

# ORSETTI

*pour y prendre le frais en plein milieu de l'été*

## **Diplomarbeit**

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

## **Roland Horvath**

Technische Universität Graz

Erzherzog-Johann-Universität

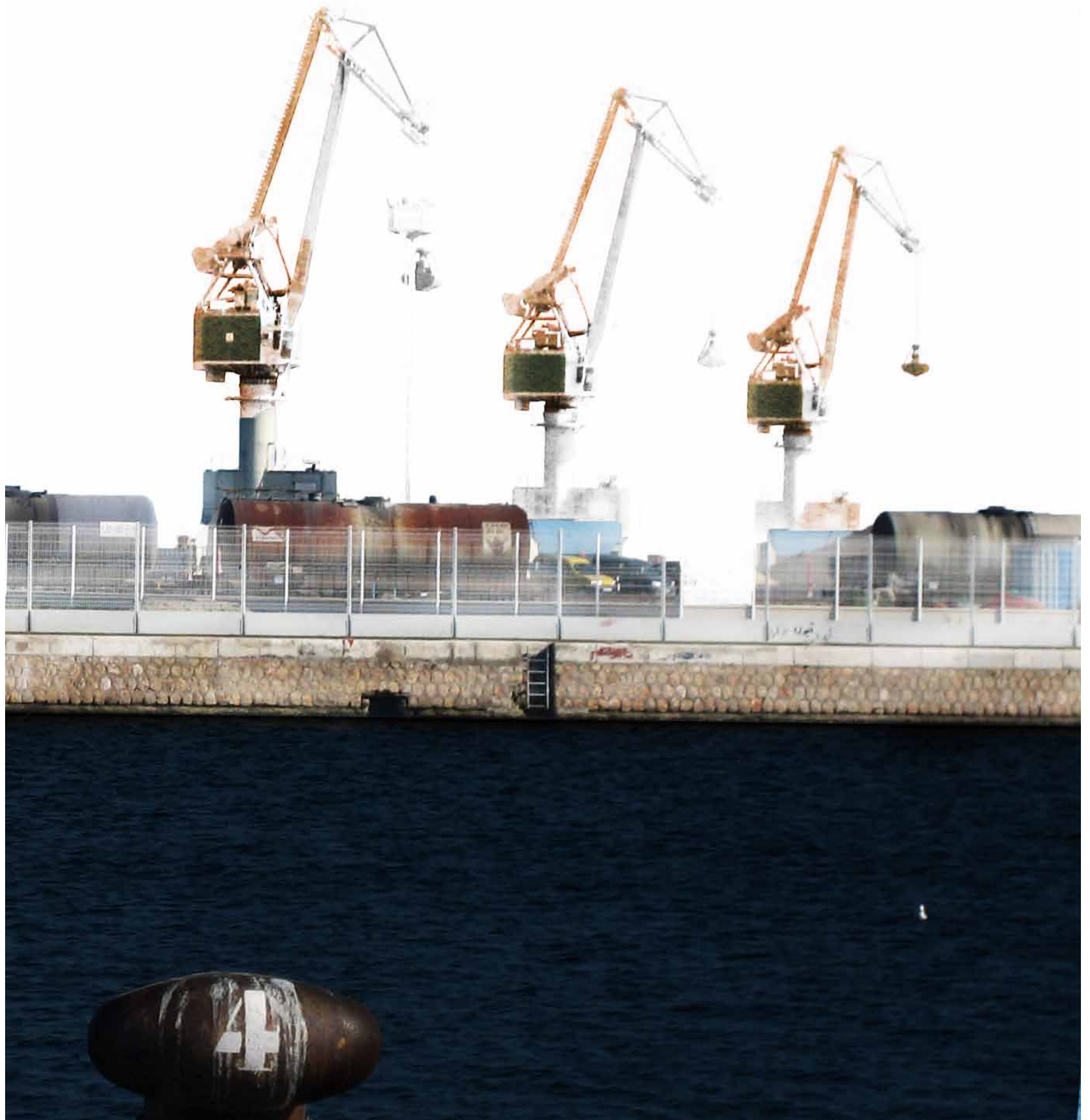
Fakultät für Architektur

Betreuer:

Univ.- Prof. Dipl.-Ing. MLA MDesS Harvard **Loenhardt, Klaus K.**

Institut für Architektur und Landschaft

Graz, Mai 2010



# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Prolog</b>	<b>5</b>
<b>Ziel dieser Arbeit</b>	<b>9</b>
<b>Einführung</b>	<b>15</b>
Das Phänomen der Hafenwanderungen	16
Schiffe	18
Flânerie	22
<b>Stadtportrait</b>	<b>27</b>
Der Mittelmeerraum	28
Demographie	29
Sète	30
Geschichtliche Entwicklung	32
Städtebauliche Analysen	37
Vegetation	44
Ordnungsprinzipien	46
Fazit	47
<b>Hafen</b>	<b>49</b>
Das System öffentlicher Räume	58
<b>Projektentwicklung</b>	<b>63</b>
Schemata	70
Schlucht	76
Vertikale Grünräume	78
<b>Projekt</b>	<b>83</b>
Plandarstellungen	87
Ansichten	103
Fasadengestaltung	104
Laubengänge	108
Funktionsschemata	114
Wohnungen im Detail	116
<b>Perspektiven</b>	<b>130</b>
<b>Conclusio</b>	<b>136</b>



# Prolog



*Das Meer?*

*Ja*

*Und du bist da drin geblieben, all diese Zeit, um das Meer zu beschreiben ?*

*Ja*

*Aber wem?*

*Das ist nicht wichtig. Wichtig ist, es zu versuchen. Es wird sicher jemanden geben der zuhören wird.*

*Und du brauchst all diese Seiten um es zu beschreiben?*

*Eigentlich, nein. Der, der es kann, braucht bestimmt nur einige Wörter. Vielleicht würde er mit vielen Seiten beginnen, aber dann, langsam aber sicher, würde er die richtigen Worte finden, jene, die mit einem einzigen Male alle anderen ausdrücken, und die tausend Seiten werden zu hundert werden, dann zu zehn, dann würde er sie liegenlassen, abwartend, bis die überflüssigen Worte die Seiten zu verlassen beginnen, und dann würde es wohl reichen, jene, die bleiben zusammenzunehmen, und sie auf einige Worte zusammenkürzen, zehn, fünf; und nur durch die Kraft sie anzusehen, und ihnen zu lauschen, um zu einem Ende zu kommen, würde dir nicht mehr als Eines in der Hand bleiben, ein Einziges.*

*Und wenn du dieses aussprichst, beschreibst du das Meer.*

*Ein Einziges?*

*Ja*

*Und welches?*

*Finde es heraus.*

*La mer?*

*Oui*

*Et tu es resté la dedans tout ce temps pour dire la mer?*

*Oui*

*Mais à qui?*

*Peu importe à qui. L'important c'est d'essayer de la dire. Il y aura bien quelq'un qui écoute.*

*Et il faut toutes ces feuilles pour la dire?*

*En fait, non. Celui qui en serait vraiment capable, il aurait besoin juste de quelques mots. Peut-être qu'il commencerait avec beaucoup de pages, mais ensuite, petit à petit, il trouverait -les mots justes, ceux qui en une seule fois, disent tous les autres, et de mille pages, il arriverait à cent, puis à dix, puis il les laisserait là, en attente, jusqu'à ce que les mots en trop s'en aillent des pages, et alors il suffirait de ramasser ceux qui restent, et de le resserrer en quelques mots, dix, cinq, si peu qu'à force de les regarder de près et de les écouter, pour finir, il ne t'en reste plus qu'un seul dans la main, un seul. Et si tu le dis, tu dis la mer.*

*Un seul?*

*Oui*

*Et lequel?*

*Va savoir*





Ziel dieser Arbeit



Thema dieser Arbeit ist ein Areal einer Hafenstadt in Südfrankreich, die den Namen Sète trägt. Fokussiert wird auf die Fährstation „Orsetti“, einer Hafenanlage für Personenschifffahrt inmitten eines Industriegebietes, welche eine Aufwertung erfahren soll.

Die Stadtführung zielt darauf, den Hafen zum bedeutendsten Hafen Südfrankreichs umzustrukturieren und auszubauen, um einen Gegenpol zum Hafen von Marseille zu schaffen.

Es handelt sich um eine Stadt mit 40.000 Einwohnern, die flächenmäßig ebenso groß ist, wie ihr Industriegebiet.

Dieser krasse Gegensatz soll thematisiert und aufgearbeitet werden. Besonderes Augenmerk soll dabei auf diese Stadtlandschaft fallen, in welche diese Anlage eingebettet ist, und wie der Rhythmus der Schifffahrt Einfluss auf das Einzugsgebiet rund um dieses Areal hat. In erster Linie wird es mir darum gehen, die Charakteristik der Hafenlandschaft im Kontext der Stadt zu verstehen. Es soll herausgefunden werden,

welche Potentiale in Nachbarschaft zur Hafenstation noch aufgespürt werden können, wie die Stadt an sich besser von diesem Kulminationspunkt profitieren kann, und wie sich das auf die angrenzenden städtebaulichen Elemente auswirkt.

In weiterer Folge wird ein Entwurf erarbeitet, der Lösungen für dieses Areal anbietet und die während der Recherche gefundenen Problempunkte auflöst und somit das Industriegebiet zumindest zonenweise besser in die Stadtstruktur integriert.

Es soll die Frage bedacht werden, wie man Menschen in einem Industriegebiet, welches völlig auf Rationalität und Funktionalität ausgelegt ist, einen Aufenthalts- und Lebensraum bieten kann, und was Architektur an einem solchen Ort fähig ist, zu leisten.

Diesem Projekt liegt keine Wettbewerbsausschreibung zu Grunde, es ist ein fiktives Projekt an einem Ort, der einer starken Wandlung bedarf und teils dieser schon unterliegt.







# Einführung

### *Das Phänomen der Hafenwanderungen*

Schifffahrt implizierte immer Lust, Gefahr und Abenteuer, Kampf mit der Natur. Häfen bleiben faszinierende Kulminationspunkte von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur, auch wenn durch die Veränderung der Hafenvirtschaft ihre innerstädtische Bedeutung abgenommen hat.

Illustrationen aus dem 19. Jahrhundert zeigen uns oft belebte Hafenanlagen mit einem Gewirr an Schiffen, Masten und Menschen. Die Häfen von heute jedoch werden von riesenhaften Containerschiffen dominiert. Im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte hat die Welt der Schifffahrt und auch die der Hafen- und Umschlagstechnik gravierende Veränderungen und Erneuerungen erfahren. Das führte zum Verlust von tausenden von Arbeitsplätzen und veränderte auch das Bild der Hafenstädte mit sich.

Viele der alten Häfen wurden in tiefere Gewässer verlegt und die Vitalität des Warenumschlages sind nur noch in weiter Ferne wahrzunehmen. Anstatt von der belebenden Qualität früherer Hafenanlagen zu profitieren, befinden sich zahlreiche Hafenstädte heutzutage in der Lage, über große, zentral angeknüpfte Hafenanlagen zu verfügen, die jedoch im Laufe der Zeit sinnlos geworden sind oder die einer anziehenden Hafenromantik oft zur Gänze entbehren.

Für solcher Art Orte eröffnet das Phänomen der Hafenwanderungen jedoch die Möglichkeit, quasi im Kern der Stadt neue Viertel zu bauen. Die zentralen Einrichtungen liegen häufig nahe. In vielen Fällen reicht die Bandbreite von Wohnungen über Büros und Läden zu Restaurants und Unterhaltungsangeboten.

Die Lage am Wasser, umgeben von noch vorhandenen Handelsgebäuden und Schiffskränen, bilden den Charakter dieser neuen Orte.

Das Niederreißen der früher zwischen Hafen und Stadtkern aufgebauten, physischen als auch ideologischen Grenzen eröffnet für viele Menschen eine bis dato unbekannte, ungenutzte Nachbarschaft.

Eine Vielzahl an Hafenstädten ist inzwischen nicht mehr nur aufgrund ihrer gewinnbringenden Umschlagszahlen bekannt, sondern profitiert inzwischen bereits von der Umnutzung brachliegender Hafeninfrastruktur. Aufgrund von Altlasten, schwierigen Baugründungen, dem Bestand an maritimen Bau- und Industriedenkmalern und inzwischen entstandene Spontanvegetation, gestaltet sich die umgehende Wiederaufwertung und Umnutzung schwierig, zeitaufwändig und teuer.

(vgl. Schubert, 2002, 15ff)





# Schiffe

*Zum Wesen und zur Atmosphäre  
des Themas, des Ortes*

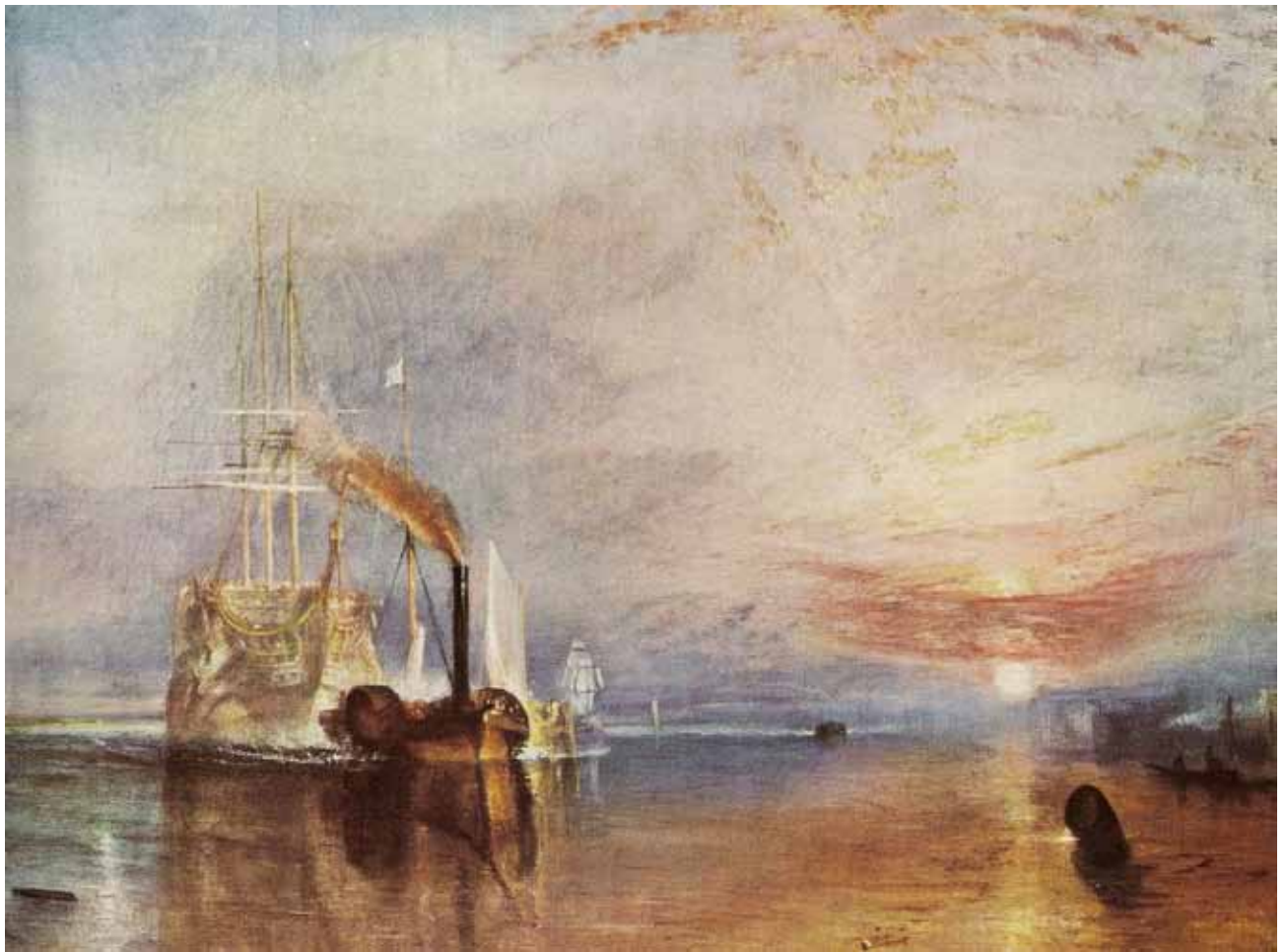


Abb. 1 „Der letzte Kampf der Téméraire“  
Gemälde von J.M.W. Turner

„Die alten Segelschiffe hatten ein Geheimnis - das Geheimnis ihres persönlichen Wesens. Sie lebten das Leben einer einmaligen Persönlichkeit - jedes von ihnen. Sie hatten Charakter, das ist das Wort. Sie waren langsam oder wie edle Rennpferde, stumpf oder launenhaft, fest und entschlossen, und verlässlich oder triebhaft und impulsiv, gutmütig oder böseartig - wie jeder der Leute, die auf der Straße vorübergehen und mit denen man es bei der Arbeit zu tun hat. Man sah es ihnen nicht an, so auf den ersten Blick nicht, so wenig man es den Menschen ansieht, welchen Wesens sie sind. Nur wenn man sie länger betrachtet, dann zeigt es sich plötzlich, in einer Bewegung, einem zögernden Ansetzen eines Satzes: man sieht den Charakter ganz unmittelbar. Er nimmt Fleisch und Blut an, er verkörpert sich. So auch bei den Schiffen. Man sieht ihnen nichts an, aber sie waren: schnell, gewandt, sanft, ergebungsvoll, mörderisch. Ja, auch solche gab es, auf jeder Fahrt töteten sie mindestens einen Mann, grausam wie asiatische Königinnen. Dagegen andere: liebevoll und geschmeidig wie ergebene Sklavinnen, weich und wie zerfließend trotz des guten Holzes, aus dem sie gebaut waren. Aber es ist

nicht der Stoff, der Körper, der ein Lebewesen ausmacht: die Seele ist es. Denn das Schiff war ein lebendes Wesen, jahrtausendlang.

Seine unverwechselbare Persönlichkeit, sein nur ihm eigener Charakter wurde - ohne Wissen derer, die daran teilhatten - während seines Baues, während der Zusammenfügung all dieser Hölzer und Eisen, all dieser Kupferplatten und metallenen Bleche, all dieser Segeltücher und dieser Unmenge von Tauwerk in das entstehende Gebilde hineingearbeitet, hineingezimmert und hineingehämmert: so wurde es mit einer Individualität, mit Gesinnung und mit Fehlern begabt - so wurde es ein lebendiges Geschöpf, das Mann lieben konnte mit einer Liebe, die so groß war oder größer wie die zu seiner Frau, und genau so blind.“

(Paul Lächler, Hans Wirz, 1962, 17)

Ich möchte in diesem Kapitel ein Paar Worte über das Wesen von Dingen verlieren. Ich versuche mich daher in einem Diskurs, der es mir erlauben soll, mich von den rein faktischen Realitäten freizuspielen, um mich der Seele, dem Innersten, dem Geschichtlichen und Mythischen, dem Bild das wir von Häfen und Schiffen in uns tragen, widmen zu können.

Seit je her ist die Schifffahrt durch ihren Geist des Entdeckens, vom Vordringen in unbekannte Gewässer, von Begegnungen mit neuartigen Kulturen, Klimaten und Lebewesen geprägt, von Naturphänomenen die so eindringlich sind, dass sie der Stoff sind, aus denen Legenden entstanden, die bis heute von den Menschen gerne weiter erzählt werden.

Die mannigfaltigen Geschichten, die von fernen Kontinenten nach Rückkehr einer Expedition erzählt wurden, prägten oft das Bild von fremden Kulturen in der Heimat. Oft geschah dieser Vorgang in Form von Bildern, von Zeichnern festgehalten, gefärbt vom Verständnis der eigenen Kultur, durch die die Erlebnisse in der Fremde illustriert wurden.

In Paul Klee's Bild „Legende vom Nil“ (1937) werden in der Kunst der Gegenwart Urbilder aus vergangenen Zeiten erweckt. Flüsse und Meere, dargestellt durch verschiedene Blau und Grüntöne werden von Schiffen aus verschiedenen Teilen der Erde, aus verschiedenen Zeiten, bereist. Dazwischen finden sich symbolhaft Andeutungen von Pflanzen, Uferhütten, und Meereslebewesen, von Fischen aber auch Ungeheuern. Die Wirklichkeit wird hier in etwas Traumhaftes aufgelöst, daß die Realität mit ihrer Geschichte konfrontiert, und das Faktische mit dem Mythenhaften zu verbinden scheint. Ein Traumbild entsteht.

Die frühesten erhaltenen Abbildungen von Transportmitteln, die es dem Menschen ermöglichten, sich übers Wasser zu bewegen, führen uns bis ins 3. Jahrtausend vor Christus zurück. Bis zur Erfindung der Fotografie und damit der Möglichkeit die Wirklichkeit naturgemäß abzubilden, waren es Künstler denen es vorbehalten gewesen ist, durch ihre Darstellungen Zeitzeugen zu schaffen, die uns noch heute erhalten sind. Und dies wohlgermt durch Menschenhand.

Ein durch Künstlerhand gestaltetes Werk entspricht nun zumeist keiner absolut objektiven Ansicht des Dargestellten, keiner naturgemäßen Abbildung oder Nachbildung des Gezeigten. Ein Künstler gestaltet, so wie er sieht und es empfindet, gleichzeitig auch wie er es erlebt, somit auch mit all den Kräften die es in seiner Seele erzeugt. Auf solche Art entstandene Werke zeigen Nachbildungen realer oder fiktiver Situationen, eine Mischung aus Wesenhaftem und Sachhaftigkeit, eine Gleichzeitigkeit von Subjektivem und der Objektivität der Dinge.

Abb. 2 „Legende vom Nil“  
Paul Klee, 1937



Abb. 3 „Das Geisterschiff des fliegenden  
Hölländers, Bühnenbild, 1952



Abb. 4 „Der Hafen von Marseille“  
Oskar Kokoschka





# Architektonische Umsetzung

## *Beispiele maritimer Ausdrucksformen in Kunst und Architektur*

Was kann dies nun zur Aufgabe und der Denkweise eines Architekten beitragen? Das angesprochene Wesen in der gestellten Aufgabe zu suchen, zu entdecken und es in architektonische Realität umzusetzen, ist ein sensibler Prozess.

Ich möchte mich darin versuchen, Inhalte zu finden, diese zu verstehen, und in abstrahierter Form so darzustellen, dass ihr Geheimnis erhalten bleibt, so dass sich der Charme nicht bereits auf den ersten Blick erschöpft.

Ein gelungenes Beispiel hierfür ist die vielzitierte Kapelle Notre Dame du Haut (realisiert zwischen 1953 und 1955 von Le Corbusier in Ronchamp). Der Terminus „Kirchenschiff“ ist ein Bildwort. Beschrieben wird laut Ethymologie damit nicht etwa nur die Form oder der Maßstab eines solchen Gebäudes, sondern auch der spirituelle Grundgedanke. Ähnlich wie ein Schiff seine Passagiere schützend über die rauhe See bringt, ist die Kirche ein Zufluchtsort vor der rauhen Außenwelt. Ihre Aufgabe besteht tatsächlich unter anderem darin, Gläubige sicher durch die Wogen unruhiger Zeiten zu geleiten. Die Bewegung findet hier also entlang einer zeitlichen Achse statt. Interessant daher die Umsetzung Corbusiers. Die Außenform der Kirche stellt zwei Schiffsrümpfe dar.

Eine weitere Möglichkeit Assoziationen mit einem Thema wie der Seefahrt zu schaffen und sie architektonisch umzusetzen ist es, starke Elemente, ähnlich den Urbildern im Bild Paul Klees, zu verwenden und in Form und Ausdruck eines Gebäudes auf den Kontext hinzuweisen.

Dabei können Materialien den Ausschlag geben, wie am Beispiel des Projekts des „Yokohama International Port Terminal“ der Foreign Office Architects. Hier wird die Assoziation über den Werkstoff Holz und seiner detailreichen und genauen Verarbeitung erreicht, der an Schiffsplanken erinnert. Auch die Kurvenformen erinnern an die Böge von Schiffen und ergeben eine künstliche Landschaft. Besonderes Augenmerk sollte hier auf die an Reelings erinnernden Geländer fallen, die den Eindruck vermitteln, von der Kraft der Natur, des Windes und des Meeres geformt worden zu sein, und so auf natürliche Phänomene sensibilisieren. Sie erinnern an eine Momentaufnahme, wirken in ihrer Statik dynamisch.

Das Projekt von Herzog de Meuron in Hamburg, die zukünftige Elbphilharmonie, wirkt dagegen noch

ikonographischer. Es scheint, als würden Wellenberge auf eine bereits stehende Struktur gesetzt. Hier wird das Wasser und seine Bewegung, aber auch seine physischen Eigenschaften zum Thema gemacht. Aus der Nähe bricht und reflektiert die teilweise unebene Fassade das Licht, ähnlich wie es Wasser tut.

An der Rückseite, sind auch die Lüftungsflügel des Hoteltrakts wellenförmig ausgeformt.

Die innenliegenden Funktionen scheinen durch den Glaskörper hindurch. Sie erscheinen dem Betrachter ähnlich wie Objekte, die sich unter der Wasseroberfläche befinden.

Bei der Neukonzeption des Hafens von Genua, entschied sich Renzo Piano dazu, eine abgehängte Dachkonstruktion zu realisieren und dabei auf ein System aus Masten zurückzugreifen, die denen eines Segelschiffes sehr ähnlich sind. Über gezielte statische Berechnungen konnten die Masten in Länge und Ästhetik tatsächlich denen eines Schiffes ähnlich gemacht werden.

Somit ist es für mich auch in meiner Arbeit wichtig, mir ein Sinnbild zu erdenken. Inhaltlich möchte ich ein Gebäude auf dem Bauplatz installieren, dass sich in dem Kontext einer Industrielandschaft behaupten kann. Ähnlich wie ein Schiff es dem Menschen ermöglicht, beschützt in einer Umgebung zu verweilen, nämlich der des offenen Meeres, in der er ohne Hilfsmittel nicht existieren beziehungsweise überleben könnte, soll nun die von der Stadtbevölkerung gemiedene Hafenlandschaft erlebbar und bewohnbar, aber auch lesbar gemacht werden.

Abb. 5: „Notre-Dame du Haut“, Ronchamps, erbaut von Le Corbusier

Abb.6 „Yokohama International Port Terminal“ Foreign Office Architects

Abb. 7 „Elbphilharmonie“ HamburgHerzog DeMeuron

Abb. 8 „Il Bigo“ Genua, Renzo Piano

*„Die Kunst der Gegenwart erweckt aufs neue die Urbilder aller Zeiten. Wie die großen Schöpfer es eh und je getan, fängt auch sie alle Wirklichkeiten in Zeichen und Symbolen ein, die die Kräfte unseres Innern in Bewegung setzen.“*

*(Lächler, Wirz, 1962, 99)*



Es ist mir bewusst, dass die Ästhetik des Ortes viele interessante Aspekte in sich trägt, und auch in der Härte der Umgebung durchaus ein Reiz liegt.

Was soll nun durch mein Gebäude transportiert werden, oder in diesem Kontext besser ausgedrückt, als Fracht dieses Gebäudekörpers an Bord sein? Wie ist sein Charakter? Die Fracht, im Sinne von Import- und Exporthandel ist etwas, was von einem Ort zum anderen geführt wird, weil es dort nicht existent ist, beziehungsweise Bedarf dafür vorliegt. Es gibt keine programmatischen Vorgaben für ein Gebäude an dieser Stelle von Seiten der Stadt, nur Anforderungen die

aus der Analyse hervorgehen. Der Baukörper soll zahlreiche Funktionen in sich vereinen.

Ein Hybrid aus gewerblichen Funktionen, Wohnbereichen, einer Hotelmöglichkeit, Arbeitsplätzen und auch Parkplätzen könnte diese Aufgabe übernehmen. Im Zusammenhang mit der Fährstation Orsetti soll ein Ort zum Verweilen erdacht werden, um so die Missstände auf dem Gelände (klimatische Bedingungen, versiegelte Asphalt- und Betonflächen, unzureichende Beschattung) aufzulösen.

*Spaziergänge und  
persönliche Beobachtungen*

Sollte es so etwas geben wie ein Gesamtbild einer Stadt, sollte eine Stadt es zulassen, von jemandem die Summe ihrer Stile, Einflüsse, Bewegungen, ihre Diversitäten und versteckten Details, ihre Geschichte und ihre Konflikte, all die Elemente, die ihren Flair erklären könnten, zu einer zumindest bruchstückhaften Momentaufnahme zusammenzusetzen, könnte man sicherlich auch dann nur von einer Beschreibung des Gesehenen, Analysierten, von auf Fakten gestützten Gedankenkonstrukten reden, der je nach Disziplin eine andere geistige, künstlerische, technische, oder wirtschaftliche, subjektive oder objektive Färbung innewohnt.

So möchte ich es versuchen, dieses Kapitel, welches die Stadt an sich näher bringen soll, mit einem sehr subjektiven Blick zu eröffnen um darzustellen, wie sich diese Stadt mir als Besucher und Beobachter gezeigt hat und welche Emotionen sie in mir hervorrief.

Die Landschaft um Sète lässt demjenigen, der nach einem gut gelungenen Zusammenspiel zwischen Festland und Wasser sucht, kaum Wünsche übrig. Hier durchdringen sich Wasser und Festland auf spielerische und für das Auge angenehme Art und Weise. Bald überschwemmtes Land bildet die Umrahmung für die charakteristischen, seichten Gewässer. Das ist der Lebensraum für eine reichhaltige Flora, mannigfaltige Fauna und ganz vereinzelt auch für jene Fischer, die sich zu einer gewissen Einsamkeit entschlossen haben. Vielleicht wohnen diese in einem der kleinen Steinhäuser, die etwas verloren, jedoch geradezu perfekt mitten in diesem Zusammenspiel der Elemente platziert scheinen. Diese Landschaft bildet den sanften Übergang zwischen dem Hinterland und dem Meer, daß etwas ferner bis an den Horizont reicht.

Sète hält sich nicht zurück. Dem Besucher, der vom Land aus diese Stadt bereist, bietet sich beim Eindringen in ihren Dunstkreis das Bild einer raschen Industrialisierung. Geradlinig und parallel zielen die Verkehrswege auf den immer schmaler werdenden Festlandstreifen, der den Etang de Thau vom Mittelmeer trennt. Schornsteine, Turbinen, Silos, Kräne, Funktionsbauten aller Art mischen sich hier in die Landschaft ein und verändern ihren Charakter gründlich.

Schnell ist die pitoresque Landschaft vergessen, die natürliche Atmosphäre gegen eine monotone und repetitive Industrie- und Wirtschaftskulisse ausgetauscht, die eher zum raschen Durchqueren und Hintersichlassen, als zum Verweilen oder Genauerhinsehen einlädt.

Viele der Lagerhallen haben ihre ehemalige Nutzung bereits verloren, und Geschäfte haben sich darin eingenistet. Entlang des Kanals, der starr in der Mitte der geradlinigen, lieblosen Bebauung eingebettet ist, wurden wohl zur Verschönerung Bäume in massive Töpfe gepflanzt, um etwas Natur einzubringen. Sie wirken wie Requisiten. Hinter den Kulissen befinden sich Lagerstätten und Gleise, die den Gütertransport ermöglichen.

Der Kanal wurde gegraben um einen störungsfreien Transportweg im Landesinneren zu schaffen, der bei jeder Witterung die schnellste Wasserverbindung zu den naheliegenden Städten bildet. Am Meer würde die natürliche Wellenbewegung diese Transporte erschweren.

Als Kontrastprogramm liegen hier kleine bemalte Boote an ihren Bojen und Stegen. Sie bilden die Basis für einen Personentransport entlang dieser Wasserstraße und versprühen in dieser sonst trostlosen Landschaft an dieser Stelle einen gewissen Charme.

Interessant daran ist auch, dass sich hier mehrere Geschwindigkeiten und Maßstäbe überlagern. Im Gegensatz zu dem für wirtschaftlichen Interessen optimierten Infrastruktursystem, dass auf ein schnelles Vorankommen und die Verortung von Gütern in großen Massen ausgelegt ist, stehen diese Boote für eine langsame Fortbewegung und einem Savoir Vivre, wie man es in Südfrankreich ja doch geradezu erwartet.

Eine Brücke reicht um die Trennlinie zwischen der Hafen- und Industriezone und der gewachsenen Stadt zu überspannen. Nur ein Kanal trennt die karge Industrielandschaft mit ihren künstlichen und harten Wasserkanten und Funktionsbauten von der dicht besiedelten Innenstadt von Sète, die von mehreren Wasserwegen durchkreuzt wird. So befindet man sich schnell in einer Lagunenstadt, die ihren Flair ihrer engen Bebauung und den überall presenten Hebebrücken,

Quaianlagen, Fischerbooten und natürlich seinen Restaurants, Cafés und Kneipen, zu verdanken hat, die sich vor allem entlang der Wasserkanten angesiedelt haben.

Aus den für diese Region Frankreichs typischen Häusern, bestückt mit französischen Balkonen aus teils kunstvoll geschwungenen Gusseisen, mit ihren Mansarden und hohen Fenstern blicken Menschen auf das Geschehen in der Straße. Vor den Wohnhäusern in der Innenstadt eignen sich die Bewohner durch das Hinstellen eines Tisches oder Stules in schmalen Gassen einen Teil des öffentlichen Raumes an. Ein heiterer, kommunikativer Raum ist entstanden. Man sucht in den Häuserschluchten nach Schatten, ebenso wie unter den Palmen und Bäumen in den Alleen und auf innerstädtischen Plätzen.

Der Weg durch das historische Stadtzentrum wird durch die Hauptwasserwege rhythmisiert, die im Laufe der geschichtlichen Entwicklung angelegt wurden.

Stets hat man den Mont Saint Clair im Auge, der hinter dem Stadtzentrum in die Höhe ragt. Schnell wird klar daß viele steile Straßen auf diesen führen. Die Hänge sind teils terrassiert worden, um eine Bebauung möglich zu machen. Die Plätze am Hang wurden ausnivelliert um waagrecht zu sein.

Eine Stadtkulisse mit einer ausgeprägten räumlichen Wirkung sowohl in der horizontalen als auch in der vertikalen Achse bestimmt das Bild.

Villen säumen diese Wege, die vom Ausblick auf das offene Meer profitieren. Ganz oben befindet sich eine Kapelle, die einen wunderbaren Ausblick über die Stadt und die sie umgebende Landschaft bietet.

Riesige Austernfarmen stehen in Konkurrenz mit kleinen Fischerbooten, riesige Lagerhallen auf weiten betonierten Flächen und noch größere Containerschiffe bilden einen scharfen Kontrast zur dichten, kleinteiligen Stadtbauung. Die natürlichen Landschaftsformen der Meeresküste wechseln sich mit der geradlinigen Anlage der Wasserwege ab. Kontraste und Gegensätze sind allgegenwärtig.

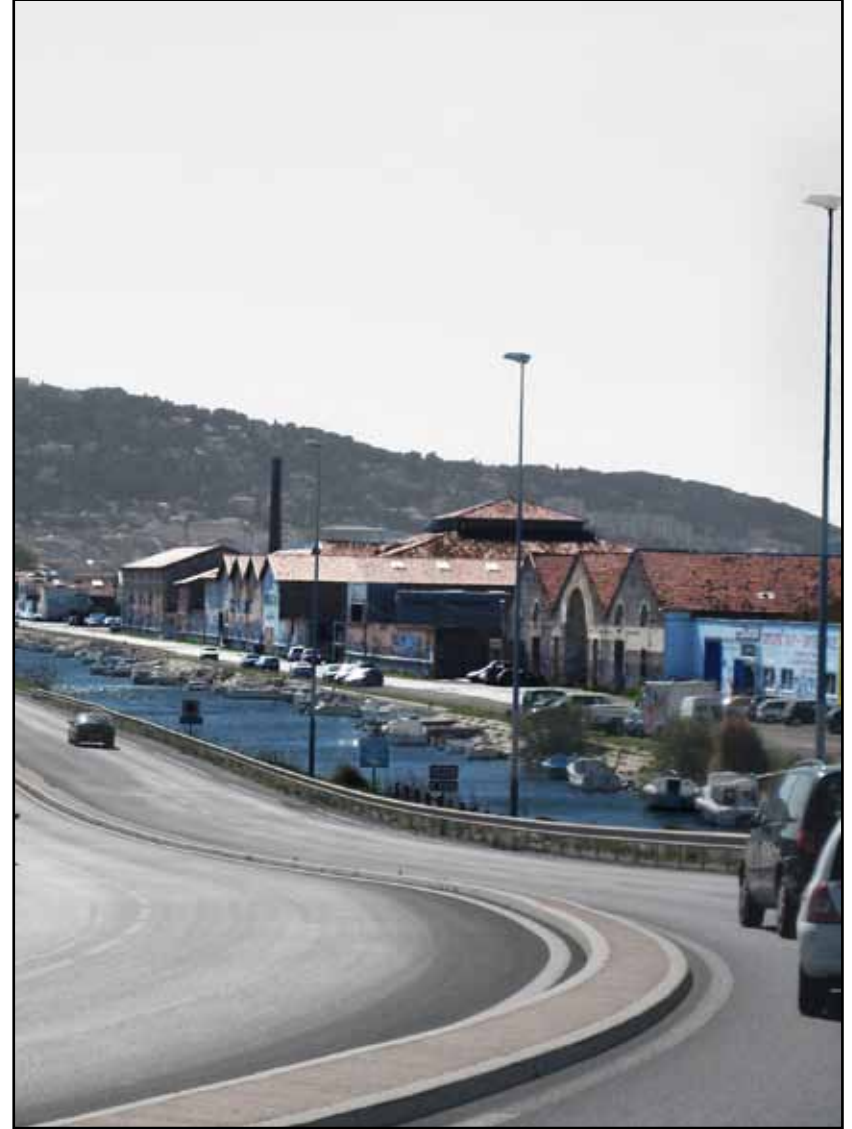


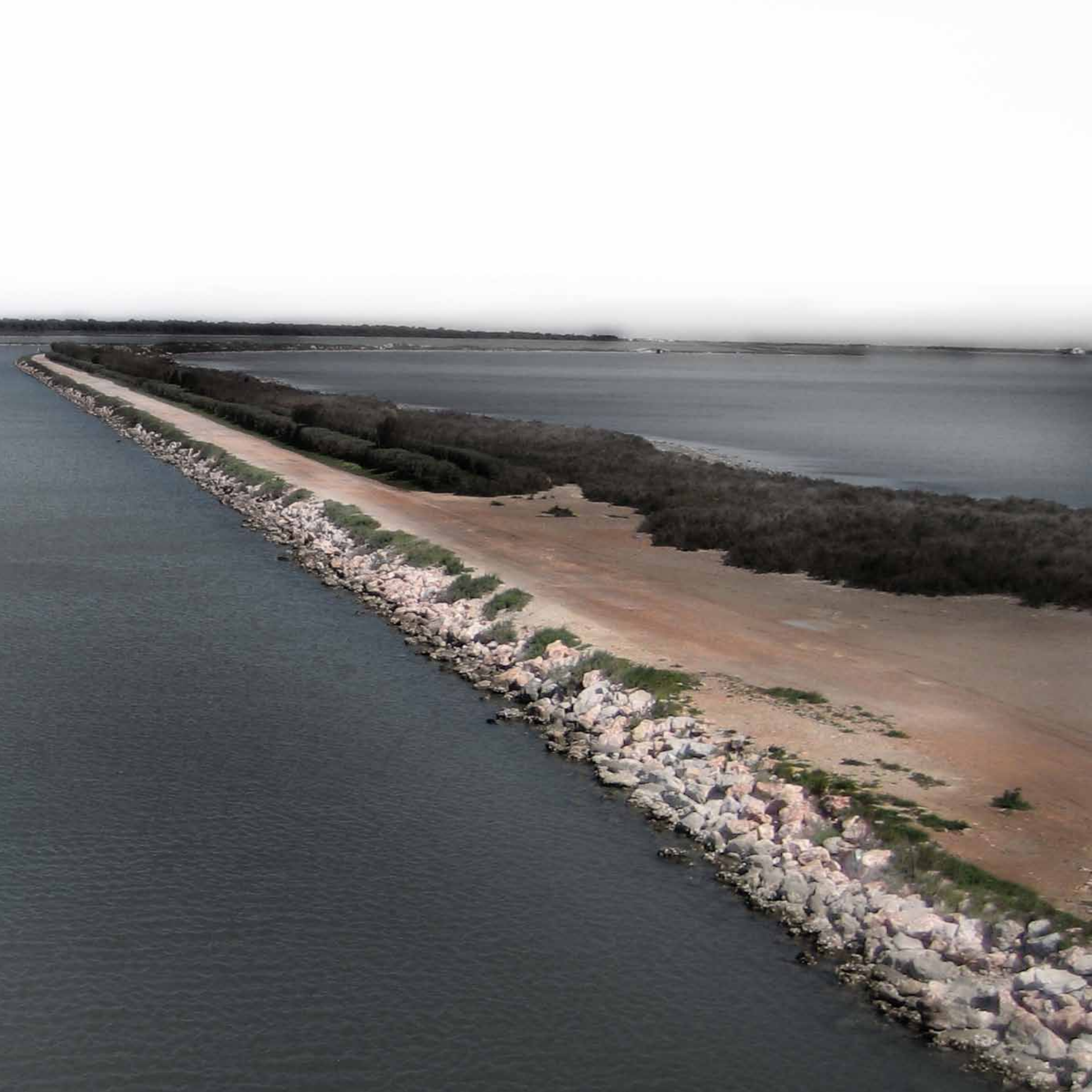


*„Der Warenumsschlag vom Schiff aus ist direkt angeschlossen an die Auto-  
wege und die Eisenbahn - an die Verkehrsmaschine. Hier kommt die Stadt  
selbst nicht mehr zum Zug. Die Verkehrsverbindungen geben den Blick frei  
auf die gesamte Hafenmaschinerie als eine Art Landart. Der große Maß-  
stab der Hafenindustrie, und der kleinteilige Maßstab der umgebenden  
Landschaft stoßen hier aneinander, was die harte Grenze, die die Schnell-  
straßen bilden, in den meisten Bereichen bestätigt.“*

*(Homann, 2000, 18)*







# Stadtportrait

„Die Schifffahrt ist heute für Völker genau so lebensnotwendig, wie sie es für unsere früheren Vorfahren gewesen ist. Sie vermittelt nicht nur Austausch der Güter der Erde. Sie knüpft auch die menschlichen Bande zwischen den Völkern.“

(I. Schaller, Präsident der Schweizerischen Seeschiffahrtskommission, 1962, 3)



Einige wichtige Häfen im Mittelmeerraum:

Port Said - Ägypten  
Beirut - Libanon  
Haifa - Israel  
Izmir - Türkei  
Venedig, Neapel, Genua, Triest - Italien  
Marseille, Sète - Frankreich  
Barcelona, Valencia - Spanien  
Piräus - Griechenland  
Skikda - Algerien  
Koper - Slowenien

## Demographie

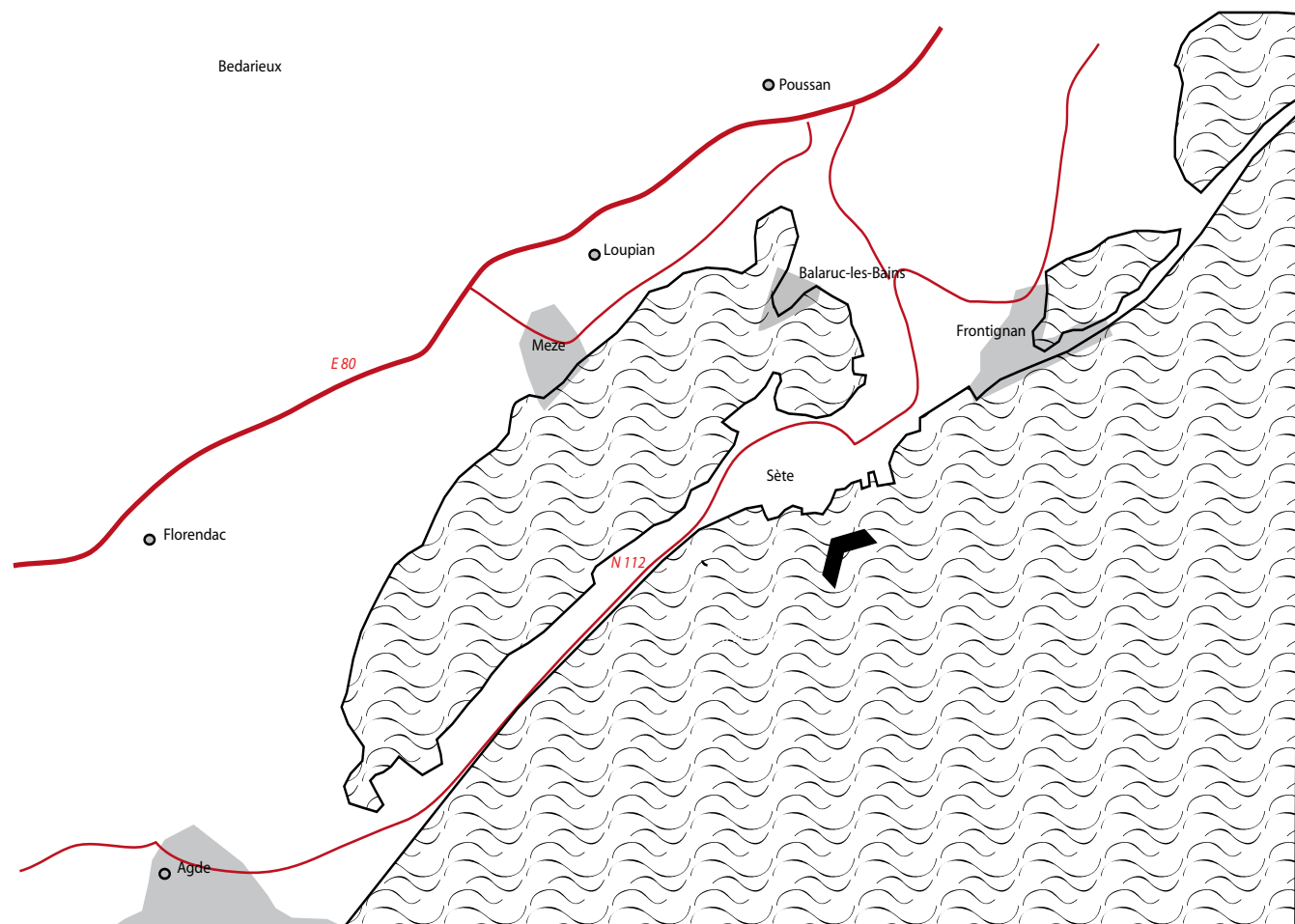
### *Regionale Entwicklung Languedoc - Roussillon*

Die Region Languedoc-Roussillon im Süden Frankreichs erfährt eine außergewöhnliche demographische Entwicklung. Der Bevölkerungszuwachs dieser Region geschieht doppelt so schnell wie der nationale Durchschnitt. Pro Jahr ziehen etwa 4500 Menschen hierher.

Sète liegt etwa 30 Minuten Autofahrt von der Hauptstadt Montpellier entfernt und ist ein beliebtes Ausflugsziel. Ihr langer geschichtlicher Hintergrund als Hafenstadt und ihre gesonderte geographische Lage am Fuße des Hügels Mont Saint Clair zwischen einer Salzwasserlagune und dem Mittelmeer machen diesen Ort so interessant für die 43000 Bewohner und zahlreichen Besucher.

Montpellier zählt 250.000 Einwohner und wächst ebenfalls stetig. Ziel der Stadtentwicklung ist es, zu einer vergleichbaren Größe wie Barcelona anzuwachsen. Zahlreiche Bauvorhaben großen Maßstabs beweisen diesen Trend. Der Lebenskomfort ist hoch, große Städte wie Marseille und Barcelona sind nicht weit entfernt, die Landschaft ist einzigartig und das Meer nahe.

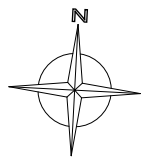
Die gute Anbindung an das Bahnnetz des TGV's ermöglicht es, aus beinahe allen Bereichen des Landes innerhalb weniger Stunden anzureisen. Beispielsweise dauert eine Fahrt nach Paris nur 4 Stunden. Das Bahnnetz wird im Süden ebenfalls ausgebaut. So soll Nîmes, die Nachbarstadt MontPELLiers, demnächst angebunden werden, wodurch das Wachstum der Region angetrieben und der Austausch zwischen den Städten weiter ausgebaut wird.



# Sète

*Allgemeine  
Beschreibung*

Abb. 9



Luftaufnahme von Sète

Sète wurde am Fuße eines Kalkfelsens angelegt, der 184 Meter aus dem Wasser ragt. Heute ist diese Insel durch zwei schmale Landstreifen mit dem Festland verbunden. Die Stadt, deren Zentrum östlich des Mont Saint Clair liegt, spannt sich zwischen der Salzwasserlagune (Etang du Thau) und der Mittelmeerküste auf. Inzwischen hat sich die Stadt über die gesamte Halbinsel ausgebreitet. Zu den verschiedenen Bebauungsgraden und Landschaftsformen, die man hier vorfindet, möchte ich später kommen.

Der Ballungsraum rund um Sète, der Frontignan, La Peyrade und Balaruc einschließt, ist ein dynamisches Wirtschaftszentrum der Region, welche hauptsächlich vom Weinbau lebt.

Die Besonderheit dieser Stadt liegt jedoch auch darin, dass sie sowohl einen Industriehafen, aber auch einen Jacht- und Fischereihafen ihr eigen nennen darf.

Es handelt sich sogar um den bedeutendsten Fischereihafen und den zweit größten Handelshafen Südfrankreichs.

Durch die Aktivität des Industriehafens haben sich zahlreiche Industriegebiete in Sète angesiedelt. So findet man hier eine chemische Industrie für Düngemittel, Sägewerke, Zementwerke und auch eine Nahrungsmittelindustrie. Weiters dient die Hafenanlage Sètes auch zum Transport von Kraftfahrzeugen nach Übersee.

In Zusammenhang der im vorigen Kapitel beschriebenen rasanten regionalen Entwicklungen sieht sich die Stadtpolitik von Sète vor die folgenden Aufgaben gestellt:

- 5000 neue Einwohner sollen willkommen heißen,
- 1000 Arbeitsplätze geschaffen,
- 3500 Wohnsitze errichtet und
- 250ha unbebautes Land urbanisiert werden.

(vgl. Société Anonyme d'Economie Mixte, 2003)

Für diese Entwicklung wurden auf stadtpolitischer Ebene vier Zonen auserkoren, in denen zukünftig vorantreibende Veränderungen vorgenommen werden:

Im Osten von Sète liegt eine etwa 15ha große Industriehafenanlage. Hier sollen die gewerblichen Aktivitäten neu geordnet werden um den sich verändernden globalen Ansprüchen gerecht zu werden.

Der Sektor für den Fischfang soll gestärkt und neue Betriebe implantiert werden. Dazu sollen Lehr- und Forschungszentren realisiert werden, die die Wirtschaft hier weiter antreiben werden.

Aufgrund der dichten Bebauung von Sète und der geographischen Grenzen sollen neue Wohngebiete erschlossen werden, der Verkehrsfluss umgeregelt und neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden.

In touristischen Belangen wurde stets großer Wert auf die Identität, Geschichte und den Charakter Sètes Rücksicht genommen, Faktoren, die sich entlang der Stadtgeschichte zu einem wichtigen Potential entwickeln konnten.

Das kulturelle Angebot soll um neue Kulminationspunkte erweitert werden, die den Bewohnern der Region und auch den Touristen neue Konzepte eröffnen.

Die Stadtpolitik hat es sich zur Aufgabe gemacht, die umliegenden, überaus fragilen Naturräume zu schützen.

# Geschichtliche Entwicklung

## Skizzen und historische Abbildungen

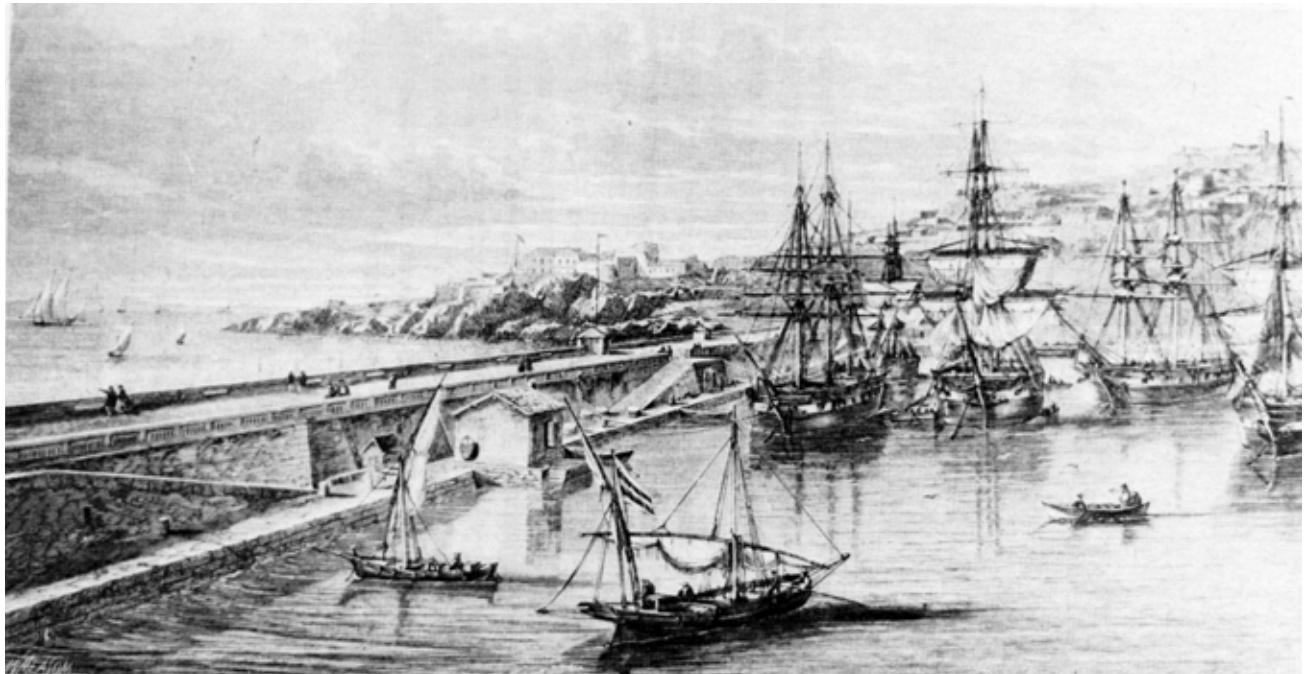


Abb. 10 La ville et le port de Sète,  
Louis Lebreton (1866)

Die Lage Sètes zwischen dem Etang und dem Mittelmeer hatte starke Folgen für die Ausformung des Terrains. Die Abbildungen beginnend auf der rechten Seite zeigen die Entwicklung und Umstrukturierung von Sète ausgehend von einer unberührten Naturlandschaft bis hin zu einem durch Menschenhand angeeigneten Ballungsraum.

Anfang des 17. Jahrhunderts diente der Hafen von Sète als Stützpunkt für einen Teil der französischen Kriegsflotte. 1666 übernimmt ein gewisser Colbert die Planung der Stadt, und der „Canal Royal“ wird gegraben. Er verbindet den Etang du Thau mit dem Mittelmeer.

Im 18. Jahrhundert wurden dann zu kriegerischen Zwecken Befestigungsanlagen hinzugefügt, Mauern und eine Zitadelle wurden unter den Vorgaben von Kardinal Richelieu entworfen und realisiert. Gleichzeitig entwickelte sich der Hafen von Sète zu einem wichtigen Umschlagplatz für Importe und Exporte.

Eine außergewöhnliche Wachstumsphase erfährt Sète dann im 19. Jahrhundert: Das Hafenbecken „Nouveau Bassin“, der „Canal Maritime“ und das Becken „Bassin du Midi“

werden gegraben, und die Bordique, ein neues Becken wird zusammen mit dem Bahnhof realisiert, welches einen Verkehrsknotenpunkt zwischen dem maritimen Verkehr und dem Bahnverkehr bildet. Dadurch wird das Transportvolumen vergrößert, und der Landweg für die Importe stark verkürzt.

Zahlreiche Industrien ließen sich in diesem neuen Wachstumszentrum nieder, was wiederum eine Vergrößerung des Hafensareals und die Errichtung neuer Kaianlagen im Osten der Stadt notwendig machte. Sète wird zum viert größten Importhafen Frankreichs. Gleichzeitig wird das Tätigkeitsfeld der Fischer durch die Errichtung der Bahn- und des Kanals von der Stadt abgetrennt, und sie ziehen sich an die „Pointe Courte“, einer kleinen Halbinsel im Norden der Stadt zurück.

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts kann sich die Stadt durch ihre starke geografischen Begrenzung durch den Mont Saint Clair, dem Etang du Thau und dem Mittelmeer nicht mehr weiter ausbreiten. Es folgt die Besiedelung des Mont Saint Clairs durch die Errichtung von Wohngebäuden, größtenteils in Form von Villen und

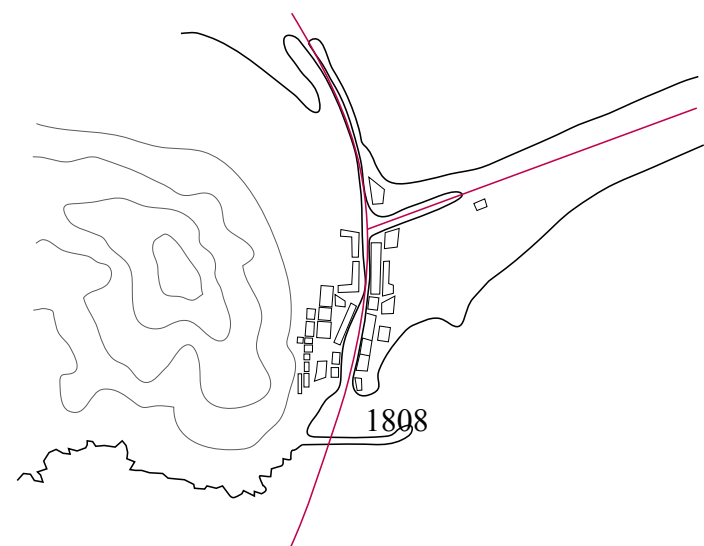
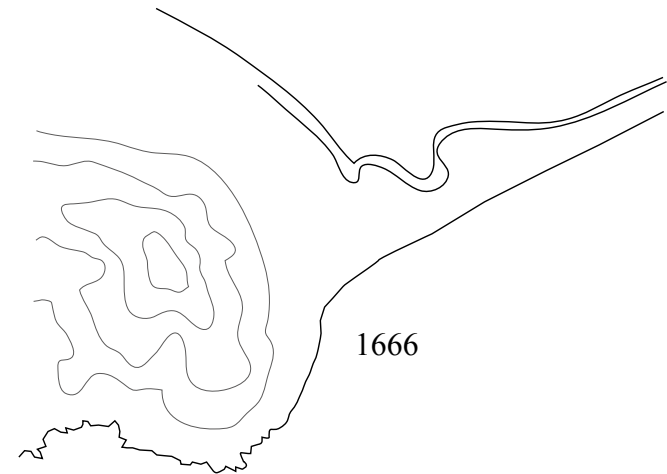


Einfamilienhäusern. Die westlich von dem Hügel gelegene Marseillane, ein natürlich gewachsener Landstreifen der Sète mit der nahegelegenen Stadt Agde verbindet, wird nun ebenfalls im Bereich des Fußes des Mont Saint Clair für eine Expansion der städtischen Struktur erschlossen. Das Areal des nun auch stetig wachsenden Industriehafens breitet sich massiv in Richtung Osten aus und wächst zu einer Dimension heran, die der Stadt flächenmäßig gleicht. Die Berührungspunkte mit der Stadt bleiben der Fischereihafen und der Yachthafen. Der städtische Strand wird durch wichtige und gleichzeitig aufdringliche infrastrukturelle Einrichtungen ersetzt, die für die Bevölkerung der Stadt und Besucher unzugänglich werden. Der Industriehafen entwickelt sich somit quasi zu einem Sperrgebiet.

Als letzte Ausbaustufe wird nun eine noch größere Plattform realisiert, der ein Becken genannt „Orsetti“, welches mein Planungsgebiet ist, einschließt. Dadurch wird ein Terminal geschaffen, welches an der Trennlinie zwischen städtischer und industrieller Struktur sitzt, und dem Personentransport gewidmet ist.

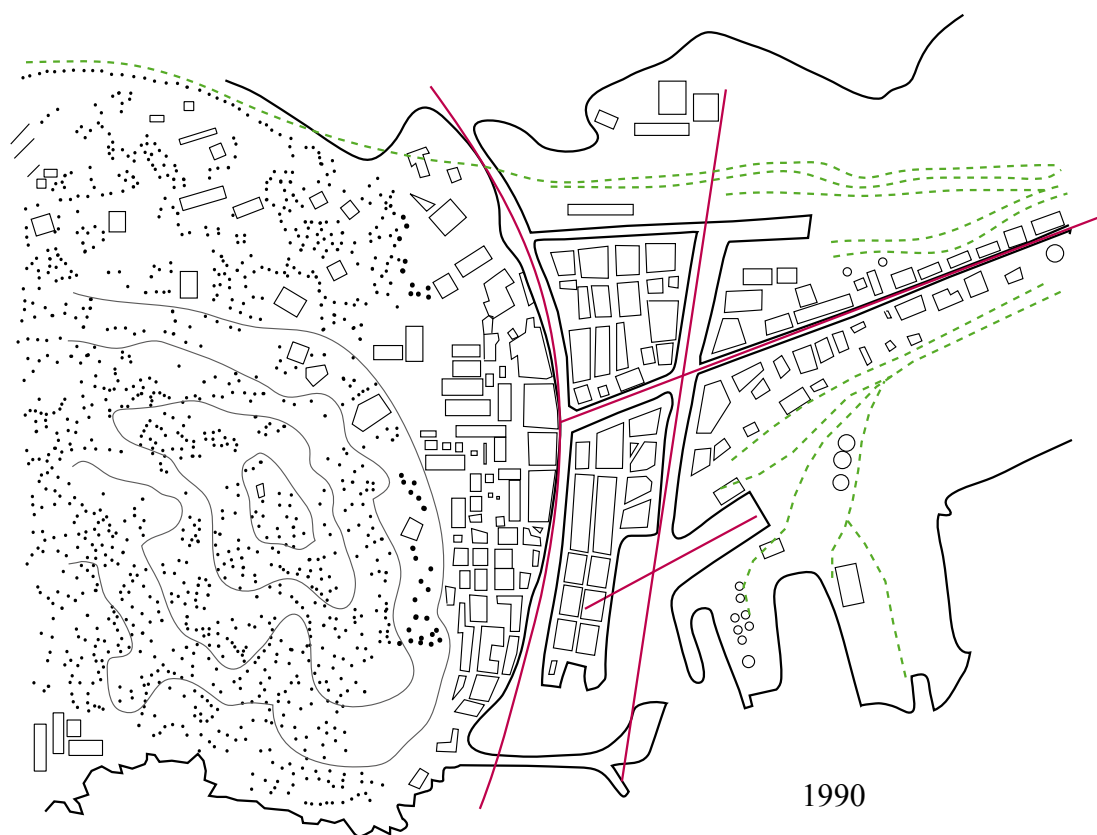
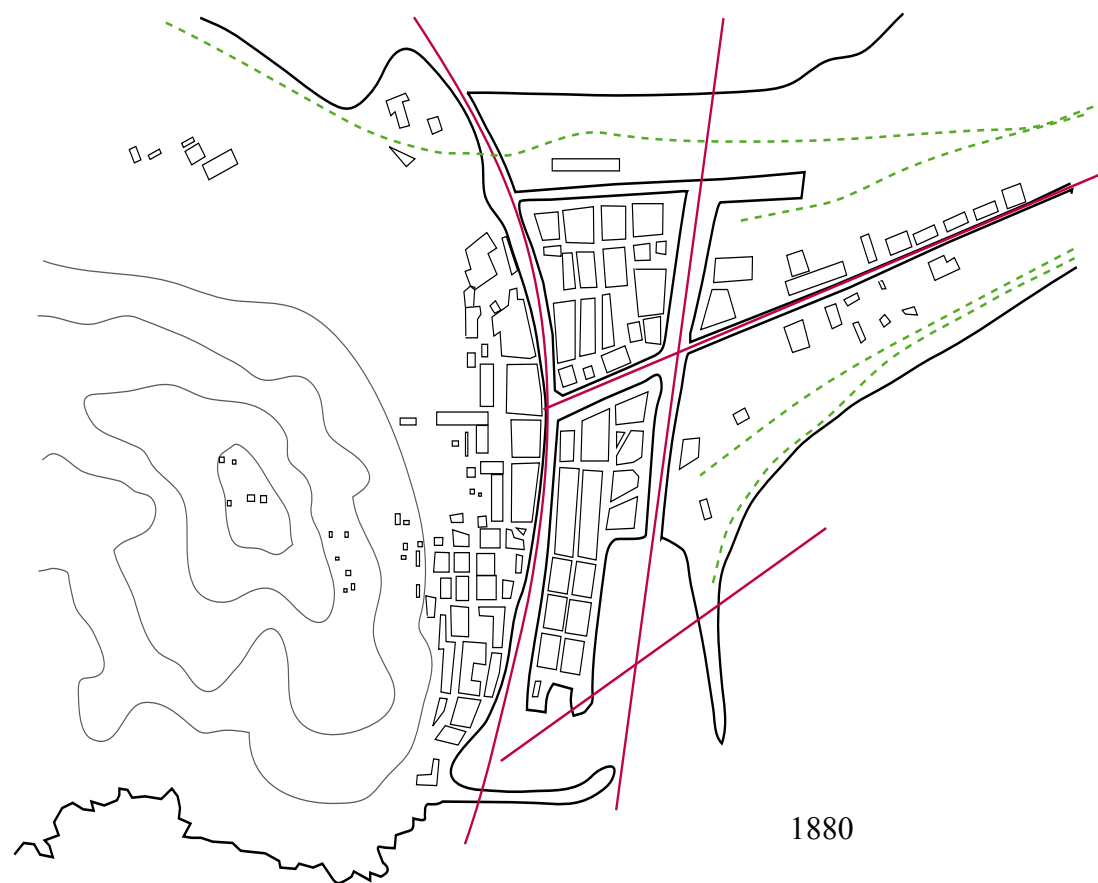
Seit dem ersten Jänner 2008 übernimmt das <Etablissement Public Régional Port de Sète Sud de France> die Planung des Hafens. Der kommerzielle Hafen von Sète soll nun in einer weiteren Phase von Eingriffen in die bestehende Struktur zu dem „Hafen von Südfrankreich“ werden. Diese Eingriffe sehen eine Revitalisierung der Bordique, dem innerstädtischen Hafenbecken im Norden von Sète vor, und einen Ausbau der Personenschiffahrt um das „Orsetti“ Becken. Der Industriehafen soll der Stadt wieder mehr geöffnet werden und Potentiale ausgeforscht, wie diese Verbindung aussehen könnte.

Meine Arbeit nimmt sich diese Idee zur Basis. Ich möchte ausgehend vom Hafenterminal Orsetti eine Verbindung zwischen dem Hafensareal und der städtischen Struktur schaffen. Durch die Aufwertung der Personenschiffahrt möchte ich zu einer Vermenschlichung des Areals beitragen, die in der Lage ist diesen Brückenschlag zu bewerkstelligen.



# Geschichtliche Entwicklung

*Skizzen und historische Abbildungen*



Die Entwicklungsgeschichte der Stadt und ihr urbanes Wachstum unterliegen einer gewissen Formenlogik. Die geografische Situierung lässt zwei wichtige Ebenen erkennen. Einerseits ist es die Horizontale: in dieser Ebene ist die Stadtentwicklung schnell an ihre Grenzen geraten, da der gewachsene Landstreifen zwischen dem Etang und dem Meer ursprünglich sehr schmal war. Durch diese geographischen Bedingungen mussten künstliche Plattformen, künstliches Land installiert werden, um den kommerziellen Anforderungen des Import - Exporthafens gerecht zu werden.

An seiner breitesten Stelle kommt dann darüber hinaus eine Vertikalität hinzu, die das Stadtbild stark prägt aber die Entwicklung auch einschränkte: die natürliche Erhebung des Mont Saint Clairs. So entwickelte sich die Stadt bis Anfang des 20. Jahrhunderts vorrangig am Fuß dieses Berges, limitiert von den angrenzenden Wasserflächen. Erst spät im 20. Jahrhundert, beginnt dann die Besiedelung der Anhöhe, als die geographischen Möglichkeiten in der Ebene bereits ausgeschöpft sind.

Die Aktivität des Hafens, die kommerzielle Entwicklung, die damit verbundene Produktivität, der handwerkliche Aufschwung und die industrielle Dynamik beeinflussen den Rhythmus der Stadt und auch den demographischen Fortgang. Der Hafen hat der Stadt durch die Anlage seiner zahlreichen Kais, Becken und Kanäle seinen Stempel aufgedrückt. Die Orthogonalität, (in den Abbildungen durch rote Linien dargestellt), ist vorrangig durch infrastrukturelle Notwendigkeiten entstanden. Kais und Straßen kreuzen sich vorrangig im rechten Winkel.

Zahlreiche Brückenkonstruktionen überspannen die künstlichen Kanäle, und sind zum Teil beweglich ausgeführt. Entweder sind es Drehbrücken oder auch Ziehbrücken, die den Weg von Lastschiffen und auch Segelschiffen die Fahrt durch die Stadt ermöglichen.



Abb. 11 Malerei Hafengeschehen

Abb. 12 Fotografie

Abb 13. Fotografie



# Städtebauliche Analysen

## Wohnstadt Sète

Auf der links abgebildeten Luftaufnahme lässt sich die Teilung der Stadt ganz klar erkennen.

*„Die Beziehungen zwischen Stadt und Hafen sind die Konsequenz einer längeren getrennten Entwicklung seit Ende des vorigen Jahrhunderts, die sich heute größtenteils in einer strikten räumlichen Trennung der beiden ausdrückt.“*  
(Homann, 2000)

Die Wohnstadt Sète charakterisiert sich durch eine an einer gewissen Orthogonalität orientierte Blockbebauung. Diese Blöcke sind um Höfe errichtet, die heute als solches kaum noch vorhanden sind. Die bereits beschriebenen geographischen Faktoren in Kombination mit dem raschen Wachstum der Stadt in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts führten zu einem starken Platzmangel. So wurden die eigentlichen Innenhöfe nach und nach verbaut.

Diese Innenhöfe haben nach wie vor mehrerlei Nutzen. Einerseits handelte es sich um Freiräume, die Schatten boten. Man darf nicht vergessen, dass es sich in Sète um eine Stadt mit 300 Sonnentagen im Jahr handelt. Auch boten diese Höfe den Bewohnern Schutz vor anderen klimatischen Einflüssen wie starkem oder böhigem Wind.

Zum Anderen waren diese Innenhöfe auch Orte, an denen handwerkliche Arbeiten in Werkstätten verrichtet werden konnten. Durch den Platzmangel wurden jedoch auch, gerade während der raschen Industrialisierung die hier stattfand, immer größere Werkstätten, und teilweise ganze Industriestrukturen wie Lagerstätten, Produktionsstätten oder Zwischenlager errichtet, die teils heute noch vorhanden, oder bereits wieder abgezogen sind. Auch die Parksituation, durch die Vermehrung der KFZ/Einwohner verschärfte sich stark, und manche dieser Höfe wurden zu Parkplätzen oder ganzen Parkgaragen umgewandelt.

Auch trifft man im Süden Frankreichs oft auf additive Eigenkonstruktionen der Bewohner, die vielleicht nicht ganz nach Vorstellungen oder unter Kenntnis der Stadtaufsicht geschehen, und als zusätzlicher Wohnraum genutzt werden.

Durch diese Entwicklungen wird das städtische Gefüge immer dichter. Die Stadt weicht in den Westen des Mont Saint Clairs aus, der Weg dorthin ins Zentrum wird durch genau eben diesen verstellt, und es bildet sich ein eigener moderner Stadtteil, der jedoch deutlich vom Zentrum, der Altstadt, abgeschnitten ist.

Starke Charakteristika von Sète sind die engen Gassen und die Kleinteiligkeit der Bebauung.

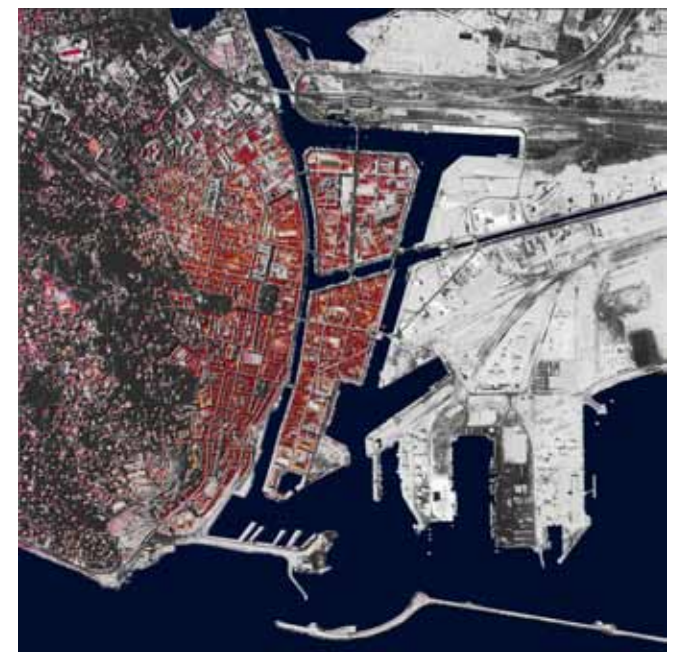
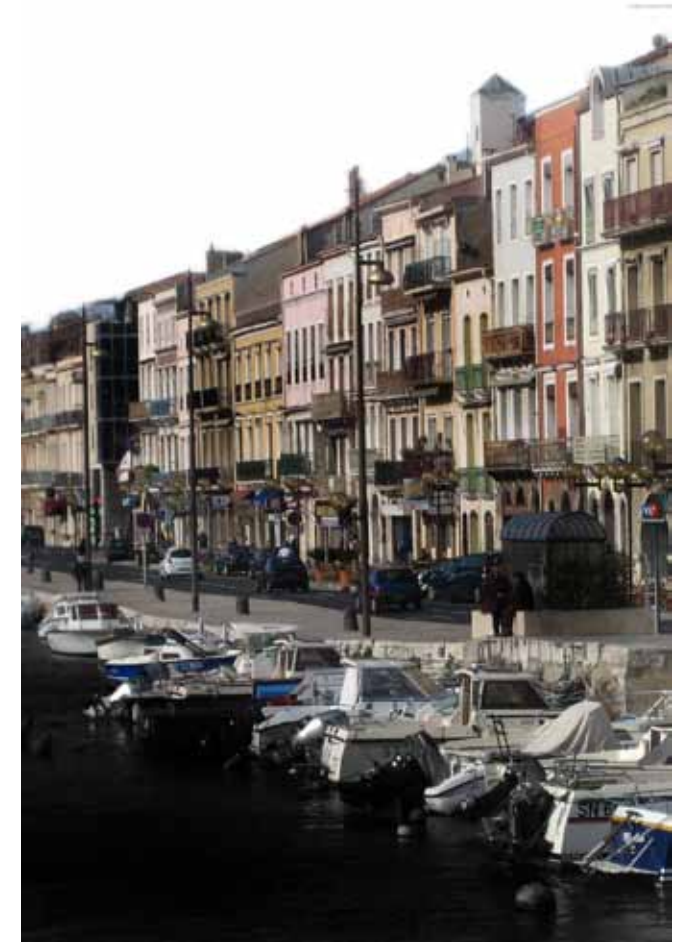
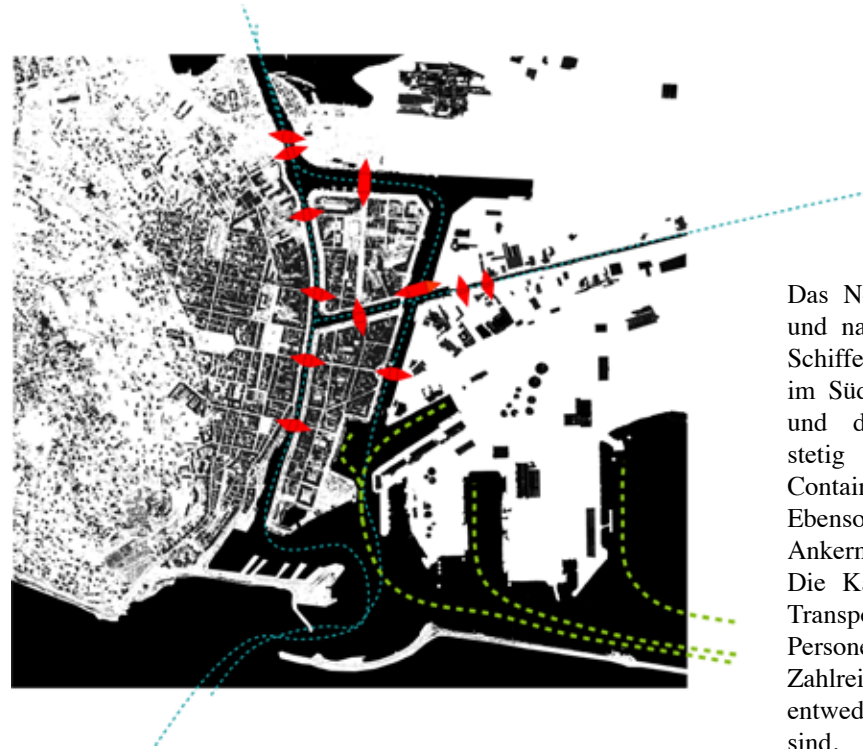


Abb. 14 Luftaufnahme

# Innerstädtischer Verkehr

38

*Wasserwege*



Das Netzwerk an Wasserwegen, welches in Sète nach und nach angelegt wurde, beinhaltet Wasserstraßen für Schiffe unterschiedlichster Dimensionen. Die Kaianlagen im Südwesten beweisen den Trend der Hafenexpansion und der strukturellen Veränderungen aufgrund der stetig wachsenden Transportvolumina für Tanker und Containerschiffe.

Ebenso ermöglichen diese Anlagen gewisserorts das Anker für Kreuzfahrtschiffe.

Die Kanäle im Landesinneren dienen dem regionalen Transport von Waren und der Ausflugs- und Personenschiffahrt erheblich kleineren Maßstabs. Zahlreiche Brücken überspannen diese Kanäle, die entweder als Hebe- oder Drehbrückensysteme ausgeführt sind.

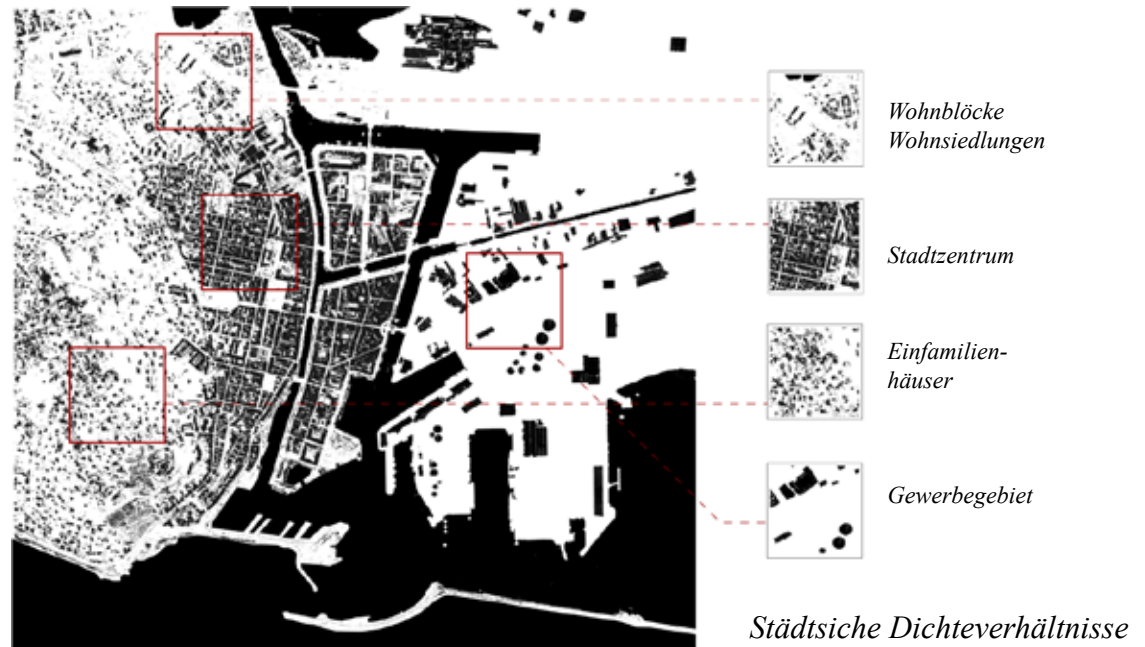
*Landwege, KFZ, Bahn*



Die Landwege bündeln sich entlang den Festlandverbindungen der Halbinsel. Zu diesen gehören die Eisenbahn, die Nationalstraße, Schotterstraßen und oben genannte Kanäle. Sète verfügt über zwei Bahnhöfe. Früher übernahm der Bahnhof im Norden sowohl die Funktion des Güter- als auch des Personenbahnhofs. Nach der Stilllegung der industriellen Aktivitäten rund um das nördliche Hafenbecken (Bassin du Midi), wurde der Gütertransport vom Personentransport getrennt und an die neu geschaffenen Hafenbecken im Süden der Stadt verlegt. Das Areal im Norden, welches früher dem Warenumschatz diente, liegt bis heute brach.

Das Straßennetz für KFZs folgt der Orthogonalität der städtischen Bebauung und führt nördlich bzw. südlich am Mont Saint Clair vorbei, und erschließt entlang der Kanäle das Stadtzentrum.

Es wäre möglich anhand der unterschiedlichen Bebauungsgrade einer Stadt, die Charakteristika ihrer Entstehungszeit abzulesen, was jedoch hier den Rahmen der Analysen sprengen würde, beziehungsweise bereits zuvor in der geschichtlichen Analyse kurz behandelt wurde. Gut zu erkennen ist die extreme Dichte im historischen Zentrum, die Zeilenbebauung der Wohnsiedlungen erbaut Mitte des 20. Jahrhunderts, die lose Bebauung in Form von Villen und Einfamilienhäuser reicherer Menschen am Hang der städtischen Erhebung und die sehr lose und maßstäblich deutlich unterschiedliche Bebauung des Hafensareals vorwiegend bestehend aus Lagerhallen unterschiedlichster Art.



Öffentliche Grünanlagen befinden sich vereinzelt im Stadtzentrum, wo Bäume auf Plätzen und in Alleen vor allem zur Beschattung angelegt wurden, und in Form von Parks im Anschluß an den natürlich bewaldeten Mt. St. Clair. Die Innenhöfe der Blockrandbebauung sind ebenfalls vereinzelt begrünt, jedoch nicht vordergründig. Gärten gibt es im Zentrum quasi nicht, als natürliche Bezugsorte gelten die Uferzonen in Form von Promenaden und den Stränden im Westen.

Der totale Ausschluss von Grünraum im Bereich der Hafenzone ist gut sichtbar. Dieser Mangel ist zentrales Thema meiner Entwurfsarbeit.



# Städtischer Wohnbau

## *Fassadengestaltung und Rhythmisierung*

Bei der historischen Blockrandbebauung im Stadtzentrum handelt es sich vorwiegend um den auf der rechten Seite abgebildeten Typus, dessen Fassade gewisse, sich überall in der Stadt wiederholende Elemente aufweist. Vorwiegend sind es zwei bis fünfgeschößige Häuser mit tiefen und teils sehr schmalen Grundrissen, was ebenfalls auf das Klima zurückzuführen sein könnte. Interessant sind die unterschiedlichen Geschoßhöhen, die auf den Fassaden ablesbar sind. Ebenso von Interesse ist die Situation vor den Häusern. Zumeist befinden sich Parkplätze auf der Uferzone, und gleich daran anschließend, quasi das Pendant auf den Wasserwegen, Anlagestellen für kleine Boote der Bewohner. Auffällig ist der quasi komplette Ausschluss

von Grünpflanzen auf den Promenaden bzw. das Fehlen von öffentlichem Stadtmobilar an den ruhigeren Orten, die quasi nicht zu den beliebten Uferpromenaden gehören. Die verschiedenen Geschoßhöhen und die unterschiedlichen Farbgebungen ergeben eine Stadtsilhouette für die Sète bekannt ist, und die den Charme des Ortes ausmacht. Interessant für meine Projektarbeit ist eben diese Rhythmisierung, die unterschiedlichen Grundrissbreiten und die im Aufriss sprunghafte Silhouette.







Abb. 15 Fassadengestaltung

*Einfluss geographischer Faktoren auf die  
Stadtgestaltung*

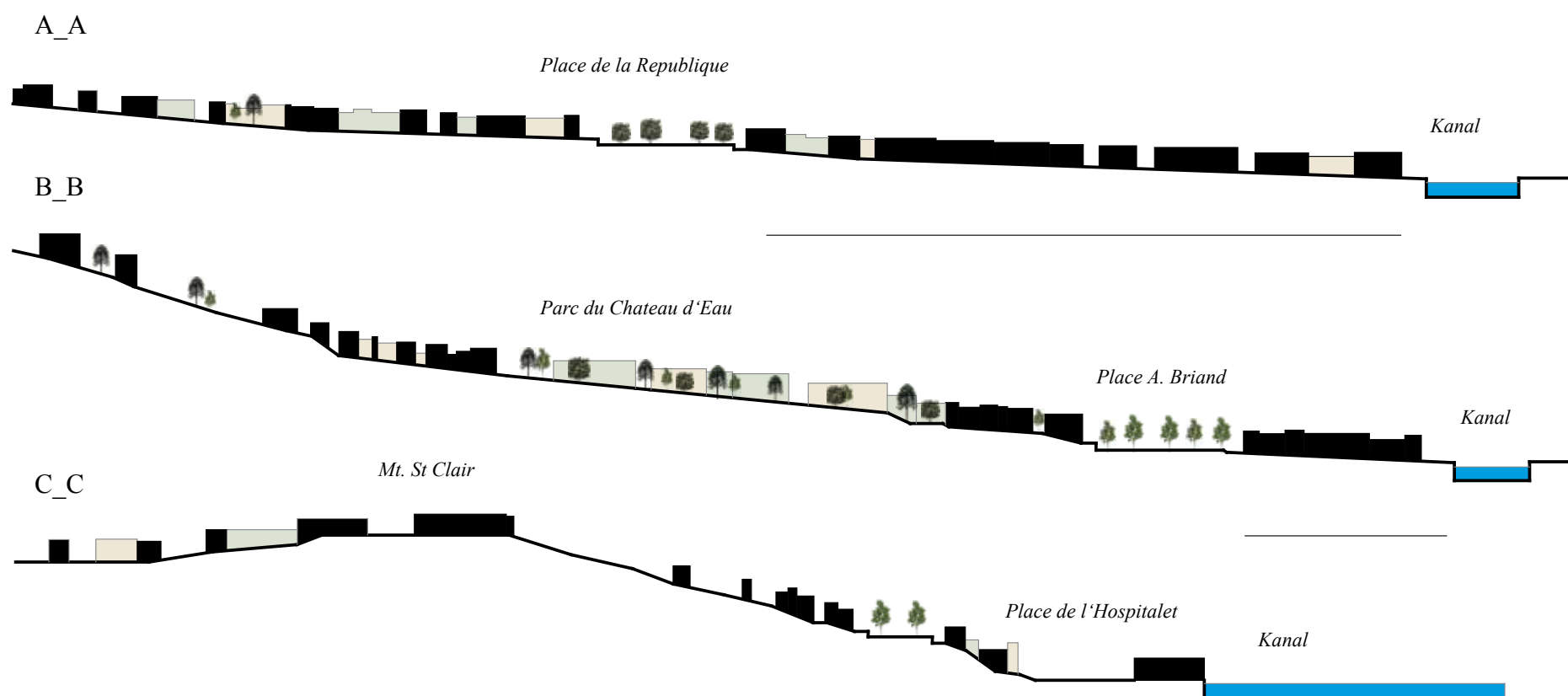
Anhand der abgebildeten Geländeschnitte lässt sich die Beschaffenheit des städtischen Terrains und seine unterschiedlichen Gefällegrade erkennen. Interessant sind hier die Ausnivellierungen der Platzsituationen, die horizontale Ebenen auf den Hängen schaffen.

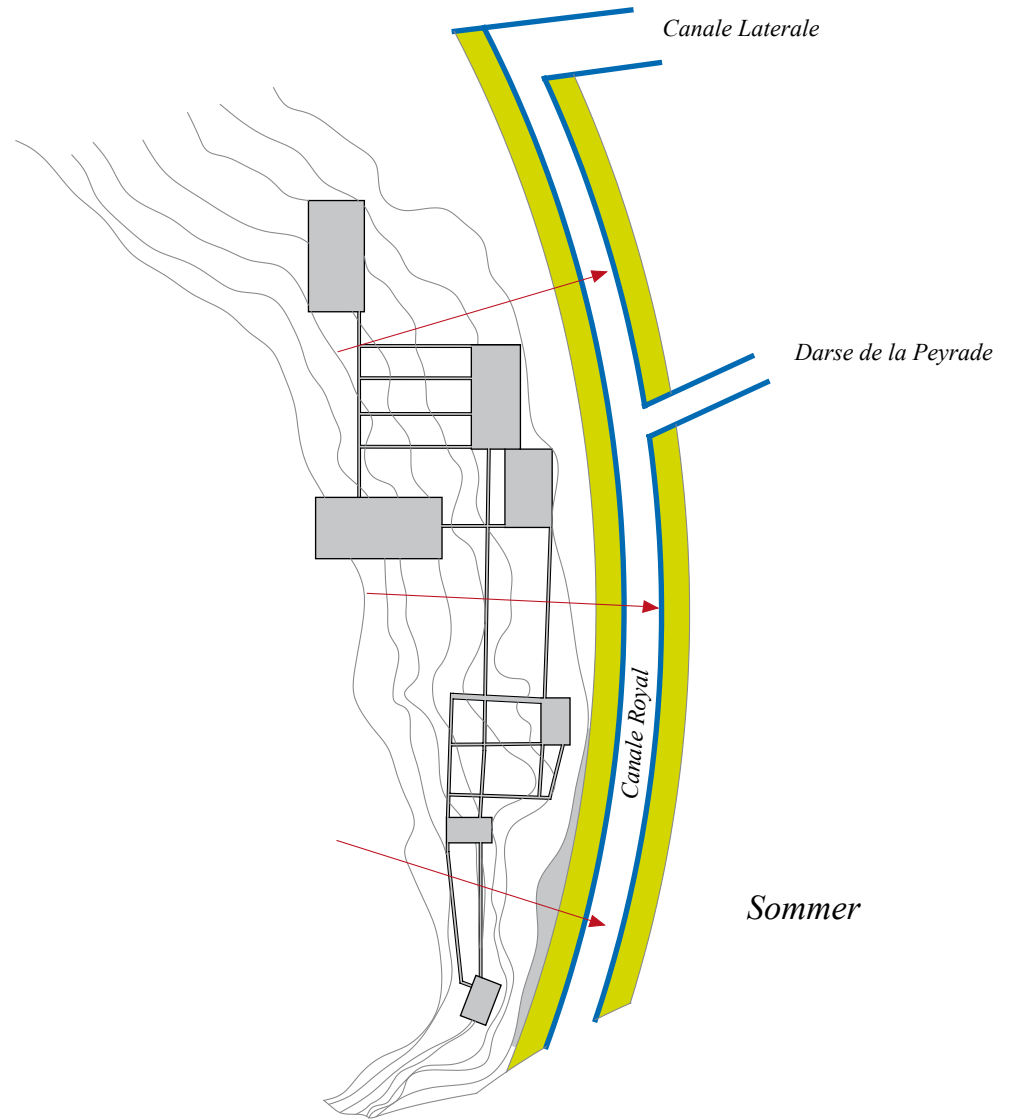
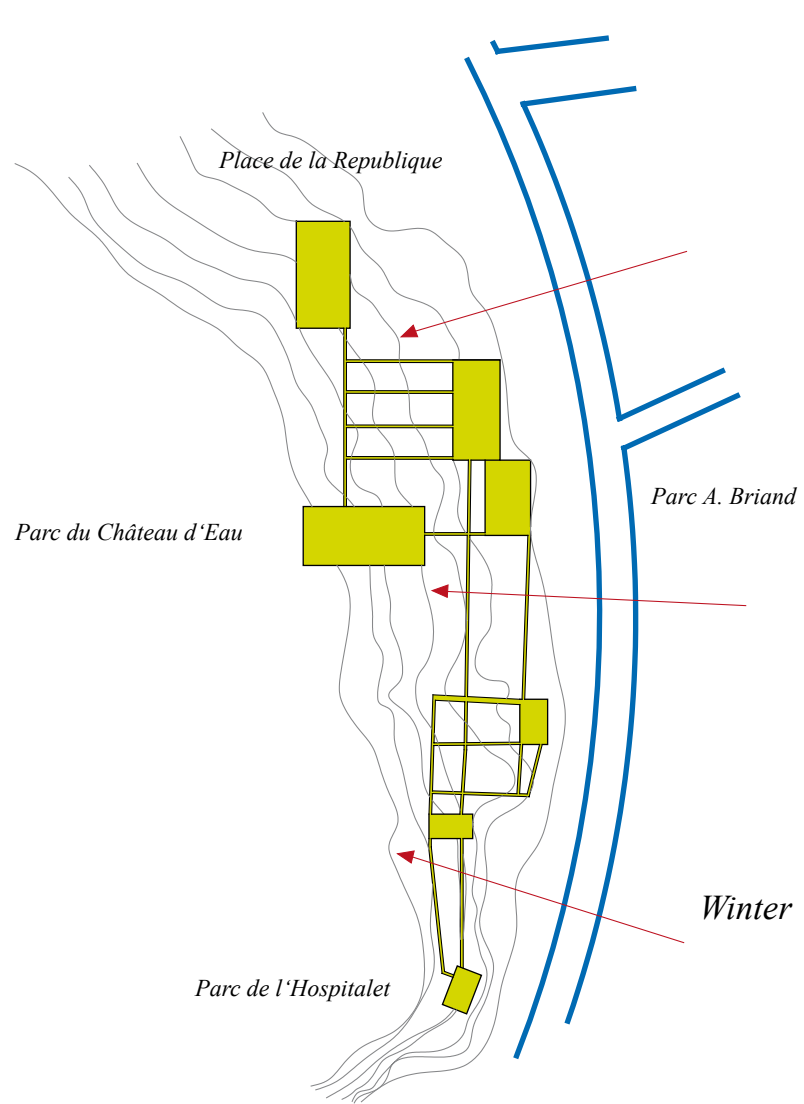
Aufgrund der Nivellierungen entstehen spannende Bezüge und Situationen. Auf diese Weise ist ein solcher Art angelegter Platz aus verschiedensten Blickwinkeln einsehbar. Es entsteht eine Wahrnehmung auf verschiedenen Niveaus.

Die Parkanlagen, wie hier der Parc du Château d'Eau, folgen wiederum dem natürlichen Gefälle. Wie bereits erwähnt dienen die Bäume vorwiegend der Beschattung während der heißen Sommermonate.

Jedoch tritt bezüglich der klimatischen Bedingungen in Sète ein weiteres interessantes Phänomen auf, welches wichtig für meine weitere Arbeit ist und wichtige Schlüsse für den Fortgang meines Projektes beinhaltet. Während der Sommermonate verlagern sich viele der Hauptaktivitäten an die frischespendenden Kanäle, entlang derer Märkte aufgebaut werden und Promeniermeilen entstehen. Die Zugluft und die kühlende Wasseroberfläche bilden einen starken klimatischen Faktor. Während der Wintermonate hingegen werden die Uferzonen jedoch eher gemieden, und man sucht auf den innerstädtischen Plätzen nach Schutz vor der starken Feuchtigkeit und dem oft starken und böhigen Wind.

Somit wirken die Uferzonen je nach Jahreszeit anziehend oder abweisend.





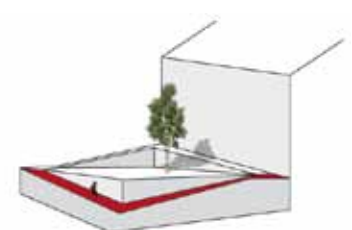
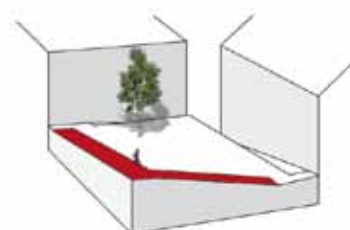
## Sommer / Winter Rhythmus



A\_A

B\_B

C\_C



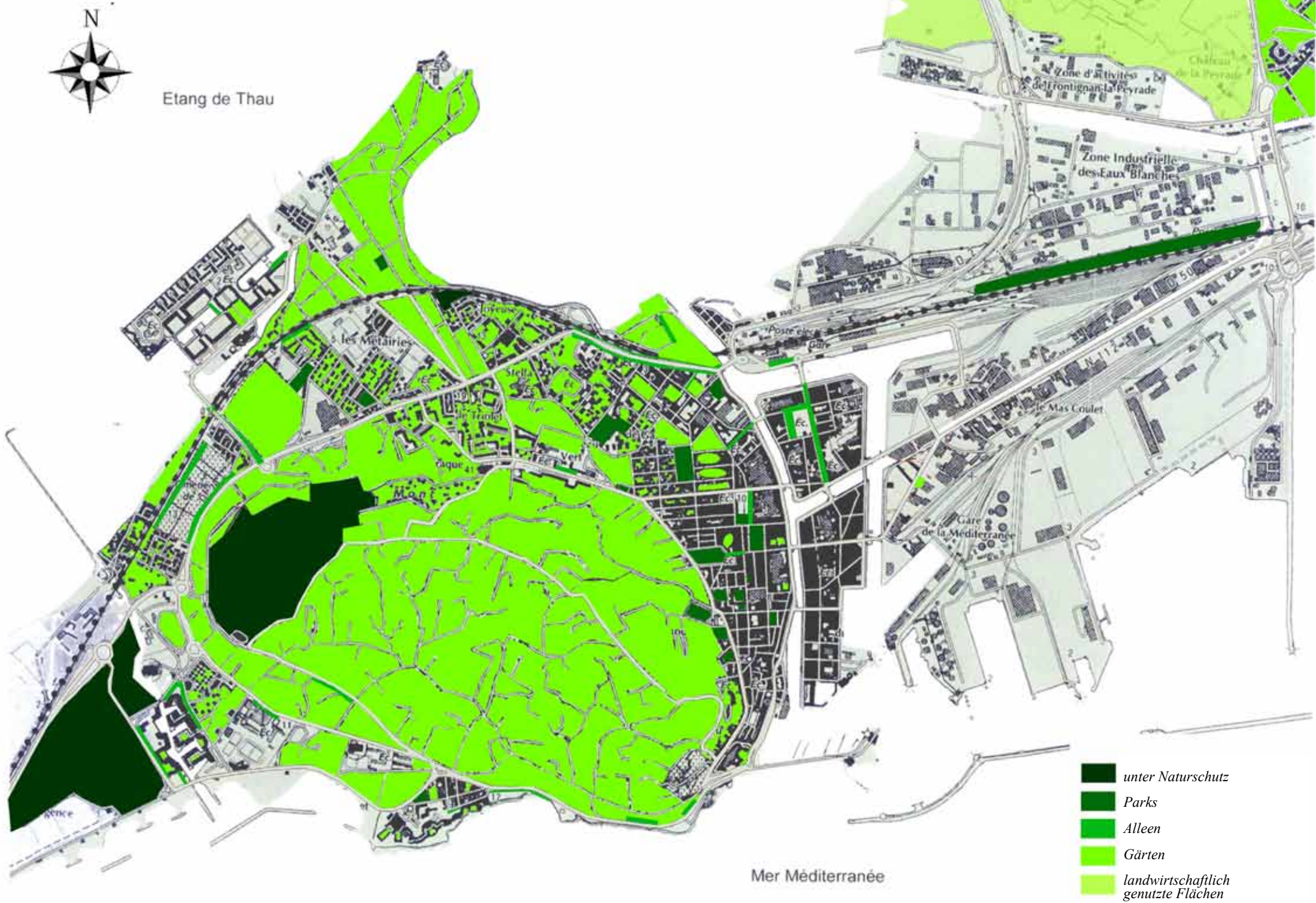


Abb. 16 Vegetationskarte

## Grünanlagen in Sète



Biodiversität der öffentlichen Parkanlagen in Sète / Regionale Flora kombiniert mit klimatisch kompatiblen Bäumen und Pflanzen aus aller Welt.

Abb. 17 Fotoreihen



Parkanlagen / Alleen

*Die Bäume in den Parks und die städtischen Alleen dienen vor allem zur Beschattung der öffentlichen Räume, aber auch zur Ergänzung der städtischen Perspektiven.*



Palmen

*Palmen werden vor allem an den Ufern zum Meer verwendet, vereinzelter auch im Stadtkern. Sie dienen zur Stärkung des mediterranen Charakters der Stadt.*

kalkhaltige Böden



sandhaltige Böden



## Vegetation

Die Pflanzenspezies, die sich natürlicherweise in Sète finden lassen, sind teilweise unter Naturschutz, was das städtische Bewusstsein gegenüber ihrer Vegetation und ihren Naturraum zeigt.

Sowohl im öffentlichen Raum als auch in den Gärten der Privatiser setzt sich dieses Bild fort.

Der unter Naturschutz stehende Wald der <Pierres Blanches> am Mont Saint Clairs setzt sich aus einer Flora typisch für kalkhaltige Böden zusammen: Pinien, Zürgelbäume, Eichen, Walchholder u.v.m. Dieser in der Stadt dominante Pflanzentypus ist vermischt mit eingeführten Pflanzen, die zu den klimatischen Bedingungen in Sète passen:

Akazien, Mimosen, Lorbeerbäume, Olivenbäume, Palmen, Feigenbäume, Zitronenbäume, Bambus, Tamarisken.

So achtet man in Sète auf eine bewußte Nutzung der natürlichen Spezies, auf ihren Erhalt an den unterschiedlichsten Stellen, wie an den Meeresrändern, den Steilküsten, im städtischen Wald, sowie in den öffentlichen Parks, und auf einen intelligenten Einsatz von schattengebenden Bäumen und Palmen an öffentlichen Plätzen.



felsige Böden

Gartenanlagen



## 46 Ordnungsprinzipien

### *Gegensätze unterschiedlicher Geometrien*

Bei den innerstädtischen Strukturen handelt es sich also um Wohnblöcke, die subsequent von innen her erweitert wurden. Geometrisch gesehen ist dies ein auf das Zentrum ausgerichteter Vorgang. Die Addition erfolgt eben nach innen. Die Gesamtform ist der Beginn, quasi das äußere formgebende Element. Die hinzugefügten Strukturen folgen den Bedürfnissen der Stadt, der Anrainer, der Produktionsstätten. Diese pluralistischen Kompositionen zeichnen sich durch Vielfältigkeit, einer hohen räumlichen Dichte und eine nach innengerichtete Intensität aus, ohne den Bezug zum Außen zu negieren, der ja durch die grundlegende Blockstruktur gegeben ist. Freiraum ist hier Mangelware. Ganz gegensätzlich erscheint die Ordnung im Hafeneareal. Einzeln, verstreut oder in Gruppen zusammengefasst

setzen sich hier voluminöse Solitäre mit ihren umliegenden Lagerflächen zu einer ausdrucksstarken Industriekulisse zusammen. Die Grundfläche dieser Szenerie ist eine immense versiegelte Fläche. Die Baukörper sind relativ lose gestreut, zwischen ihnen ist viel Fläche. Es scheint als könnte man sie auf ihrer Bühne verschieben, neu anordnen. Als wären sie nur temporär an dem Platz an dem sie gerade stehen. Kräne werden hier entlang hunderte von Meter langen Schienen verschoben, große Lasten mit Tiefladern hergekarrt, der neue Güterbahnhof komplettiert das Bild. Die architektonischen Ausdrucksmittel sind klare geometrische Formen, effizient und funktional. Es ändern sich die Kubaturen in ihren Seitenlängen, auf Produktivität angepasst, im Erscheinungsbild jedoch gleicht eine Halle der anderen. Die eingesetzten Materialien sind Aluminium, Stahl und vereinzelt auch Beton.

Die Aktivität ist hier sichtbar. Zulieferung und Abtransport wechseln sich ab, die großen Flächen zur Zwischenlagerung von verschiedensten Gütern zeigen den derzeitigen Stand. Es ist ein Spiel aus sich verändernden Massezuständen. Die räumliche Ordnung ist dadurch geprägt, die Flächen füllen und leeren sich in bestimmten Rhythmen. Dem temporären Aspekt ist hier Aufmerksamkeit zu widmen. Durch die lose Bebauung ist es hier auch durchaus möglich Großstrukturen zu verorten, umzuwidmen, oder abzureißen oder neu aufzubauen.



Die Möglichkeit zur Stadterweiterungen sind somit an einige Faktoren gebunden:

Durch die geographische Situation zwischen Mittelmeer und Etang du Thau, welche die Insellage mit sich bringt, und die künstlich angelegten Kanäle in der Innenstadt, stößt die Stadtextension Sètes an klare Grenzen. Eine Möglichkeit zur Erweiterung sieht man an der Wohnsiedlung im Etang du Thau, die durch eine Aufschüttung entstanden ist.

Die Flächenaufstellung zwischen gewachsener Fläche und künstlich angelegten Flächen - ein Großteil davon befindet sich in der Industriezone - bestätigt diesen Trend der künstlichen Landschaftsbildung:

2450 ha natürliches Land stehen einer Gesamtfläche Sètes von 4120 ha gegenüber.

Der Mont Saint Clair ist aufgrund seiner steilen und verwachsenen Hanglagen ein Hindernis für eine städtebauliche Verdichtung.

Die Schienen der Bahn die Sète durchquert, durchtrennt das städtische Gefüge und isoliert die nördlichen Bereiche aufgrund der unzureichenden Unter- oder Überführungen derselben.

Der Hafen im Osten des Stadtzentrums schließt die Stadt in diese Richtung ab. Die Aktivitäten am Hafen entwerfen das Stadtbild in östlicher Richtung. Bestimmte Industriebranchen erfordern durch die Risiken einhergehend mit den produzierenden oder gelagerten Gütern eine klare Trennung und Absperrung zur übrigen Stadt, was eine Isolation vieler Flächen mit sich bringt.

Aufgrund dieser Sachlage sind die Möglichkeiten zur Stadterweiterung begrenzt. Sie beschränken sich auf die folgenden Gebiete:

Im Westen befindet sich das Tringle Villeroy und der ehemalige Steinbruch der Carrière Ramassis, die eine städtebauliche Verdichtung zulassen würden.

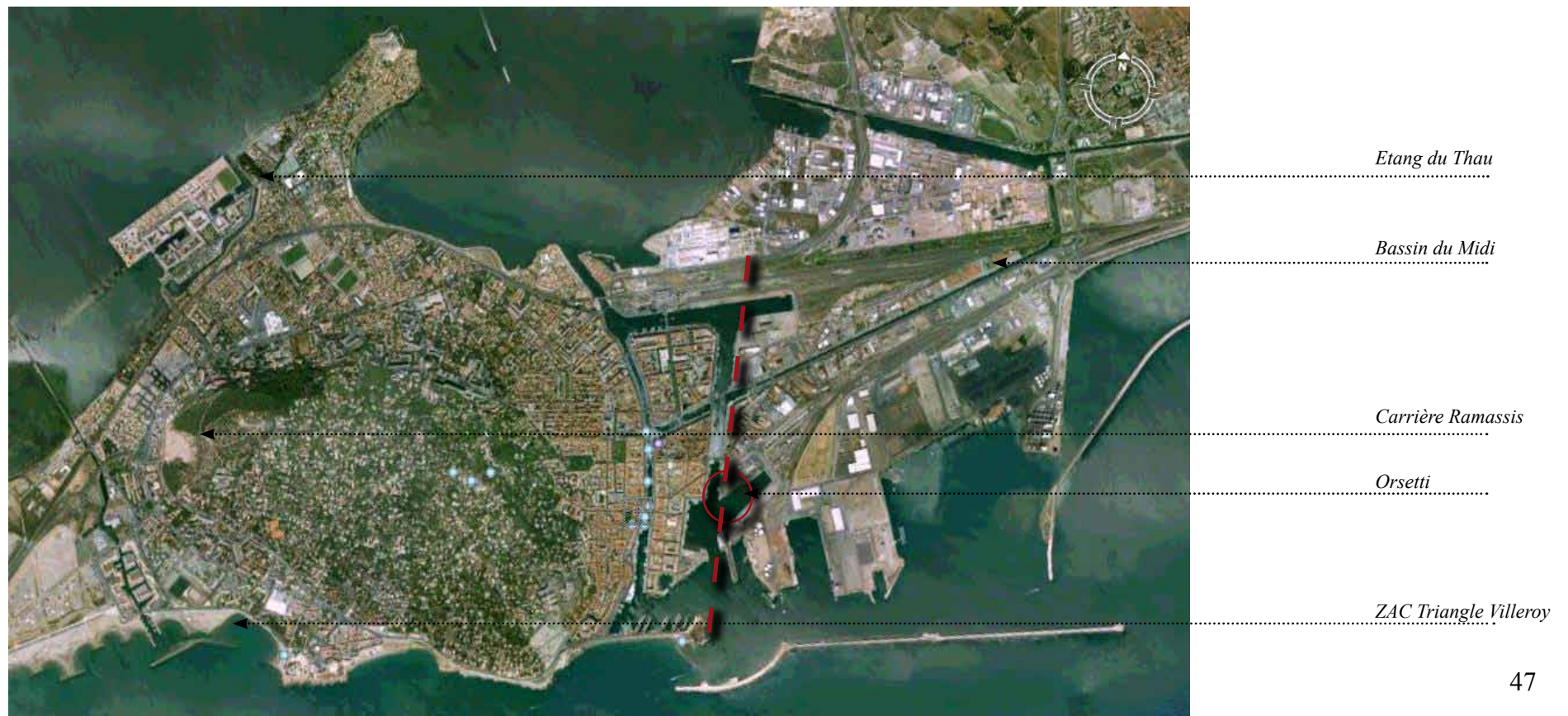
Jedoch sieht die städtische Verwaltung auch eine Möglichkeit zur Nutzung von brachliegenden Industrieflächen, wie z.B. die entlang des Bassin de Midis.

(vgl. Société Anonyme d'Economie Mixte, 2003)

## Fazit

### *Möglichkeiten zur städtebaulichen Entwicklung*

Abb. 18 Luftaufnahme







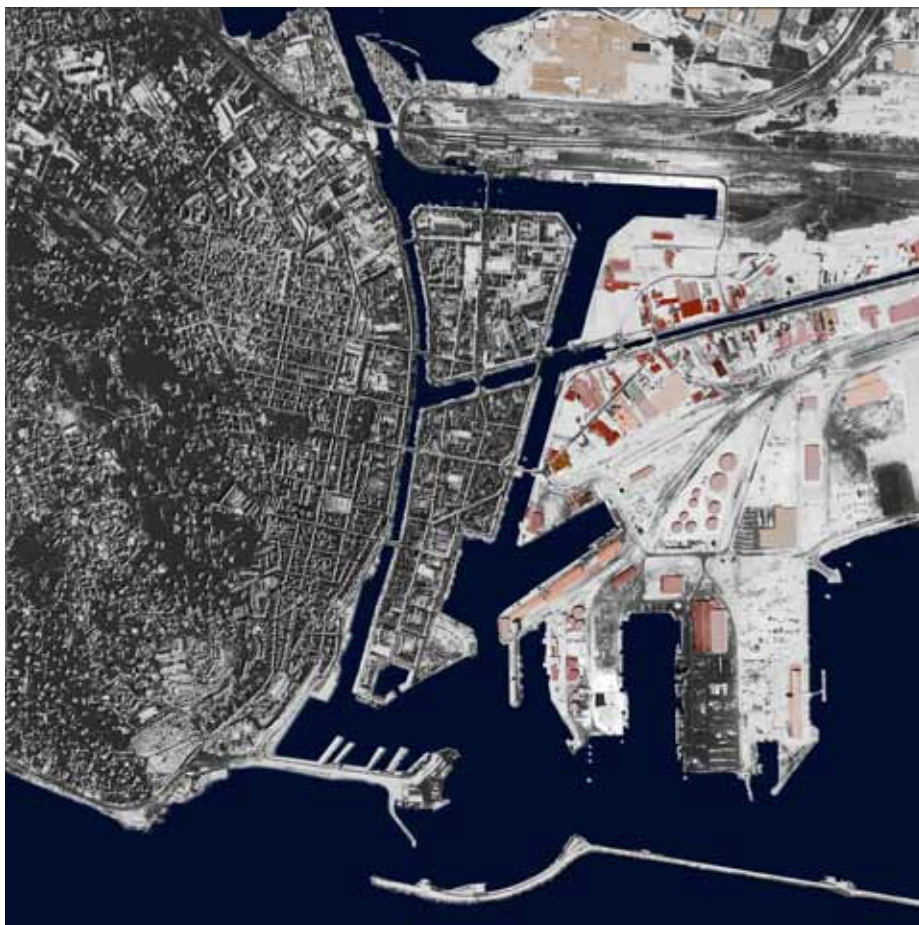
Hafen



Der Hafen sitzt am Übergang zwischen den enormen, ständig bewegten Wassermassen des Meeres und der härteren, dichteren, an die Oberfläche tretenden Erdkruste. Dieser Streifen Land bildet im sichtbaren Bereich den Übergang von Land und Wasser, von flüssig zu fest, von bewegt zu starr, hier trifft die Brandung auf den Felsen, rollt die Welle an den Strand, vermischt sich die Gischt des zerschlagenen Wassers mit den Luftmassen, ändern sich Lebensräume und Bedingung schlagartig, gehen eine Symbiose ein, herrschen Mikroklimata, treffen Luftmassen auf die ersten Hindernisse, liegt Feuchtigkeit, Salz in der Luft, fällt die Erde, der Felsen, der Sand hinab ins Wasser. Ständige Veränderung, Bewegung, Dynamik, Vermischung und Austausch prägen diese Orte. Hier trägt das Wasser Land ab, schwemmt es neue Sedimente an, schleift den Stein zu Sand, bricht Felsen, wäscht sie aus, verändert, beeinflusst die härtesten Materialien, greift sie an und wird selbst dadurch verändert. Wasser ist so leicht zu beeinflussen, berechenbar und gleichzeitig überraschend; es gibt seine Geheimnisse erst bei näherem Hinsehen preis. Unsichtbare Flüsse ziehen durch die Ozeane, Wasser unterschiedlicher Temperatur schieben sich aneinander vorbei ohne sich zu durchmischen. Unter Wasser ein reicher Lebensraum, den der Mensch sich schon immer zu nutzen machte. Wasser trägt.

# Der Canale Maritime

*Aufwertung der Nord - Süd Achse*



*„Zurück bleibt die Stadt als Zwischenraum, der aus der individuellen Wahrnehmung ausgespart bleibt. Es ist ein Raum ungleichartiger Teile, ein Konglomerat unterschiedlichster Qualitäten als Resultat sich überlagernder Netzwerke. Diese Netzwerke manifestieren sich lokal nur mehr latent, wenn überhaupt: Zumeist sind es deren Abfallprodukte, die eine gewisse Dauerhaftigkeit an den Tag legen, und als Relikte einer vorübergehenden Existenz den städtischen Raum konstituieren.“*

*(Hauser, 2002)*

Durch den raschen Wandel in Industriezonen entstehen Brachen, für die Umnutzungskonzepte erstellt werden können und müssen, um diese nutzungsbe freiten Orte wieder sinnvoll in den städtischen Raum zu integrieren.

Im Fall von Sète ist entlang des Canal Maritime eine Achse zu erkennen, entlang derer in mehreren Phasen eine solche Entwicklung nachzuvollziehen ist.

Am Nordende dieser Achse, in der Nähe des Bahnhofs befindet sich ein großes Hafenaerial, das in weiterer Folge durch eine umfassende Wohnbebauung eine Umnutzung und Reintegration erfährt.

Diese Wandlung hat das Gebiet über dem Bassin Orsetti, nördlich meines Planungsgebietes, bereits vollzogen. Auch hier entstanden vier bis sieben geschossige Wohnhäuser und ein Bürogebäude.

Am Nouveau Bassin soll durch den Bau eines Kongressgebäudes ein neuer Anziehungspunkt geschaffen werden. Auch die Anlegestelle für den dortigen Fährverkehr wurde aufgewertet.

So entsteht an einer Achse entlang welcher zuvor nur industriell orientierte Aktivitäten stattfanden, ein Raum der Bewegung für Anrainer, aber auch Wohnraum, ein Raum neuer Potentiale.

Die Entwicklung zeigt also, dass sich die „bewohnte“ Stadt in die freiwerdenden Nischen ausbreitet.

Es besteht jedoch nicht nur Bedarf, neue Nutzungen zu finden und zu integrieren, sondern auch die angrenzenden Anlagen wie Kai, Wasserkante, Parkraum, Straßenraum, Gehwege neu zu bearbeiten und sinnvoll miteinander zu verbinden, sodass ein qualitätsvolles „Wandeln“ entlang des Kanals möglich gemacht oder noch besser, unterstützt und angeregt wird.

Entlang dieser Achse spannt sich nun ein öffentlicher Raum auf, der sich entlang des Canal Maritime je nach Zone die dieser durchläuft, unterschiedlich entwickelt. Oder präziser ausgedrückt, sich im besten Falle vielfältig entwickeln kann. Es handelt sich also um zwei parallele Uferzonen, die das Potential zu einer Promenade haben. Durch die zuvor existierenden Nutzungen, wurden diese Anlagen nicht auf Bewegungsströme von Anrainern, Flaneuren oder Touristen ausgelegt, sondern es entstanden meist Parkplätze. Eine Aneignung findet in diesem Sinne hier noch nicht statt. Mit ein Grund ist auch, dass in den Erdgeschoßen der Wohnhäuser keine Geschäftsmöglichkeiten oder gewerblich nutzbare Räume vorgesehen wurden. Nun ist es notwendig, die Potentiale dieser Räume zu erkennen, sie den neuen Nutzungsformen der anschließenden Bebauungen anzupassen und an das Netz der öffentlichen Räume Sètes anzuschließen, um eine Aufwertung des Gebietes zu erreichen.

Somit soll dieser öffentliche Raum in dieser Arbeit als Primärsystem verstanden werden, von dem aus die weitere Entwicklung angespornt wird, und nicht als Sekundärraum, der durch die Bebauung überbleibt.



# Was kann Architektur an dieser Stelle leisten

54

## *Bestand und Mangel*



Genauer gefragt: Was hat die Architektur bis hierher geleistet, beziehungsweise was hat das Fehlen von architektonischen Werten in dieser Zone bereits verursacht? Das Grundstück, auf dem sich der maritime Bahnhof Orsetti befindet, liegt genau auf der Schnittstelle zwischen Stadt und Industriegebiet, ein Kanal trennt den urbanen Raum vom Hafeneareal.

Hier beginnt Stadt und endet Industrie, hier verändert sich der Flair der Lagunenstadt schlagartig und wird zum nüchternen Umschlagplatz für Waren. Diese Grenze ist nicht fließend sondern prompt. Was jenseits des Kanals liegt, gehört im Geiste nicht wirklich zur Stadt. In den Ansichten und Gazetten der Stadt wird das Hafengebiet wegretuschiert, damit sich die Stadt von der besten Seite präsentieren kann. Der maritime Bahnhof, der Ort den jedes Jahr 70.000 Menschen passieren, liegt am Eingang dieser Zone.

Ästhetisch fügt sich die Station ins Bild des Hafens ein. Durch die immer größer werdenden Schiffe, wurde der Bahnhof verortet. Früher legten die Passagierschiffe mehr im Zentrum der Stadt an, wodurch das lebhaft Treiben von kommenden und gehenden Reisenden das Stadtbild bereichern konnte. Nun ankern die Passagierschiffe in der Industriezone. Silos, Zäune, Güterwagens, Schienen, große Lagerhallen, Kräne und Speicheranlagen prägen hier das Bild. Beton, Stahl, Blech, Asphalt und Mauerwerk sind die vorherrschenden Materialien. Das Fehlen der Natur sticht einem hier rasch ins Auge.

Entlang der Einfahrt in die Stadt von Osten her wurden auf Verkehrsinseln Grünanlagen vorgesehen, beziehungsweise nachträglich eingeführt.

Ansonsten gleicht der große Parkplatz vor der Station Orsetti an den Tagen ohne Fährverkehr, also jeden zweiten Tag, eher einer Brache. Der Parkplatz bietet Platz für bis zu 200 Vehikel. Die Fahrzeiten bestimmen den Rhythmus dieses Ortes. Einige Stunden vor der Abfahrt der Fähre beginnt sich dieser Ort zu wandeln. Die ersten Passagiere kommen an und stellen hier ihre Busse, Autos, Transporter, Geländewagen ab, um sich auf die Wartezeit vorzubereiten. Zum Schutz vor der Witterung steht hier lediglich ein verhältnismäßig kleiner überdachter Bereich



zur Verfügung. Man kann auf der Terrasse des Imbissstands platznehmen, kann jedoch der Parkplatzatmosphäre nicht entkommen. Das Strohdach schützt vor Regen nicht, jedoch vor der Sonne.

Auch der Innenraum des Bahnhofs ist nicht besonders einladend, hier gibt es keine Möglichkeit zur Essenseinnahme, beziehungsweise im Oberstock keine Toiletten. Eine Besonderheit in diesem Bereich stellt jedoch der Gebetsraum dar, der in keiner öffentlichen Einrichtung im islamischen Raum fehlt. So spürt man bereits hier die Nähe zu einer andren Kultur.

Behindertengerecht ist der Ausgang nicht. Interessant ist hier die Hochstellung der ersten Ebene. Im oberen Stock angekommen hat man die Meinung, man könnte hier in dieser Höhe über eine Planke die Fähre betreten, doch ist das nicht der Fall. Man besteigt die Fähre durch den aufgeklappten Bug des Schiffes, über dieselbe Stelle an der auch die Vehikel über eine Rampe ins Schiffsinnere gelangen. Man steigt also quasi in der Tiefgarage zu und geht dann in Treppenhäusern nach oben. Das Schiff hat zehn Etagen. Über die Terrasse des Bahnhofs würde man an das siebte Deck gelangen. Diese Terrasse ist jedoch gesperrt.

Die Situation am Gelände des maritimen Bahnhofs ist nicht auf den Menschen und seine Bedürfnisse zugeschnitten. Die Atmosphäre gleicht dort der eines Funktionsortes. Man findet sich in einer, so scheint es, für ihren Zweck optimierten Kleinlandschaft wieder, deren Komponenten einen vorbestimmten und funktionstüchtigen Ablauf ermöglichen sollten.

Was diesen Ort bestimmt sind Materialwahl, Rhythmus, der Rhythmuswechsel, starke Abgrenzungen, ein Aufenthaltsraum ohne Verweilmöglichkeiten. Schleusen, Passagen, ein erster Stock von dem aus man nicht auf das Schiff kann, eine erste Klasse die hier nicht mehr existiert.

Es ist ein Ort, dessen vorgesehene Elemente zur Unterstützung des menschlichen Wohlbefindens entweder der Zeit nicht standhielten, oder in ihrem Gebrauch am Menschen vorbei geplant wurden. Vielleicht konnte man die Komponenten zur Vermenschlichung auch nicht in Schuss



halten. Es scheint, als ob eine Art Standardprogramm auf diesen Ort und seine Funktion angewendet wurde, welches den vorliegenden Bedürfnissen nicht wirklich entsprechen konnte.

Auf den ersten Blick liegt die Spannung dieses Ortes im Nichtvorhandensein von Einrichtungen, die einem den Aufenthalt, das Durchgehen, Begehen, Rasten, Bleiben, Schutzsuchen ermöglichen könnten.

Bei genauerem Hinsehen verlangt es der Fracht Mensch lediglich etwas Kreativität und Einfallsreichtum, Durchhaltevermögen und eine gewisse Art von gelebter Intelligenz ab, diesen Ort zu benutzen und für sich zu erleben.

Ich möchte keineswegs so etwas wie eine Befürwortung widriger Umstände erreichen. Ich möchte erkennen wie der Mensch in diesem industriellen Umfeld gesehen wird, und gleichzeitig beleuchten, wie der Mensch darin instinktiv reagiert und welchen Handlungsspielraum er darin vorfindet.

Dieser Ort wird vordergründig durch seine Funktionalität und seine Organisation charakterisiert. Die Abläufe sind hier auf eine rasche und lückenlose Abfertigung konzentriert. Die Fracht (Menschen, Autos, Waren) soll schnell gelöscht sein. Niemand will hier lange verweilen. Es sei denn man hat mit diesem begrenzten Spektakel nicht direkt zu tun, sondern ist in der Rolle des Beobachters.

Bestimmt ist es kein Ort des Verweilens sondern eine Passage, die genommen werden muss, um seine Reise fortsetzen zu können. Hier wird man kontrolliert, eingewiesen, informiert und durch Schleusen gedrängt. Willkommen in der Funktionalität. Auf Wiedersehen, gute Reise.

Es handelt sich um einen Ort, an dem sich viele Grenzen beziehungsweise Berührungspunkte ausfindig machen lassen. Wie bereits angesprochen, handelt es sich urban um einen besonderen Standort. Jedoch bildet dieses Terminal ja auch Anfangs und Endpunkt der Fährverbindung nach Afrika.

Es handelt sich um eine Außengrenze von Frankreich und damit auch von Europa. Geographisch gesehen bildet dieser Ort also die Schnittstelle zwischen zwei Ländern

und viel mehr noch, zwischen zwei Kontinenten. Der Grenzübergang liegt auf dem Areal und wer auf das Schiff möchte, muss diesen passieren. Dabei werden die Visas, Pässe und Waren kontrolliert. Hinter der Grenze, die durch ein Kontrollzimmer und mehrere Wachposten besteht, liegt noch ein umzäunter Bereich, den man passiert, wenn man an Bord möchte.

Bei der Ankunft in Sète, und beim Verlassen des Schiffes, werden die Passagiere ebenfalls dieser Kontrolle unterzogen (also geschieht dies jeweils einmal im Abfahrts- und Ankunftsland), wodurch sich hier größere Wartezeiten ergeben. Dafür ist jedoch nicht gesorgt, es gibt hier am blanken Asphalt zwar eine überdachte Schleuse, jedoch keinerlei Möglichkeit zum Ausruhen, Setzen, zur Verpflegung oder Toiletten. All diese Einrichtungen liegen erst jenseits der Grenze und des Zolls, die es zu passieren gilt, bevor man in Frankreich ankommt.

Die Grenze ist eines der wichtigsten Elemente dieses Areals.

Was kann also Architektur an einem Ort wie diesem leisten? Architektur muss hier auf mehreren Ebenen agieren.

#### Die urbane Ebene

Ein Potential dieses Ortes ist die Nähe zur Stadt. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht jedoch keine sinnbringende Verbindung zwischen dem urbanen Raum und der Sète vorgelagerten Industriezone.

Auf der urbanen Ebene könnte man hier mit einer Neuordnung und Ästhetisierung dieses Areals einen gelungenen Übergang zwischen Stadt und Hafen erreichen. Diese Schnittstelle könnte dazu nützen, den Beginn der Stadt zu markieren, ohne die Existenz des Hafens dabei außeracht zu lassen. Dies könnte durch eine architektonische Intervention gelingen, wenn das Potential dieses Ortes richtig erkannt wird und Ideen erarbeitet werden, dieses auch in Realität so umzusetzen, daß die Stadt davon profitiert. Ein Attraktor kann hier eingesetzt werden, der das Areal aktiviert.

#### Die „Personen“ Ebene

Die jetzige Situation ist für den Passanten nicht bequem. Es mangelt an Einrichtungen zur Rast und zum Schutz vor der Witterung. Es handelt sich im eigentlichen Sinn um einen großen Parkplatz auf dem ein Imbissstand zur Verpflegung steht.

Auch der Ausschluss von Natur und die physische Abgrenzung zur Wasserkante entlang des gesamten Areals durch einen Zaun, wirken sich negativ auf die Atmosphäre dieses Ortes aus. Neue Konzeptentwicklungen für die Gestaltung auf beiden Seiten der Grenze wäre für die Reisenden wichtig, um hier das Warten und Passieren angenehmer zu gestalten und zu unterstützen.

#### Die Ebene des Grenzübergangs:

Gleichzeitig liegt hier eine Grenze zwischen zwei Ländern und sogar Kontinenten. Der Reisende nimmt dieses Terminal als Station auf seinem Weg zu einem neuen Kontinent wahr. Für denjenigen, der von hier aus abreist, handelt es sich sozusagen um ein Fenster, eine Schleuse in eine fremdländische Kultur. Für ihn ist es sozusagen der letzte Halt, bevor er die Fähre besteigt um den Kontinent zu verlassen. Für die Passagiere die hier ankommen, ist es der Ort an dem sie erstmals nach der 40 stündigen Reise ihren Fuß auf europäisches Festland setzen.

Diese Sensationen zu thematisieren und sie ins architektonische Konzept einfließen zu lassen wäre eine Möglichkeit diesen Ort zu gestalten. Auch die Grenze an sich, mit den Kontrollposten und den Zollräumen, könnte durch eine sensible Betrachtung und Umgestaltung an Härte verlieren.

# Potentiale und Qualitäten im Umfeld

56

## *Bassin du Midi*

Bahnhofsnahe, bildet diese Zone den Anfangspunkt der angedachten Achse.

- Freizeiteinrichtungen
- Diskotheken, Kino

**URBAN  
INDUSTRIELL**

## *Canale Maritime*

Hier sind bereits Projekte für eine Wohnbebauung im Gange.

- Wohnbebauung
- Uferpromenade

**URBAN  
INDUSTRIELL**

## *Bassin Orsetti*

Dieser Bereich ist der Personenschiffahrt gewidmet und liegt zentral an der Einfahrtsstraße der Stadt.

- Grünraum
- Marktsituation
- Fortführung der Uferpromenade
- Zusammenschluss mit dem Nouveau Bassin

**URBAN**





### *Nouveau Bassin*

Zweite Zone, die der Personenschifffahrt gewidmet ist. Kann über die Promenade mit dem Gare d'Orsetti verknüpft werden.

- Parkfläche
- Uferpromenade
- Grünraum

### **URBAN MEERESBEZUG**

### *Vieux Bassin*

Das Vieux Bassin dient als Fischerhafen und bietet mit dem Platz um den Leuchtturm einen Höhepunkt auf dem Rundgang durch Sète.

- Aussichtspunkt auf das Meer und die Stadt
- Promenade

### **TOURISTISCH STARKER MEERESBEZUG**

### *Rade Interieure*

Entlang des aufgeschütteten Steinwalls könnten hier besondere Features, wie ein Meerbad, angedacht werden, welches durch seine besondere Lage einen aufregenden Abschluss der gedachten Achse bilden könnte.

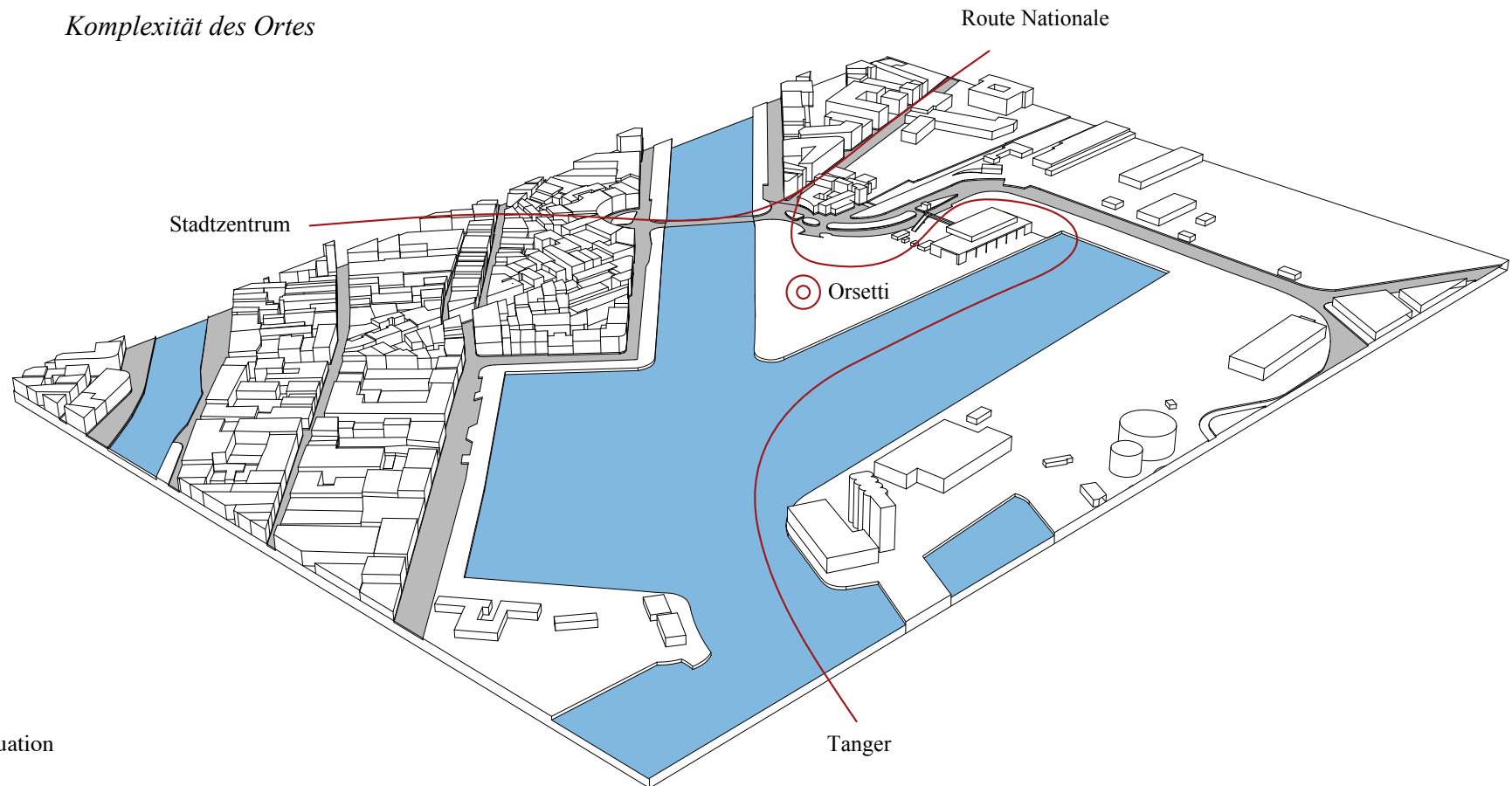
- Meeresbad

### **OFFENES MEER**



# Das System 58 öffentlicher Räume

*Komplexität des Ortes*



Gegenwärtige Situation

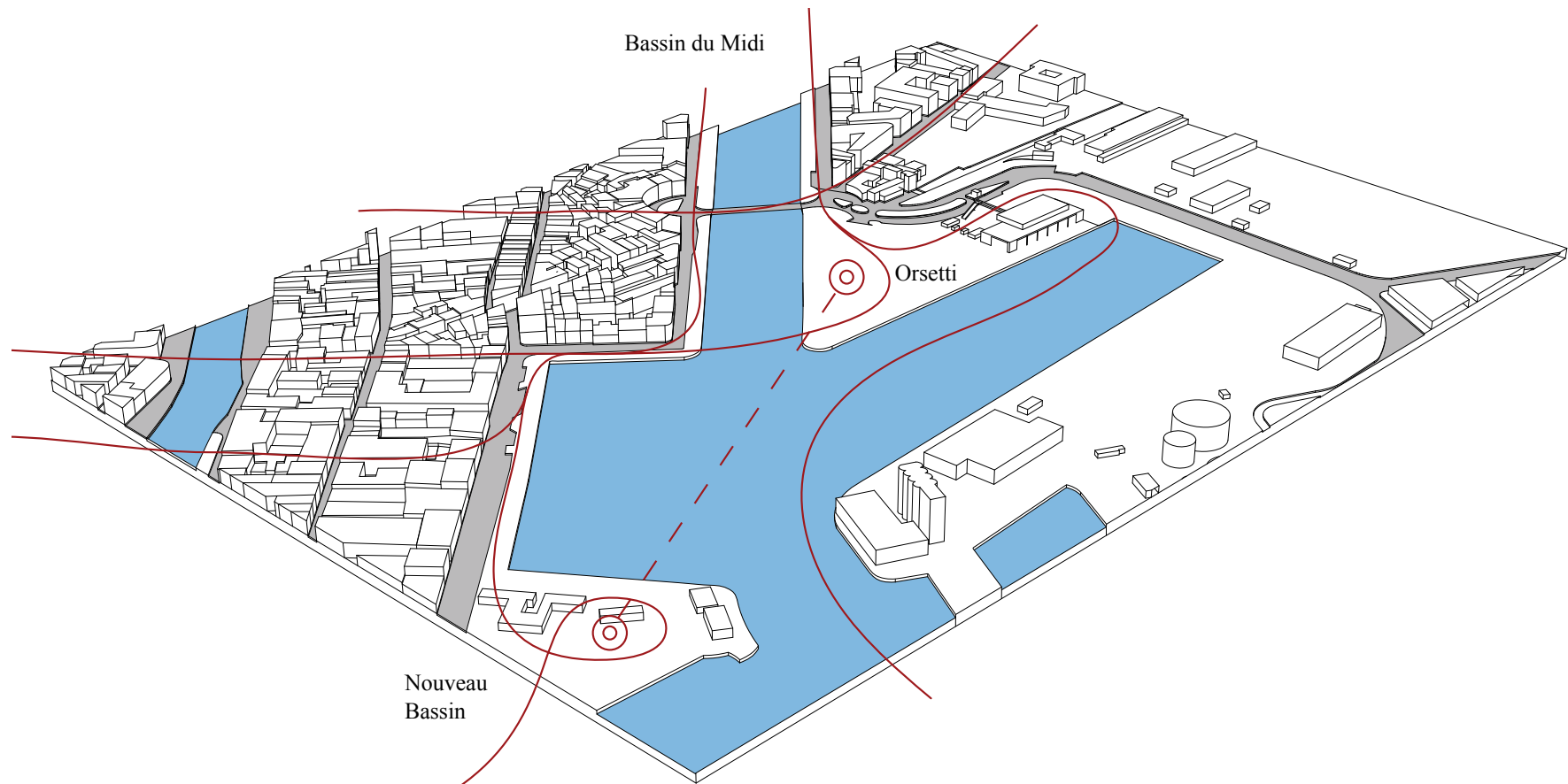
Nun möchte ich analysieren, welche Rolle mein Planungsgebiet in diesem System öffentlicher Räume einnehmen kann, die Komplexität des Ortes erörtern und die Anforderungen feststellen, die daran gestellt werden können.

Im ersten Schritt wird nun das Augenmerk auf die Lage und die Anbindung des Grundstücks gelegt. Entlang der Achse, an der die oben beschriebene Entwicklung stattfindet, ist es zentral gelegen und kann somit infrastrukturell als Anknüpfungspunkt funktionieren, um die einzelnen Entwicklungsgebiete miteinander zu verknüpfen und einen anregenden Bewegungsfluss herzustellen.

Auf der Westseite und Südseite, wird das Grundstück vom Canal Maritime und vom Hafenbecken Orsetti gerahmt. Laut Bernhard Schneider sind: „Gewässer und gewässerbezogener Raum ein Primärelement städtischer Topografie.“ Eine Konversion der Nutzung ist in diesem Fall anzustreben um den bisher der Öffentlichkeit

unzugänglichen Bereich in das übergeordnete Raumsystem zu integrieren. Eine gängige Art diese Integration zu schaffen, laut Schneider, ist der Anschluß ans Wegenetz, aber auch die Ausbildung öffentlicher Vorderseiten zum Wasser hin und eine verstärkte Ausrichtung der angrenzenden Stadträume zum Wasser.

Im Osten, anschließend an die freigewordene Brachfläche, liegt die Fährstation Gare Maritime d'Orsetti. Es handelt sich um eine Station, die dem internationalen Fährverkehr zwischen den nordafrikanischen Ländern Marokko, Tunesien und Algerien dient. Hier kommen in regelmäßigem Tagesrhythmus Fährschiffe an, die eine Kapazität von 800 Pkws fassen und 2000 Passagiere über das Mittelmeer transportieren.



Die Infrastruktur für dieses Gebäude besteht vorrangig aus Zulieferungsstraßen für Tankwägen und die Parkfläche für die zu verschiffenden KFZs.

Dieser Ort zeichnet sich durch die hohe Fluktuation der Passagiere aus. Sind alle Plätze auf der Fähre belegt, kommen an einem Tag 1000 Personen an und verbringen Zeit an diesem Ort. Manche Passagiere reisen auch schon am Vortag an, und verbringen eine Nacht in der Stadt.

Was eigentlich in touristischer, aber vor allem auch stadtsoziologischer Seite ein Potential für die Stadt ist, liegt hier etwas isoliert in der Industriezone des Hafensareals.

Auf die Frage ob wohl auch diese Hafestation einst verortet werden wird (im Hinblick auf das Phänomen der Hafenwanderung), gibt es für mich drei mögliche Antworten. Einerseits ist es so, dass es eine der letzten Entwicklungen im Hafengelände war, dieses Becken zu bauen. Zweitens ist dieses Becken für das Anlegen von Fährschiffen ausgelegt und funktioniert als solches auch. Drittens besitzt es einen starken Bezug zur Stadt und Potential für Erweiterungen.

Bisher stiefmütterlich behandelt, befindet sich dieses Areal denke ich in einer Art Dornröschenschlaf. Man könnte es als verschütteten beziehungsweise nicht realisierten Netzteil der Gesamtstruktur ansehen.

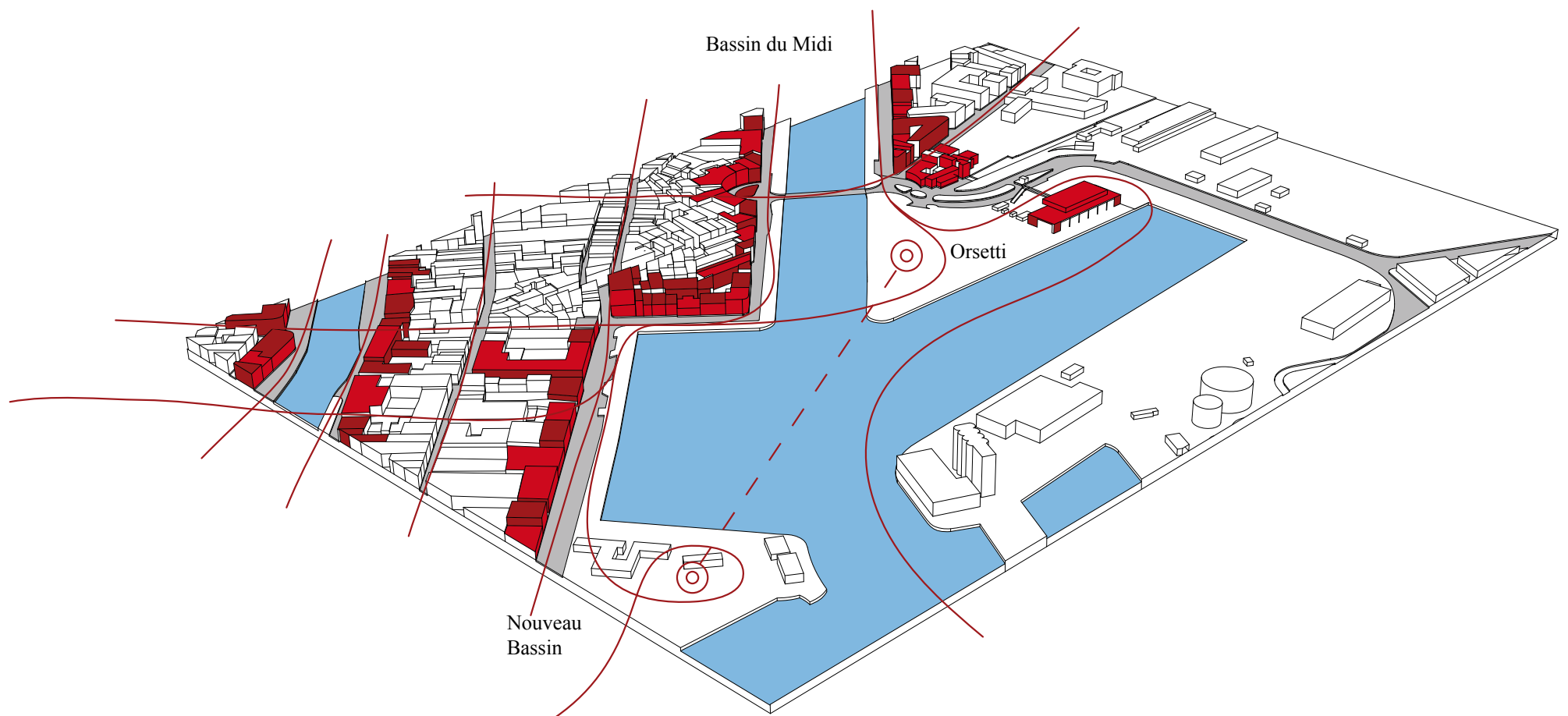
Bernhard Schneider sagt in seinem Beitrag „Die Stadt als System öffentlicher Räume“: „Städte leben von den Kontrasten ihrer historischen Entwicklung und dem erkennbaren Gegeneinander unterschiedlicher Stadtmodelle, die sich in ihr vereinen.“

(Schneider zit. n. Wentz, 2000, 134)

# Netz öffentlicher Wege

60

*Kriterien zur  
Öffentlichkeitstauglichkeit:*



Aktivierung der öffentlichen Vorderfronten

*„Infrastruktur, monumentale (landschaftliche oder architektonische) Fragmente, offene Räume, Brachen und Zonen für vielschichtige Programme sind bestimmend für den aktuellen Urbanismus. Es geht nicht mehr um das Wachstum der Stadt, sondern um ihre Transformation im Sinne einer vielschichtigen Gesellschaft, die eine Verschmelzung sich wandelnder Lebensformen, Kulturen und ökonomischer Beziehungen präsentiert.“*

*(Homann, 2002, 16)*

Anhand der Kriterien, die er in seinem Buch beschreibt, werden nun Lösungen und Ideen für das Areal entwickelt und anschließend beschrieben.

#### Kriterium Zugänglichkeit

Freie Wahl eines Zuganges und Ausganges unter möglichst vielen, ohne Kontrolle und ohne Begründung. Zugänglichkeit und Verflechtung.

#### Kriterium Durchlässigkeit

Wie durchlässig muss der Ort sein, wo kann er abgetrennt werden, wie kann der Fluß geleitet werden, wie sind die Wege?

#### Kriterium Verflechtung

Die Intensität der äußeren Verflechtung.

#### Kriterium Innere Gliederung

Die innere Gliederung dient der Abgrenzung und Zuordnung heterogener Nutzungs- und Raumangebote an ein und demselben Ort.

#### Kriterium Ausstattung

Vorraussetzung für die Permanenz von Öffentlichkeitsfunktionen ist eine Mindestausstattung in Form gebauter oder natürlicher Flächenbefestigung, von gebauten Elementen mit praktischer und symbolischer Funktion (Stadtmöbel, Architektur, Design, Kunst) natürlicher oder gebauter Witterungsschutz.

#### Kriterium Abmessung

Kriterium Orientierung: Leichte Orientierung ist ausschlaggebend für die Selbsterklärung der Stadt und die autonome Benutzung des Raumes für Ortsfremde.

(vgl. Wentz, 2000, 139ff)



# Projektentwicklung

# Städtebauliche Maßnahmen

## Zusammenfassung

*„Auf der Suche nach städtischer Identität liegt sowohl in der Akzeptanz des Urban Sprawl und seiner Bestätigung als urbanes Entwicklungsgebiet wie auch in der neuen Leere metropolitaner Zentren die Chance auf die Herausbildung einer jeweils lokalen Differenz.“*

*(Hauser, 2002)*

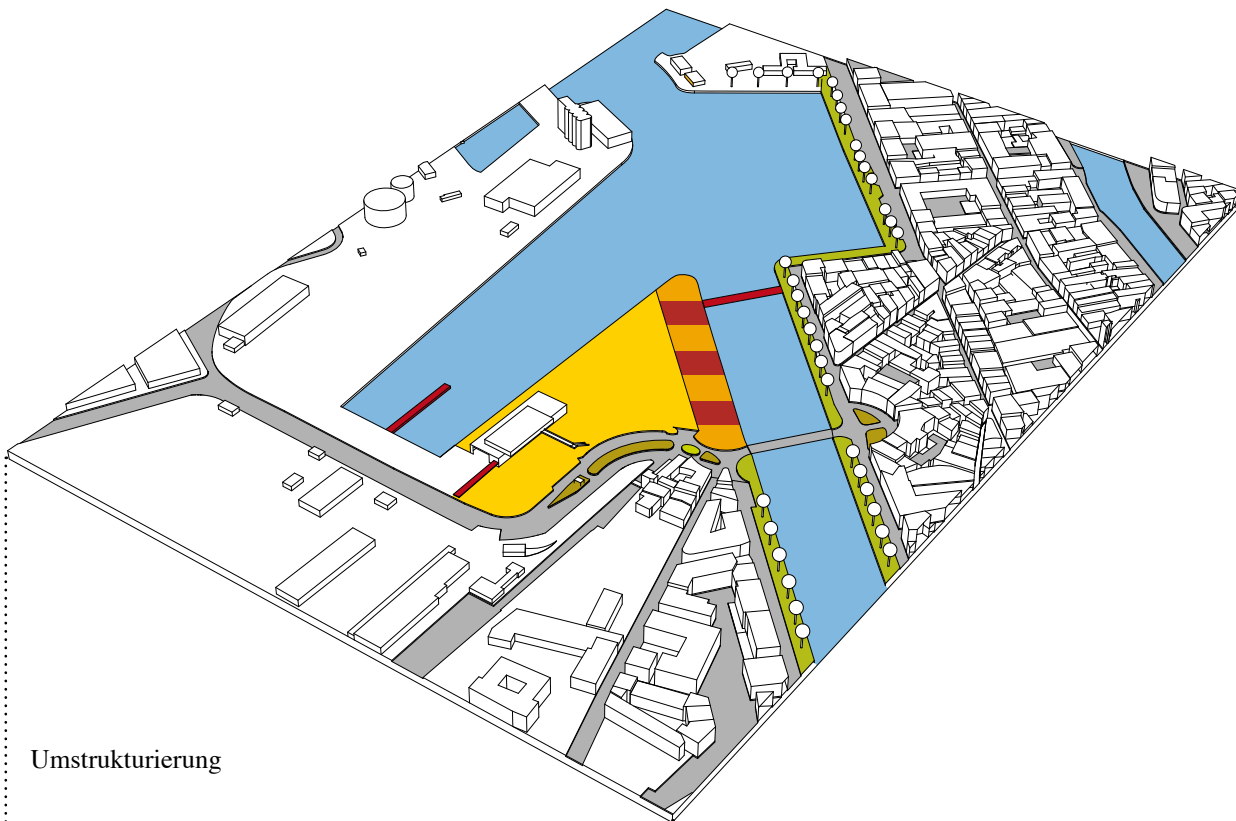
Somit wird der Fokus für die genauere Betrachtung und die Entwurfsarbeit auf die stadtseitige Uferzone des Orsetti Areals gelegt. Im ersten Schritt wird diese ins System der öffentlichen Räume integriert und den Bewohnern und Besuchern geöffnet.

Dies schafft eine Erweiterung der öffentlichen Raumfolge und eine sinnbringende Einbindung dieses soziologisch so wichtigen Areals.

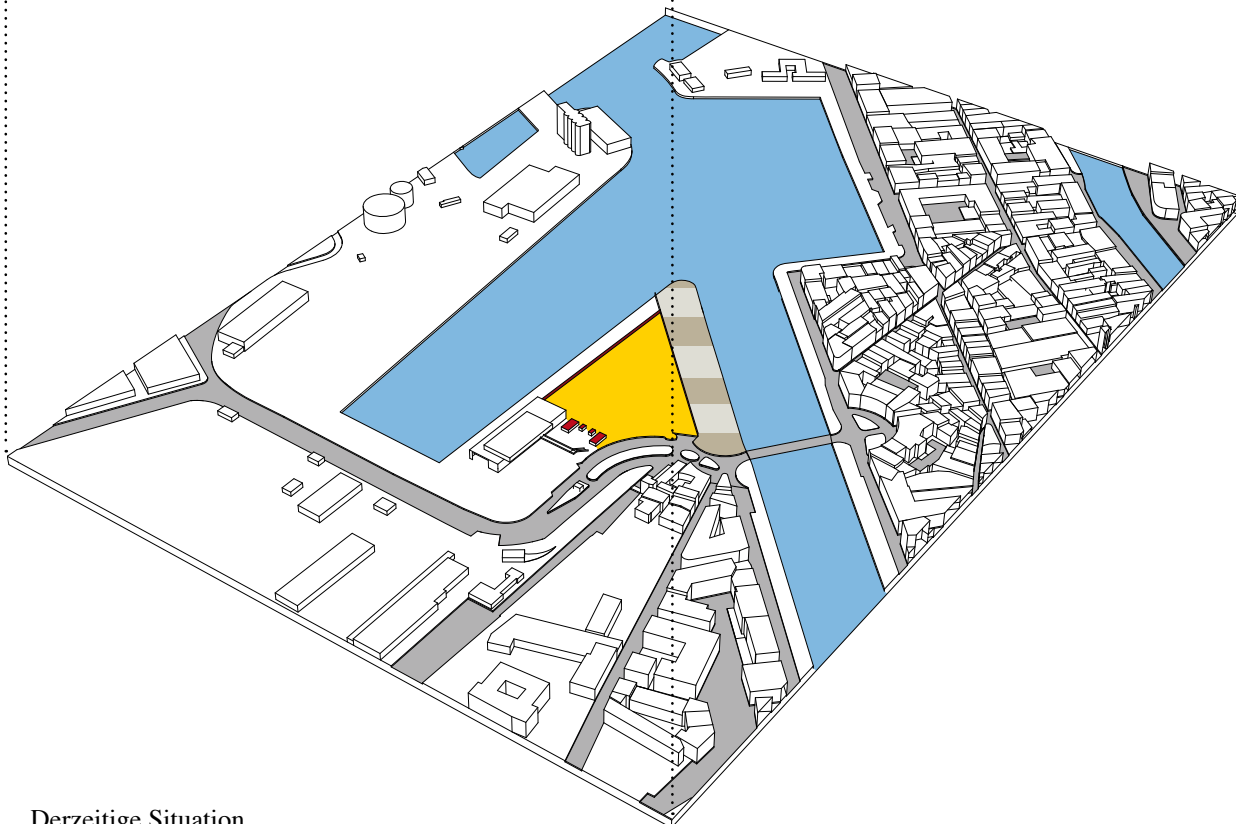
Über eine Fußgängerbrücke an der Südspitze des Areals soll der Bewegungsfluss entlang der Promenaden aufgewertet werden. Dadurch entstehen vielfältige Möglichkeiten zur Zirkulation.

Dies führt zu Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung der Promenaden. Öffentliche Einrichtungen werden von der verstärkten Zirkulation profitieren, was wiederum zur Belebung des öffentlichen Raumes beiträgt.

Hinsichtlich des Grenzüberganges der Fährstation werden ebenfalls Maßnahmen ergriffen. Die Zollkontrolle wird wie in der Abbildungen ersichtlich, an die Rückseite des Fährterminls versetzt, wodurch die Vorderseite der Station freigespielt wird. Dazu wird der Parkplatz vergrößert, wodurch wichtiger Bewegungsraum hinsichtlich des Bauplatzes (Uferzone) gewonnen wird.

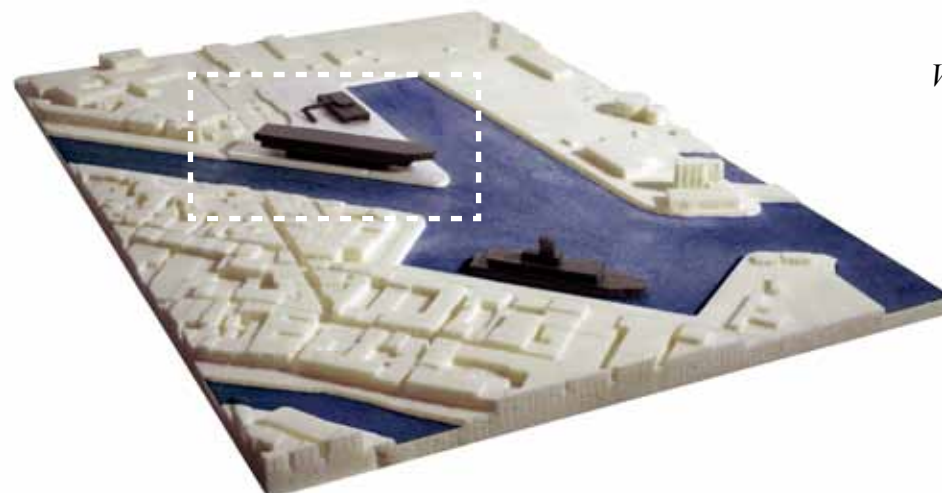
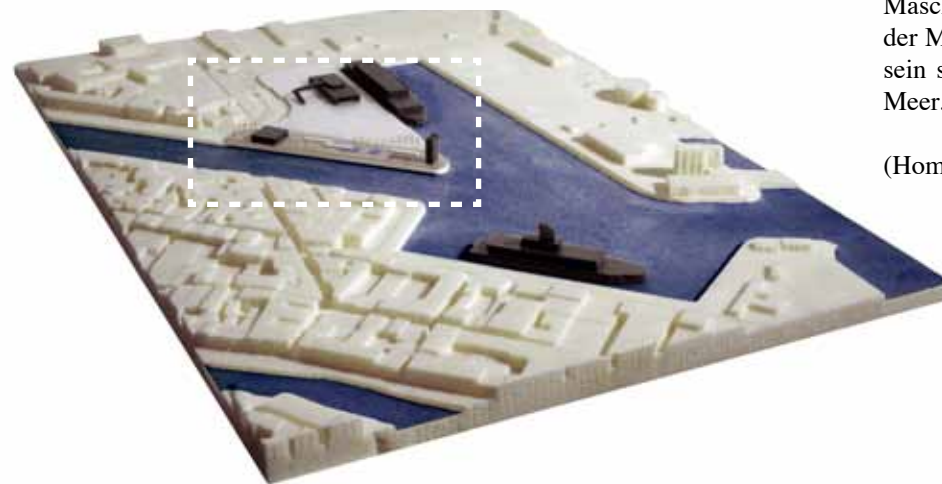


Umstrukturierung



Derzeitige Situation





Während der Modellversuche wurde Augenmerk auf die Kubaturen und Maßstäblichkeiten im Hafensreal genommen.

Als größte Volumen befinden sich hier die Fährschiffe, auf welche in der letzten Idee auch Bezug genommen wurde.

„Der Hafen wird von der Verkehrsmaschine unterteilt, ist aber ein wichtiger Verkehrsknoten in dieser Maschine. Die Schiffe von Übersee sind der Maßstab des Hafens und Grund für sein schnelles Anwachsen in Richtung Meer.“

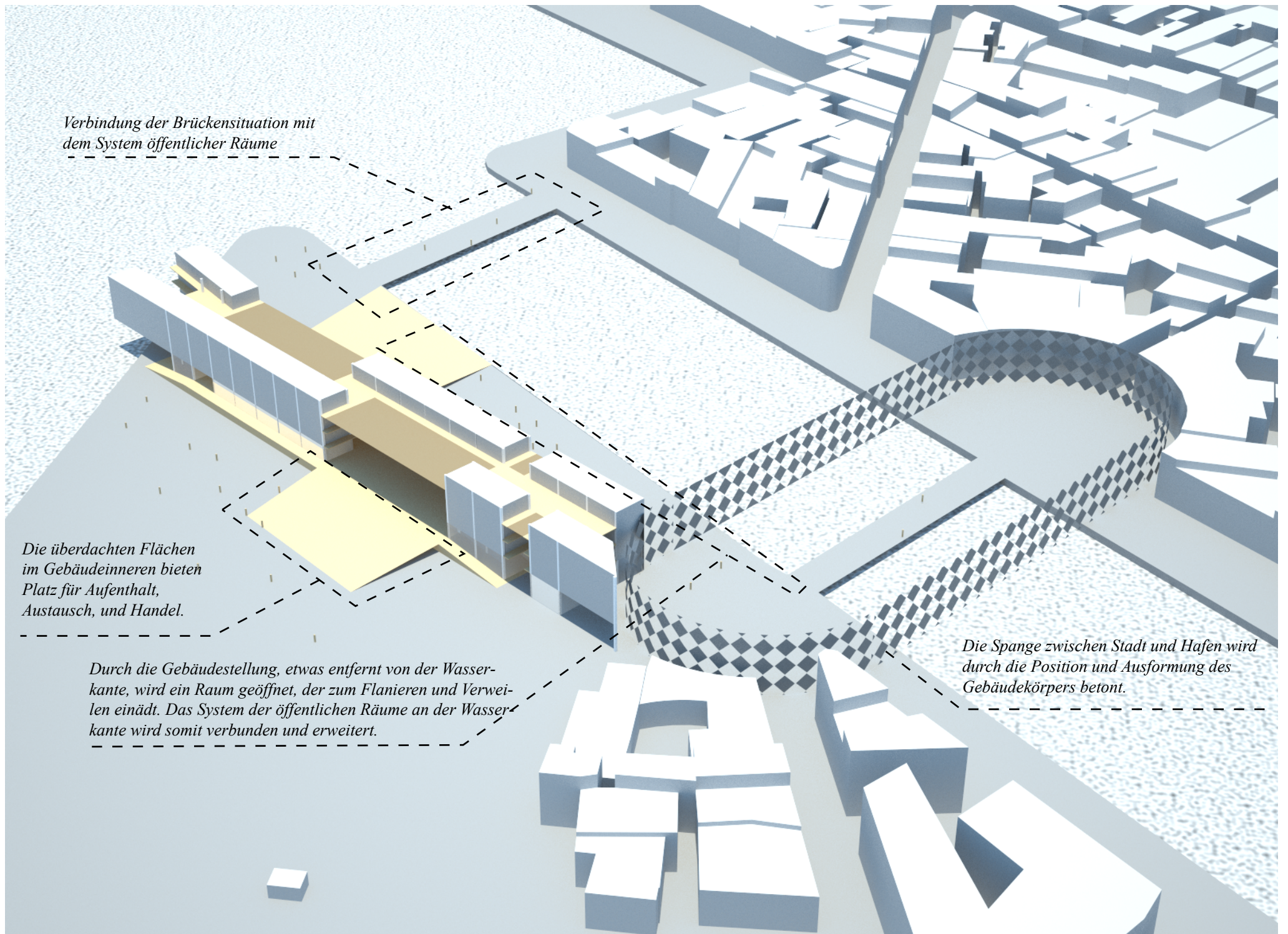
(Homann, 2002)

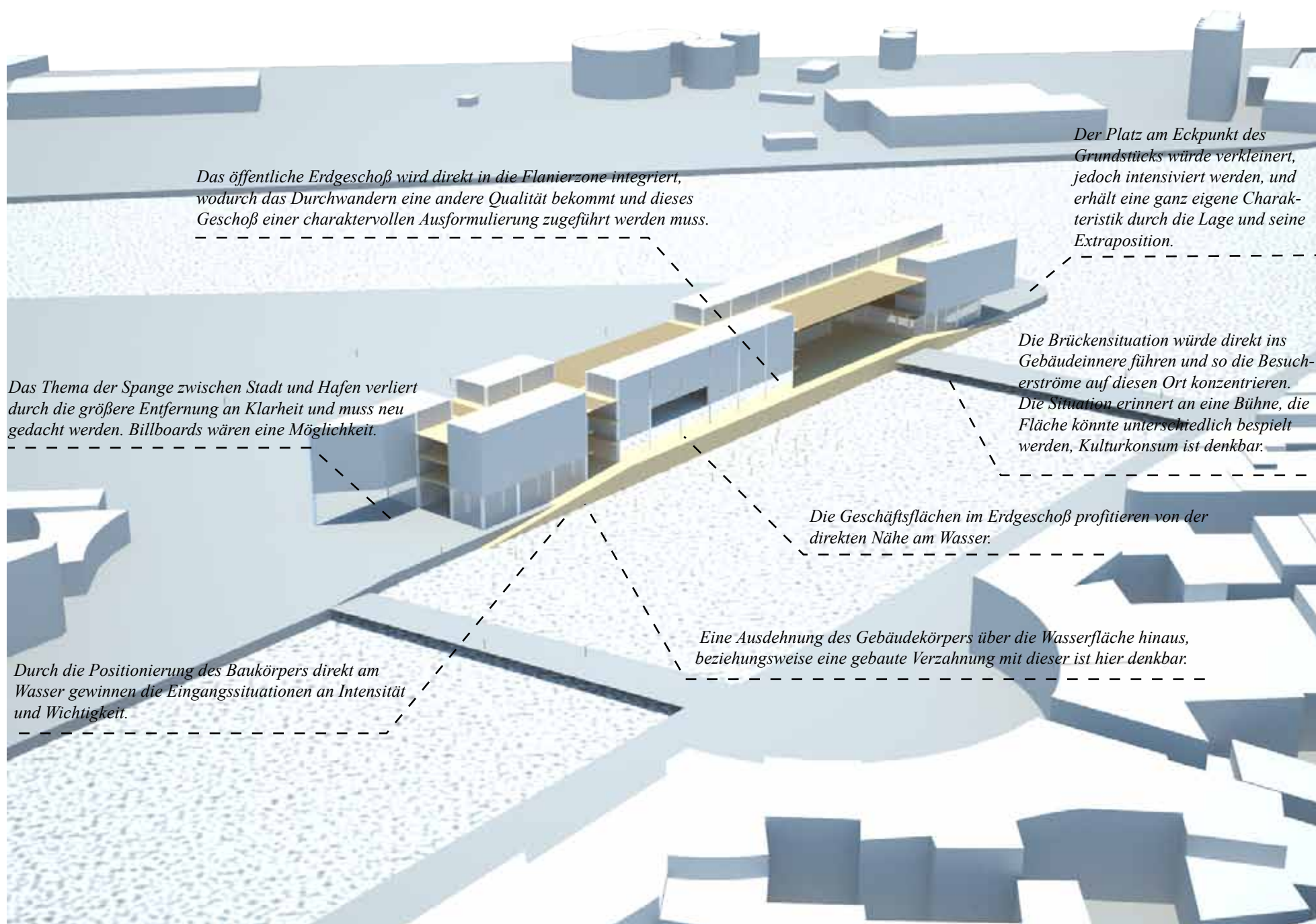
## Modellversuche

*Volumina und Anordnungen*

# Analyse der Gebäudestellung

*Anhand eines früheren Entwurfs*





*Das öffentliche Erdgeschoß wird direkt in die Flanierzone integriert, wodurch das Durchwandern eine andere Qualität bekommt und dieses Geschoß einer charaktvollen Ausformulierung zugeführt werden muss.*

*Der Platz am Eckpunkt des Grundstücks würde verkleinert, jedoch intensiviert werden, und erhält eine ganz eigene Charakteristik durch die Lage und seine Extraposition.*

*Das Thema der Spange zwischen Stadt und Hafen verliert durch die größere Entfernung an Klarheit und muss neu gedacht werden. Billboards wären eine Möglichkeit.*

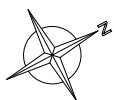
*Die Brückensituation würde direkt ins Gebäudeinnere führen und so die Besucherströme auf diesen Ort konzentrieren. Die Situation erinnert an eine Bühne, die Fläche könnte unterschiedlich bespielt werden, Kulturkonsum ist denkbar.*

*Die Geschäftsflächen im Erdgeschoß profitieren von der direkten Nähe am Wasser.*

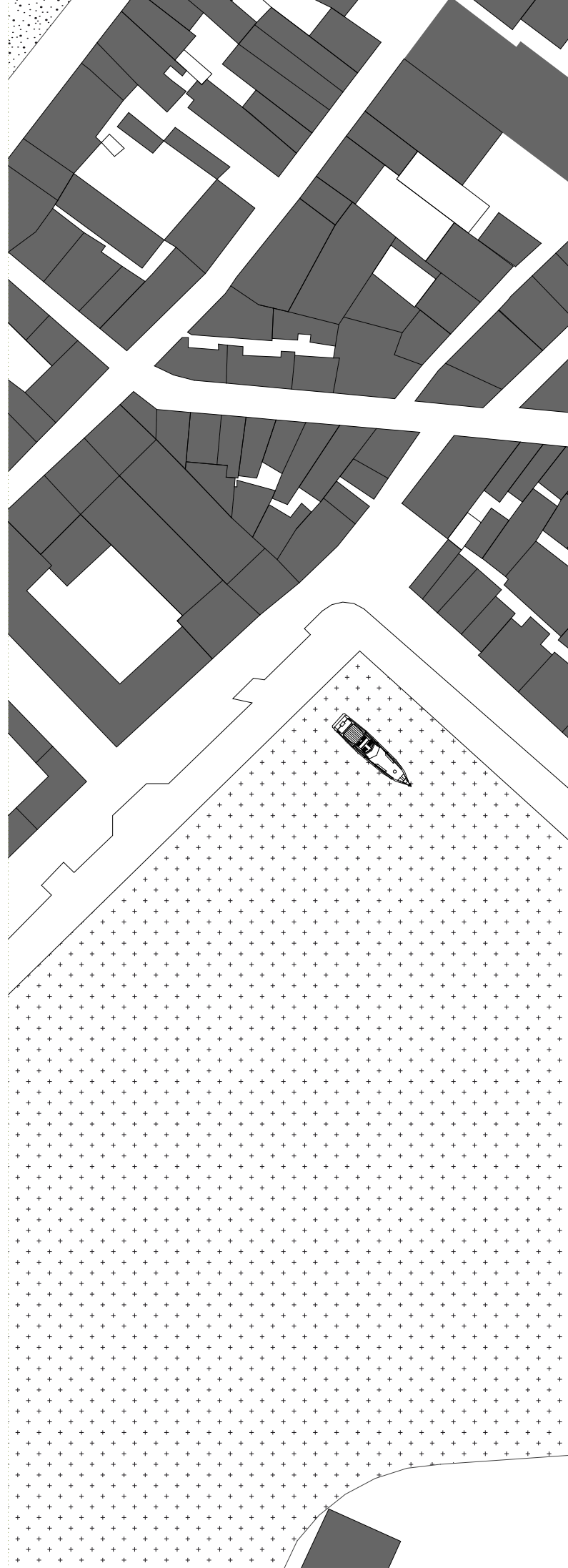
*Durch die Positionierung des Baukörpers direkt am Wasser gewinnen die Eingangssituationen an Intensität und Wichtigkeit.*

*Eine Ausdehnung des Gebäudekörpers über die Wasserfläche hinaus, beziehungsweise eine gebaute Verzahnung mit dieser ist hier denkbar.*

# Lageplan



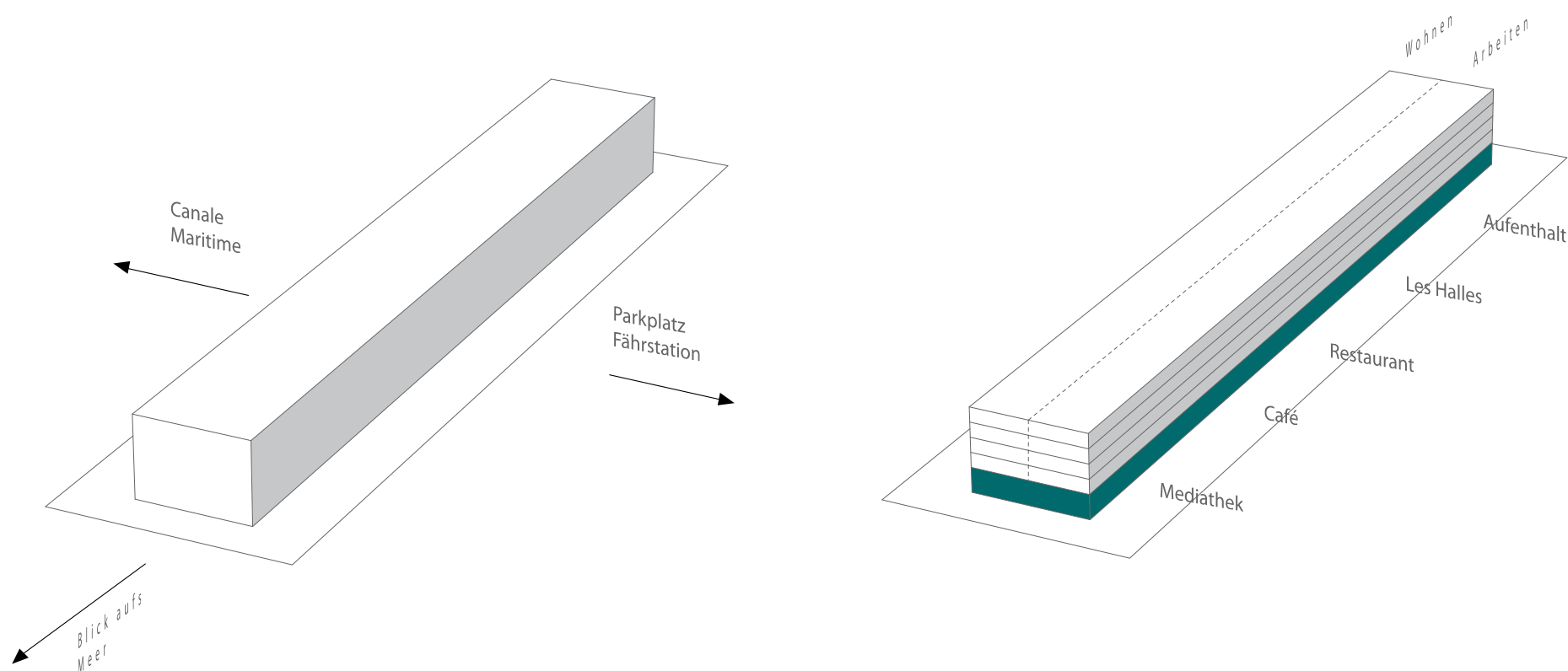
*Installation des  
Gebäudekörpers am Bauplatz*





0 10 50 100m

## Entstehung des Gebäudekörpers

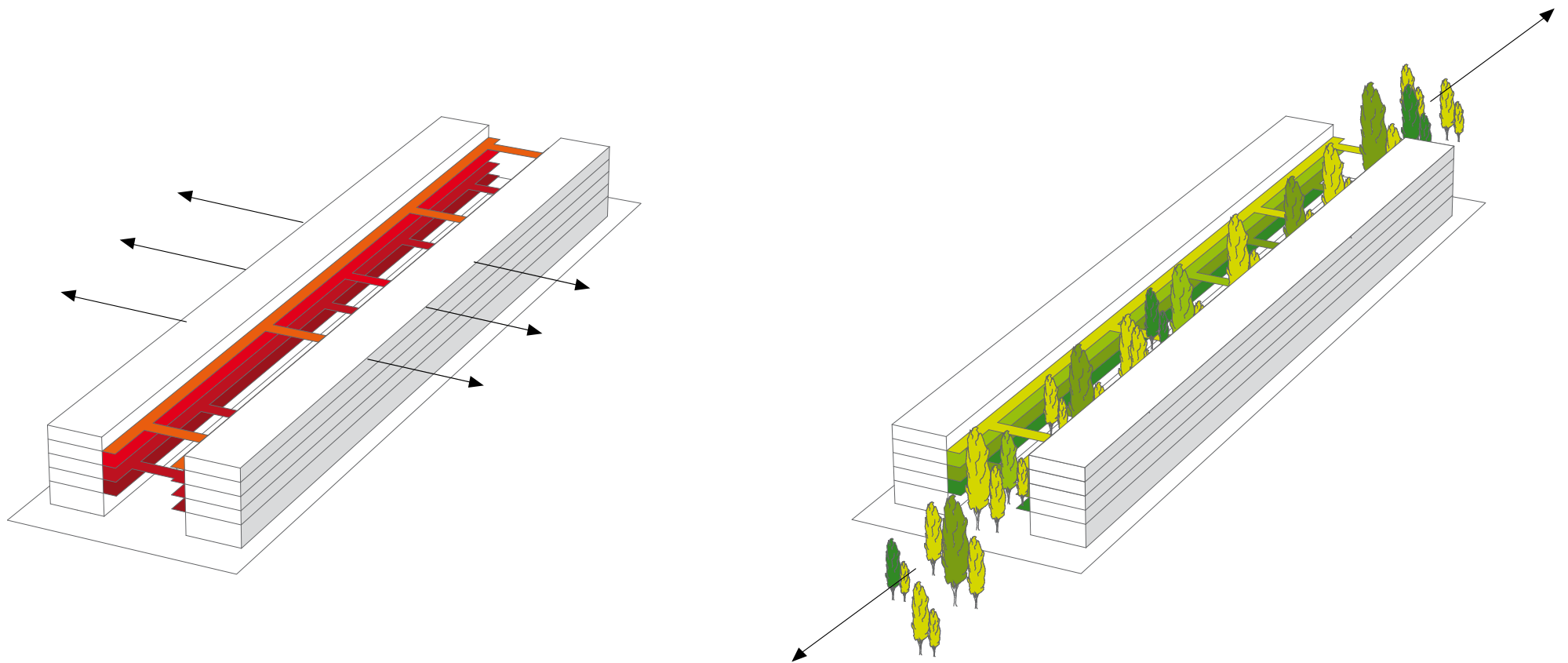


Ein Volumkörper, in seiner Maßstäblichkeit an die örtlichen Begebenheiten angepasst, wird installiert.

Der Volumkörper wird vertikal in zwei Zeilen geteilt, das Sockelgeschoß mit öffentlichen Funktionen belegt. Die Funktionen in den Obergeschoßen ergeben sich aufgrund der Orientierung am Bauplatz (Hafensituation, Wasserfront).

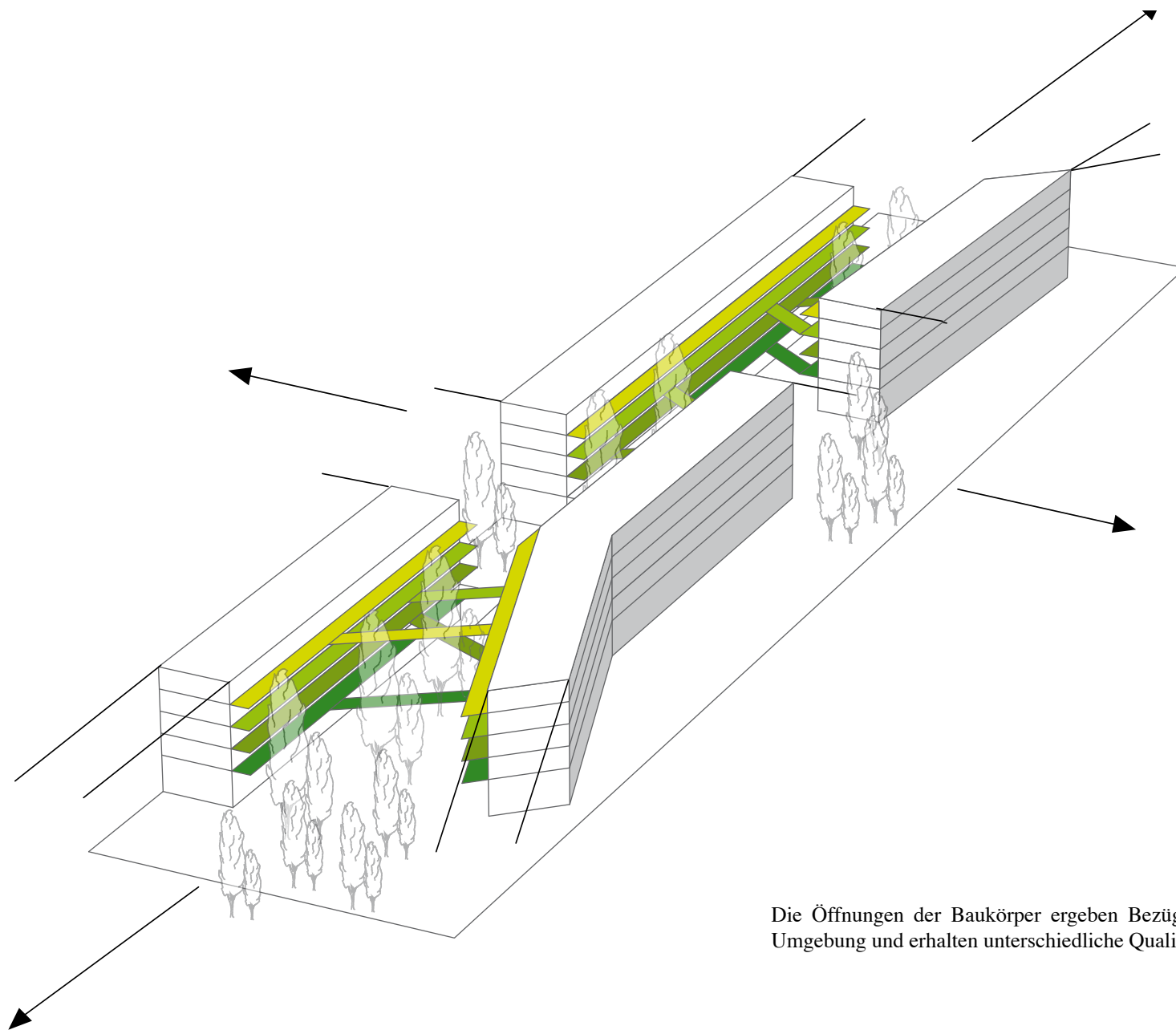
*Das Zusammendenken von Infrastruktur und Architektur in einem einzigen Entwurf wird in Hohem Maße unterschätzt. Die Projekte der Zukunft werden bestätigen, das genau diese zwei Bereiche sich intensiv beeinflussen und immer stärkere Auswirkungen auf die Materialität der Architektur und auf die Wahrnehmbarkeit des infrastrukturellen Bewegungsraumes haben werden.*

*(Homann, 2000)*



Die Gebäudezeilen werden von einander getrennt, und ein passender Abstand erdacht. Die Erschließung wird in den Außenraum verlegt.

Der Zwischenraum wird als Fortsetzung der Promenaden gesehen, und intensiv begrünt.

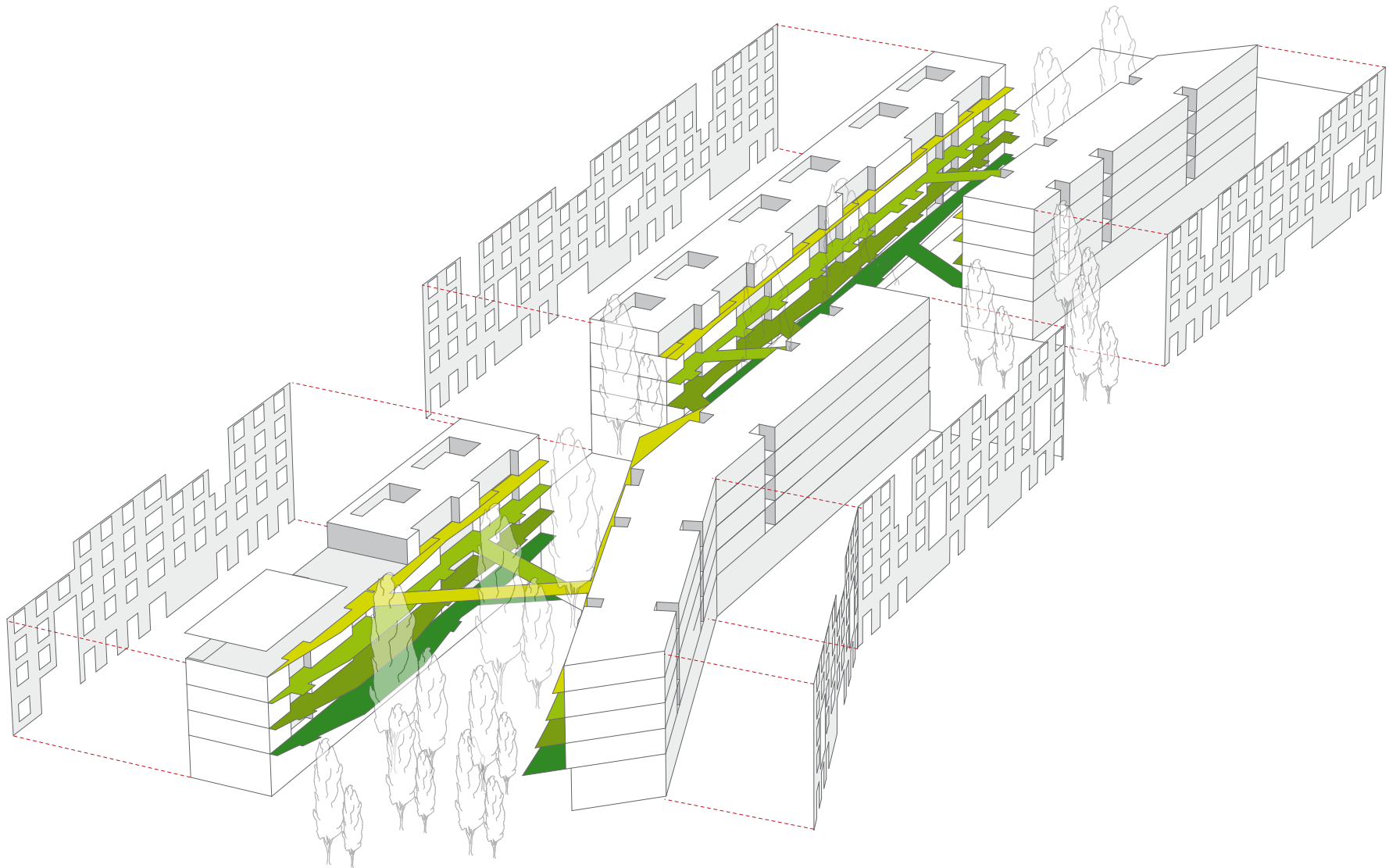
*Fortsetzung*

Die Öffnungen der Baukörper ergeben Bezüge zu ihrer Umgebung und erhalten unterschiedliche Qualitäten.

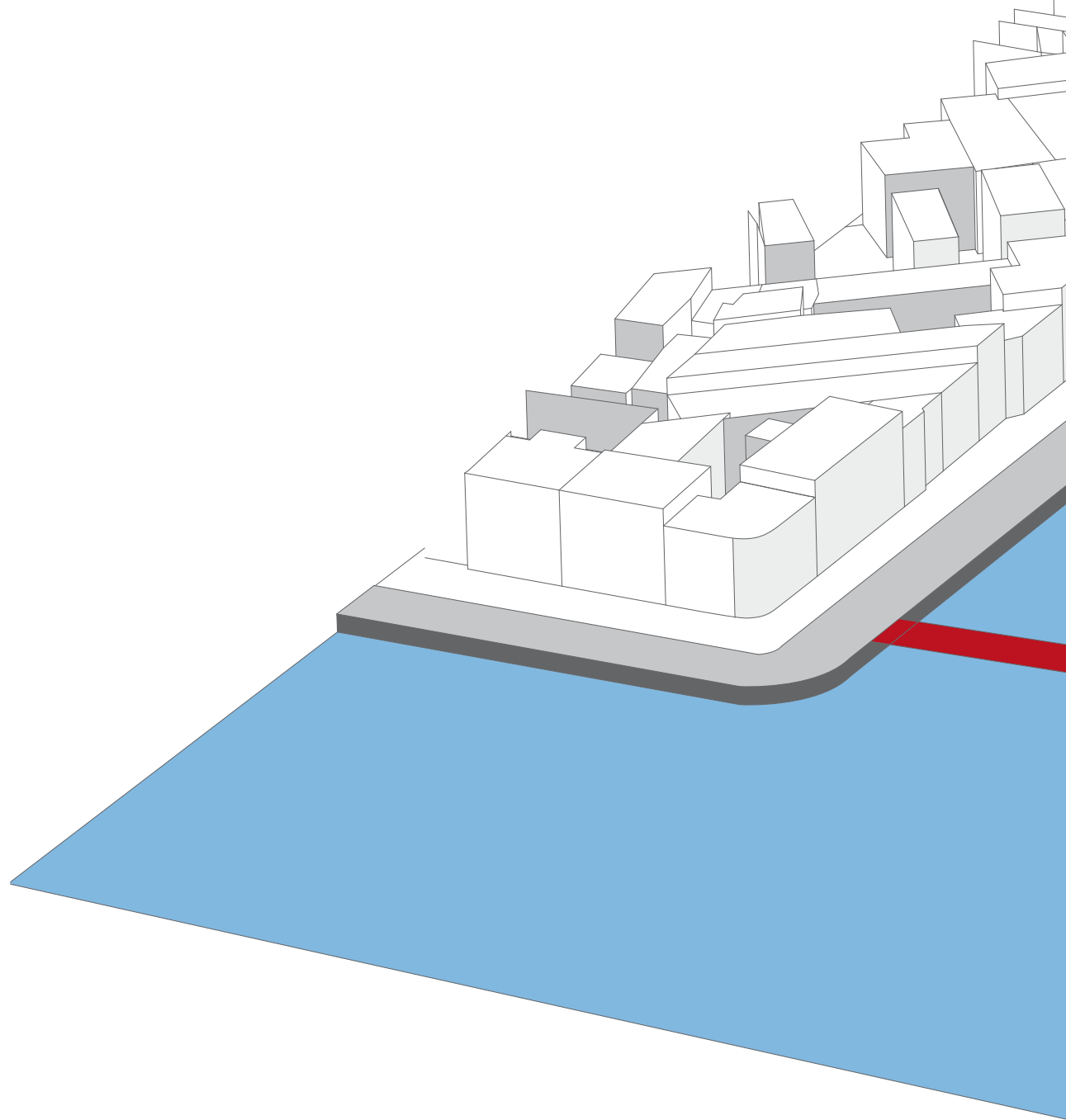


Die Fassade soll mehrere Funktionen in sich vereinen:

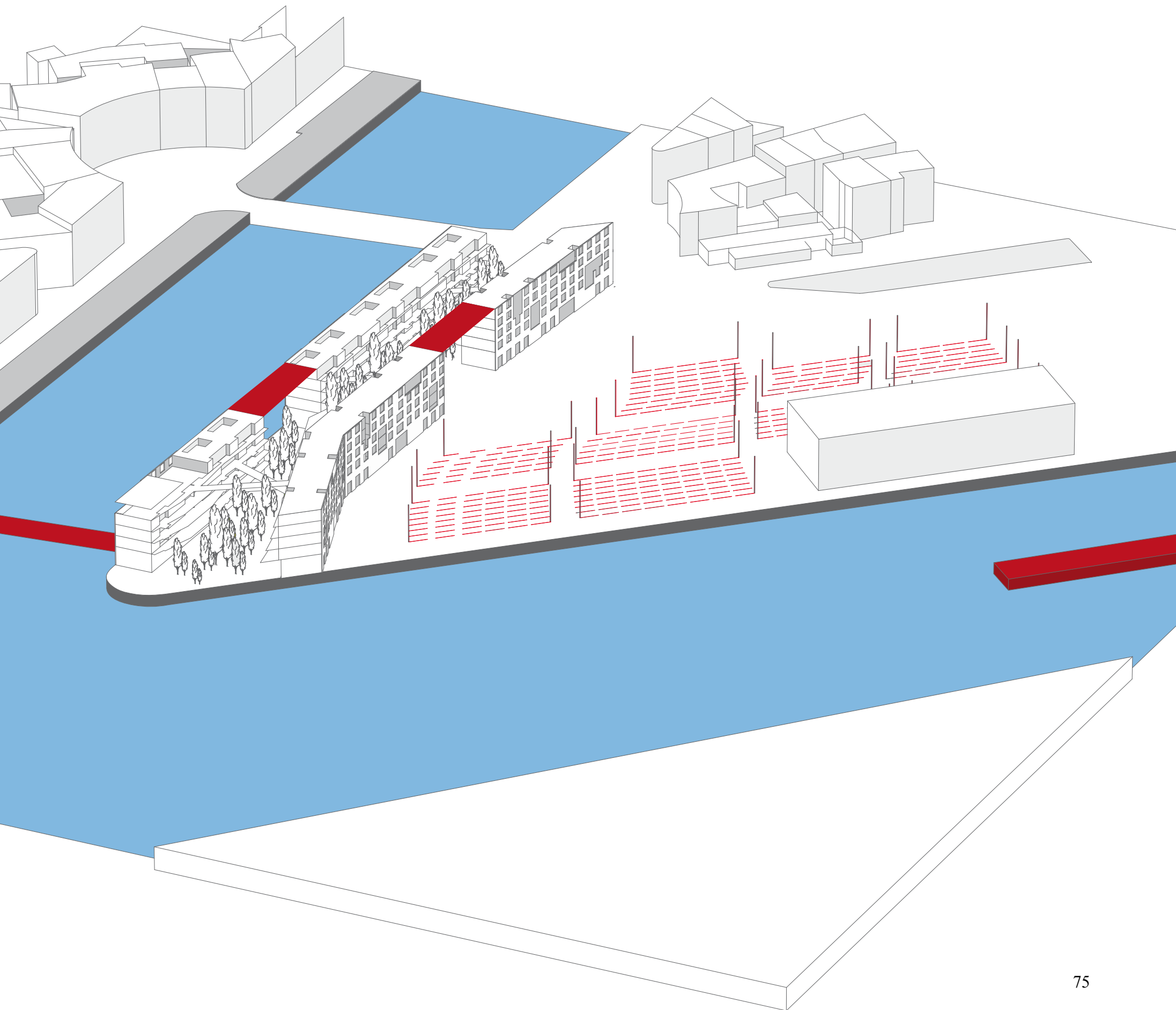
- Rückführung zum menschlichen Maßstab
- Sonnenschutz
- Blendschutz
- Lesbarkeit der innenliegenden Aktivitäten  
(Gemeinschaftsräume, hier durch mittelgroße  
Öffnungen dargestellt)
- Charakterisierung des Baukörpers durch seine  
Oberfläche

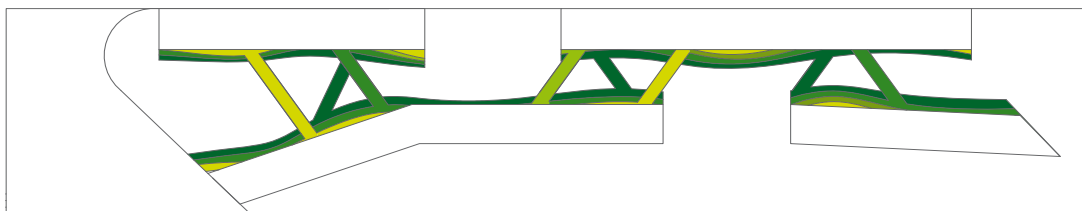
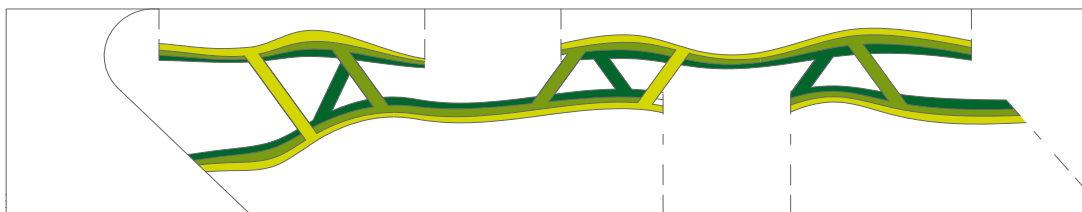
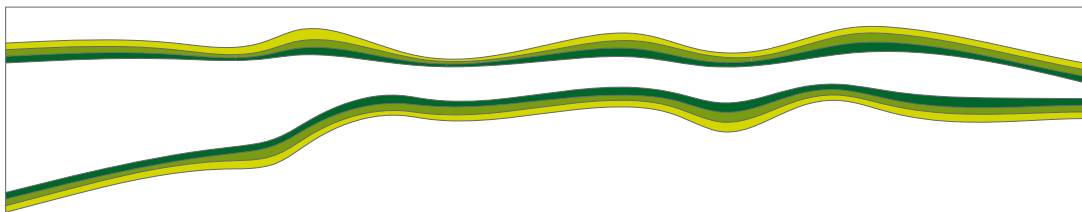


*An Ort und Stelle*



Die in die Gebäudekomposition eingeschriebenen Platzflächen werden vor zu starker Sonneneinstrahlung geschützt. Der neuangelegte Steg führt durch das Sockelgeschoß auf den südlich gelegenen Aussichtspunkt.



*Formatierung*

Aufgrund der klimatischen Bedingungen - der starken Sonneneinstrahlung und der großen Hitze während der Sommermonate - wird im Zwischenraum der beiden Gebäudezeilen eine Art abstrahierte Schlucht angedacht. Eine Großform durchzieht den Zwischenraum, welche in den Horizontalebene die Erschließungsflächen für die Gebäudekörper ausbildet.

Dieser großflächig begrünte Innenraum schafft, ähnlich wie eine natürliche Schlucht, ein Mikroklima und dient als grüne Lunge. Auch hier sind die Hänge (Erschließungsebenen) begrünt. Warme Luft frischt sich hier im Schutz und Schatten des Gebäudezwischenraums auf und fällt durch die Auskühlung herab.

Davon profitiert nicht nur die Promenade, welche durch die Bepflanzung quasi ein grünes Dach bekommt, sondern auch die Wohnungen und Büroflächen. Durch die an quasi jeder Stelle im Gebäude gebotene Möglichkeit zur Querdurchlüftung wird die Luftzirkulation verbessert wodurch frische Luft ins Gebäudeinnere dringen kann.

Durch die Terrassierung in vertikaler Richtung werden bewusst sonnige und schattige Bereiche inszeniert. Dieses Wechselspiel an Licht und Schatten wirkt sich in weiterer Folge auf die Wahrnehmung der Grünpflanzen aus. Durch die sich je nach Witterung und Sonnenstand verändernden Verhältnisse werden im Tagesrhythmus immer andere Grünnuancen hervorgehoben, wodurch ein sich ständig wechselndes Bild diesen Zwischenraum belebt. Auch werden hier die Jahreszeiten ablesbar.



Abb. 19 Schluchten



# Vertikale Grünräume

## Geschichte

Im ursprünglichen Sinne versteht man einen Garten als eine andersartig, ja bewusst differenziert kultivierte Fläche, die sich in einem Gelände, klar abgegrenzt von seiner Umgebung, erstreckt. Er stellt quasi eine „gesteigerte Form“ der Bodenkultivierung auf natürlichem Gebiet dar. Im Gefüge der Städte dient er uns als angelegter Naturraum, und wird durch die besondere Pflege, die man ihm angedeihen lässt auch zum Kulturraum, der seit je her einen wichtigen Stellenwert in der Gesellschaft hat und die Schaffenskraft der Menschen anspricht, sie dazu motiviert, immer wieder neue gestalterische Elemente zu erdenken. In der Vielfaltigkeit dieser, ausgedrückt durch mannigfaltige Variationen von Laubengängen, Spalieren, Wegführungen, Bewässerungssystemen etc., bestimmt immer wieder die Vertikalität der Pflanzen das Bild des Gartens. Auch der Wahrnehmungsapparat des Menschen definiert sich durch diese Achse, also durch seinen aufrechten Gang und seine damit einhergehende Souverinität.

Gerade in der Botanik ist das Prinzip der Vertikalität im Lebensprinzip verhaftet. Der Pflanzenwachstum wird im wesentlichen durch das Streben nach dem besten Platz am Licht gelenkt, also im Normalfall von „unten“ nach „oben“. Je nach Art der Pflanze, geschieht dieser Vorgang unterschiedlich schnell und zielstrebig. Die verschiedenen Arten zeichnen sich eben auch durch die unterschiedlichen Lebens- und Überlebensstrategien, denen sie ihr Wachstum verdanken, aus.

Der Kultivierung von Natur liegt das Verständnis dieser Strategien zu Grunde. Und dieses Verständnis des Menschen den Wachstumsprinzipien gegenüber, verändert sich im Laufe der Geschichte, wodurch nach wie vor immer neue Ideen zur Kultivierung von Grünräumen an das Tageslicht kommen.

„Die Gartenkunst ist folglich seit der grauen Vorzeit mit Techniken verbunden, die die Arbeit, welche die Menschen erbringen, manifest machen, um den dem Garten vorbehaltenen Raum der übrigen Horizontalität der Landschaft abzutrotzen.“

(Lambertini, 2009)

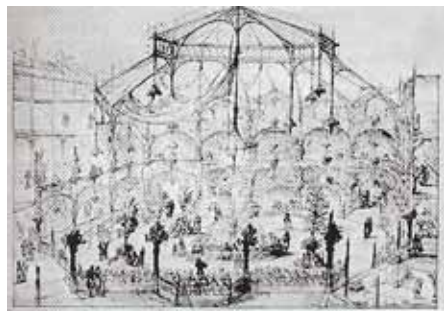


Abb. 20 „Inforiata“, Horeau

Nun entstanden Gärten nicht immer nur an Orten, wo die Wasserversorgung bereits gegeben war. Oftmals wurde auch an dafür ungeeignete Plätze gebaut, was den Einfallsreichtum der Menschen anregte und Lösungen mit sich brachte. Eine Landschaftskunst war im Entstehen und zeigte einerseits ein gesteigertes menschliches Verständnis für natürliche Abläufe, aber auch, dass die Natur dem Menschen zum Werkzeug wurde. Eine Loslösung vom ursprünglichen Boden war die Folge, Kunstgriffe entstanden.

Auch das Streben nach Andersartigkeit, der Wunsch, exotischen Pflanzen einen geeigneten Lebensraum zu bieten, trug zu dieser Entwicklung bei.

### Von Spalieren und Lauben

Der Beobachtung zufolge, dass wilde Weinpflanzen an Stämmen und Ästen anderer Pflanzen emporranken, um dem natürlichen Licht näher zu sein, liegt beispielsweise die Idee des Menschen zu Grunde, den Wein an von ihm eigens dafür entworfenen Konstruktionen hochwachsen zu lassen.

Die natürlichen Rankhilfen wichen immer kunstvoller erdachten künstlichen Konstruktionen. So entstanden Lauben und Spalier auf hölzernen und metallischen Unterkonstruktionen. Die Pflanzen lernten den Weg des Menschen zu gehen und boten ihm dadurch angenehme Räume, frisch, duftend und lebendig.

Auch andere Ideen führten zur Loslösung der Pflanze vom natürlichen Boden. Beispielsweise der Blumentopf. Eine praktische Erfindung zur einfachen Verortung von Pflanzen, auch an Plätze wo es natürlicherweise keine Erde gibt. Der Blumentopf wurde zur Blumenkiste, in mannigfaltigen Ausführungen und führte durch die Weiterentwicklung der Bewässerungssysteme auch zu hängenden Konstruktionen, wie zum Beispiel zu Hängekästen, die besonders geeignet für den städtischen Gebrauch waren, da sie nicht nur äußerst dekorativ wirken, sondern auch von etwaigem Vandalismus geschützt sind. Mit Systemen zur Regenwassernutzung ein überaus effektiver Naturraum, losgelöst vom Boden in luftigen Höhen.

Die Erde bietet den Pflanzen sowohl Nährstoffe als auch die nötige Feuchtigkeit. Die Pflanzen dem natürlichen Boden zu entreißen verlangt ein klares Verständnis ihrer Bedürfnisse und praktische Lösungen.

Es war Hector Horeau, der Anfang des 19. Jahrhunderts mit der "Inforiata" in Paris eine platzüberspannende Struktur entwarf, die hängende Blumentröge vorsah, und ein Regenwassernutzungssystem entwickelte, um diese gedeihen zu lassen.

Gezielte Forschungsreisen in den Regenwald nährten das botanische Verständnis und führten zu einem regelrechten Wissenssprung.

Im tropischen Regenwald, wo die Kronenschicht der Bäume so dicht ist, daß kaum ein Prozent des Lichtstrahl den Boden erreicht, bildeten die im Unterholz und der Zwischenschicht ansäßigen Pflanzen Systeme aus, die sie in diesen eigentlich ungünstigen Lebensräumen trotz geringer Möglichkeit zur Fotosynthese, überleben ließen.

In der Mittelschicht, also zwischen dem Unterholz und der Kronenschicht finden sich vor allem Epiphyten, und Parasiten. Zusammen erhalten sie die Nährstoffe aus dem Baum, auf dem sie sich befinden, oder von herabgefallenen Laub. So bilden sich in Astgabeln oft kleine Lebensräume für Pflanzen wie Bromelien, Farne, Flechten und Moose.

Es sollte auch ein Franzose sein, nämlich der Botaniker Patric Blanc, der noch mal ganz genau hinsah um die Vertikalität von Pflanzen nochmals eine Stufe weiter zu führen.

Die allgemein Formel für die Fotosynthese lautet wie folgt:  
 $CO_2 + 2H_2O - \text{Licht} \rightarrow \text{Grünpflanzen}$   
 $(CH_2O) + O_2 + H_2O$

Diese Beobachtung und eine langjährige Forschungsarbeit, führt zur Kreation von Lebendwänden, wie sie in den heutigen Architekturbüchern- und magazinen immer wieder neu geartet auftreten. Lebendwände in der Art von Gemälden.

### Naturräume im städtischen Gefüge

In vielen Städten ist der Platz aufgrund der Lage am heutigen Immobilienmarkt rar um Grünanlagen zu installieren. Doch gerade die sind wichtig, um das vom Verkehr und den Industrien produzierten Kohlenstoffdioxid in Sauerstoff und Kohlenhydrate umzuwandeln.

Auch hier mussten Strategien erdacht werden, um Pflanzen an eigentlich unwirtlichen Orten zu installieren.

Die von Ebenezer Howard angedachte Gartenstadt sah beispielsweise eine Konzeption einer autonomen Stadt im Grünen vor. Sie solle laut seinen Vorstellungen Industrien, Wohngebiete und kulturelle Aspekte beinhalten. Was später in Deutschland vielfach als Gartenstadt realisiert wurde, entsprach nicht ganz seiner Idee. Er sah in ihr vielmehr auch eine Möglichkeit zu einer gesellschaftlichen Neuorientierung. Grund und Boden der Anlage sollten sich im Besitz der Gemeinschaft befinden, um den Spekulationen am Immobilienmarkt entgegenzuwirken, Kapitalerträge sollten in Gemeinschaftseinrichtungen fließen.

Dieser Wunsch beinhaltet bereits eine klare Distinktion des Grünraums im Stadtgefüge und dessen Schutz.

Wie bereits erwähnt wurde diesem Wunsch nicht folge geleistet.

Viele Städte erfahren eine Erosion an wirkungsvoll angelegten Grünräumen an wichtigen Stellen, um Immobilien Platz zu machen. Natursysteme werden oft verständnislos verändert, was in Folge zu Problemen innerhalb des städtischen Kleinklimas führen kann.

Interventionen, wie beispielsweise alten geschlossenen Industrieanlagen ein grünes Kleid überzustülpen oder stillgelegte Bahngleise in Mitten der Städte zu begrünen, sind wiederum Strategien in die entgegengesetzte Richtung. Als Beispiel dafür möchte ich den Citroen Park in Paris oder den Emscher Park im Ruhrgebiet nennen.



Abb. 21 Emscher Park

# Vertikale Grünräume



Abb. 22 Highrise of Homes, Wines



Abb. 23 Flower Tower, François

Solcher Art Lösungen nehmen viel Platz im städtischen Raum in Anspruch. Gut wenn dieser zur Verfügung gestellt wird. Moderne Stadtkonzepte sehen solche Veränderungen vor, auch die Aufmerksamkeit hinsichtlich alternativen Möglichkeiten zur Stadtbegrünung wächst heute glücklicherweise beständig.

In den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts sind es zwei Persönlichkeiten, die die gerade entstehende „green architecture“ stark beeinflussen. James Wines und Emilio Ambasz.

1970 von James Wines ins Leben gerufen, machte es sich die Design Einrichtung SITE zur Aufgabe, eine nachhaltige Architektur zu entwerfen, die laut ihres „mission statements“ auf einer erweiterten Definition von Grünraum basieren muss, und auf ein gesteigertes Maß an Kommunikation mit der Öffentlichkeit zielt.

Es wurde versucht, dies durch einen Austausch zwischen mehreren Disziplinen zu erreichen. Soziale, psychologische, ökologische und kontextuelle Information sollte der von ihnen gedachten architektonischen Sprache zugrunde liegen. Lösungen zur Veränderung der dominanten architektonischen Ausdrucksformen wurden durch eben diese Disziplinen gesucht, mit starkem Hang zur Ökologie.

Viele namhafte Künstler, darunter Nancy Holt, Robert Smithson, Vito Acconci oder Gordon Matta Clark, als auch Architekten wie Robert Venturi, Peter Cook, und dem Kollektiv von Coop Himmelblau stellten den Kontakt mit SITE her.

Auch Emilio Ambasz rückt alternativ zu den dominierenden Bauweisen seiner Zeit, energie- und ökologie-

technologische Überlegungen ins Zentrum seiner architektonischen Arbeit. Seine Konzeption von Architektur als »landscapes of ecological shelter« kann als posttechnologisch bezeichnet werden.

Seine Architektur beinhaltet eine klare Hinwendung zur Technologie, gepaart mit einem starken Wunsch zur Rückkehr zur Natur. In diesem Spannungsfeld vereint er Architektur und Landschaft, verdichtet diese beiden Komponenten in ein gemeinsames Ganzes, um eine intensivere Nutzung beider Landschaftsformen zu erreichen.

## Zeitgenössische Beispiele und Strategien

Der Einfluss auf die heutige Architekturwelt dieser Ideen wird nicht nur in vielen realisierten Werken dieser zwei Architekten klar, sondern zeigt sich auch durch Werke anderer, jüngerer Architekten und Designer, die dieser Symbiose aus Landschaft und Bauwerken zugetan sind.

In Anbetracht des Flower Towers des französischen Architekten Edouard François findet Anna Lambertini in ihrem Buch „Vertikale Gärten“ Parallelen zu James Wines provokativer Zeichnung „Highrise of Homes“ in der er eine Dorfarchitektur der horizontalen Ausbreitung enthebt, um die einzelnen Häuser samt vorstädtischem Garten entlang der vertikalen Achse übereinander zu stapeln.

Dieses Bauwerk zeigt ganz plakativ, was Pflanzen im städtischen Raum zur Auflösung der dominanten Betonstrukturen leisten können. Die mit großen weißen Betontöpfen bestückte Aussenkante der umlaufenden Balkonkonstruktion, bildet mitsamt der eingesetzten Bambuspflanzen eine lebende Fassade aus.



Die Töpfe sind zufällig angeordnet und ergeben so in Zusammenhang mit den Öffnungen der Wohnungen unterschiedliche Ein- und Ausblicke. Die Räume, die sich dahinter bilden, ergeben durch die teils dichte, teils wieder ausgelassene Vegetation, immer wieder Unterschiede in ihrer farblichen Wirkung. Das Grün macht vor den klaren horizontalen Linien der Balkone nicht halt und ragt darüber, wodurch die harten Kanten aufgelöst werden. Hier ist es möglich, die Jahreszeiten an der Veränderung der Pflanzen abzulesen und den Wind durch die Bewegung der Pflanzen im Gebäudeinneren verstärkt wahrzunehmen. Das Sonnenlicht, welches auf die Blätter trifft, schafft sich immer wieder verändernde Farbtöne, was auch zur Lebhaftigkeit dieser Grünfassade beiträgt.

Ein anderes Beispiel, das von Patric Blanc und Edouard François erdacht wurde, ist der Pflanzenturm „La Défence“ in Paris. Diese Skulptur verändert nachhaltig einen Zementlüftungsturm. Hier entsteht durch die gezielte Implizierung von Grünpflanzen eine innerstädtische Landmark, die durch ihre Vertikalität mit der dominanten Vertikalität der umliegenden Hochhausbebauung korreliert.

Es handelt sich um Pflanzkübel, die rund um die Zementstruktur angebracht wurden, und in die, ohne bestimmte Ordnung, Kastanienhölzer getrieben wurden, entlang dieser nun Kletterpflanzen emporwachsen. Auch hier manifestiert sich die Qualität der Struktur in ihrer Veränderung und der bevorstehenden Entwicklung. Die Jahreszeiten bieten Verfärbung, die herabfallenden Blätter tragen im Herbst zur Wahrnehmung des Jahreswechsel bei.

### Die Wände haben Lungen

Das Phänomen der vertikalen Grünen Wände im städtischen Universum hat auch andere namhafte Architekten wie Jean Nouvel und Herzog de Meuron in ihrer Arbeit inspiriert. Das Musée Quai Branly oder die Forum Caixa in Madrid zeigen, welches Potential diesen Ideen innewohnt. Die Anlage vertikaler Gärten geht in die nächste Runde.

Die grünen Lebendwände finden auch im Gebäudeinneren immer mehr Anerkennung, da sich dadurch große Vorteile für das Raumklima ergeben. Die Pflanzen im Innenraum steigern die Luftfeuchtigkeit, wodurch die Irritationen von Lungen und Schleimhäuten um ein Vielfaches vermindert werden können. Auch das inherente Phänomen der Staubbindung verbessert die Situation. Ein weiterer Vorteil liegt im besseren Wärmetransport in feuchter Luft, wodurch Ersparnisse im Energieverbrauch erzielt werden können. Durch die Fotosynthese wird CO<sub>2</sub> gebunden und Sauerstoff gebildet. Zu alledem kommt auch der psychologische Effekt hinzu, da sich diese Wände positiv auf die Befindlichkeit der Menschen, die darin arbeiten oder leben, auswirken.

Laut eines Mitarbeiters von „Indoorlandscaping“ einer Organisation mit Sitz in Trier, die sich mit der Begrünung von Innenräumen auseinandersetzt, sind es gerade Industrien wie die Autoindustrie, die an ihren Firmengebäude grüne Statements setzen. Also hat gerade dort ein Umdenken begonnen, wo es eigentlich außerordentlich wichtig ist, um einer Nachhaltigkeit nicht im Wege zu stehen.

(vgl. Mark, Green Icons, April, Mai 2008)  
(vgl. Lambertini, 2009)



Abb. 24 Acros Building, Fukuoka, Ambasz



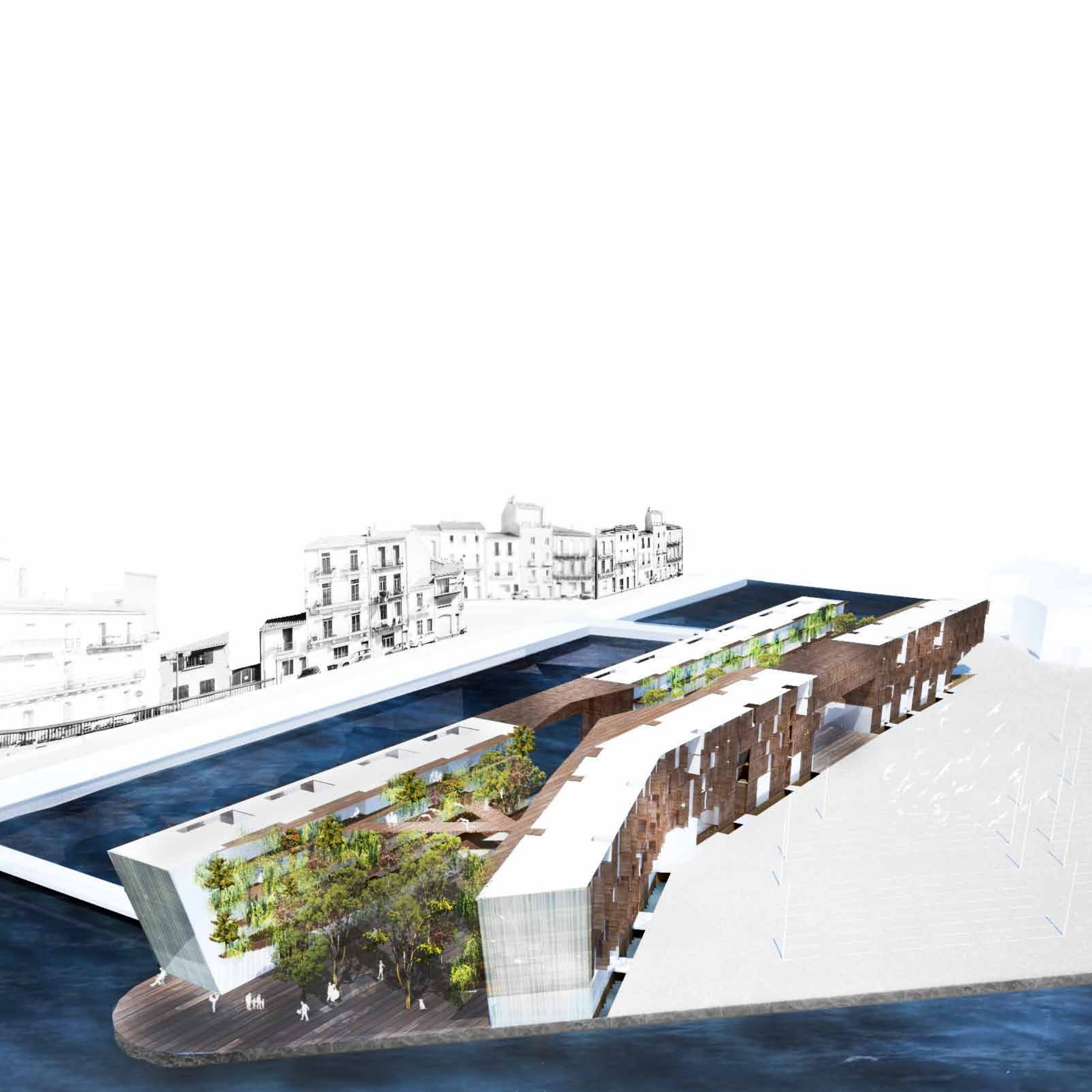
Abb. 25 Tower „La Défence“, François



Abb. 26 Forum Caixa, Herzog & de Meuron

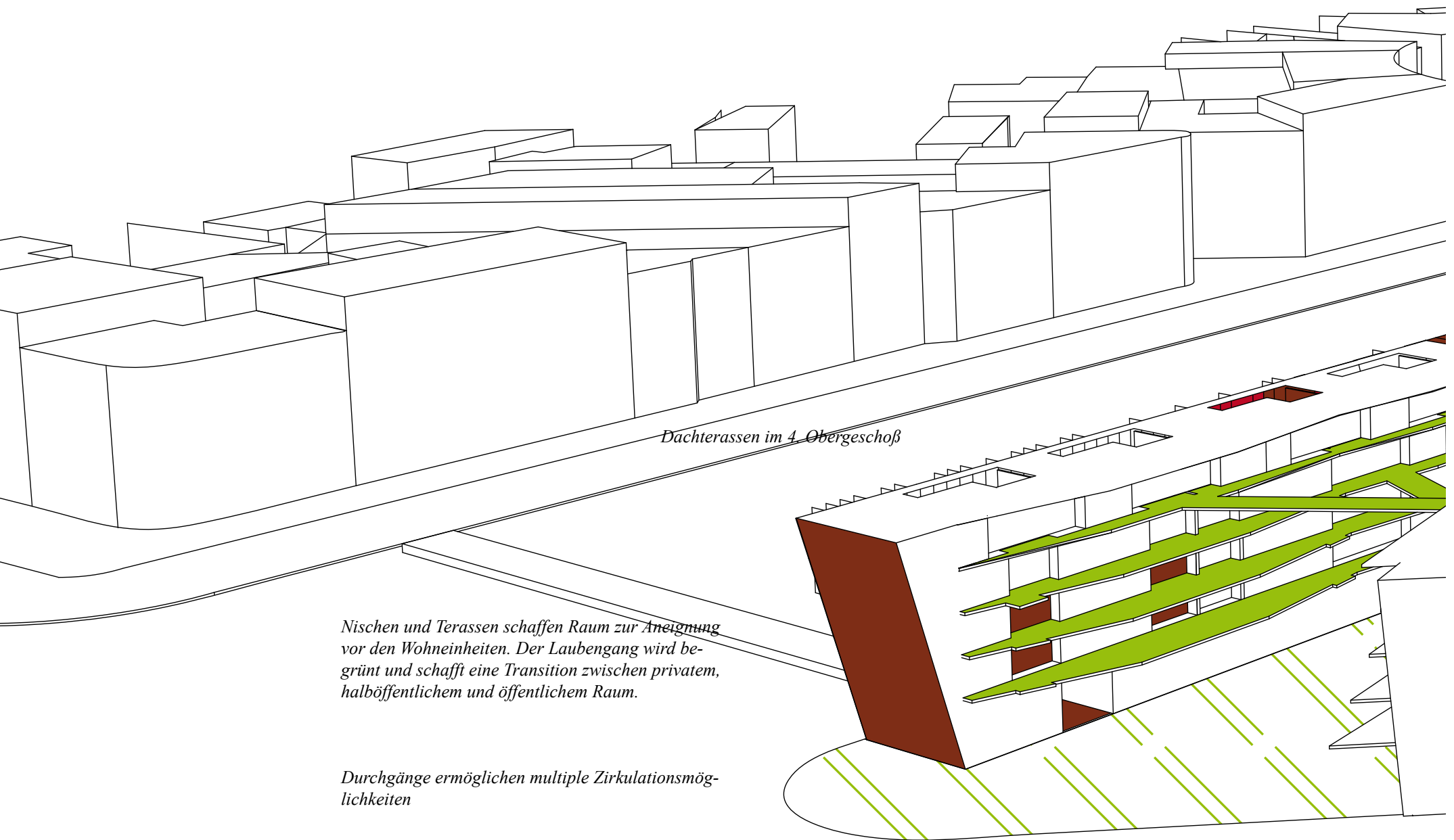


Abb. 27 Musée du Quai Branly, Nouvel



# Projekt

*Die Beschaffenheit der Laubengänge fördert informelle Kontakte zwischen den Bewohnern*



*Dachterassen im 4. Obergeschoß*

*Nischen und Terrassen schaffen Raum zur Aneignung vor den Wohneinheiten. Der Laubengang wird begrünt und schafft eine Transition zwischen privatem, halböffentlichem und öffentlichem Raum.*

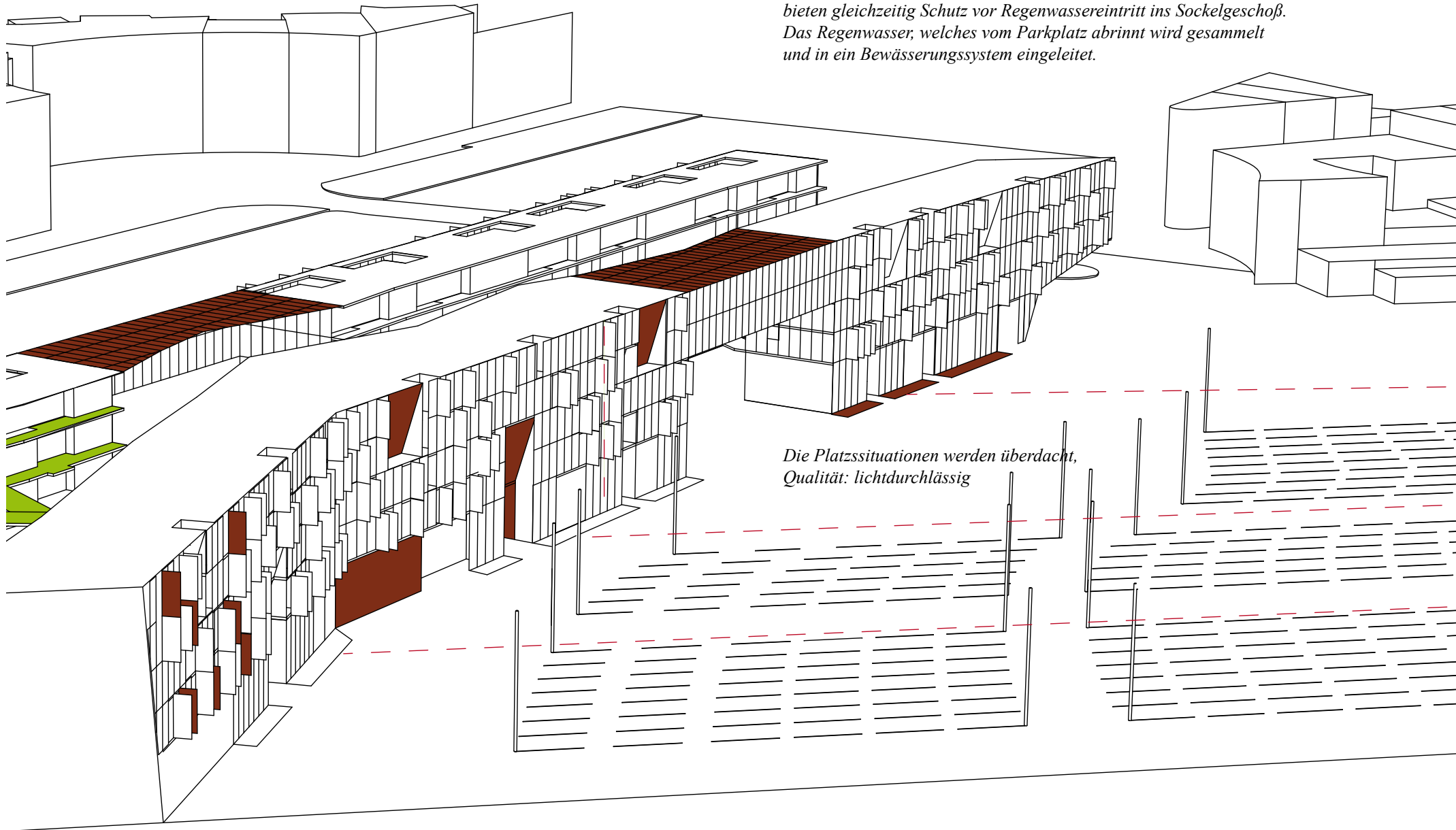
*Durchgänge ermöglichen multiple Zirkulationsmöglichkeiten*

*Schräggestellte Fassadenflächen schaffen durch Reflektionen Bezug zur Wasseroberfläche*

*Der begrünte Zwischenraum setzt die Promenade fort und schafft ein erfrischendes Mikroklima*

*Gemeinschaftsräume: Die schräggestellten Fensterflächen schützen vor zu starker Sonneneinstrahlung während der Mittagsstunden und schaffen durch Reflektionen Bezüge zur Aktivität am Parkplatz, oder kanalseitig mit dem Element Wasser*

*Die Vertiefungen vor dem Sockelgeschoß schaffen Abstand zum Parkplatz und bieten gleichzeitig Schutz vor Regenwassereintritt ins Sockelgeschoß. Das Regenwasser, welches vom Parkplatz abrinnt wird gesammelt und in ein Bewässerungssystem eingeleitet.*



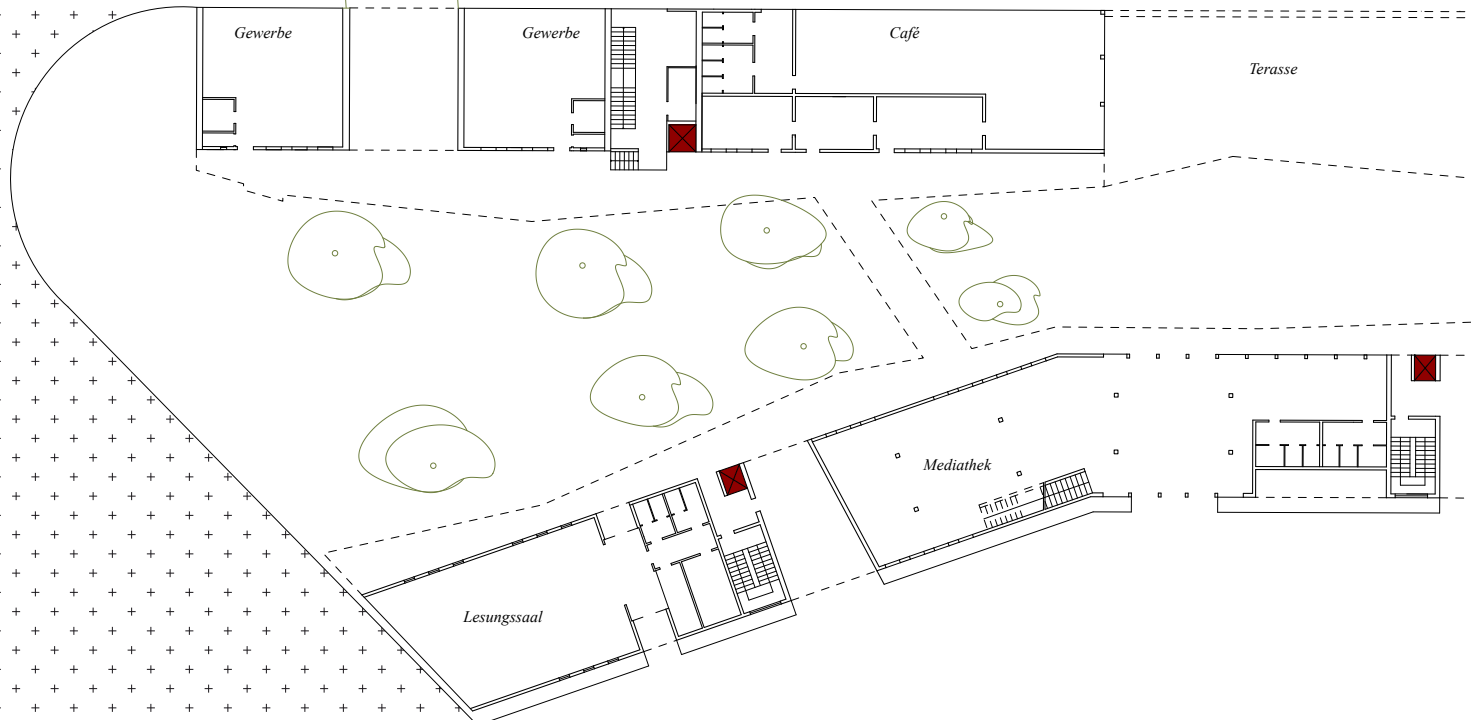
*Die Platzssituationen werden überdacht, Qualität: lichtdurchlässig*

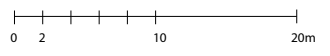
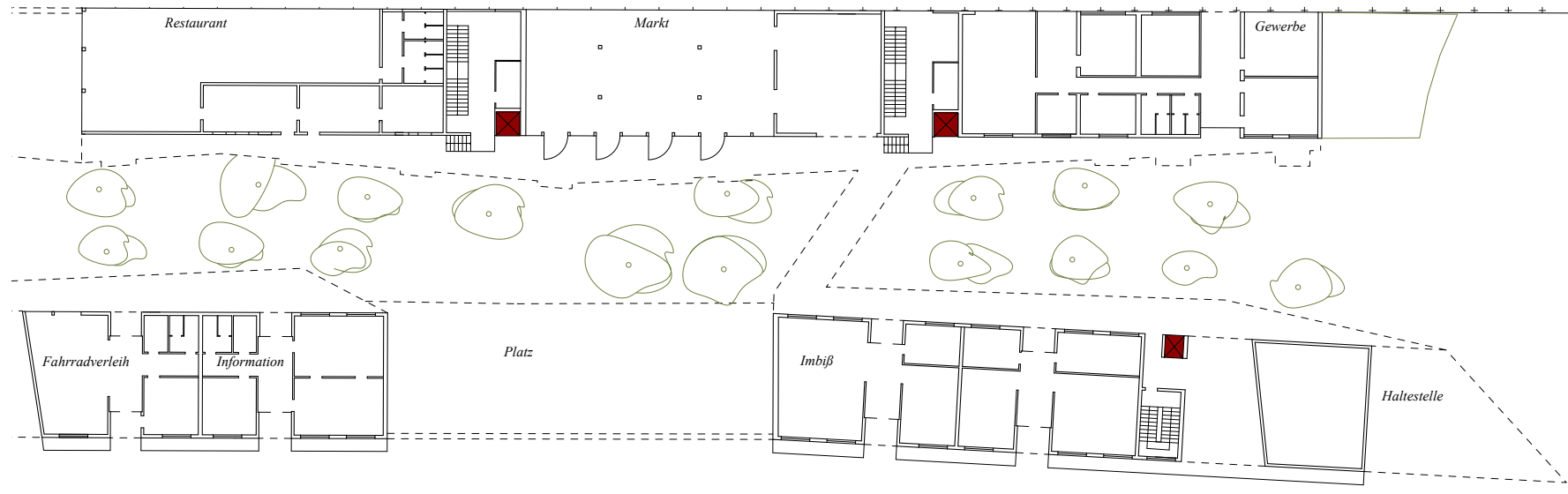
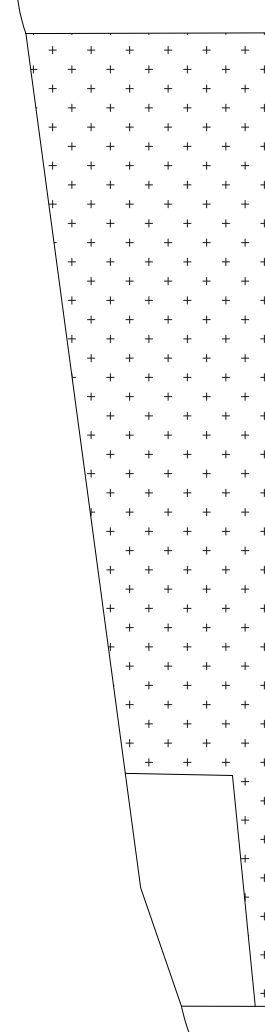
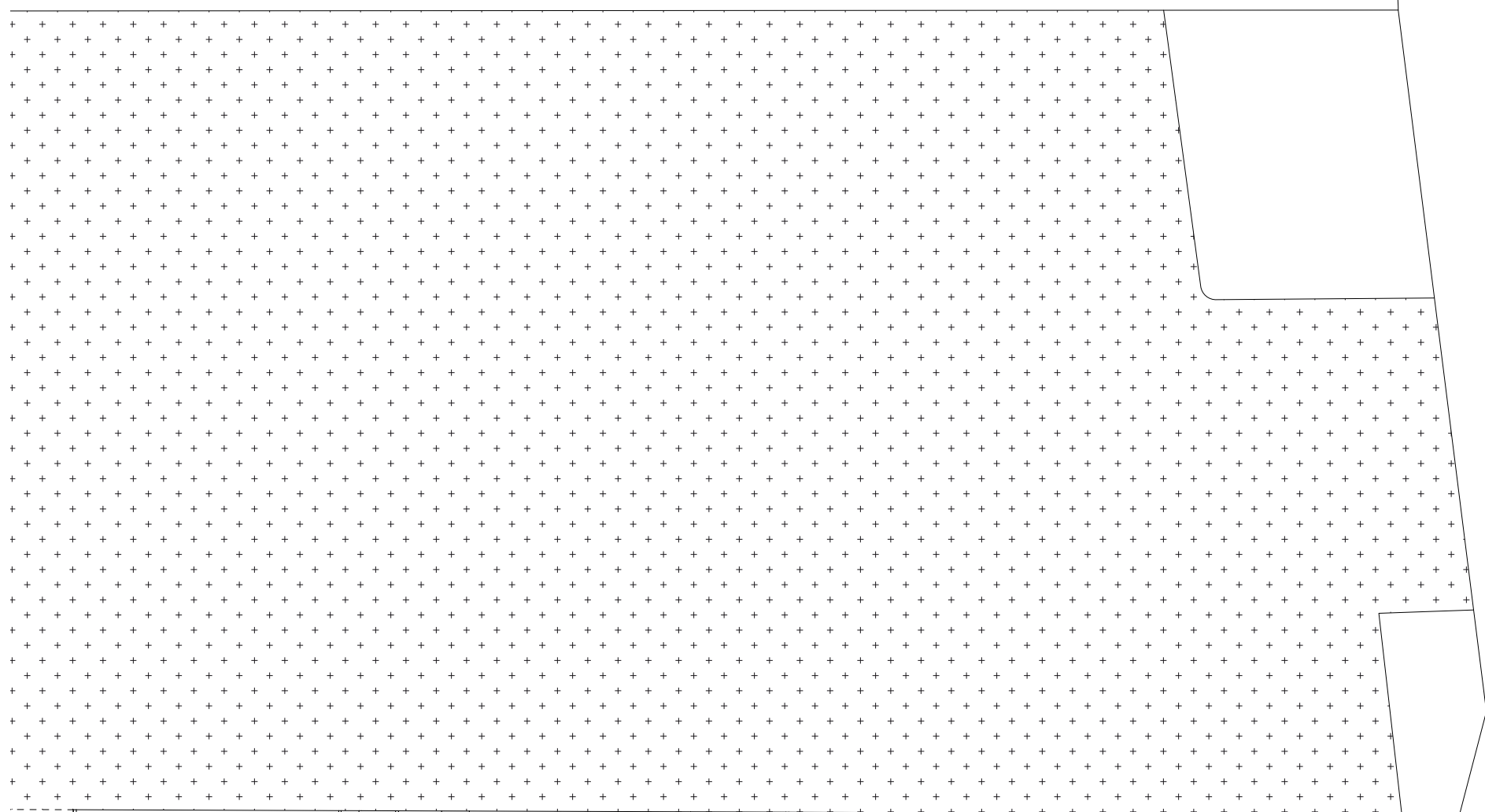
*Halbtransparente, klappbare Fassadenelemente aus Holz bieten Sonnenschutz und ein sich änderndes Fassadenbild, welches eine räumliche Tiefe erhält.*

*Großzügige Öffnungen zeigen die einzelnen Funktionen im Sockelgeschoß an*

# Grundriss

Maßstab 1:500





# Organisation der Sockelzone

88

## *Bewegungsflüsse und Raumprogramm*

Für das Lenken der Bewegungsflüsse innerhalb eines Gebäudes ist die Ausgestaltung der Sockelzone von großer Wichtigkeit. Somit wurde im nächsten Schritt ein Raumprogramm entwickelt und entsprechend einer gewissen Zonierung angewandt. Diese vier Zonen sind in der rechtsstehenden Abbildung gekennzeichnet.

### Zone 1 : nördliche Öffnung

Dieser Bereich bildet den nordseitigen Anschluss an das angedachte System der Uferpromenaden. Weiters passiert hier der stark frequentierte Hauptverkehrsweg, der zur östlichen Stadteinfahrt führt, das Areal. Der Gebäudekörper wurde an dieser Stelle durch eine Schrägstellung geöffnet, um den Blick ins Gebäudeinnere zu inszinieren. An der Stirnseite sind eine Bushaltestelle für Autobusse und uferseitig Gewerbeflächen angebracht.

### Zone 2 : Platz, Öffnung Richtung Hafenareal

Dieser Platz, der dem Parkplatz zugewandt ist, bildet ein Eingangsportal in das Gebäudeinnere und stellt den Bezug zur Fährstation her. Die hier situierten Nutzungen bestehen aus einer Touristeninformation, und einem Imbiss. Durch die uferseitige Anlage eines Marktes (Les Halles) wird ein starker Attraktor in diesem Bereich installiert. Die Nähe des Platzes ermöglicht es den Markt auf die Platzsituation zu erweitern, wodurch dieser belebt wird. Dies bietet regionalen Anbietern eine Verkaufsfläche für ihre Produkte, wodurch ein wichtiger regionaler Bezug hergestellt werden könnte.

### Zone 3: Platz, Öffnung Richtung Kanal und Stadtsilhouette

Der Platz, welcher der Stadt zugewandt ist, wird einem längeren Verweilen zugedacht. Hier wird ein starker Bezug zur Uferzone und dem Kanal hergestellt. Dort befinden sich ein Café und ein Restaurant. Die dafür vorgesehenen Öffnungen orientieren sich einerseits auf den Platz, andererseits auf den Kanal. Man betritt die Lokale platzseitig, und je weiter man ins Innere vordringt, desto intimer wird der Raum und desto stärker der Bezug zum angrenzenden Gewässer. Große Fensterflächen bilden die räumliche

Trennung, können aber geöffnet werden. Die Gasträume können bei ausreichend guter Witterung auf die Platzfläche erweitert werden, wodurch der Platz aktiviert wird und seine Funktion bekommt.

Der Platz ist durch eine Überdachung von zu starker Besonnung geschützt. Von der gegenüberliegenden Seite schafft dies eine Art Bühnensituation, eine Zurschaustellung der Aktivitäten, was als Anziehungsmoment auf die Passanten der Promenaden wirken wird.

Eine wichtige Rolle spielt hier die Eingangssituation der Mediathek, durch die ein Ort der Bildung und Kultur geschaffen und integriert wird. Diese kann sowohl vom Parkplatz als auch vom Platz aus betreten werden, wodurch ein halböffentlicher Durchgang entsteht. Das Zusammenspiel der am Platz situierten Nutzungen soll sich in einem regen Austausch äußern.

### Zone 4: Ausblick

Am Südende des Grundstücks angelangt, öffnen sich die Baukörper in einer eindeutigen Geste um den Blick auf die Hafenlandschaft und auf das offene Meer freizugeben. Dieser Platz ist dem Ausblick und einer gewissen Ruhe zugedacht. Auf der östlichen Seite befindet sich ein Lesungs- beziehungsweise Veranstaltungssaal, der zwar der Mediathek zugehörig ist, jedoch von dieser entkoppelt wurde um eine separate Nutzung auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich zu machen.

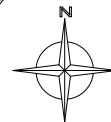
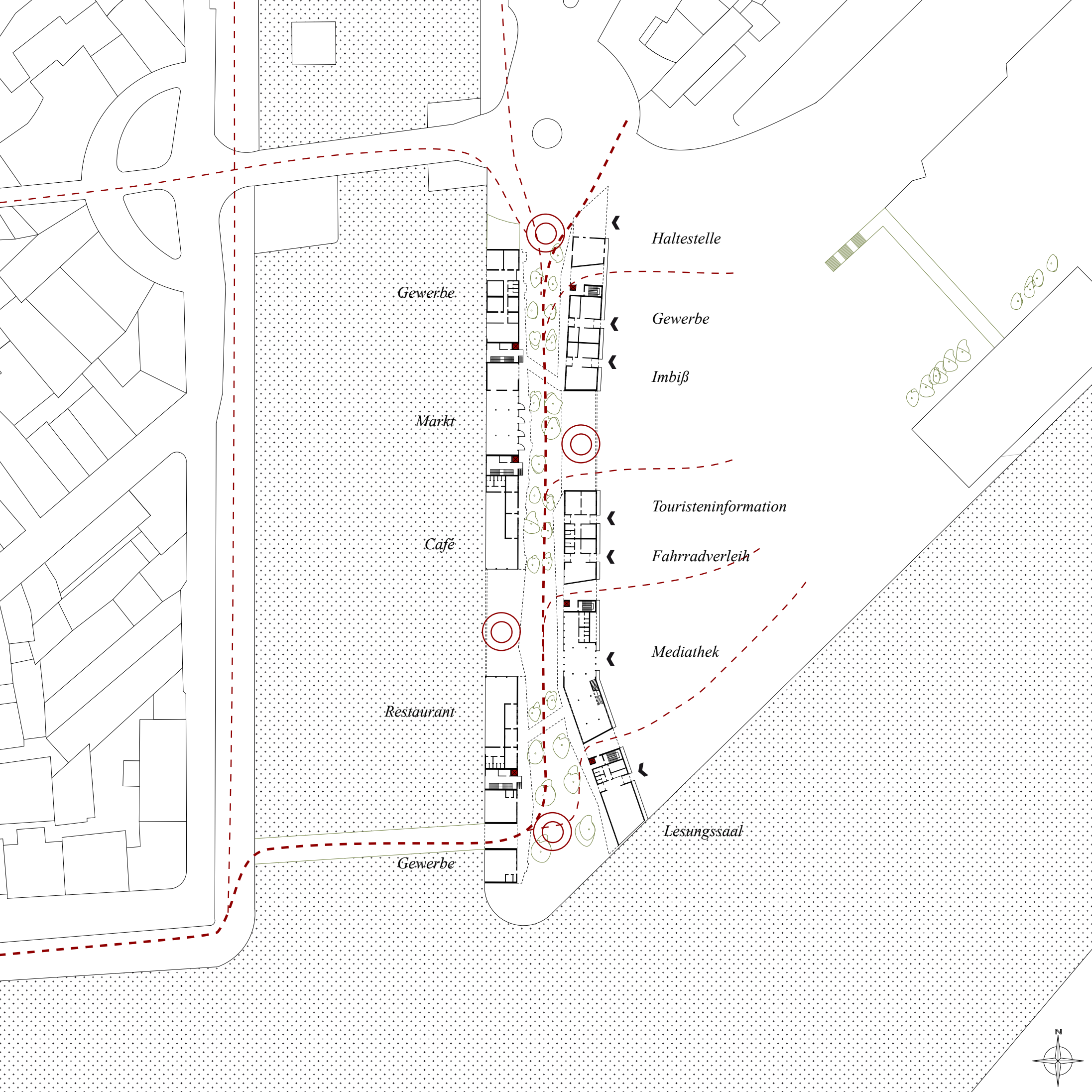
Durch seine Lage stellt dieser einen starken Bezug zur Hafenzenerie her.

Von diesem Platz aus erreicht man über den neu angelegten Steg, der als Drehbrücke angedacht werden könnte, das andere Ufer des Kanals.

### Weiterführende Erläuterungen:

Durch die Länge des Baukörpers ist es aus städtebaulichen Belangen (siehe Kriterien zur Öffentlichkeit-tauglichkeit) wichtig, in der Sockelzone Durchbrüche zwischen den einzelnen, mit Funktionen belegten Gebäudeteilen vorzusehen. Dies kreiert verschiedenste Möglichkeiten zur Zirkulation. Diese Durchbrüche wirken einer zu starken Barrierewirkung entgegen.





# Grundriss Regelgeschoß

Maßstab 1:500



Die Obergeschoße sind so konzeptioniert, dass die östliche Gebäudezeile, die gewerbliche Funktionen beinhaltet, den gegenüberliegenden Wohntrakt und den Zwischenraum der Gesamtanlage von eventuellen Lärmbelastigungen durch Kraftfahrzeuge am Fährareal schützt.

Zwischen den beiden Gebäudezeilen sind Stege angebracht um eine Zirkulation durch die gesamte Grünzone anzuregen.

Diese verbinden hauptsächlich die Stiegenhäuser. An anderen Stellen führen sie zu den Gemeinschaftsräumen.

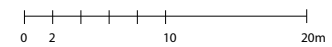
Nicht nur vor den Büros, sondern auch vor den verschiedenen Wohneinheiten sind Terrassen angebracht, welche sich in den begrünten Freiraum integrieren.

Dies ermöglicht die folgenden Annehmlichkeiten:

- Überblick über die angrenzenden Platzsituationen
- Ausblick auf die gesamte Anlage
- Intimere Räume direkt am halböffentlichen Laubengang
- Einen gemeinschaftlich genutzten Raum der sich quasi über die gesamte Anlage erstreckt
- Raum für informellen Kontakt
- Möglichkeit zur individuellen Gestaltung des Vorbereichs



Die BGF beträgt ca 15.000 m<sup>2</sup>



Die vertikalen Erschließungen für die insgesamt vier Obergeschoße erfolgt mittels Aufzügen und offen gestalteter Treppenhäuser. In diesen Treppenhäusern stehen im Wohntrakt zusätzliche Lagerräumlichkeiten für die Bewohner zur Verfügung, da aufgrund des schwierigen Baugrundes auf ein Kellergeschoß verzichtet wurde.

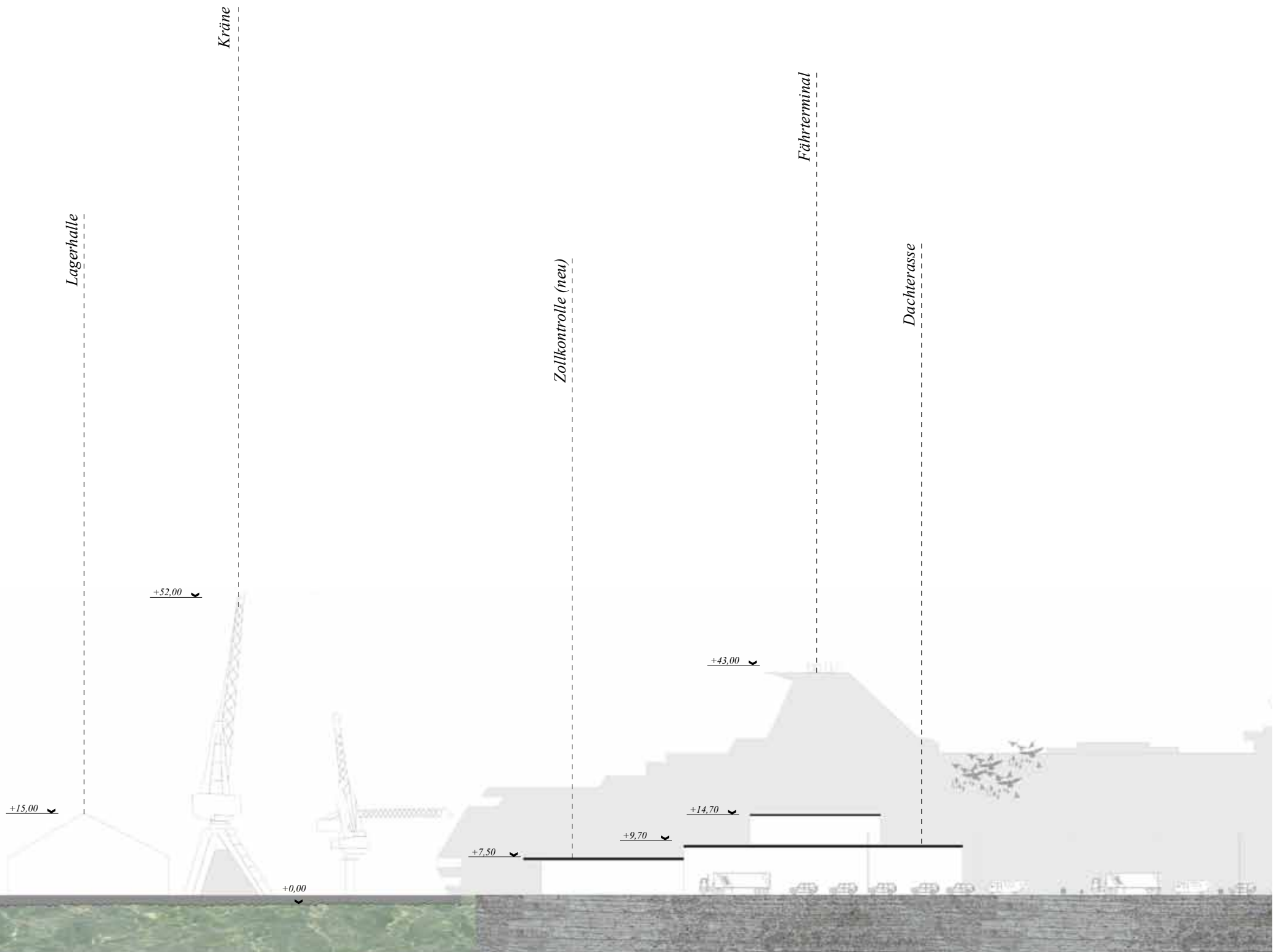
Die gesamte Anlage ist so ausgelegt, dass quasi überall im Gebäude Bezüge sowohl zur Hafen als auch zur Wohnstadt möglich sind, um die des Ortes eigene Zweiseitigkeit zu thematisieren.

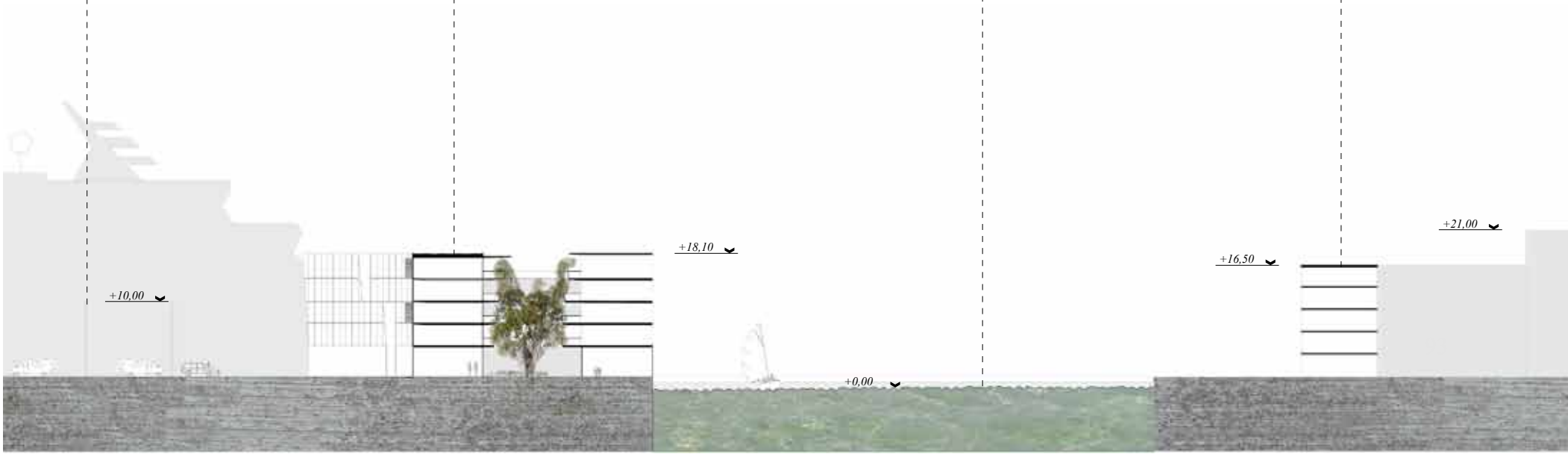
Entlang der Laubengänge sind bepflanzbare Grünflächen angebracht. Der Laubengang selbst hat eine Breite von einem Meter und 20 Zentimetern. Durch die Anlage der Schlucht bekommen diese Grünräume unterschiedliche Qualitäten und eignen sich somit für verschiedene Bepflanzungsgrade. Dies trägt zur optischen Diversität des Grünraums bei. Die Terrassen sind so konzipiert, dass man einen Tisch mit vier Stühlen unterbringen kann.

Teils ragen sie über die Grünflächen hinaus, teils „verschwinden“ sie in diesem.

# Schnitt

Hafengelände





Beleuchtungsmasten

Projekt

Meeresspiegel

Bestand

+10,00

+18,10

+0,00

+16,50

+21,00

# Schnitt

A\_A



# Schnitt

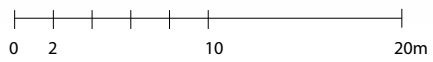
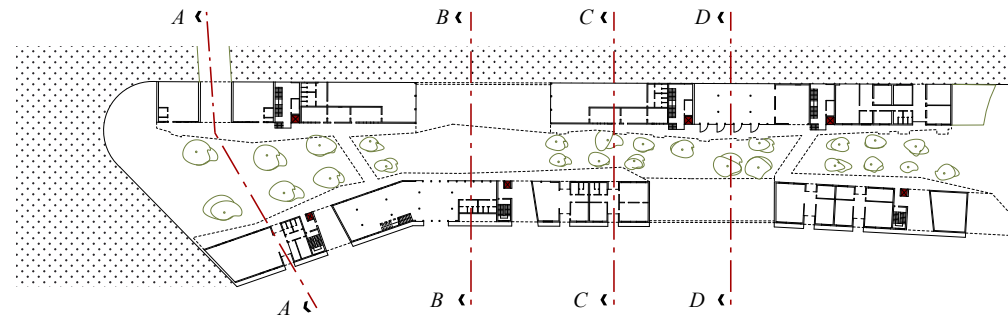
*B\_B*



0 2 10 20m

# Schnitt

C\_C





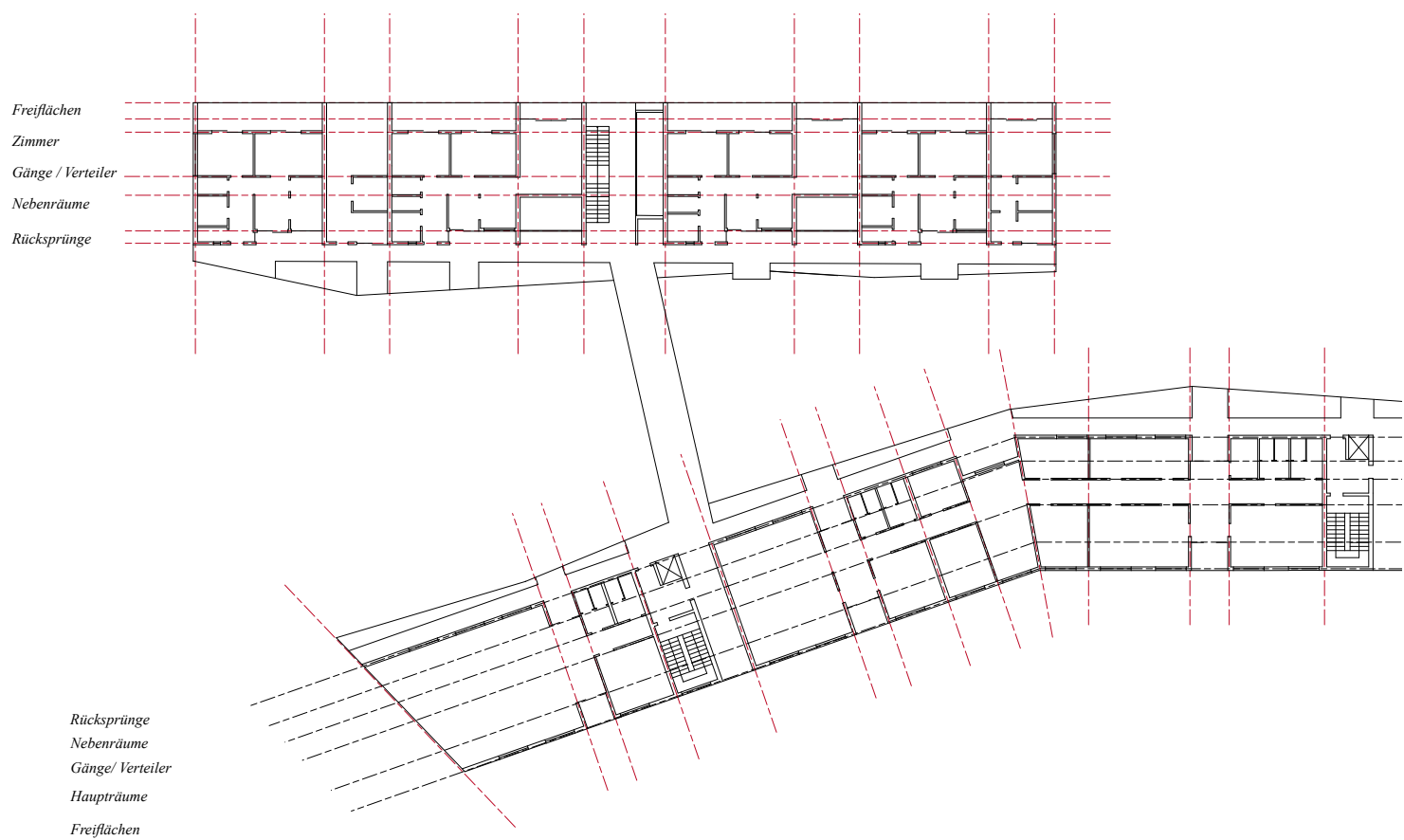
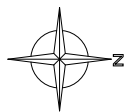
# Schnitt

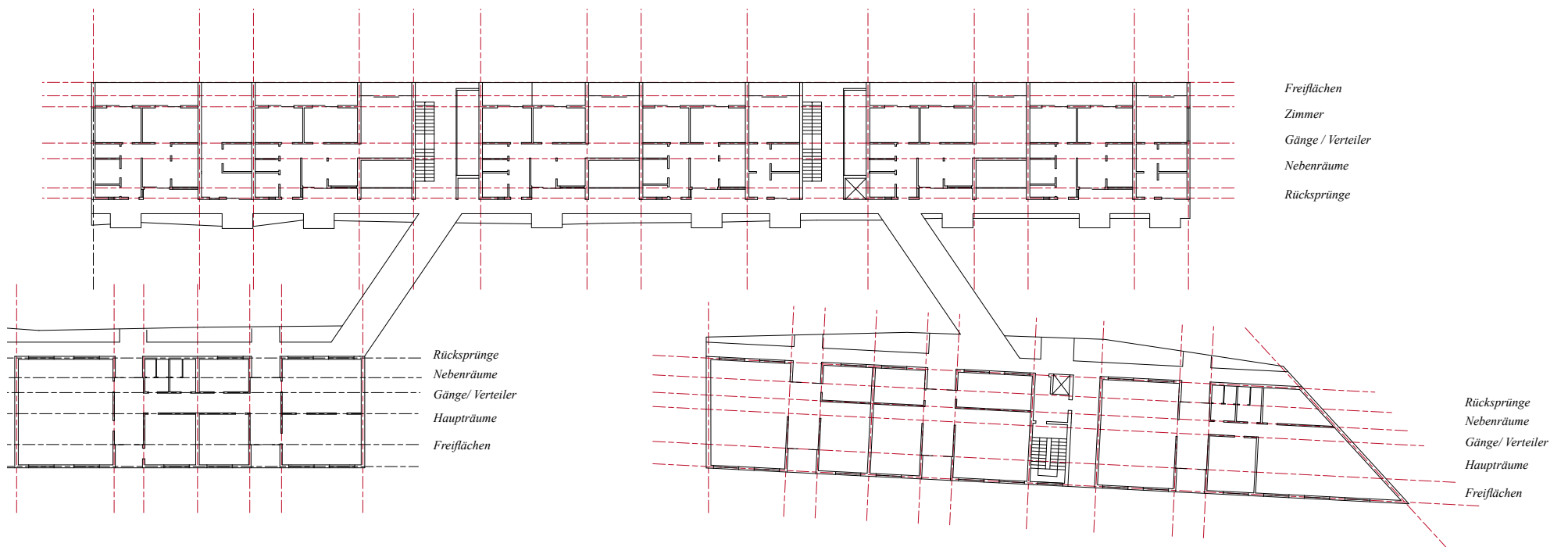
*D\_D*



# Grundriss Regelgeschoß

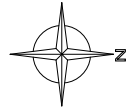
*Achsensystem*





# Grundriss Regelgeschoß

*Systematik*

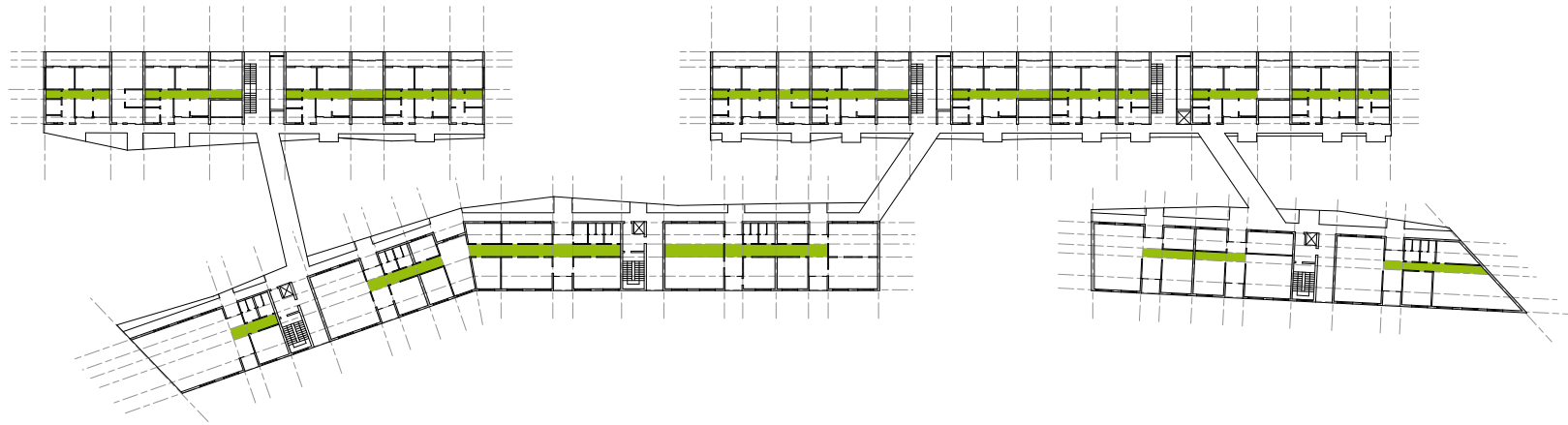


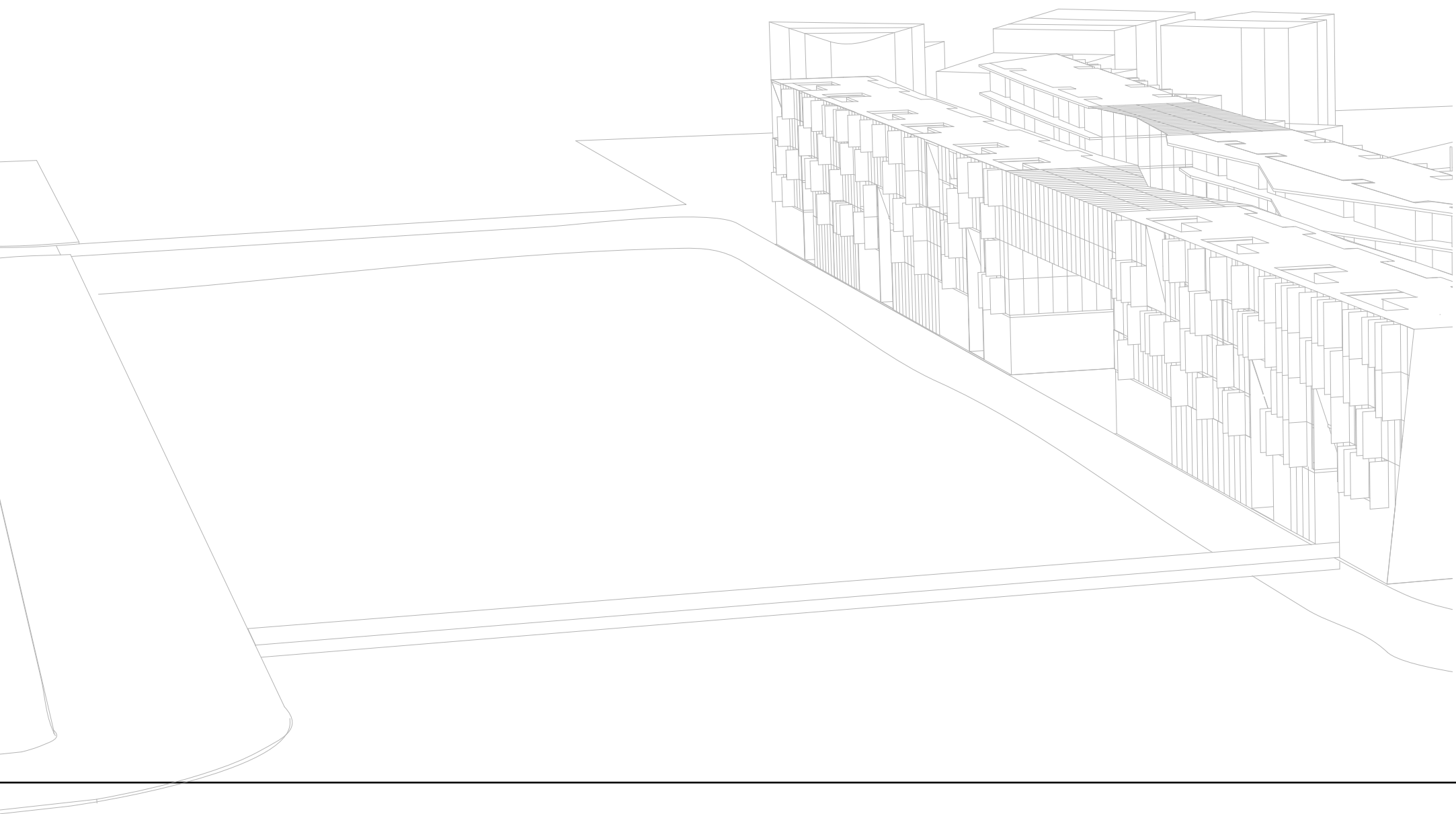
*Private und halböffentliche Räume*



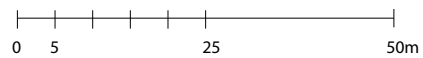
*Durchmischung unterschiedlicher Wohnungs-  
und Bürogrößen*

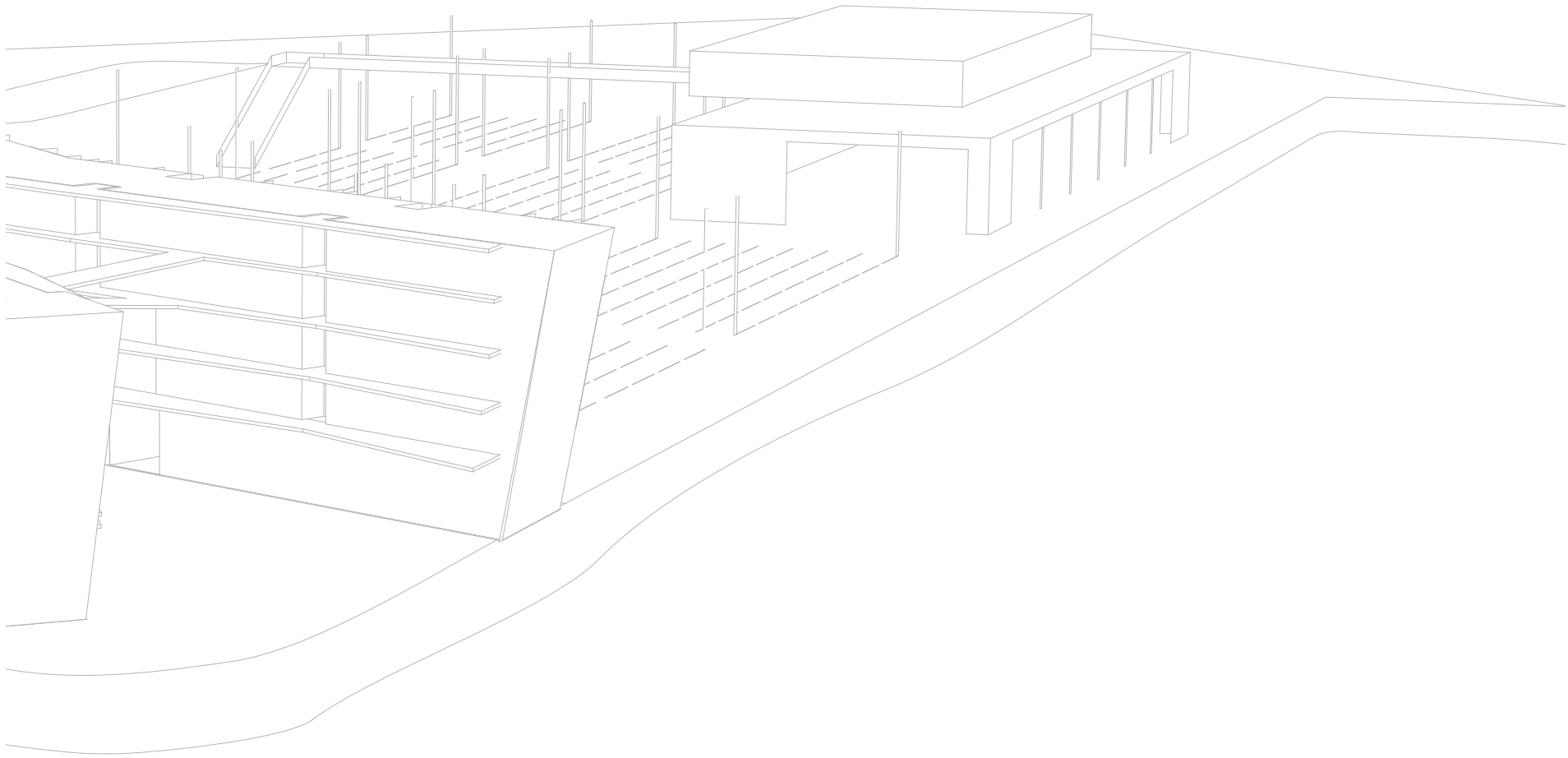




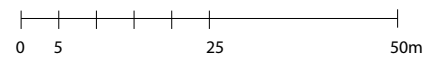


Ansicht Ost





Ansicht West



Für die Fassadenelemente wurde Holz als Material gewählt. Diese Entscheidung gründet sich auf mehrerlei Fakten. Zum einen wirkt sich die Beschaffenheit von Holz positiv auf das Gemüt der Bewohner aus, und ist somit für den Einsatz entlang der Wohneinheiten gut geeignet. Zum anderen wird damit auf die Tradition des Schiffbaus in Sète zu vergangenen Zeiten und die frühere Präsenz großer Schiffe alter Bauweise im Hafen hingewiesen.

Die Fassadenelemente sind durch die schmalen Abstände zwischen den einzelnen Holzplatten lichtdurchlässig, dienen jedoch als Schutz gegen zu starke Sonneneinstrahlung. Weiters entsteht durch diese Konstruktion ein interessanter Schattenwurf in den Innenräumen.

Diese Paneele werden entlang der gesamten Fassade, sowohl in Richtung der Fährstation, als auch in Richtung der Stadt, angebracht und schaffen so ein homogenes Bild des Gebäudes.

Die Elemente sollen klappbar ausgeführt werden. Somit bieten sie die Möglichkeit, je nach Wunsch der Benutzer, diese zu öffnen bzw. zu schließen. Dies wiederum ergibt ein sich ständig änderndes Fassadenbild, wodurch auf die Aktivität im Hafensreal Bezug genommen wird. Auch bei Nacht werden durch die unterschiedlichen Lichtdurchlässigkeiten interessante Stimmungen erzeugt.

Durch die verschiedenen Balkenstellungen wird eine räumliche Tiefe der Fassade erzeugt, was wiederum je nach Sonnenstand abwechslungsreiche Schattenwürfe auf der Fassade zur Folge hat. Diese räumliche Tiefe wird besonders auch kanalseitig durch die unterschiedlichen Tiefen der Balkone unterstrichen.

Gemeinschaftsräume, beziehungsweise Aufenthaltsräume in der Bürozeile sind durch große Fassadenflächen gekennzeichnet. Die Schrägstellung dieser Flächen wirkt der Sonneneinstrahlung während der Mittagsstunden entgegen.



„Imagination, das geistige Konzept für die Zukunft,  
ist nichts anderes als die Umformulierung des Erinner-  
ten mit den Mitteln der Gegenwart.“

(Walter Benjamin)







*Transition zwischen privatem und  
gesellschaftsorientiertem Raum*

Das Hybrid als Wohnraum / Transitionen zwischen öffentlichem und privaten, intimen und gesellschaftsorientiertem Raum.

Die besondere Qualität und nicht gerade alltägliche Charakteristik der an das ausgewählte Grundstück anschließende Fährstation nimmt, durch seine Funktion und Nutzung Einfluss auf die Konzeption der Gebäudeform. Der gewollte Anschluss des Areals an die Wohnstadt am anderen Ufer des Kanal Maritime, die Schaffung einer Spange zwischen Hafen und Stadt führt zu einem Zusammentreffen unterschiedlichster sozialer Gruppen und Lebensgemeinschaften, die in ihrer Vielfalt andere Stadträume bei weitem übertreffen werden.

So muss dieses Projekt auf einer diversifizierten Idee aufbauen, die es zum Ziel hat, die Rhythmen der Bewegungsflüsse zu verstehen und auch zu leiten, beziehungsweise die Transitionen zwischen öffentlichem, gesellschaftsorientierten und intimen Räumen so anzulegen, dass zwar ein lebendiger Ort entsteht, jedoch auch Intimsphären gewahrt bleiben damit in all der Öffentlichkeit auch Rückzugsräume entstehen können. Noch viel mehr an Wichtigkeit gewinnt die Einstellung bei der Vorstellung, dass hier ein Hybrid entstehen soll, welches auf verhältnismäßig kleinem Raum sehr viele Funktionen zusammenfassen soll, um den Bedürfnissen des Ortes gerecht zu werden und um dessen Potentiale auch vernünftig und angeregt auszuschöpfen.

Es gibt mehrere Faktoren, die mich zur Entscheidung einer außenliegenden, gemeinschaftsorientierten Erschließungsform meines Gebäudes bewegt haben. Zum einen entstand diese Idee durch viele bewusst angelegte Spaziergänge in der Stadt selbst, die mich an verschiedenste Orte führte, um die Atmosphäre der Stadt hautnah zu erleben und zu verstehen. Wie ich finde, eine geeignete Form der Stadtanalyse, vielleicht etwas zeitaufwändig, aber sehr reich an Eindrücken.

Andererseits spielten dabei auch sehr faktische Begebenheiten, wie klimatische Bedingungen

(Sonnenstände, Hauptwindrichtung), die auf Plänen basierende Analyse der bereits bestehenden Stadtruktur, um die Wohngewohnheiten in Sète zu verstehen, und die Idee das zukünftige Zusammentreffen unterschiedlichster Menschen unter verschiedensten Vorzeichen an diesem Ort als Möglichkeit zu informellen Austauschs zu erkennen.

#### Persönliche Ansichten und Eindrücke

So beobachtete ich während meiner Flanerie durch die Städte Südfrankreichs vielfach ein und dasselbe Bild: In oft vom öffentlichen Stadtraum etwas abgelegenen Wohnstraßen, die dennoch starken Bezug zu Hauptbewegungsachsen innerhalb des Stadtgefüges haben, stellen sich die Bewohner der kleinen Häuschen gerne einen Sessel und einen Tisch vor die eigene Haustüre um dem Treiben der Straße zuzusehen. Der Wohnraum wird durch die Möblierung quasi auf den öffentlichen Raum erweitert. Das liegt oft nicht daran, dass keine privaten Freiflächen zur Verfügung stehen, sondern vielmehr an dem Wunsch, am öffentlichen Treiben aus gesicherter Position teilzunehmen, um informelle Kontakte zu pflegen, oder auch Freundschaften zu bestimmten Personen in der Straße zu stärken.

Vor dem Eingang wird durch die mitgebrachte Einrichtung ein halböffentlicher Raum geschaffen. Wohl wird sich kein Fremder an den Tisch mit einer alten Dame setzen, die Nachbarin jedoch schon, und selbst sollte ein Fremder in die Privatsphäre eindringen, dann vermutlich nur mit der Erlaubnis der Dame.

Dieser Raum wird von den Bewohnern gestaltet und angeeignet, und schafft somit eine lebendige Nachbarschaft, die den Austausch zwischen den Personen fördert.

#### Klimatische Faktoren

Unter Betrachtung der 300 Sonnentage pro Jahr in Sète, der durchwegs sehr hohen Temperaturen und den nur stoßweise und sehr vereinzelt vorkommenden Unwetter, die dafür heftig ausfallen, scheint es gerade zu logisch zu



Abb. 28 Les Familistères, Godin

Abb. 29 Re-Identification Grid, Golden Lane, P + A Smithson



sein, gewisse Bereiche des Gebäudestruktur gezielt an die frische Luft zu verlegen. Bei der Anlage der Wohnungen muss jedoch daran gedacht werden, der starken Sonneneinstrahlung entgegenzuwirken, und daran, wie ein angenehmes Klima innerhalb des Gebäudes etabliert werden kann.

Dazu gehört auch die Möglichkeit zum ausreichenden Luftaustausch in den Räumen. Eine Querdurchlüftung ist hier anzustreben.

Besonderes Augenmerk ist auch auf die Hauptwindrichtungen zu legen, um zu starkes Zugverhalten innerhalb des Gebäudes zu verhindern.

Lebendige Wohnstraßen - gegen soziale Vereinsamung und für mehr Miteinander! (Ebner, 2006, 7)

Anhand eines Forschungsbericht zur Nachuntersuchung von Wohnanlagen mit Laubengängerschließung, durchgeführt an der Technischen Universität München möchte ich nun einige Erschließungstypologien miteinander in Vergleich stellen, um Vorteile und Nachteile dieser Erschließungsform aufzuspüren, und ein geeignetes System für die Anwendung auf mein Projekt zu entwickeln.

Es besteht nach wie vor eine weitverbreitete Art von Skepsis gegen diese Form ein Gebäude zu erschließen. Probleme wie die Störung der Privatsphäre, die unwirtschaftlichen Raumfluchten, lange Wege für die Bewohner oder Zwangsbegegnungen werden oft im Zusammenhang mit Laubengängen genannt. Dieser schlechte Ruf gründet sich tatsächlich auf schlechten Beispielen, in Gebäuden die aufgrund der Wirtschaftlichkeit, aber nicht aus Gründen der Gemeinschaft entwickelt wurden.

Mehrere Jahrzehnte später ist man sich jedoch bewusst, dass ein Mehrwert in dieser Erschließungsform liegt. „Ein Laubengang kann mehr sein, als ein langer Korridor, oder ein bloßer offener Gang, der schnell durchschritten wird, sondern auch als zusätzlicher Frei- und Gemeinschaftsbereich gedacht und konzipiert werden kann, was das nachbarschaftliche Leben fördert.“

In ihrem Buch „Soziologie des Wohnens“ schreiben Hartmut Häußermann und Walter Siebel, dass in fast allen westlichen Industrieländern die Familie als klassisches Modell einer Lebensgemeinschaft immer seltener wird, sich immer wieder vermehrt Wohngemeinschaften bilden, und das in unterschiedlichsten Altersgruppen und sozialen Umfeldern. Seien es Alleinstehende, Alleinerziehende, Senioren, Studenten oder junge Berufstätige, immer öfter stehen gemeinschaftliche oder auch individualisierte Wohnformen der sozialen Einheit der Familie gleichberechtigt gegenüber. Häußermann und Siebel kommen zum Schluss, dass neue Hausgemeinschaften entstehen und zu inszenierten Nachbarschaften führen, die nicht nur auf praktischer Ebene (Kinderbetreuung) funktionieren und die Bewohner unterstützen, sondern auch der Anonymität und Isolation entgegenwirken, also eine ganz bewusste Organisation sozialer Kontakte im unmittelbaren Wohnumfeld nach sich ziehen.

Beispiele hierfür wären:

Familistères in Guise von Jean Baptiste Godin

Re - Identification Grid, Golden Lane, von Peter und Alison Smithson

Auf Hans Scharoun geht in Zusammenhang mit seiner Realisierung für ein Altersheim am Berliner Tiergarten folgendes Zitat zurück:

„Die Wohnungen sind nicht an Korridoren aufgereichte Unterkünfte, sondern Lebensbezirke an ‚Gassen‘ und geöffnet zu Außenräumen vor und hinter der Wohnung. Die ‚Gassen‘ münden in eine ‚Straße‘, die ‚Straße‘ vereinigt Räume, die der Entwicklung der Gemeinschaft und der Beziehung nach außen hauptsächlich dienen.“

(Scharoun zit. n. Ebner, 2006, 9)

Eine weitere Fragestellung, die während meines Studiums oft diskutiert wurde, wirft sich an dieser Stelle auf.

Wie kann man bereits in der Konzeption von Wohnanlagen auf sich ändernde Lebensumstände und Bedürfnisse im Laufe der Zeit reagieren?

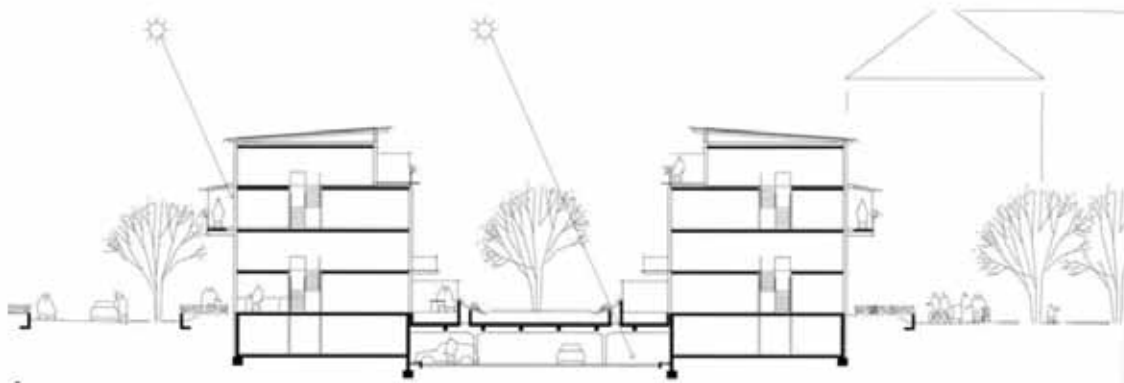
Laut der Studie der Technischen Universität München besteht eine Lösungsmöglichkeit dieser Problemstellung in einer ausgewogenen Balance zwischen Offenheit und Abgeschlossenheit der Wohnung im Bezug auf ihr Umfeld und ihre Nachbarschaft, und der Veränderbarkeit dieser Situation. Möchte man sich zurückziehen, oder möchte ich informelle Kontakte zulassen beziehungsweise beständige Nachbarschaftsbeziehungen eingehen?

Somit entsteht für den Laubengang die Qualität durch seine räumliche Differenzierung der öffentlichen und privaten Freibereiche.

Interessant ist auch das Faktum, dass sich die Atmosphäre in den Wohnanlagen nicht nur im jahreszeitlichen Rhythmus ändert, sondern durch die Offenheit der Zugangsbereiche vielmehr die Aktivität der Nachbarschaft sichtbar gemacht wird, und somit im Laufe eines Tages bereits verschiedene Rhythmen innerhalb der Wohnanlage auszumachen sind, was sich positiv auf die Lebendigkeit der Nachbarschaft auswirken kann.

Anhand von Beispielen wurde festgestellt, dass zwar räumliche Defizite durch gemeinschaftliches Engagement ausgeglichen werden können, jedoch ein Laubengang noch lange nicht Garant für eine lebhaftes Hausgemeinschaft sein muss. (vgl. Ebner, 2006, 8ff)

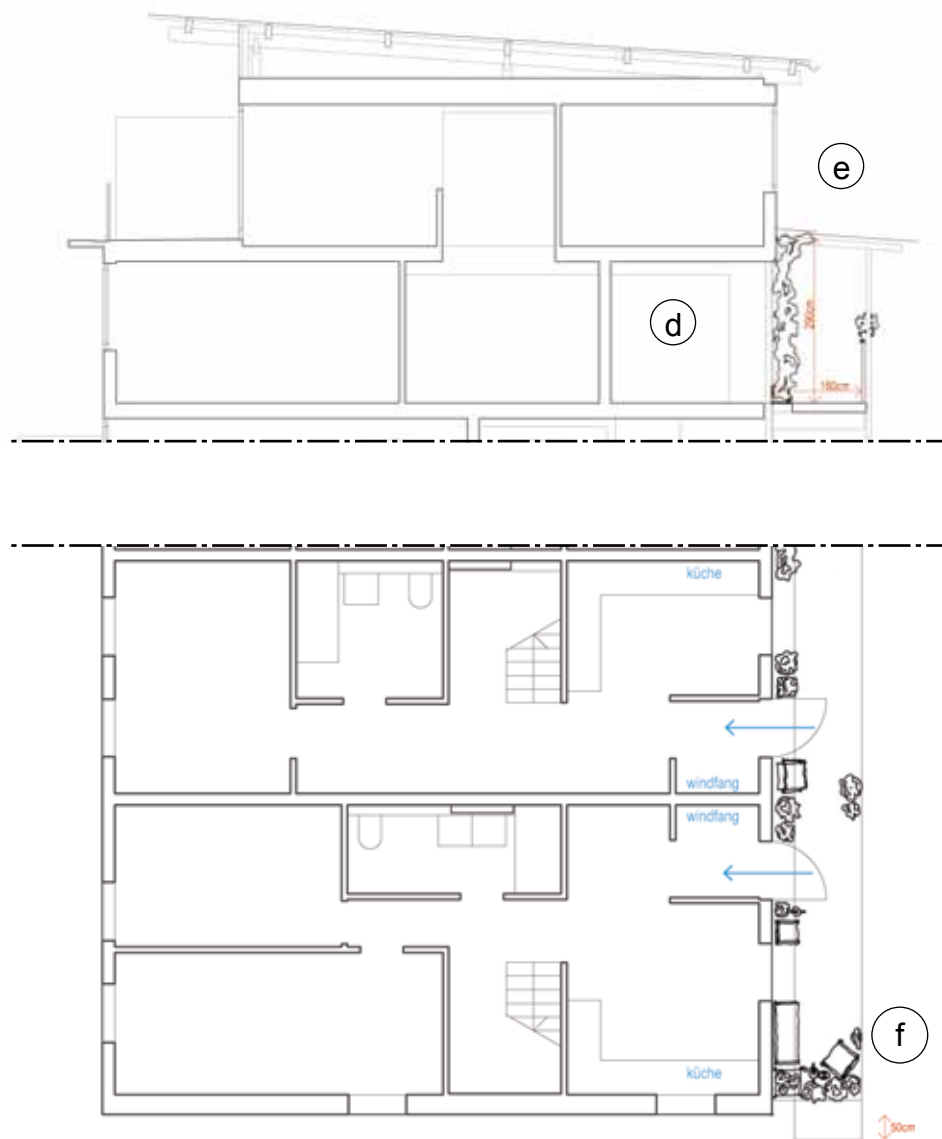
Angelehnt an bestehende Wohngebäude mit Laubengängerschließung möchte ich nun anhand von abstrahierten Typologiestudien erläutern, welche Elemente bei dieser Erschließungsform unabdinglich sind, um mehr als nur ein bloßes Funktionieren zu garantieren, und diese Elemente anschließend in mein Konzept einarbeiten.

*Typologiestudien*

In der Bildmitte sieht man die Durchstiche, die zu den Stiegehäusern führen, und an denen auch die Gemeinschaftsräume liegen. Hier sind die Orte, die eine lebendige Nachbarschaft über informelle Kontakte fördern sollen, wie die Postkästen, Gemeinschaftsräume oder Waschküchen, direkt an den gemeinsamen Zugängen gelegen. a

Die Grünräume im Erdgeschoß sind nicht extra von Seiten der planenden Architekten abgetrennt worden, sondern können von den Bewohnern selbst zoniert werden. Über die Anlage der Hauszugänge zueinander wird der gemeinschaftliche Gedanke angeregt. b

Über die habitische Abtrennung der Wohnanlage zu den benachbarten Wohnbauten wird ein etwas intimerer Maßstab eingeführt. c



Dem Laubengang sind Wohnküchen zugeordnet. Nachuntersuchungen von Laubengängen beweisen, dass eine Einsicht in eine Wohnküche und damit auf die Tätigkeit des Essens oder Kochens von den Bewohnern nicht so störend wahrgenommen wird, als etwa die Einsicht in ein Zimmer. Somit wirkt sich diese Zuordnung zum Laubengang eher positiv aus. Es ermöglicht den Bewohnern, die Wohnküche auf den Laubengang durch eine Öffnung zu erweitern. Auch die Einkäufe können hier abgestellt werden, bevor man zur Tür hineingeht.

d

Der Laubengang an sich weist eine Breite von 160cm auf. Interessant ist die bauseitig vorgenommene Zonierung, durch eine 20cm breite Glasplatte, die die Verbindung zwischen Gebäude und der Überdachung des Laubengangs schafft. Durch diese zusätzliche Belichtungsmöglichkeit erscheinen die Eingänge der Wohnungen heller, und es wird zu einer Begrünung der Wohnungsfronten angeregt.

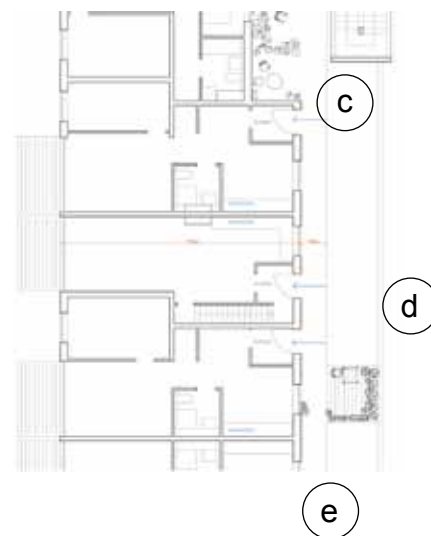
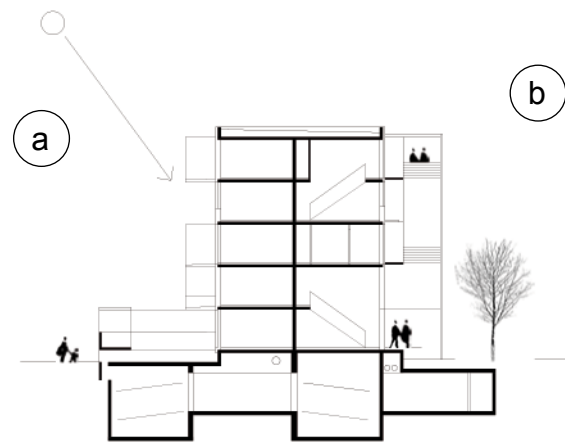
e

Interessant ist, dass der höchste Grad an Möblierung in den Endbereichen des gedeckten Ganges zu finden ist. Das erklärt sich durch fehlende Nischen oder zusätzliche, an den Laubengang angedockte Freibereiche, die vom Wandelgang ausgenommen sind. Dies hätte auch bei diesem Beispiel zu einer höheren Aneignung der Bewohner führen können.

f

Abschließend ist hier zu bemerken, dass der Vorteil an dieser Typologie darin liegt, dass sich die Bewohner zwischen den privaten Freiräumen und dem Laubengang als Aufenthaltsort entscheiden können. Je nach Sonneneinstrahlung oder persönlicher Gesinnung kann so zwischen Privatsphäre oder öffentlichem Leben frei gewählt werden.

## Typologiestudien, Fortsetzung



Bei diesem Beispiel sind die privaten Balkone der öffentlichen Platzseite zugeordnet, und der Laubengang der Hofseite. Es ist zu erwähnen, dass sich gegenüber des Laubenganges, ein weiter Wohnbau ähnlicher Qualität befindet, der die selbe Ausrichtung der Freiräume aufweist. Durch den Ausgleich zwischen aktiverem Treiben am Laubengang und den diesem zugewandten Balkonen des zweiten Wohngebäudes, entsteht eine angenehme Atmosphäre. Durch Studien wurde belegt, dass ein Laubengang, der beispielsweise auf eine befahrene Straße ausgerichtet ist, zum Aufenthalt nicht geeignet ist, und kaum Aktivität entsteht.

Besteht also die Möglichkeit einer parallelen Bebauung, ist darauf zu achten, die Freiräume ausgeglichen zueinander zuzuordnen.

Dort, wo den Wohnungen Stiegenhäuser vorgelagert sind, die so transparent wie möglich gehalten wurden, wurden für den Laubengang an sich Nischen vorgesehen, die als Vorbereich zu den Wohnungen genutzt werden können, und laut Nachuntersuchung auch genutzt werden. Diese Nischen sind vom restlichen Laubengang her nicht ersichtlich und schaffen so einen angenehmen Rückzugsbereich.

Eine überaus interessante Konstruktion findet sich an das Wohngebäude angedockt. Ein Stahlgerüst von zwei Metern Tiefe ist dem Laubengang vorgelagert. In dieses Gerüst können sich die Bewohner einen vorkonzipierten Balkon einhängen lassen, und das zu einem geringen Preis. Somit kann hier eine weitere Freifläche entstehen. Auch ist die Position der Konstruktion frei wählbar. So können auf Wunsch zwei Balkone nachbarschaftlich aneinandergehängt werden, oder ein Abstand zum Nachbarn eingehalten werden.

Der Idee, eine Wohnküche als Pufferzone zwischen halböffentlichem und privatem Bereich anzulegen, wurde auch hier folgegeleistet.

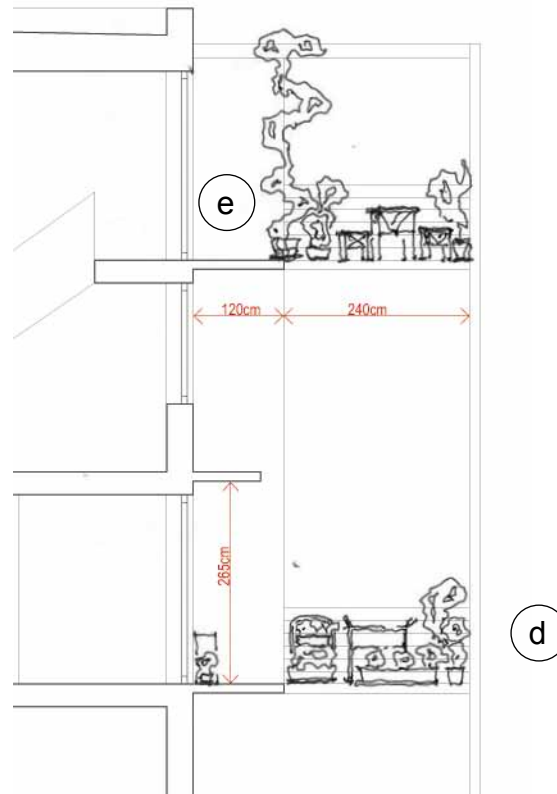


e

Der Laubengang selbst hat eine Breite von 120cm, ist jedoch durch seine Beschaffenheit optimal zониert. Die Zonierung ist bauseitig vorgesehen, und besitzt jedoch durch die Möglichkeit zur Eigenentscheidung der Bewohner eine gewisse Flexibilität. Nicht alles ist vorgegeben.

Die Balkone beeinträchtigen durch ihre Lage, Größe und Positionierung im Schnitt nicht unbedingt die darunter liegenden Wohneinheiten. Auch weil die Wohnungen im oberen Geschoß als Maisonettenwohnungen ausgeführt sind. Weiters kommt hinzu, dass raumhohe Fensteröffnungen vorgesehen wurden, die eine Belichtung bis tief in die Räume zulässt.

Abschließend bleibt zu bemerken, dass die Qualität dieses Laubenganges sehr hoch ist, und dass diese Hochwertigkeit durch die unterschiedlichen Zonierungsmöglichkeiten entsteht.



Maßstab 1:250

Direkt an der Uferkante, die den Übergang von städtischem Wohngebiet ins Industriegebiet ausbildet, wird eine 150 Meter lange Doppelzeile als städtebaulicher Baustein installiert. In der Mitte der beiden Zeilen wird die Hafensperrmauer weitergeführt, gedeckt vom Blätterdach der Platzgestaltung. Diese leitet den Besucher durch die verschiedenen Situationen am Areal.

Der westliche Baukörper ist als Wohnzeile ausgeführt, die besagten öffentlichen Funktionen befinden sich im Erdgeschoß.

Der Baukörper wird durch die Erschließungen in fünf gleichproportionierte Gebäudabschnitte geteilt und erschlossen.

Über ein niedriges Podest an der öffentlichen Promenade wird man ins Gebäudeinnere geführt.

Dieses Podest schafft einen Abstand zum vorgesehenen regen Treiben im Passagebereich.

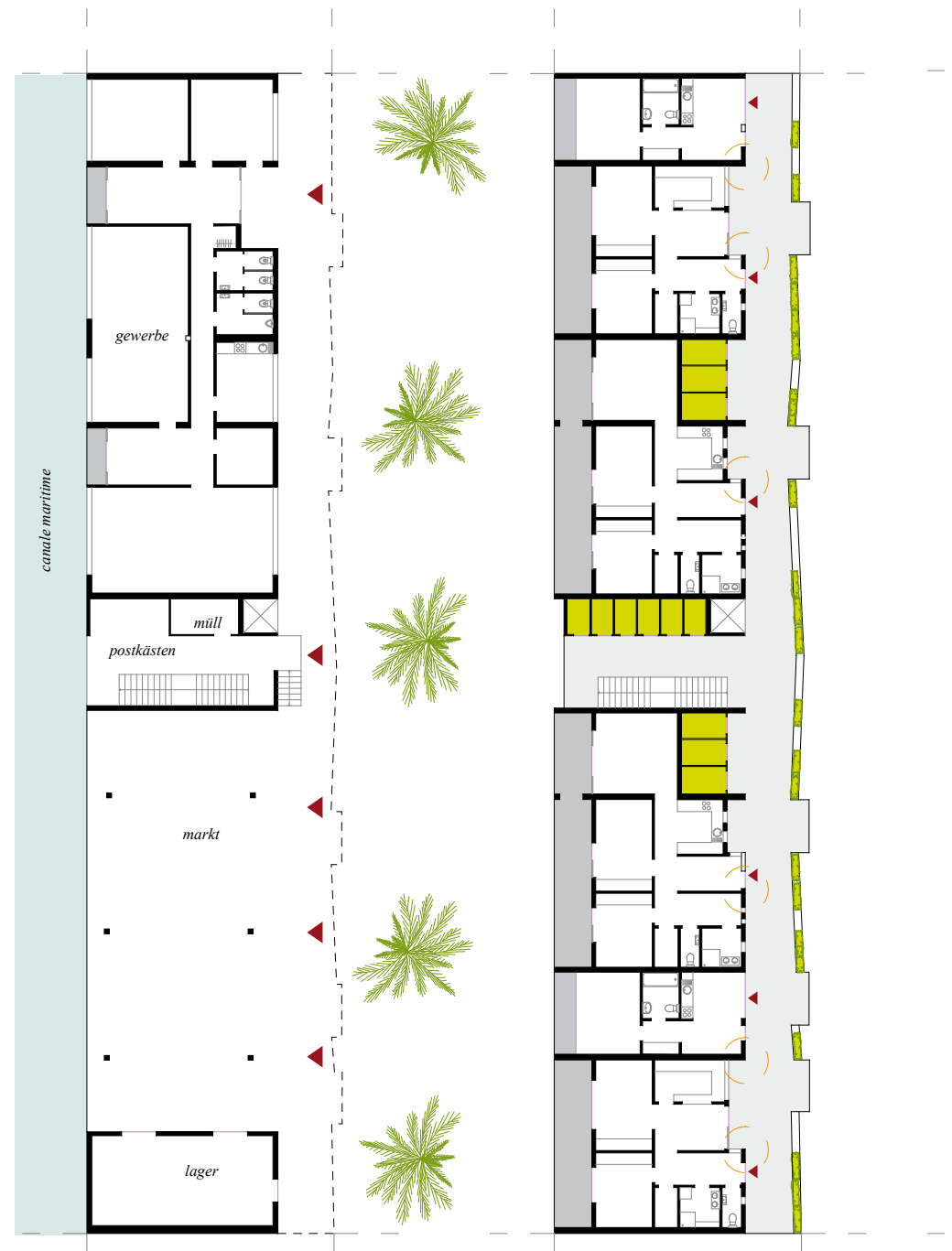
Entlang des großzügigen Laubenganges sind vor den Wohnungen Balkone angebracht, die mitsamt den der Akzentuierung der Eingänge dienenden Nischen einen halböffentlichen, zur privaten Aneignung dienenden Platz bilden.

Entlang des Laubenganges können, durch die Möglichkeit zur üppigen Bepflanzung, verschiedenartigste Einblicke und Ausblicke kreiert werden. Diesem zugeordnet sind Nebenräume, Küchen und Essbereiche angebracht.

So besteht die Möglichkeit eine Mahlzeit, oder einen Frühstückscfé im Freien einzunehmen, quasi am Platz vor der Wohnung, der vom Durchzugsweg des Laubenganges (gleichzeitig Fluchtweg) abgetrennt ist. Dies trägt zu einer erhöhten Kommunikationsbereitschaft der Bewohner untereinander bei.

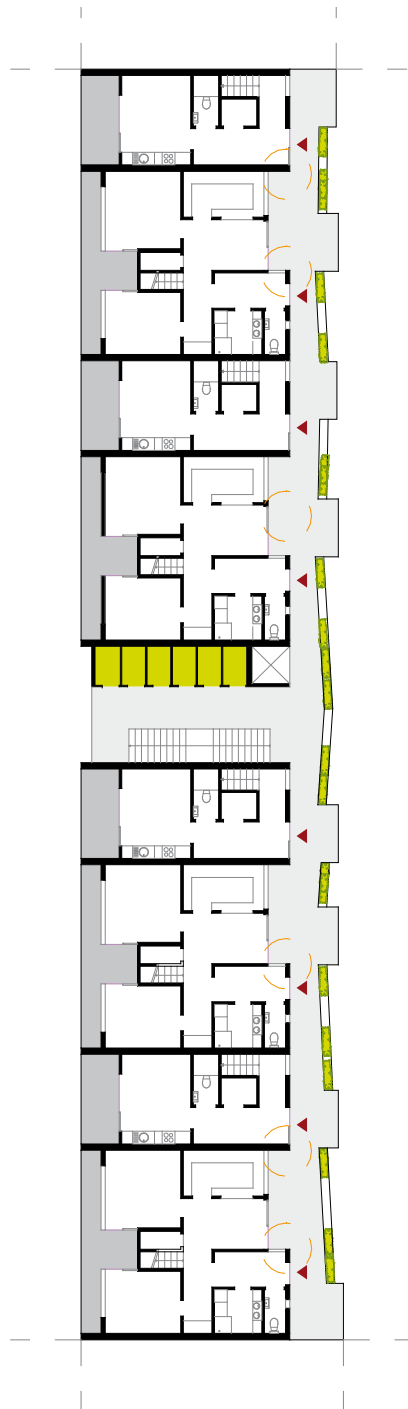
Auf der Westseite der Zeile befinden sich die privaten Balkone. Den Zimmer vorgesetzt, können diese auf diesen Freibereich über großzügige Öffnungen erweitert werden.

Alle Gebäude sind querdurchlüftet, profitieren von der Lebhaftigkeit der Promenade, sowie der Privatheit und dem Ausblick auf den Kanal bzw. das offene Meer.

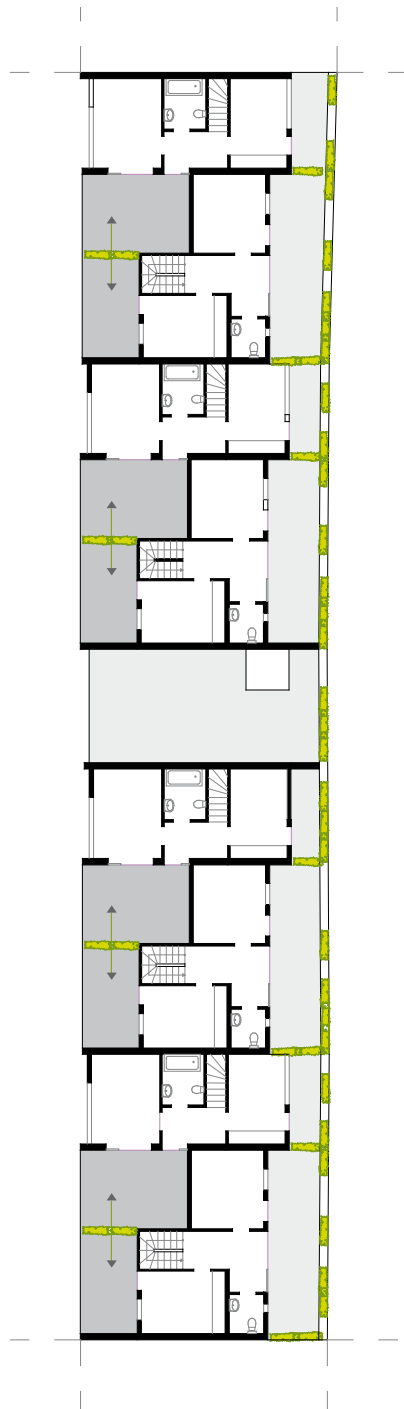


Erdgeschoß

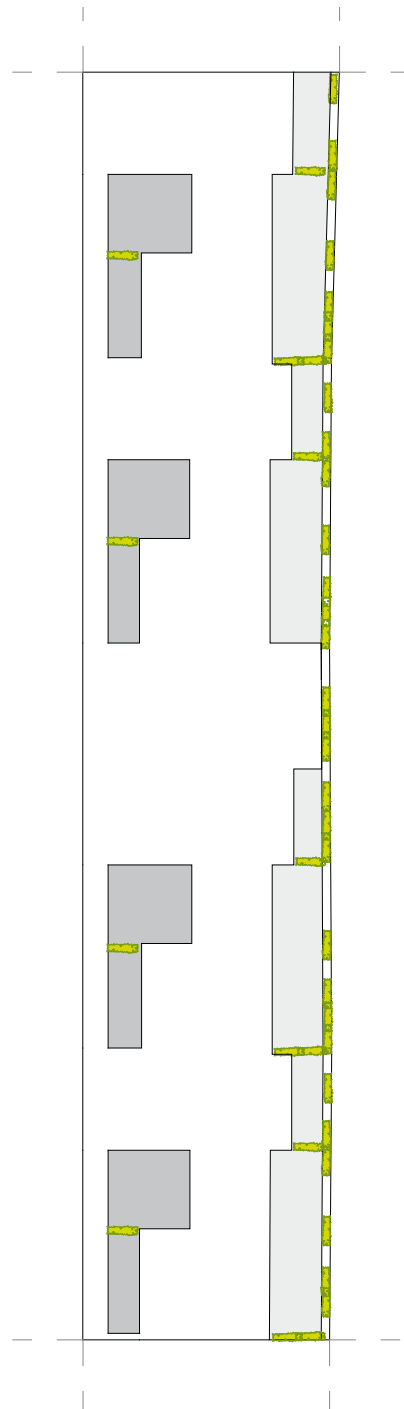
1. und 2. Obergeschoß



3. Obergeschoß



4. Obergeschoß



Dachdraufsicht

**Bautyp:**

Wohnzeile

**Gebäudetiefe:**

8,2 Meter

**Erschließung**

6 - 8 Spänner

**Wohnungszahl**

50

**Wohnungsgrößen**

1, 5 Zi-Whgn, 37 m<sup>2</sup>, (10 WE)

2, 5 Zi-Whgn, 59 m<sup>2</sup> (10 WE)

2,5 Zi- Mais, 66m<sup>2</sup> (4 WE)

3 Zi-Whgn, 76m<sup>2</sup> (10 WE)

3,5 Zi-Mais, 86 m<sup>2</sup> (6 WE)

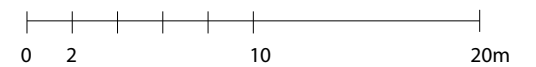
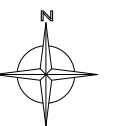
4,5 Zi-Mais, 91m<sup>2</sup> (6 WE)

5 Zi-Mais, 105m<sup>2</sup> (4 WE)

**Freiflächen**

Halböffentliche und private Balkone

Dachterassen



# Wohnungen im Detail

*Texte zum Entwurf  
von Wohnungsgrundrissen*



## Die Ein- und Mehrdeutigkeit von Grundrissen

Es gibt zwei Arten von Lesbarkeiten eines Grundrisses:

1) Den Räumen ihre Definitionen zuzuweisen, indem ihnen die genaue Funktion und Tätigkeiten zugeteilt werden, sodass alle Bewegungsabläufe vorhersehbar sind.

2) Andererseits gibt es die Anlage von vollkommen funktionsentleerten Räumen. Sie geben dem Bewohner, also dem Individuum, die Freiheit sich selbst für die Funktionen der einzelnen Räume zu entscheiden.

Diese Freiheit gebührt ebenso dem Betrachter des Grundrisses. Dadurch werden sogenannte „Gebrauchspotentiale“ im Entwurf festgelegt, welche sich aber erst im Benutzen zeigen, beziehungsweise verdeutlichen. In den letzten Jahren gewinnt diese Mehrdeutigkeit immer mehr an Bedeutung, da so auf die individuellen, spezifischen Wünsche der Bewohner eingegangen werden kann. Die Nutzungen beschränken sich hier nicht nur auf das Wohnen.

(vgl. Schneider 2004, Heckmann, 13)

## Deprogrammiertes Wohnen

„Eine deprogrammierte Architektur legt möglich wenig fest und bevormundet nicht.“

(Hubeli, 2004, 33)

Ab den 90iger Jahren beschäftigt man sich vermehrt mit der Entwicklung des Wohnbaus. Dies ergab eine einstimmige Befürwortung dafür, sich der Neuerungen durch die gegenwärtigen sozialen wie gesellschaftlichen Veränderungen anzupassen.

Es wird davon ausgegangen, dass Veränderungen, wie:

- die Liberalisierung von Partnerbeziehungen = Gleichstellung der Geschlechter
- die Ablösung der Familie durch zwei Generationengemeinschaften (ein Rückgang der traditionellen Familienhaushalten auf 20%)
- die steigende Bedeutung der dritten Lebensphase
- das Vorhandensein bzw. die Erkenntnis einer globalen Kultur infolge der Vernetzung
- die Mobilität, welche weiters zur Zusammenführung von Wohnungen mit dem Arbeitsplatz beiträgt,

darauf zurückzuführen sind.

Die „Versingelung“ wird immer mehr zur neuen Lebensweise. Ein Begriff, der nicht mit Vereinsamung gleichzustellen ist. Es ist dies nur eine neue Art des Wohnens auf welche die Architektur einzugehen vermag. Dies zeigt sich durch die Nachfrage an Nischenangeboten (unkonventionelle Wohnformen), und an umgreifende Spezialisierungen.

„Die deprogrammierte Wohnung entspricht auch dem Wunsch nach Unterscheidungsmerkmalen. Die Attraktion des Abweichenden besteht nicht im Schönen oder Hässlichen, im Teueren oder Billigen, sondern in dem demokratisierten Luxus, sich von anderen zu unterscheiden.“

(Hubeli, 2004, 33)

Diese nun also neu geschaffene Freiheit kann auch als Zwang empfunden werden. Die Sehnsucht nach alten Lebensarten ist durchaus noch vorhanden, dies entspricht ansteigenden Offerten an Retorten - Architektur. Doch ist der postfunktionalistische Wohnungsbau weiterhin vorherrschend.

Im Gegensatz zum Funktionalismus, der einer ethnischen Grundlage folgte, geht die deprogrammierte Architektur mehr von einer Mannigfaltigkeit und Diversifikation, als einer Realität aus. Die Ausformulierung begibt sich so in den Zustand der Vereinfachung, welche als Entwurfsstrategie bezeichnet werden kann. (vgl. Hubeli, 2004, 31ff)

„Die Wohnung konkretisiert sich, indem sie durch Aneignung interpretiert wird.“ (Hubeli, 2004, 33)

## Zur Rolle der Erschließungen

Betrachtet man die Entwicklung von Erschließungsflächen aufgrund von wirtschaftlichen Faktoren, sollen diese vermehrt minimiert werden, was soviel heisst, dass die im Aussenbereich gelegenen Interaktionsflächen auf ihre notwendigen Verkehrswege reduziert werden sollen (Fußgängerverkehr, Fahrverkehr, ruhender Verkehr). Dadurch verlieren sich die „bewohnbaren“ Aussenräume und auch die z.B. dafür vorgesehenen Spielplätze bieten keinen Ersatz für die Entstehung zwischenmenschlicher Verbindungen. Sie liegen oft zu weit entfernt und das Interesse der Bewohner spaltet sich hier.

Ebenso liegt ein großes Augenmerk auf der Erschließung des Aufenthaltsbereichs, welches sich vor allem auf den Vorbereich des Wohnungseinganges bezieht. Dieser Platz ist ein sensibler Bereich, wo sich der private Bereich mit öffentlicher Interaktion überlagert.

Sowohl Alte wie Junge finden gefallen daran, einerseits diesen Bereich zum Spielen oder für informelle Begegnungen zu verwenden, andererseits dient er als Beobachtungspunkt von dem aus mit einer gewissen Distanz am „Leben der Straße“ teilgenommen werden kann. Der Platz um den Eingangsbereich ist quasi die Transmissionsstelle, „über die Wechselprozesse zwischen Privatsphäre und Öffentlichkeit im Wohnbereich stattfinden.“

(vgl. Schneider, 2004, 41ff)

## *Pläne und Innenansichten*

*„Ein guter Grundriss ist der, der ein Ordnungsprinzip oder eine Organisationsidee sichtbar macht, nur Licht, Luft, keine störenden Details, das ruhige Gewahrsein, daß es die Süße des Funktionierens ist, was Architektur ausmacht. In einem echten Gebäude gehören Licht, Raum und Luft zusammen. Spüre die Luft, erfasse den Raum und Luft zusammen. Spüre die Luft, erfasse den Raum, und du weißt was zu tun ist. Wie man sich die Wahrnehmung für diese Vorgänge bewahrt, wo das Licht und die Luft herkommen, wie man raus und reingeht, daß ist die Frage.“*

Zitat: A+ P. Smithson in: Changing the Art of Inhabitation, London, München, 1994

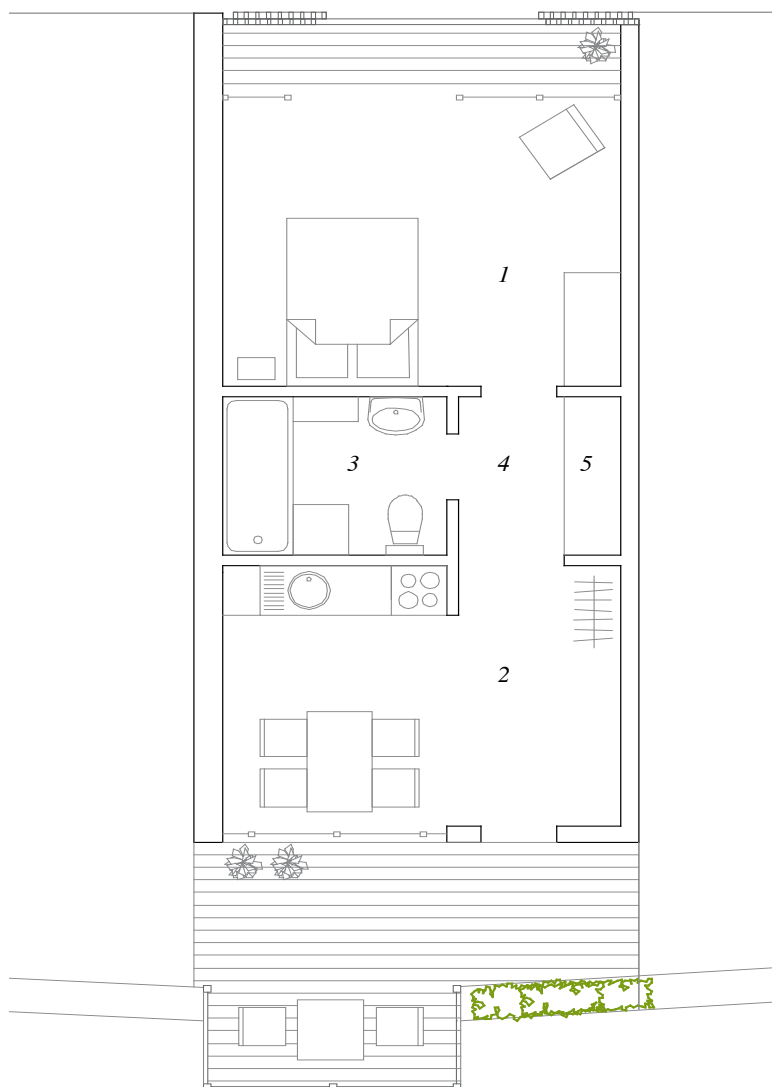
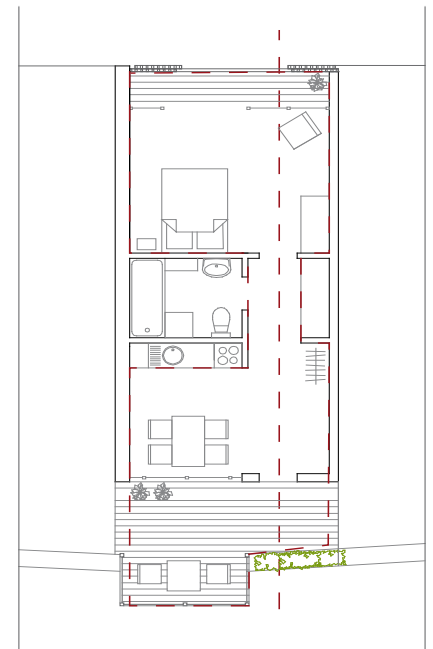
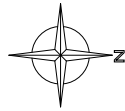
*Betrachtet man die letzten zwei Jahrhunderte der architektonischen Entwicklung bzw. Anwendung der Architektur, wird ganz klar deutlich, dass die Architektur eher als ein Instrument für Prävention gesehen wird. Prävention vor nicht Erwünschtem, Verhüllung von Unannehmlichkeiten, Unnötigem. Das alltägliche Leben noch mehr in Schranken zu weisen, ist das Ziel der gestalterischen Ebene. Doch existiert heute zu Tage eine Gegenbewegung dessen. Architektur ist gewollt, genau diesem zuvor erwähnten Verstecken, Raum zu geben. Diese Architektur steht für Sinnlichkeit und Soziabilität, welche Individuen zusammen führen vermag.*

*So sieht sich der Architekt als Erschaffer dessen. Die Möglichkeit aus der Abstraktion des Grundrisses hin zur Nutzung für den Einzelnen, steht im Vordergrund des Interesses. Die Arbeit am Grundriss ist eine mannigfaltige, emotionale Hingabe, welche immer die sinnliche Wahrnehmung des Raumes sowie die Fassung der Einbindung in die Umgebung im Blickfeld hat.*

Quelle:(Übersetzt nach „Figuren, Doors, and Passages“ in Robin Evans, Translation from Drawing to Building and other Essays, London 1997.)

# Garçonnière\_37,8m<sup>2</sup>

Maßstab 1:100



Der Grundriss der Garçonnière definiert sich durch seine Zweiteilung. Es wurde, wie bereits zuvor beschrieben, besonderes Augenmerk auf die Integration des Laubenganges gelegt.

Die Kochgelegenheit und die Eingangssituation sind kombiniert, durch eine raumhohe Öffnung auf den Vorplatz vor der Wohnung (+ Terasse) kann dieser Bereich auf den Laubengang erweitert werden.

Die Grenzen in den Außenbereich werden somit fließend, jedoch soll durch sekundäre Verblendungen ein temporärer Abschluss dieser Öffnung möglich sein, um gewünschte Privatheit ebenfalls zuzulassen.

Der Hauptraum ist nach Westen gerichtet und profitiert von der großzügigen Öffnung (=thermischer Abschluss) auf den Balkon.

An der Außenkante sind Paneele zum Sonnenschutz angebracht, die lichtdurchlässig sind, jedoch vor zu starker Sonneneinstrahlung schützen.

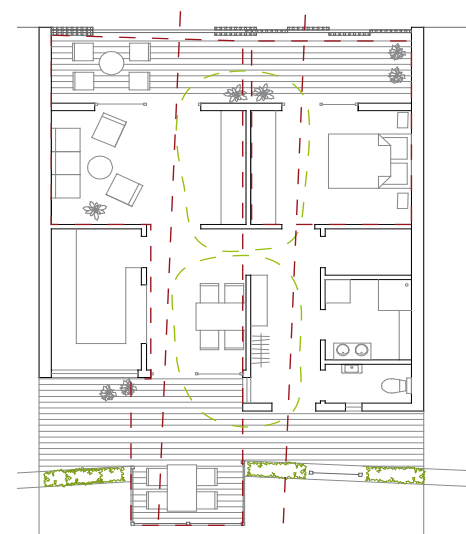
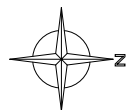
1_Zimmer	11,8 m <sup>2</sup>
2_Küche / Vorraum	4,8 m <sup>2</sup>
3_Bad	2,2 m <sup>2</sup>
4_Verteiler	1,2 m <sup>2</sup>
5_Abstellfläche	3,6 m <sup>2</sup>

Balkon

# 2,5 Zimmer W.

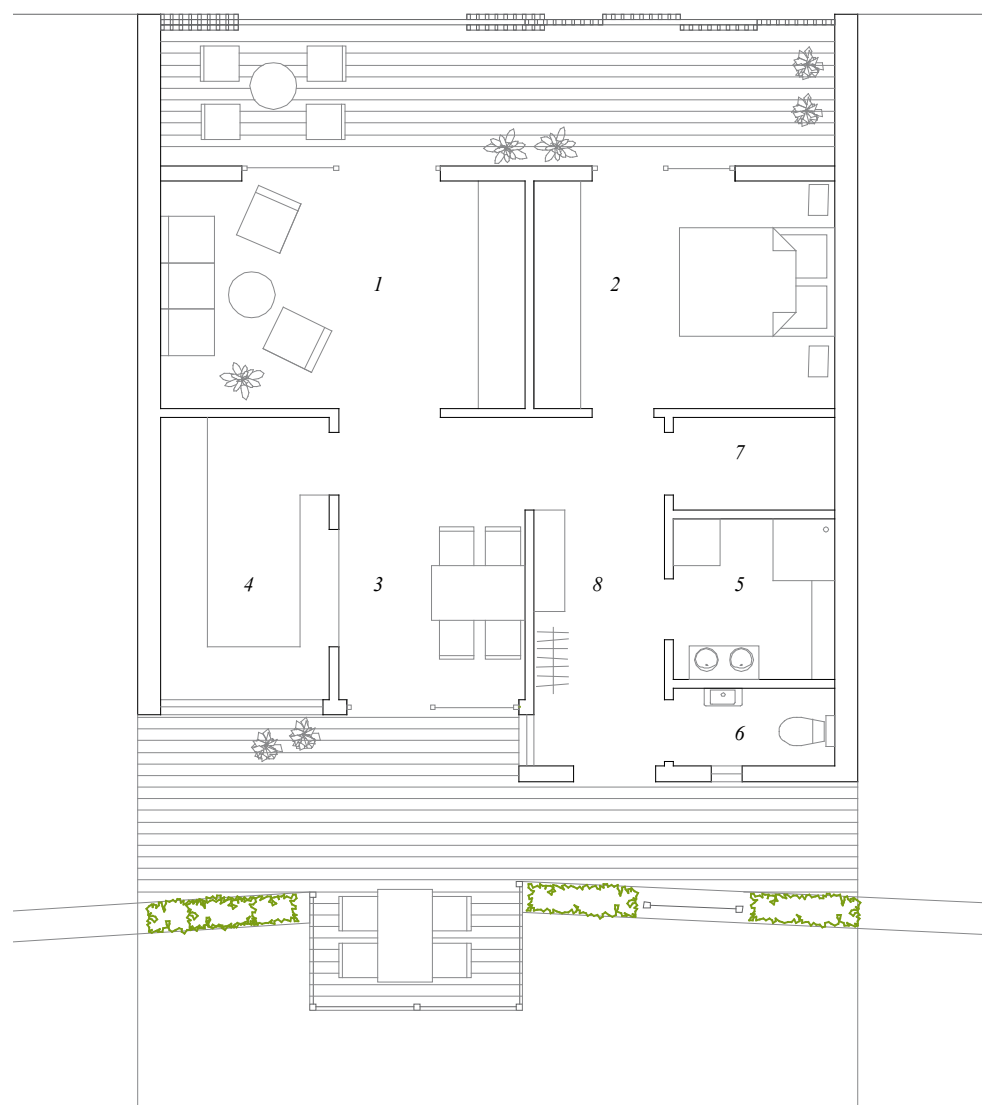
## 59,5 m<sup>2</sup>

Maßstab 1:100



1_Zimmer	14,9 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	12,0 m <sup>2</sup>
3_Esszimmer	8,6 m <sup>2</sup>
4_Küche	7,9 m <sup>2</sup>
5_Bad	4,3 m <sup>2</sup>
6_WC	1,9 m <sup>2</sup>
7_Abstellraum	2,4 m <sup>2</sup>
8_Vorraum	7,5 m <sup>2</sup>
Balkon	15,5 m <sup>2</sup>

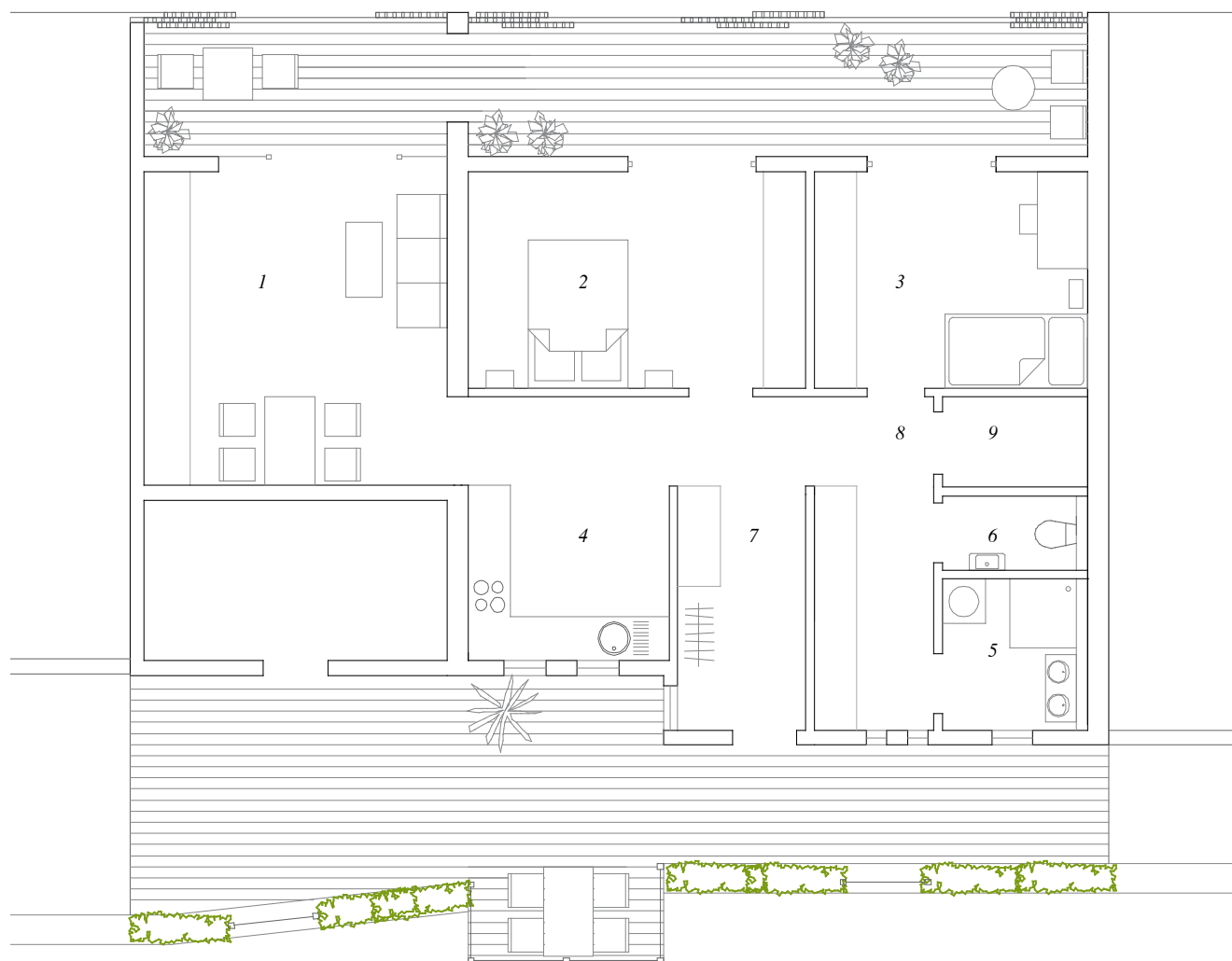
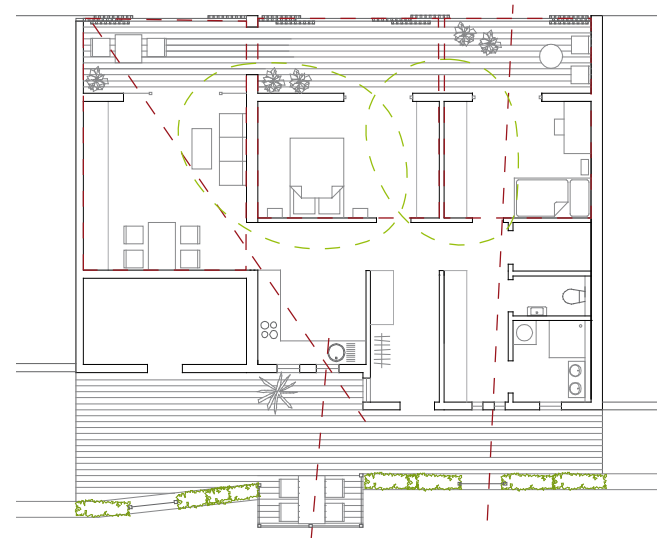
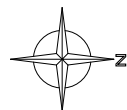
In diesem Grundriss wird der Bezug zum Laubengang ebenfalls über die Anlage der Küche bzw. des Essbereichs hergestellt. Auch hier kann die Glasfront vollständig geöffnet werden, um Außen- und Innenraum zu kombinieren. Eine Besonderheit stellt hier der Rücksprung der Fassade dar, die quasi zusätzlichen Raum zur Aneignung schafft. Über den privaten Balkon im Westen wird die Zirkulation zwischen den Zimmern begünstigt.





# 3 - Zimmer W. 76,5 m<sup>2</sup>

Maßstab 1:100



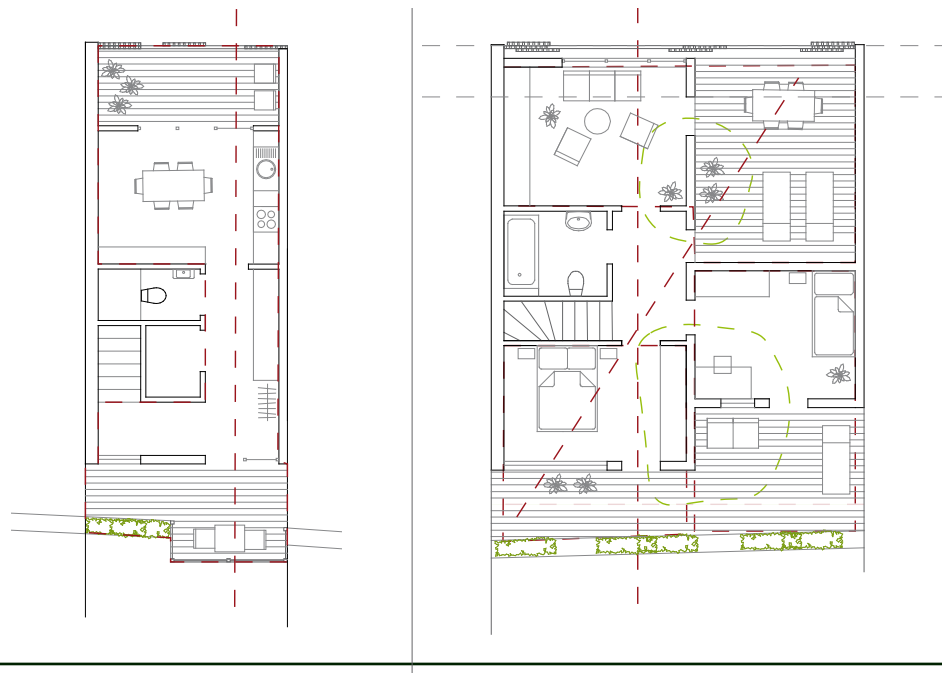
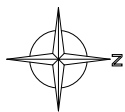
Die drei Haupträume können über den zentralen Verteiler, bzw. über den Balkon betreten werden.

1_Zimmer	17,9 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	13,2m <sup>2</sup>
3_Zimmer	11,2 m <sup>2</sup>
4_Küche	10,2 m <sup>2</sup>
5_Bad	4,1 m <sup>2</sup>
6_Wc	1,8 m <sup>2</sup>
7_Vorraum	5,9 m <sup>2</sup>
8_Gangfläche	9,8 m <sup>2</sup>
9_Abstellraum	2,4 m <sup>2</sup>
Balkon	19,14m <sup>2</sup>

# Maisonette

3,5 Zimmer  
86,6m<sup>2</sup>

Maßstab 1:100



*1. Geschoß*

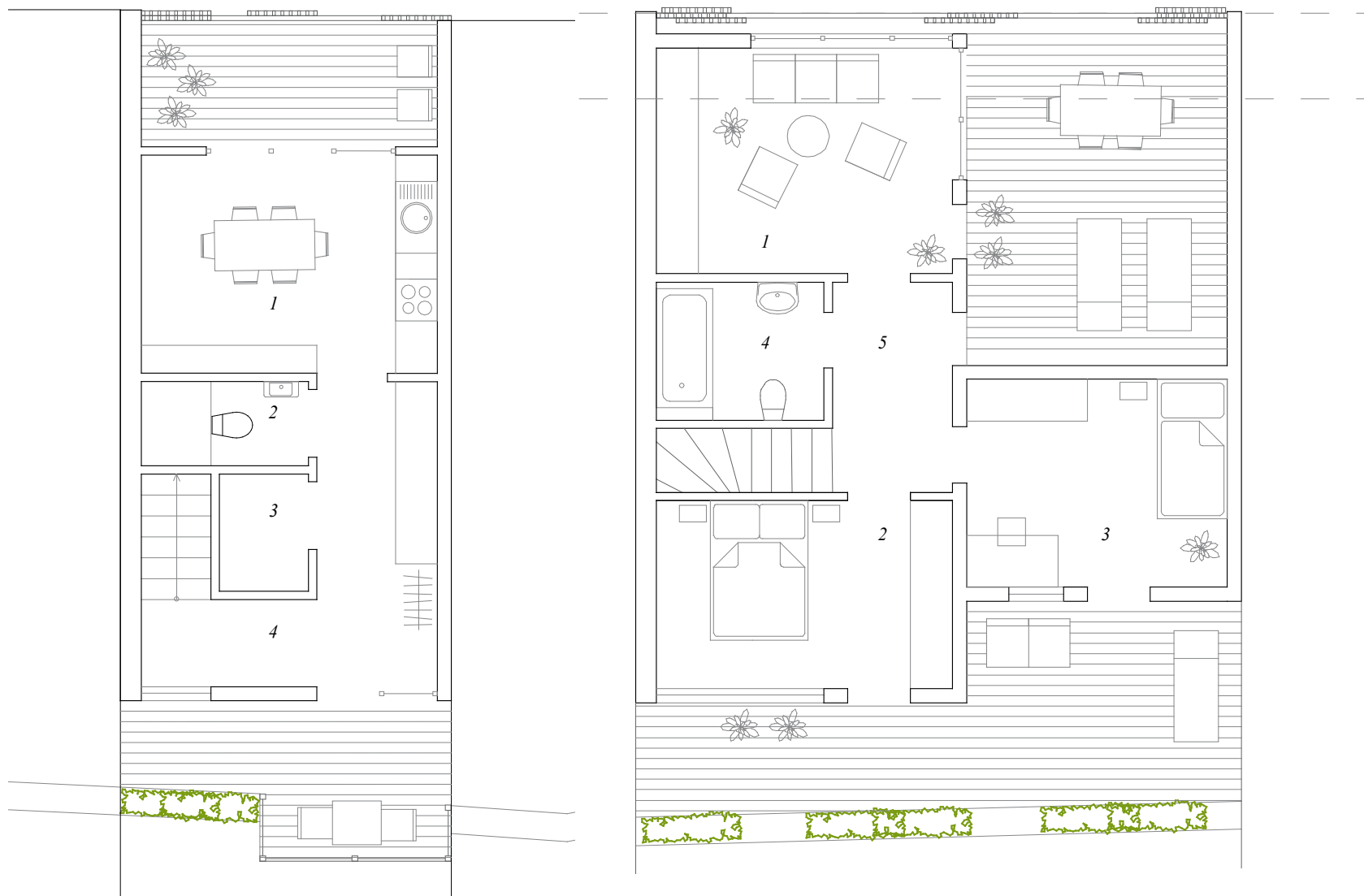
<i>1_Zimmer</i>	<i>14,2 m<sup>2</sup></i>
<i>2_WC</i>	<i>1,9 m<sup>2</sup></i>
<i>3_Abstellraum</i>	<i>2,2 m<sup>2</sup></i>
<i>4_Vorraum</i>	<i>12,5 m<sup>2</sup></i>

*Balkon*

*2. Geschoß*

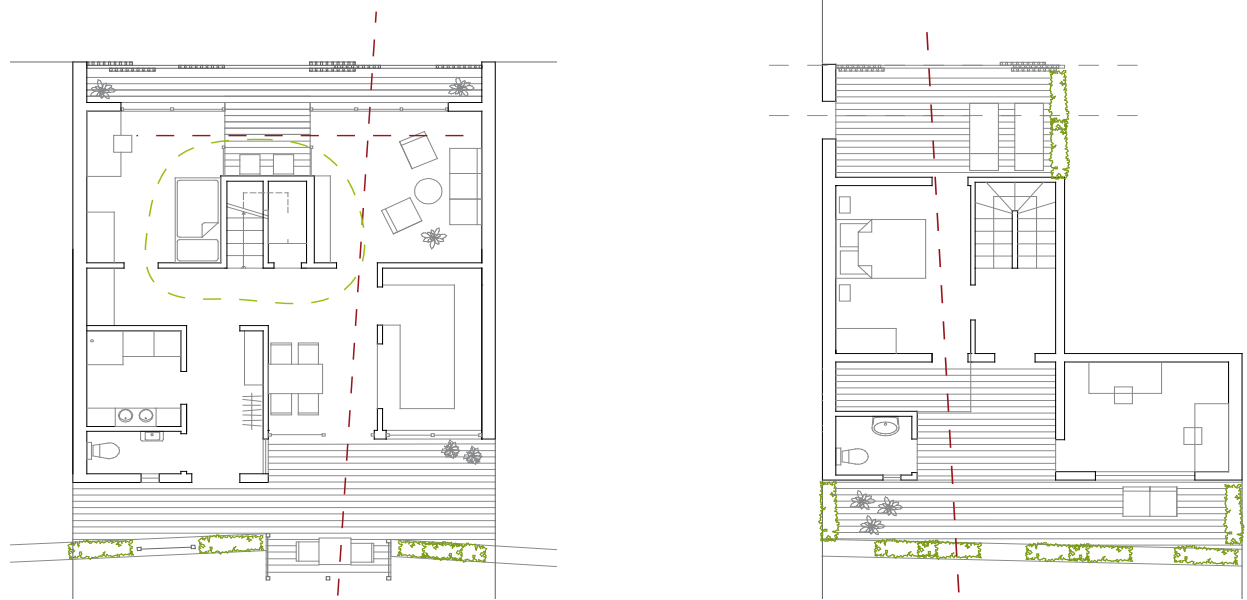
<i>1_Zimmer</i>	<i>13,8 m<sup>2</sup></i>
<i>2_Zimmer</i>	<i>11,8 m<sup>2</sup></i>
<i>3_Zimmer</i>	<i>11,4 m<sup>2</sup></i>
<i>4_Bad</i>	<i>4,8 m<sup>2</sup></i>
<i>5_Verteiler</i>	<i>5,2 m<sup>2</sup></i>

*Dachterasse* *37,4 m<sup>2</sup>*



Maisonette  
4,5 Zimmer  
90,2m<sup>2</sup>

*Maßstab 1:100*



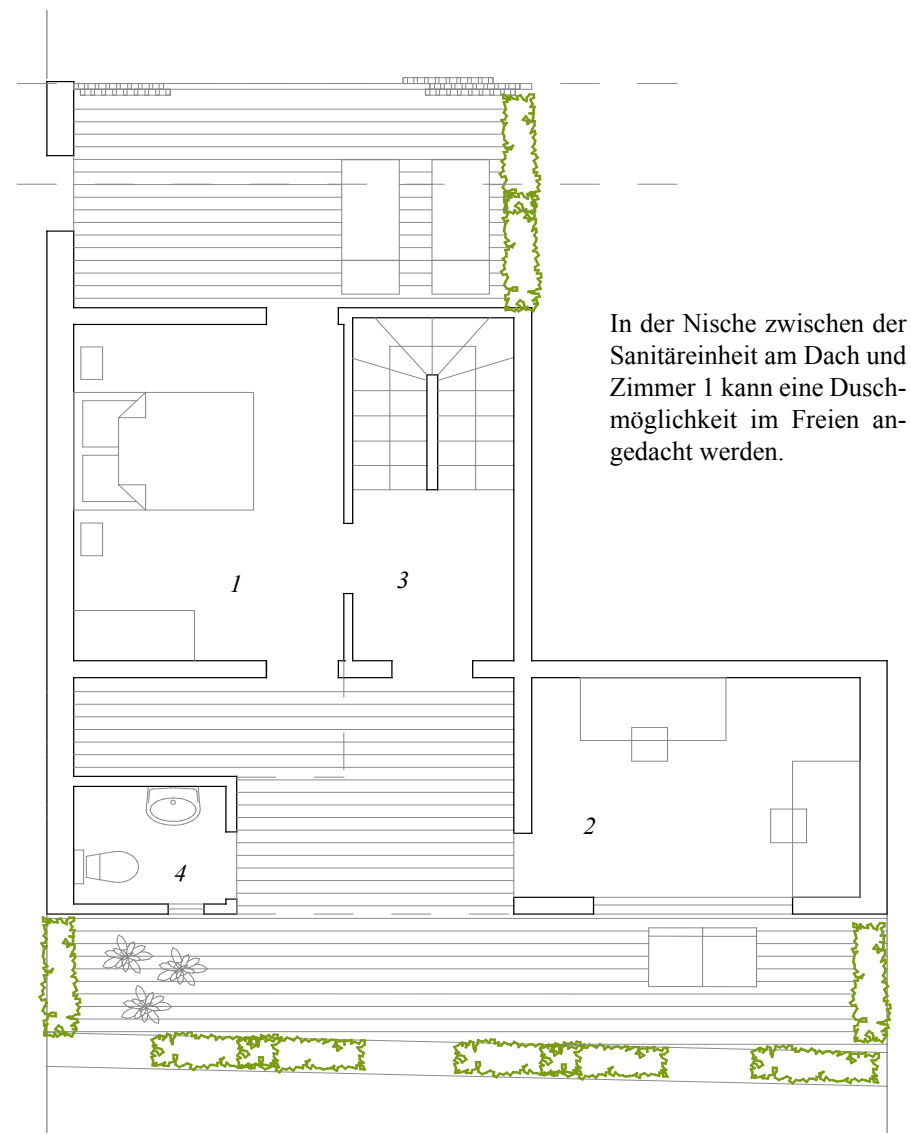
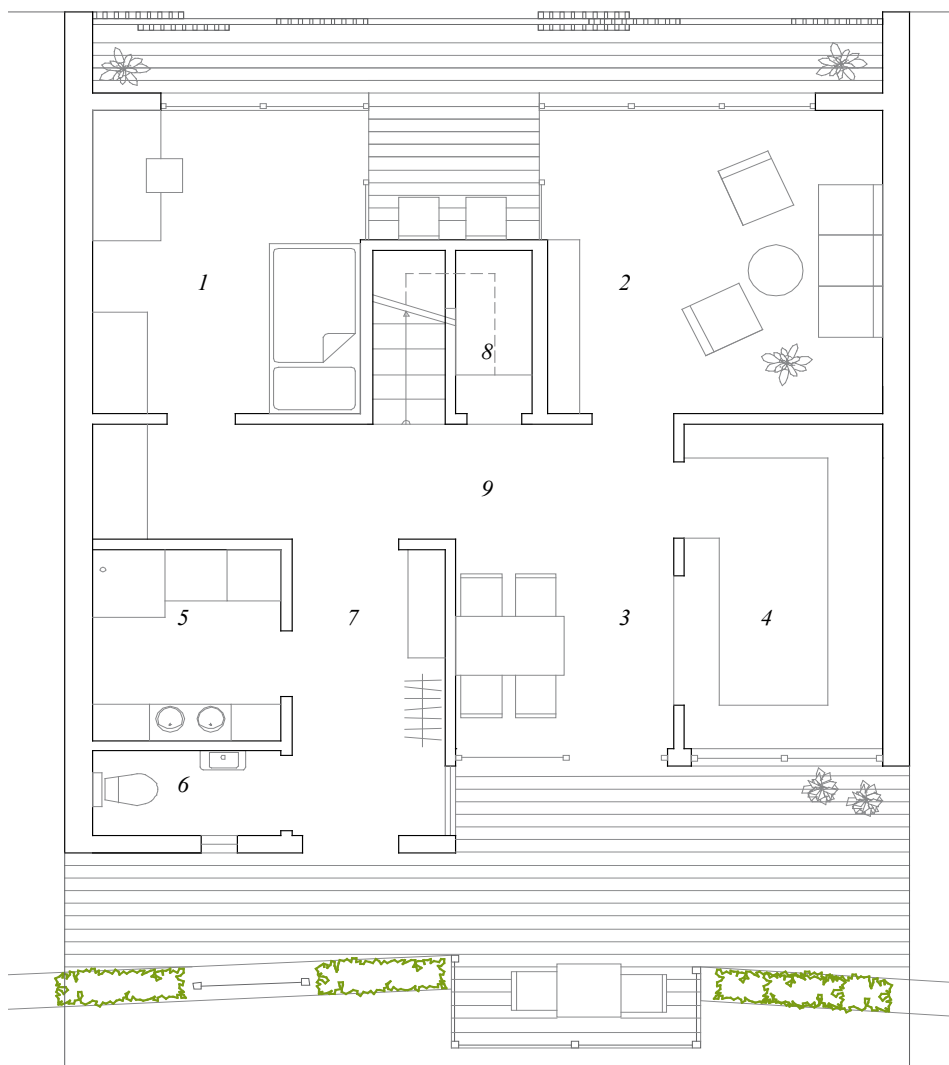
### 1. Geschoß

1_Zimmer	10,7 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	13,4m <sup>2</sup>
3_Esszimmer	9,2 m <sup>2</sup>
4_Küche	7,9 m <sup>2</sup>
5_Bad	4,7 m <sup>2</sup>
6_WC	1,9 m <sup>2</sup>
7_Vorraum	5,6 m <sup>2</sup>
8_Abstellraum	1,9 m <sup>2</sup>
9_Verteiler	7,3 m <sup>2</sup>

Balkon 10,5 m<sup>2</sup>

### 2. Geschoß

1_Zimmer	11,8 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	10,8 m <sup>2</sup>
3_Bad	1,4 m <sup>2</sup>
4_Verteiler	3,5 m <sup>2</sup>
Dachterasse	33 m <sup>2</sup>



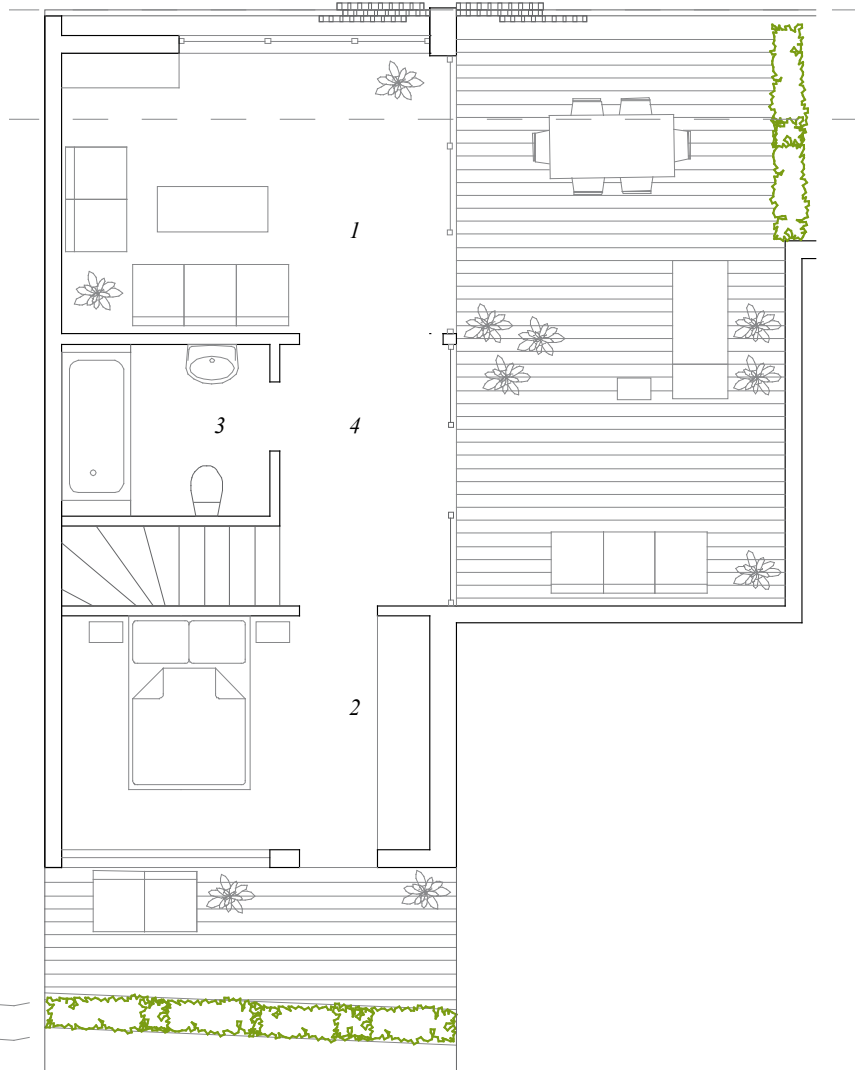
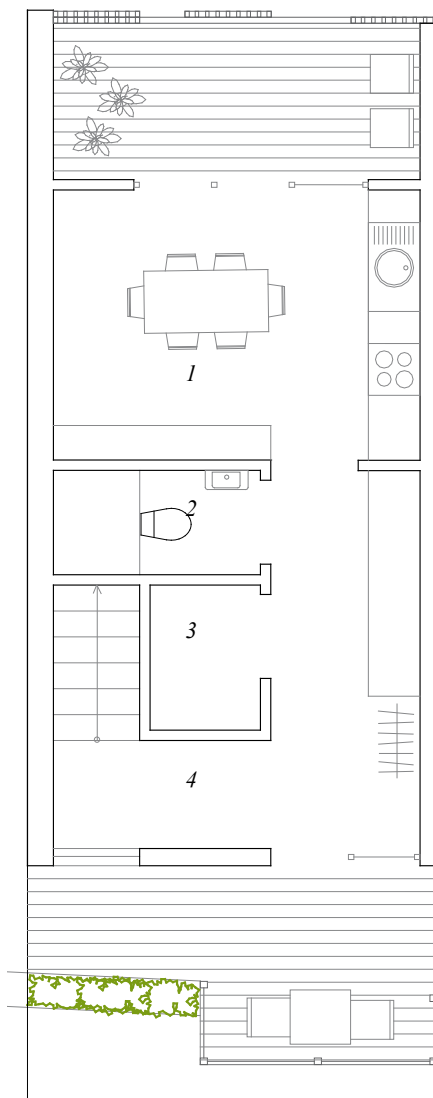
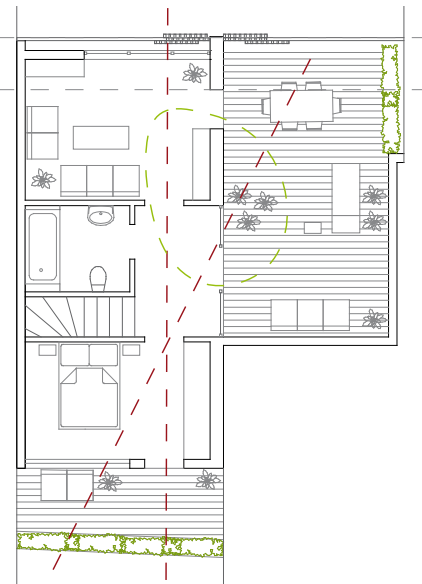
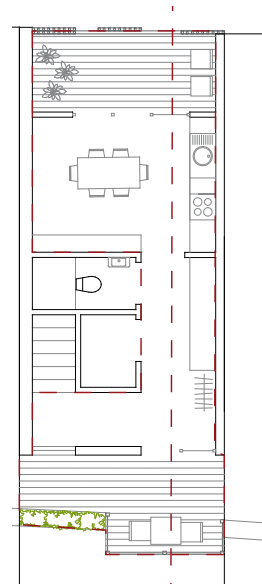
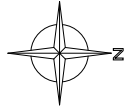
In der Nische zwischen der Sanitäreinheit am Dach und Zimmer 1 kann eine Duschköglichkeit im Freien angedacht werden.

# Maisonette

## 3 Zimmer

### 66,6m<sup>2</sup>

Maßstab 1:100



#### 1. Geschoß

1_Zimmer	14,2 m <sup>2</sup>
2_WC	1,9 m <sup>2</sup>
3_Abstellraum	2,2 m <sup>2</sup>
4_Vorraum	12,5 m <sup>2</sup>
Verteiler	

Balkon 7,6 m<sup>2</sup>

#### 2. Geschoß

1_Zimmer	14 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	11,8 m <sup>2</sup>
3_Bad	4,2 m <sup>2</sup>
4_Verteiler	5,8 m <sup>2</sup>

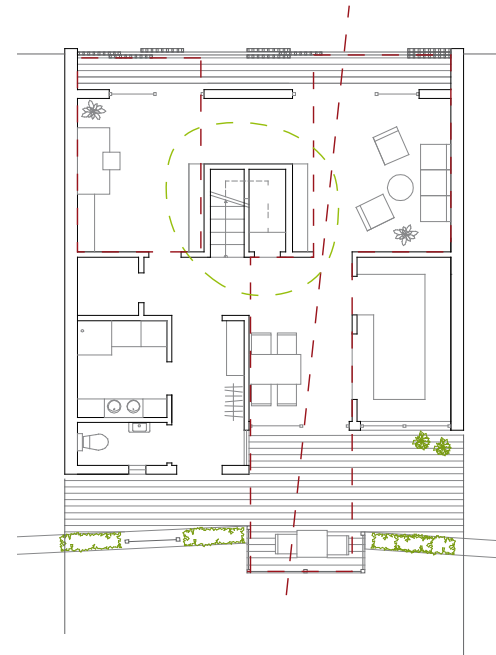
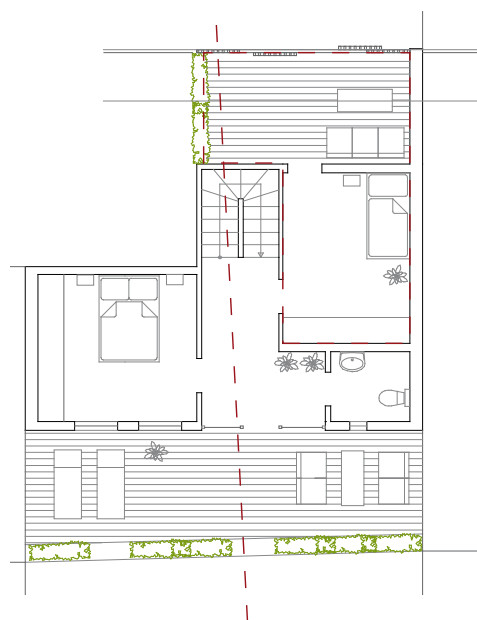
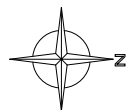
Dachterasse 33 m<sup>2</sup>



# Maisonette

4,5 Zimmer  
104,2 m<sup>2</sup>

Maßstab 1:100





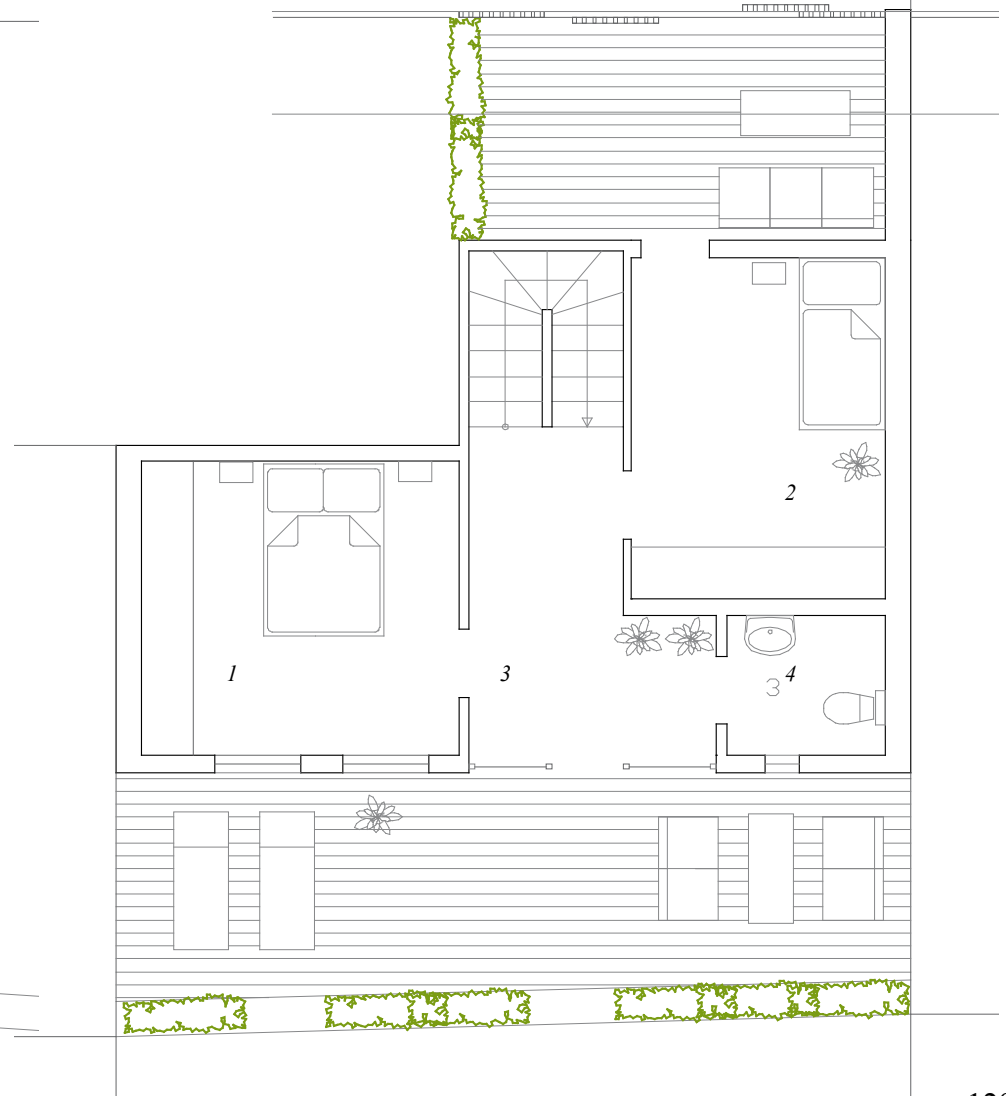
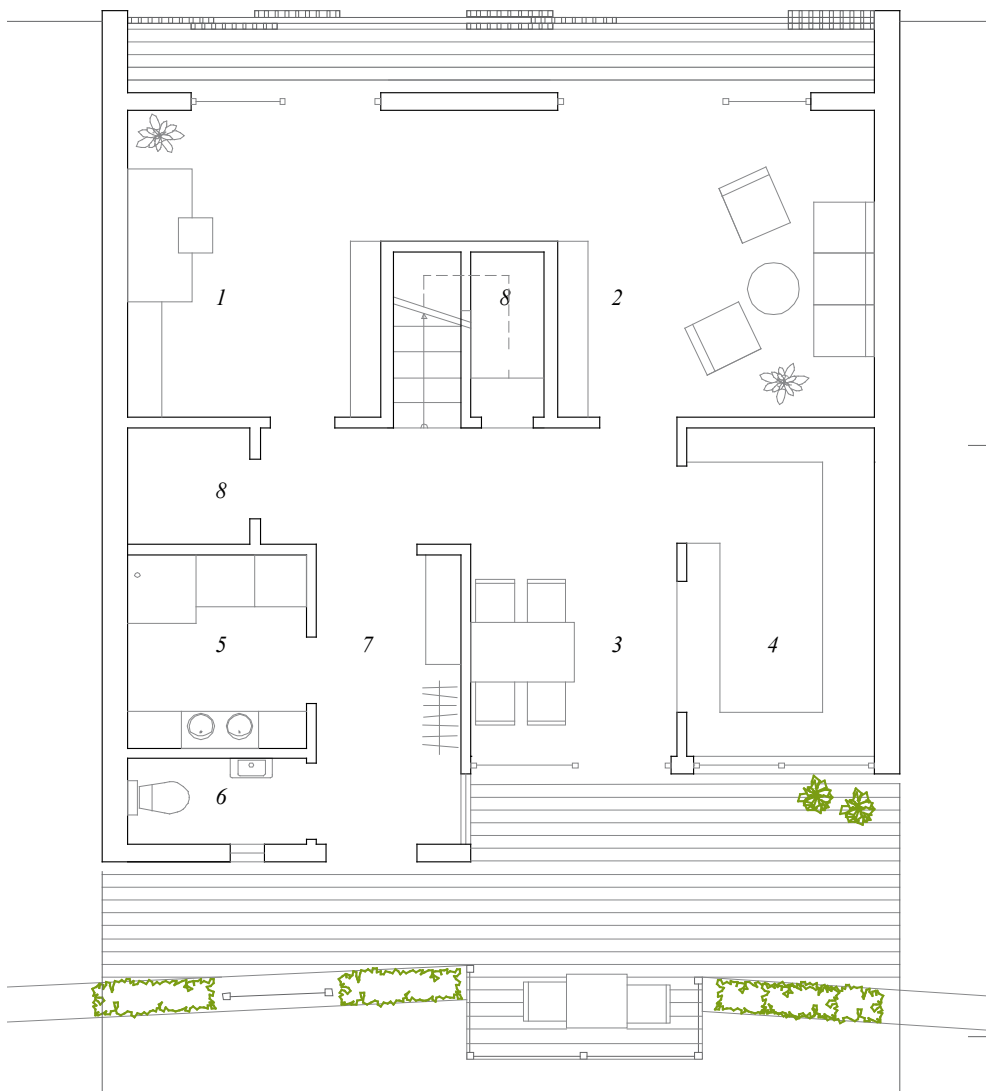
1. Geschoß

1_Zimmer	12,4 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	14,7 m <sup>2</sup>
3_Esszimmer	8,6 m <sup>2</sup>
4_Küche	7,9 m <sup>2</sup>
5_Bad	4,3 m <sup>2</sup>
6_Wc	1,9 m <sup>2</sup>
7_Vorraum	7,5 m <sup>2</sup>
8_Abstellraum	3,8 m <sup>2</sup>
9_Verteiler	7,4 m <sup>2</sup>

Balkon 7,1 m<sup>2</sup>

2. Geschoß

1_Zimmer	12,8 m <sup>2</sup>
2_Zimmer	11,8 m <sup>2</sup>
3_Bad	3,0 m <sup>2</sup>
4_Verteiler	8,6 m <sup>2</sup>
Dachterasse	36 m <sup>2</sup>



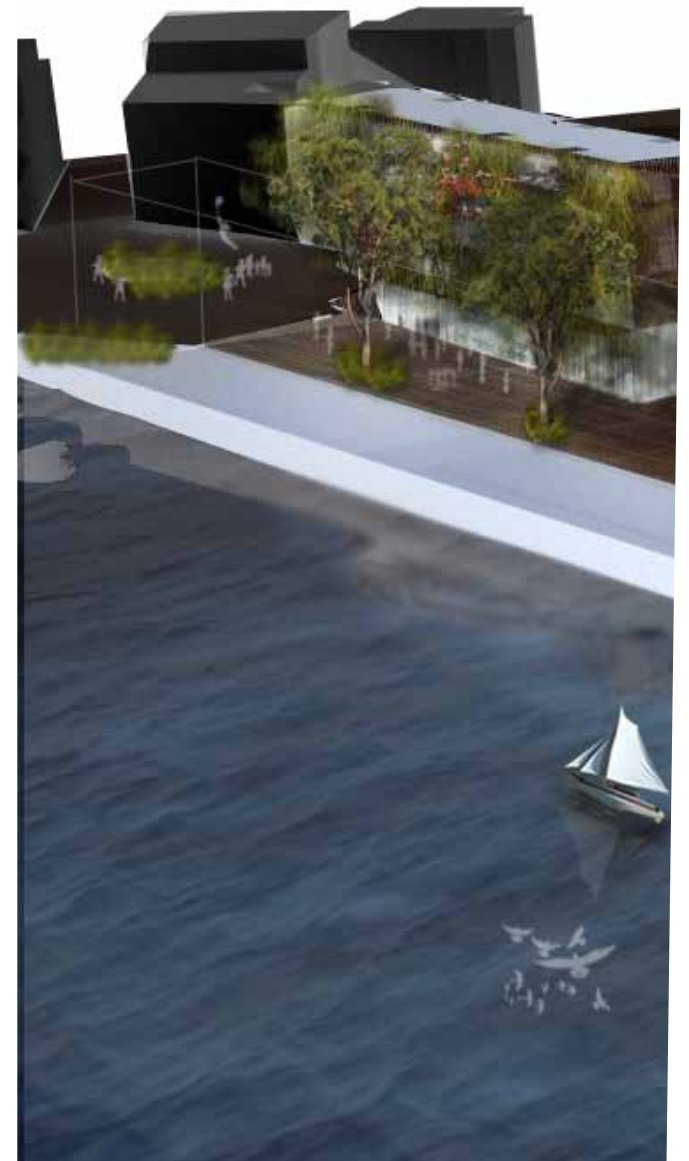




# Perspektiven

---

*Zwischenraum  
...die östliche Gebäudezeile  
wurde zur besseren  
Veranschaulichung des Zwischenraums  
ausgeblendet*





*Zwischenraum*





Es ist die Aufgabe der Kindheit die neue Welt dem Raum der Symbole hinzuzufügen. Was der Erwachsene überhaupt nicht kann, kann das Kind: sich an das Neue erinnern.

(Walter Benjamin)



Als ich während meines Aufenthalts in Frankreich diesen Ort das erste Mal besuchte, wohlgerichtet auf der Suche nach einem Thema für meine Diplomarbeit, wurde mir klar, dass dieser Ort es wert wäre, eine Veränderung zu erfahren.

Über die letzten Jahre habe ich umfassendes Informationsmaterial zum Thema der Hafenwanderungen sammeln können, und wurde in meiner damaligen Ansicht bestätigt. Die Schwierigkeit bestand darin, dass keine Vorgaben für ein Projekt an dieser Stelle existierten.

Eingehends sollte die Fährstation Orsetti an sich zu meinem Projektthema werden, jedoch ging nach den Analysen hervor, dass die eigentliche Problematik nicht im Bestand, jedoch in der brachliegenden Fläche neben dieser Station zu finden war, dass es städtebauliche Akzente brauchte um das Areal zu aktivieren.

Die Integration in das städtische Gefüge konnte dadurch erreicht werden.

Der Fragestellung, wie an einem Ort wie diesem, wo doch jeglicher Naturraum eingehends ausgeschlossen wurde, oder nur in Fragmenten existiert, ein Grünraum installiert werden könnte, wurde im weiteren Schritt zentrales Thema.

Die spezielle Lage und die angeführten räumlichen Qualitäten bildeten den roten Faden für den Entwurf.

Somit konnte ein Baukörper installiert werden, der dieses Areal wieder an die Stadt heranführt, ein Baukörper der die Präsenz der Hafenszenerie nicht verneint, sondern darauf aufbaut.

Von großer Wichtigkeit war mir ebenfalls der Charakter der Stadt, und die Art und Weise mit diesem zu arbeiten.

Obwohl es mir anfänglich schwierig erschien, dass so oft romantisierte Bild von Häfen in einer zeitgenössischen Art und Weise wieder zu beleben, konnte im Hinblick auf solcher Art Urbilder durch diesen Entwurf geantwortet werden.

Weiters konnte das öffentliche Leben in der Stadt, beschrieben durch die Aktivität in den Straßen in die Konzeption einfließen und eine angemessene Interpretation dafür gefunden werden.

Ein Ort des Handels, des Gewerbes ist entstanden. Aber auch ein Ort zum Wohnen, mit einer positiven Einstellung zu gesellschaftlichen und nachbarschaftlichen Akzenten.

## Bücher

- Dieter-J. Mehlhorn (2009): Grundrissatlas Wohnungsbau Spezial. Bauwerk.
- Schneider, Friederike [Hrsg.]; Gänshirt, Christian; Hubeli, Ernst; Heckmann, Oliver (2004): Grundrissatlas Wohnungsbau. Birkhäuser.
- Erlhoff, Michael (2008): Designing Public. Birkhäuser.
- Lambertini, Anna; Ciampi, Mario (2009): Vertikale Gärten. Dt. Verl.-Anst.
- Favole, Paolo (1995): Plätze der Gegenwart. Campus-Verl.
- Kalcher, Sandra (2007): Übergänge. Birkhäuser.
- Henley, Simon; Barr, Sue (2007): Parkhaus - Architekturen. Niggli.
- Homann, Michael (2000): Die Transitität der Hafenstadt. Dissertation.
- Wallmüller, Fabian (2003): Out of Sight. Diplomarbeit.
- Siza, Alvaro; Frampton Kenneth (2000): Alvaro Siza. Dt. Verl.-Anst.
- Schubert, Dirk (2001): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Leue.
- Graafland, Arie (2001): Cities In Transition. Publisher.
- Lächler, Paul; Wirz, Hans (1962): Schiffe. Walter Verlag AG.
- Landström, Björn (1961): Das Schiff. C. Bertelsmann
- Jones, Peter Blundell (1998): Dialogues in Time. HDA Graz
- Baumeister, Nicolette (2006): Neue Landschaftarchitektur. Verlagshaus Braun.
- Candby, Courtlandt (1962): Geschichte der Schifffahrt. Editions Rencontre and Erik Nietsche Int.
- Wines, James (2000): L'Architecture Verte. Benedikt Taschen Verlag GmbH.
- Brandi, Ulrike; Greissmar - Brandi, Christoph (2001): Lichtbuch. Birkhäuser
- Phaison Press (2009): 10x10 / 3, 100 Architects / 10 Critics. Phaidon Press Limited.
- Feireiss, Kerstin + Lukas (2008): Architecture of Change. Die Gestalten Verlag
- Zimmermann, Astrid [Hrsg]; (2009): Landschaft Konstruieren. Birkhäuser.
- Jaenada, Philippe (1999): Néfrititi dans un champ de canne à sucre. Points.
- Wentz, Martin (2000): Die kompakte Stadt. Campus Fachbuch

Onlinequellen	<p>Univ. Prof. Ebner, Peter (2006): Living Streets, Laubengänge. livingstreets.pdf.</p> <p>Cabinet 4V (2002): Etude sur le secteur des bateaux de croisière sur la ville de Sète, Analyse dePort.pdf</p> <p>Société Anonyme d'Economie Mixte (2003): Schéma de développement touristique Ville de Sète, Schéma de développement touristique. pdf</p>
Vortrag	<p>Susanne Hauser, (AN)Ästhetik der Zwischenstadt. Vortrag im Rahmen von "europe.cc - changing cities/Stadt ohne Stadt, 2002, HDA Graz. Originalmanuskript.</p>
Zeitschriften	<p>Mark, Green Icons, April, Mai 2008</p> <p>The Plan, Architecture and Technologies in Detail #35, Juli, August 2009</p> <p>Panorama Architecture Newspaper, Juni, Juli 2009</p> <p>Detail, 12 / 2008, Stadtraum und Landschaft</p>

# Abbildungs- verzeichnis

*Sämtliche nicht genannten Abbildungen  
stammen vom Autor*

- 18 Abb. 1 „Der letzte Kampf der Téméraire“ Gemälde von J.M.W. Turner,  
„Die Schiffe der Völker“ / Paul Lächler, Hans Wirz, 1962
- 19 Abb.2 „Legende vom Nil“, Paul Klee, 1937  
„Die Schiffe der Völker“ / Paul Lächler, Hans Wirz, 1962
- Abb.3 „Das Geisterschiff des fliegenden Hölländers“, Bühnenbild, 1952  
„Die Schiffe der Völker“ / Paul Lächler, Hans Wirz, 1962
- Abb.4 „Der Hafen von Marseille“ Oskar Kokoschka  
„Die Schiffe der Völker“ / Paul Lächler, Hans Wirz, 1962
- 20 Abb.5 „Notre-Dame du Haut“, Ronchamps,  
<http://www.architectenwerk.nl/architectenpraktijk02/Ronchamps>, 27\_04\_2010
- Abb.6 „Yokohama International Port Terminal“ Foreign Office Architect  
<http://www.galinsky.com/buildings/yokohamaip/yokohama-3.jpg>, 27\_04\_2010
- Abb.7 „Elbphilharmonie“ HamburgHerzog DeMeuron  
<http://www.hamburg.de/image/376144/Fassade+Visitenkarte.jpg>, 27\_04\_2010
- Abb.8 Il Bigo“ Genua, Renzo Piano  
[http://farm3.static.flickr.com/2638/3916339536\\_6ce616d691.jpg](http://farm3.static.flickr.com/2638/3916339536_6ce616d691.jpg), 27\_04\_2010
- 30 Abb 9 Luftaufnahme  
Google Earth, 27\_04\_2010
- 32 Abb. 10 „La ville et le port de Sète“, Louis Lebreton (1866),  
„Histoire de Sète“, Jean Sagnes, 1991
- 35 Abb. 11 „Malerei“  
„Histoire de Sète“, Jean Sagnes, 1991
- Abb. 12 „Fotografie“  
„Histoire de Sète“, Jean Sagnes, 1991
- Abb. 13 „Fotografie“  
„Histoire de Sète“, Jean Sagnes, 1991
- Abb. 14 „Luftaufnahme“  
Google Earth, 27\_04\_2010
- 41 Abb. 15 „Fasadengestaltung“  
zur Verfügung gestellt von  
Melissa Lemaitre, ENSAM S7 Doumenc Roux  
École Nationale Supérieure de Montpellier, Frankreich
- 44 Abb. 16 „Vegetationskarte“  
zur Verfügung gestellt von  
Marylise Broise, ENSAM S7 Doumenc Roux  
École Nationale Supérieure de Montpellier, Frankreich

44 - 45	<p>Abb. 17 „Fotoreihen“ zur Verfügung gestellt von Marylise Broise, ENSAM S7 Doumenc Roux École Nationale Supérieure de Montpellier, Frankreich</p>
47	<p>Abb. 18 „Luftaufnahme“ zur Verfügung gestellt von der Bibliothek der École Nationale Supérieure de Montpellier, Frankreich</p>
77	<p>Abb. 19 „Schluchten“ <a href="http://www.weltbilder.cc/data/media/44/DSCF0021i_schlucht.jpg">http://www.weltbilder.cc/data/media/44/DSCF0021i_schlucht.jpg</a> <a href="http://www.hellenica.de/Griechenland/Ort/MoniProdromou2.jpg">http://www.hellenica.de/Griechenland/Ort/MoniProdromou2.jpg</a> <a href="http://www.adfc-bw.de/stuttgart/aktuell/6-Canyon%20du%20Verdon27_04_2010">http://www.adfc-bw.de/stuttgart/aktuell/6-Canyon%20du%20Verdon27_04_2010</a></p>
78	<p>Abb. 20 „Inforiata“, Horeau „Vertikale Gärten“, Anna Lambertini, 2009</p>
79	<p>Abb. 21 „Emscher Park“ <a href="http://www.landliving.com/image/groundwell_4,24_04_2010">http://www.landliving.com/image/groundwell_4,24_04_2010</a></p>
80	<p>Abb. 22 „Highrise of Homes“, Wines „Vertikale Gärten“, Anna Lambertini, 2009</p>
	<p>Abb. 23 „Flower Tower“, François <a href="http://www.casatypik.com/blog/wp-content/uploads/2009/08/appartement-paris-1.jpg">http://www.casatypik.com/blog/wp-content/uploads/2009/08/appartement-paris-1.jpg</a></p>
81	<p>Abb. 24 „Acros Building, Fukuoka, Ambasz <a href="http://i4i4i4i4.files.wordpress.com/2009/10/untitled-scanned-20-copy.jpg">http://i4i4i4i4.files.wordpress.com/2009/10/untitled-scanned-20-copy.jpg</a></p>
	<p>Abb. 25 „Tower, „La Defence“, François <a href="http://cubeme.com/blog/wp-content/uploads/2007/04/tower-la-defence-edouardfrancoi1.jpg">http://cubeme.com/blog/wp-content/uploads/2007/04/tower-la-defence-edouardfrancoi1.jpg</a></p>
	<p>Abb. 26 „Forum Caixa“, Herzog &amp; de Meuron <a href="http://fc06.deviantart.net/fs30/f/2008/140/b/6/Caixa_Forum___Vertical_Garden_by_lost_in_oblivion.jpg">http://fc06.deviantart.net/fs30/f/2008/140/b/6/Caixa_Forum___Vertical_Garden_by_lost_in_oblivion.jpg</a></p>
	<p>Abb. 27 „Musée du Quai Branly“, Nouvel <a href="http://www.kurvmag.com.au/site/images/stories/blog/vertical-garden-musee-quai-branly2%5B1%5D.jpg">http://www.kurvmag.com.au/site/images/stories/blog/vertical-garden-musee-quai-branly2%5B1%5D.jpg</a></p>
109	<p>Abb. 28 „Les Familistères“, Godin <a href="http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fa/Familist%C3%A9re_innen.jpg">http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fa/Familist%C3%A9re_innen.jpg</a></p>
	<p>Abb. 29 „Re-Identification Grid, Golden Lane“, P + A Smithson <a href="http://housingprototypes.org/images/golden-lane_03.jpg">http://housingprototypes.org/images/golden-lane_03.jpg</a></p>
110 - 113	<p>Abb. 30 Grundrisse und Schnitte livingstreets.pdf, Lehrstuhl für Wohnungsbau und Wohnungswirtschaft Univ. Prof. Peter Ebner Technische Universität München</p>

*Meiner Familie für die Unterstützung während  
meines gesamten Studiums,  
Katharina für Ideen, Diskussionen, Ratschläge  
und fürs Modellbauen, und natürlich die Pausen  
Carmen für die liebevolle Unterstützung während  
des letzten Jahres,  
Mias für das hilfreiche Korrektorgespräch  
Martin für den Feinschliff  
Marlies und Tamara,  
Schrunki und Tommy,  
Eva Maria für Layoutfragen  
dem AZ Turm  
PAF, Maarten, Guy Jourdan.*

*und meinem Betreuer*

*Univ.- Prof. Dipl.-Ing. MLA MDesS Harvard  
Loenhardt, Klaus K.*

# Eidstattliche Erklärung

---

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

*Graz, am 27. April 2010*

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

*Graz, 27th of april 2010*