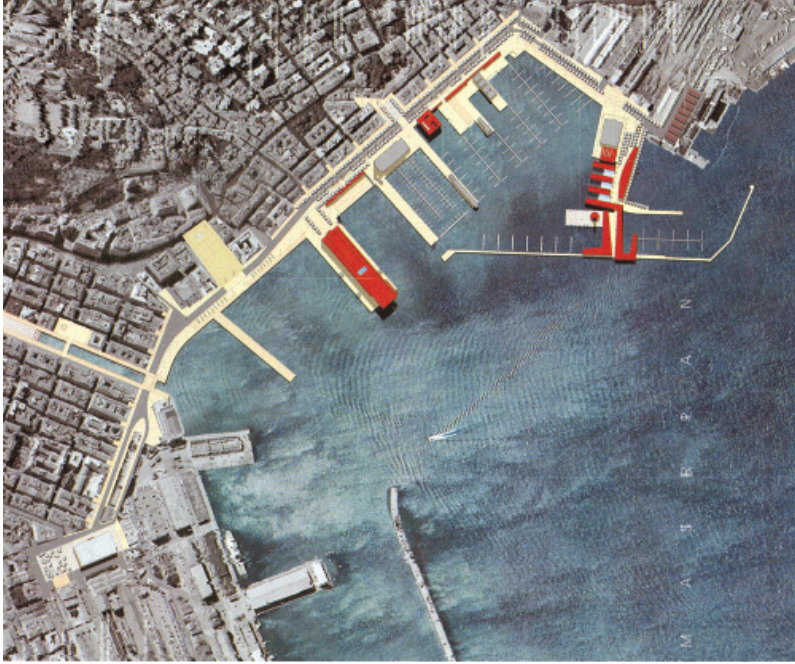




Abb.82 links aussen: Projekt Franco Zagari

Abb.83 links: Projekt Boris Podrecca

Abb.84: Projekt David Chipperfield

Quelle

BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

e *Realtà delle Città Porto*. Edizioni Italo Svevo.

Vgl. CAROLI Antonella, <http://www.professionearchitetto.it/mostre/archivio/4459-depliant-convegno.pdf>. Nov. 2009.

CAROLI Antonella / *Italia Nostra*, Trieste e Hamburgo. Mito e *Realtà delle Città Porto*. Edizioni Italo Svevo.

Verweise

¹ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.

² Vgl. CAROLI Antonella / *Italia Nostra*, Trieste e Hamburgo. Mito e *Realtà delle Città Porto*. Edizioni Italo Svevo.

Vgl. CAROLI Antonella, <http://www.professionearchitetto.it/mostre/archivio/4459-depliant-convegno.pdf>. Nov. 2009.

³ Vgl. CAROLI Antonella / *Italia Nostra*, Trieste e Hamburgo. Mito e *Realtà delle Città Porto*. Edizioni Italo Svevo.

⁴ Vgl. BOTTERI Guido (Hg.), *Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs*. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989., p. 122-133.

⁵ *Ebda.*

⁶ Vgl. CAROLI Antonella / *Italia Nostra*, Trieste e Hamburgo. Mito

3.6 Laufende Bauvorhaben

Ein bereits laufendes Projekt auf dem ehemaligen Bahnhofareal

Das Areal der alten Silos, auf der Fläche des ehemaligen Frachtbahnhofes an der Piazza Libertà, ist seit längerer Zeit von der Kommune Triest als innerstädtisches, gemischtes Entwicklungsgebiet ausgewiesen.

Im Umfeld unserer Recherche sind wir auf ein Projekt gestoßen, welches die zwei alten Speichergebäude adaptiert, um eine Einkaufsgalerie nebst dem Personenbahnhof zu etablieren.

Geplant wurde das Projekt vom Büro Design International (siehe <http://www.designinternational.com/>).

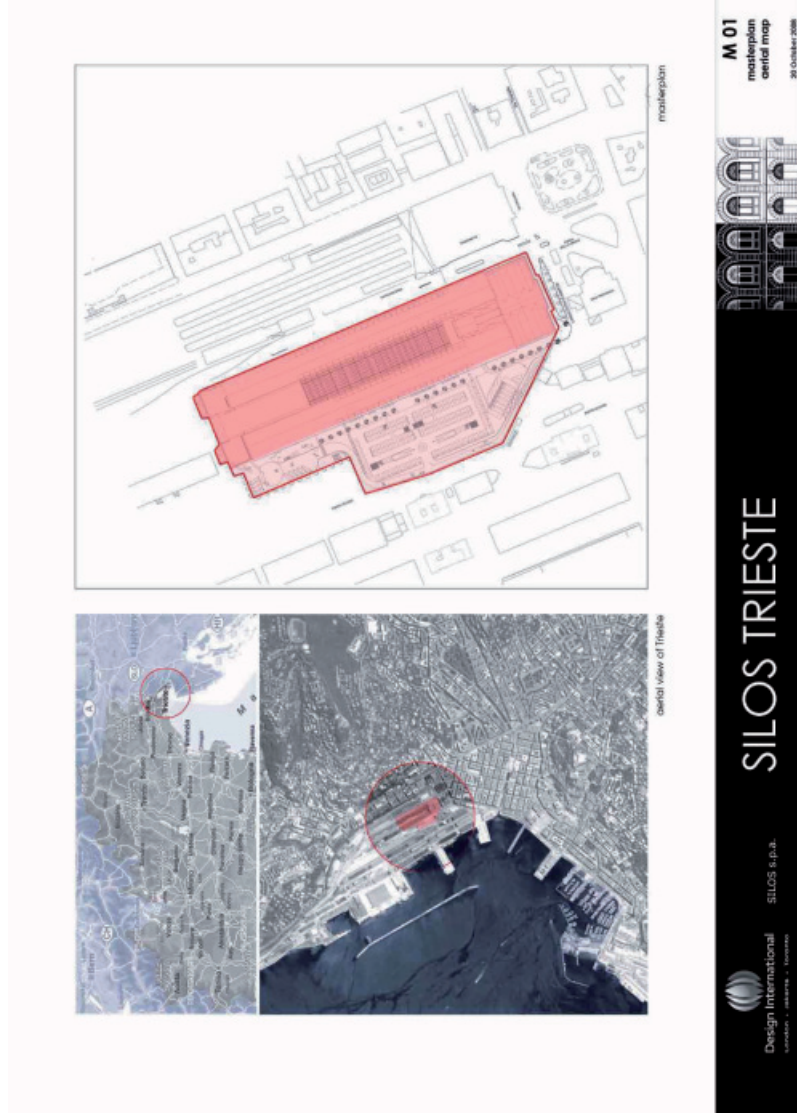
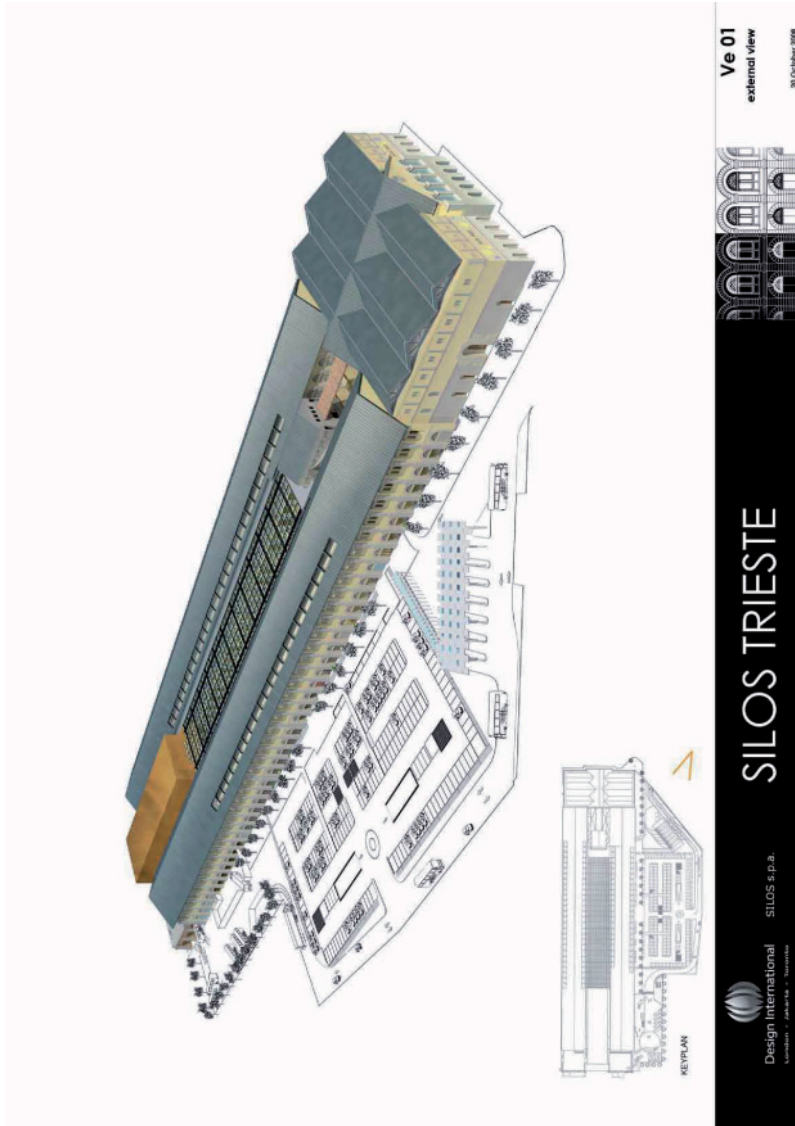


Abb.85: Projekt Silos Trieste Lageplan
Abb.86 rechts: Schaubild Silos Trieste





4 Städtebauliches Konzept

- 4.1 Rahmenbedingungen und Voraussetzungen
- 4.2 Entwicklungs- und Strukturkonzept
- 4.3 Verkehrsstudien
- 4.4 Urbanistische Methoden



4.1 Rahmenbedingungen und Voraussetzungen

Grundlegende, das Erweiterungsareal betreffende, Festlegungen

Erkenntnisse und Leitideen

Das Hafengebiet des Porto Vecchio ist als solches nicht mehr geeignet um logistische Anforderungen wie sie an einen Hafen unserer Zeit gestellt werden zu genügen. Aus diesem Grund wurde bereits vor Jahrzehnten der neue Containerhafen in der Bucht von Muggia, weiter südlich des historischen Stadtkerns, errichtet. Der Betrieb im alten Hafen jedoch wurde nicht gänzlich eingestellt und das Gebiet auch nicht komplett aufgelassen.

Der Restbetrieb im Porto Vecchio behindert beziehungsweise verhindert geradezu das Entwicklungspotential der Stadt Triest nachhaltig. Er stellt eine Trennung der Küstenlinie zwischen Triest und Barcola einerseits und eine Blockade zum Meer hin für die Bevölkerung andererseits dar. Die zollfreie Zone in diesem Bereich sollte daher zugunsten der Stadtentwicklung schrittweise aufgehoben werden um eine nachhaltige Erweiterung auf dem Areal des Alten Hafens in die Wege zu leiten.

Mit einer Fläche von ca. 70 ha, inklusive des ehemaligen Frachtbahnhofes, ist dabei aber in ihrem Ausmaß unseres Erachtens zu groß für ein einzelnes funktionierendes

Gesamtbauvorhaben. Um eine möglichst nachhaltige Entwicklung und Entstehung der Prima Fila, der Ersten Reihe Triests, zu erzielen, soll die Stadterweiterung schrittweise, in kleineren Bauabschnitten und zeitlich getrennt voneinander erfolgen. Damit wird unter anderem einer gleichzeitigen Alterung der Bausubstanz vorgebeugt, die in einigen Jahrzehnten mit einem nahezu zeitgleichen Sanierungsbedarf zu Buche schlagen würde.

Die Bauabschnitte sollen dabei an unterschiedliche Investoren, privater sowie öffentlicher Hand, vergeben werden. Ein städtebaulich wie auch in Sinne der Nutzung heterogenes Konzept ist das angestrebte Ziel. Eine möglichst hohe Durchmischung an Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit soll über das gesamte ehemalige Hafengebiet hinweg realisiert werden um das neue Areal nicht zu einer reinen „Schlafstadt“, einem Einkaufszentrum oder dergleichen verkommen zu lassen. Vor allem die ehemaligen langgestreckten „Lagerhauszeilen“ sollen dabei den Charakter eines heterogenen Viertels erhalten. Woraus aber auch die Anforderung resultiert, dass eine sozusagen „Kritische Masse“ an Wohneinheiten zur Verfügung gestellt werden muss, ohne jedoch den

Charakter einer Siedlung mit einer Wiederholung des immer Gleichen entstehen zu lassen. Dabei wird jedoch in den Gebieten mit vorwiegend Wohnbebauung die Erdgeschosszone auch als Bereich für Kleingewerbe vorgesehen. Die darüber liegenden Geschosse bleiben ausschließlich der Wohnnutzung vorbehalten.

Rahmenbedingungen

Wichtigste Rahmenbedingung bleibt der politische Wille die Freihafenzone aufzuheben um mit einem neu errichteten Stadtteil Triest für potentielle neue Einwohner attraktiver zu machen und der bereits statistisch nachweisbar gebremsten Abwanderung weiter entgegenzuwirken. Wesentlicher Faktor dabei ist unseres Erachtens eben jene Erweiterung im historischen Teil der Stadt, anstelle lediglich punktueller Nachverdichtungen, die über das Stadtgebiet verteilt würden. Ist die Stadterweiterung auf dem Gebiet des Porto Vecchio abgeschlossen, wird der neu entstandene Stadtteil mit seinen großzügigen Grünflächen auch den umliegenden Bestand für neue Entwicklungen attraktiver machen und somit das Wachstum ganz Triests nachhaltig stärken.

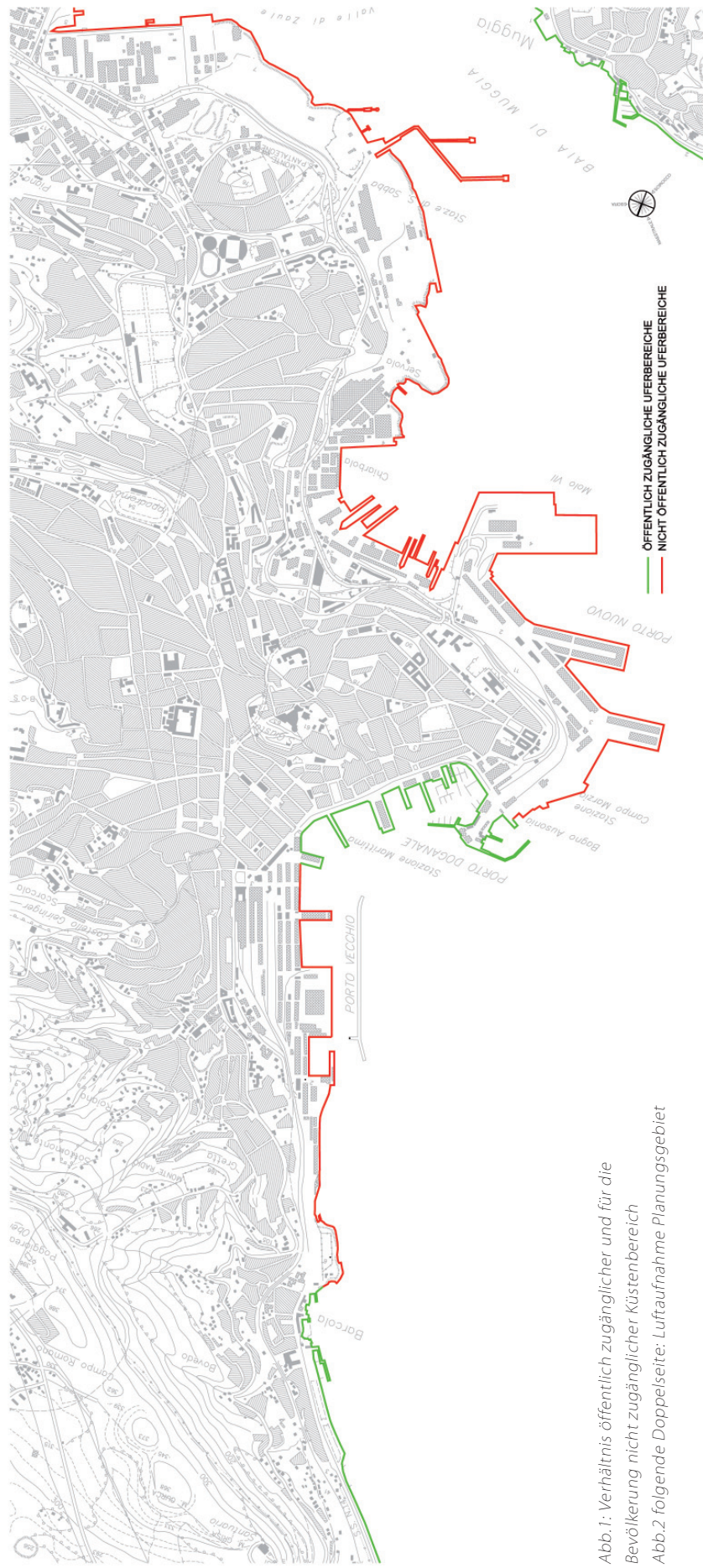


Abb.1: Verhältnis öffentlich zugänglicher und für die Bevölkerung nicht zugänglicher Küstenbereich
Abb.2 folgende Doppelseite: Luftaufnahme Planungsgebiet





4.2 Entwicklungs- und Strukturkonzept

Zeitlicher Aspekt der Stadterweiterung und mögliche Bauabschnitte

Entwicklungsschritte und Zeithorizont

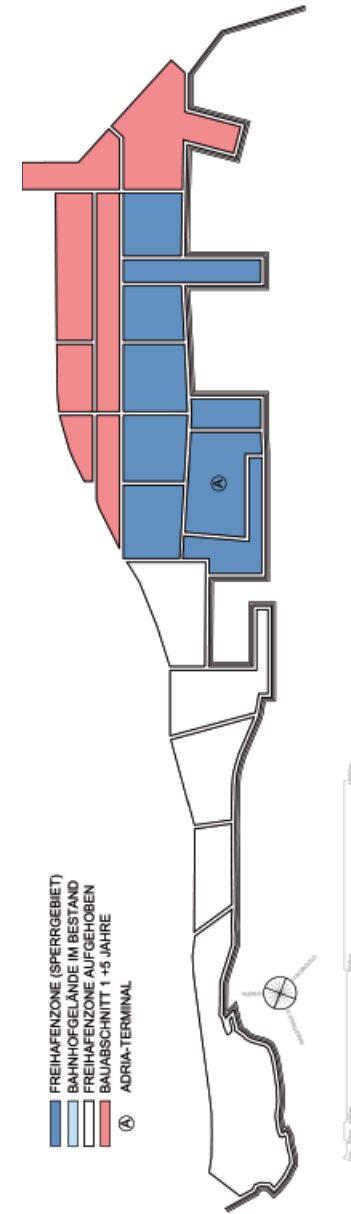
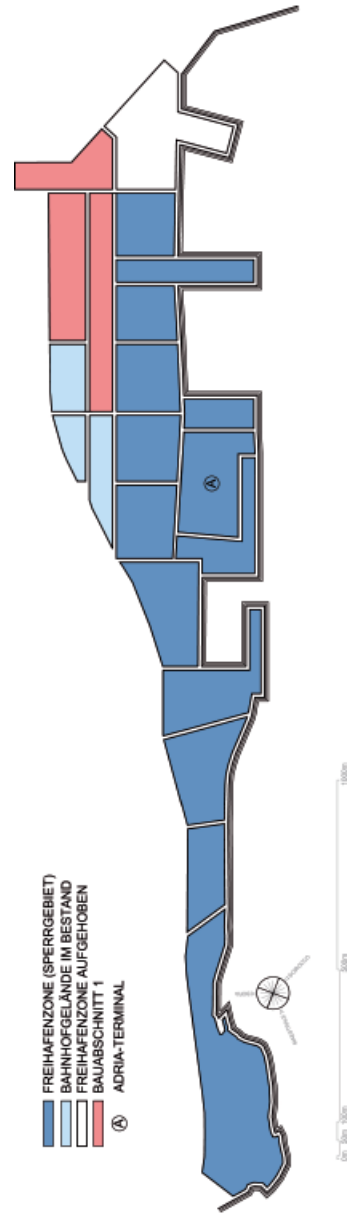
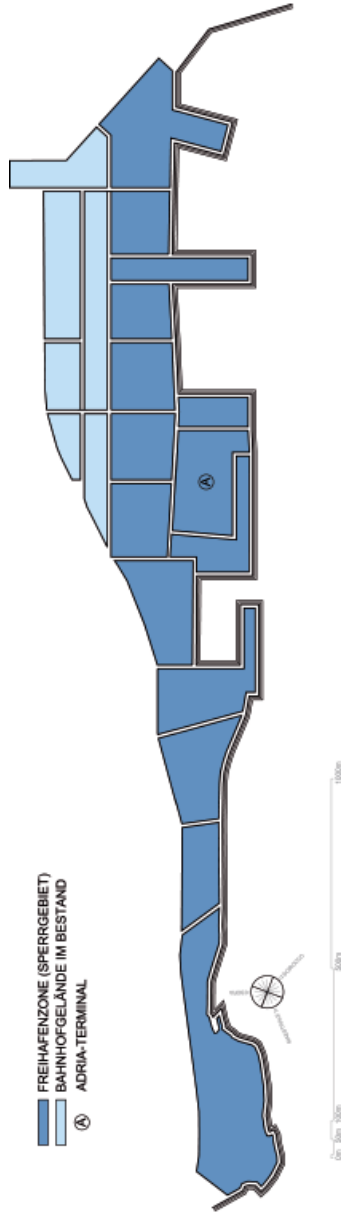
Die Ausgangslage für die Entwicklung des Porto Vecchio, des letzten verbliebenen Freihafengebietes innerhalb Triests und gleichzeitig Sperrgebiet für den Großteil der ansässigen Bevölkerung, bildet ein Gegenüber zweier Areale. Einerseits die zollfreie Zone selbst und ihr gegenüber das Bahnhofgelände. Die Entwicklung des gesamten Erweiterungsgebietes soll dabei von Seiten des Bahngeländes ausgehen und in Teilquartiere eingeteilt erfolgen. Das auf dem Schema dargestellte Bahngelände liegt zum größten Teil brach und ermöglicht somit in idealer Weise einen ersten Schritt zu setzen, ohne bereits in das Freihafengebiet einzugreifen. Nichts desto trotz soll bereits das weiß hinterlegte Teilquartier zur weiteren Projektierung freigegeben werden, die Zollfreie Zone in diesem Bereich also bereits aufgehoben werden.

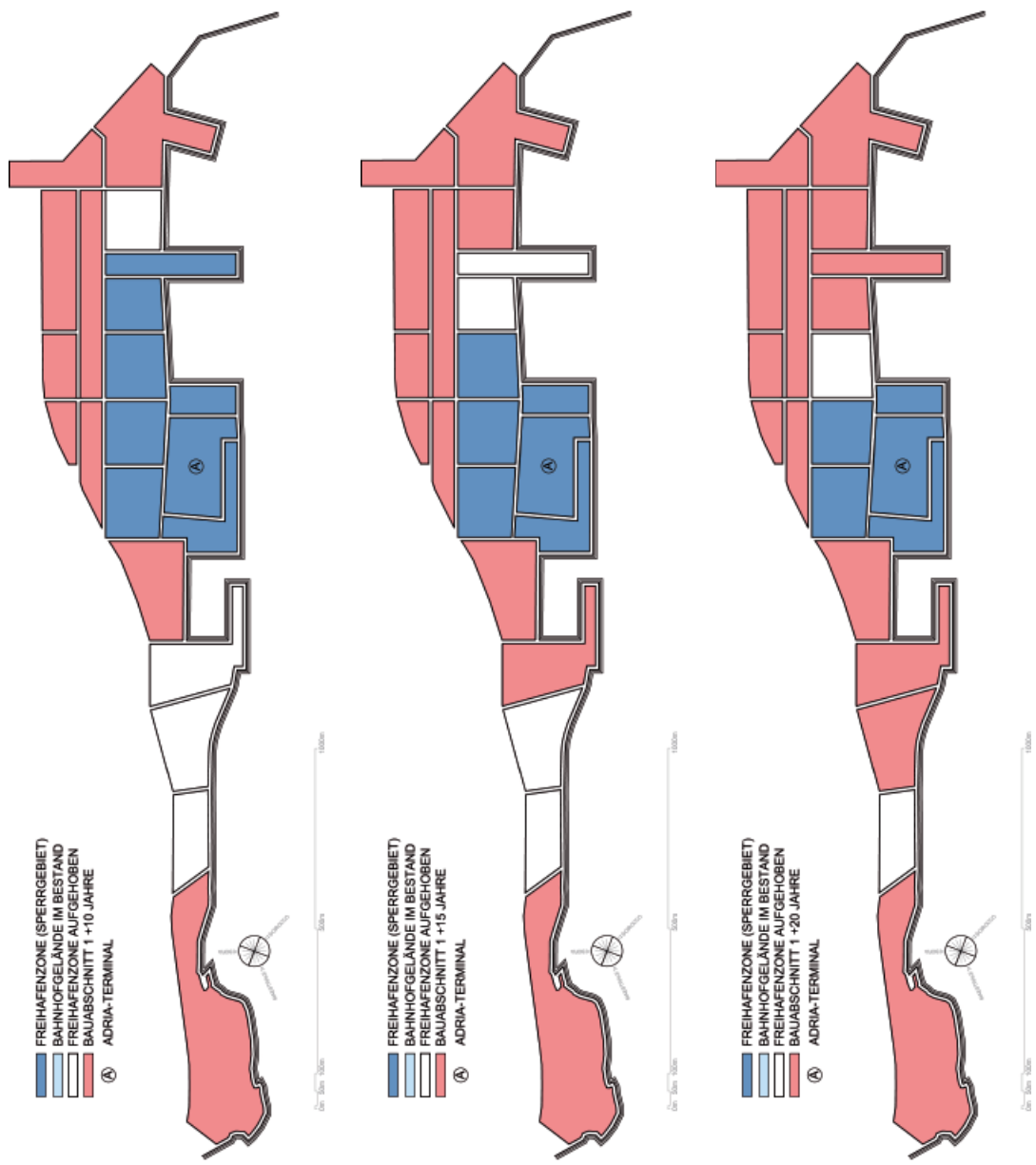
In Entwicklungsschritt zwei wird die Bebauung des verbliebenen Bahnhofgeländes sowie des ebenfalls seit Entwicklungsschritt eins projektierten Teilgebietes durchgeführt. Im Zuge dessen wird der gesamte nördlich von Bassin I liegende Zollbereich aufgehoben und zur Projektierung ausgewiesen. Die Quartiere zwischen Barcola und dem bis zum heutigen Tage sich

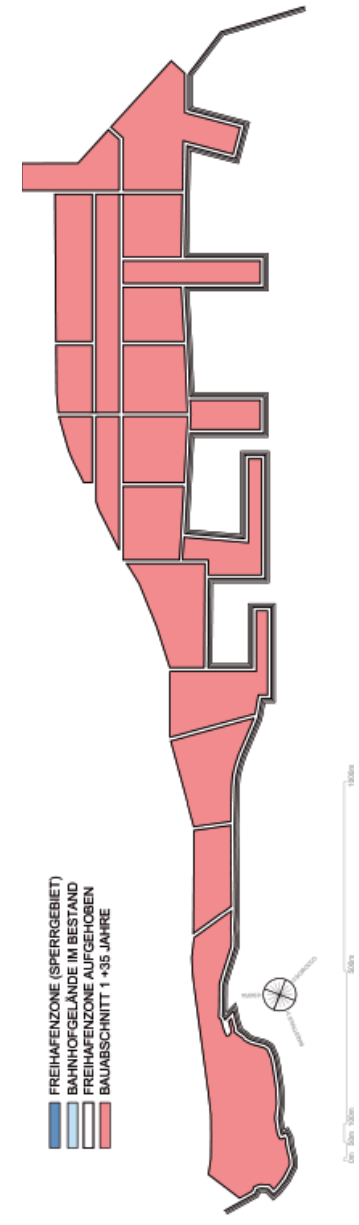
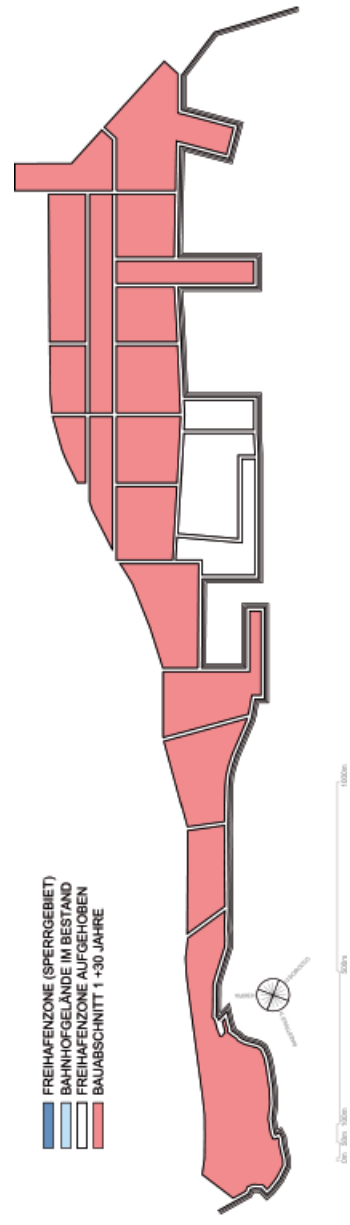
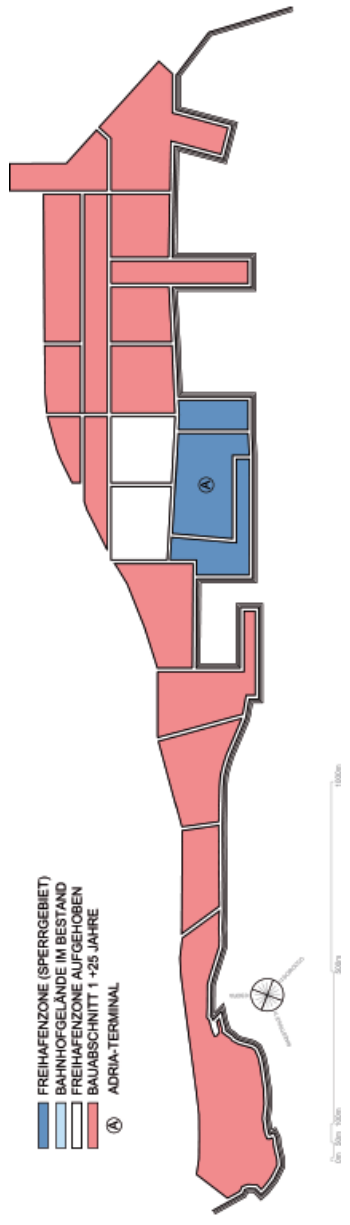
im Betrieb befindenden Adria Terminal, der den letzten tatsächlichen Betrieb in der gesamten Freihafenzone darstellt, liegt bereits seit Jahrzehnten brach und verfällt zunehmend.

In weiterer Folge stellt sich der vorgeschlagene Entwicklungsablauf für den stufenweisen Ausbau der Prima Fila wie in den beiden zuvor beschriebenen Schritten dar. Die Freihafenzone wird nach und nach, ausgehend von drei Seiten, immer weiter verkleinert um einen auch für den Hafенbetrieb gangbaren Rückbau seiner Funktionen zu ermöglichen. Schließlich wird im Zeitraum „Bauabschnitt 1+30 Jahre“ der Adria-Terminal aufgelassen und Bassin II in seine ursprüngliche Form rückgebaut um in seiner Uferausformung erneut dem historischen Ensemble eines Hafens der Industriellen Revolution zu entsprechen, sowie eine bereits weiter oben ausgeführte Attraktivierung der Uferzone zu erzielen.

Abb.3-11: Entwicklungsschritte Bebauung Porto Vecchio







4.3 Verkehrsstudien

Variantenvergleich für das Planungsgebiet

Bestehende Verkehrssituation

Da das Freihafengebiet des Porto Vecchio aufgrund seines Status als zollfreie Zone ein Sperrgebiet darstellt, wurde der gesamte Straßenverkehr um das Areal herum geführt. So kommt es, dass die vierspurige Hauptverkehrsstraße Viale Miramare (in nebenstehender Skizze Rot dargestellt), eingezwängt entlang des Karstgebirges auf der einen und dem Bahnhofgelände auf der anderen Seite verläuft.

Auf dem Areal des historischen Hafengeländes befindet sich ein dichtes Netz interner Straßenzüge, Lagerflächen und einige Kilometer Eisenbahnschienen. Das Verkehrsnetz dient ausschließlich dem Umschlag der Waren innerhalb des Freihafens und ist für den innerstädtischen Verkehr irrelevant. Es existiert lediglich eine streng kontrollierte Anbindung über das Zollgebäude an das öffentlich zugängliche Stadtgebiet. Unter Rücksichtnahme auf die geographisch eingeeengte Situation des Erweiterungsareals bieten sich unseres Erachtens zwei Achsen zur übergeordneten Erschließung des Gebietes besonders an, die drei neuralgische Verkehrsknotenpunkte bilden. Erstens, eine in Nord-Süd, längs des gesamten Porto Vecchio verlaufende

Hauptachse mit insgesamt zwei Eingangssituationen, eine davon direkt gegenüber des Borgo Teresiano. Die andere nahe der Eisenbahnbrücke, nördlich gelegen, in Richtung Barcola. Die zweite Achse und mithin dritte neuralgische Anbindung soll eine Unterführung zum Stadtteil Roiano bilden um über die so aufgespannte Querachse auch die in den Hängen der umliegenden Hügel liegenden Gebiete einzubinden. Diese kurz angeführten geographischen, wie formalen Vorgaben bilden den groben Rahmen der nachstehend beschriebenen Fallstudien.



Abb.12: Hauptverbindungsachsen über das Erweiterungsgebiet
Abb.13 rechts: Bestehende Verkehrsführung um das Freihafengebiet herum



STRASZENSCHHEMA BESTAND

- Verkehrsadern erster Ordnung
- Verkehrsadern zweiter Ordnung
- Nebenverkehrsstraßen



Abb. 14: Viale Miramare von Barçola her kommend

Abb. 15 rechts: Viale Miramare bei Eisenbahnbrücke





Abb.16: Eingangssituation
Richtung Roliano
Abb.17 rechts: Viale Miramare
bei Personenbahnhof



Fallstudien - Verkehrsvarianten

Im Vorfeld der Machbarkeitsstudie bezüglich einer Integration in das städtische Verkehrsnetz, sowie der inneren Erschließung der Prima Fila, stand eine Untersuchung möglicher Varianten durch das Planungsgebiet unter Betrachtung der Auswirkungen auf die in unmittelbarer Nähe gelegenen Quartiere. Weiters wurde auf eine möglichst optimierte Verkehrsführung in Bezug auf die zeitlich aufeinander folgenden Bauabschnitte geachtet. Nachstehend eine Betrachtung mehrerer Möglichkeiten mit besonderem Augenmerk auf die in roter Farbe dargestellten Hauptverkehrsachsen. Aus den nachstehend beschriebenen Varianten wurden die jeweils als gut befundenen Elemente entnommen und stellen in weiterer Folge eine Grundlage der vorgeschlagenen Machbarkeitsstudie dar.

Variante 01

geht von einer einzigen zusätzlichen Hauptverkehrsachse mitten durch das Planungsgebiet aus. Dadurch würde die vierspurig geführte Viale Miramare um eine Entlastungsstrasse erweitert. Dies hätte ein erhöhtes Verkehrsaufkommen über das Freihafengebiet zur Folge, brächte aber andererseits auch den Vorteil einer

rascheren Entwicklung des Erweiterungsareals mit sich. Die Lärmbelastung der Wohnviertel in unmittelbarer Nähe der östlich gelegenen Viale Miramare würde dabei vermutlich reduziert.

Ein weiterer Ansatz dieser Variante ist es die Ampel gesteuerte, einem Kreisverkehr ähnliche Situation vor dem Personenbahnhof zu entschärfen und gänzlich durch eine Ampel gesteuerte Hauptstraßenführung zu ersetzen. Der Vorteil dieser Herangehensweise wäre eine Beruhigung des gesamten Bahnhofsvorplatzes, derzeit gänzlich durch die vorherrschende Verkehrssituation in Anspruch genommen wird. Außerdem ließe sich dadurch eine wesentlich erleichterte Erreichbarkeit für Fußgänger aus dem Erweiterungsgebiet realisieren. Auch in Anbetracht die Zerschneidung der Platzanlage vor dem Personenbahnhof aufzuheben, die gegenwärtig vorherrscht.

Die Nachteile eines solchen Ansatzes finden sich jedoch im Bereich des öffentlichen Bus Verkehrs wieder, welcher über die bestehende Verkehrsführung in optimaler Weise angebunden ist. Der Wegfall dieser Verkehrsführung würde dessen Ablauf wohl eher behindern. Des Weiteren würde auch der ohnehin schon schwierige Verkehrsfluss durch zusätzliche Kreuzungen eher gestört als dass ihm

damit geholfen wäre.

Variante 02

greift Variante 01 auf, erweitert diese aber um eine weitere Hauptstraße innerhalb des Areals. Dies hätte sozusagen eine Aufteilung des Erweiterungsareals in drei längs orientierte Gebiete zur Folge, welche die Anbindung einzelner Quartiere innerhalb des Gebietes jedoch erleichtern würde. Es wurde für diese Variante eine Einbahnführung der beiden durch das Gebiet verlaufenden Hauptachsen angedacht. Dies würde die Verkehrsströme klar auf die beiden Achsen verteilen. Negativer Aspekt dieser Maßnahme bleibt jedoch unter Umständen das „Gerichtet-Sein“ der Verkehrsströme, die in Richtung Stadtmitte, bei Borgo Teresiano, den Verkehr aus dem viertel heraus leiten würden - sich in psychologischer Hinsicht also negativ auf die Eingangssituation in diesem Bereich auswirken könnten.

Variante 03

legt das Hauptaugenmerk in Hinsicht Verkehrsführung auf das Erweiterungsgebiet. Die weiter oben beschriebene Viale Miramare würde durch Rückbaumaßnahmen zu einer Verkehrsachse zweiter Ordnung, wobei der

Hauptverkehrsstrom direkt durch das ehemalige Freihafengebiet geführt würde. Auch hier ist eine interne Einbahnregelung angedacht, das Konzept weist jedoch einige Nachteile auf. Erstens zwingt eine solche Trassierung die bestehende Bebauung zwischen den Hauptachsen in hohem Grade ein, wodurch seine Erreichbarkeit, insbesondere für Fußgänger, erschwert würde. Andererseits wird zwar die Viale Miramare entlastet und die Wohngebiete in unmittelbarer Nähe attraktiver gemacht. Die natürliche Grenze des Bahnhofes würde jedoch nicht aufgehoben und die Zugänglichkeit zum Erweiterungsgebiet aufgrund dieser Maßnahme auch nicht gebessert. Des Weiteren wäre der Verkehrsstrom an der Nahtstelle zum Borgo Teresiano hin konzentriert und brächte ein hohes Maß an Verkehrsaufkommen direkt an die attraktivste Übergangsstelle zwischen Altstadt und historischem Hafengebiet.

Variante 04

stellt eine geänderte Eingangssituation von Variante 02 dar, die den Verkehrsfluss lediglich direkter in die Viale Miramare übergehen lässt.

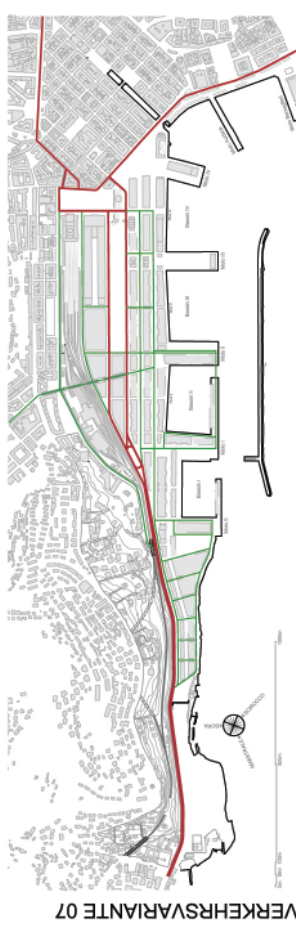
Die nachfolgenden Varianten 05 bis 08 experimentieren mit einer Ausweitung der bestehenden

Verkehrsführung um eine oder mehrere Häuserblöcke. Dies hätte den Vorteil, dass der Vorplatz des Personenbahnhofs durch die längere Führung insofern beruhigt werden könnte, als der Platz selbst in seiner Längsausdehnung vergrößert würde, die Anbindung der Buslinien jedoch weiterhin reibungslos funktionieren kann.

Abb.18: Blick entlang Viale Miramare
Abb.19-27 folgende Doppelseite: Variante n/vergleich
Straßenführung über das Erweiterungsgebiet







Öffentliche Verkehrsmittel

Der öffentliche Verkehr in Triest beschränkt sich zurzeit auf ein Bus-Netz das über das gesamte Stadtgebiet gespannt ist, welches jedoch - wie der gesamte Individualverkehr - den Verzögerungen des Stoßverkehrs zu Arbeitsbeginn und Arbeitsende unterliegt. Es gibt zwar noch einen winzigen Rest eines ehemaligen sehr gut ausgebauten Straßenbahnnetzes, dieses beschränkt sich jedoch auf die, wohl lediglich aus nostalgischen Gründen aufrechterhaltene Linie zwischen Piazza Oberdan und einem in Vergessenheit geratenen Vorort - dem am Karst gelegenen Opicina. Sämtliche andere Schienenstränge innerhalb der Stadt wurden zugunsten des Mitte des 20. Jahrhunderts immer populärer gewordenen Automobilverkehrs erst vernachlässigt, in weiterer Folge schrittweise rückgebaut. Geblieben ist die zu touristischen Zwecken am Leben erhaltene, über hundert Jahre alte, auf Teilstücken als eine Art Zahnrad Straßenbahn geführte Strecke - wie der Darstellung zu entnehmen ist.

Um dem immer rapider steigenden Verkehrsaufkommen Triests und in weiterer Folge auch dem, aus der Entwicklung der Prima Fila zu erwartenden, zusätzlichen

Belastung des Straßennetzes entgegen zu wirken, ist es uns ein dringendes Anliegen, das öffentliche Verkehrsnetz Triests neuerlich um ein Straßenbahnnetz zu erweitern. Entlastung sollen neue Gleisstrecken zwischen Barcola - Prima Fila - sowie den Kerngebieten Triests bringen, welche die Stadtteile, zugunsten einer prosperierenden Entwicklung, untereinander verbinden, gleichzeitig aber auch den Individualverkehr zwischen den Quartieren mindern sollen.

Abb.28: Ehemaliges Straßenbahnnetz entlang Via Carducci





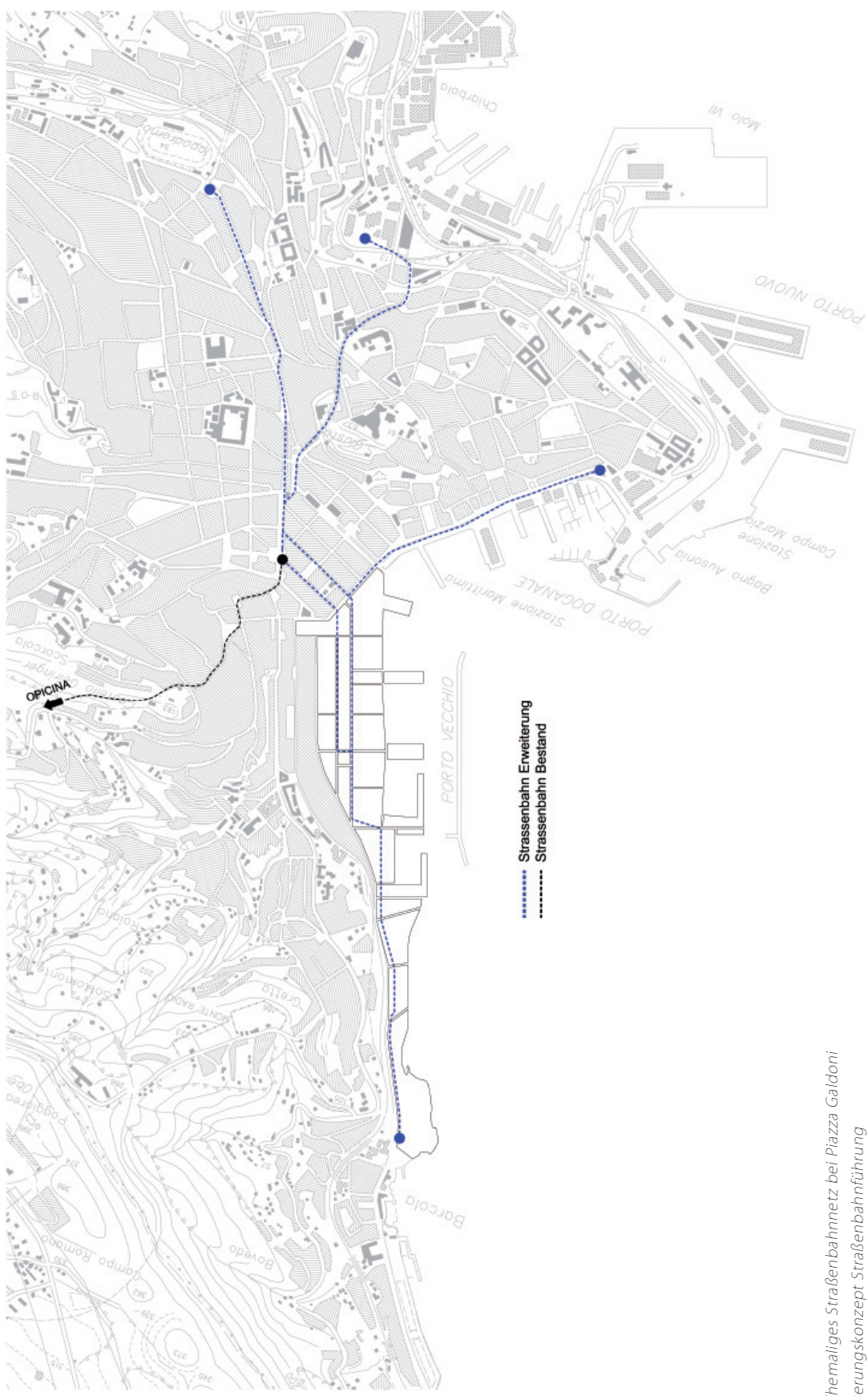


Abb.29 links: Ehemaliges Straßenbahnnetz bei Piazza Gaidoni

Abb.30: Erweiterungskonzept Straßenbahnführung

4.4 Urbanistische Methoden

Stadterweiterung, Stadterneuerung, Stadtbau

Vorgestellt, kurz, drei Definitionen zum Thema Städtebau, die unseres Erachtens auf die Machbarkeitsstudie der Prima Fila zutreffen und zum allgemeinen Verständnis beitragen sollen:

Stadterweiterung

„Stadterweiterung ist die Anlage neuer Stadtteile oder Quartiere am jeweiligen Stadtrand, in Bezug auf die Stadt im weiteren Sinne jede zusätzliche Inanspruchnahme von bisher unbebautem Land für Siedlungszwecke. Manchmal wird auch von „innerer Stadterweiterung“ gesprochen, wenn freie Flächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile in Anspruch genommen werden.“¹

Stadterneuerung

„Stadterneuerung ist einerseits ein Prozess, der sich in unterschiedlicher Intensität und Geschwindigkeit im gesamten bebauten Stadtgebiet in Form von Handlungen oder Maßnahmen der Einwohner [...] sowie auch der öffentlichen Hand laufend vollzieht. Stadterneuerung ist andererseits ein Handlungsfeld des Städtebaus und der Stadtplanung in Teilgebieten der Stadt, in denen dieser

Prozess nicht oder nur unzureichend stattfindet und deshalb besondere Eingriffe erfordert. Es handelt sich [...] um eine Vielzahl von Maßnahmen die geeignet sein sollen, einem vorhandenen Stadtgebiet oder Quartier nicht nur zur Verbesserung der baulich-räumlichen Organisation, sondern der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Verhältnisse, der Qualität der Lebensbedingungen insgesamt zu verhelfen.“²

Stadtbau

„Stadtbau [...] bezieht sich auf Maßnahmen größeren Umfangs innerhalb der vorhandenen Stadt. Damit sind nennenswerte Veränderungen der baulich-räumlichen Organisation verbunden, etwa durch große Infrastrukturmaßnahmen, Anlage neuer zentraler Wohnquartiere, Umnutzung ehemaliger Hafen-, Eisenbahn-, Industrie- oder militärischer Flächen usw. Notwendigkeit oder Sinn solcher Veränderungen können sich sowohl aus dem Wachstum, der beschleunigten Entwicklung einer Stadt oder städtischen Agglomeration, als auch aus ihrer Stagnation oder Schrumpfung ergeben.“³

Quelle

FRICK Dieter, *Theorie des Städtebaus. Zur baulich räumlichen Organisation der Stadt.* Ernst Wasmuth Verlag Tübingen. zweite veränderte Auflage. Berlin 2008.

Verweise

1 FRICK Dieter, *Theorie des Städtebaus. Zur baulich räumlichen Organisation der Stadt.* Ernst Wasmuth Verlag Tübingen. zweite veränderte Auflage. Berlin 2008., p. 111.

2 Ebd., p. 119.

3 Ebd., p. 126.



5 Machbarkeitsstudie

The background of the page is a detailed architectural site plan of a city district. It features a complex grid of streets, with some wider thoroughfares and narrower lanes. Building footprints are represented by various hatching patterns, including diagonal lines and solid black areas, indicating different structures and their orientations. The plan shows a mix of residential and commercial blocks, with some larger, more prominent buildings interspersed among smaller residential units. The overall layout is dense and organized, typical of a planned urban environment.

5.1 Verkehrskonzept

5.2 Bebauungskonzept

5.3 Quartiere und Rechenwerte

5.4 Freiraumkonzept

5.5 Milieustudien

5.1 Verkehrskonzept

Aufbauend auf die vorangestellten Verkehrsvarianten

Machbarkeitsstudie der Straßenführung

Der Ausbau beziehungsweise die verkehrstechnische Erschließung des Erweiterungsgebietes geht mit der phasenweisen Entwicklung des Hafenaareals einher. Die Ausgangslage bildet dabei die, über weite Strecken vierspurig geführte, Viale Miramare, die aus Richtung Barcola kommend den schmalen Küstenstreifen entlang führt und vor dem Personenbahnhof, rund um die Piazza Libertà verlaufend, einen wichtigen Verteilerpunkt nördlich des historischen Stadtzentrums bildet. Davon ausgehend führt sie entlang der Uferzone vor der Piazza Unit, dem Hauptplatz Triests, bis in das Gebiet des modernen Containerhafens.

Schritt 1

des Verkehrskonzepts ist es das Gebiet des ehemaligen Frachtbahnhof Aareals zu erschließen, wobei eine zusätzliche Hauptverkehrsachse entlang des Personenbahnhofs errichtet wird um eine optimale Anbindung an die dort neu hinzukommenden Quartiere über zwei Seiten zu erreichen und gleichzeitig das Bahnhofareal zu fassen. Würde die Straße westlich des Bahnhofs nicht ausgeführt werden, bliebe das Gebiet, wie eine Sackstraße, lediglich über die Piazza Liberta

erschlossen und hätte in Bezug auf seine Erreichbarkeit einen wesentlichen Wettbewerbsnachteil. Des Weiteren wird durch diese Maßnahme eine gleichzeitige, geringe, Entlastung der Viale Miramare geschaffen, soll dieser jedoch ausdrücklich nicht den Rang ablaufen, sondern lediglich den Ziel- und Quellverkehr in die neu geschaffenen Quartiere von der Viale Miramare abfangen um den Kreisverkehr nicht zusätzlich zu belasten.

Dabei wird jedoch durch die zusätzliche Hauptverkehrsachse keine weitere Trennung zwischen Erweiterungsgebiet und Viale Miramare eingeführt, da das dichte Schienennetz des Bahnhofs in diesem Bereich bereits eine harte Trennung zu den weiter östlich gelegenen Stadtteilen darstellt. Angeschlossen wird die neue Trasse an die bereits bestehende kreisverkehrähnliche Straßenführung um die Piazza Libertà und auf der gegenüberliegenden Seite nahe des hydrodynamischen Kraftwerks, an der „Stadteinfahrt“.

Die über Jahrzehnte gewachsene Hauptverkehrsader Viale Miramare wird als solche nicht angetastet da sie optimal an die weiteren Hauptverkehrsadern Triests angebunden ist. Sie soll vielmehr in ihrer Funktion als historische Achse erhalten bleiben.

Schritt 2

besteht aus einer Ausweitung der Kreisverkehrführung auf das Areal des Porto Vecchio unter einer gleichzeitigen Beruhigung des Bahnhofvorplatzes. Der Verkehrsfluss aus dem Kreisverkehr wird auf eine längere Strecke ausgedehnt um der Konzentration auf Piazza Libertà entgegen zu wirken. Die Ausweitung dient außerdem dem späteren Anschluss der Sammelstraße aus dem Freihafengebiet. Auf nördlicher Seite wird die Straßenführung für die in späterer Folge dort angesiedelte Wohnbebauung errichtet.

Schritt 3

stellt die Verbindung durch das Gebiet des Porto Vecchio her. Das neu konzipierte Straßennetz basiert auf den Grundlagen der historischen Gebäudestruktur und deren ehemaligen Erschließungsachsen. Die oben beschriebene Sammelstraße wird dabei an den Kreisverkehr angeschlossen. Gleichzeitig wird als Verbindungssache in östlicher Richtung eine Unterführung durch das Schienennetz als Anbindung der Prima Fila an den Stadtteil Roiano errichtet um die rund um das ehemalige Freihafengebiet liegenden Stadtteile über das Entwicklungsareal untereinander zu vernetzen. Die Unterführung wird als Verbindung

für PKW Verkehr zwischen den Stadtvierteln angelegt. Die Vernetzung der Gebiete für Fußgänger erfolgt über Fußgängerbrücken, die über den Bahnsteigen angeordnet sind um die Anbindung der im Hang gelegenen Viertel an den Personenbahnhof zu verbessern. Die solcherart geführte Anbindung stellt insofern keine besondere Schwierigkeit dar, als das besagte Viertel sich auf einer Terrasse befindet, die Stege somit nur aus dem Plateau heraus verlängert werden müssen.

Schritt 4

Schließlich vervollständigt das Straßennetz um Bassin II herum, dem zu der Zeit bereits ehemaligen Standort des Adria-Terminal. Der Kreisverkehr bei der nunmehr vergrößerten Piazza Libertà wird schließlich um einen Häuserblock zurückgenommen um das Hauptverkehrsaufkommen am Eingang zur Prima Fila, hin zum Borgo Teresiano zu reduzieren und über die orange dargestellte Sammelstraße vorwiegend Ziel- und Quellverkehr laufen zu lassen.

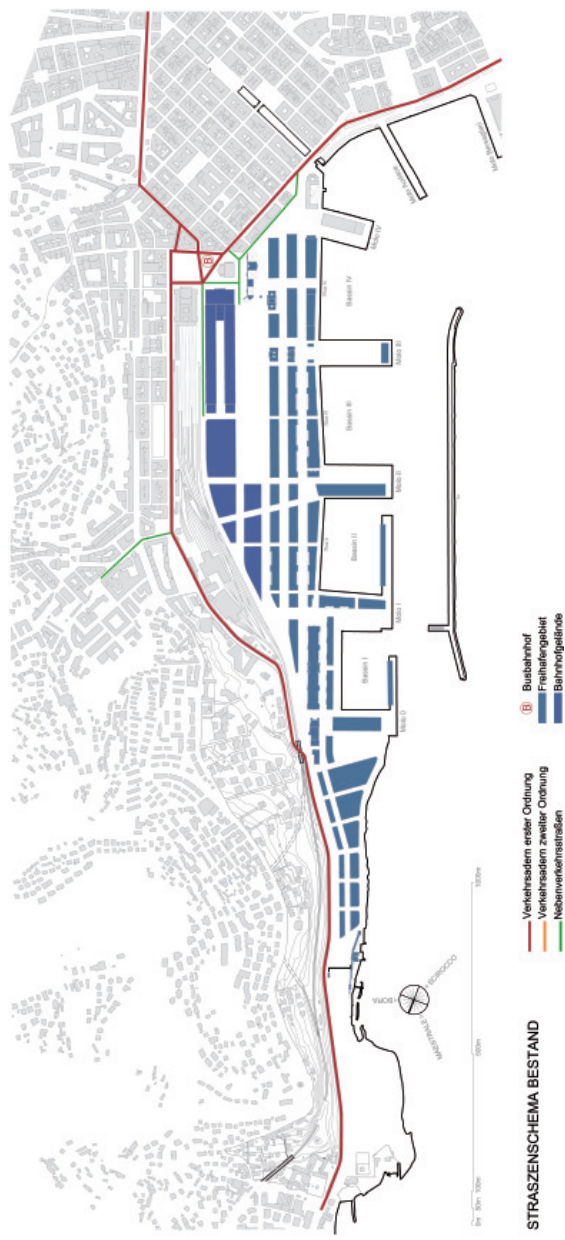
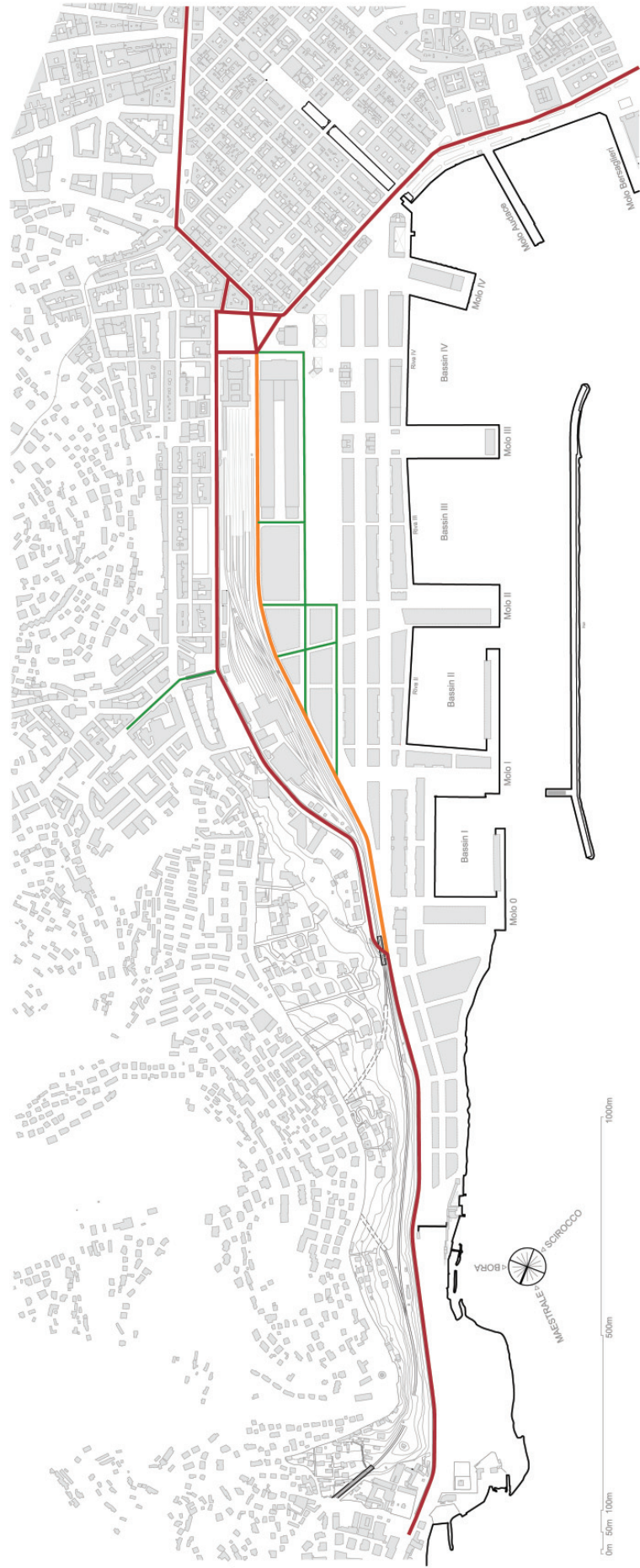


Abb.1: Bestehende Verkehrsführung um das Freihafengebiet

Abb.2-5 nachstehende Doppelseiten: Schrittweiser Ausbau der Verkehrsführung auf dem Freihafengebiet in Abstimmung mit den Bauabschnitten



- Verkehrsadern erster Ordnung
- Verkehrsadern zweiter Ordnung
- Nebenverkehrsstraßen

STRASZENSHEMA ERWEITERUNG 1



STRASZENSCHHEMA ERWEITERUNG 2

- Verkehrsschemen erster Ordnung
- Verkehrsschemen zweiter Ordnung
- Nebenverkehrsstraßen



- Verkehrsadern erster Ordnung
- Verkehrsadern zweiter Ordnung
- Nebenverkehrsstraßen

STRASZENSICHEMA ERWEITERUNG 3

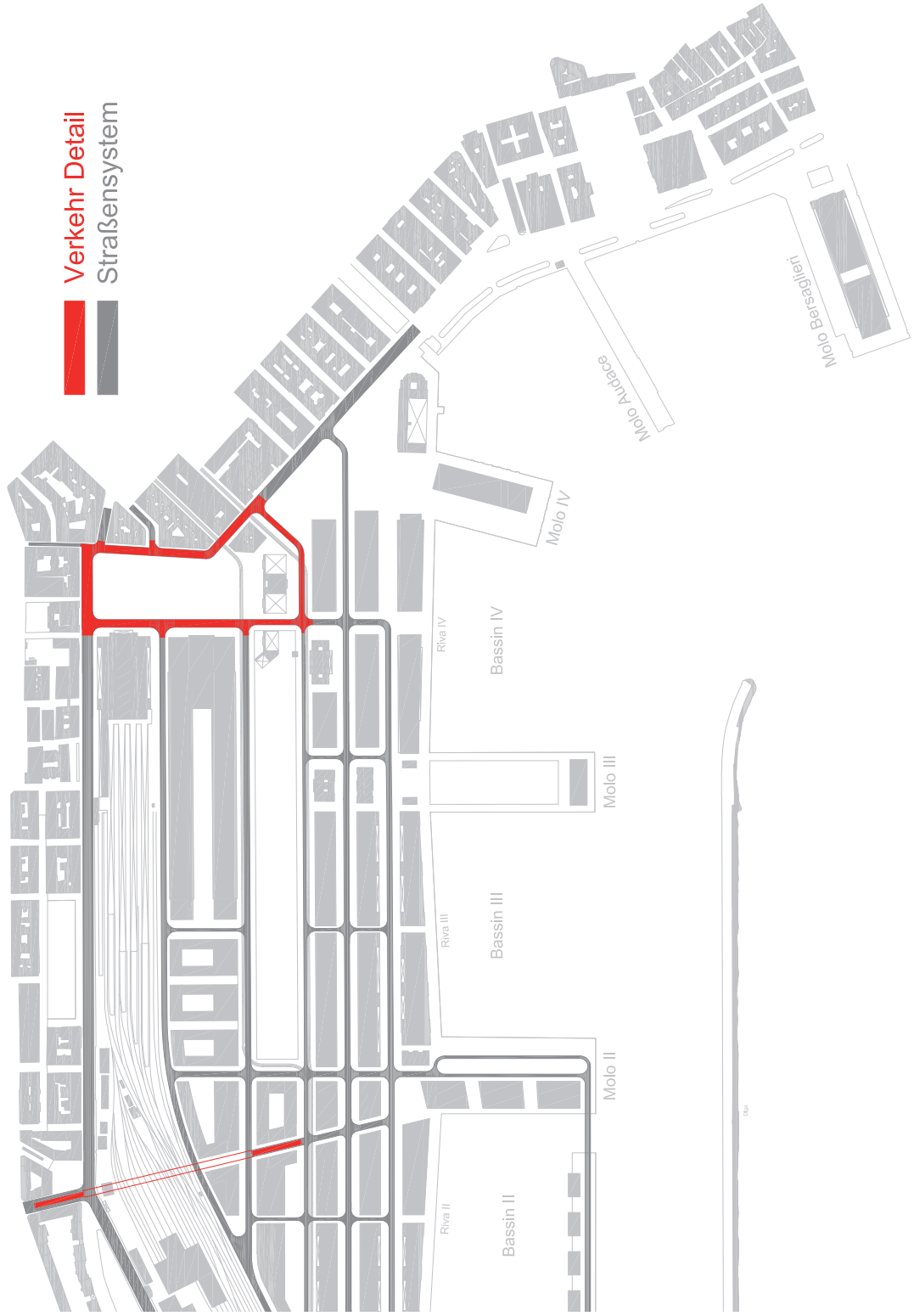


STRASZENSCHHEMA ERWEITERUNG 4

- Verkehrsadern erster Ordnung
- Verkehrsadern zweiter Ordnung
- Nebenverkehrsstraßen
- Fußgängerüberführungen



Abb.6: Darstellung der von uns gewählten Verkehrslösung mit wichtigen Detailpunkten



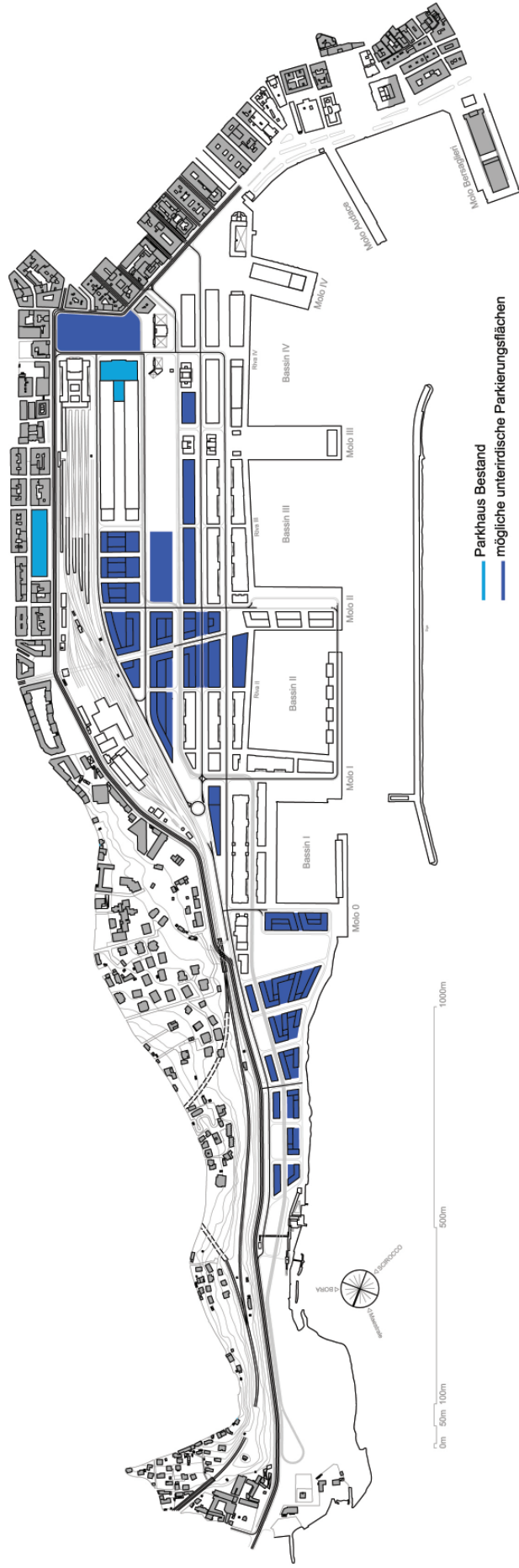
Parkierung

Stellt der Individualverkehr innerhalb Triests bereits eine zunehmende Belastung der Lebensqualität innerhalb des Stadtgebietes dar, so „verschlimmert“ es ein latentes Parkplatzproblem zusätzlich. In den Quartieren der Prima Fila soll ein dreistufiges „Parkierungssystem“ unterschiedlicher Gewichtung zur Anwendung kommen.

Um dem, unseres Erachtens, überhandnehmenden Aufkommen an Parkplätzen auf Straßenebene entgegen zu wirken wird die Errichtung unterirdischer Sammelgaragen, im Speziellen unter den neu projektierten, zentralgelegenen Bebauungen empfohlen. Diese sollen den Bewohnern der historischen Hafenzeile, den Arbeitern und Angestellten, sowie den Kunden der umliegenden Quartiere zur Verfügung stehen. An der Oberfläche sollen nichts desto Trotz Parkplätze geschaffen werden. Diese sollen jedoch vorwiegend der Anlieferung von Waren unterschiedlichster Art dienen, in ausreichender Zahl aber zeitlich begrenzt zur Verfügung stehen. Indem die oberirdischen Flächen durch diese Maßnahme weitgehend von parkenden mehrspurigen Kraftfahrzeugen frei gehalten werden,

soll eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erzielt werden. Die für Italien typischen Roller und Motorräder sollen jedoch auf der Straßenebene erhalten bleiben und den besonderen Charakter der südländischen Städte erhalten. Als ein unseres Erachtens gelungenes Konzept einer innerstädtischen Verkehrsberuhigung möchten wir auf die Stadt Ulm namens „Stadtmitte-Neu“ verweisen. In den nördlich gelegenen Wohnquartieren, Richtung Barcola hin, schließlich sollen wiederum Tiefgaragen unter der Bebauung errichtet werden, die Oberflächen jedoch Besucherparkplätzen vorbehalten bleiben.

Abb.7: mögliche, in Tiefgaragen angeordnete, Parkierungsflächen unter der neuen Bebauung



5.2 Bebauungskonzept

Gegenüberstellung Bestand/Machbarkeitsstudie, Beschreibung der Machbarkeitsstudie

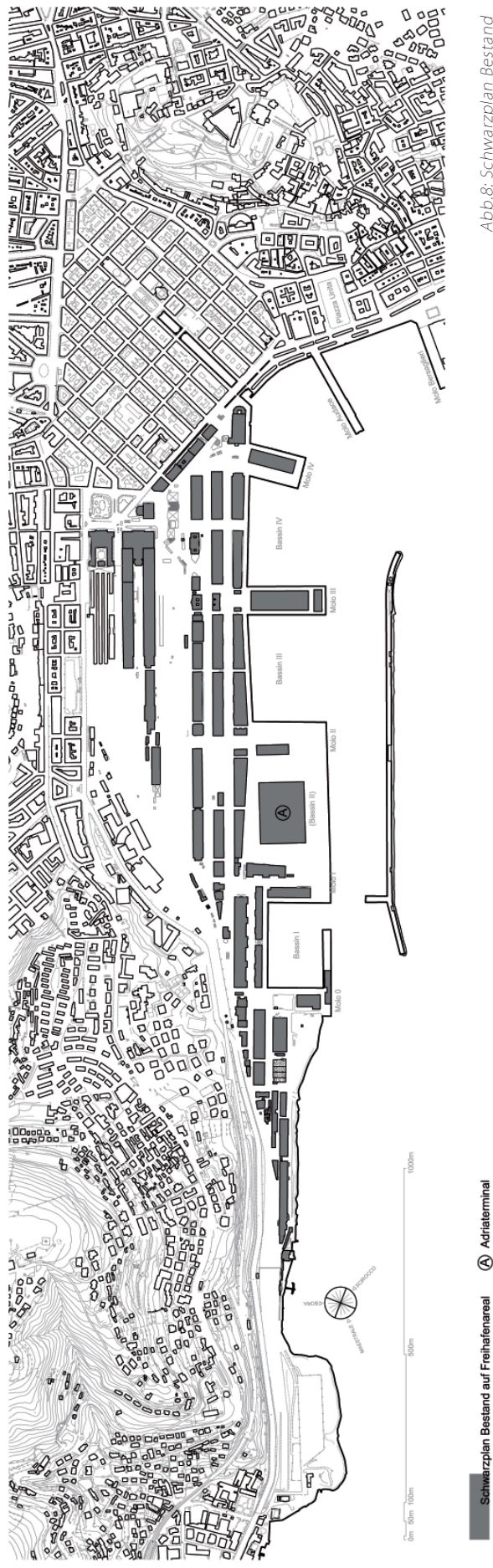
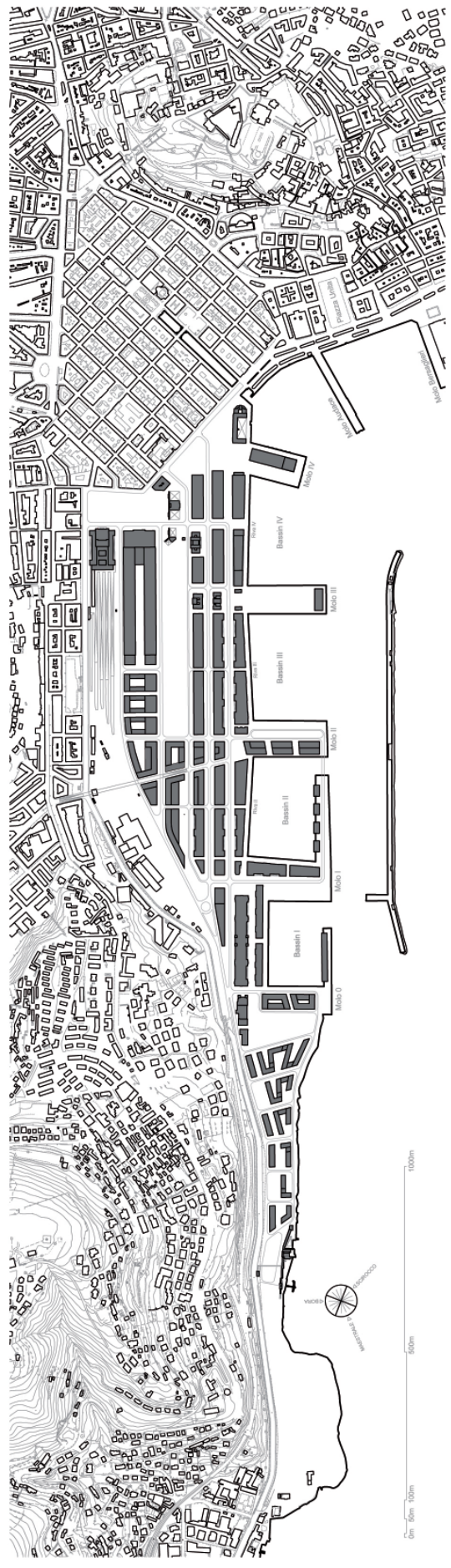
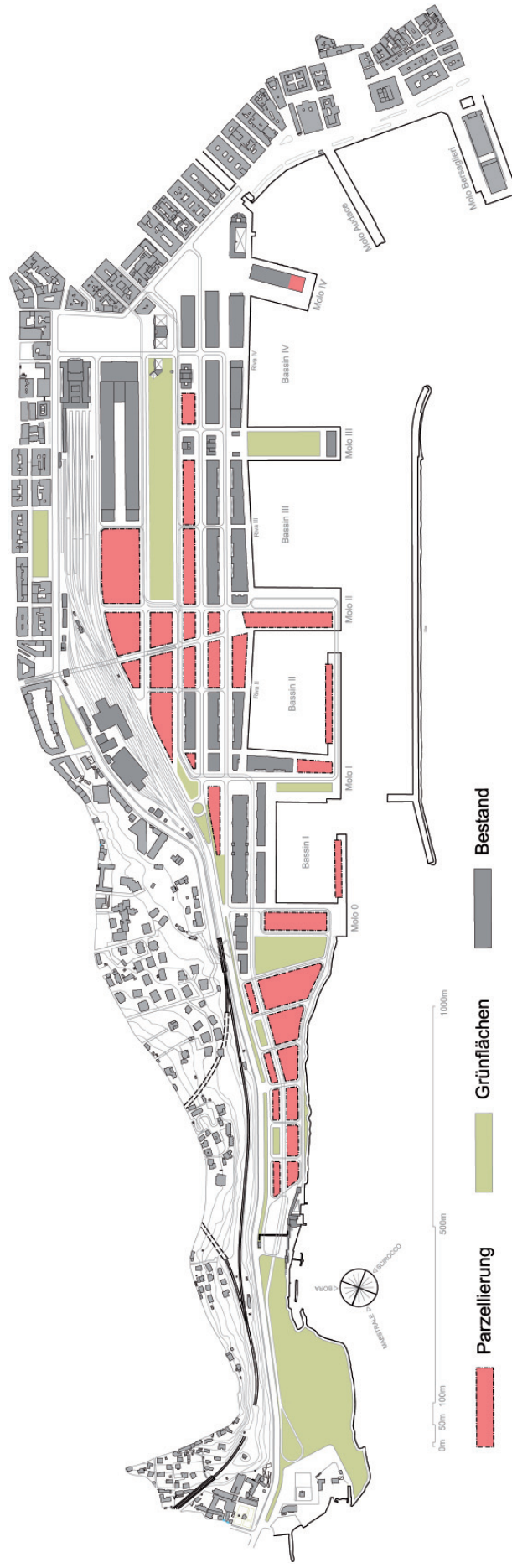


Abb.8: Schwarzplan Bestand



Schwarzplan Machbarkeitsstudie auf Freihafengebiet

Abb.9: Schwarzplan Machbarkeitsstudie

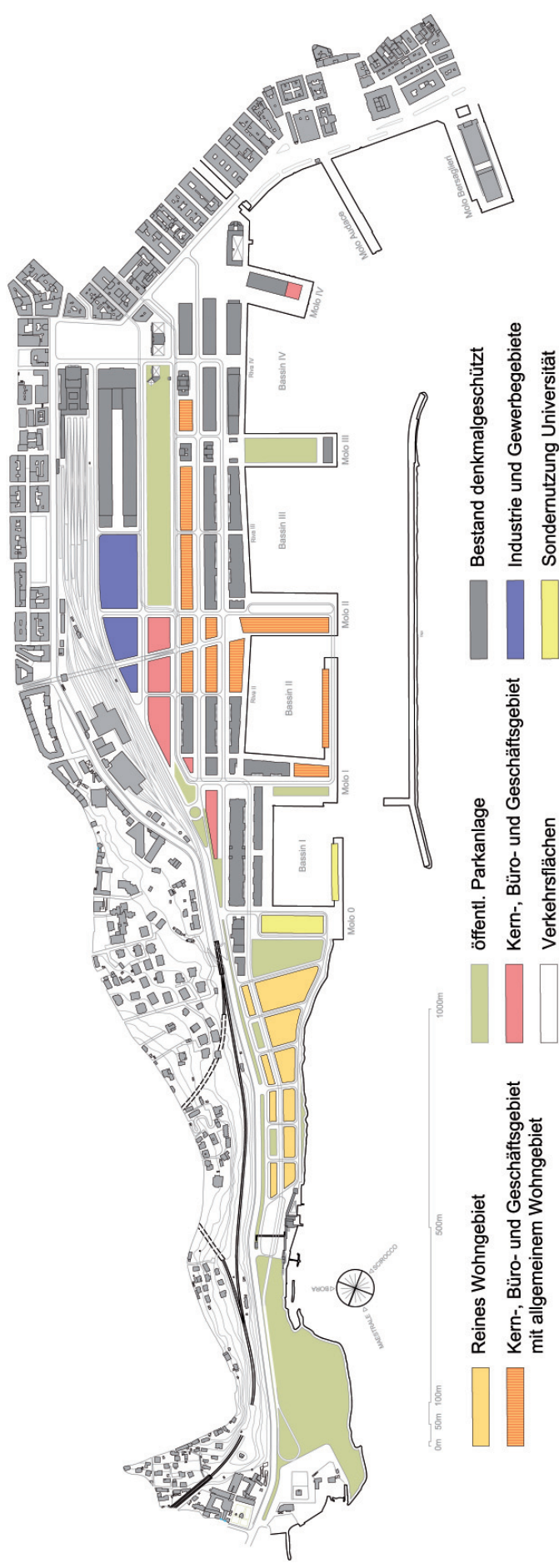


Bauland - Parzellierung

Ausgehend von den von uns definierten Vorgaben hinsichtlich möglichst großzügiger Grünflächen, einer Öffnung des Hafens als hin zur Altstadt (in Richtung Borgo Teresiano), Verbindung bzw. Miteinbeziehung des Meeres auf gesamter Länge des Erweiterungsareals

und einer Verbindungsachse mit dem östlich gelegenen Viertel Roiano sowie des in nördlicher Richtung gelegenen Barcola wurden die rot dargestellten Parzellen als Flächen für eine spätere Bebauung ausgewiesen. Weiters wurde darauf geachtet, möglichst jeder Parzelle

in den Bauabschnitten in der Zeitlichen Abfolge eine Grünfläche zuzuordnen. Der Schwerpunkt der zur Gänze neuen Bebauung liegt somit in Arealmitte bei Basin II als Verbindendes Glied zu Roiano und in nördlicher Richtung zu Barcola hin.



Nutzungsschema

In obenstehender Skizze sind die Nutzungsschemata der neuen, nebenstehend erklärten Parzellierungen ersichtlich. Der östliche Teil des Planungsgebietes bleibt dabei vor allem gewerblicher- und industrieller Nutzung vorbehalten, da ein direkter Anschluß an den

Bahnhof möglich ist, wohingegen in Ufernähe, entlang der gesamten westlichen Hälfte des Areals gemischte Nutzung vorherrscht.

Abb. 10 links: Parzellierung über das Areal
 Abb. 11: Nutzungsschema der Parzellierung

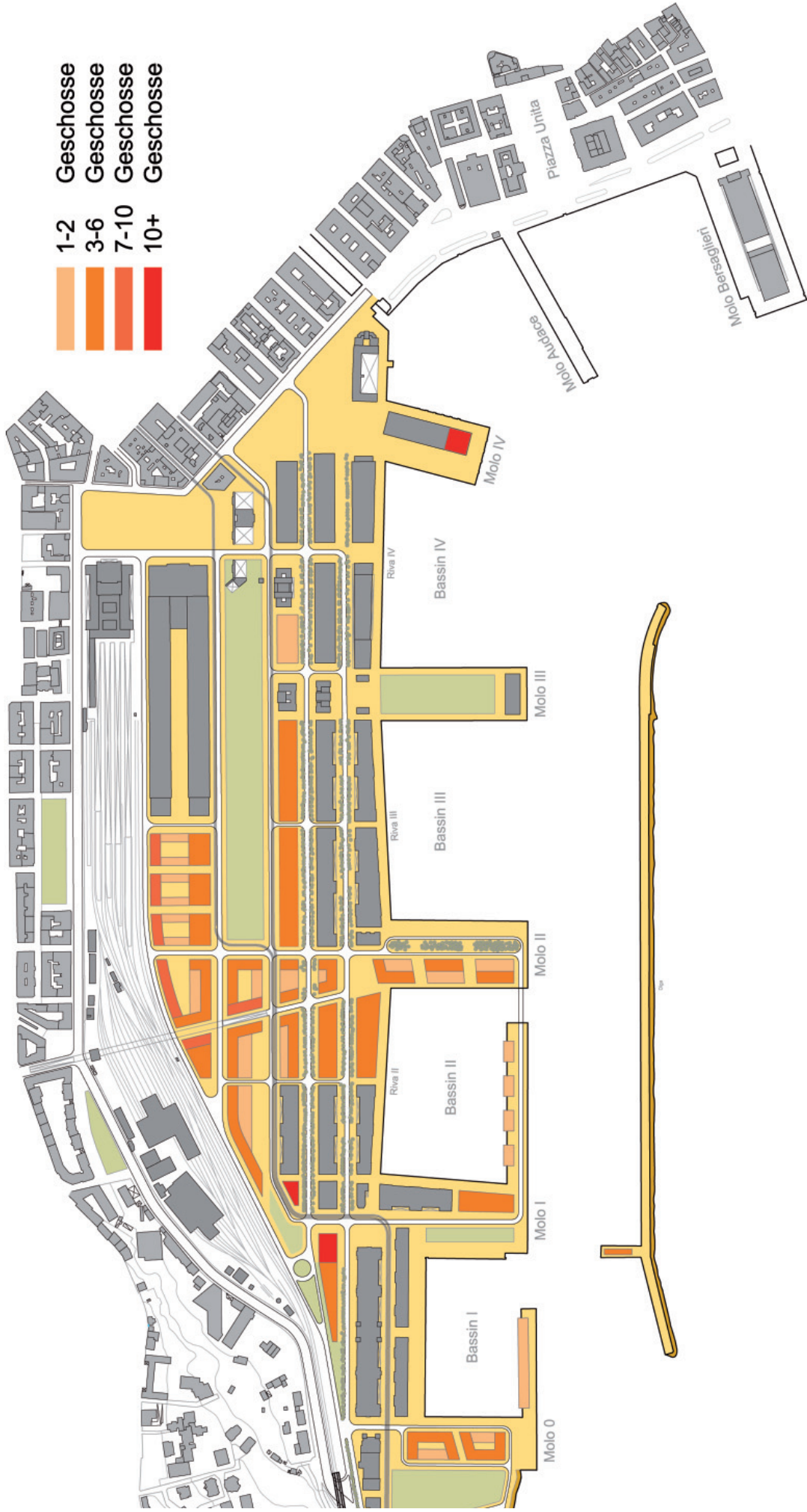
Bebauungsvorschlag

Nebenstehend das von uns vorgeschlagene Bauungskonzept für das Freihafengebiet des sogenannten Porto Vecchio inklusive Höhenentwicklung der Baukörper sowie Darstellungen der Verkehrsführung für Straßen und Straßenbahn. Der Grünkorridor, wie er weiter unten im Text des Grünraumkonzeptes beschrieben ist wurde ebenfalls angedeutet.

Eine detaillierte Ausgestaltung der öffentlichen Parks, über die Alleen hinaus, wird nicht vorgeschlagen, da sie die Tiefe eines Stadterweiterungskonzeptes unseres Erachtens überschreitet.



Abb.1.2: Plandarstellung Bauungskonzept



Bebauungsmaßnahmen

Die Zeilenbebauung entlang der bestehenden Lagerhäuser wird aufgenommen und abgebrochene Gebäude durch solche ersetzt die sowohl die Kubatur, als auch die Abmessungen des ehemaligen Bestandes aufnehmen. Wie der Bestands- und Abbruch Analyse zu entnehmen ist, werden die Speicherbauten zum Großteil aufgrund ihres kultur- und bauhistorischen Wertes erhalten und nur wenige aufgrund von Baufähigkeit zum Abbruch ausgewiesen. Dabei werden die Erhaltenswerten Lagerhäuser an heutige Anforderungen adaptiert werden müssen. In südlicher Richtung, hin zum Borgo Teresiano, verbindet eine Freifläche, die gleichzeitig den Eingang in das neue Viertel bildet, die „Lagerhauszeile“ mit der Altstadt. In nördlicher Richtung wird sie von zwei Bürotürmen begrenzt.

Das Areal zwischen Personenbahnhof und den bestehenden Lagerhäusern wird als vorwiegend gewerblich genutztes Gebiet ausgewiesen und kann auch unabhängig von den restlichen Flächen entwickelt werden. Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ist auch eine optimale Anbindung für Betriebe mit hohem Frachtaufkommen gewährleistet,

was wiederum die Möglichkeit eines weiteren wirtschaftlichen Zweiges innerhalb Triests, unabhängig vom allgegenwärtigen Hafенbetrieb schafft und Arbeitsplätze im neuen Stadtteil, abseits maritimer Arbeitgeber ermöglicht. Die vorwiegend gewerblichen Bauten sind dabei in ihrer Formgebung so gestaltet, dass sie einer Blockrandbebauung ähneln um in ihren Innenhofbereichen An- und Auslieferungsflächen, aber auch Parkierungsflächen für Geschäftspartner bereitzustellen. Die Höhenentwicklung erfolgt schrittweise und geht dabei von dem bestehenden Parkhaus mit seinen längs orientierten, ehemaligen Speicherbauten aus, die neben dem Personenbahnhof liegen. Die Baukörper sind dabei an ihren Westseiten etwas niedriger um eine bessere Belichtung der Innenhöfe und der unteren Geschosse zu erzielen.

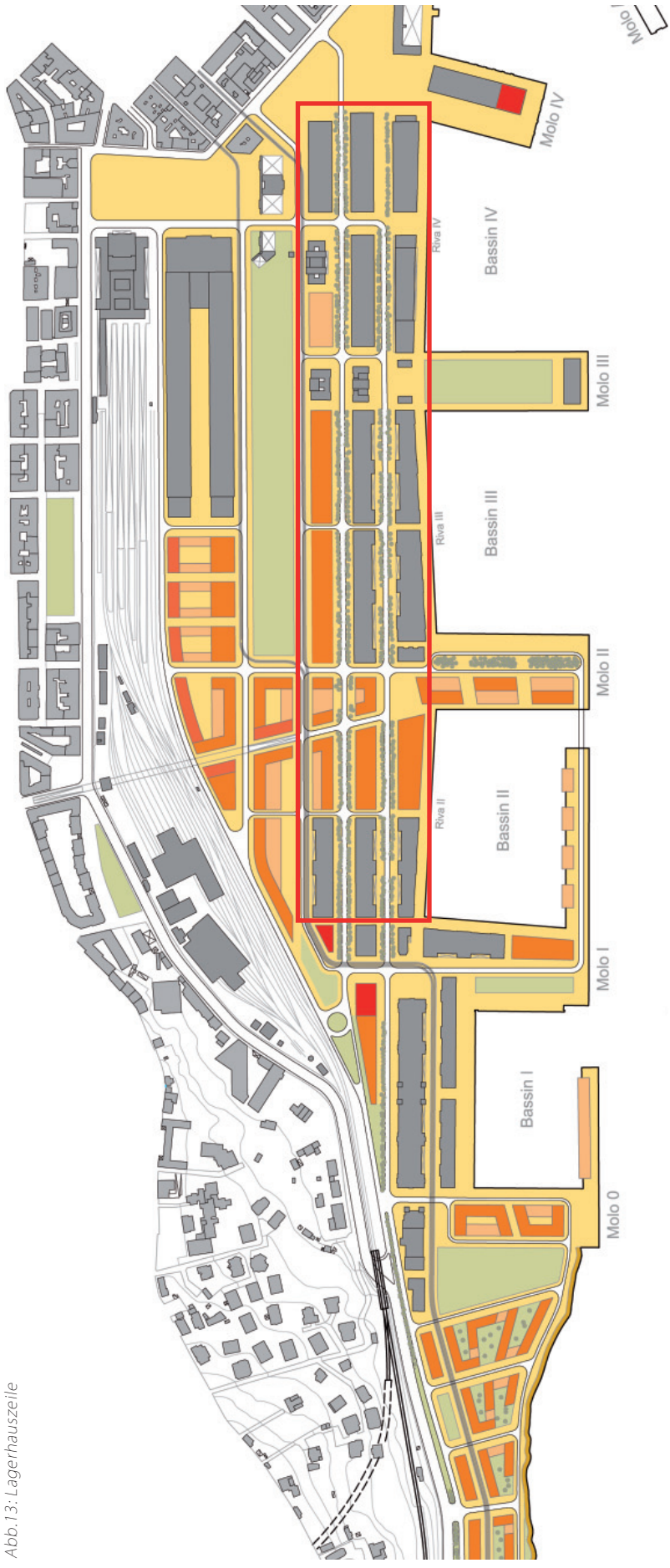
Am nördlichen Ende des zentralen Parks ist eine Veranstaltungshalle vorgesehen, welche von Mole IV hierhin umgesiedelt wird und das kulturelle Angebot der Prima Fila erweitert. Nicht nur unter Tags, auch in den Abendstunden können hier Veranstaltungen abgehalten werden die, über die öffentliche Anbindung an die Straßenbahnlinie, aus der ganzen Stadt Publikum anziehen. Die Bereiche mit vorwiegend Wohnnutzung

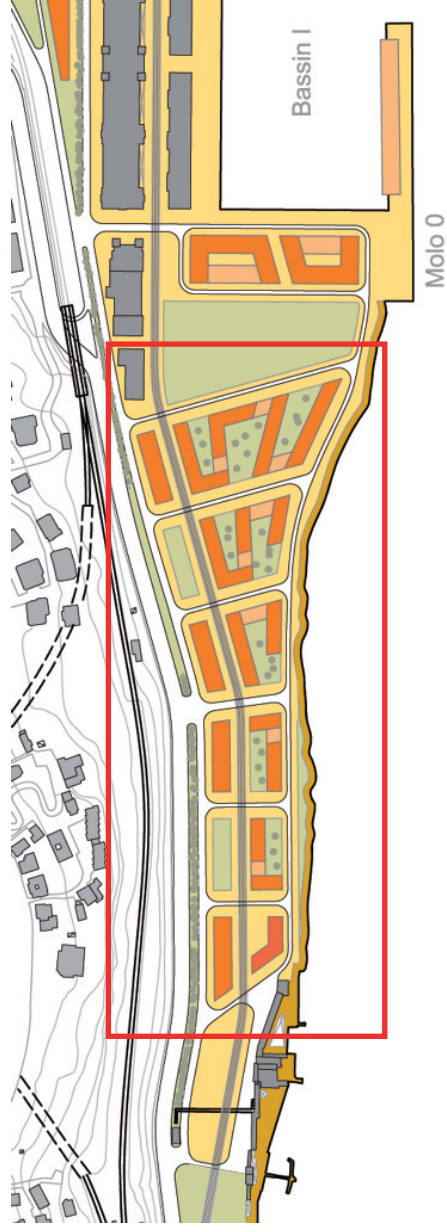
werden durch eventuell auftretenden Lärm dabei nicht belästigt, da das Zentrum am Rande des gewerblich genutzten Gebietes sowie des Parks situiert ist und lediglich an einer Seite von Wohnbauten flankiert wird.

Am Ende der „Lagerhauszeile“ sowie der Molo IV befinden sich hohe Bürotürme, die einzigen Hochhäuser die auf dem Erweiterungsgebiet vorgesehen sind. Aufgrund der umliegenden Bebauung, aber auch aus der Tatsache heraus, dass auf dem gesamten Stadtgebiet kein einziges Hochhaus größeren Ausmaßes existiert, wurde der Entschluss gefasst auch auf dem Erweiterungsgebiet mit hohen Bebauungen gezielt umzugehen. So sind die beiden 80 und 60m hohen Türme neben dem vorhin erwähnten 30m hohen Terminalgebäude unweit der Piazza Unita - dem Hauptplatz im Altstadtviertel - die einzigen Landmarks die weithin sichtbar das neue Stadtviertel definieren. Dabei stellen die Bürotürme gleichsam das neue Eingangsportäl Triests aus nördlicher Richtung, von Barcola kommend, dar.

Das Bindeglied zwischen der Marineuniversität und dem neuen Naherholungsgebiet bildet eine, im Vergleich zur streng linear verlaufenden Bebauung der historischen „Lagerhauszeile“, verhältnismäßig

Abb.13: Lagerhauszeile

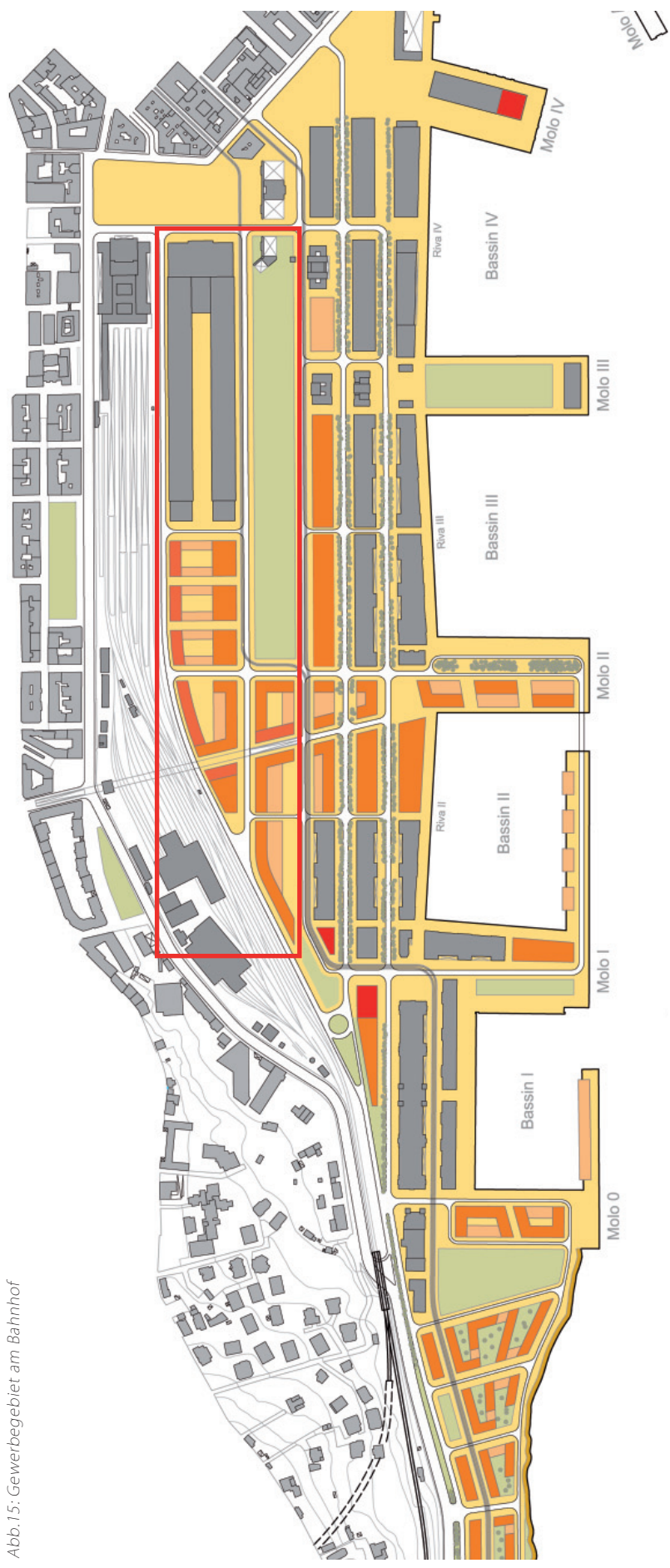


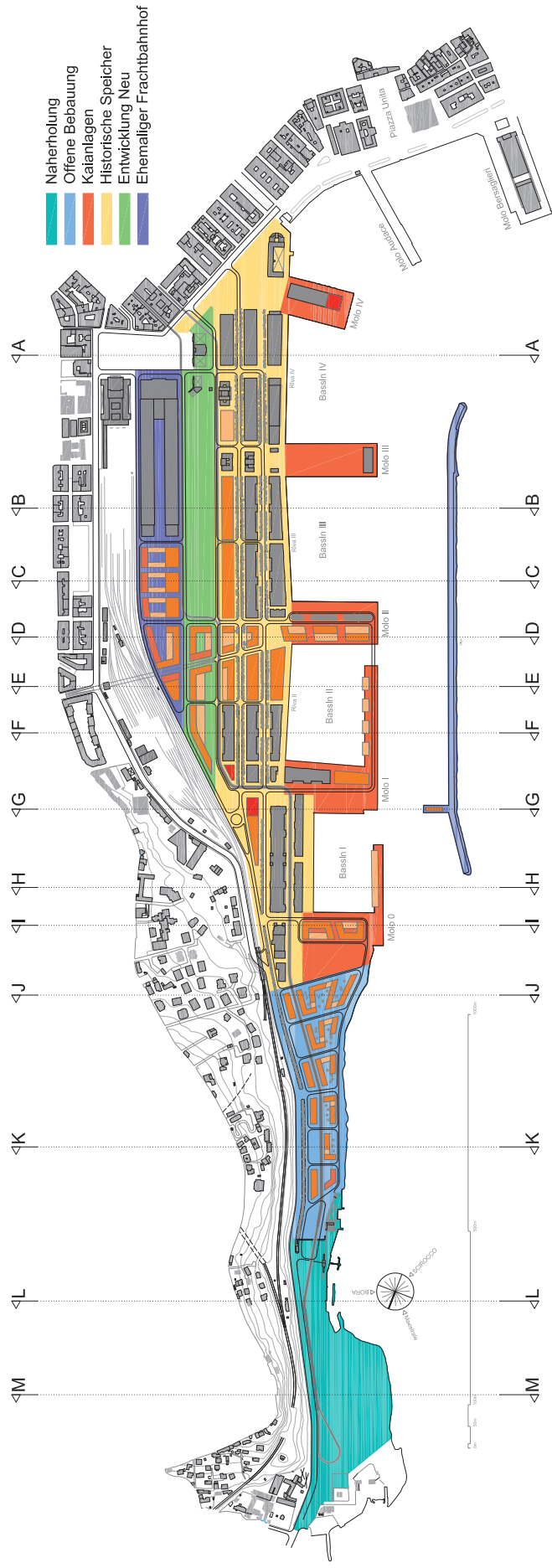


offene Wohnbebauung. Sie stellt gleichzeitig einen städtebaulich fließenden Übergang zwischen Triest und den kleinteiligen Strukturen Barcolas dar. Die Baukörper sind so angeordnet, dass sie sich in südliche Richtung, hin zum Park der Marineuniversität öffnen und sich in weiterer Folge nach der Küstenlinie, unter deren natürlichen Gegebenheiten, schrittweise verjüngen. In Richtung Osten, zur Viale Miramare gewandt, blockt die Bebauung nicht etwa die Hauptstraße, sondern gewährt durch gezielt angeordnete Freiflächen zwischen der Bebauung und den sich auffächernden Straßenzügen innerhalb des Wohnviertels Ein- und Durchblicke, ohne eine Tunnelwirkung für den vorbeifahren den Verkehr zwischen dem Bergrücken einerseits und der Bebauung andererseits herbeizuführen. Es entsteht ein abwechslungsreiches Nebeneinander von sich weitenden und verjüngenden Räumen. Dabei nimmt die Bebauung ebenfalls die vorherrschenden Hauptwindrichtungen auf und mindert durch ihre Anordnung die Auswirkungen von Bora wie Scirocco auf die zukünftigen Bewohner des Viertels.

Abb.14: offene Wohnbebauung im Norden

Abb.15: Gewerbegebiet am Bahnhof





Geländeschnitte

Nachstehend folgen die Schnittführungen über das gesamte Erweiterungsgebiet zur Erfassung der Höhenentwicklung des Geländes im Zusammenspiel mit der bestehenden Bebauung und der Machbarkeitsstudie.

Die Höhenentwicklung der Machbarkeitsstudie nimmt dabei auch Rücksicht auf die in den Hängen liegenden, teils gründerzeitlichen, auslaufenden Blockrandbebauungen. Indem sie im Bereich zwischen den Schnitten A-A bis F-F die bestehenden Höhen der historischen Lagerhäuser nicht, oder im Bereich des Bahnhofs nur um ca. 2-3 Geschosse überragen, ermöglicht sie auch den Gebäuden die am Fuße des Karst-Gebirges liegen, weiterhin, über die gestaffelt ansteigenden Gebäudehöhen, die Sicht auf das offene Meer. Im Bereich von Schnitt G-G erfährt die Blickbeziehung der Bebauung in den Hängen des Karstes eine Richtungsänderung nach Süden und das Tal von Roiano öffnet sich. Städtebaulich reagiert wurde darauf mit der höchsten auf dem Erweiterungsgebiet vorgeschlagenen Bebauung, die gleichzeitig den Eingang und die "Drehachse" der Prima Fila in nördlicher Richtung bildet.

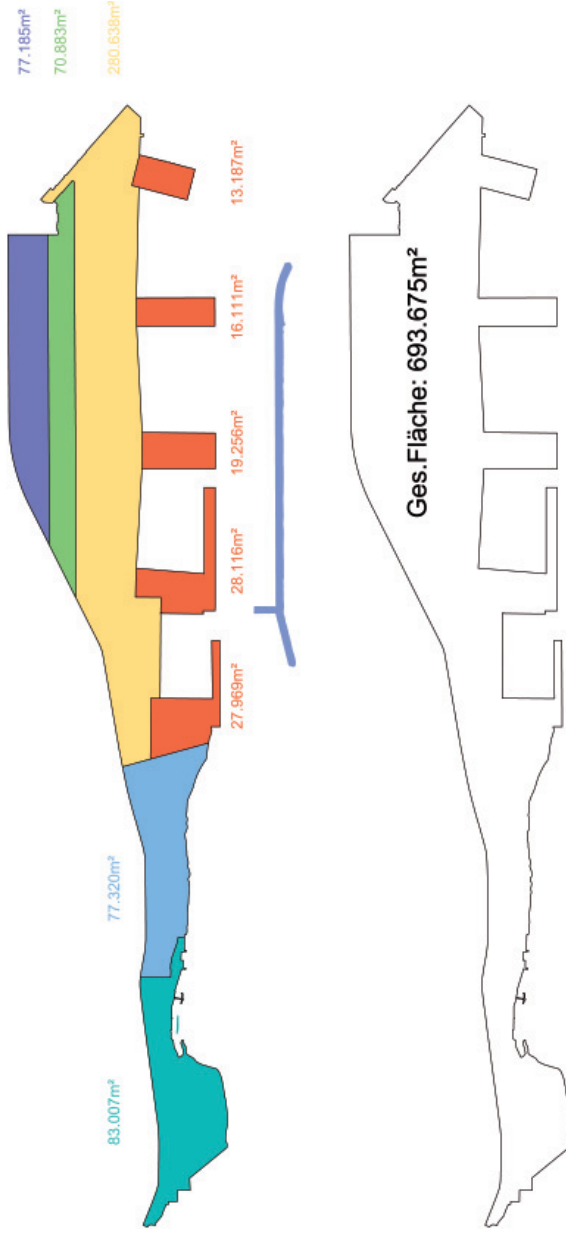
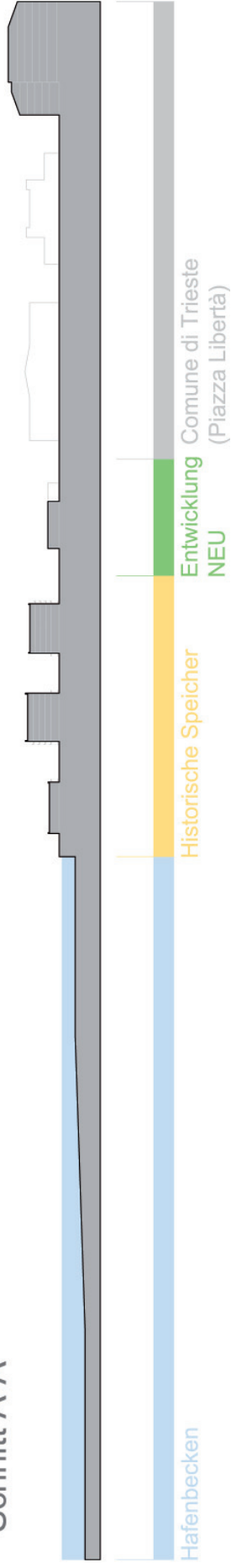


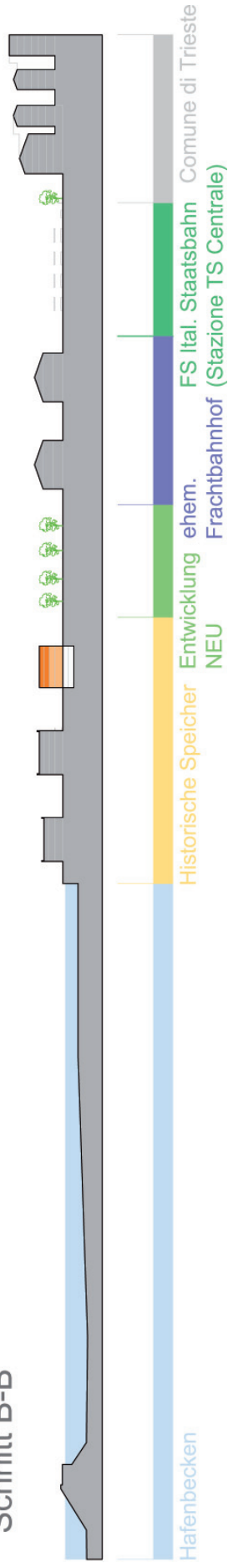
Abb.16 links: Schnittführungen über das Gelände

Abb.17: Farb-code spezifischer Bereiche. Siehe Schnitte

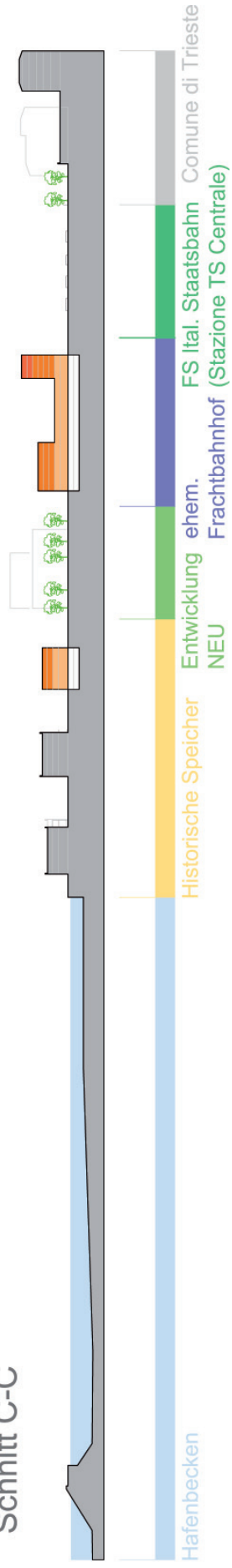
Schnitt A-A



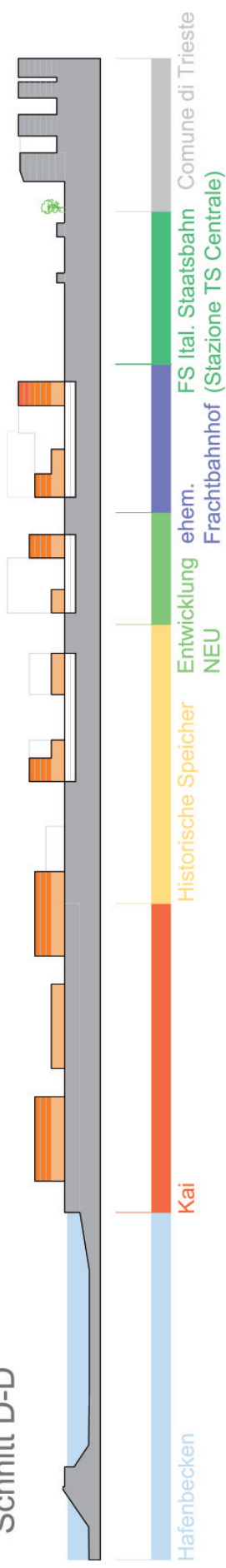
Schnitt B-B



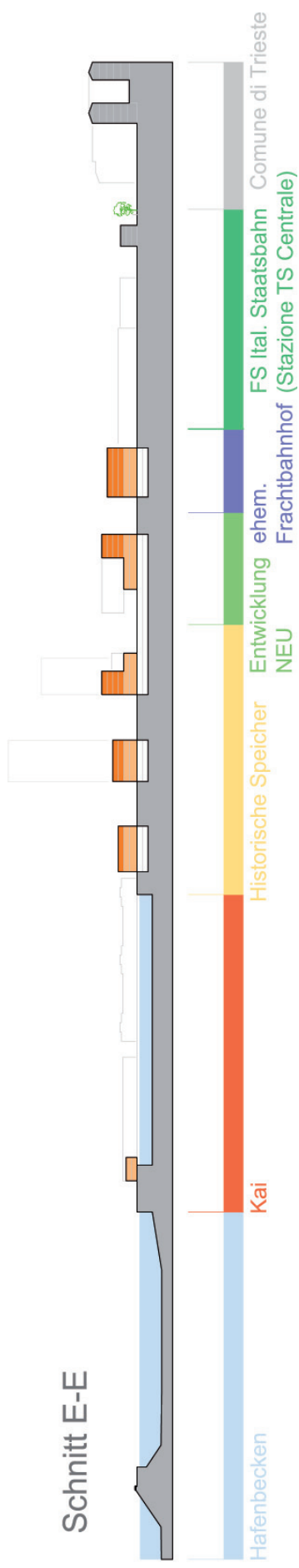
Schnitt C-C



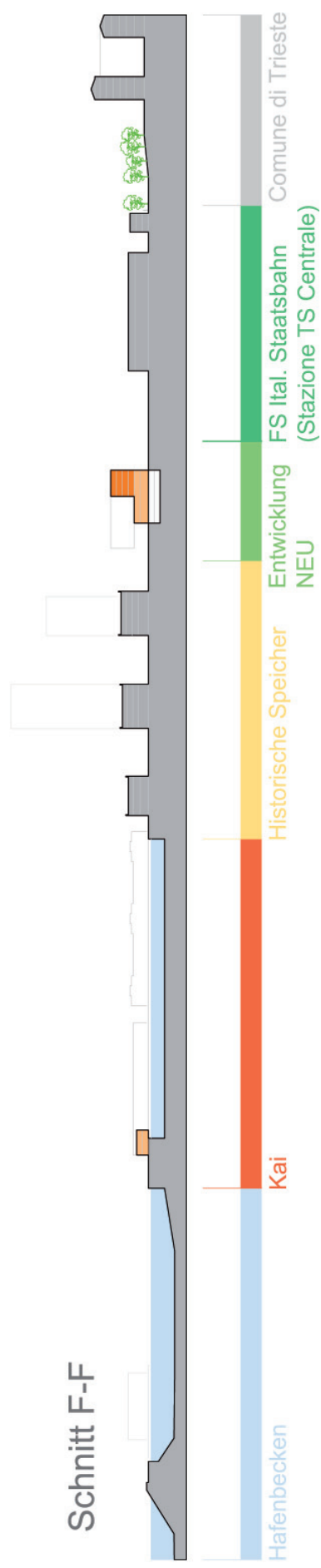
Schnitt D-D



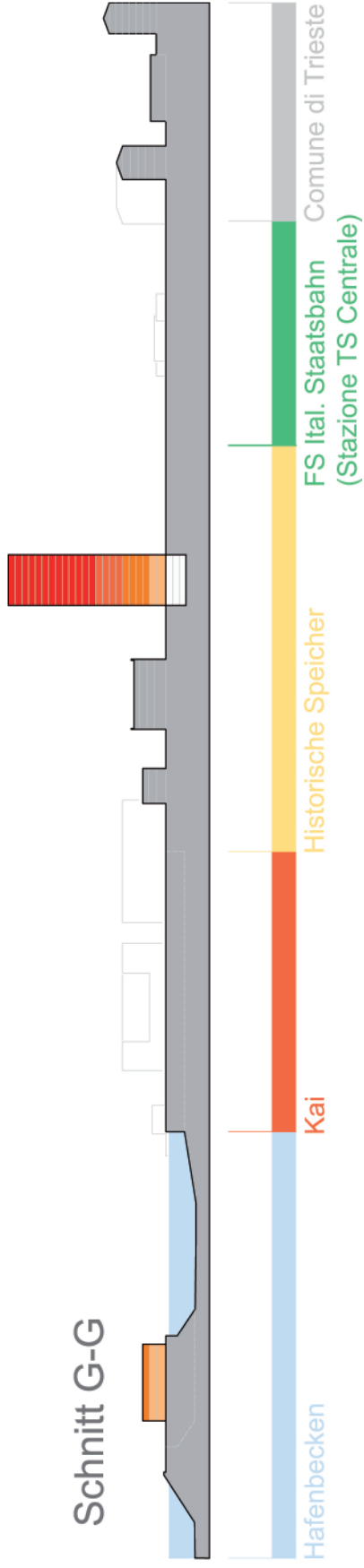
Schnitt E-E



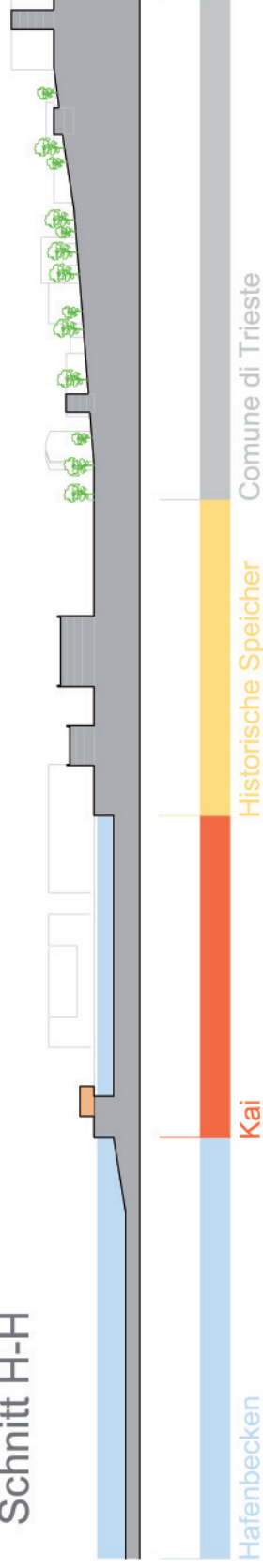
Schnitt F-F



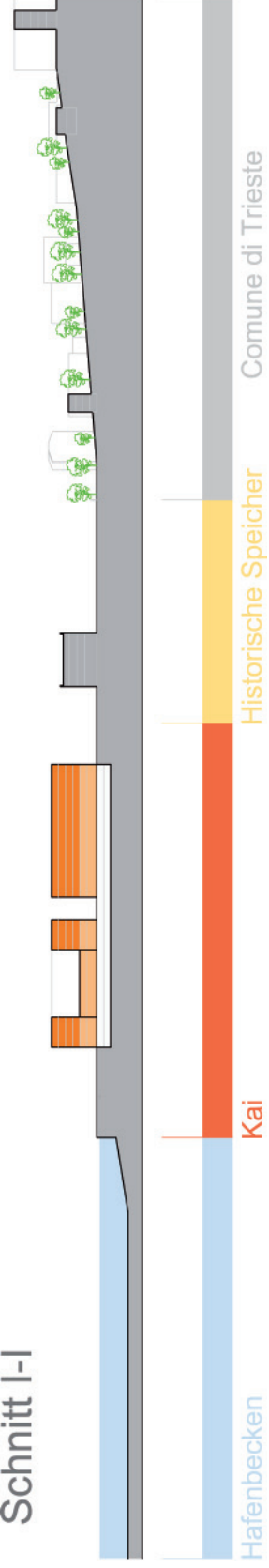
Schnitt G-G



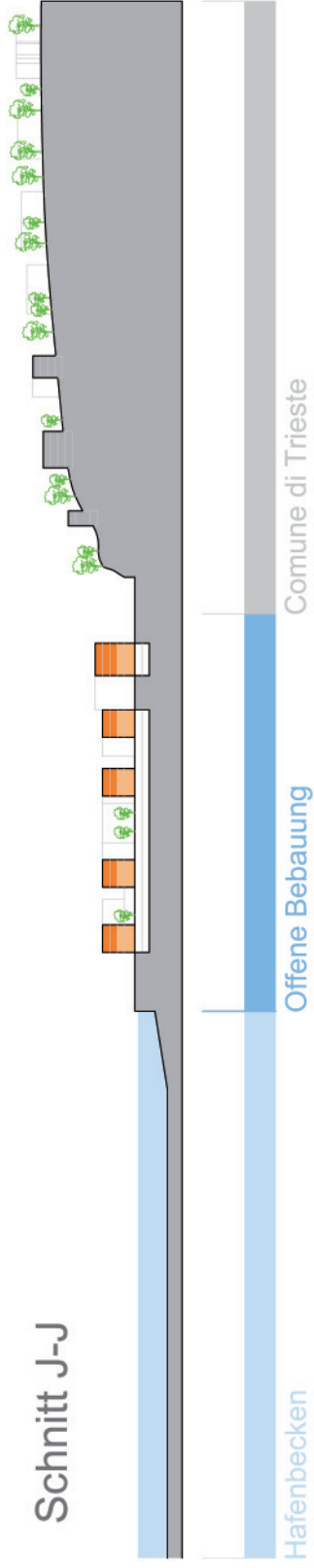
Schnitt H-H



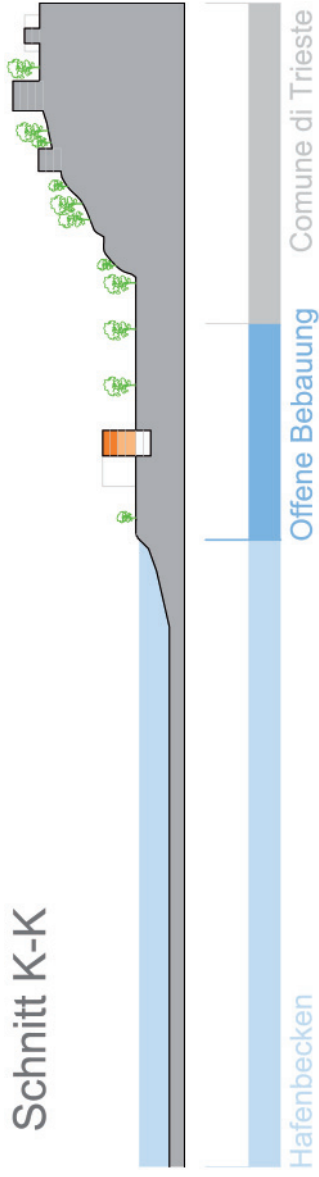
Schnitt I-I



Schnitt J-J



Schnitt K-K



Schnitt L-L

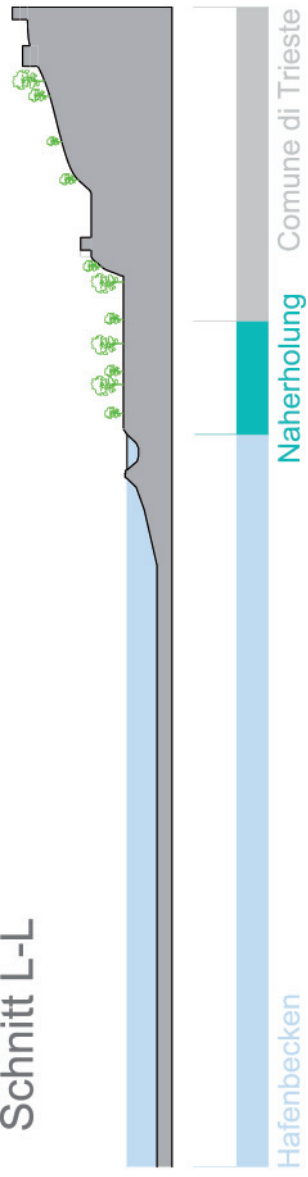


Abb.18 Schnitte A-A bis L-L: Schnittführungen über das Gelände

Strukturkonzept der Uferzone

Den insgesamt vier Bassins der Anlage mit den zugehörigen Molen werden unterschiedliche „Bebauungsthemen“ zugewiesen um der neuen Küstenlinie abwechslungsreiche Sichtbeziehungen zu verleihen.

Bei Bassin I befindet sich dabei die neue Marineuniversität und dessen Kampus samt umfassender Infrastruktur. Sie wird bereits seit längerer Zeit seitens Hafenverwaltung und Stadt angedacht und wurde während eines persönlichen Gesprächs im Zuge unserer Recherchen vorort mit Fr. Lonza von der Triestiner Hafenbehörde als besonderer Wunsch weiter unterstrichen. Die Situierung bei Bassin I wurde von uns gewählt, da die Erreichbarkeit am Rand des Erweiterungsgebietes aus Richtung Barcola einerseits und durch die mögliche Anbindung an die Viale Miramare auch für außerhalb Triests wohnende Studierende optimal ist, ohne das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das gesamte Erweiterungsgebiet schleusen zu müssen. Die Bebauung ist dabei eine vorwiegend geschlossene die ringsum den Bassin angeordnet ist um den Kampus in sich zu fassen, also nur verhältnismäßig wenige Blicke

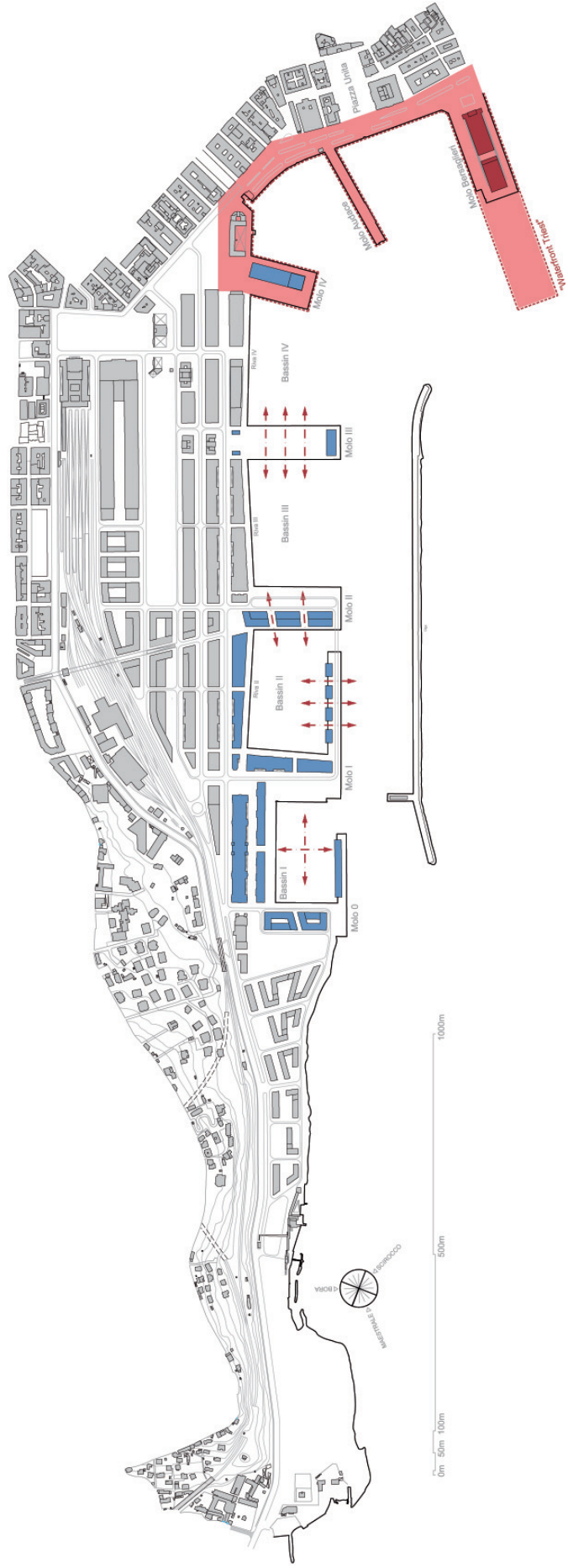
auf das offene Meer bereitzuhalten. Die so gefasste Wasserfläche mit ringsum angeordneten Möglichkeiten zum Verweilen soll den Studierenden Erholung zwischen Vorlesungen bieten, aber zum Universitätsgelände selbst gehören, ohne sich in der Weite des Meer-Horizonts zu verlieren.

Bassin II hingegen ermöglicht mit einer wesentlich aufgelockerteren Bebauung ungleich mehr Blickbeziehungen zwischen Bassin und Meer einerseits und seiner Benachbarten Mole andererseits um nicht zuletzt der als Wohngebäude genutzten Bebauung variierende Aussichten zu bieten. Wohingegen Bassin III und Mole III völlig offen gehalten werden und lediglich durch den hier angeordneten öffentlichen Park definiert sind um eine Blickbeziehung zum historischen Kern und der Piazza Unità, dem Hauptplatz zu schaffen, sowie die weite des Meeres spürbar zu machen.

Den Abschluss bildet Mole IV mit einem erst vor wenigen Jahren renovierten eingeschossigen ehemaligen Lagergebäude, das mittlerweile als Ausstellungsfläche und Veranstaltungshalle genutzt wird. Das Gebäude mitsamt der Mole wird zu einem Passagier Terminal für lokale Schiffsverbindungen

des oberen Adria Raumes aufgewertet. Dazu wird der dem Meer zugewandte Teil des Bestandes um eine ca. 10-geschossige Hochhausbebauung erweitert welche die benötigten Funktionen für den Terminal Betrieb bereitstellt und als eine von insgesamt drei vertikalen Landmarks auf dem Erweiterungsgebiet einen weithin sichtbaren Eingang in das neue Gebiet markiert. Mole IV ist somit vorgesehene Hand in Hand mit dem seitens der Stadt Triest propagierten Ausbau der „Waterfront Triest“, dem Projekt einer Erweiterung des bereits vorhandenen Passagier Terminals für Kreuzfahrt- bzw. Linienschiffahrt bei Molo Bersaglieri zu gehen. Diese Maßnahme spannt einen weiteren verbindenden Bogen zwischen der Prima Fila und dem Gebiet der triestiner Altstadt.

Abb.19: Struktur und Sichtbeziehungen der Uferzone



Möglicher Umgang mit dem Bestand

Als Vorschlag, wie mit einzelnen historischen Lagerhäusern umgegangen werden kann, folgen drei, unseres Erachtens gangbare, Herangehensweisen:

1 Die abgebrochenen Gebäude werden durch solche mit gemischter Nutzung, welche in Reihenbebauung jeweils ein abgebrochenes Lagerhaus ersetzen angeordnet, wobei die Breiten als auch die Höhen der neuen Häuser variieren sollen. Die Abmessungen der ersetzten Gebäude werden beibehalten. Die Bauhöhen der bestehenden Lagerhäuser ringsum sollen dabei aber nicht über-, können aber durchaus unterschritten werden um innerhalb des so neu entstandenen Gesamt-Baukörpers dessen Eigenständigkeit zu unterstreichen und einen Kontrapunkt zu den bestehenden, wuchtigen Speichern zu bilden. Die Grundstücke der einzelnen Wohnbauten sollen dabei an unterschiedliche Bauherren veräußert werden um auch den Fassaden - innerhalb bestimmter Rahmenbedingungen welche in Zusammenarbeit mit der Stadt Triest zu definieren sind - ein eigenständiges Aussehen zu verleihen.

2 In Anbetracht der großen Zahl an erhaltenswerten

Speichergebäuden sollen aber durchaus auch Teilabbrüche in Betracht gezogen werden, sodass etwa lediglich einzelne Risalite erhalten bleiben und die so entstandenen Lücken wiederum mit Gebäuden bespielt werden.

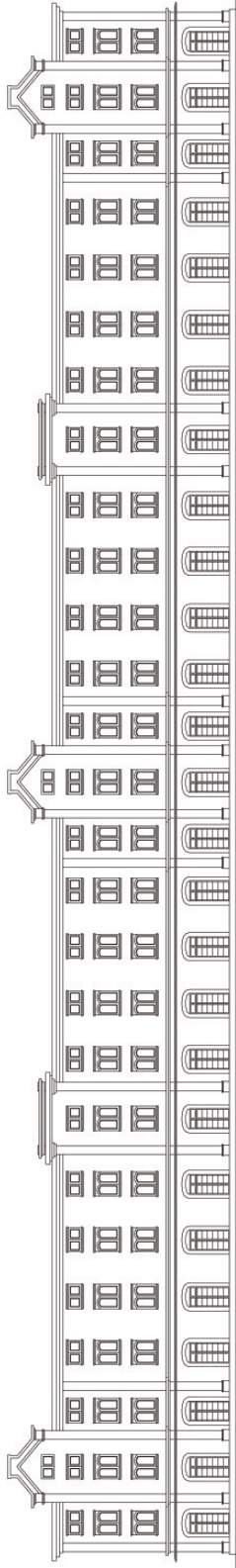
Den unterschiedlichen Baukonstruktionen der historischen Gebäude muss dabei jedoch Rechnung getragen werden und ein Teilabbruch darf nur unter vorhergehender Bewertung der Bausubstanz unter Berücksichtigung von Kultur- und Baugeschichtlichen Gesichtspunkten, durch Sachverständige des Denkmalschutzes, erfolgen.

3 Als dritten Vorschlag sehen wir die Möglichkeit eines Entkernens etwaiger Lagerhäuser zur Verbesserung der Belichtung, sodass bis auf die tragenden Außenwände und eventuell ausgewählte Risalite sämtliche Strukturen abgebrochen werden. Die so entstandenen, innen liegenden Freiflächen können wiederum mit Gebäuden bespielt werden.

4 Eine besonders interessante Chance kann darin liegen, die teils undichten und sich in einem desolaten Zustand befindenden Dächer gänzlich zu entfernen - die Wände ringsum jedoch zu erhalten - und so das oberste

Geschoß in einen offenen Dachgarten mit extensiver, wie auch intensiver Begrünung umzuwandeln und den Anwohnern der jeweiligen Gebäude zur Verfügung zu stellen. Die Gartenparzellen könnten von den Anwohnern gemietet werden und würden die Prima Fila zu einem innerstädtischen Garten werden lassen. Projekte in diese Richtung, allerdings auf Brachen zwischen Gebäuden, existieren bereits in anderen Städten und werden von der ansässigen Bevölkerung - darf man Medienberichten Glauben schenken - mit Begeisterung aufgenommen.

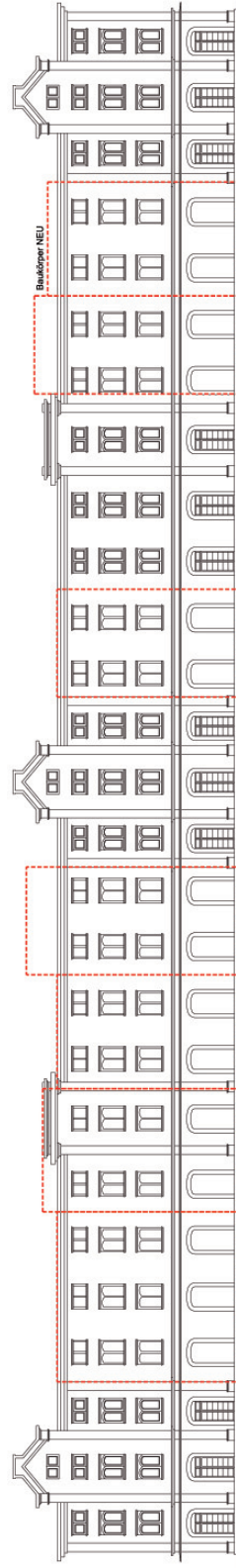
Abb.20: Mögliche Ansichten (Systemskizzen) umgenutzter Lagerhäuser



ANSICHT SÜD-WEST



ANSICHT SÜD-WEST



ANSICHT SÜD-WEST

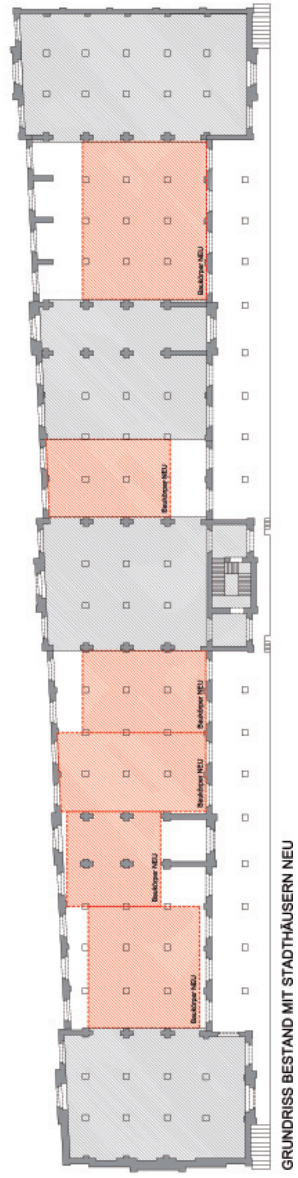
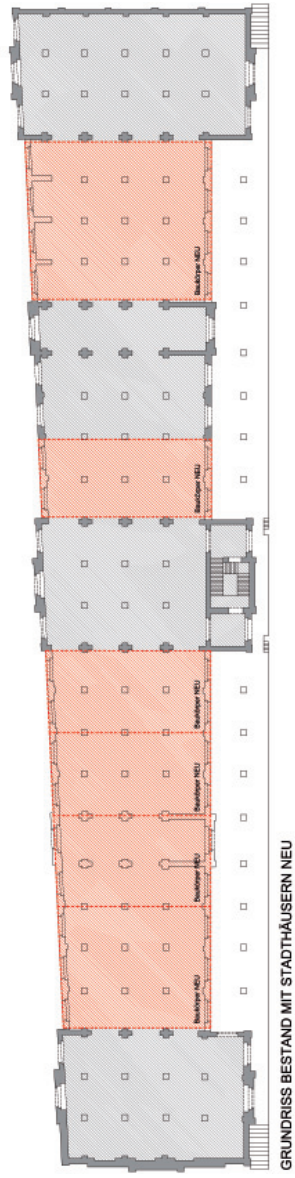
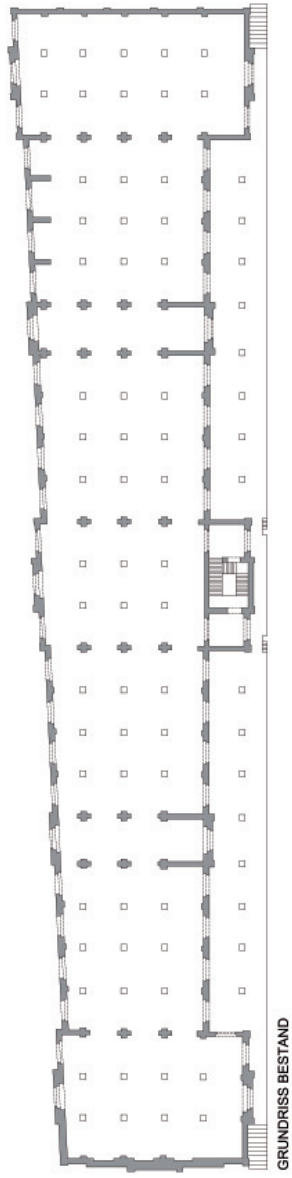
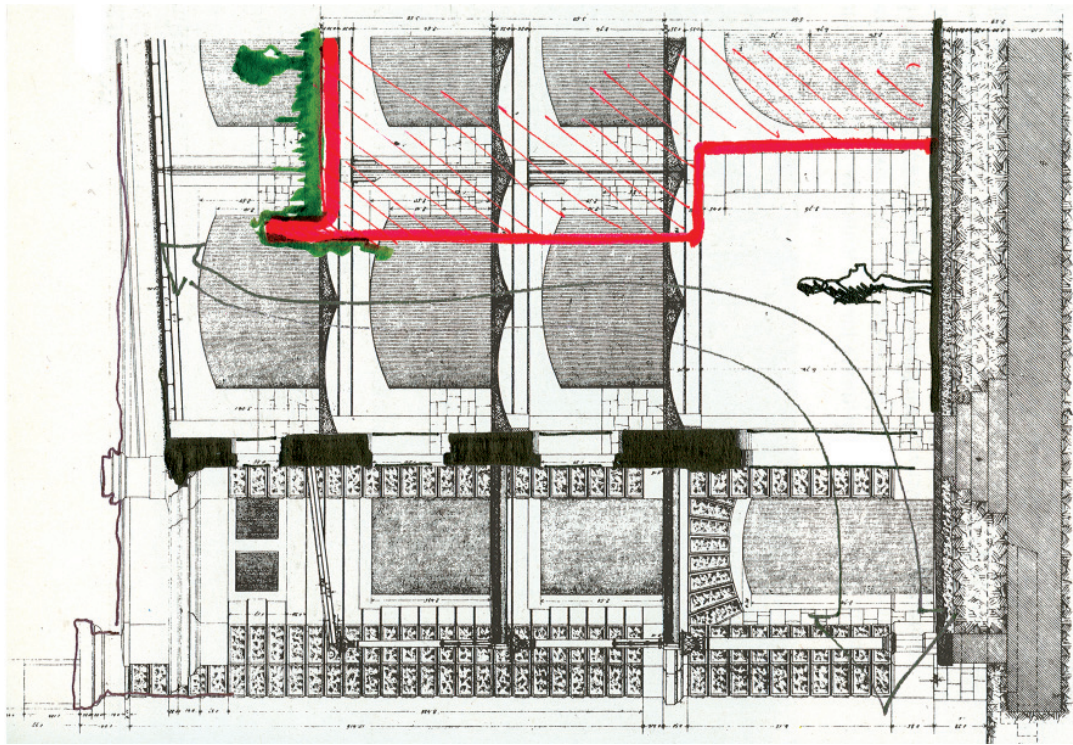
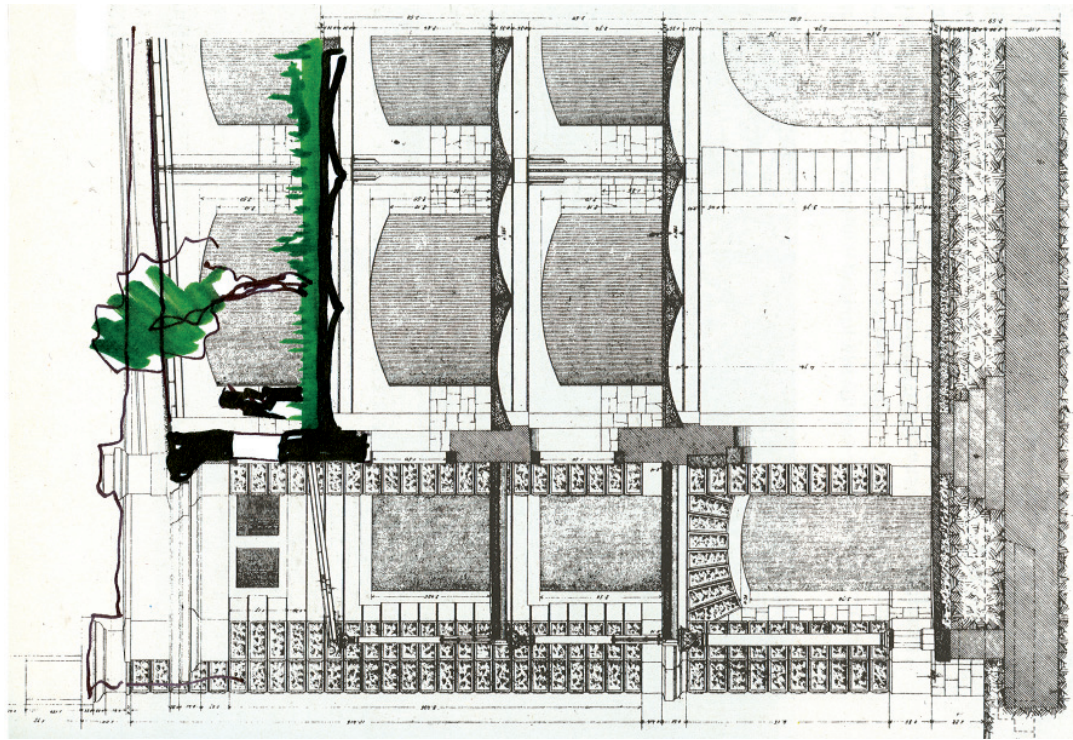


Abb.21: Mögliche Grundflächen (Systemskizzen) umgenutzter Lagerhäuser
Abb.22 rechts: Systemskizze Bestandsgebäude mit Dachgarten
Abb.23 rechts aussen: Systemskizze eines entkernten Bestandes mit neuer Bebauung



5.3 Quartiere und Rechenwerte

Städtebauliche Rechenwerte der Machbarkeitsstudie

Rechenwerte für Anwohner und Parkplätze:	Rechenwerte für Gewerbliche Parkplätze:
296.478 m ² BGF / 40 m ² = 7.412 EW	287.030 m ² BGF – 20% Mauerwerkanteil = 229.624 m ² NGF
7.412 / 2,4 Personen pro Haushalt = 3.088 Haushalte	229.624 m ² NGF – 20% Verkehrsflächenanteil = 183.699 m ² Aufenthaltsraum
woraus sich als benötigte Zahl an Parkplätzen - ausgehend von den Vorschriften für Pflichtstellplätze der Stadt Wien - ableiten lässt:	183.699 m ² Aufenthaltsraum / 1SP pro 80 m ² = 2.296 PKW
3.088 x 1,0 PKW pro Haushalt = 3.088 PKW	Somit ergibt sich zur Abschätzung der insgesamt benötigten Stellplätze für PKW eine Gesamtsumme von ~ 5.500 benötigten Stellplätzen.
Annahme zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens: 50% der Bewohner besitzen tatsächlich einen eigenen PKW:	
3.088 / 2 = 1.544 PKW	

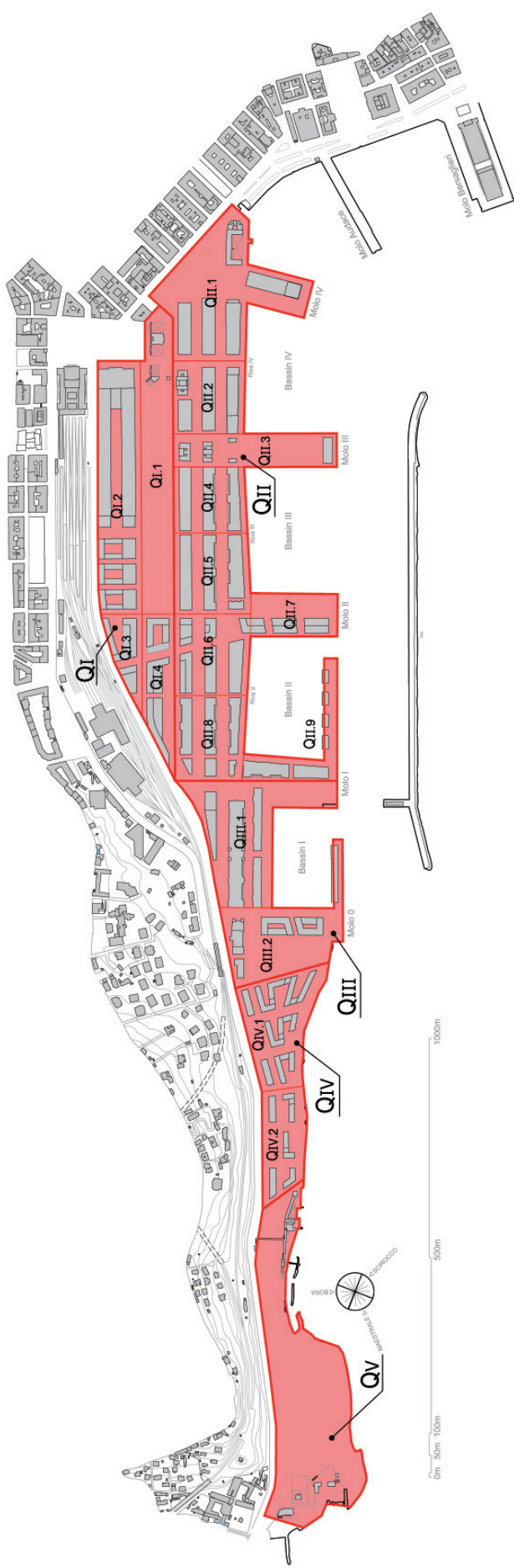


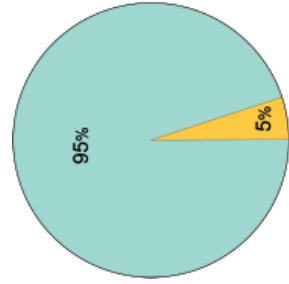
Abb.24: Übersicht der Quartiereinteilung auf dem Areal des Porto Vecchio



Q1.1 Stadtpark NEU

Bruttobauland: 49.602 m²
 Verkehrsflächenanteil: 16.971 m² = ca. 34%
 Grünraumanteil: 29.622 m² = ca. 60%
 Nettobauland: 32.631 m²

Bebaute Fläche: 3.009 m²
 BGF: 3.009 m²
 BBD: 0.092
 BBG: 0.092



nutzungsbezogen:

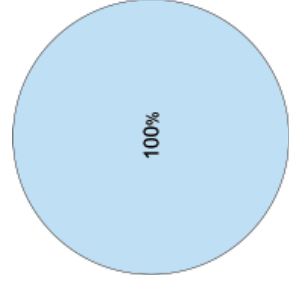
- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q1.2

Bruttobauland: 56.730 m²
 Verkehrsflächenanteil: 10.322 m² = ca. 18%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 46.408 m²

Bebaute Fläche: 32.270 m²
 BGF: 89.641 m²
 BBD: 1.932
 BBG: 0.695



nutzungsbezogen:

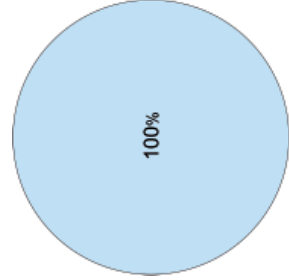
- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q1.3

Bruttobauland: 12.600 m²
 Verkehrsflächenanteil: 4.647 m² = ca. 37%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 7.953 m²

Bebaute Fläche: 6.232 m²
 BGF: 34.047 m²
 BBD: 4.281
 BBG: 0.784



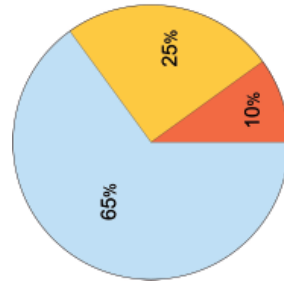
nutzungsbezogen:

- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q1.4

Bruttobauland: 22.556 m²
 Verkehrsflächenanteil: 8.897 m² = ca. 39%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 13.659 m²
 Bebaute Fläche: 9.564 m²
 BGF: 46.040 m²
 BBD: 3.371
 BBG: 0.700



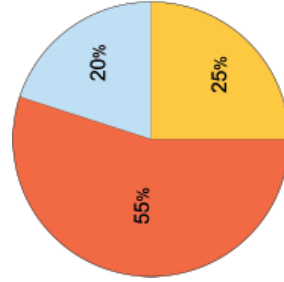
nutzungsbezogen:

- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q2.1

Bruttobauland: 65.160 m²
 Verkehrsflächenanteil: 48.745 m² = ca. 75%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 16.415 m²
 Bebaute Fläche: 16.415 m²
 BGF: 60.345 m²
 BBD: 3.676
 BBG: 1.000



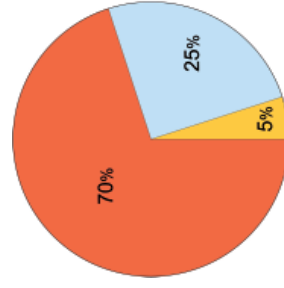
nutzungsbezogen:

- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q2.2

Bruttobauland: 26.990 m²
 Verkehrsflächenanteil: 15.637 m² = ca. 58%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 11.353 m²
 Bebaute Fläche: 11.353 m²
 BGF: 30.499 m²
 BBD: 2.686
 BBG: 1.000



nutzungsbezogen:

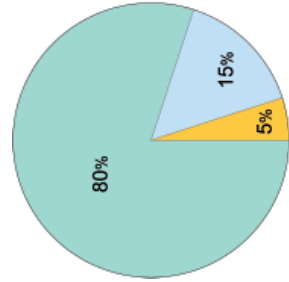
- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q2.3

Bruttobauland: 28.522 m²
 Verkehrsflächenanteil: 15.891 m² = ca. 56%
 Grünraumanteil: 9.172 m² = ca. 32%
 Nettobauland: 12.631 m²

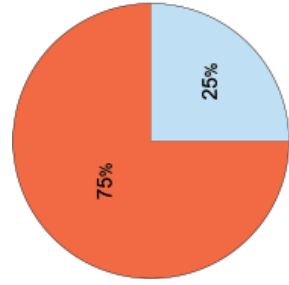
Bebaute Fläche: 3.459 m²
 BGF: 6.594 m²
 BBD: 0.522
 BBG: 0.274



Q2.4

Bruttobauland: 24.740 m²
 Verkehrsflächenanteil: 13.608 m² = ca. 55%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 11.132 m²

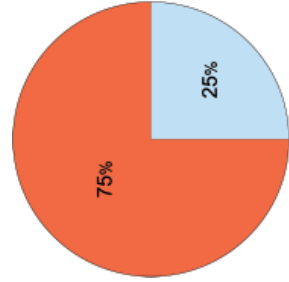
Bebaute Fläche: 11.132 m²
 BGF: 40.965 m²
 BBD: 3.680
 BBG: 1.000



Q2.5

Bruttobauland: 31.720 m²
 Verkehrsflächenanteil: 17.652 m² = ca. 56%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 14.068 m²

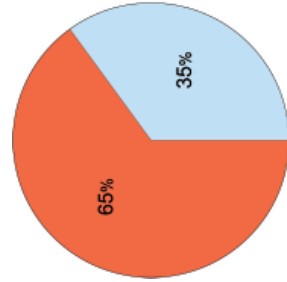
Bebaute Fläche: 14.068 m²
 BGF: 50.438 m²
 BBD: 3.585
 BBG: 1.000





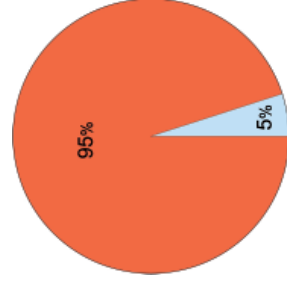
Q2.6

Bruttobauland: 31.480 m²
 Verkehrsflächenanteil: 19.776 m² = ca. 63%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 11.704 m²
 Bebaute Fläche: 11.704 m²
 BGF: 46.304 m²
 BBD: 3.956
 BBG: 1.000



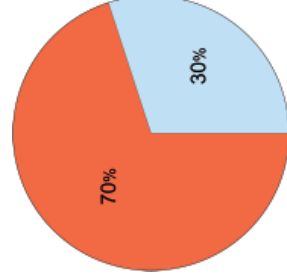
Q2.7

Bruttobauland: 19.230 m²
 Verkehrsflächenanteil: 12.907 m² = ca. 67%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 6.323 m²
 Bebaute Fläche: 6.323 m²
 BGF: 23.926 m²
 BBD: 3.784
 BBG: 1.000



Q2.8

Bruttobauland: 30.932 m²
 Verkehrsflächenanteil: 20.062 m² = ca. 65%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 10.870 m²
 Bebaute Fläche: 10.870 m²
 BGF: 46.532 m²
 BBD: 4.281
 BBG: 1.000

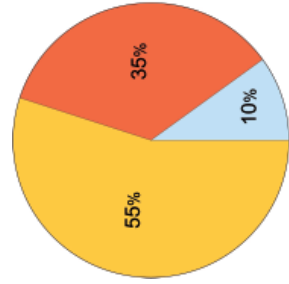




Q2.9

Bruttobauland: 18.291 m²
 Verkehrsflächenanteil: 11.047 m² = ca. 60%
 Grünraumanteil: 0 m²
 Nettobauland: 7.244 m²

Bebaute Fläche: 7.244 m²
 BGF: 17.731 m²
 BBD: 2.448
 BBG: 1.000



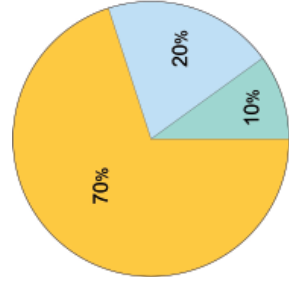
nutzungsbezogen:
 Wohnnutzung
 Tertiärsektor
 öffentliche Grünflächen
 Sondernutzung



Q3.1

Bruttobauland: 53.725 m²
 Verkehrsflächenanteil: 35.438 m² = ca. 66%
 Grünraumanteil: 2.537 m² = ca. 5%
 Nettobauland: 15.750 m²

Bebaute Fläche: 15.750 m²
 BGF: 75.357 m²
 BBD: 4.785
 BBG: 1.000



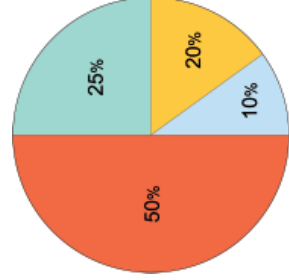
nutzungsbezogen:
 Wohnnutzung
 Tertiärsektor
 öffentliche Grünflächen
 Sondernutzung



Q3.2

Bruttobauland: 41.934 m²
 Verkehrsflächenanteil: 22.181 m² = ca. 53%
 Grünraumanteil: 10.502 m² = ca. 25%
 Nettobauland: 9.251 m²

Bebaute Fläche: 9.251 m²
 BGF: 29.253 m²
 BBD: 3.161
 BBG: 1.000



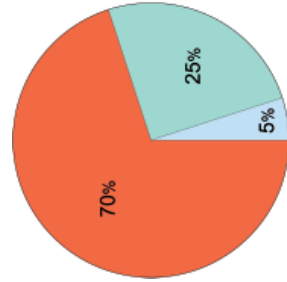
nutzungsbezogen:
 Wohnnutzung
 Tertiärsektor
 öffentliche Grünflächen
 Sondernutzung



Q4.1

Bruttobauland: 36.877 m²
 Verkehrsflächenanteil: 20.881 m² = ca. 57%
 Grünraumanteil: 6.745 m² = ca. 18%
 Nettobauland: 15.996 m²

Bebaute Fläche: 9.629 m²
 BGF: 29.253 m²
 BBD: 1.829
 BBG: 0.602



nutzungsbezogen:

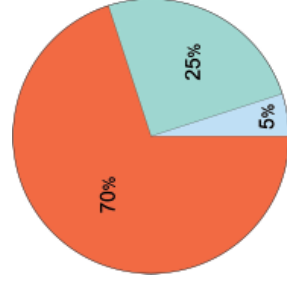
- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q4.2

Bruttobauland: 23.566 m²
 Verkehrsflächenanteil: 16.980 m² = ca. 72%
 Grünraumanteil: 2.297 m² = ca. 10%
 Nettobauland: 6.586 m²

Bebaute Fläche: 4.289 m²
 BGF: 20.602 m²
 BBD: 3.128
 BBG: 0.651



nutzungsbezogen:

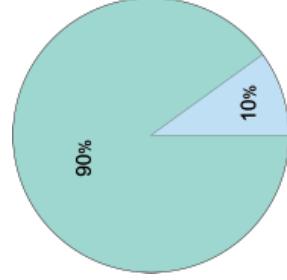
- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung



Q5

Bruttobauland: 75.608 m²
 Verkehrsflächenanteil: 8.402 m² = ca. 11%
 Grünraumanteil: 67.206 m² = ca. 89%
 Nettobauland: 0 m²

Bebaute Fläche: 1.266 m² (Bestand)
 BGF: 1.266 m²
 BBD: Bestand
 BBG: Bestand



nutzungsbezogen:

- Wohnnutzung
- Tertiärsektor
- öffentliche Grünflächen
- Sondernutzung

5.4 Freiraumkonzept

Ausformung des Straßenraumes und des Grünraumkonzepts

Freiraumkonzept

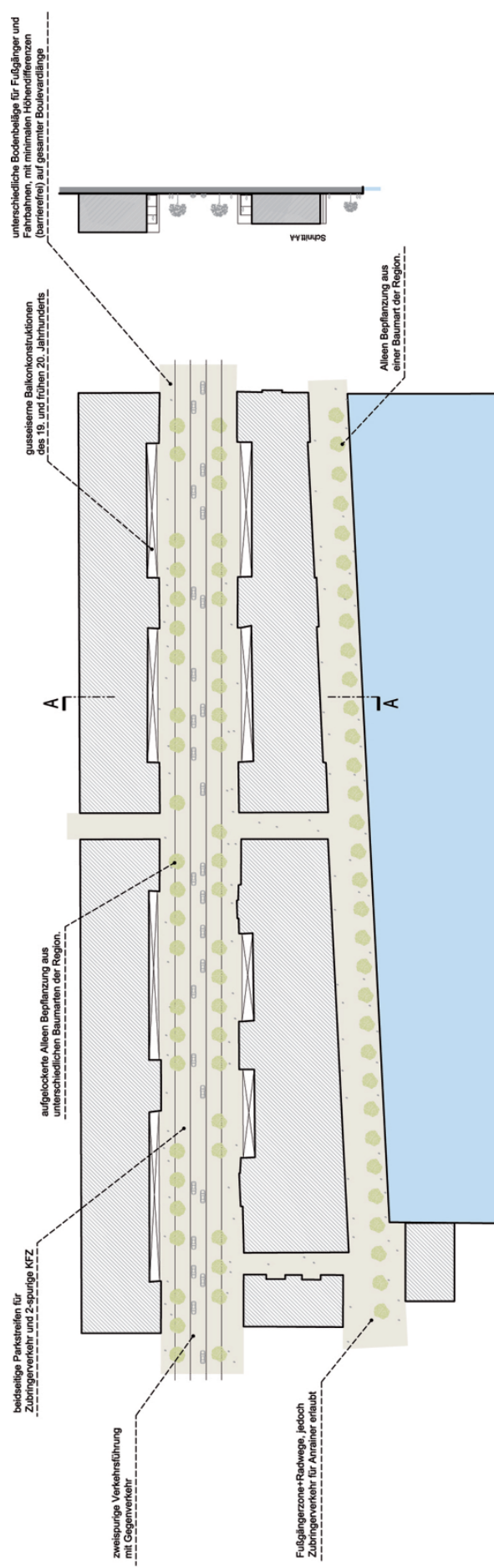
Es ist die Intention das Ensemble der Lagerhausbebauung in seiner Längsausdehnung mitsamt seiner endlos wirkenden Straßenzüge und den, für Häfen des 19. Jahrhunderts charakteristischen Speicherbauten, zu erhalten. Um diese Qualitäten zu unterstreichen soll der Straßenbelag, wie auch das Material der Bürgersteige je einheitlich gewählt werden und sich nur über geringfügige Höhengsprünge von circa 3cm voneinander abheben. Die so erzielte Vereinheitlichung der Verkehrsflächen unter einer zusätzlichen Berücksichtigung einer möglichst hohen Barrierefreiheit unterstreicht die räumliche Wirkung der umliegenden Bebauung indem sie das Viertel wie aus einer Ebene „herauswachsen“ lässt. Um die öffentlichen Verkehrsflächen und Bürgersteige in Teilbereichen zu zonieren kommt eine, eingangs in der Grünraumanalyse erwähnte, aufgelockerte Alleebeplantzung mit einheimischen Baumarten zur Anwendung. Diese arbeitet neben einer herkömmlichen, linear angelegten, Beplantzung mit unregelmäßigen Gruppen von Bäumen um innerhalb der sich abwechselnden Freiflächen und Baumgruppen eigenständig wahrnehmbare Bereiche mit platzähnlichem Charakter zu schaffen die sich etwa für

Gastgärten benachbarter Kaffeehäuser oder Straßenbahn Haltestellen eignen - die Begegnungsflächen des öffentlichen Lebens sind.

Der direkt an das Meer grenzende Uferbereich entlang der Molen wird als Fußgängerzone ausgestaltet, die in Kombination mit Radwegen von der Altstadt bis in das Naherholungsgebiet vor Barcola und darüber hinaus führen. Der so beruhigte Bereich entlang des gesamten Erweiterungsgebietes ermöglicht Erholung in direkter Wohnumgebung. Man stelle sich etwa einen Samstag Nachmittag in einem Gastgarten direkt am Ufer vor – das in den dahinterliegenden Straßenzügen vor sich gehende Treiben samstäglichem Einkaufsverkehrs bleibt nahezu unbemerkt.

Die hinter der Uferzone liegenden Straßenzüge sind als Boulevards ausformuliert in denen sich öffentliches Leben und städtischer Verkehr begegnen.

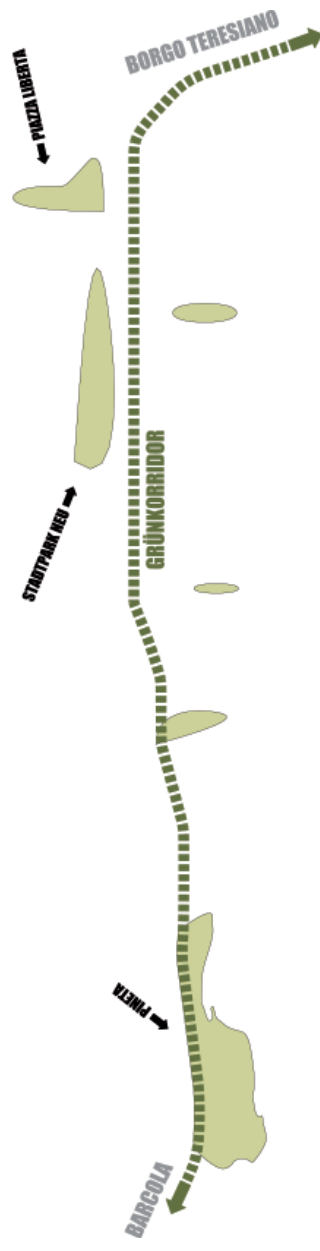
Abb.25 rechts: Typologien des Straßenraumes in der „Prima Fila“



Grünraumkonzept

Um die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung und der zukünftigen Bewohner des neuen Stadtteils zu verbessern, werden in der Prima Fila mehrere Parks in unterschiedlichen Größenordnungen und Nutzungsprofilen geschaffen die zusammen eine Fläche von circa 9 ha umfassen. Die öffentlichen Parks beleben den künftigen Stadtteil durch die Schaffung neuer Erholungsgebiete und Freizeitaktivitäten. Dabei sind die Grünflächen innerhalb des Erweiterungsgebietes so angeordnet, dass während der unterschiedlichen Bauphasen je mindestens einer der Parks angelegt wird. Dem übergeordnet, werden sämtliche Straßenzüge mit Baumbepflanzungen aufgewertet, um, ausgehend vom Borgo Teresiano, einen Grüngürtel bis nach Barcola entstehen zu lassen, der eines der neuen Bindeglieder zwischen dem Erweiterungsgebiet und dem historischen Stadtkern darstellt.

Ausgegangen wird dabei von dem zwischen dem bestehenden Parkhaus und der historischen Lagerhauszeile liegenden zentralen neuen „Stadtspark“ mit Laufstrecke und Freiflächen, der bereits im Zuge der Verkehrserschließung angelegt werden soll und



die neuen Gebiete zusätzlich zur Lage am Meer in den dahinter liegenden Arealen attraktiver macht. Ein weiterer wichtiger Punkt des Grünraumkonzeptes ist das von uns als Pineta - frei übersetzt als Pinien Hain - bezeichnete Gebiet, welches die Stadt Barcola mit Triest verbindet wird. Sie stellt ein Freizeitgebiet dar, das mit dem bestehenden „Bad der Hafenarbeiter“ verbunden ist und in Kombination mit seiner aufgelockerten Pinien Bepflanzung - abgesehen vom kleinen Strandbad am Rande des neuen Industriehafens - den größten öffentlich zugänglichen Strandbereich ganz Triests bildet.

Dieser Küstenabschnitt liegt einerseits weit genug vom Hafenbetrieb der Fährschiffe und privaten Boote entfernt um einen beruhigten Abschnitt zu bilden, liegt aber zugleich optimal zwischen dem Erweiterungsgebiet und Barcola um beiden Städten Steinküste für Urlauber und Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Der Strandbereich ist über Fußwege entlang der Küstenlinie mit dem Entwicklungsgebiet verbunden, als auch über die neu angelegte Straßenbahnlinie, um eine einfache Erreichbarkeit über das Stadtgebiet unter Verringerung des Verkehrsaufkommens zu gewährleisten.

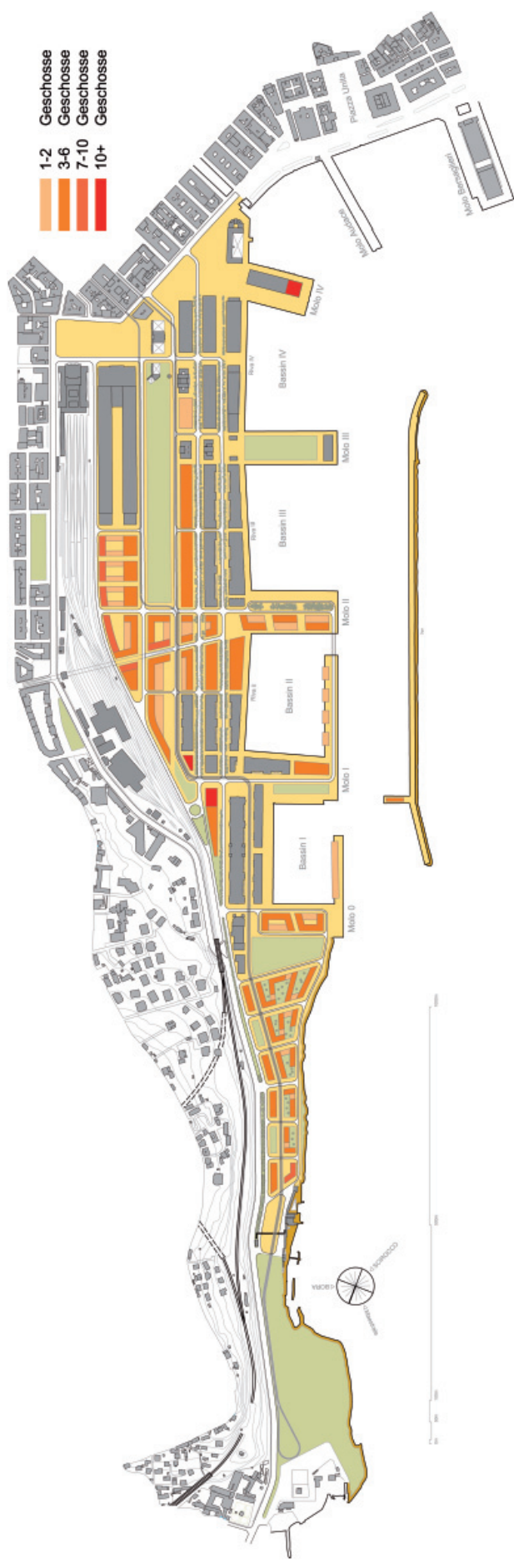


Abb.26 links: Skizze Grünkorridor als Verbindungsglied zwischen den Vierteln

Abb.27: Übersicht der öffentlichen Grünflächen auf der Machbarkeitsstudie

5.5 Milieustudien

Schnitte der Straßenräume, Skizzen und Schaubilder

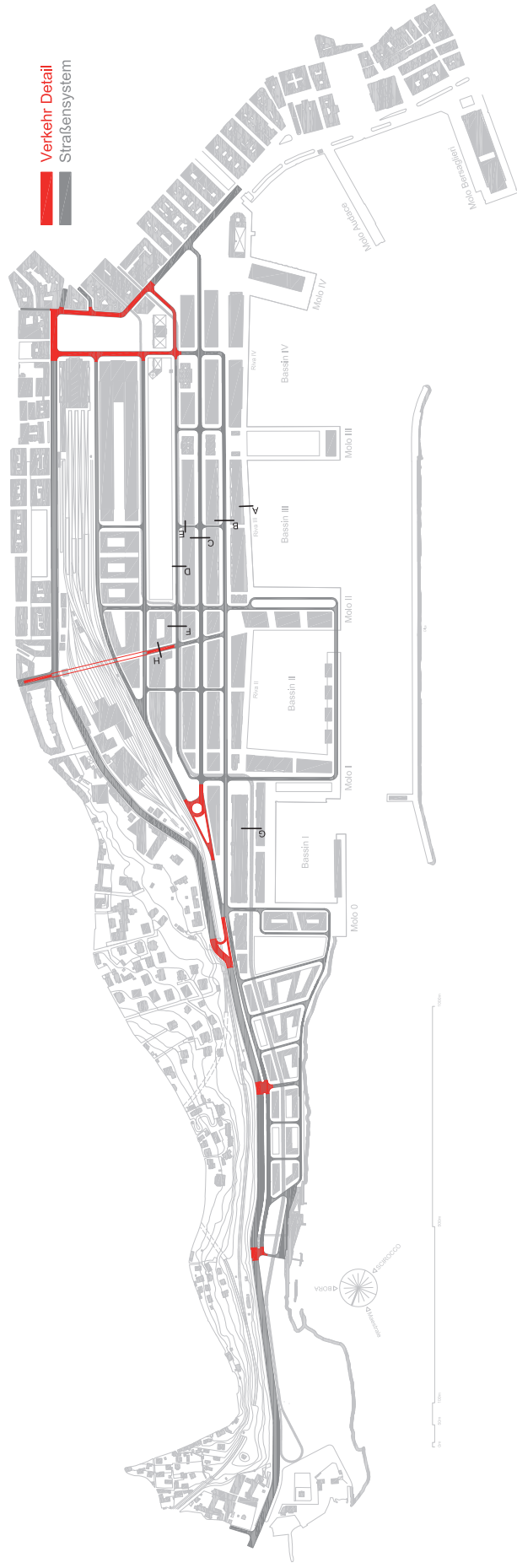
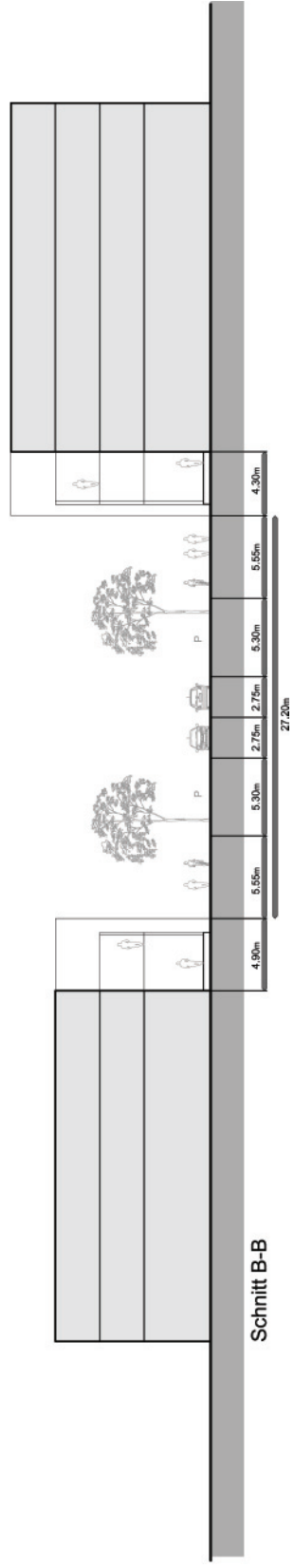
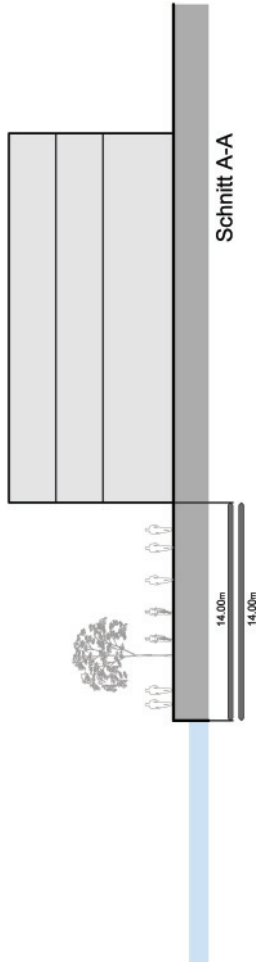
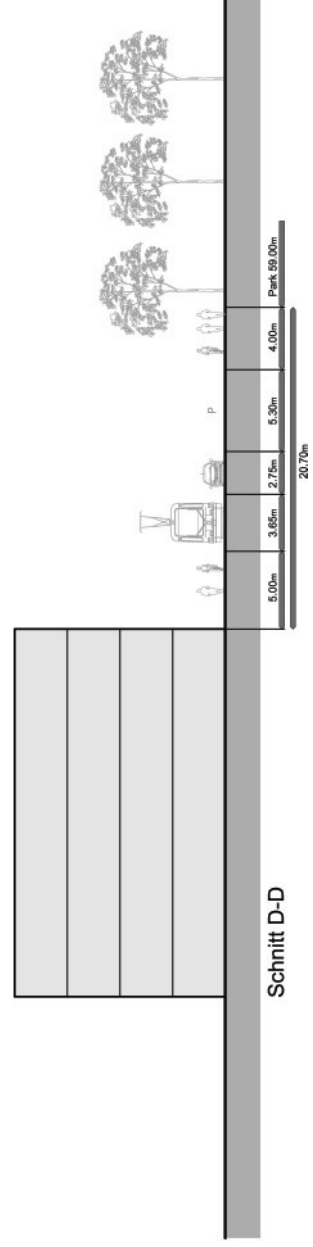
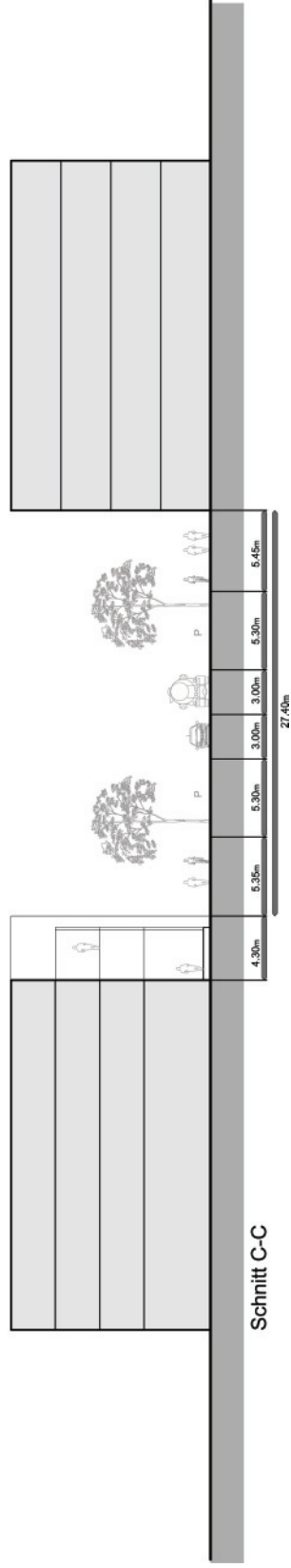


Abb.28 links: Übersicht der Schnitte durch den Straßenraum
 Abb.29-30 rechts: Straßenräume der Machbarkeitsstudie.
 Schnittführung siehe Straßenschema 4





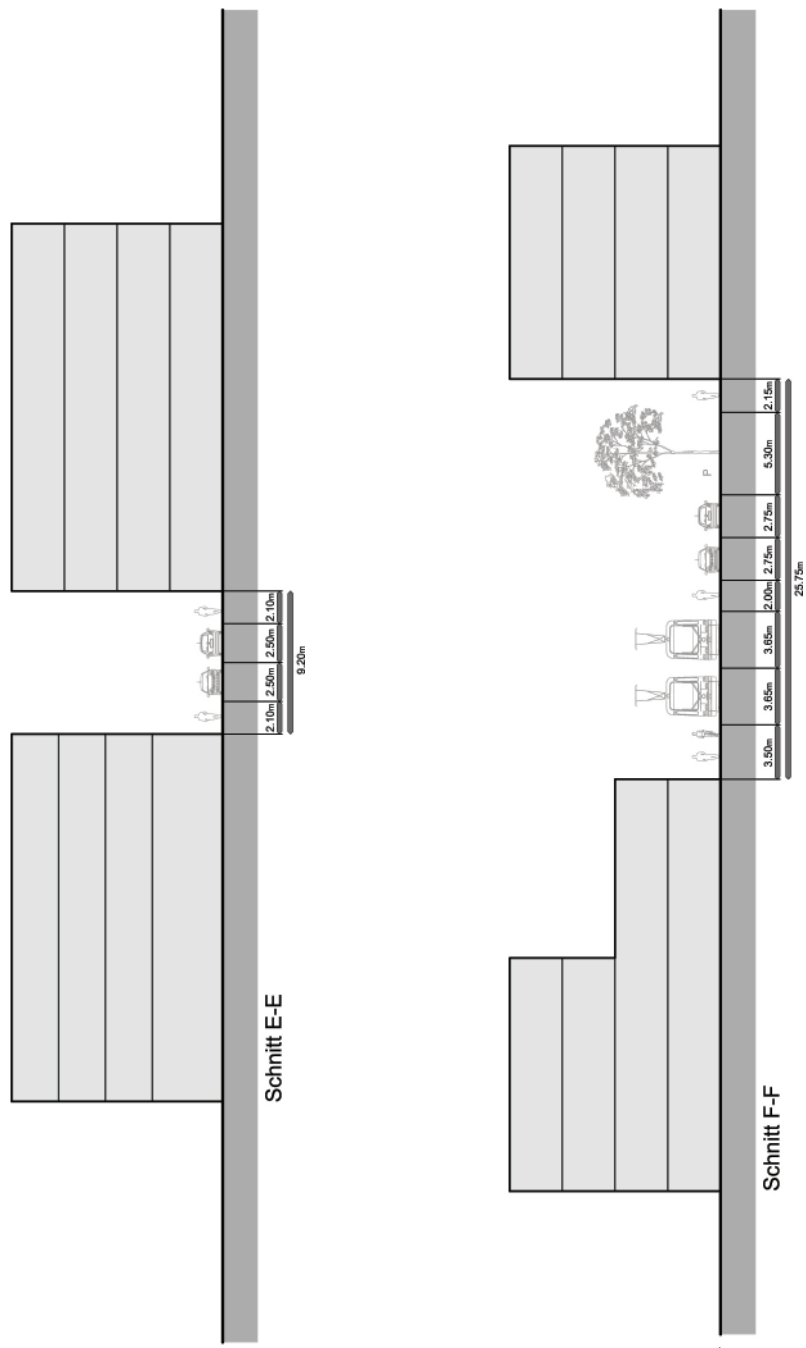


Abb.31-32 links: Straßenräume der Machbarkeitsstudie.
 Schnittführung siehe Straßenschema 4
 Abb.33-34 rechts: Straßenräume der Machbarkeitsstudie.
 Schnittführung siehe Straßenschema 4

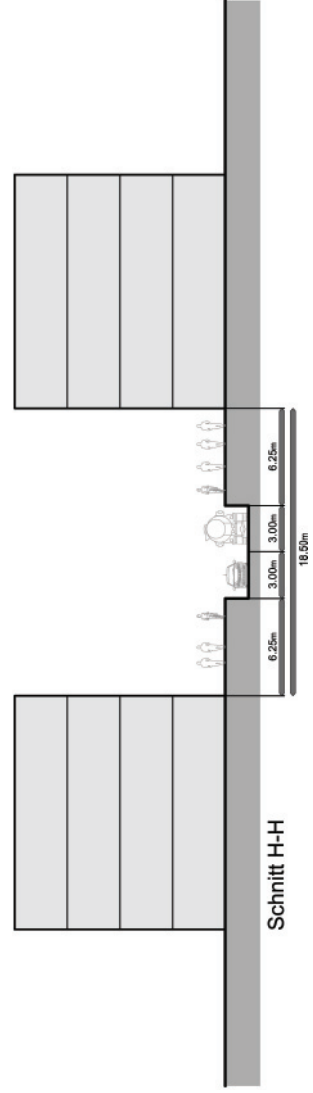
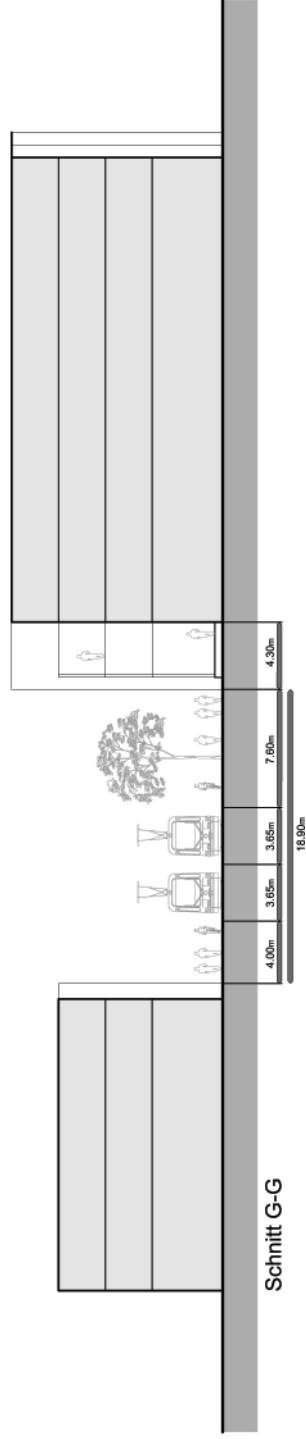


Abb.35-36 links: Straßenräume der Machbarkeitsstudie.
Schnittführung siehe Straßenschema 4
Abb.37 rechts: Skizze über Piazza Liberta in Richtung
Freihafenzone. Auf der rechten Seite sieht man Teile des
Personenbahnhofs

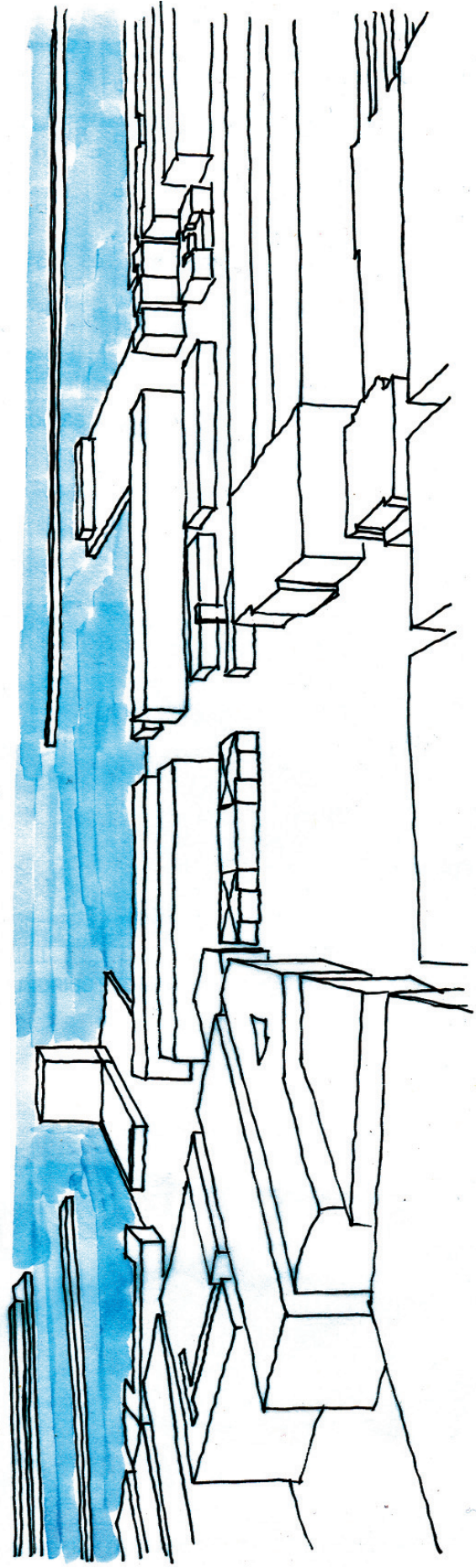
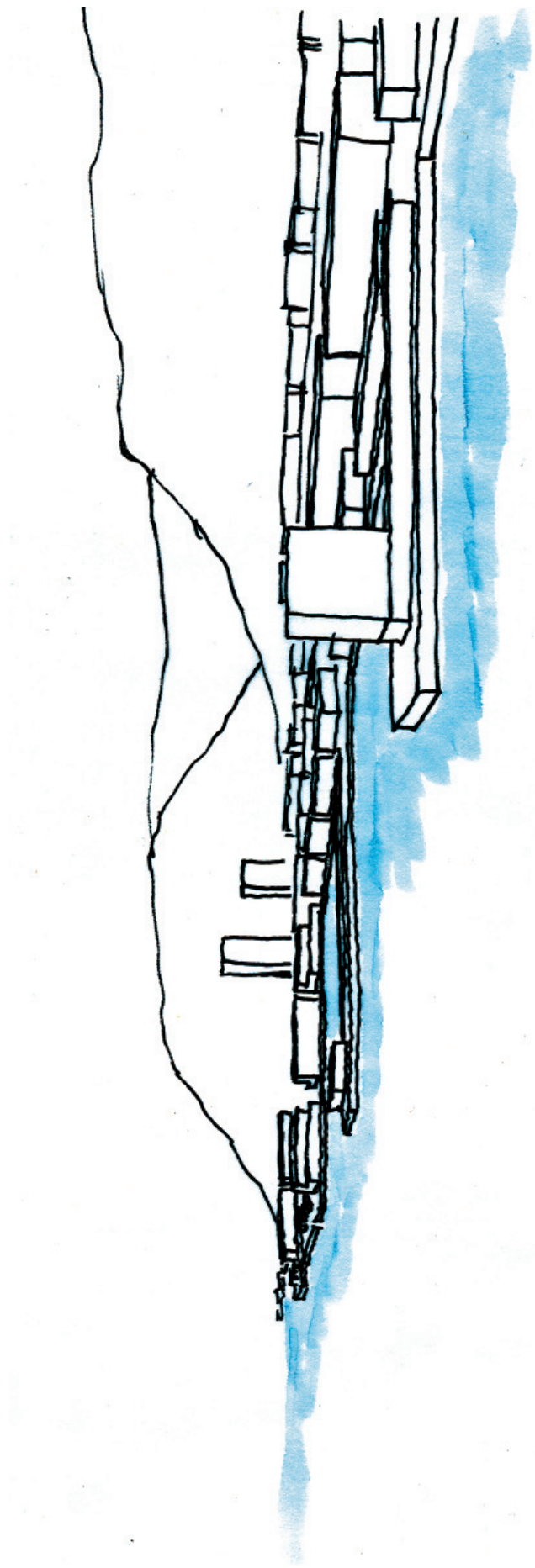


Abb.38: Skizze der Uferzone

Abb.39 rechts: Skizze der Uferzone



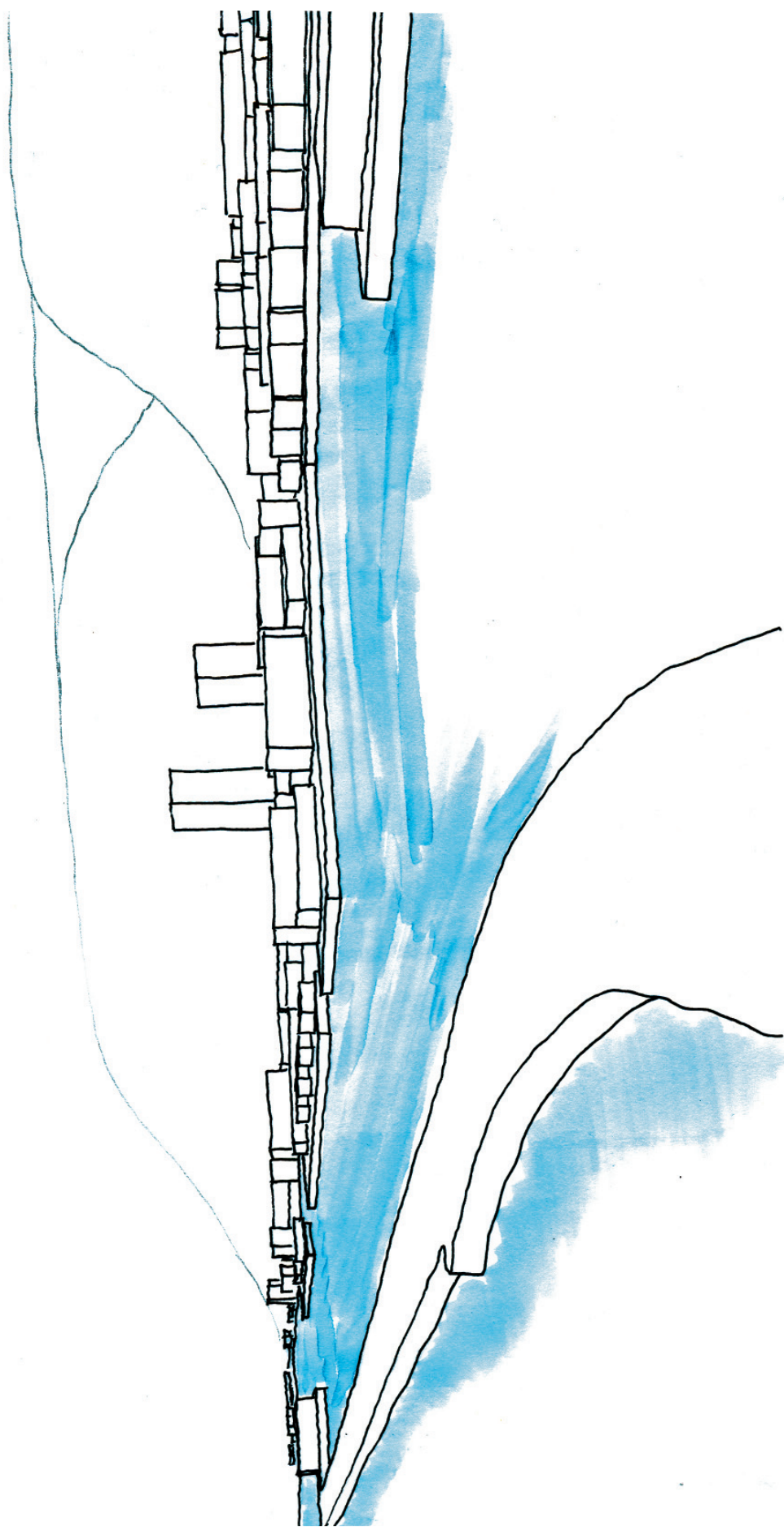
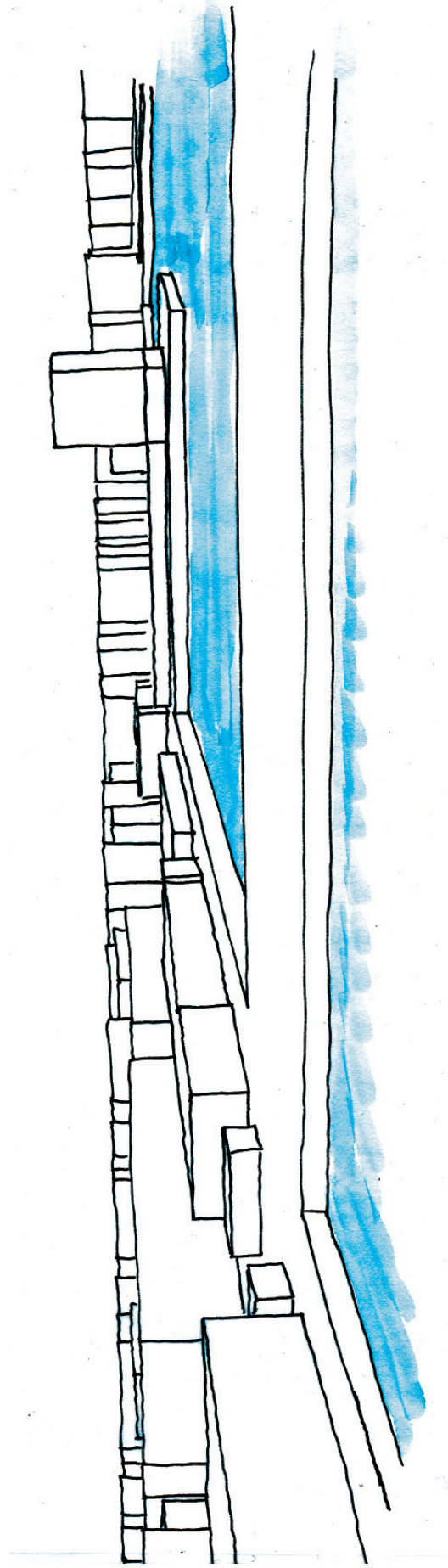
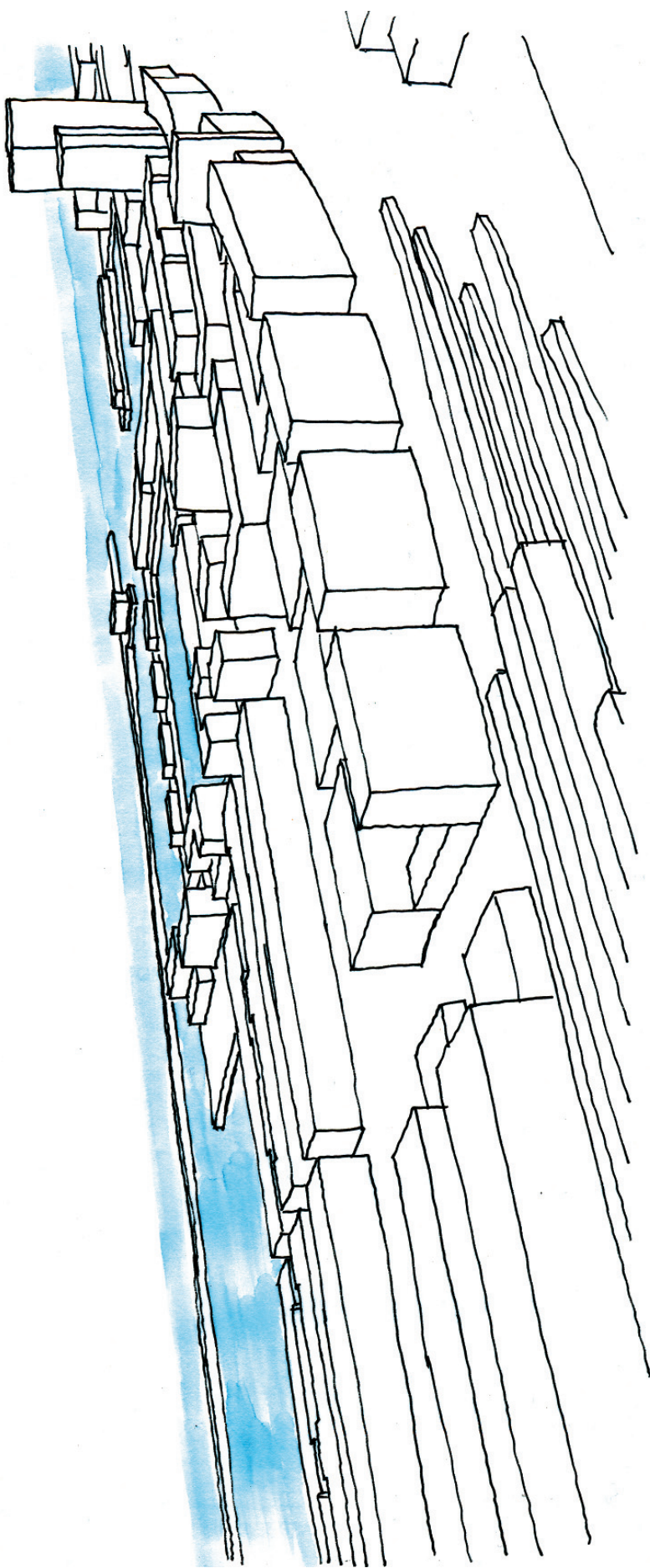


Abb.40: Skizze von einer Mole innerhalb des Gebietes aus gesehen

Abb.41 rechts: Skizze mit Blick auf das Gewerbegebiet am Personenbahnhof





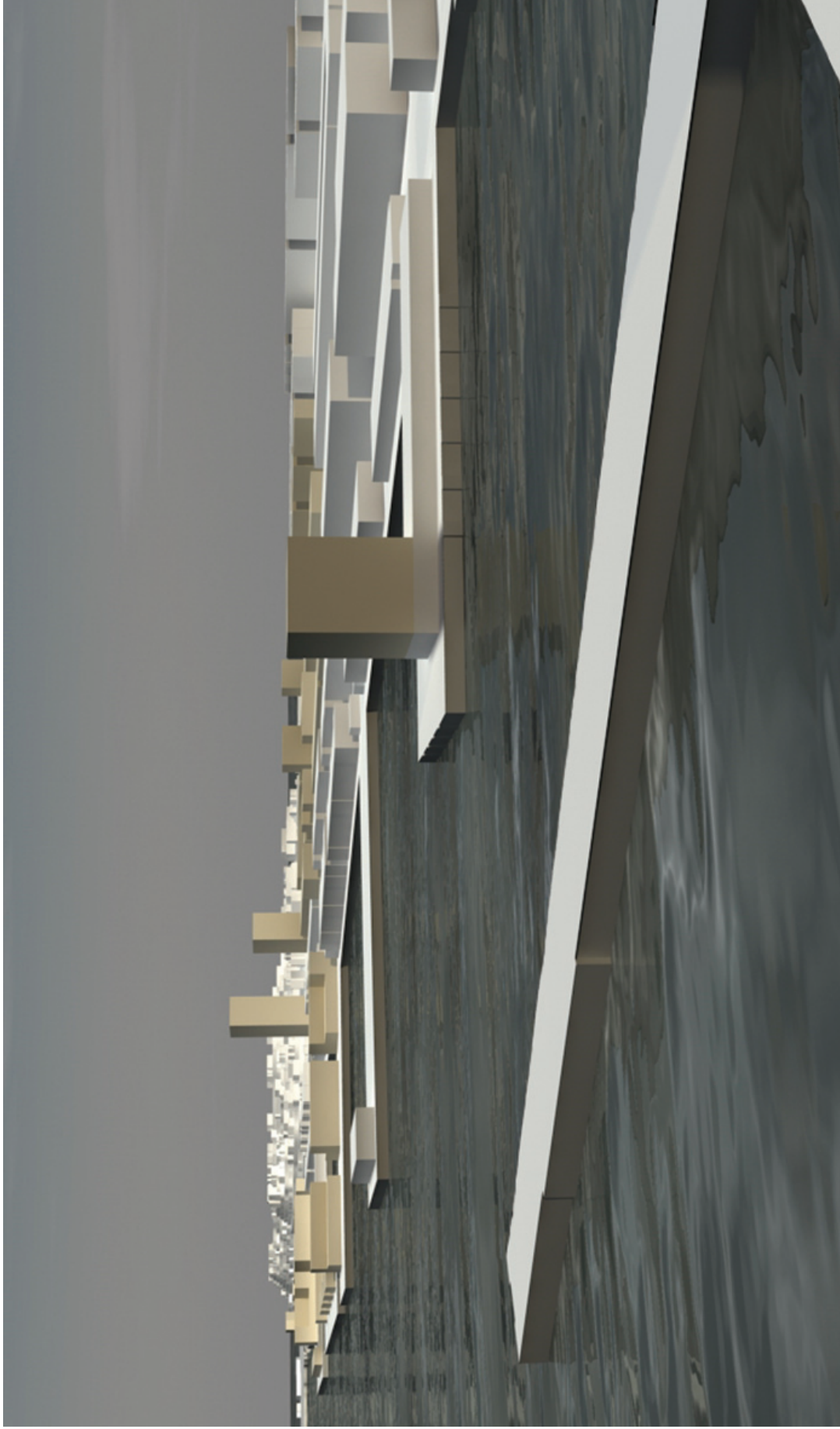


Abb.42 links: Schaubild Erweiterungsgebiet von Piazza Unita aus

Abb.43: Schaubild Erweiterungsgebiet von Seiten der Diga, des Wellenbrechers

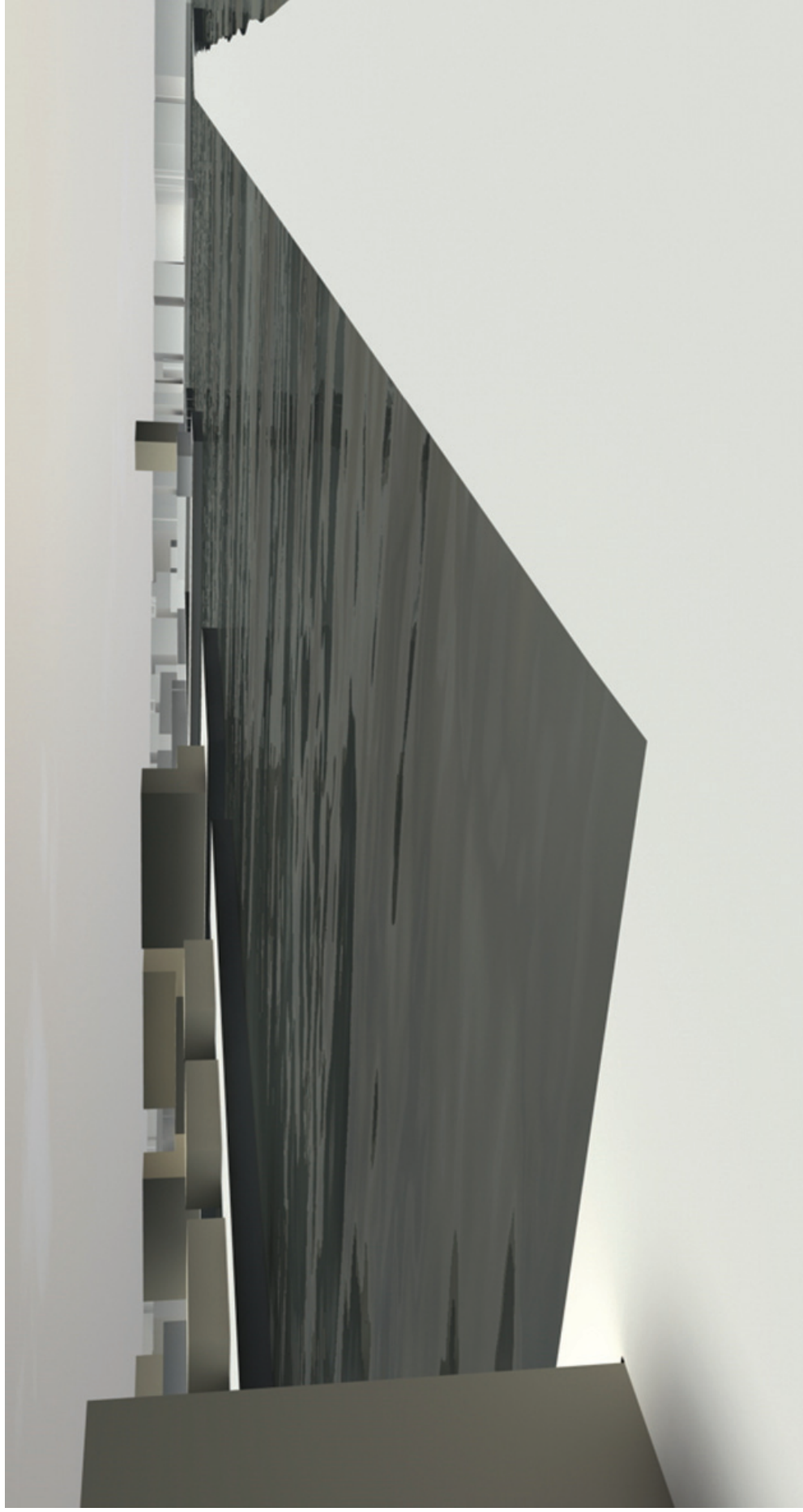


Abb.44: Schaubild Vogelperspektive von süd-ost
Abb.45 rechts: Schaubild Vogelperspektive von süd-west



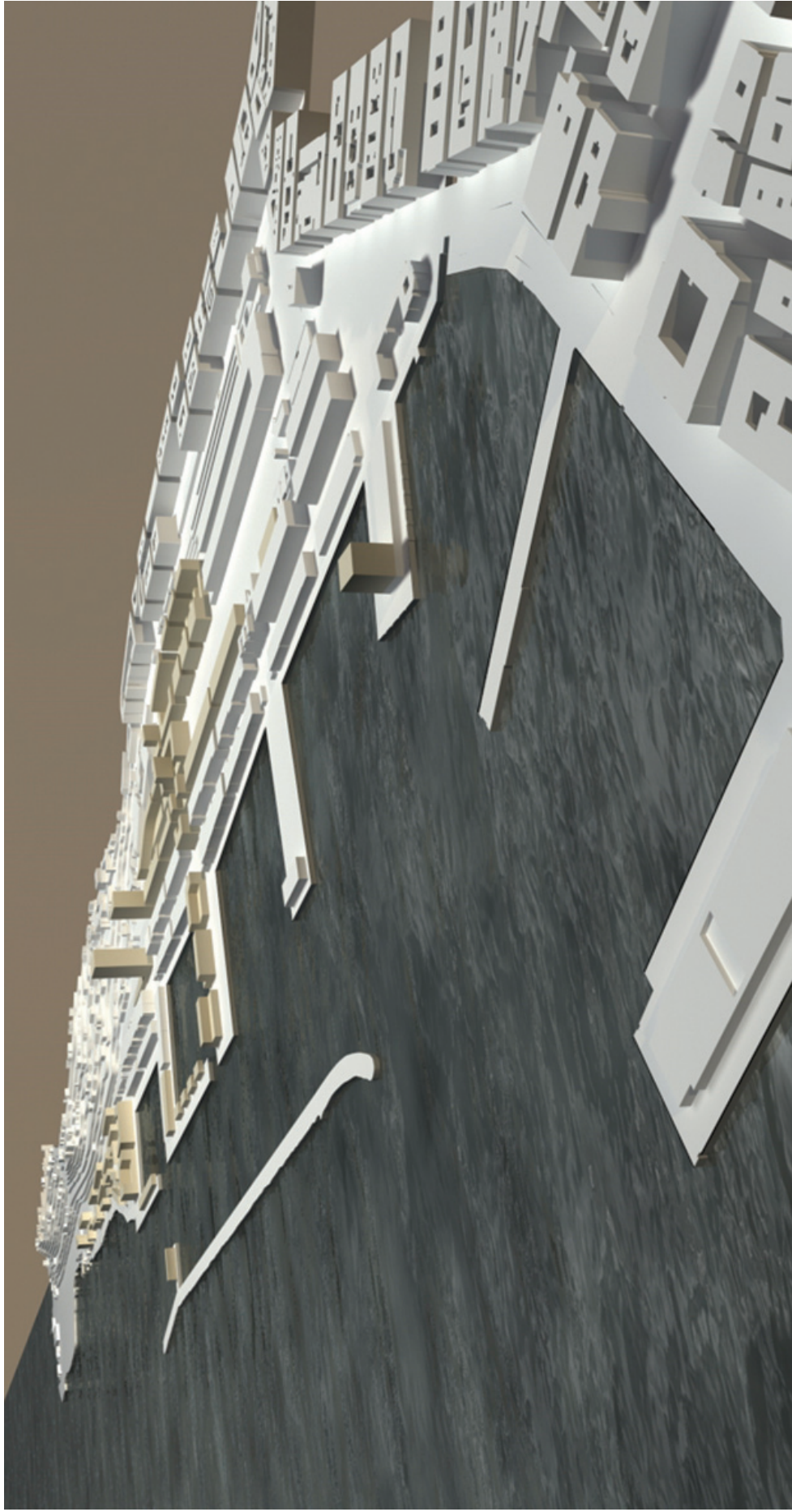
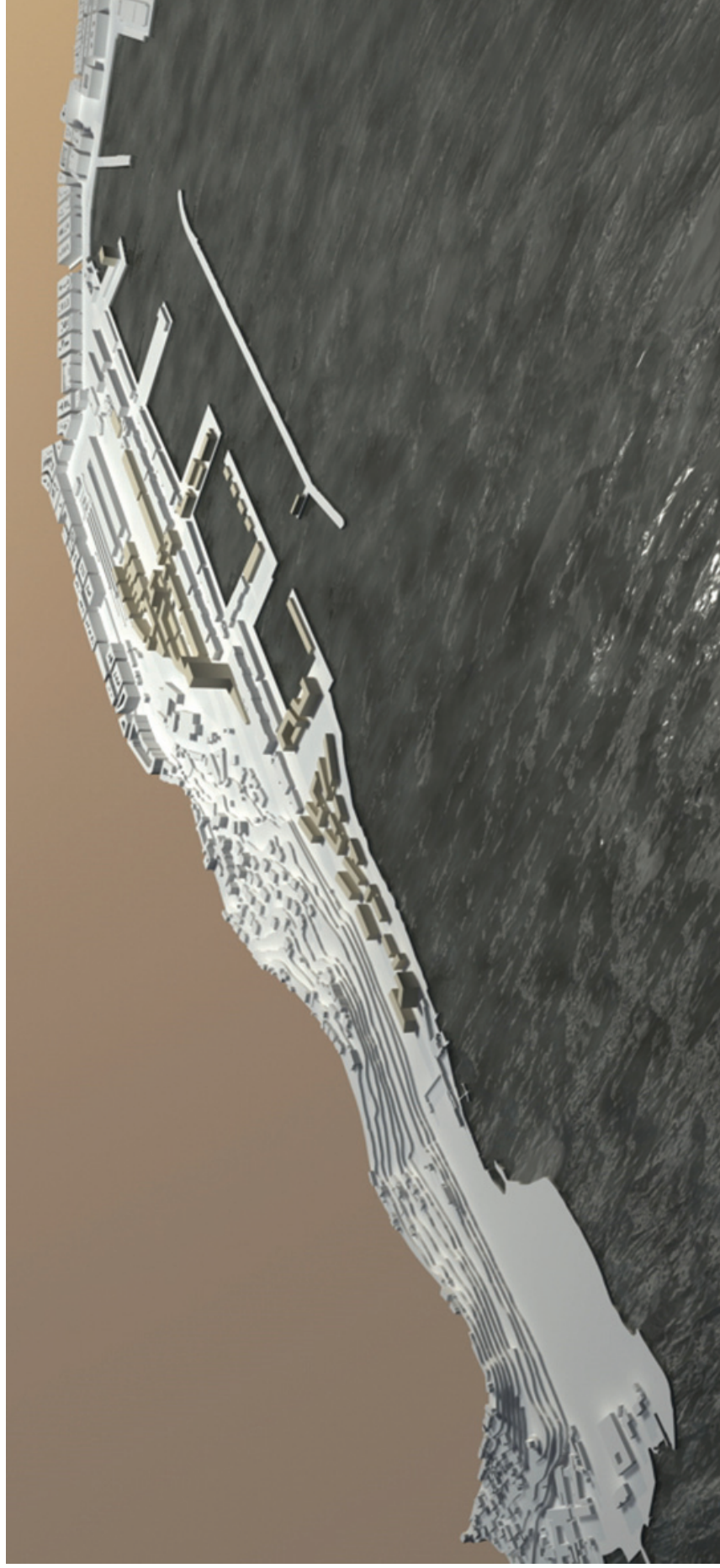
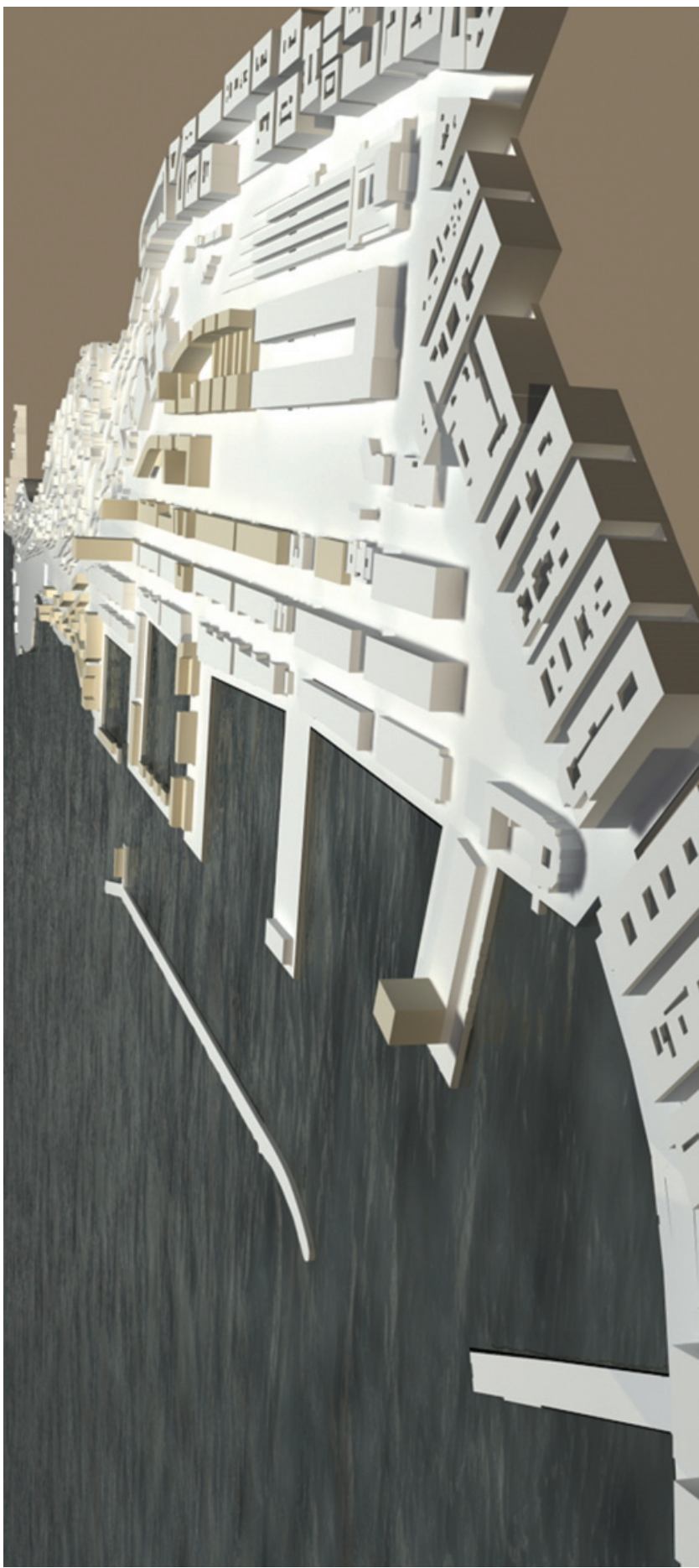


Abb.46: Schaubild Vogelperspektive von nord-west
Abb.47 rechts: Schaubild Vogelperspektive von süd-ost





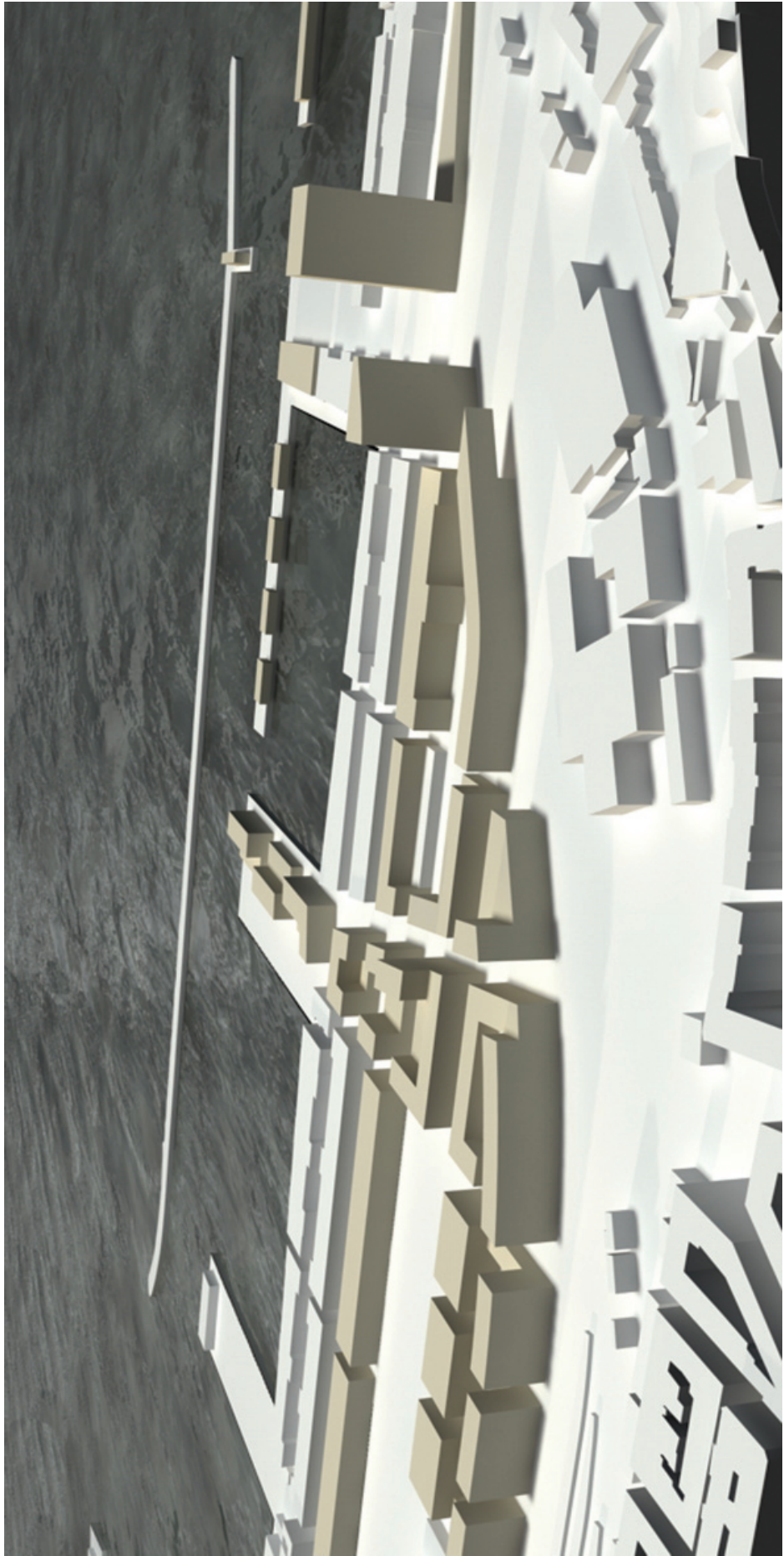
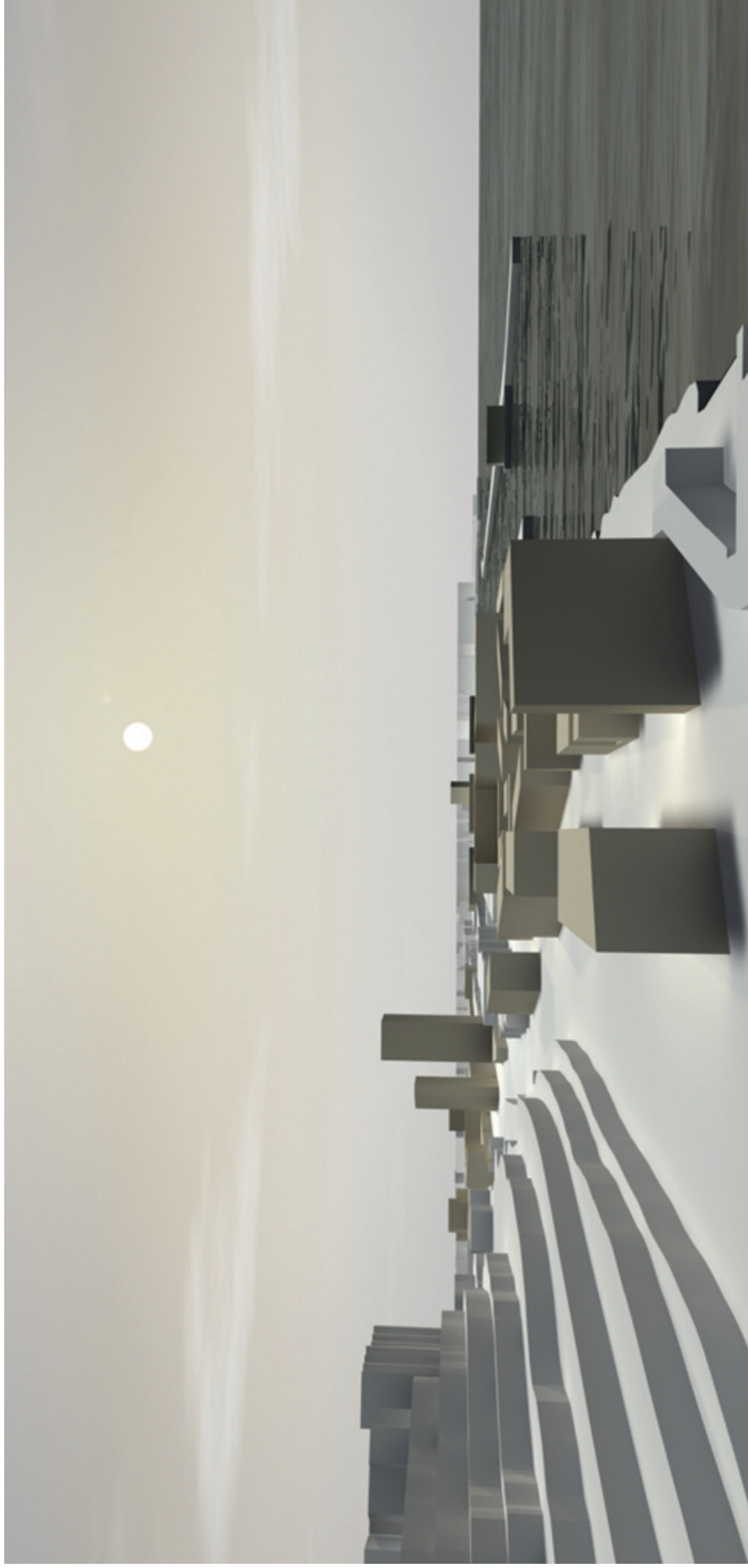


Abb.48 links: Schaubild von den Hängen des Karstes auf das Gewerbegebiet
Abb.49: Schaubild von den Hängen des Karstes auf das Gewerbegebiet



Abb.50: Schaubild von Barcola her kommend

Abb.51 rechts: Schaubild von den Hängen des Karstes auf den Eingang des Erweiterungsgebiets von Barvola her kommend



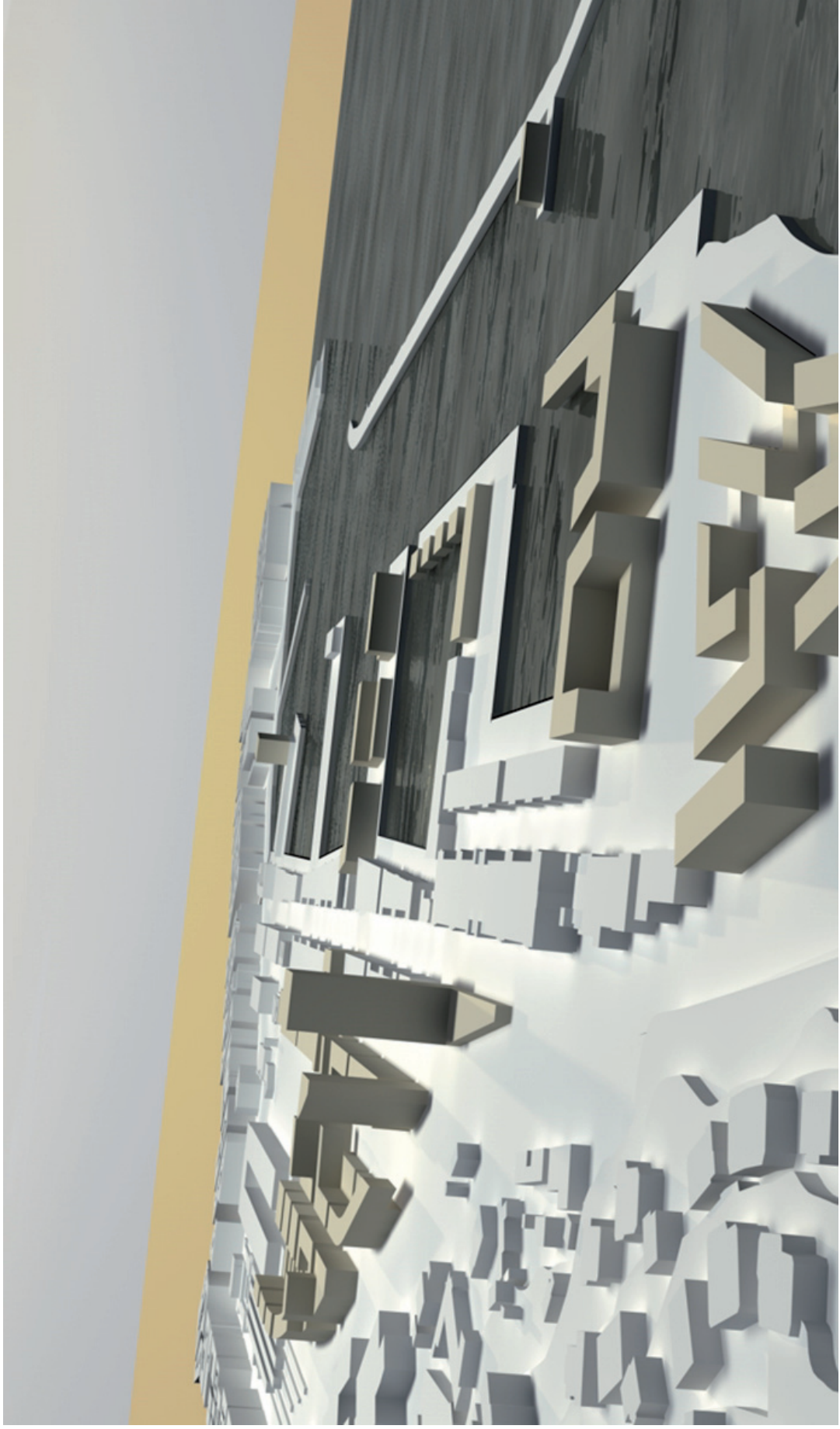
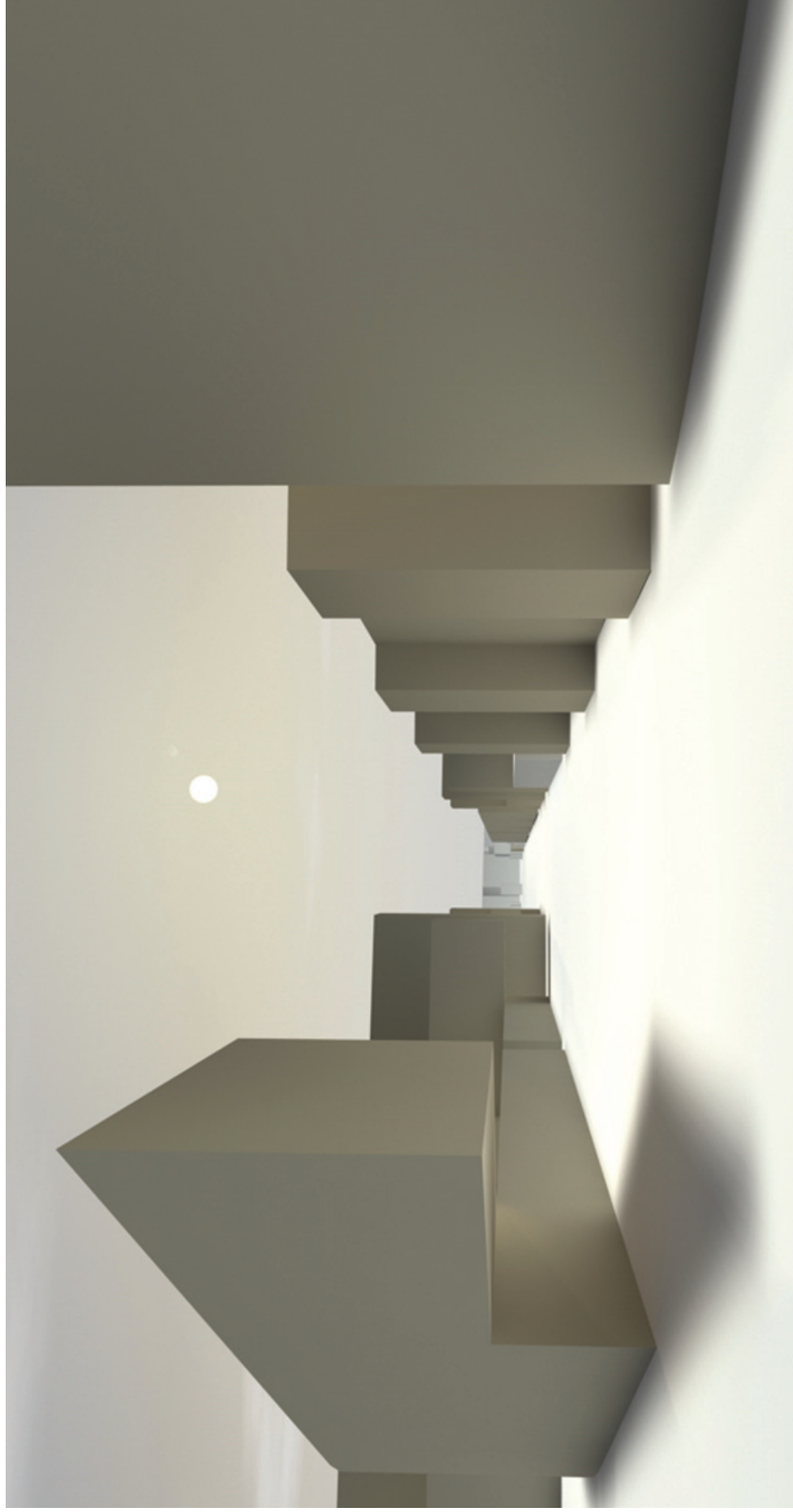




Abb.52 links: Schaubild nördliches „Eingangstor“ aus Fußgängerperspektive
Abb.53: Schaubild nördliches „Eingangstor“ aus Fußgängerperspektive



Danksagungen

Besonderen Dank möchten wir den vielen Menschen aussprechen, die uns, beginnend mit der Konzeptfindungsphase, bis hin zum Korrekturlesen hilfreich und vor allem unermüdlich unter die Arme gegriffen haben. Außerdem danken wir dem Team des Kulturverein Fönfrisur und dem Team um vonhausaus.

Abbildungsverzeichnis

1 Hafenbrachen als urbane Chance

- Titelbild: Eigentum Michael Malderle
 Abb.1: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/99/canal_grande_about1900.jpg. Dez. 2009.
 Abb.2: SEEMANN Helfried / LUNZER Christian, Triest. Trieste-Trst 1865-1935. Album Verlag. Wien. 2008.
 Abb.3: <http://digilander.libero.it/Trieste.Storia/piante-mappe.index.html>. Okt. 2009.
 Abb.4: https://www.in-die-zukunft-gedacht.de/icoaster/files/borsigwerkeberlin_akg_5_b1_i1_1847_1_2.jpg. Dez. 2010.
 Abb.5: <http://cms.cham.de/Portals/58/Events/Dampfmaschine.jpg>. Dez. 2010.
 Abb.6: http://www.lacke-und-farben.de/fileadmin/image_archiv/Pressearchiv/schiff.jpg. Dez. 2010.
 Abb.7: <http://maxmueller.files.wordpress.com/2009/09/it-trieste-22-7-06.jpg>. Dez. 2010.
 Abb.8: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Schiffbau_Sietas_Neuenfelde1.jpg. Dez. 2010.
 Abb.9: SCHUBERT Dirk (Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001.

Abb.10: <http://www.maczoll.de/images/haven.jpg>. Dez. 2010.

Abb.11: SCHUBERT Dirk (Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001.

2 Schauplatz Triest

- Titelbild: Eigentum Michael Malderle
 Abb.1: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/35/Free_Territory_of_Trieste_coat_of_arms.svg. Dez. 2010.
 Abb.2: Eigentum der Verfasser
 Abb.3: Eigentum der Verfasser
 Abb.4: http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.neu.uni-bayreuth.de/en/Uni_Bayreuth/home/International_Office/international_memberships/ARGE-alpen-adria/ARGE-alpen-adria-map.gif&imgrefurl=http://www.neu.uni-bayreuth.de/en/Uni_Bayreuth/home/International_Office/international_memberships/ARGE-alpen-adria/index.html&usq=__xgCodspXRbIVDISbLjmd_dQ-bk=&h=443&w=488&sz=23&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=KJs6Ht317IY9M:&tbnh=146&tbnw=161&prev=/im
 Abb.5: Eigentum Carola Duschl
 Abb.6: Eigentum Michael Malderle
 Abb.7: Eigentum Michael Malderle
 Abb.8: Eigentum Michael Malderle
 Abb.9: Eigentum Michael Malderle
 Abb.10: Eigentum Michael Malderle
 Abb.11: Eigentum Michael Malderle
 Abb.12: Eigentum Michael Malderle
 Abb.13: Eigentum Michael Malderle
 Abb.14: BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.
 Abb.15: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Karte_v%C3%B6lkerwanderung.jpg. Dez. 2010.
 Abb.16: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/1516_Vittore_Carpacci%2C_The_Lion_

<http://www.maczoll.de/images/haven.jpg>. Dez. 2010.
 Abb.11: SCHUBERT Dirk (Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001.
 Abb.12: http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.neu.uni-bayreuth.de/en/Uni_Bayreuth/home/International_Office/international_memberships/ARGE-alpen-adria/ARGE-alpen-adria-map.gif&imgrefurl=http://www.neu.uni-bayreuth.de/en/Uni_Bayreuth/home/International_Office/international_memberships/ARGE-alpen-adria/index.html&usq=__xgCodspXRbIVDISbLjmd_dQ-bk=&h=443&w=488&sz=23&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=KJs6Ht317IY9M:&tbnh=146&tbnw=161&prev=/im
 Abb.13: Eigentum Michael Malderle
 Abb.14: BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.
 Abb.15: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Karte_v%C3%B6lkerwanderung.jpg. Dez. 2010.
 Abb.16: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/1516_Vittore_Carpacci%2C_The_Lion_

- of_St_Mark_%28detail%29_Tempera_on_canvas%2C_Palazzo_Ducale%2C_Venice.jpg. Dez. 2010.
- Abb.17: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/71/Giovanni_Bellini_014.jpg. Dez. 2010.
- Abb.18: SEEMANN Helfried / LUNZER Christian, Triest. Triest-Trst 1865-1935. Album Verlag. Wien. 2008.
- Abb.19: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/75/Kaiserin_Maria_Theresia_%28HRR%29.jpg. Dez. 2010.
- Abb.20: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Joseph_II%28002%29.jpg. Dez. 2010.
- Abb.21: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/77/Montfort_-_Adieux_de_Napoleon_a_la_Garde_imperiale.jpg. Dez. 2010.
- Abb.22: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/Ghega-lithografie-kriehuber-1851.jpg>. Dez. 2010.
- Abb.23: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Franz_Joseph1.jpg. Dez. 2010.
- Abb.24: http://www.istranet.org/istria/illustri/non-istriani/burton/works/1875_1029trieste.htm. Okt. 2009.
- Abb.25: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2d/Paulin_Talabot.png. Dez. 2010.
- Abb.26: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/65/Austria-Hungaria_transparency.png. Dez. 2010.
- Abb.27: <http://casarrubea.files.wordpress.com/2010/06/>
- lincendio-del-narodni-dom.jpg. Dez. 2010.
- Abb.28: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/61/Freies_Territorium_Triest_Karte.png. Dez. 2010.
- Abb.29: <http://digilander.libero.it/breschirob/europagif/friuli.gif>. Dez. 2010.
- Abb.30: Eigentum der Verfasser
- Abb.31: BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.
- Abb.32: <http://www.iouppo.com/life/pics/f49e35c026e69d933a3be6ccaa4c3261.jpg>. Dez. 2009.
- Abb.33: LÖWENTHAL J., Geschichte der Stadt Triest. Erster Theil. Triest von der ältesten Zeit bis zum Jahre 1780. Abtheilung des österreichischen Lloyd. Triest 1857.
- Abb.34: Eigentum der Verfasser
- Abb.35: Eigentum der Verfasser
- Abb.36: Eigentum der Verfasser
- Abb.37: Eigentum der Verfasser
- Abb.38: Eigentum der Verfasser
- Abb.39: Eigentum der Verfasser
- Abb.40: Eigentum der Verfasser
- Abb.41: Eigentum der Verfasser
- Abb.42: Eigentum der Verfasser
- Abb.43: Eigentum der Verfasser
- Abb.44: Eigentum der Verfasser
- Abb.45: Eigentum der Verfasser
- Abb.46: Eigentum der Verfasser
- Abb.47: Eigentum der Verfasser
- Abb.48: Eigentum der Verfasser
- Abb.49: Eigentum der Verfasser
- Abb.50: Eigentum der Verfasser
- Abb.51: Eigentum der Verfasser

3 Das Planungsgebiet

Titelbild: Eigentum Michael Malderle

Abb.1: Google Earth. Stand Dez. 2010.

Abb.2: SCHUBERT Dirk (Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001.

Abb.3: Eigentum der Verfasser

Abb.4: Eigentum der Verfasser

Abb.5: Eigentum der Verfasser

Abb.6: KÄHLIG Karlheinz, Modus Operandi. Eine Strategie für Brachenflächen in Trieste. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 2003.

Abb.7: Eigentum der Verfasser

Abb.8: Eigentum der Verfasser

- Abb.9: Eigentum der Verfasser
 Abb.10: Eigentum der Verfasser
 Abb.11: Eigentum der Verfasser
 Abb.12: Eigentum der Verfasser
 Abb.13: Eigentum der Verfasser
 Abb.14: Eigentum der Verfasser
 Abb.15: Eigentum der Verfasser
 Abb.16: Eigentum der Verfasser
 Abb.17: Eigentum der Verfasser
 Abb.18: Eigentum der Verfasser
 Abb.19: Eigentum der Verfasser
 Abb.20: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.21: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.22: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.23: Eigentum Michael Malderle
 Abb.24: Eigentum Michael Malderle
 Abb.25: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.26: Eigentum Michael Malderle
 Abb.27: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.28: Eigentum Michael Malderle
 Abb.29: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/66/Barcola_%28TS%29_IL_Lungomare_005.jpg, Jan. 2011.
 Abb.30: Eigentum der Verfasser
 Abb.31: Eigentum der Verfasser
 Abb.32: Eigentum der Verfasser
 Abb.33: CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002.
 Abb.34: CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002.
 Abb.35: CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002.
 Abb.36: CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002.
 Abb.37: Eigentum Martin Grabner
 Abb.38: Eigentum Michael Malderle
 Abb.39: Eigentum Michael Malderle
 Abb.40: Eigentum Michael Malderle
 Abb.41: Eigentum Michael Malderle
 Abb.42: Eigentum Michael Malderle
 Abb.43: Eigentum Michael Malderle
 Abb.44: Eigentum Michael Malderle
 Abb.45: Eigentum Michael Malderle
 Abb.46: Eigentum Michael Malderle
 Abb.47: Eigentum Martin Grabner
 Abb.48: Eigentum Martin Grabner
 Abb.49: Eigentum Michael Malderle
 Abb.50: Eigentum Marion Winkler
 Abb.51: Eigentum Martin Grabner
 Abb.52: Eigentum Martin Grabner
 Abb.53: Eigentum Martin Grabner
 Abb.54: Eigentum Martin Grabner
 Abb.55: Eigentum Martin Grabner
 Abb.56: Eigentum Martin Grabner
 Abb.57: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.58: Eigentum Marion Winkler
 Abb.59: Eigentum Marion Winkler
 Abb.60: Eigentum Marion Winkler
 Abb.61: Eigentum Marion Winkler
 Abb.62: Eigentum Martin Grabner
 Abb.63: GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste. Trieste 2002.
 Abb.64: Eigentum der Verfasser
 Abb.65: Eigentum der Verfasser
 Abb.66: Eigentum der Verfasser
 Abb.67.1: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.2: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.3: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.4: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.5: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.6: Eigentum Martin Grabner

Abb.67.7: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.8: Eigentum Martin Grabner
 Abb.67.9: Eigentum Martin Grabner
 Abb.68: Eigentum der Verfasser
 Abb.69: Eigentum der Verfasser
 Abb.70: MÜLLER Margarethe, Urbane Strategien für Triest. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 1994.
 Abb.71: http://www.semeranietamaro.it/pagine/Progetti/P_URBANISTICI/Bonifica.html. Dez. 2010.
 Abb.72: MÜLLER Margarethe, Urbane Strategien für Triest. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 1994.
 Abb.73: MÜLLER Margarethe, Urbane Strategien für Triest. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 1994.
 Abb.74: http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoMorales.html. Dez. 2010.
 Abb.75: <http://arquitectes.coac.net/sola-morales/trieste.htm>. Dez. 2010.
 Abb.76: MÜLLER Margarethe, Urbane Strategien für Triest. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 1994.
 Abb.77: BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.
 Abb.78: BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a., Triest 1989.

Abb.79: GIOVANNA MAZZOCCHI BORDONE Maria (Hg.), Restoring the City. competition for the redevelopment of Triest´s seafront. domus Nr. 851 Jg. (2002). Milano.
 Abb.80: <http://www.porto.trieste.it/>. Dez. 2010.
 Abb.81: <http://www.porto.trieste.it/>. Dez. 2010.
 Abb.82: GIOVANNA MAZZOCCHI BORDONE Maria (Hg.), Restoring the City. competition for the redevelopment of Triest´s seafront. domus Nr. 851 Jg. (2002). Milano.
 Abb.83: GIOVANNA MAZZOCCHI BORDONE Maria (Hg.), Restoring the City. competition for the redevelopment of Triest´s seafront. domus Nr. 851 Jg. (2002). Milano.
 Abb.84: GIOVANNA MAZZOCCHI BORDONE Maria (Hg.), Restoring the City. competition for the redevelopment of Triest´s seafront. domus Nr. 851 Jg. (2002). Milano.
 Abb.85: http://www.silostrieste.it/index_eng.html. Dez. 2010.
 Abb.86: http://www.silostrieste.it/index_eng.html. Dez. 2010.

4 Städtebauliches Konzept

Titelbild: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.1: Eigentum der Verfasser
 Abb.2: Google Earth. Stand Dez. 2010.
 Abb.3: Eigentum der Verfasser
 Abb.4: Eigentum der Verfasser
 Abb.5: Eigentum der Verfasser
 Abb.6: Eigentum der Verfasser
 Abb.7: Eigentum der Verfasser
 Abb.8: Eigentum der Verfasser
 Abb.9: Eigentum der Verfasser
 Abb.10: Eigentum der Verfasser
 Abb.11: Eigentum der Verfasser
 Abb.12: Eigentum der Verfasser
 Abb.13: Eigentum der Verfasser
 Abb.14: Eigentum Michael Malderle
 Abb.15: Eigentum Martin Grabner
 Abb.16: Eigentum Michael Malderle
 Abb.17: Eigentum Martin Grabner
 Abb.18: Eigentum Martin Grabner
 Abb.19: Eigentum der Verfasser
 Abb.20: Eigentum der Verfasser
 Abb.21: Eigentum der Verfasser
 Abb.22: Eigentum der Verfasser
 Abb.23: Eigentum der Verfasser
 Abb.24: Eigentum der Verfasser
 Abb.25: Eigentum der Verfasser
 Abb.26: Eigentum der Verfasser
 Abb.27: Eigentum der Verfasser
 Abb.28: <http://homepage.mac.com/riosa/card001.jpg>.

Jan. 2010.

Abb.29: <http://homepage.mac.com/riosa/goldx.jpg>. Jan. 2010.

Abb.30: Eigentum der Verfasser

5 Machbarkeitsstudie

Titelbild: <http://www.irdat.regione.fvg.it/Consultatore/GISViewer.jsp>. Okt. 2009.

Abb.1: Eigentum der Verfasser

Abb.2: Eigentum der Verfasser

Abb.3: Eigentum der Verfasser

Abb.4: Eigentum der Verfasser

Abb.5: Eigentum der Verfasser

Abb.6: Eigentum der Verfasser

Abb.7: Eigentum der Verfasser

Abb.8: Eigentum der Verfasser

Abb.9: Eigentum der Verfasser

Abb.10: Eigentum der Verfasser

Abb.11: Eigentum der Verfasser

Abb.12: Eigentum der Verfasser

Abb.13: Eigentum der Verfasser

Abb.14: Eigentum der Verfasser

Abb.15: Eigentum der Verfasser

Abb.16: Eigentum der Verfasser

Abb.17: Eigentum der Verfasser

Abb.18: Eigentum der Verfasser

Abb.19: Eigentum der Verfasser

Abb.20: Eigentum der Verfasser

Abb.21: Eigentum der Verfasser

Abb.22: Eigentum der Verfasser

Abb.23: Eigentum der Verfasser

Abb.24: Eigentum der Verfasser

Abb.25: Eigentum der Verfasser

Abb.26: Eigentum der Verfasser

Abb.27: Eigentum der Verfasser

Abb.28: Eigentum der Verfasser

Abb.29: Eigentum der Verfasser

Abb.30: Eigentum der Verfasser

Abb.31: Eigentum der Verfasser

Abb.32: Eigentum der Verfasser

Abb.33: Eigentum der Verfasser

Abb.34: Eigentum der Verfasser

Abb.35: Eigentum der Verfasser

Abb.36: Eigentum der Verfasser

Abb.37: Eigentum der Verfasser

Abb.38: Eigentum der Verfasser

Abb.39: Eigentum der Verfasser

Abb.40: Eigentum der Verfasser

Abb.41: Eigentum der Verfasser

Abb.42: Eigentum der Verfasser

Abb.43: Eigentum der Verfasser

Abb.44: Eigentum der Verfasser

Abb.45: Eigentum der Verfasser

Abb.46: Eigentum der Verfasser

Abb.47: Eigentum der Verfasser

Abb.48: Eigentum der Verfasser

Abb.49: Eigentum der Verfasser

Abb.50: Eigentum der Verfasser

Abb.51: Eigentum der Verfasser

Abb.52: Eigentum der Verfasser

Abb.53: Eigentum der Verfasser

Bibliographie

Für die Arbeit verwendete Quellen im Überblick

Bücher

- ANDRIANI Carmen / dipartimenti di architettura e urbanistica di pescara (Hg.), Piano Progetto Città. Sala Editori. 2004
- BAUDE J.J., Österreichs adriatische Küste und Seemacht. Calamota - Triest - Pola. Hoffmann und Campe. Hamburg 1859
- BLAU Eve / PLATZER Monika, Mythos Großstadt. Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890-1937. Prestel Verlag. München 1999.
- BOTTERI Guido (Hg.), Der Freihafen Triest. Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Società Editoriale Libreria p.a.. Triest 1989.
- CAROLI Antonella / Autorità Portuale di Trieste, Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali. Edizioni Talo Svevo. Trieste 2002.
- CAROLI Antonella / Italia Nostra, Trieste e Hamburgo. Mito e Realtà delle Città Porto. Edizioni Italo Svevo.
- CAROLI Antonella, <http://www.professionearchitetto.it/mostre/archivio/4459-depliant-convegno.pdf>. Nov. 2009.
- CAROLI Antonella, Industrial Archeology – The warehouses in the old Porto f Triest. http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/home.html. Nov. 2009.
- CURDES Gerhard, Stadtstruktur und Stadtgestaltung. W. Kohlhammer Verlag. Stuttgart Berlin Köln 1997.
- EUROSTAT / European Comission, Panorama of Transport. Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg 2009.
- FRICK Dieter, Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. Ernst Wasmuth Verlag. Tübingen Berlin 2008.
- GASPARO Neva / DRAGOTTO Marina, Il Porto Vecchio di Trieste / The Old Port of Trieste. Autorità Portuale di Trieste. Trieste 2002.
- GIOVANNA MAZZOCCHI BORDONE Maria (Hg.), Restoring the City. Competition for the redevelopment of Triest's seafont. Domus Nr. 851 Jg. (2002). Milano.
- GRETTER Susanne (Hg.). Europa erlesen. Triest. Wieser Verlag. Klagenfurt 1997.
- HEIGL Franz, Die Geschichte der Stadt. Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert. Akademische Druck- und Verlagsanstalt. Graz 2008.
- JACOBS Allan B., Great Streets. The MIT Press. Massachusetts 1993.
- KÄHLIG Karlheinz, Modus Operandi. Eine Strategie für Brachenflächen in Trieste. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 2003.
- KANDLER Pietro / SCRINZI J. B., Three days at Trieste. Austrian Lloyd´s Press. Trieste 1838.
- KANDLER Pietro, Storia Conografica di Trieste. Dalla sua origine sino all'anno 1695. Stab. Tipogr.-Litogr. Di C. Coen Editore. Trieste 1863.
- LÖWENTHAL J., Geschichte der Stadt Triest. Erster Theil Triest von der ältesten Zeit bis zum Jahre 1780. Abteilung

- des österr. Lloyd 1857.
- LÖWENTHAL J., Geschichte der Stadt Triest. Zweiter Theil Triest von der Regierung des Kaisers Joseph bis zum Jahre 1820. Abtheilung des österr. Lloyd 1859.
- LUNZER Christian / SEEMANN Helfried, Triest. Triestestrst 1865-1935. Album Verlag. Wien 2008.
- MAGRIS Claudio / ARA Angelo, Triest. Eine literarische Hauptstadt Mitteleuropas. Deutscher Taschenbuchverlag. München 1993.
- MAYER Horst F. / WINKLER Dieter, In allen Häfen war Österreich. Die Österreichisch-Ungarische Handelsmarine. Edition S. Verlag Wien 1987.
- MÜLLER Margarethe, Urbane Strategien für Triest. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 1994.
- NEUFERT Ernst / KISTER Johannes, Neufert Bauentwurflehre. Vieweg + Teubner, Wiesbaden 2009.
- PRINZ Dieter / THOMAE Reiner (Hg.), Städtebau. Band 2. Städtebauliches Gestalten. W. Kohlhammer Verlag.
- Stuttgart Berlin Köln Mainz 1980.
- RAJAKOVICS Paulus, Eingriff am Campo Marzio in Triest. Sprachlaboratorium. Ungedr. Dipl.-Arb. Graz 1994.
- SCHATZDORFER Günther, Triest. Portrait einer Stadt. Carinthia Verlag. 2008.
- SCHINKEL Karl Friedrich, Aus Tagebüchern und Briefen. Henschelverlag. Berlin 1967.
- SCHNEIDER Oliver, Triest. Eine Diskursanalyse. Königshausen & Neumann. Würzburg 2003.
- SCHUBERT Dirk (Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Leue Verlag Berlin. Berlin 2001.
- SITTE Camillo, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vieweg Verlag. Braunschweig / Wiesbaden 1983.
- TISCLER Ulrike, Umberto Nordio Architekt in Triest 1891-1971. Ungedr. Diss. Graz 1996.
- VON PETZ Ursula (Hg.), Die Alte Stadt. Stadt und Planung in Italien. Heft Nr. 3/2007. BAG-Verlag. Weinstadt 2007.
- ZIMMERMANN Klaus / THEIL Andrea C. / ULMER Christoph, Friaul und Triest. Unter Markulöwe und Doppeladler – Eine Kulturlandschaft Oberitaliens (= DuMont Kunst Reiseführer). DuMont Reiseverlag. Ostfildern 2007.

Internet

ARCH. CANELLA Guido, <http://www.canella-achilli.com/>

ARCH. SEMERANI L. & TAMARO G.
, <http://www.semeranietamaro.it/>

ARCH. VALLE Gino, <http://www.architettivalle.net/>

CAROLI Antonella, <http://www.antonellacaroli.com>

CATALOGO INTEGRATO DEI BENI CULTURALI - Comune di Trieste (Denkmalamt), <http://biblioteche.comune.trieste.it/Main.htm>

GIS - FRIAUL JULISCH VENEZIEN, <http://www.irdat.regione.fvg.it/Consultatore/GISViewer.jsp>

HAFENBEHÖRDE TRIEST / Autorità Portuale di Trieste, <http://www.porto.trieste.it/>

ISTAT - STATISTIK ITALIEN, http://demo.istat.it/index_e.html

PROVINZ TRIEST, <http://www.provincia.trieste.it/>

[default.asp?tabella_padre=sezioni&ids=1&tipo=blocchi_sezioni_1&pagina=-](http://www.provincia.trieste.it/default.asp?tabella_padre=sezioni&ids=1&tipo=blocchi_sezioni_1&pagina=-)

REGION TRIEST, <http://www.regione.fvg.it/rafvgl/welcome.act?dir=/rafvgl/cms/RAFBVG/>

SILOS S.P.A., http://www.silostrieste.it/index_eng.html

STADTVERWALTUNG TRIEST, http://www.retecivica.trieste.it/new/default_o.asp?tabella_padre=sezioni&ids=21&tipo=blocchi_home&pagina=-&home=home

