

Inbetween time, cities and landscapes

Untersuchung räumlicher Situationen
Rijekas für ein Weiterdenken der Stadt



Magdalena Schepe, BSc

**INBETWEEN TIME, CITIES
AND LANDSCAPES**
**Untersuchung räumlicher Situationen
Rijekas für ein Weiterdenken der Stadt**

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Roger Riewe

Institut für Architekturtechnologie

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

Prolog 9

I

LEERE

Urbane Leerstellen 13
Stadt im Wandel 17
Stadtgestalt 23
Öffentlichkeit 29

IV

KATALOG

Räume 110
Gebäude 118
Elemente 126

II

ORT

Lage 33
Struktur 40
Identität 46
Zoom 62

V

PROJEKT

Dichotomien 135
Negativraum 142
Bebauter Raum 144
Schwellenraum 163

III

ZÄSUR

Trennung 71
Flusstal 76
Insel 88

Anhang 183



Prolog

ZWISCHEN VERGANGENHEIT & ZUKUNFT

Die Welt, ihre urbanen Strukturen und gewohnten Gesetzmäßigkeiten befinden sich im Umbruch. In den vergangenen 200 Jahren schritt die globale Verstädterung unaufhaltsam voran. In diesem Jahrhundert leben erstmals mehr als die Hälfte aller Menschen in Städten. Prognosen für das Jahr 2050 gehen sogar von 75 Prozent aus. Das größte Wachstum konzentriert sich dabei auf die Metropolen der Entwicklungsländer in Afrika, Asien und Südamerika. Gleichzeitig ist seit Einsetzen des strukturellen Wandels von Gesellschaft und Wirtschaft ein Rückgang der Bevölkerung in den Industriestaaten und postsozialistischen Staaten aufgetreten. Dieser gegenläufige Trend betrifft vor allem jene Regionen, die Schwierigkeiten im Übergang von einer Produktions- zur Wissensgesellschaft haben, der sogenannten Tertiärisierung. Viele Teile Europas zeigen eine Tendenz zur Polarisierung von Gewinnern und Verlierern dieses Umbruchs.^{1,2}

Der soeben beschriebene Strukturwandel hat neben sozialen Auswirkungen, wie dem Verlust von Arbeitsplätzen, auch räumliche Folgen – sowohl für die Städte als auch für die Landschaft.

Während manche Städte der Gewinnerregionen rasant wachsen und sich erneuern, werden in anderen immer mehr Lücken im städtischen Gefüge sichtbar.

Für Architekten und Raumplaner stellt sich dabei die Frage, inwiefern die genannten Phänomene Auswirkungen auf ihre Arbeit haben und wie ihre planerischen Werkzeuge adaptiert werden müssen. Christine Dissmann, die sich mit städtischen Leerräumen beschäftigt, formuliert es folgendermaßen:

„Wie also lesen wir die neuen Stadtrandlagen, die sich mitten in der Stadt ausbilden? Sind die neuen Zwischenräume denen der Zwischenstadt ähnlich?“³

RIJEKA – STADT DER GEGENSÄTZE

Die kroatische Küstenstadt Rijeka, Standort der Untersuchung für diese Diplomarbeit, ist von postsozialistischem Umbruch, Schrumpfung und Suburbanisierungsprozessen geprägt. Die turbulente Gegenwart gliedert sich dabei in die ebenso spannende und vielfältige Geschichte der Stadt ein, stand sie doch in mehrfacher Hinsicht schon an einer Grenzlinie politischer und gesellschaftlicher Umwälzungen. Der Fluss Rječina und dessen tiefe Schlucht bilden eine Zäsur, die sich in der Vergangenheit

¹ Vgl. Oswalt 2006, 7.

² Vgl. Dissmann 2011, 7-9.

³ Dissmann 2011, 112.

„Eine Bebauung der Leere bleibt natürlich eine Möglichkeit, sie sollte aber angesichts anderer Potenziale keine reflexartige Zwangshandlung sein.“⁴

politisch, gesellschaftlich und morphologisch manifestiert hat. Noch heute ist diese Grenze deutlich spürbar, wenn auch die Teile links und rechts des Flusses vor Jahren wieder zu einer Stadt verbunden wurden.

An der Mündung des Rječina liegt ein Gebiet – das Delta – das wie eine Insel, fast allseits von Wasser umschlossen, mitten im Stadtgefüge liegt. Es handelt sich dabei um ehemaliges Hafengebiet, das erst in den letzten Jahren erstmals wieder teilweise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Seine Größe und durchdringende Leere lässt das Gefühl von Niemandsland aufkommen. Für die Bewohner von Rijeka ist es ein weißer Fleck auf ihrer inneren Karte der Stadt. Und doch ist Delta keinesfalls als abseits des Zentrums zu betrachten, liegt es doch beispielsweise direkt vis-à-vis des kroatischen Nationaltheaters.

Im Umgang mit solchen Leerstellen im Gefüge einer Stadt wurden in der Vergangenheit spannende Konzepte diskutiert, die angesichts von Strukturwandel und Schrumpfung in vielen Teilen Europas immer relevanter werden.

Beim Vorfinden einer so großen leeren Fläche folgt man leicht dem Impuls, diese zu füllen – ein Reflex, dem man sich angesichts der ungewissen Zukunft der Stadt verwehren sollte. „Eine Bebauung der Leere bleibt natürlich eine Möglichkeit, sie sollte aber angesichts anderer Potenziale keine reflexartige Zwangshandlung sein.“⁴

Die Leere des Gebiets Delta wird von mir mehr als Chance begriffen, weniger als ein zu verbessernder Makel. Gleichzeitig ist doch ein tiefes Bewusstsein

der Bevölkerung vorhanden, dass das Gebiet Delta das Ihre ist. Wie ein Keil schiebt sich die Insel in das Gefüge der Stadt. Zeit für einen Brückenschlag.

In der folgenden Arbeit werden zu Beginn die spezifischen Charakteristika von urbanen Leerstellen, ihre Ursachen und ihre Konsequenzen auf die Stadtgestalt diskutiert. Dabei zeichnet sich eine Linie von der historischen, kompakten Stadt über Perforation bis hin zur zersiedelten Zwischenstadt. Weiters wird der öffentliche Raum, Aneignungsmöglichkeiten desselben und Bedeutung von Punkten der Identifikation betrachtet.

Die Schwerpunkte, die sich daraus ergeben, werden anschließend in der konkreten räumlichen Analyse weiter behandelt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf den vielfältigen politischen, sozialen und räumlichen Zwischenräumen der Stadt. Den Abschluss bildet der Vorschlag eines konkreten Projekts am Bauplatz „Delta“.

⁴ o.A.: Kultivierung der Leere, www.iba-stadtumbau.de/index.php?halberstadt-2010-de [01.04.2017]

Urbane Leerstellen

Abb. 2 - Tempelhofer Feld, Berlin



LEERE

LEERE

Abseits vielfältiger Definitionen von Leere im philosophischen und theologischen Kontext soll der Fokus der Untersuchungen hier auf räumlicher Leere, also dem Negativraum, dem Zwischenraum unserer gebauten Umwelt, liegen.

Um den Zustand der Leere zu diskutieren, soll zuerst eine Definition erfolgen. Laut Duden bezeichnet Leere Öde oder Verlassenheit, aber auch Vakuum. Sie bildet das Gegenteil von voll oder dicht,

zeigt sich in der Abwesenheit von Bedeutung oder Inhalt.¹

Diese eindeutig negative Konnotation zeigt sich aber nicht in allen Bereichen, in denen wir Leere im allgemeinen Sprachgebrauch nutzen. So kann Leere nicht erst seit dem Aufkommen des Trends zum Minimalismus befreiend

¹ Vgl. Leere, <https://www.duden.de/recht-schreibung/Leere> [10.01.2018]

wirken. Leere Räume bieten eine Vielzahl an möglichen Aktivitäten oder Nutzungen, die in vollen Räumen nicht möglich wären. Leere kann also auch als Freiheit verstanden werden. So wird die leere Fläche beispielsweise zur Bühne spontanen gesellschaftlichen Lebens.

Folglich ist die Feststellung der Subjektivität von Leere von großer Bedeutung. Während in Naturwissenschaften objektive Definitionen gefunden werden können, wie das Vakuum, ist es in unserem räumlichen Verständnis vielfach komplexer und bleibt kontextspezifisch. Leere ist demnach kein objektiver Zustand, „sondern ein subjektiver räumlicher Eindruck“².

² Dissmann 2011, 42.

AMBIVALENZ

In ihrer Dissertation „Die Gestaltung der Leere“ weist Christine Dissmann auf die Dichotomie von gestalteter und zufälliger Leere hin. Erstere wird unter anderem mit Reinheit und Ordnung in Verbindung gebracht, zweite mit Chaos und Verschmutzung. Trotz dieser offensichtlichen Polarität gibt es jedoch eine Vielzahl an alternativen Lesarten. Diese zeigen sich auch in der Benennung von Brachen im öffentlichen oder fachlichen Diskurs. Ein Niemandland oder eine Ödnis werden durch rhetorische Umformung zu einem Möglichkeitsraum oder zum Flächenpotenzial.³

Jede Komposition, ob räumlich oder akustisch, ist durch ihre ihr

³ Vgl. Ebda., 69.



Abb. 3 - Martin Grabner, Leerstand

innewohnenden Dualitäten bestimmt – Hohlraum und Masse, Ton und Pause. In alternierende Folge gesetzte Gegensätze bauen Spannung auf und bedingen einander. Im besten Falle bilden sie ein Gleichgewicht. So sind auch unsere Städte eine teils komponierte, teils chaotische Folge von Leerräumen, Fugen, Plätzen, Freiräumen und Brachen. Sie alle sind natürlicher Teil des städtischen Organismus und stellen keine Fehlerstellen im Sinne von Unvollständigkeit dar. Vielmehr bedienen sie wichtige Aufgaben in der räumlichen und funktionalen Organisation. Viele dieser Lücken sind Orte der Öffentlichkeit und haben große Bedeutung für das gesellschaftliche Zusammenleben – sei es für Märkte, politische Meinungsäußerung, Versammlungen, Feste oder Erholung.⁴

Weniger repräsentative und identitätsstiftende Leerräume sind ein nicht minder bedeutender Teil des Stadtorganismus. Sie können Entwicklungsprozesse der Stadt aufnehmen, informelle Funktionen erfüllen oder in Warteposition als Raumreserven dienen. Sie entstehen in gesellschaftlichen oder wirtschaftlichen Transformationsprozessen und bilden einen unabdingbaren Aktionsraum für Umformung und Erneuerung einer Stadt. Erst wenn ein Ungleichgewicht in urbanen Entwicklungs- und Erneuerungsprozessen auftritt, können Leerräume zu Problemen führen. Dann nehmen sie in der Regel eine negative Konnotation ein.⁵

BRACHEN

Leere, die sich in unserer urbanen Umwelt zeigt, ist in Form von Brachen, Leerständen und anderen ungenutzten

⁴ Vgl. Ebda., 71f.

⁵ Vgl. Ebda., 72-73.

Arealen besonders sichtbar. An solchen urbanen Leerstellen sind entweder frühere Funktionen weggefallen, oder es handelt sich um noch nicht erschlossene Gebiete, die durch den Kontrast zur rundum gebauten Stadt ins Auge treten.

Prägnant sind insbesondere solche Orte, an die im Gedächtnis der Stadt und ihrer Bewohner Erinnerungen an vergangene Inhalte zurückgeblieben sind. Funktionsverlust geht folglich mit der Gefahr einher, ein Stück Identifikation zu verlieren. Gleichzeitig können Leerstellen im Stadtgefüge auch als weiße Flecken auf der inneren Stadtkarte der Bewohner zum Ausdruck kommen. Dies gilt beispielsweise für unzugängliche Militär-, Hafen- oder Firmengelände.⁶

Vielorts werden Bemühungen unternommen, Brachen neu zu programmieren und wieder ins Gefüge der Stadt zu integrieren. Dabei haben Faktoren wie städtisches Wachstum positive Auswirkungen auf die Durchführbarkeit von besagten Unterfangen.

In Regionen, die nicht durch Wachstum sondern Stagnation oder sogar Schrumpfung geprägt sind, gestaltet sich die Bespielung von Brachflächen und Leerständen schwieriger. Der Deutsche Architekt Philipp Oswald gilt als einer der führenden Theoretiker der Schrumpfungsdebatte. Eine mehrteilige Buchreihe⁷ analysiert von Schrumpfung gezeichnete Städte und Regionen und bietet konkrete Handlungsstrategien an.

Im „Atlas der Schrumpfenden Städte“ ist unter knapp 400 Städten weltweit auch Rijeka gelistet.

⁶ Vgl. Ebda., 136-138.

⁷ Oswald 2004, 2005, 2006.

„Leere wird sichtbar als Symptom des weltweiten Strukturwandels, Leere ist das ungeplante und unvermeidliche Nebenprodukt des sozioökonomischen Veränderungsprozesses“⁸

Stadt im Wandel

SCHRUMPFUNGSDEBATTE

Schrumpfende Städte werden durch anhaltende Bevölkerungsrückgänge und den Verlust wirtschaftlicher Aktivität charakterisiert. Dieser scheinbar einfachen Definition liegen jedoch eine Vielzahl an Ursachen und Prozessen zugrunde, die genauso divers sind wie ihre Auswirkungen auf den städtischen und regionalen Raum. In der Folge soll neben ebendiesen Ursachen auch die Frage nach der eigentlichen Bedeutung des Begriffs Schrumpfung genauer betrachtet werden.

Als Metapher für städtische Entwicklung ist Schrumpfung durchaus problematisch zu sehen. Während sich die betroffenen Städte entleeren – also Bewohner verlieren – bleibt ihr gebauter Raum jedoch bestehen. Es ist folglich nicht die physische Stadt, die schrumpft, sondern die Urbanität im Sinne von vielfältiger städtischer Aktivität. Was bleibt ist ein Überschuss an Raum für die Zurückgebliebenen.⁹ Der gebaute Raum ist also träger, als es unsere Gesellschaft ist. Ein tatsächliches physisches Schrumpfen würde nach massiven Maßnahmen, wie Abbruch, verlangen – also nach bewussten und geplanten Handlungen. In vielen Fällen ist sogar eher das Gegenteil zu beobachten. Denn ungeachtet des Bevölkerungsverlusts sind auch schrumpfende Städte von Suburbanisierungsprozessen

betroffen, breiten sich also weiter in Richtung ihrer Ränder aus.¹⁰ Dies hat ein Ausdünnen zur Folge, denn „[w]eniger Aktivität ereignet sich auf mehr Fläche“¹¹

Eduard Führ folgert ähnliche Überlegungen mit: „Das Schrumpfen ist kein quantitativer, sondern vielmehr ein qualitativer Vorgang [...]“¹²

In der Literatur wird hinsichtlich dieser Ausdünnung an mancher Stelle vom „Luxus der Leere“ oder „Schrumpfung als Chance“ gesprochen. Diese positive Konnotation birgt jedoch die Gefahr einer Verharmlosung der Problematik, denn die Ursachen für Bevölkerungsverlust sind keinesfalls idyllisch. Vielmehr ist Schrumpfung ein Effekt intensiver Umwälzungsprozesse.¹³

WACHSEN & SCHRUMPFEN

In der Geschichte der Stadtentwicklung gehörten Phasen des Wachstums genauso zur Entwicklung von Städten wie Perioden der Schrumpfung. Einwohnerzahlen unterlagen stets vielfältigen Einflüssen wie Kriegen, Naturkatastrophen oder Epidemien. Hinzu kommen politische und gesellschaftliche Umbrüche.¹⁴

¹⁰ Vgl. Ebda., 12.

¹¹ Ebda., 12.

¹² Führ: Ja, können Städte denn schrumpfen?, <http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/031/Fuehr/fuehr.htm>, 02.05.2018.

¹³ Vgl. von Borries/ Prigge 2005, 25.

¹⁴ Vgl. Rieniets 2006, 31.

„Und doch bezeichnet der Begriff Schrumpfung etwas Wesentliches: das Ende der Wachstumsepoche.“¹⁵

15 Oswalt 2004, 12.

Eine Schwankung der Bevölkerungszahlen muss demnach nicht automatisch als langfristige Krise verstanden werden, der es entgegenzusteuern gilt. Seit dem Einsetzen der Industrialisierung im 19. Jahrhundert hat sich die Vorstellung von stetem Wachstum jedoch gefestigt. Dies trifft gleichermaßen auf wirtschaftliches Wachstum, Bevölkerungszuwachs, aber auch auf das Wachstum der Städte zu.

Mit der Industrialisierung ging ein weiterer Effekt einher, der die Agglomerationen der Zeit bedeutend prägte: die Urbanisierung. Neue Produktionsweisen in der Landwirtschaft verlangten nach immer weniger manueller Arbeitskraft und ein steter Zuzug in die rapide wachsenden Städte setzte ein.¹⁶ Diese Tendenz hielt kontinuierlich an und führte zu ungebremstem Wachstumsglauben.

In der Naturwissenschaft allerdings wird Wachstum als ein begrenzter Prozess verstanden, „[...] da die Ressourcen, aus welchen sich das Wachstum speist,

nicht unbegrenzt vorliegen“¹⁷ Dieses Verständnis steht im Kontrast zu den grundlegenden Mechanismen, durch die unsere Gesellschaft und vor allem auch unsere Wirtschaft funktionieren. So prognostizierte bereits im Jahr 1972 der bis heute diskutierte Bericht des Club of Rome das Ende des stets als grenzenlos gesehenen Wachstums.¹⁸

Trotz der Kontroverse über Begrifflichkeiten und ihre Konnotationen bringt es der bereits genannte Stadttheoretiker Oswalt auf den Punkt: „Und doch bezeichnet der Begriff Schrumpfung etwas Wesentliches: das Ende der Wachstumsepoche.“¹⁹

Um im nächsten Schritt räumliche Konsequenzen von Schrumpfung zu betrachten, muss zuerst ein Blick auf die Ursachen geworfen werden. Im „Atlas der schrumpfenden Städte“ werden diese

17 Growth, <http://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/546229>, 02.05.2018.

18 Vgl. Meadows 1972.

19 Oswalt 2004, 12.

16 Vgl. Eisinger 2006, 29.

in die Kategorien Vernichtung (Naturkatastrophen, Umweltverschmutzung und Kriege), Verlust (Arbeitslosigkeit, Wasserknappheit), Verlagerung (Suburbanisierung, Migration, Flucht) und Veränderung (demografischer, wirtschaftlicher Wandel, politische Transformation) eingeteilt.²⁰

In Hinblick auf die Beschäftigung mit Rijeka wird der Fokus auf die dort anzutreffenden Prozesse gelegt.

DEMOGRAPHISCHER WANDEL

Hohe Lebenserwartung, negative Geburtenbilanz und Alterung der Gesellschaft führen in großen Teilen der Welt zu einer deutlichen Veränderung der demografischen Gegebenheiten. Ohne Migration als Faktor zu berücksichtigen lassen sich drei wesentliche Bedingungen identifizieren: Lebenserwartung, Geburtenbilanz und Sterblichkeit.

Nach konstant hohem Wachstum der Weltbevölkerung nimmt diese Rate seit den 1970er Jahren ab. Für 2070 ist die Umkehrung ins Negative prognostiziert. Die gesamte Weltbevölkerung wird dann folglich schrumpfen. Diese Prozesse sind eng mit gesellschaftlichen Gegebenheiten verknüpft. So ist das Wachstum einer Bevölkerung im Übergang von agrarischen zu industriellen Gesellschaften am stärksten. Steigende Lebenserwartung und Gesundheitsversorgung treffen auf gleichbleibend hohe Geburtenzahl. Mit Erreichen der industriellen Spätphase kann sich diese Bilanz ins negative Wenden und Bevölkerungsverluste nur mehr durch Migration ausgeglichen werden. Besonders die Länder des ehemaligen Ostblocks sind aufgrund besonders niedriger Geburtenraten hierbei betroffen.²¹ Es wird deutlich, dass bei fehlender

20 Oswalt/Rieniets 2006, 4f.

21 Vgl. Birg 2006, 121.

Selbsterhaltung von Gesellschaften Migration eine wesentliche Bedeutung bekommt. Positive Folgen für die Zielregion gehen dabei auf Kosten der Herkunftsregion. Dass junge Menschen generell weniger ortsgebunden sind und gleichzeitig ein Großteil der Geburten auf sie entfällt, kann folglich in einer Abwärtsspirale münden.²²

WIRTSCHAFTLICHER STRUKTURWANDEL

Struktureller Wandel im wirtschaftlichen Kontext, in den 1930er Jahren erstmals von Ökonom A.G.B. Fischer beschrieben, bezeichnet die „Tertiarisierung“ moderner Gesellschaften. Dabei bezieht er sich auf die Unterteilung der Wirtschaft in die Bereiche Landwirtschaft, Produktion und Dienstleistung bei gleichzeitiger Verstärkung des letzteren. Die Auflösung von standortspezifischer Produktivität ist dabei einer der zentralen Effekte des Prozesses. Internationale Konzerne bieten, neben weltweitem Handel mit Gütern, auch Dienstleistungen über die Grenzen hinweg an. Prozesse des Strukturwandels laufen folglich nicht lokal ab, sondern im globalen Rahmen. Ein starker Konkurrenzkampf zwischen Regionen ist die Folge.²³

Profiteure sind dabei solche Regionen und Städte, die bereits vor dem Wegfall ganzer Industriezweige einen relevanten Dienstleistungssektor vorzuweisen hatten. Andernorts konnte die nur langsam in Gang kommende Transformation der Wirtschaft den massiven Verlust an Wirtschaftskraft kaum kompensieren. Besonders prekär ist die Situation in Regionen, in denen ein bestimmter Industriezweig dominant war

22 Vgl. Birg 2006, 121.

23 Müller 2006, 123.

und ein Wegfall ebendieses ihnen die frühere wirtschaftliche Grundlage entzog. Klassische Beispiele hierfür sind Regionen mit alter Industrie wie Kohle oder Stahl, die aufgrund ihrer monofunktionalen Ausrichtung massive Arbeitsplatzverluste hinnehmen mussten.²⁴

Der Wegfall der wirtschaftlichen Grundlage einer Stadt oder Region bei gleichzeitiger Schwäche alternativer Sektoren stellt also eine kritische Kombination und häufige Ursache von Bevölkerungsverlust dar.

POST- SOZIALISTISCHE TRANSFORMATION

Die beschriebenen Effekte des wirtschaftlichen Strukturwandels setzten in vormals sozialistischen Ländern erst nach dem Zerfall ihrer politischen Systeme ein. Ab Anfang der 1990er Jahre gerieten viele Städte in eine tiefe Krise, in der sich Deindustrialisierungstendenzen und politische Umstrukturierungen überlagerten. Über Jahrzehnte gewachsene Strukturen mussten vom Staat entflochten werden und in die Konkurrenz des Weltmarktes eintreten. Sowohl Produktivität als auch Zahl der Arbeitsplätze gingen dabei rapide zurück.²⁵

Postsozialistische Transformation stellt also eine zeitgleiche Überlagerung mehrerer Prozesse dar und konnte dadurch besonders schwer aufgefangen werden.

Eine Besonderheit der postsozialistischen Städte ist abseits der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Charakteristika ihre Morphologie. Zum einen erzeugten Abwanderung und Geburtenrückgang kaum Wohnungsleerstand²⁶,

zum anderen sind andernorts beobachtbare Suburbanisierungsprozesse weniger fortgeschritten.²⁷

Sozialistische Stadtentwicklung ist von direkter staatlicher Einflussnahme und durch die Überformung der kapitalistischen Stadtstrukturen durch sozialistische Leitvorstellungen bestimmt. Das zeigt sich beispielsweise durch die stark forcierte Industrialisierung, die sowohl als Motor für gesellschaftliche Veränderung, also auch für die Finanzierung von Sozial- und Militärausgaben unabdingbar war.²⁸

SUBURBANISIERUNG

Suburbanisierung meint das Ausbreiten von städtischen Agglomerationen ins Umland. Dabei vollzieht sich eine Verlagerung von Bevölkerung aus der sich entdichtenden Kernstadt hinaus. Gleichzeitig siedeln sich Handel, Industrie und Gewerbe im Umland an und profitieren dort von günstigeren Bodenpreisen und guter Infrastruktur. Qualitäten die in den Innenstädten schwer zu finden sind machen die suburbane Zone für viele als Wohnraum attraktiv.²⁹

In nahezu allen Industrieländern ist die Landschaft vom sogenannten „Sprawl“ gezeichnet, auch in jenen Regionen, die insgesamt Einwohner verlieren. Das grundsätzliche Problem der Ausfransung durch Suburbanisierung wird durch den Verlust von Bevölkerung folglich noch verstärkt. Aus der Entdichtung folgende Mängel bleiben jedoch die gleichen: teure Infrastruktur, Flächenverbrauch und planerische Willkür, um nur ein paar zu nennen.

Um sich den Problemen von Brachen innerhalb der Stadt zu nähern unterscheidet Christine Dissmann in ihrer Publikation „Die Gestaltung der Leere“ zwischen zwei verschiedenen Arten von Peripherie. Einerseits nennt sie die von Thomas Sieverts beschriebene Zwischenstadt (siehe Kapitel Zwischenstadt), die als äußere Peripherie bezeichnet wird, und andererseits die durch Transformationsprozesse entstandenen Brachen innerhalb der Stadt, die innere Peripherie³⁰. Durch diese Definition

ergeben sich neue Denkansätze in der Frage, wie mit städtischen Zwischenräumen umgegangen werden kann.

„Wie also lesen wir die neuen Stadtrandlagen, die sich mitten in der Stadt ausbilden? Sind die neuen Zwischenräume denen der Zwischenstadt ähnlich?“³¹

30 Vgl. Dissmann 2011, 69.

31 Dissmann 2011, 112.

„There is a [...] situation that the countryside can be depopulating but at the same time, the physical scale of inhabitation is increasing.“³²

24 Vgl. Erdmann 2014, 38.

25 Vgl. Beyer/Brade 2006, 147.

26 Vgl. Ebda., 147.

27 Vgl. Erdmann 2014, 55.

28 Vgl. Ebda., 49.

29 Vgl. Hesse 2006, 97.

32 Rem Koolhaas, in einem Vortrag an der Harvard Graduate School of Design, Oktober 2015
www.youtube.com/watch?v=shVxB6wRHo0 [03.12.2017]

„Im Umgang mit schrumpfenden Städten geraten die traditionell vom Wachstumsdenken geprägten Disziplinen Städtebau, Stadtplanung und Architektur an ihre Grenzen.“³³

³³ Oswalt 2005, 10.



Abb. 4 - L21, Kern & Plasma, 2001

Stadtgestalt

KOMPAKTE STADT

Der beschriebene Strukturwandel hat neben sozialen Auswirkungen, wie dem Verlust von Arbeitsplätzen, auch räumliche Auswirkungen – sowohl auf die Städte, als auch auf die Landschaft.

In von Deindustrialisierung und Suburbanisierung dominierten Prozessen stellt sich die Frage, wie mit sich entleerenden Gebieten morphologisch umgegangen werden soll. Das Leitbild der kompakten Stadt ist dabei ohne Zweifel das vorherrschende Ideal. Dahinter verbirgt sich die Hoffnung, die Stadt könne sich auf ihren Kern zusammenziehen und unliebsame suburbane Lagen aufgegeben werden.³⁴ Damit stellt die kompakte Stadt, auch die Stadt der kurzen Wege genannt, durch soziale und funktionale Durchmischung und nachhaltige Mobilität ein Gegenmodell zur vermeintlichen Idylle städtischer Randlagen dar.³⁵

Das Bild der historischen kompakten Stadt, die eine harte Grenze zur umliegenden Landschaft aufweist, entspricht allerdings nicht den tatsächlichen Zuständen unserer zeitgenössischen Agglomerationen. Vielmehr haben Wachstums- und Suburbanisierungsprozesse zur Auflösung dieser Grenze und zur Perforation der Raumkohärenz geführt.

³⁴ Vgl. Oswalt 2004, 13

³⁵ Vgl. Niemann/Schädler 2011, 1097f.

„An die Stelle der kompakten Stadt trat die disperse Stadtlandschaft oder Stadtregion.“³⁶

Selbst Schrumpfung wird nicht zwangsläufig ein Zusammenziehen auf die kompakte Stadt nach sich ziehen. Es bleibt fragwürdig, ob dieses Leitbild unter den heutigen Bedingungen von Bodenmarkt und Mobilisierung überhaupt realisierbar ist.³⁷

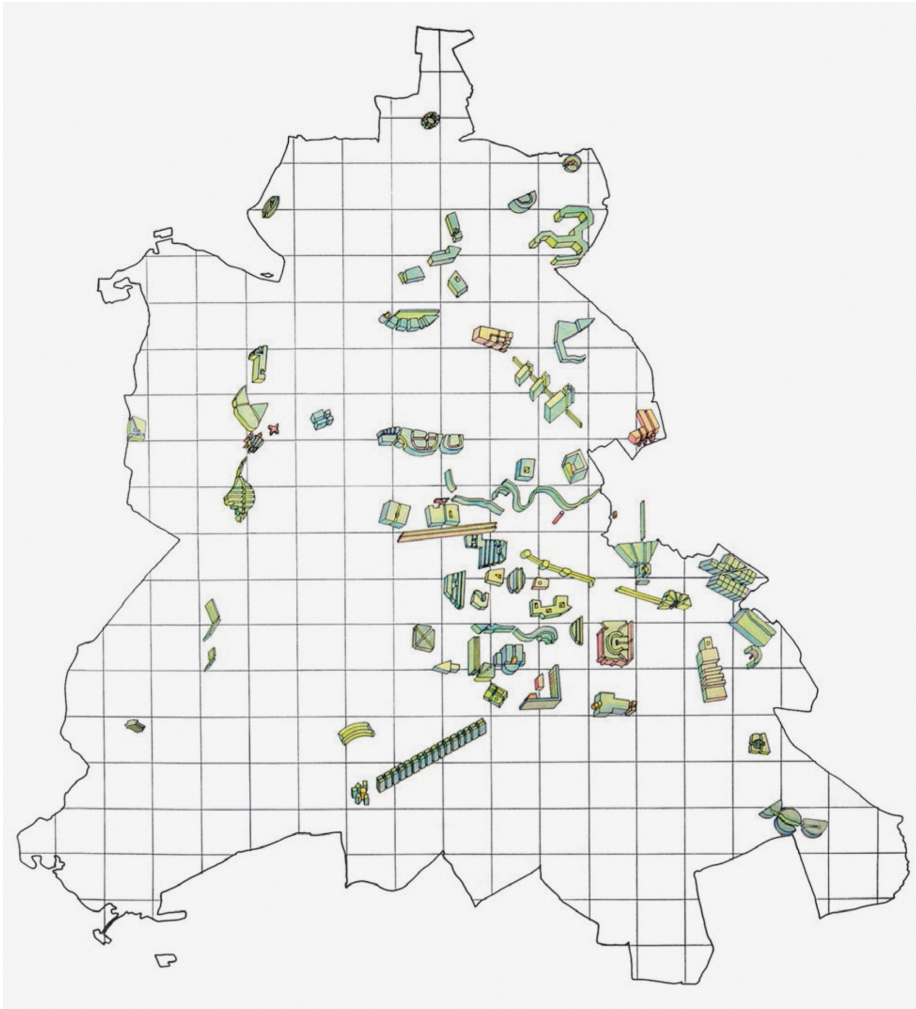
Die Konzentration einer schrumpfenden Stadt zu ihrem vormodernen Zustand bleibt folglich eine Utopie. Und doch sind dahingehende Strategien im Hinblick auf Raumverbrauch, Effizienz und urbane Dichte wünschenswert. Zusätzlich bilden sich jedoch Alternativmodelle aus, die im folgenden erläutert werden sollen.

PERFORIERTE STADT

Zwar existieren kompakte Stadtzentren und kohärente Innenstadtquartiere weiterhin, jedoch in unterschiedlichen Graden der Erhaltung. Verschiedene Einwirkungen wie Krieg, Katastrophen, schwindende Wirtschaftskraft und Eigentumsverhältnisse von Boden führten zu lückenhaften Strukturen. Folglich ist die perforierte Stadt ein ‚Realitätsmodell‘, das die Gegenposition zum kompakten Stadtideal darstellt. Planung auf dieser Basis versucht sich

³⁶ Hesse 2005, 180.

³⁷ Vgl. Ebda., 181.



dem Reflex, Lücken füllen zu wollen, zu widersetzen. Der vorgefundene heterogene Zustand wird vielmehr akzeptiert und auf seine Brauchbarkeit als neues Leitbild untersucht.³⁸

Die Architekteninitiative L21 entwickelte mit ‚Kern & Plasma‘ 2001 eine Vision für den Osten Leipzigs, die auf den Ideen einer perforierten Stadt aufbaut.

Der Bestand des bis zu 50 Prozent leerstehenden Gebiets wird in drei Kategorien unterteilt – Kerne, Abrissgebiete und Plasma. Dem Stärken und Stabilisieren von vorhandenen und funktionsfähigen Kernen steht der Abriss von vorwiegend leerstehenden Gebieten gegenüber. Bereiche, die zwischen diesen Polen liegen, sollen als Puffer zukünftige

38 Vgl. Doehler-Behzadi 2005, 215.

Entwicklungen aufnehmen können.³⁹

„Als ‚Plasma‘ werden jene Räume definiert, wo Bedeutungs- und Funktionsverlust am stärksten sind[...], gekennzeichnet von Dynamik, Widersprüchlichkeit und geringer Dichte.“⁴⁰ Je nach Lage und Qualität werden Brachen in dieser Zone entweder von peripheren Nutzungen besetzt, dicht bepflanzt oder als private Gärten genutzt bis sich wieder Nachfrage für städtische Funktionen bildet.⁴¹

Visionen für die perforierte Stadt, wie auch Kern & Plasma eine ist, weisen häufig deutliche Parallelen zu O.M. Ungers Idee des Stadtarchipels auf. Es scheint als bekäme die in den 1970er Jahren entstandene Arbeit, aktuell von Arno Brandlhuber und Kees Christiaanse aufgegriffen und weiterentwickelt, wieder besondere Aktualität.

STADTARCHIPEL

Eine Stadt bestehend aus urbanen Inseln – so die Vision von Oswald Mathias Ungers für Berlin. Dieses Konzept einer Idealstadt entstand 1977 gemeinsam mit seinen Mitarbeitern Rem Koolhaas und Hans Kollhoff während einer Sommerakademie der Cornell Universität.

Die Idee fußte auf dem Zustand Westberlins als politisch isolierte, schrumpfende und von Krieg und Nachkriegszeit gezeichnete Stadt der Fragmente. Der Wiederaufbau war nur stückweise erfolgt. Brachen und Zwischenräume ließen vielerorts kaum Zusammenhänge in der ursprünglichen Blockstruktur erkennen.⁴²

39 Vgl. Oswalt 2005, 220.

40 Ebda., 220.

41 Vgl. Ebda., 220.

42 Vgl. Cep1 2005, 187-195.

Ungers Idee bestand darin, die Eigenheiten Berlins als Experimentierfeld für einen neuen Umgang mit postindustriellen Städten zu nutzen. Damit richtet er sich gegen die damals vorherrschende Praxis der Reparatur, die in ihrer nostalgischen Vorstellung von historischen Strukturen an den Gegebenheiten der 1960er und 1970er Jahren scheiterten. Ungers sah in der Abwanderung von Bevölkerung schlicht keinen Bedarf, die Lücken der Stadt zu schließen. Hinzu kommen Suburbanisierungstendenzen, die Großstädte weltweit betreffen und zur Ausdünnung innerstädtischer Gebiete führen. Die Gründe für Stadtflucht sieht Ungers im Zusammenrücken der Welt durch moderne Kommunikation und Mobilität, wodurch ein Leben auf dem Land keinem Rückzug aus der Gesellschaft gleichkommt.⁴³

Um den genannten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, sieht das Konzept vor, erhaltenswerte Gebiete zu identifizieren, ihre individuellen Charakteristika herauszuarbeiten und zu stärken. Gleichzeitig können schlecht funktionierende und obsolete Stadtteile abgebaut werden. Die dabei entstehenden Enklaven liegen als städtische Inseln in einer Naturlagune. Im heterogenen Charakter der Inseln sieht Ungers die Antithese zur bisherigen Haltung der Stadtplanung, deren Ziel eine einheitliche Stadt ist. Sein pluralistisches Konzept wird so der sich entwickelnden Individualgesellschaft gerechter.⁴⁴

Im Areal zwischen den ausformulierten Inseln hingegen soll auf Wiederaufbau verzichtet werden. Schrittweise entwickelt sich hier ein Naturraum, der gleichzeitig Infrastrukturen, temporäre

43 Vgl. Cep1 2005, 187-195.

44 Vgl. Ebda., 187-195.



„Sprawl is simply the urban condition of today.“⁵¹

Nutzungen, Landwirtschaft und von Infrastruktur abhängige Nutzungen aufnimmt. Die „Stadt in der Stadt“ verbindet so Vorstellungen der dichten europäischen Stadt und der suburbanen amerikanischen Agglomeration.⁴⁵

ZWISCHENSTADT

Ein weiteres Modell, das für die Betrachtung einer sich von der kompakten Stadt wegentwickelnden Realität von Interesse ist, ist das Konzept der Zwischenstadt. Es wurde in den Jahren 1995-96 von Architekt Thomas Sieverts entwickelt und seither kontrovers diskutiert.

Sieverts Überlegungen liegen eingehende Beobachtungen und Analysen der gebauten Wirklichkeit unserer Lebensräume zugrunde, die sich zwischen Städten ausgebreitet haben: „Der verdichteten Landschaft oder der verlandchaftlichen Stadt“⁴⁶

Die klassische europäische Kernstadt verliert dabei sowohl ihre Vormachtstellung im globalisierten Raum als auch ihre Abgrenzung zur Natur. Sieverts definiert drei grundlegende Voraussetzungen für die Entstehung von Zwischenstadt: die Arbeitsteilung der Wirtschaft im weltwirtschaftlichen Gefüge, die Auflösung von kultureller Singularität mit folgender kultureller Pluralisierung der Stadtkultur und die Auflösung des Gegensatzes zwischen Natur und Stadt durch umfassende Einwirkungen des Menschen auf die Natur.⁴⁷

Der Raum, in dem sich die Zwischenstadt verortet, liegt zwischen den abstrakten Elementen von Mobilität, der idealisierten Kernstadt und dem Mythos

von der traditionellen Kulturlandschaft des Hinterlandes.

Der diffusen Struktur der Zwischenstadt liegt keine konkrete Planung zugrunde. Sie besteht aus einer Vielzahl an einzelnen, rationalen Entscheidungen, die sich in multiplizierter Form in der Gestalt von Zersiedelung niederschlagen. Lösen sich diese Räume durch Verdichtung und Funktionsvielfalt von ihrer Ursprungstadt, durchbrechen sie die klassische Abhängigkeitsbeziehung von Stadt und Hinterland zugunsten eines Systems von Austausch und Wechselwirkung.⁴⁸

Und doch ist dieser Versuch des Verstehens von Stadtlandschaft „[...] kein Plädoyer für die Zersiedelung, für den urban sprawl.“⁴⁹ Sieverts selbst hat den Reizen des traditionellen Stadt-Land-Verständnisses keinesfalls abgeschworen, sondern verlangt von Planern und Politik, die Chancen der Zwischenstadt nicht zu ignorieren. Europa hätte das Potential, sich anstatt eines defensiven Umgangs aktiv und offensiv mit den neuen Möglichkeiten der Globalisierung zu befassen.⁵⁰

Ein entscheidender Faktor, der für solch eine Diskussion spricht, ist die Tatsache, dass die Zwischenstadt keine Utopie oder Dystopie ist, sondern bereits existiert. „Sprawl is simply the urban condition of today.“⁵¹

45 Vgl. Christiaanse 2004, 21-29.

46 Sieverts 2008 (Erstauflage 1997), 7.

47 Vgl. Ebda., 8.

48 Vgl. Sieverts 2008, 15-16.

49 Ebda., 7.

50 Vgl. Ebda., 9.

51 Bekaert 2002, 11.

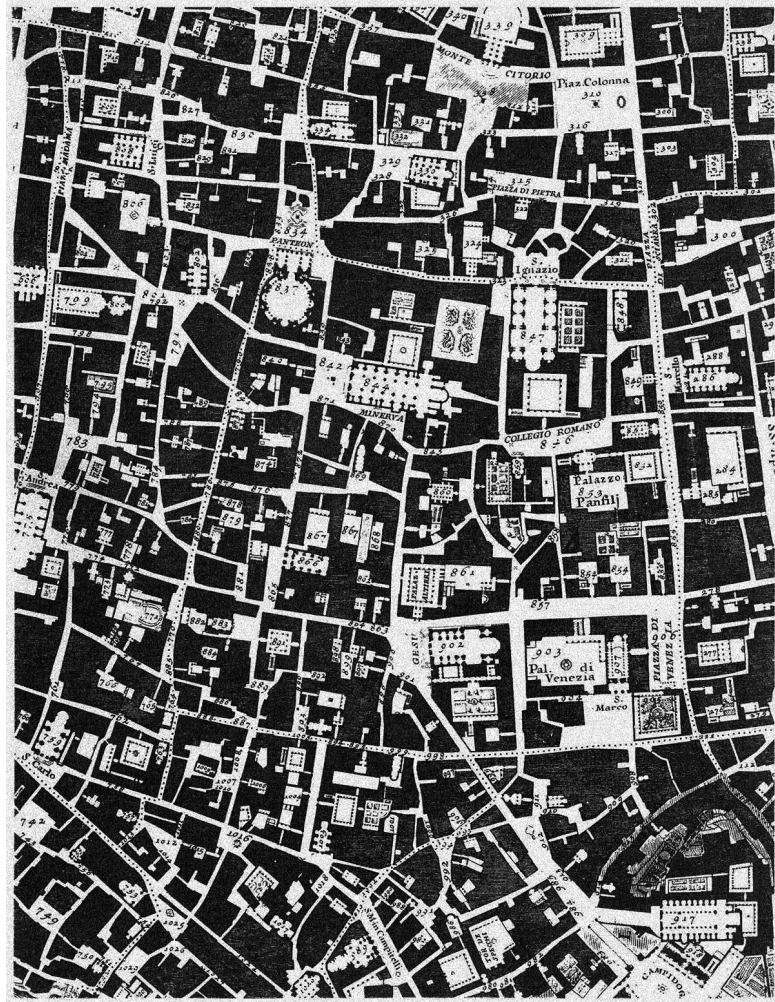


Abb. 7 - Giambattista Nolli, La Nuova Topografia di Roma, 1748

Öffentlichkeit

So unterschiedlich die vorgestellten Stadtmodelle in ihren Methoden sind, so haben sie doch eine übergeordnete Gemeinsamkeit: die Frage nach der Grenze zwischen Stadt und Land beziehungsweise deren Auflösung. Landschaft wird dabei als raumplanerisches Element verstanden und strategisch eingesetzt.

Neben der unbestreitbaren Bedeutung von Natur und Landschaft gibt es weitere Elemente, denen im Betrachten schrumpfender Städte großes Interesse zu Teil wird: die Identität der Bewohner und der öffentliche Raum.

ÖFFENTLICHER RAUM

In den modernen Städten unserer Zeit verliert öffentlicher Raum zusehends seine ursprüngliche Bedeutung. Immer mehr breiten sich Bereiche aus, in denen Fortbewegung und Konsum die vorherrschenden Funktionen darstellen. Soziale Funktionen und Kommunikation rücken dabei in den Hintergrund oder verlagern sich in digitale Sphären. Was für Städte im allgemeinen zutrifft, gilt unter Bedingungen des Strukturwandels umso mehr.

Walter Siebel identifiziert in seinem Essay „Qualitätswandel des öffentlichen Raumes“ Voraussetzungen für das Funktionieren des öffentlichen Raums. So ist neben klassischen städtebaulichen

Parametern, wie Erreichbarkeit oder Gestaltung, vor allem die Art der Verwaltung wesentlich. Die Verschiebung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit wird am Beispiel der Shoppingmall besonders deutlich. Diese neuen Orte des Konsums ziehen eine Privatisierung der ursprünglich streng öffentlichen Funktion des Marktplatzes nach sich. Gerade diese Privatisierung bildet jedoch auch wesentliche Unterschiede zur von vielen Akteuren bestimmten Innenstadt aus. Aus der Verwaltung der Mall durch einen einzelnen Akteur – des Mallbetreibers – ergibt sich eine vollständig kontrollierte Umwelt. Mit der Vermeidung von Konflikten und Widersprüchen, die unsere öffentlichen Räume prägen, verkommt die Mall folglich zur Attrappe von Urbanität. Gleichzeitig übernimmt die Fußgängerzone Charakteristika der Mall und nivelliert so die genannten Unterschiede. Dies beinhaltet beispielsweise den Ausschluss unerwünschter Personen, die Vorgabe von Verhaltensweisen und die lückenlose funktionale Zuweisung aller Bereiche.⁵²

⁵² Vgl. Siebel: Qualitätswandel des öffentlichen Raums, <http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/041/Siebel/siebel.htm>, 02.05.2018.

„Städte sind Orte der Kommunikation und des Austauschs. Doch diese Grundbedingung des Urbanen gerät [...] durch Wegzug und Ausdünnung, Fragmentierung und Introversion in eine Krise.“⁵³

53 Oswalt 2005, 675.

Trotz dieser kritisch zu sehenden Tendenz der Privatisierung entstehen laut Sieberl auch „Prozesse der Veröffentlichung ehemals privater Räume“⁵⁴.

Dazu zählen allen voran ehemals private Industriegebäude und Areale. Ihr symbolisches und geschichtliches Potenzial und die verloren gegangene Programmierung ermöglichen eben die Aneignung, die in kontrollierten Konsumräumen nicht ermöglicht werden soll und kann.⁵⁵ „[...] indem man den Raum umdefiniert, verändert man ihn, ist es ein produktiver, kein konsumtiver Akt.“⁵⁶ Eine Brache hat folglich das Potenzial, zum neuen städtischen Raum zu werden.

54 Sieberl: Qualitätswandel.

55 Vgl. Sieberl: Qualitätswandel.

56 Sieberl: Qualitätswandel.

PARTIZIPATION & ANEIGNUNG

Zusammenfassend gesagt, beschreibt Sieberl neben dem Wunsch nach Sicherheit und einer kontrollierten Umgebung auch den Wunsch von Individuen, ihre öffentlichen Räume zu gestalten. Besonders seit Freiwerden einer Vielzahl von städtischen Brachen zeigt sich die Kraft dieser produktiven Aneignung und Umdeutung. Geschichtlich aufgeladene und mit inherenten Widersprüchen versehene Räume werden rund um die Welt zu neuen kulturellen Zentren. Temporäre Nutzungen und Aneignungen führen zur Aufwertung von ganzen Stadtteilen – ein Effekt, den Stadtplanung mit ihren klassischen Werkzeugen nicht erreichen konnte. Dadurch kam es in der Folge zur intensiven Thematisierung von Partizipation im fachlichen Diskurs.

Nicht zuletzt weil sich auch ökonomische Vorteile aus Übergangsnutzungen ziehen lassen, haben Begriffe wie temporäre Nutzung, Aneignung und ephemer Stadtentwicklung auch Einzug in den Sprachgebrauch ökonomisch denkender Investoren gefunden. Man bedient sich also dem kreativen Potenzial von sogenannten Pionieren, wenn auch nur kurzfristig und um die Implementierung der eigentlich geplanten permanenten Entwicklung zu ermöglichen. In Zeiten in denen sich Staat, Stadtverwaltung und Investoren zurückziehen, geht die Umdeutung und Neugestaltung zum Teil in die Verantwortung der Nutzer über.^{57, 58}

Durch Stadt und Investoren strategisch eingesetzte Partizipation und temporäre Nutzung zielt häufig auf die Steigerung der Akzeptanz für ein geplantes Projekt ab. Ehemals unzugängliche, also private Räume können erkundet werden und auf die innere Karte der Bewohner Einzug halten. „Identifikation mit der gebauten Umwelt einer Stadt ist ein Katalysator städtischer Öffentlichkeit.“⁵⁹

PLANERISCHE WERKZEUGE IN PERFORATION & SPRAWL

Es wird klar, dass wir neue Planungsmethoden brauchen, die in unseren zeitgenössischen Agglomerationen zur Anwendung kommen können. Eine Vielzahl an Projekten, die in der umfangreichen Publikation „Schrumpfende Städte - Handlungskonzepte“ vorgestellt werden, bedienen sich nicht (nur) der klassischen Werkzeuge.

Planung muss wieder die ganze Stadt im Blick haben, so Oswalt. So soll mit der neoliberalen Praxis, die Stadt

57 Vgl. Dissmann 2011, 122-124.

58 Vgl. Overmeyer 2005, 340-343.

59 Dürrschmidt 2005, 680.

auf einzelne Inseln zu reduzieren, gebrochen werden.⁶⁰ Im Buch werden teils abstrakte Strategien vorgestellt, die –sofern sie überhaupt räumliche Vorschläge beinhalten – neue räumliche Organisationen anbieten. So werden beispielsweise beim Projekt „Einmauern. Und Luftholen“ Brachen eingemauert und in Dornröschenschlaf geschickt. Durch die Mauer bleibt die Kohärenz der dichten Stadt, zumindest optisch, erhalten. Gleichzeitig soll einer Ruralisierung der Stadt entgegengewirkt werden.⁶¹

Die Architekten „Xaveer de Geyter Architects“ gehen den konträren Weg, sie glauben nicht mehr an die Trennbarkeit von Stadt und Land. In der Publikation „After-Sprawl“ setzen sie sich intensiv mit den Themen der Strukturierung und Umdeutung suburbaner Realitäten auseinander. Die Auflösung der Dichotomie traditioneller Kernstadt und idyllischer Landschaft verlangt laut de Geyter nach Strukturen, die Orientierung und Identifikation ermöglichen.

Grenzen, Richtungen und Raster überlagern dabei die Landschaft und formen einen neuartigen Hintergrund für architektonische Objekte. Der negative Raum, durch die Funktionstrennung der Moderne zur Abstandsfläche zwischen Gebäuden, Infrastrukturen und Aktivitäten reduziert, bekommt wieder neue Bedeutung für die Struktur von städtischer Landschaft.⁶²

60 Vgl. Oswalt 2005, 17.

61 Oswalt 2005, 222f.

62 Vgl. De Boeck 2002, 29-30.

Lage



Balkanhalbinsel

Abb. 8 - Vernetzung in Europa

II

ORT

ZWISCHEN WEST UND OST

Kroatien wird stets mit Begriffen wie „Übergang“, „inbetween“ oder „zwischen-drin“ in Verbindung gebracht. Diese Zuweisung ist durchaus begründet und zeigt sich sowohl in der Geografie, als auch in der Geschichte.

Geografisch ist Kroatien durch seine Lage am Übergang von Mittel- nach Südosteuropa gekennzeichnet. Die Karte auf der vorhergehenden Seite zeigt die Lage im europäischen Kontext. Schraffierte Bereiche markieren die Balkanhalbinsel, die den südlichen Teil des Landes einnimmt.

Die langgestreckte Küstenlinie mit den ihr vorgelagerten Inseln bestimmt nicht nur Kroatiens Geografie maßgeblich. Vor allem im Image des Landes nimmt die Küstenzone eine wesentliche Rolle ein. In der Tourismuswerbung wird mit idyllischen Bildern einer unverfälschten, authentischen und intakten Küste geworben – „the Mediterranean as it once was“. Dies vermittelt ein Bild von Ruhe und Kontinuität, das nicht weniger korrekt sein könnte. Tatsächlich führte die bewegte Geschichte dazu, dass die gesamte Region nie eine stabile Umgebung war. Die geografische Lage Kroatiens in den verschiedensten Einflussbereichen politischer Systeme hatte drastische Auswirkungen auf den Zustand und die Entwicklung der Region, sowie auf ihre Bewohner. Dies gilt insbesondere für Istrien, das Küstenland Hrvatsko Primorje und Dalmatien. Fünf verschiedene politische Zustände innerhalb des letzten Jahrhunderts führten zu der Situation, dass eine Person im Laufe ihres Lebens fünf verschiedene Pässe besitzen konnte.¹

1 Vgl. Randić/Turato 2006, 4-5.

SÜDSLAWISCHE EINHEIT UND NATIONALITÄT

Hier kommt das politische „Zwischen-drin“ ins Spiel. Mit dem Zerfall der Doppelmonarchie nach dem Ersten Weltkrieg endete die vier Jahrhunderte andauernde Zeit der Habsburger Regentschaft in der Region. In der unmittelbaren Nachkriegszeit versuchte man, die südslawischen Völker erstmals zusammenzufassen. Nach Einwänden der Serben wurde die Terminologie Jugoslawen (dt. Südslawen) vermieden und stattdessen 1918 das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen ausgerufen.²

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen von politischer Instabilität und inneren Spannungen geprägt. Die starke Heterogenität des Staates zeigte sich in Wohlstandsgefällen, Sprache, Religion und Ethnie. Das Scheitern einer Vielzahl an Regierungschefs, die Missstände zu beseitigen, führte 1929 zur Machtübernahme des Königs Alexander I.. Als Konsequenz wurde der Staat in Königreich Jugoslawien umbenannt.³

Als Reaktion auf die Königsdiktatur entstand die nationalistische und faschistische Ustaša Bewegung, die einen unabhängigen (groß)kroatischen Staat anstrebte.⁴ 1941 besetzten Hitlers Truppen Jugoslawien und zerstückelten das Gebiet. Kroatien wurde, unter Führung der Ustaša, ein von den Achsenmächten tolerierter Vasallenstaat und hieß fortan Unabhängiger Staat Kroatien (NDH). Die bald darauf entstehende kommunistische Partisanenbewegung wurde von

2 Vgl. Sundhaussen/Clewing 2016, 440.

3 Vgl. Ebda., 441f.

4 Vgl. Ebda., 986.

den Alliierten unterstützt und leistete unter der Führung von Jugoslawiens späterem Staatschef Josip Broz Tito Widerstand gegen das Regime. Die Volksbefreiungsbewegung genannte Formation um Tito erwies sich als Vorbote eines zweiten Jugoslawischen Staats.⁵

Nach der Niederlage der Nazis 1945 entstand die von Belgrad aus regierte Föderative Republik Jugoslawien, deren lebenslanger Präsident Tito wurde und die 1946 eine sozialistische Verfassung bekam. Die Teilrepubliken waren Serbien, Kroatien, Slowenien, Bosnien-Herzegowina, Mazedonien und Montenegro. Tito positionierte Jugoslawien nach dem Bruch mit Stalin 1948 zwischen Ost und West, also als blockfrei. Eine eigene Form des Sozialismus, die auf Selbstverwaltung beruhte, und die teilweise Öffnung zum Westen bescheren Jugoslawien eine internationale Sonderstellung.

„This dynamic political and social context has created the specific condition of in-betweens[...]“⁸

5 Vgl. Ebda., 443.

Zusätzlich zu den außenpolitischen Gegebenheiten musste Tito gleichzeitig zentralistische und föderalistische Kräfte innerhalb Jugoslawiens im Gleichgewicht halten. Infrastrukturelle und wirtschaftliche Unterschiede der Teilrepubliken sowie die Forderung Sloweniens, Kroatiens und später Bosnien-Herzegowinas nach Autonomie führten nach Titos Tod 1980 zu unüberbrückbaren Spannungen. Die Situation verschärfte sich nach der Wahl Slobodan Miloševićs zum Parteivorsitzenden der serbischen Kommunisten.⁶

1991 erklärte Kroatien unter Franjo Tuđman seine Unabhängigkeit, worauf gewaltsame Auseinandersetzungen mit der Jugoslawischen Volksarmee folgten. Der Krieg um von Serben besetzte Gebiete des Landes dauerte noch bis 1995 an. Ab 1991 vollzog sich, durch das Chaos des Krieges erschwert, die postsozialistische Transformation Kroatiens, die in manchen Zügen bis heute andauert.⁷

6 Vgl. Ebda., 444.

7 Vgl. Ebda., 546.

8 Randić/Turato 2006, 5.



Abb. 9 - Kvarnerbucht Nord

RIJEKA = FLUSS

Bei lokaler Betrachtung zeigt sich, dass im Verlauf der Geschichte Kontroversen um Grenzziehungen zwischen Italien, Ungarn und später Jugoslawien rund um die Region Istrien besonders deutlich wurden. An der Nordostküste der Adria liegt die Stadt Rijeka (ital. Fiume), die zusätzlich zu ihrer Lage am Ostende von Istrien durch ihre Hafenfunktion stets von strategischer Bedeutung und daher umkämpft war.

Charakteristisch für die Stadt ist ihre Lage am Fluss Rječina, der eine tiefe Furche durchs hügelige Hinterland zieht und im Zentrum von Rijeka ins Meer mündet. Der kroatische Name - Rijeka-, der italienische - Fiume - und der slowenische - Reka - bedeuten übersetzt jeweils Fluss und weisen auf die Bedeutung dieser Flussmündung für die Entstehung der Stadt hin.

Am linken Ufer liegt eine Anhöhe mit Festung, Trsat genannt. Es wird angenommen, dass der Name aus der Zeit keltischer Besiedelung stammt. Die später entstehende, römische Siedlung Tarsatika wird näher ans Meer gelegt und die Flussmündung nun als Hafen genutzt. An mehreren Orten der heutigen Stadt sind die Spuren der römischen Besiedelung, wie das römische Portal und Teile von Therme und Befestigungsmauern, sichtbar.⁹

DIE GESCHICHTE RIJEKAS

Die guten Voraussetzungen für einen Handelsknotenpunkt veranlassten das neu ankommende Volk der Kroaten im 7. Jahrhundert die Siedlung Tarsatika zu übernehmen und auszubauen. Schon damals entsteht die Dualität von zwei Stadtteilen: Rijeka an der

Flussmündung, an Stelle der römischen Siedlung, zum einen und die hoch gelegene Befestigung Trsat zum anderen.¹⁰

Unter der 1466 beginnenden Herrschaft der Habsburger, die mit kurzen Unterbrechungen durch die Eroberungen Napoleons bis zum ersten Weltkrieg anhielt, erhält Rijeka erstmals überregionale Bedeutung. Vor allem der Handel und der Schiffsbau florierten. 1719 wurde Rijeka zum Freihafen erhoben und mit neuer Infrastruktur an das Hinterland angeschlossen. Trotz dieser Entwicklungen bevorzugte Österreich Triest als Hafenstandort, was dazu führte, dass sich die italienische Konkurrenz deutlich schneller entwickelte. Für Ungarn jedoch blieb Rijeka von großer Bedeutung und wurde intensiv ausgebaut. Dabei erfolgten erste geplante Landgewinnungen entlang der Küste, die den Bereich des heutigen Hafens markieren.¹¹

Die Verwaltung Ungarns hielt bis zum Ende des Ersten Weltkriegs an, auf den ein Konflikt über die Zugehörigkeit Rijekas folgte. Nach Versuchen italienischer Faschisten, das Gebiet unter ihre Kontrolle zu bringen, wurde Rijeka inklusive der östlichen Stadthälfte Sušak (siehe Abb. 9) zwischen 1920 und 1924 zum Freistaat. Anschließend erfolgte erneut die Teilung der Stadt. Rijeka ging an Italien, Sušak an das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen.¹²

In der Zeit italienischer Zugehörigkeit stagnierte die Entwicklung des nun an der italienischen Peripherie gelegenen Hafens. Gleichzeitig setzte in Sušak eine Periode des Wachstums ein. Die Stadt florierte und freistehende Häuser wuchsen den Prinzipien einer Gartenstadt

¹⁰ Vgl. Ebda., 30ff.

¹¹ Vgl. Ebda., 32-37.

¹² Vgl. Sundhaussen/Clewing 2016, 786f.

⁹ Vgl. Randić/Turato 2006, 30ff.



Abb. 10 - Kaiser Karl VI in Rijeka, 1728

folgend die steilen Hügel hinauf.¹³

Erste Schritte zur Wiedervereinigung von Fiume und Sušak werden schließlich im zweiten Weltkrieg gesetzt. 1941 besetzen zunächst italienische Soldaten Sušak – beide Stadtteile sind nun unter italienischer Führung. Nach der Kapitulation Italiens 1943 wird die Region in die deutsche Besatzungszone eingliedert. Gleichzeitig verstärkt sich der Widerstand unter Titos Führung weiter. Im April/Mai 1945 erfolgt schließlich die Befreiung von deutscher Besatzung durch die Partisanen.¹⁴

Nach dem Zweiten Weltkrieg, der durch wiederholte Luftangriffe zu erheblichen Schäden an Industrie und Hafenanlagen geführt hatte, wurden Rijeka und Sušak der Volksrepublik Jugoslawien zugesprochen. Viele der zu der Zeit mehrheitlich aus Italienern bestehenden Bevölkerung wurden daraufhin aus der Region vertrieben.¹⁵

Während der Jugoslawischen Kommunistischen Verwaltung wuchs die Stadt erneut stark. Der nun größte Hafen Jugoslawiens und die wachsende Industrie zog Immigranten des ganzen Landes an, die in Rijeka leicht Arbeit finden konnten. Der Erfolg dieser Industriebetriebe hatte jedoch im Übergang zur offenen Marktwirtschaft am Beginn der 1990er Jahre keinen Bestand. Ein Prozess der Deindustrialisierung setzte ein, gefolgt von der Vernichtung industrieller Arbeitsplätze und teils illegal oder zumindest schlecht organisierter Privatisierungen.¹⁶

¹³ Vgl. Randić/Turato 2006, 41.

¹⁴ Ebert, Romy: The division of Rijeka in the interwar period, www.uni-regensburg.de/Fakultaeten/phil_Fak_III/Geschichte/istri-en/route-rijeka.html#division, 11.05.2018.

¹⁵ Vgl. Sundhaussen/Clewing 2016, 786f.

¹⁶ Vgl. Ebda., 464.

Seit der Loslösung Kroatiens von Jugoslawien 1991 und dem darauf folgenden Krieg ist die Bevölkerung Rijekas konstant sinkend.

Heute ist Rijeka nach Zagreb und Split die drittgrößte Stadt Kroatiens. Der Zustand der Stadt und der ihrer Bewohner ist eng mit den Geschehnissen der turbulenten Geschichte verknüpft. Im Kapitel „Identität“ werden Aspekte besprochen, die räumliche oder soziale Auswirkungen auf die Stadt hatten. Zuvor aber soll ein Blick auf Rijekas strukturellen Aufbau geworfen werden.

Struktur

Rijekas struktureller Aufbau ist vorrangig durch die historischen Machtverhältnisse und Grenzziehungen, sowie durch die Topografie geprägt. Zwischen den Ausläufern der Berglandschaft Gorski kotar und der Kvarnerbucht spannt sich ein schmaler Küstenstreifen auf, entlang dessen sich die Stadt entwickelte.

Die topografische Begrenzung im Norden verursachte die Notwendigkeit nach Landgewinn, vor allem für die Entwicklung von Hafen und Industriezonen. Diese Vorgehensweise zog eine Schichtung der Stadt entlang der Küste nach sich. Während die Uferzone dabei großflächigen Nutzungen wie Industrie und Hafen vorbehalten blieb, wanderte die

Wohnbebauung die teils steilen Hänge hinauf. Einige historische Bauten – ursprünglich in erster Reihe zum Meer – sind durch Landgewinnungen heute mehrere hundert Meter davon entfernt. Infrastruktur, die entlang von Hafen und Industriearealen verläuft, bildet eine zusätzliche Barriere und verhindert die Zugänglichkeit der Küste für die Bewohner Rijekas.

Nahe an der Altstadt schneidet der Fluss Rječina tief in die Landschaft und bildet eine Zäsur in der linearen Struktur der Stadt (siehe Kapitel Zäsur). Entlang dieser Achse zieht sich ein Streifen wilder Landschaft in das Tal hinein und bildet den markantesten Grünraum im Stadtgebiet.

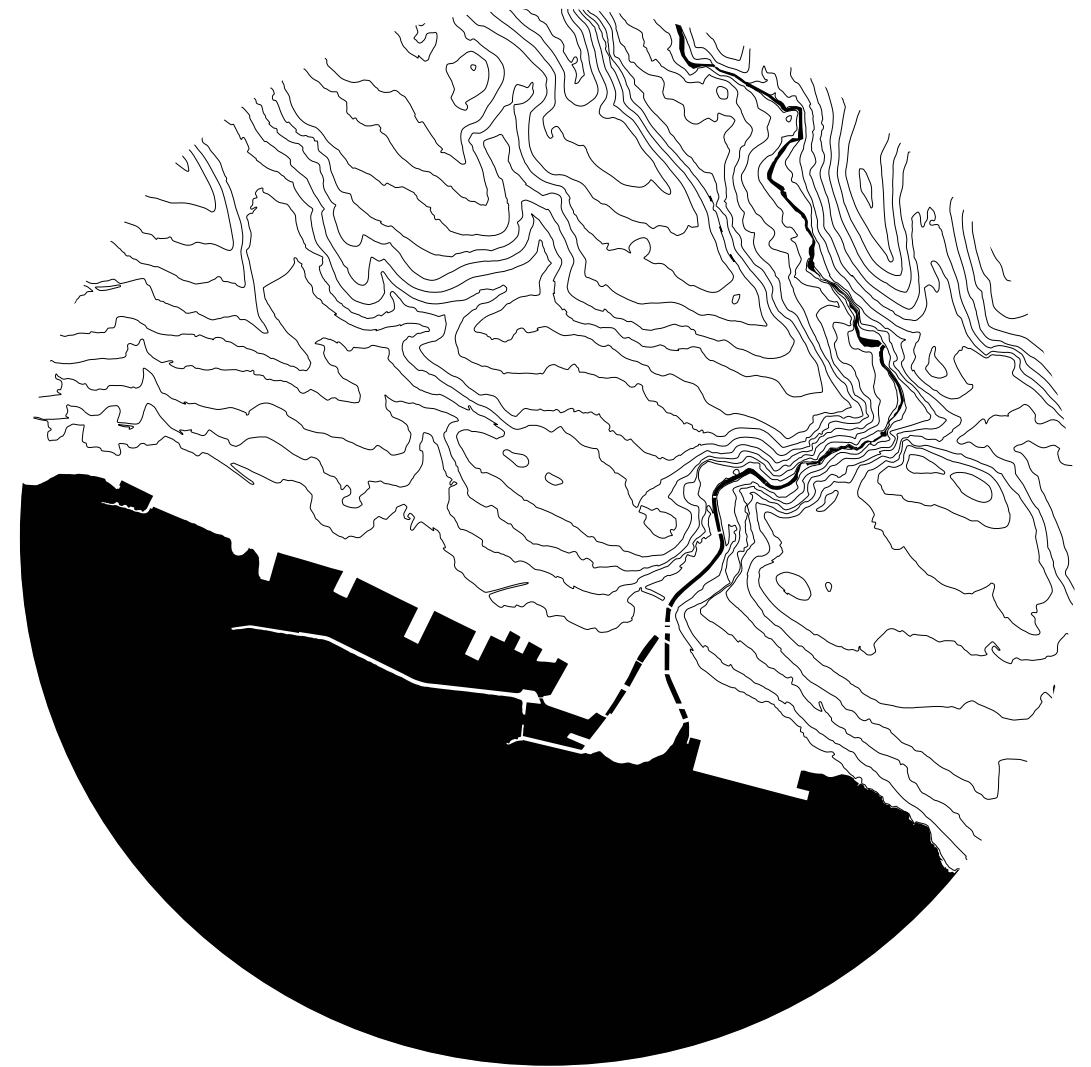


Abb. 11 -

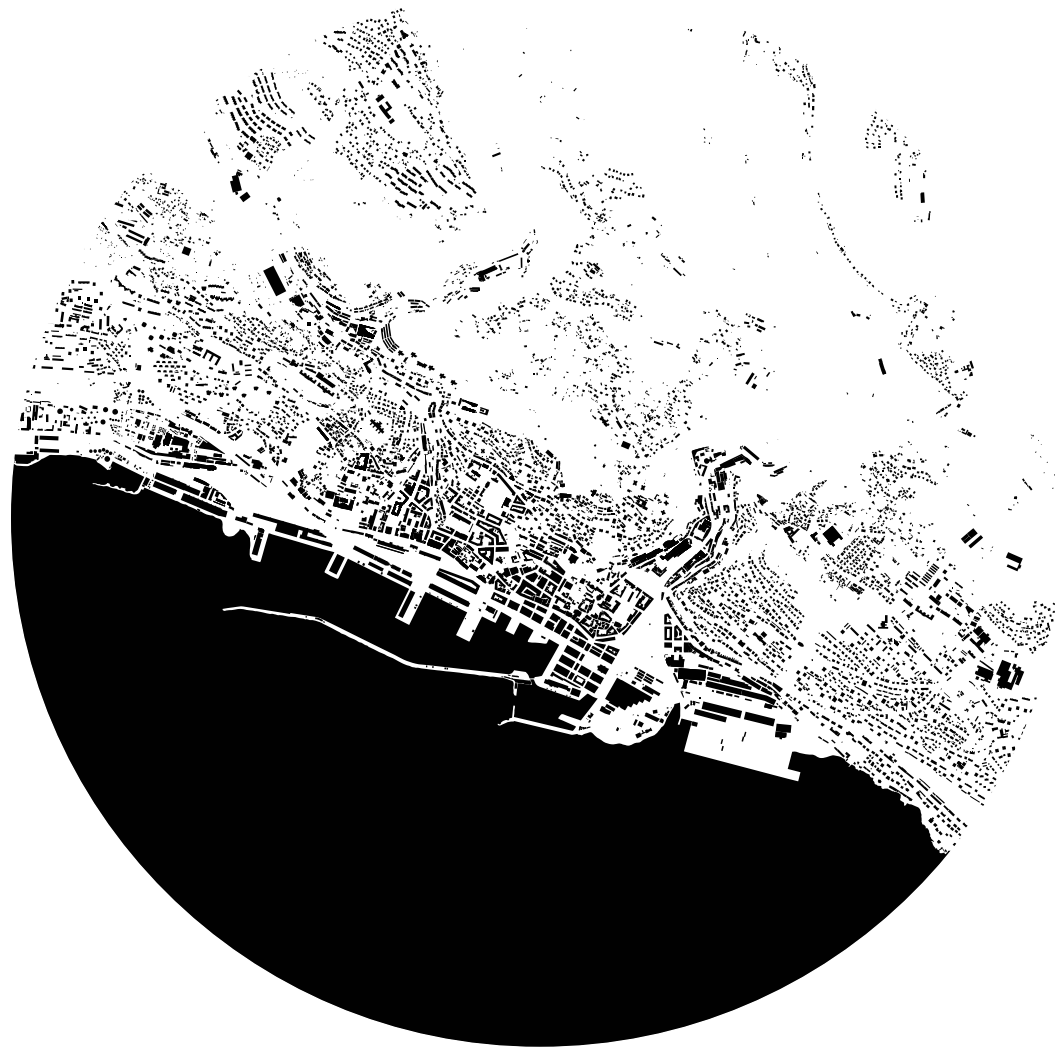


Abb. 12 -

SCHWARZPLAN

Abb. 13 -

LANDSCHAFTSRAUM



Abb. 14 -

LINEARER AUFBAU

- 1 Kommerzieller Hafen
- 2 Passagierhafen
- 3 Marina (geplant)
- 4 Containerhafen

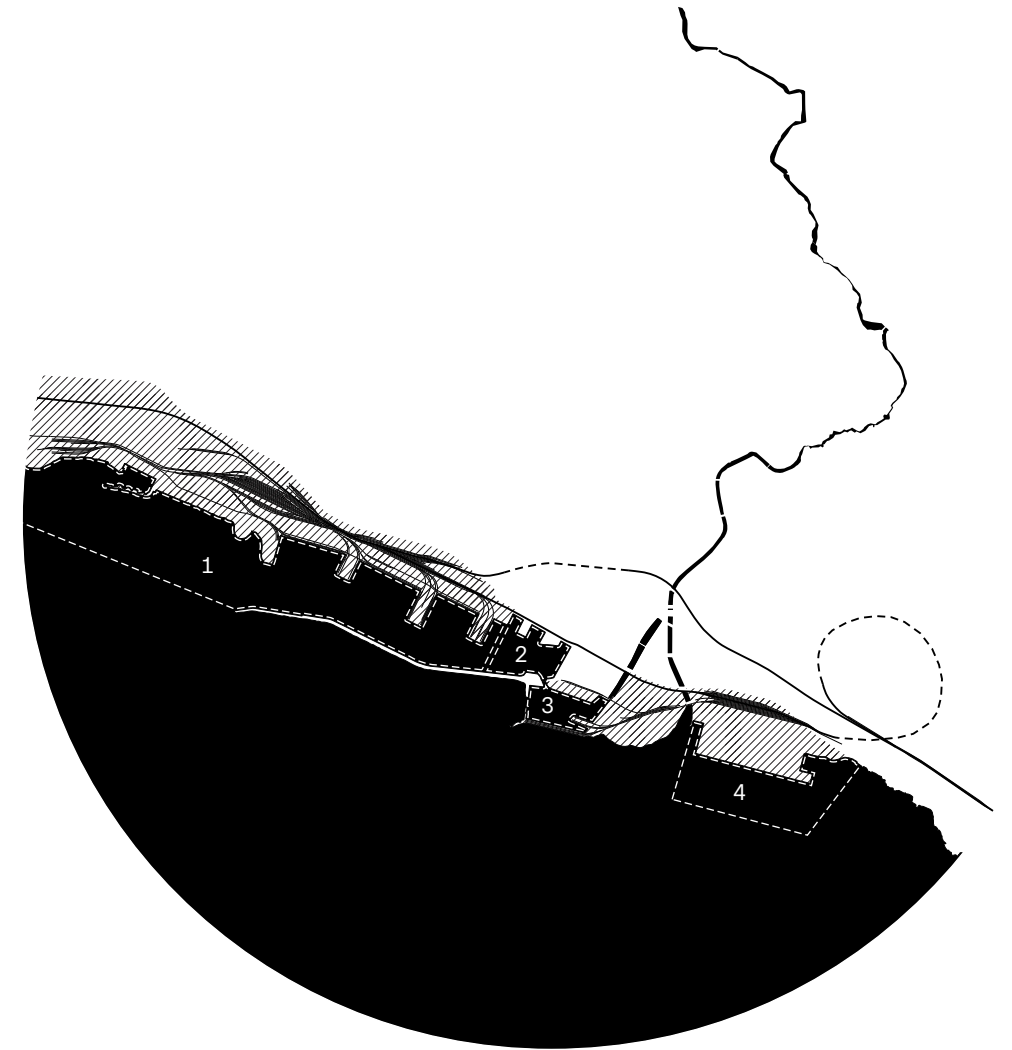
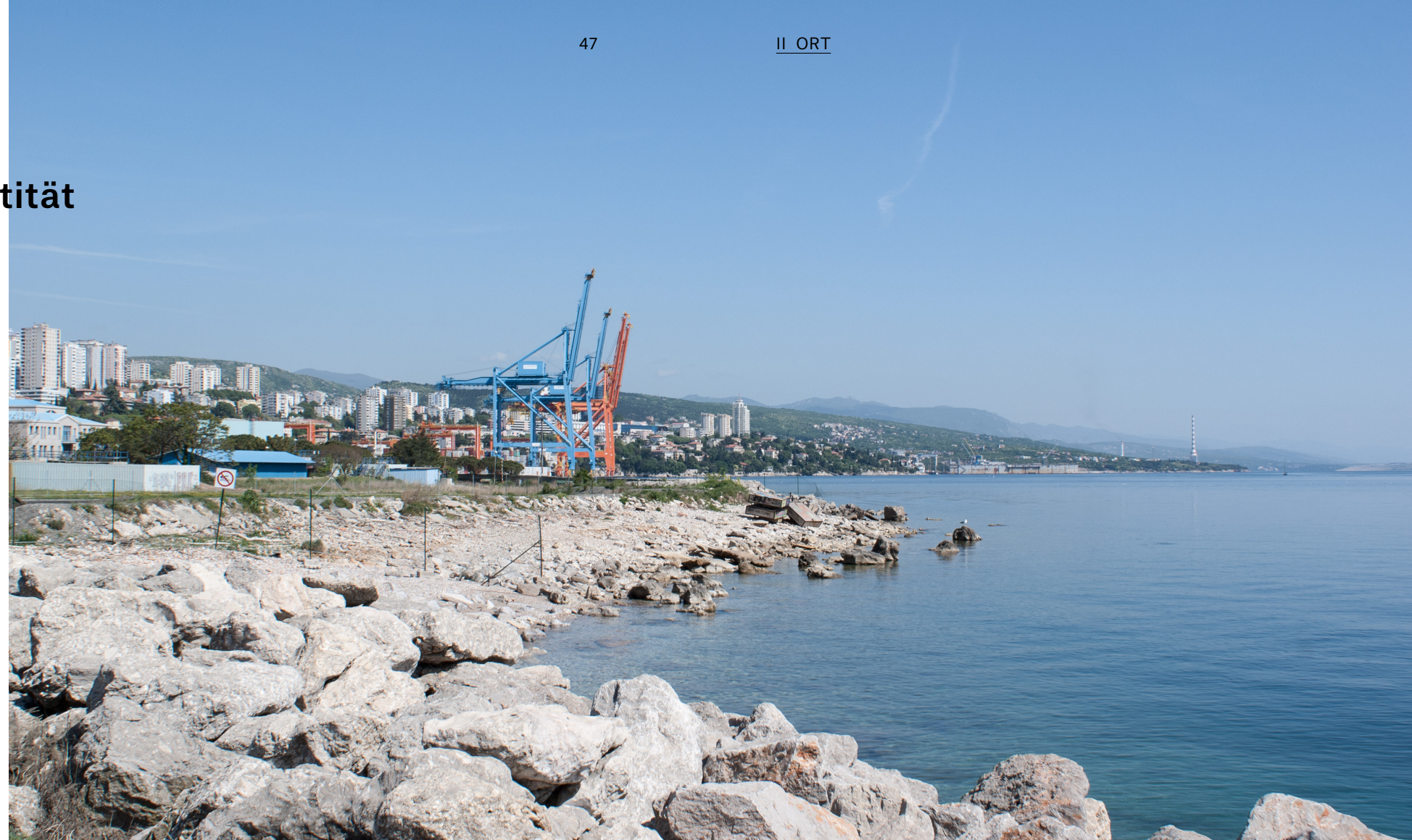


Abb. 15 -

KÜSTENINFRASTRUKTUR

Identität



Seit dem Ende Jugoslawiens sind vielfältige Transformationsprozesse von Gesellschaft, Wirtschaft und Politik im Gange. Dabei werden die negativen Auswirkungen in Städten ehemaliger industrieller Blüte besonders sichtbar.

Die im Sozialismus durch stark forcierte Industrialisierung entstandenen Strukturen hatten vielerorts nach dem Eintritt in den Weltmarkt keinen

Bestand – waren veraltet und nicht konkurrenzfähig. Die heutige Realität Rijekas und ihrer Bewohner ist analog zu vielen postsozialistischen Städten maßgeblich durch diese Transformationsprozesse geprägt. Damit man den aktuellen Zustand der Stadt versteht, muss man die in den 1940er bis 1990er Jahren forcierte Stadtentwicklung betrachten.

„The city's ups and downs follow the ups and downs of its port. The port's fate was the city's fate“¹⁷

HAFEN

„The city's ups and downs follow the ups and downs of its port. The port's fate was the city's fate“¹⁷

Seit Beginn der Hafenaktivitäten in Rijeka sind die Schicksale von Hafen und Stadt untrennbar miteinander verwoben. Dies trifft nicht nur auf den Wohlstand der Stadt und die Versorgung der Bewohner mit Arbeit zu. Der Hafen hat auch das Gesicht der Stadt maßgeblich bestimmt. Wie im historischen Überblick bereits erwähnt, war die strategische Bedeutung des Hafens auch stets Ursache von Krieg, Machtergreifungen und Besetzungen.

Sowohl für den Hafen, als auch für die Stadt selbst, gab es zwei entscheidende Phasen der Entwicklung. Erste war die Zeit der Habsburger, die zum großen Teil für Rijekas Stadt- und Hafenstruktur verantwortlich ist. Vor allem aufgrund der Verbindung mit Ungarn

konnte der Hafen florieren. Die zweite Phase des Wachstums wird durch den Beginn des zweiten Jugoslawiens eingeleitet. Die Transformation in den Sozialismus und dessen Politik führten zu explosivem Wachstum – der Hafen wurde zum größten Jugoslawiens.¹⁸

Analog zu diesen Entwicklungen wuchs auch Rijekas Bevölkerung rapide – von 67.000 auf 165.000 Menschen in nur etwa vier Jahrzehnten.¹⁹

INDUSTRIE UND TOURISMUS

Das Bevölkerungswachstum ab den 1950er Jahren resultierte, neben der Vormachtstellung des Hafens, aus Industriearbeit und dem Tourismus.

Die Gründung einer Zuckerfabrik im 18. Jahrhundert markierte den Anfang der Industrialisierung Rijekas. In weiterer Folge entstanden Fabriken für die

¹⁸ Vgl. Randić/Turato 2006, 98-99.

¹⁹ Croatian Bureau of Statistics <https://dzs.hr> [20.04.2018]

¹⁷ o.A.: Rijeka2020 Port of Diversity 2016, 5.



Abb. 17 - Hafenzone, Rijeka

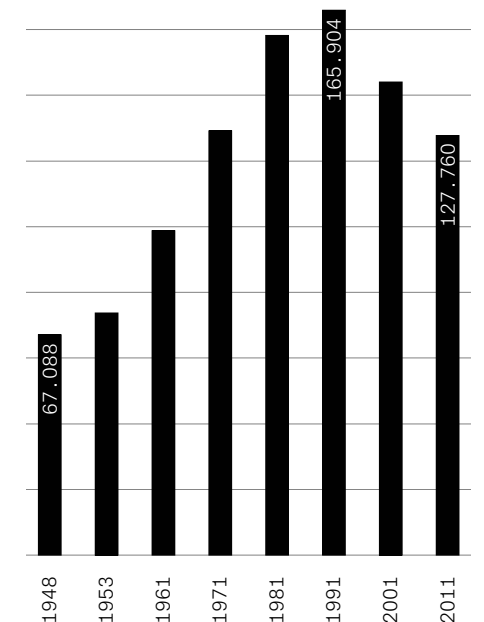


Abb. 18 - Bevölkerungsentwicklung

Weiterverarbeitung importierter Waren und für den Schiffsbau.²⁰ Die von Jugoslawien intensiv betriebene Industrialisierung ging mit der Schaffung einer Vielzahl an Arbeitsplätzen einher. In Folge dessen fand eine deutliche Bewegung großer Teile der Bevölkerung von ländlichen Regionen hin zu industriellen Zentren statt. In der Phase arbeiteten etwa ein Drittel der Bewohner der Region in Industrien wie Ö raffinerie, Werft, Kokerei, Elektrotechnik, Papier und Holzverarbeitung.²¹

Gleichzeitig entstand rund um Rijeka eine Tourismusregion. An den Küsten der Kvarnerbucht, in der auch Rijeka liegt, standen beinahe ein Drittel aller touristischen Unterkünfte des Landes.

Diese beiden konträren Wirtschaftszweige, beide von Jugoslawiens Regierung für die Beschaffung von Devisen forciert, führten zu Konflikten der Küstennutzung. Alternierende Folgen von Hafen, Industrie, Hotels, Stränden und Werften entstanden und fragmentierten die Küste.²²

RÄUMLICHE KONFLIKTE

Die unter großem Zeitdruck erfolgte Stadtentwicklung führte zu erheblichen Problemen. Eigentlich leicht vorhersehbare Konflikte zwischen Lage, Infrastruktur und Nutzungsmischungen waren die Folge. Zusätzlich hatte das unkontrollierte Wachstum der Stadt drastische Auswirkungen auf die Ökologie. Mit dem Fokus auf industrielle Entwicklung und Bereitstellung von Arbeitskraft traten traditionelle Ziele und Aufgaben von Stadtentwicklung in den

Hintergrund. Das führte zu einer Situation, in der Planungen nicht im Hinblick auf die gesamte Stadt gedacht wurden, sondern in Fragmenten. So entwickelte sich ein durchwegs als chaotisch zu bezeichnendes, aus vielen ökonomischen Einzelentscheidungen entstandenes Stadtbild.²³

WOHNEN ALS DIENENDE ZONE

Für die für Industrie und Tourismus benötigten Arbeitskräfte, die Rijeka in großen Zahlen erreichten, musste zügig Wohnraum bereitgestellt werden.

Seit der Nachkriegszeit waren neue Wohngebiete im Stil des CIAM üblich. Freistehende Türme in günstiger Bauweise wurden wie ein zusätzlicher Layer über die bestehende Stadt gelegt. Der große Zeitdruck führte jedoch dazu, dass auf zusätzliche Infrastruktur nahezu gänzlich verzichtet wurde. Ein adäquates Netz von öffentlichem und individuellen Verkehr hätte aufgrund der Topografie wesentliche Anstrengungen erfordert.²⁴

Während auf die Entwicklung von Industrie und Hafen größten Wert gelegt wurde, verkam die Stadt zu einer die Industrie versorgende Reserve. Ihr Aufgabe war es, Arbeitskraft bereitzustellen. Dabei erfolgte eine Umkehrung der üblichen Auffassung, dernach Hinterland und Peripherie die Stadt versorgen. Im Falle von Rijeka wird die Stadt, wie Rogić es ausdrückt, zu einer der Industrie dienenden Zone – und damit selbst zum Hinterland.²⁵

Auch gesellschaftliche Prioritäten des sozialistischen Systems – wie die Stellung des Kollektivs über das Individuum – hatten auf die damals erbauten



Abb. 19 - Wohnen als dienende Zone

„That is how urban identity was, indirectly, reconstructed as an industrial backyard.“

26 Rogić 1996, 276.

20 Vgl. o.A.: Rijeka2020 Port of Diversity 2016, 6.

21 Vgl. Randić/Turato 2006, 98-99.

22 Vgl. Ebda., 98-99.

23 Vgl. Rogić 1996, 271-272.

24 Vgl. Randić/Turato 2006, 99.

25 Vgl. Rogić 1996, 276.



Abb. 20 - Natur und Struktur

Wohntürme gestalterische Effekte. Es entstand die Vorstellung, dass Wohnen mit der Lagerung von Arbeitskraft gleichzusetzen ist. Wohnhäuser wiesen daher funktional gesehen keinen Unterschied zu Lagerhäusern auf.²⁷

Saša Randić, ein ortsansässiger Architekt, erkennt trotz infrastruktureller und gestalterischer Mängel wesentliche Qualitäten in den Türmen, die Rijekas Stadtbild so stark prägen. Während den Bewohnern Rijekas ein direkter Küstenzugang verwehrt ist, stellen die Türme – neboder auf kroatisch – einen starken Bezug zur Bucht her. Die beeindruckende Aussicht gibt den Wohnungen den Eindruck viel höherer Qualität, als sie objektiv gesehen eigentlich besitzen.²⁸

Fragmentarische Planung und mangelhafte Infrastruktur führen außerdem dazu, dass wilde Natur und Hochhäuser

direkt aufeinander treffen – eine Dichotomie von Urbanität und Natur, die außergewöhnliche Zwischenräume bildet.

ENDE DER SELBSTVERWALTUNG

Sowohl das forcierte, sozialistische Ideal als auch die tatsächliche Identität der Bewohner Rijekas war eng mit dem Begriff der Arbeit verbunden. Grund dafür ist unter anderem die Funktionsweise des jugoslawischen Sozialismus. Nach dem Bruch mit Stalin 1948 kam es zur eigenen Interpretation der Ideologie und es entstand der jugoslawische Selbstverwaltungssozialismus. Partei und Staat sollten sich demnach zurückziehen und die Gesellschaft sich selbst organisieren. Betriebe würden nicht dem Staat, sondern der Gesellschaft gehören. Ein Aspekt der Ideologie war die Arbeiterselbstverwaltung, durch die die Beschäftigten Entscheidungskompetenzen in den Betrieben bekamen. Das bedeutete, die Arbeiter waren Teil

²⁷ Vgl. Rogić 1996, 281.

²⁸ Vgl. Randić/Turato 2006, 99.



Abb. 21 - Neboder, Rijeka

der Unternehmensführung und konnten mitbestimmen.²⁹

Als Jugoslawiens Wirtschaft ab den 1970er Jahren in die Krise geriet, versuchte man mit Reformen gegenzusteuern. Mit der Unabhängigkeit Kroatiens 1991 und den darauf folgenden kriegerischen Auseinandersetzungen verschärfte sich die Lage weiter. Schon kurz darauf begann die neue Regierung unter Franjo Tuđman, Betriebe zu privatisieren. Diese Privatisierungen werden mit Intransparenz und Korruption in Verbindung gebracht und häufig als illegal bezeichnet. So startete der Kapitalismus in Kroatien einen entfesselten Neuanfang.³⁰

Die Privatisierung der Benčić Fabrik in Rijeka zeigt, wie der Niedergang prestigeträchtiger Industrie tiefe Narben im kollektiven Gedächtnis zurücklassen kann. Die zuletzt von Arbeitern in Selbstverwaltung geführte Fabrik war einer der bedeutendsten Arbeitgeber der Stadt. Im Laufe der Zeit wurden hier Zucker raffiniert, Tabak verarbeitet und Schiffsteile gebaut. Mit der Privatisierung zum Beginn der 1990er Jahre wurden die Arbeiter massenhaft entlassen bis die Fabrik ihre Produktion komplett einstellte.³¹ (siehe Abb. 22)

Die Umwälzungen der 1990er Jahre führten zum Verlust von insgesamt 25.000 Arbeitsplätzen in Rijeka.³² Im gleichen Zeitraum setzte ein Prozess der Schrumpfung ein, der sich bis heute konstant fortsetzt und nachhaltige Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Stadt durch ihre verbliebenen Einwohner hat.

29 Vgl. Sundhaussen/Clewing 2016, 824.

30 Vgl. Ebda., 464.

31 Vgl. Thauberger 2015.

32 Vgl. o.A.: Rijeka2020 2016, 7.

UNZUFRIEDENHEIT

Rijekas Identität ist eng mit den Phasen des Wachstums und der Schrumpfung verbunden. Sowohl die Blüte der Stadt im Sozialismus, als auch der Niedergang zu Beginn der Unabhängigkeit Kroatiens haben deutliche Spuren hinterlassen. Negative räumliche und ökologische Konsequenzen der Priorisierung von Industrie und Hafen werden im Zustand des Verfalls derselben besonders deutlich.

Eine soziologische und demographische Studie aus dem Jahr 1996, die als Basis für einen neuen Masterplan der Stadt dienen sollte, enthält umfangreiche Untersuchungen zur Wahrnehmung Rijekas durch ihre Bewohner. So gab die Mehrheit der Befragten an, das Leben in Rijeka habe keine nennenswerten Vorteile. Weitere Antworten beschränken sich auf Charakteristika der Stadt, die nicht als interne Qualitäten gewertet werden können. Dazu zählen der Rijeka umgebende Naturraum oder die geografische Lage im Übergangsbereich zu höher entwickelten Nachbarstaaten. Beides sind Faktoren, die eine gewisse Unabhängigkeit von internen Annehmlichkeiten der Stadt erlauben.³³

Bei der Auflistung von Problemen kommen hingegen hauptsächlich interne Verfehlungen zur Sprache: Verschmutzung von Meer und Stadt, unterentwickelte kulturelle und soziale Einrichtungen, Fehlen von Sport und Parkanlagen, schlecht organisierter öffentlicher und individueller Verkehr sowie ein inadäquates Küstenmanagement, das urbane und soziale Bedürfnisse ignoriert. Die Autoren der Studie ziehen den Schluss, dass diese Faktoren indirekt zum Verlassen der Stadt motivieren. Vor allem die

33 Vgl. Rogić 1996, 274.



Abb. 22 - Filmausschnitt, Nadija Mustapić / Marin Lukanović, Rikard Benčić Naprimjer, 2008

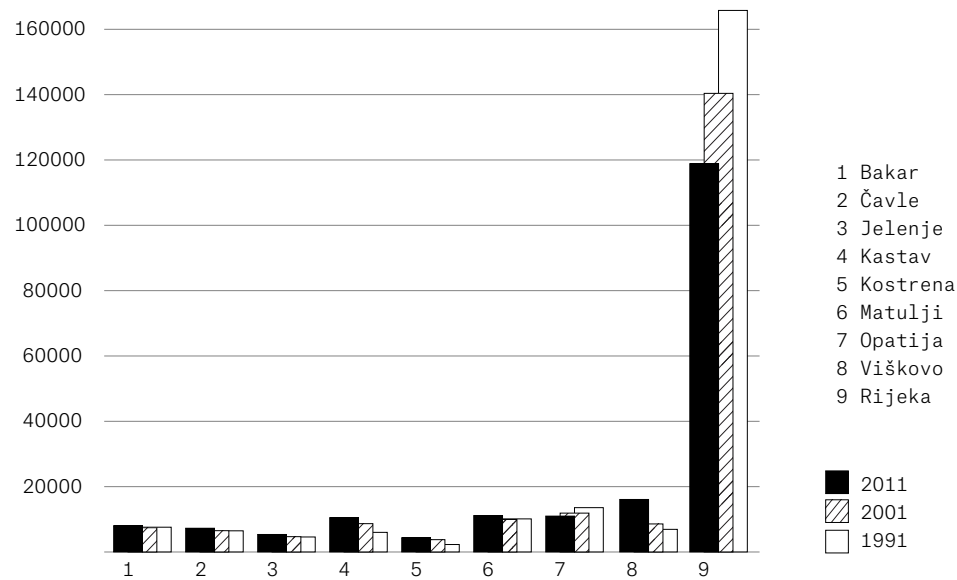


Abb. 23 - Bevölkerungsentwicklung Rijeka & Umland
(Croatian Bureau of Statistics)

Unattraktivität für junge Menschen und deren unsichere Zukunft am Arbeitsmarkt wird betont.³⁴

SCHRUMPfung

Diese Studie nahm 1996 eine Entwicklung vorweg, die zum Zeitpunkt ihres Erscheinens erst in den Anfängen steckte. Die Schrumpfung Rijekas ist bis heute ein anhaltender Trend. Ein sehr langsames Wachstum sowie eine Verlagerung von Bewohnern aus dem Zentrum hin zu den Rändern der Stadt setzte ein. Seit der Ausrufung eines unabhängigen Kroatien 1991 und dem darauf folgenden Heimatkrieg bis 1995 sank die Bewohnerzahl ganz Rijekas konstant. Zahlen

für die Jahre seit dem letzten Zensus stimmen mit dieser Entwicklung überein: Knapp 121.000 Bewohner wurden für das Jahr 2016 geschätzt.³⁵

Gleichzeitig verzeichnen die umliegenden Städte und Gemeinden Rijekas seit 1991 teilweise deutliche Zuwächse. In Viškovo, einer Gemeinde im Nordwesten Rijekas, hat sich die Einwohnerzahl seither von 6918 (1991) auf 14697 (2011) mehr als verdoppelt. (siehe Abb. 26)

Die daraus ablesbaren Suburbanisierungsprozesse passen zu den Problemen der Stadt beziehungsweise der Qualität des Umlandes, die in Umfragen genannt wurden.

³⁵ Croatian Bureau of Statistics
<https://dzs.hr> [20.04.2018]

³⁴ Vgl. Rogić 1996, 273-275.



Abb. 24 - Fabrik Rikard Benčić

„We have to reach beyond our own habitual memories and narratives, as a thriving port, a prospering industrial city, because that city simply does not exist any longer.“³⁶

SUCHE NACH IDENTITÄT

So eng wie der Hafen mit der Stadt verknüpft ist, so stark ist auch die Identität der Bewohner mit ihm verwoben. Und auch wenn andere identitätsstiftende Aspekte der Stadt der Transformation zum Oper fielen, wird der Hafen noch Teil der Stadt bleiben. Der in den 1980er Jahren forcierte Plan, sämtliche Hafenfunktionen nach Westen zu verlegen wurde nach den 1990er Jahren aufgegeben.³⁷ Momentan erfolgt eine Modernisierung der bisherigen, zentralen Stadorte.

Und doch hat der Hafen nicht länger seine ursprüngliche Bedeutung. Während vor der Einführung von Containern noch viele Hände für das Löschen von Fracht nötig waren, sind heute durch moderne Abfertigung nur mehr wenige Menschen vor Ort zu entdecken. Historische Hafenstädte waren aber vor allem eines: Orte des kulturellen Austauschs.

Um diesen Aspekt wiederzubeleben, benutzt das Team von Rijeka 2020 den Hafen als Symbol für Weltoffenheit und Toleranz. Mit dem Konzept „Port of Diversity“ gelang es, Rijeka zur Kulturhauptstadt Europas 2020 zu machen.

Die schon im Kapitel „Ende der Selbstverwaltung“ genannte Fabrik Rikard Benčić soll dabei den Hauptteil der neuen kulturellen Infrastruktur darstellen. Die einzelnen Gebäude werden schrittweise zu einem modernen Museum, einer Bibliothek und einem sogenannten Kinderhaus umgebaut. Einen großen Teil des Programms stellen künstlerische Auseinandersetzungen mit Rijekas Geschichte und Identität dar. Ein übergeordnetes Thema widmet sich beispielsweise der Arbeit – mit ihren historischen sowie zeitgenössischen

Charakteristika. Besondere Beachtung findet auch Rijekas gebautes industrielles Erbe. Leerstand und Aneignung werden auf mehreren Ebenen thematisiert.

Weiters wird „Migration“ als Überbegriff der Bewerbung genannt. Damit bezieht man sich auf die durch viele Machtwechsel bedingten Wanderungen der Bevölkerung und auf die Diversität, die Rijeka in ihrer Blütezeit hatte, als viele Jugoslawen in die Stadt kamen.

Allerdings geschahen Migrationen in der Geschichte nicht immer freiwillig. Die Vertreibung von Kroaten nach der italienischen Übernahme von Rijeka in der Zwischenkriegszeit und die Rache der Jugoslawen durch den Exodus tausender Italiener nach dem Zweiten Weltkrieg zeigen dies.³⁸ (siehe dazu Kapitel Zäsur/Trennung)

Ein weiterer Faktor von Rijekas Identität ist das Wasser. Diese Tatsache ist aber nicht nur der offensichtlichen Beziehung zum Meer geschuldet, auch der starke Regen im Winter und die Quellen im Zentrum der Stadt tragen dazu bei. Und natürlich ist auch der Fluss Rječina gemeint, nach dem die Stadt benannt ist. Im öffentlichen Raum jedoch, haben Fluss und Meer kaum eine Bedeutung – eine Tatsache die mit Rijeka 2020 geändert werden soll.

ÖFFENTLICHER RAUM

Rijekas urbanes Leben kann durchaus als lebendig bezeichnet werden, auch wenn vor allem die räumliche und funktionale Organisation von öffentlichem Raum problematisch ist. So wird beispielsweise fast jeder Quadratmeter unbebauten Raumes als Parkplatz genutzt. Selbst der wichtigste öffentliche Raum der Stadt – die Fußgängerzone Korzo –



Abb. 25 - Parken am Hafenbecken

war bis in die 1970er Jahre dem ruhenden Verkehr vorbehalten. Diese Tendenz prägt nicht nur das Stadtbild maßgeblich, sondern hat auch Konsequenzen auf die Möglichkeiten von Aneignung und informellen Nutzungen. Der wenige öffentliche Raum ist demnach nahezu vollständig kommerzialisiert. Das Potenzial von Brachen, durch Aneignung und Umdeutung zu neuen öffentlichen Räumen zu werden, wurde bereits im Kapitel ‚Leere/Öffentlicher Raum‘ diskutiert. Und schon jetzt nutzt Rijekas kulturelle Szene regelmäßig industriellen Leerstand für Veranstaltungen. In vielen Fällen stehen jedoch unklare Eigentumsverhältnisse einer alternativen Nutzung von Leerstand im Weg.

Weiters ist Rijekas öffentlicher Raum kaum mit der Küste verknüpft.

Am Wasser liegende Bereiche der Stadt sind aufgrund von Hafen oder Industrieanlagen größtenteils unzugänglich. Erst in den letzten Jahren entstand ein Bewusstsein für die Notwendigkeit, Zugänge zu ermöglichen. Als erster Erfolg ist die Öffnung des 1,7 Kilometer langen Wellenbrechers (Molo Longo) für die Öffentlichkeit zu werten.

Trotz dieser Bemühungen bleibt die Innenstadt jedoch dem Wasser abgewandt. Bemerkenswert dabei ist die Tatsache, dass die Topografie durchaus in der Lage ist, starke räumliche Zusammenhänge zur Bucht herzustellen. Das gilt besonders für die höher gelegenen Wohnviertel. Je näher man der Küste allerdings kommt, desto weiter rückt das Meer aus dem Blickfeld.



Abb. 26 - Korzo



Abb. 27 - Infrastruktur hat Priorität

Zoom

Im Zoom auf die innere Stadt kann ein genauer Blick auf räumliche Zusammenhänge gerichtet werden. Besonders die Dichotomien, die sich durch die physische Nähe verschiedener Funktionen ergeben, sowie die Abgewandtheit der Stadt von seiner Küste sind dabei bemerkenswert.

Karte 1 hebt strukturelle Bedingungen verschiedener Bereiche der Innenstadt hervor. Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen den beiden Seiten des Flusses: Westlich dominiert geschlossene, östlich offene Bebauung.

Die nächste Seite zeigt Darstellungen zur Nutzung offener Räume der Stadt. Die für Fußgänger bestimmten Bereiche liegen allesamt innerhalb der

gebauten Strukturen, während die wenigen frei zugänglichen Küstenabschnitte meist dem Parken von Fahrzeugen vorbehalten sind.

Diese dem Meer abgewandte Organisation wird durch die Lage von Straßen und Bahnlinien weiter verdeutlicht. Ihr linearer Verlauf entlang der Küste trennt die Innenstadt von der Wasserkante. Zusätzlich werden freie Blicke auf die Bucht durch Molen versperrt.

Es folgt die Darstellung von öffentlichen Funktionen, die überwiegend im westlichen Teil der Stadt zu finden sind. Neben den klassischen Orten Trsat, Altstadt und Markthallen stellt der Umbau des ehemaligen Fabrikareals Benčić zum Museumskomplex einen Neuzugang dar.



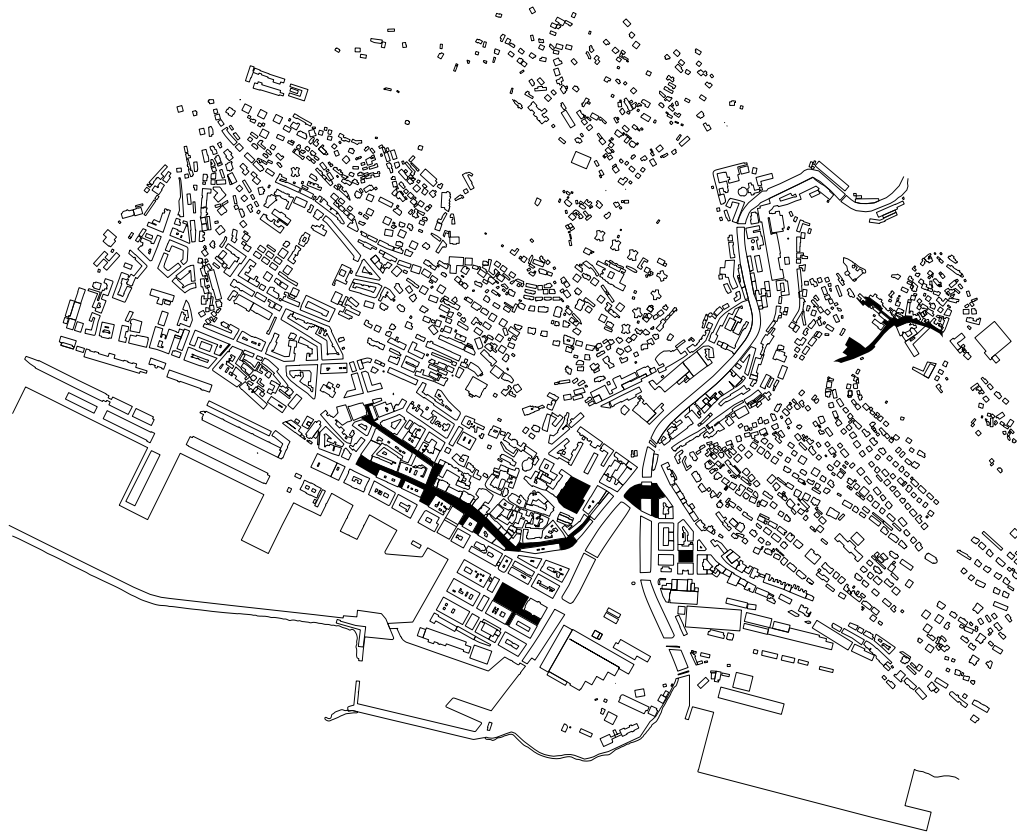




Abb. 31 -

INFRASTRUKTUR: BAHN

Seit der K u. K Zeit läuft durch Rijeka eine Bahnstrecke, die vor allem für den Hafen genutzt wird. In Zukunft soll sie auch für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen.

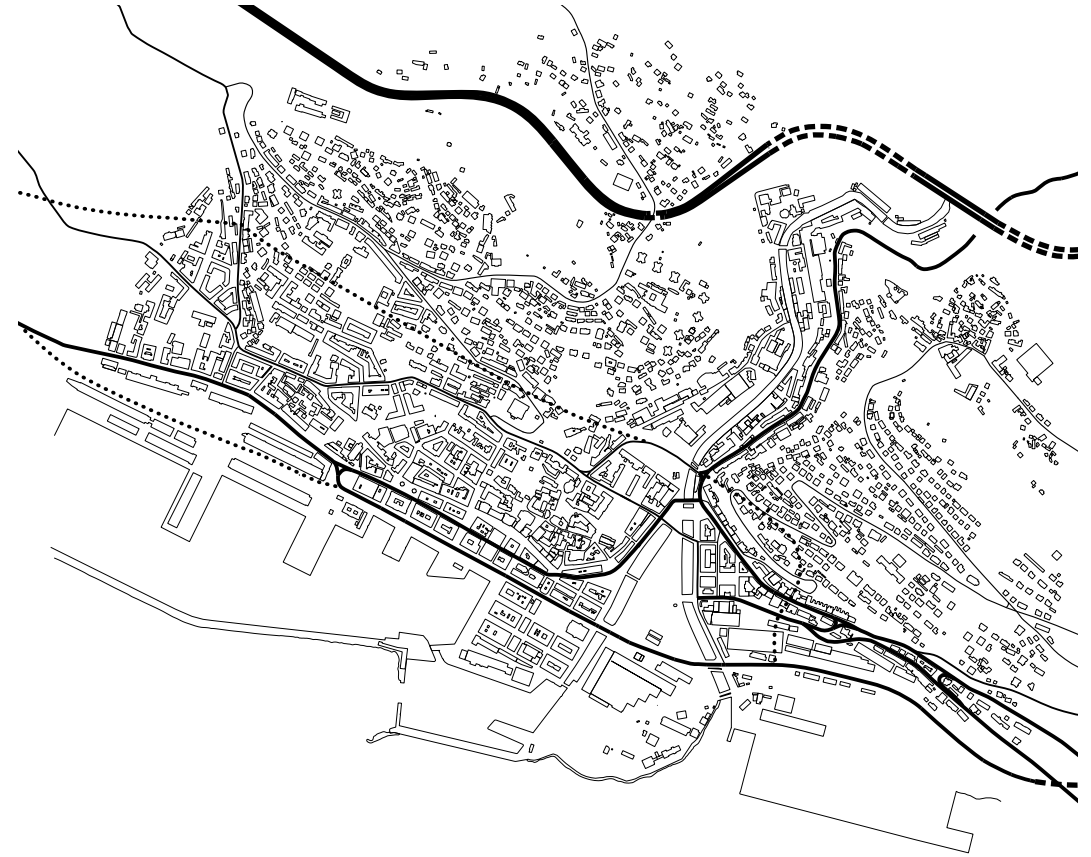


Abb. 32 -

INFRASTRUKTUR: STRASSE

Die punktierte Linie zeigt den Verlauf einer neu geplanten unterirdischen Verbindung. Sie soll die Küstenstraße, die auch durch das Planungsgebiet läuft, entlasten.

—— unzugänglich
 - - - - eingeschränkt zugänglich



1 Benčić – Museum, ehemalige Fabrik
 2 Markthallen
 3 Oper
 4 Hatera – Festivalgelände
 5 Trsat Burg



Trennung



Abb. 35 - Grenze Königreich Italien /
Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, 1924

III

ZÄSUR

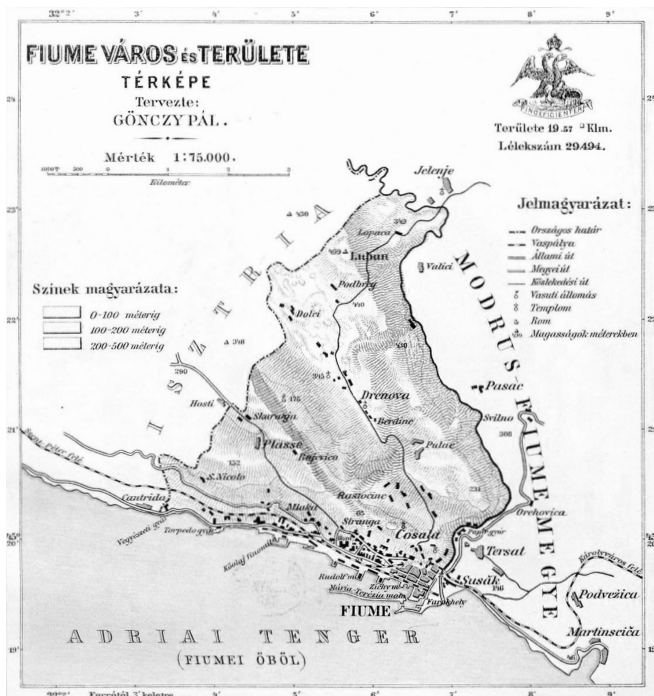


Abb. 36 - Grenzbrücke, 1933

Abb. 37 - Corpus separatum, 1890

GREZZIEHUNGEN

Die Schlucht des Flusses Rječina, an dessen Ende das Planungsgebiet Delta liegt, ist nicht nur für die topografische Besonderheit Rijekas verantwortlich. Seinem Verlauf folgend bildeten sich auch Stadt und Staatsgrenzen. Diese Tatsache führte dazu, dass Fluss und Delta stets Schwellenräume darstellten und es noch heute tun.

Schon in der frühen Entwicklung der Stadt entstanden durch die römische Siedlung Tarsatica am Westufer und die Burg Trsat am Ostufer erste Dualitäten.

Deutlich später, im Jahr 1719, wurde das damals Fiume genannte Rijeka zum Freihafen und 1776 direkt der Habsburger Krone unterstellt. Innerhalb des Habsburgerreiches jedoch kam es zu verschiedenen Machtwechseln. Nach dem österreichisch-ungarischen Ausgleich 1867 wurde Fiume zur Freistadt und zum Haupthafen der ungarischen Reichshälfte. Die direkte Verwaltung Ungarns in Form eines „Corpus separatum“ umfasste allerdings nur den westlichen Teil der Stadt und nicht die zum Königreich Kroatien und Slawonien gehörende Ostseite, das heutige Sušak. Die Grenze bildete dabei der Fluss Rječina. Die räumlich begrenzte Verwaltung führte dazu, dass sich die Hafenanlagen der Stadt nur Richtung Westen ausbreiten konnten – eine Tatsache die bis heute in der Stadtstruktur ablesbar ist.^{1,2}

Nach dem Ersten Weltkrieg entfachte zwischen Italien und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen ein Konflikt über die Zugehörigkeit Rijekas, der zu chaotischen Zuständen führte. Schon während der Friedensverhandlungen wurde das Gebiet von italienischen

Nationalisten unter Gabriele D'Annunzio besetzt, die so den Verhandlungen vorgreifen wollten. 1920 wurde versucht, den Konflikt mit der Gründung eines Freistaates zu lösen. Die nun vereinigten Stadtteile Rijeka und Sušak wurden jedoch schon wenige Jahre danach wieder getrennt. Rijeka ging an das faschistische Italien, Sušak an das Königreich Jugoslawien.³

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Frage der Grenzziehung wieder zum Thema. Versuche, den Freistaat wiederherzustellen scheiterten und 1947 wurden Rijeka, Istrien und später auch Sušak Jugoslawien zugesprochen. Die beiden Stadtteile wurden mit einer symbolisch für die Zusammenführung stehenden Brücke verbunden.

Dass die beschriebenen Machtwechsel nicht nur räumliche Konsequenzen hatten, wird beim Betrachten der in der Region lebenden Nationalitäten klar. Immer wieder wurden Ansiedlungen und Ausweisungen gefördert und dazu benutzt, politische Grenzen zu stärken. So mussten viele Slawen die Region in der Zwischenkriegszeit verlassen und Italiener wurden angesiedelt. Im Jahr 1924 lebten in Fiume fast drei mal mehr Italiener als Kroaten.⁴

Als Fiume und Istrien nach dem Zweiten Weltkrieg an Jugoslawien gingen, wurden wiederum Italiener vertrieben oder verließen aus Angst die Region. Dabei ist von 200.000 bis 350.000 Menschen, die von den istrischen und dalmatinischen Küstenregionen emigrierten, die Rede. Dieser Exodus genannte Prozess vollzog sich in mehreren Phasen über zwölf Jahre hinweg.⁵

1 Vgl. Randić/Turato 2006, 32-40.

2 Vgl. Sundhaussen/Clewing 2016, 786f.

3 Vgl. Ebda., 786f.

4 Vgl. Ebda., 786f.

5 Vgl. Ballinger 1999, 71.

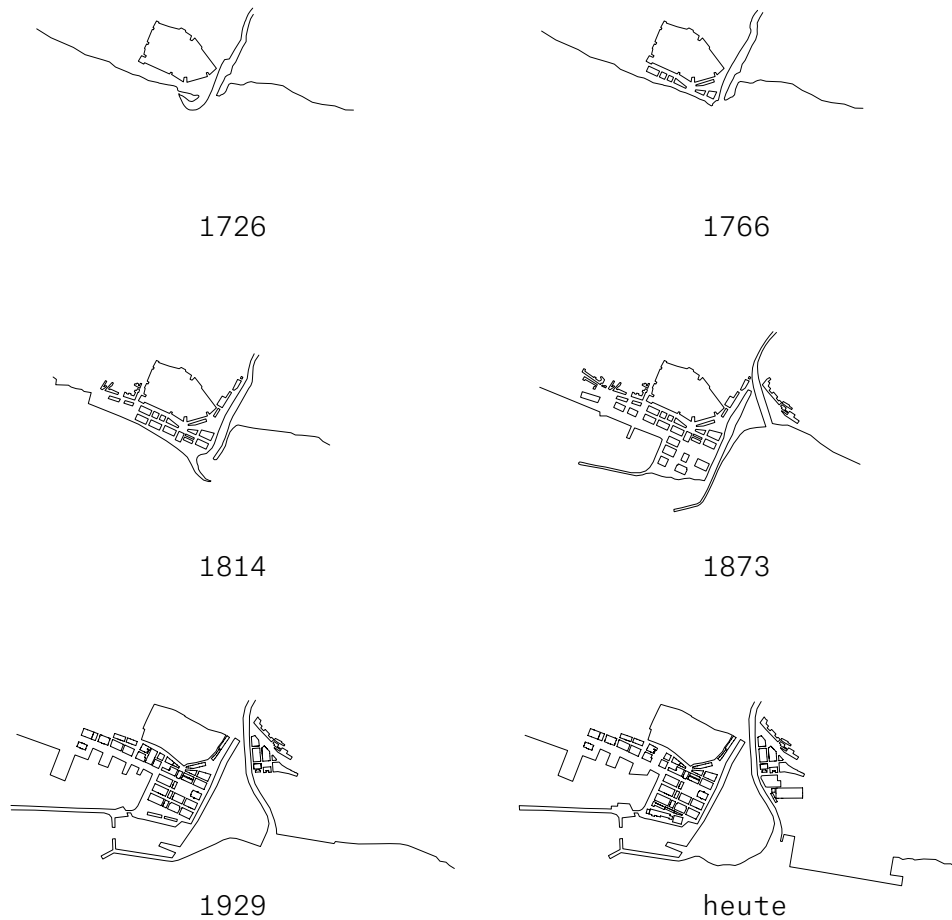


Abb. 38 - Historische Küstenlinie



Abb. 39 - Historisches Strandbad, Sušak 1913

FLUSSMÜNDUNG

Neben der Bedeutung des Flusses als politische Grenze hat sich auch die Grenze von Stadt und Meer an dieser Stelle immer wieder neu definiert. So wurde durch mehrmalige Landgewinnung das Meer nach und nach zurückgedrängt.

Der Hafen, der die Flussmündung besetzte, benötigte stets Schutz vor Wellen und Strömungen. Vor allem für größere Schiffe war eine Einfahrt gefährlich. So wurden Wellenbrecher und Piers angelegt und immer wieder verlängert. Durch Ablagerung von Sedimenten und den wachsenden Tiefgang der Schiffe rückte die Flussmündung so

langsam immer weiter Richtung Meer. Gleichzeitig führte die Nähe des Flusses zur Altstadt zu zahlreichen Überschwemmungen. Mitte des 19. Jahrhunderts – nach einer besonders starken Flut – wurde Rječina in ein neues Flussbett verlegt. Damit war der Grundstein für das dreieckige Stück Land – das Delta – gelegt. Durch mehrfache Aufschüttungen für die Hafeninfrastruktur und für Holzlagerflächen erreichte es seine heutige Größe.⁶

⁶ Vgl. o.A.: The origin of the dead canal, www.rijeka.hr/Default.aspx?art=227, 1.3.2017.

Flusstal

In allen beschriebenen Phasen der Entwicklung wurde der Fluss stets für wirtschaftliche Interessen genutzt. Mit dem Aufblühen von Handelstätigkeiten siedelten sich an den Ufern auch die ersten verarbeitenden Betriebe an.⁷

Die Tatsache, dass oft Verwaltungsgrenzen entlang des Flusses verliefen führte dabei zu einer interessanten Entwicklung. Auf beiden Uferseiten siedelten sich unabhängig voneinander die gleichen industriellen Produktionen an. Es entstand ein gespiegeltes Abbild des jeweils anderen Ufers. So gab es beispielsweise Eishäuser, Gerbereien, Schlachthäuser, Seifenfabriken und Teigwarenfabriken auf beiden Seiten.⁸

Heute wird das Flusstal vom Komplex der ehemaligen Papierfabrik

dominiert. Bis sie im Jahr 2005 endgültig schloss war diese ein prestigeträchtiges Unternehmen der Stadt. Heute werden in den alten Produktionshallen hin und wieder Festivals veranstaltet.

Abgesehen davon sind die obsolet gewordenen Industriegebäude aufgrund der schlechten Anknüpfung des Tals von keinem großen Interesse. Für das Jahr der Kulturhauptstadt 2020 ist eine Belebung und Aktivierung des Tals vorgesehen. Mehrere Leerstände sollen dabei mit einbezogen und temporär genutzt werden. Titel dieses Projekts ist Sweet & Salt – in Anspielung auf das sich mischende Salz- und Süßwasser.

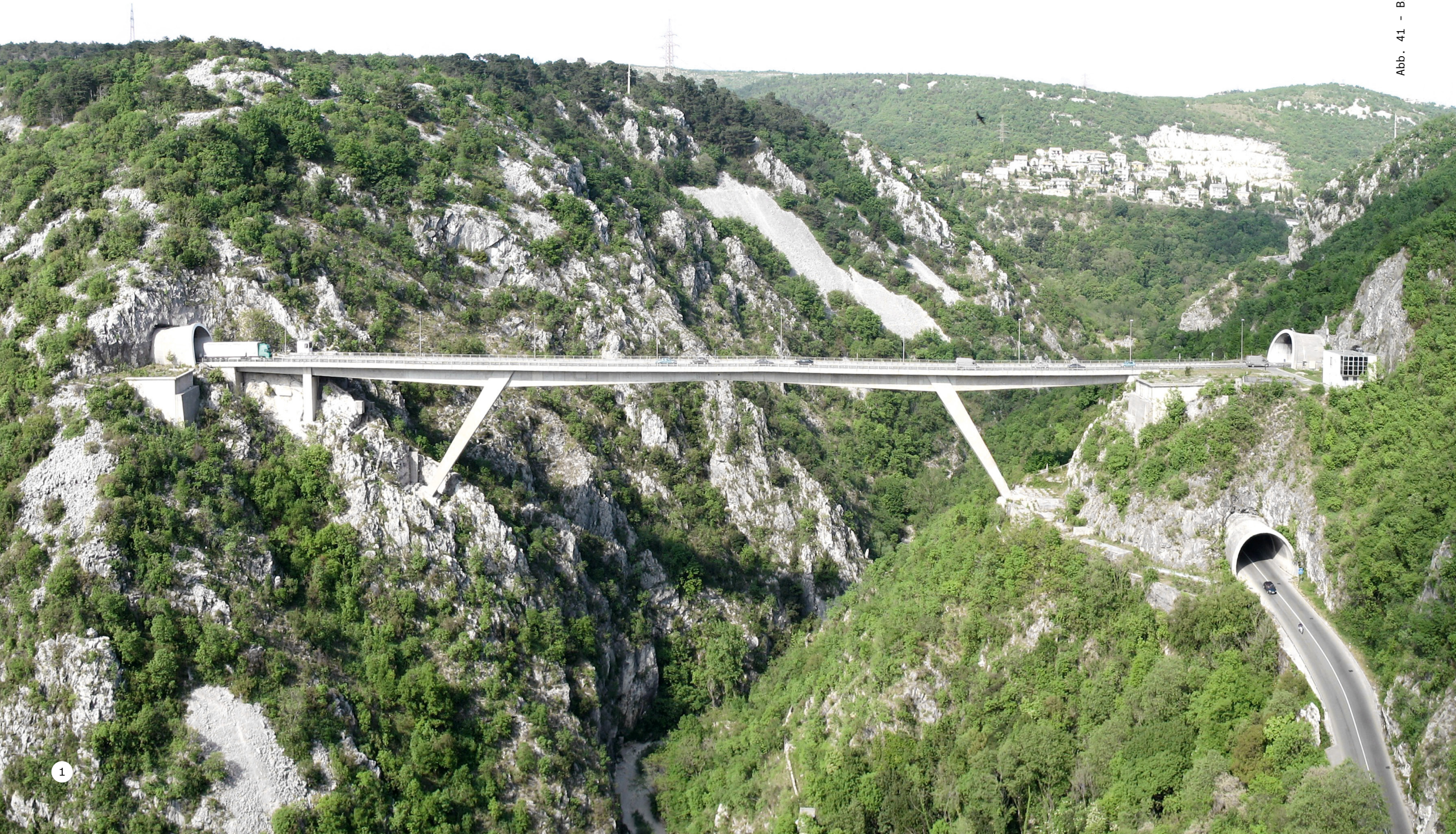
Neben dem industriellen Erbe ist vor allem der Naturraum des Tals bemerkenswert. Steile Hänge mit wilder Natur lassen kaum erahnen, wie nahe man sich hier am Zentrum der Stadt befindet.

⁷ Vgl. Randić/Turato 2006, 36.

⁸ Vgl. Two streets, <https://rijekaheritage.org/en/Obilasci>, 09.05.2018.



Abb. 40 - Luftbild Flusstal





2

Abb. 42 - Infrastruktur I
Abb. 43 - Infrastruktur II





Abb. 44 - Natur I
Abb. 45 - Natur II



4

Abb. 46 - Industrie I
Abb. 47 - Industrie II



**„Rijeka is a city
marked by water
and named by
water – a fluid city,
both literally and
metaphorically.“⁹**

Abb. 48 - Zugang Flusstal



Insel

DELTA - DAS PLANUNGSGBIET

Das Delta ist zwar streng gesehen keine Insel, könnte aber als eine solche betrachtet werden. Das Gebiet ist fast vollständig von Wasser umgeben und hat durch die Isolation als Hafensreal durchaus Inselcharakter.

Im Westen markiert ein Wasserweg – Mrtvi kanal (dt. toter Kanal) – den Übergang zur Stadt. Dieser verläuft dabei entlang der Altstadt und dem Theaterquartier. Die östliche Kante von Delta wird durch den Fluss Rječina gebildet. Im Vergleich zum Mrtvi Kanal ist hier eine weichere Uferkante anzutreffen. Und schließlich – zum Süden hin – endlich das Meer.

ZWISCHENRAUM

Die Insel Delta liegt aber nicht nur zwischen zwei Flussläufen, sondern

markiert auch den Übergang zweier Städte beziehungsweise Stadtteile. Sie bildet einen Zwischenraum, der wie ein Keil im Gewebe der Stadt liegt.

Mitten durch das Gebiet läuft eine 2011 gebaute Straße, die die verschiedenen Teilbereiche des Hafens entlang der Küste verbindet. Dadurch erfolgt eine Trennung Deltas in zwei Teile. Der Nordteil ist teils öffentlich zugänglich, wenn auch nur für das Abstellen von Fahrzeugen. Der südliche Teil der Insel wird auch heute noch für den Hafen benutzt. Eine Vielzahl von alten und neueren Hallen und Infrastrukturelementen bestimmen das Bild. Am dominantesten ist eine große Halle zur Lagerung von Holz – export drvo genannt. Die langsam verfallende Halle steht symbolisch für wirtschaftlich bessere Zeiten.



Abb. 49 - Luftbild Delta

Innenstadt und Infrastukturinsel treffen entlang des Kanals aufeinander und formen kontrastreiche vis- a-vis Situationen.

IMMANENTE QUALITÄTEN

Die Tatsache dass Delta nie Teil der Stadt, sondern meist unzugängliches Hafengebiet war, hat auch Vorteile. Es entstanden, ganz unverhofft, besondere Qualitäten.

Ein Beispiel ist der spannende Kontrast an Deltas Kanten. Innenstadt und Infrastukturinsel treffen entlang des Kanals aufeinander und formen kontrastreiche vis-a-vis Situationen.

Am nördlichen Ende der Insel findet man ein Stück öffentlichen Raums vor, das bereits jetzt gut genutzt wird – Kont genannt. Ein kleiner Park und ein Denkmal für die Opfer des Zweiten Weltkriegs befinden sich dort. Dieses steht sowohl für die Befreiung der Stadt durch die Partisanen, sowie die Wiedervereinigung der beiden Stadtteile.

Die vielleicht offensichtlichste Qualität des Planungsgebiets ist der Strand. Obwohl dieser nicht natürlich ist, sondern durch Landgewinnung entstand, ist er einer der wenigen Küstenabschnitte Rijekas, der nicht befestigt ist. An den meisten anderen Stellen der Stadt wird der Übergang zum Meer in Form von Piers, Kaimauern und Wellenbrechern ausgebildet.

Neben ästhetischen und räumlichen Faktoren hat Delta auch soziale Qualitäten. So lädt die Insel zum informellen Erkunden ein. Es gibt beispielsweise ein paar Schleichwege, entlang derer sich der Strand erreichen lässt. Besonders

Jugendliche benutzen einige der versteckt liegenden Stellen als Treffpunkte.

In den beiden größten Lagerhallen Export und Ivex haben sich teilweise Nutzer eingerichtet. Das früher als Weinlager genutzte Gebäude Ivex beherbergt Ateliers, Werkstätten und kleine Büroeinheiten, die hauptsächlich von Künstlerkollektiven genutzt werden.

Die beachtliche Größe des Export Gebäudes kann hingegen Funktionen mit mehr Platzbedarf aufnehmen. So ist im minimal adaptierten, südlichen Teil des Gebäudes im Moment eine Ausstellung über Dinosaurier zu sehen. Zusätzlich werden hin und wieder improvisierte Veranstaltungen wie Konzerte, Clubabende oder Festivals abgehalten. Trotz Rijekas traditionell starker Musikszene gibt es ansonsten keine adäquaten Räume dafür. So finden Konzerte jeglichen Genres aus Mangel an Alternativen oft im Theater statt.

POTENZIALE

Es wird klar, dass die Insel Delta nicht einfach nur eine Leerstelle ist, sondern durchaus schon jetzt Potenziale bietet, die weiterentwickelt werden können. Die immanenten Qualitäten des Ortes bieten Anknüpfungspunkte und sollen in der weiteren Arbeit berücksichtigt und intensiviert werden. Bevor dazu übergegangen wird, folgt zunächst ein Spaziergang entlang der im Luftbild gekennzeichneten Stellen.



Abb. 50 - Weiche Uferkante

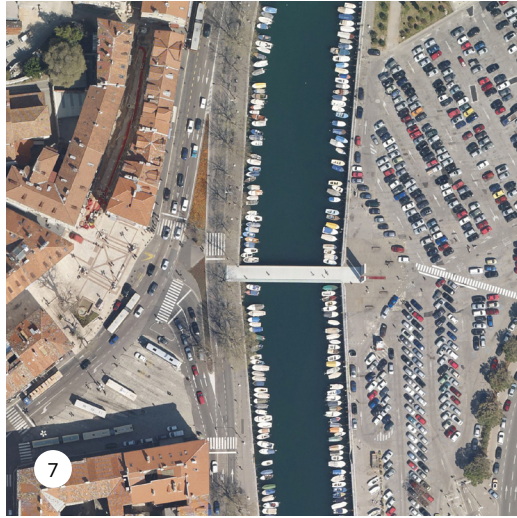


Abb. 51 - Stadt am Kanal
Abb. 52 - Parken am Kanal

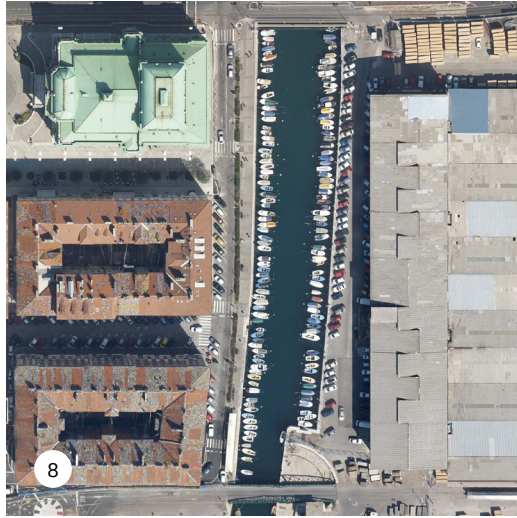


Abb. 53 - Theater
Abb. 54 - Holzlager





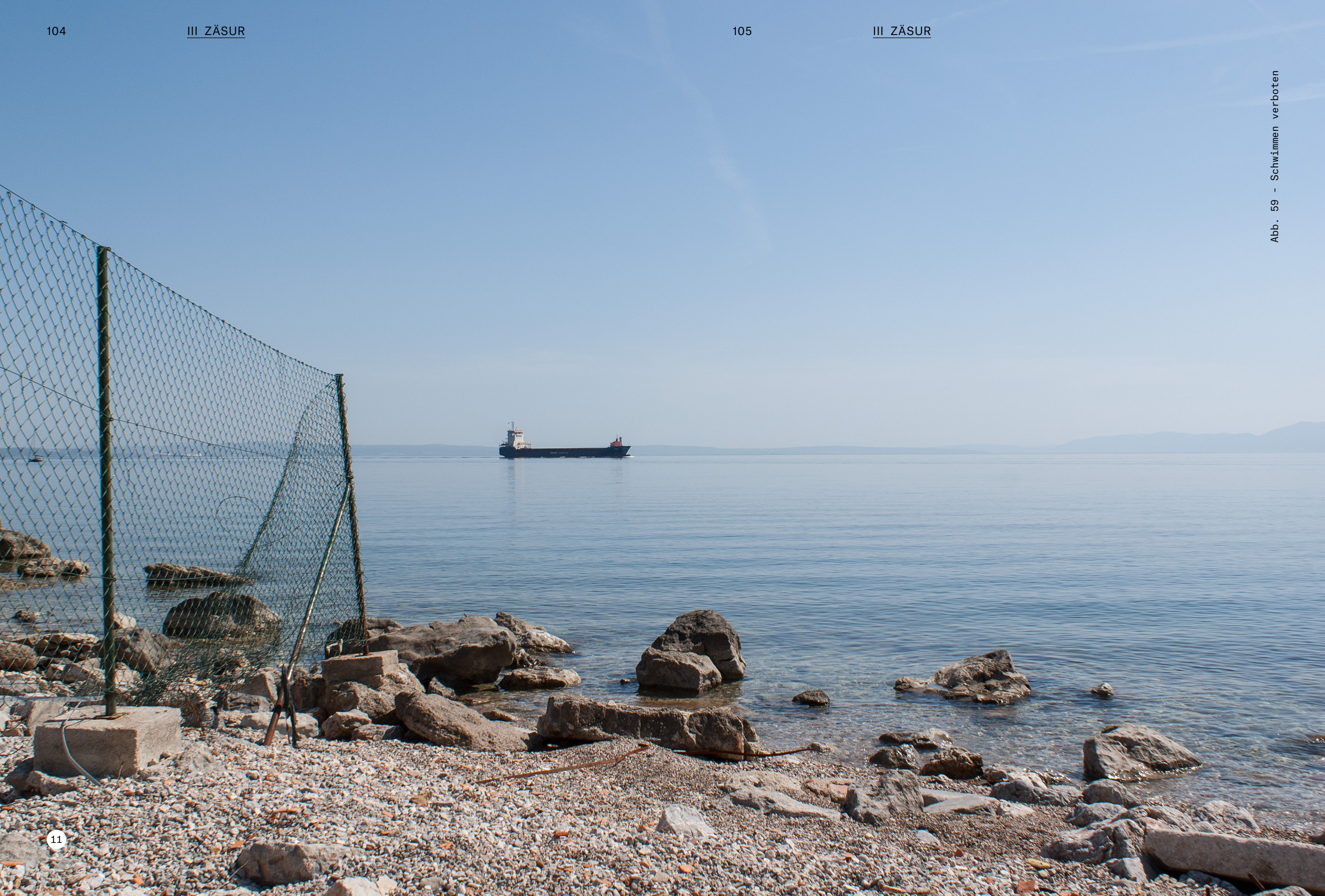


Abb. 56 - Wohnen
Abb. 57 - Lagern





Abb. 58 - Hafeninfrastuktur



„Sometimes it is important to find out what the city is – instead of what it was, or what it should be.”¹

¹ Rem Koolhaas über Atlanta
Koolhaas 1995, 835.

Bevor ein konkreter Bebauungsvorschlag für das Delta gemacht werden kann, sollen hier noch einige Überlegungen und Beobachtungen berücksichtigt werden, die für die Annäherung an die Stadt wichtig waren.

Die Stadtentwicklung Rijekas war von den ästhetischen Präferenzen und funktionalen Notwendigkeiten der jeweiligen Machtstrukturen geprägt. Das hatte zur Folge, dass sich die Stadt in Form von einzelnen Fragmenten entwickelte. Das Projekt versucht daher, die der Stadt zugrundeliegenden Gesetzmäßigkeiten herauszuarbeiten und am Planungsgebiet anzuwenden. Diese Vorgehensweise erklärt auch das Fehlen von Referenzbeispielen ähnlicher Hafengebiete. Es soll kein universelles Projekt entstehen – Ziel ist ein Weiterbauen der Stadt.

Städtebauliche Analysen, vor allem die der Bebauungsstrukturen, zeichnen ein Bild von Rijeka, das sich beim Durchwandern der Stadt nicht vollends bestätigt. Darstellungen wie Schwarzpläne, die Gebäude isoliert darstellen, vermitteln den Eindruck eines losen, fast schon zersiedelten Stadtgefüges. Bewegt man sich jedoch zu Fuß durch die

Stadt, bekommt man einen ganz anderen Eindruck. Eine Vielzahl an Elementen, die am Schwarzplan nicht sichtbar werden, gliedern das Gefüge und stellen eine stärkere Kohärenz her, als man es vermutet hätte.

Dazu gehört in erster Linie die Topografie, durch die Einzelgebäude in starkem räumlichen Zusammenhang stehen. In diesen räumlichen Schichtungen sind verschiedene Elemente zu finden, die den Raum begrenzen und gliedern. Diese Erkenntnis bedingt eine genauere Untersuchung der Stadt in einem kleineren Maßstab. Im folgenden Kapitel entsteht ein Katalog, der räumliche Besonderheiten der Stadt auf drei Ebenen untersucht.

Erstens werden Situationen des Stadtraums untersucht. Dazu gehören sowohl stark frequentierte öffentliche Räume als auch Detailausschnitte der regulären Struktur. Die zweite Analyseebene wirft einen genaueren Blick auf die vorhandenen Gebäudetypologien, die im Stadtraum vorzufinden sind. Die dritte Ebene beschäftigt sich mit kleinteiligen Elementen, die im Übergang von öffentlich, kollektiv und privat liegen.

Räume



Schichtung



Stiegengasse



Brückenschlag



Promenade

Gebäude



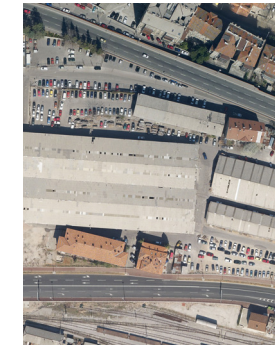
Solitärblock



Zeilenhaus



Turm



Halle

Elemente



Arkaden



Mauern



Stiegen



Brücken

Räume

SCHICHTUNG



Abb. 60 - Schichtung

Hoch oben in Sušak, am östlichen Ufer der Flusses Rječina, befindet sich die Festung Trsat. Am Fuß der steilen Anhöhe ergibt sich eine räumliche Situation, die man als vertikale Schichtung bezeichnen kann. Zwar sind solche Situationen in Rijeka sehr häufig zu finden, allerdings werden an dieser Stelle die Konsequenzen der Topografie besonders deutlich. Der betrachtete Bereich liegt rund um das von Josip Pičman entworfene Hotel Neboder (dt. Wolkenkratzer).



Abb. 61 - Josip Pičman, Narodni dom, Rijeka, 1936-47

Hier arbeiten sich insgesamt sechs Ebenen von Verkehrswegen mithilfe von Mauern, Stiegen und Tunnel den Hügel hinauf. Dazu zählen neben Straßen auch erhöhte Fußwege und ein abgesetztes Gleisbett. Es entstehen einerseits charakteristische Blickbeziehungen und Überlagerungen, andererseits erhält der Zwischenraum eine stärkere Linearität als man bei Betrachtung der Einzelgebäude allein vermuten würde.

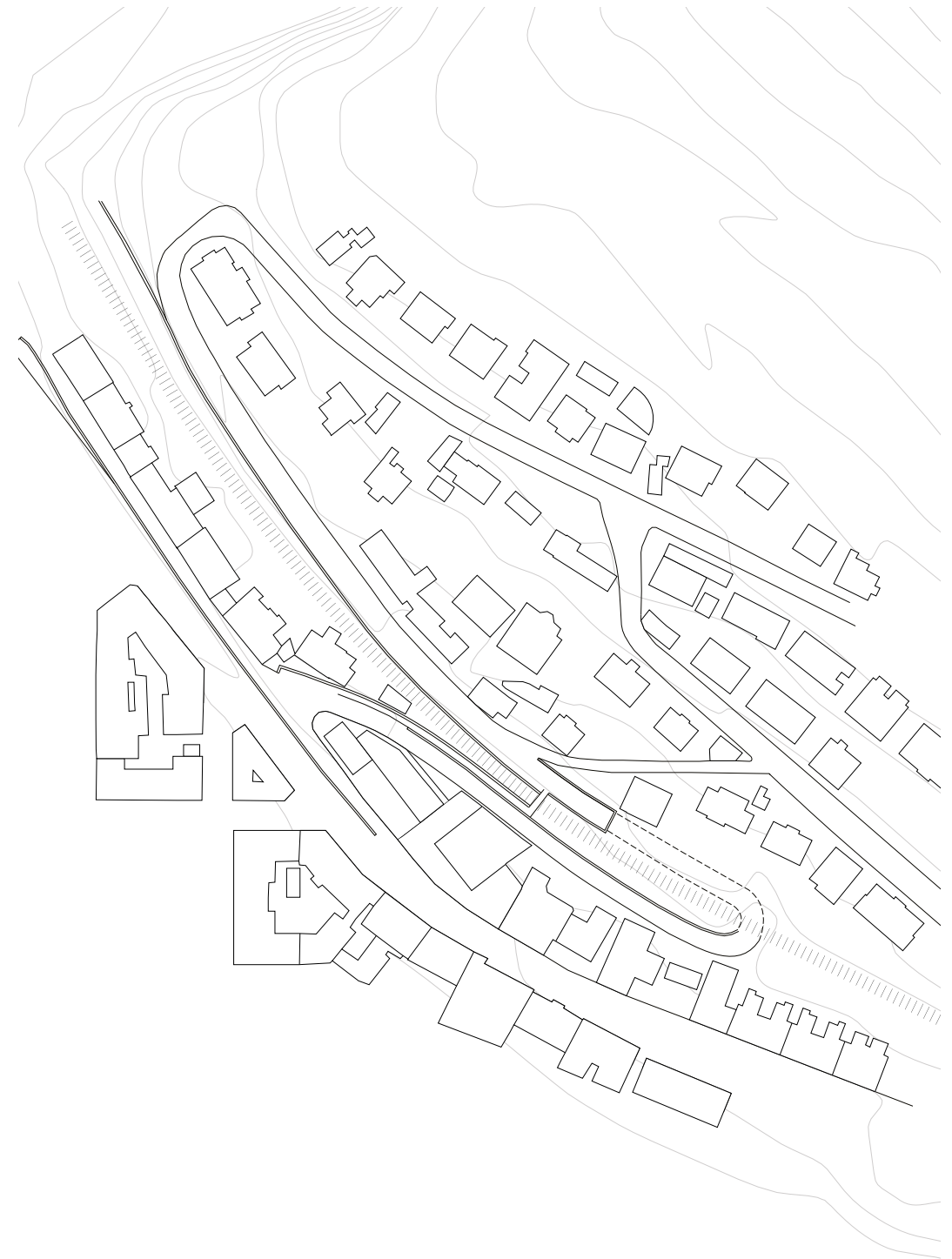


Abb. 62 - Plan Schichtung, 1:2500

STIEGENGASSE



Abb. 63 - Stiegenasse I



Abb. 64 - Stiegenasse II

Westlich des Zentrums findet sich ein Bereich, in dem die vorherrschende Logik des Stadtraumes sehr klar sichtbar wird. Die parallel laufenden Straßen zeigen den linearen Aufbau des Verkehrsnetzes. Aufgrund der steilen Topografie ist hier kein klassisches Straßenraster möglich. Das führt dazu, dass an den langgezogenen Straßenzügen

nur wenige Querverbindungen vorhanden sind. Für Fußgänger jedoch gibt es Abkürzungen in Form von Stiegenassen. Die Gassen mit dem Hinweis „stube“ (dt. Stiege), die in Rijeka oft zu finden sind, bilden ein Netz niedrigerer Hierarchie. Dabei entstehen spannende Durchblicke in die meist intensiv grünen Zwischenräume.



Abb. 65 - Plan Stiegenassen, 1:2500

BRÜCKENSCHLAG



Abb. 66 - Brückenschlag I
Abb. 67 - Brückenschlag II

Der hier gezeigte Bereich ist als Gelenk zwischen den beiden ehemals geteilten Städte Sušak und Rijeka zu sehen. Eine Brücke für die dort verlaufende Eisenbahn gibt den Blick auf den Fluss Rječina frei und verbindet die beiden Seiten der auslaufenden Schlucht.

Gleichzeitig bildet sie eine Grenze zu den wenig genutzten und oft brach liegenden Uferbereichen im Norden. Die Überlagerung der Stadt mit Infrastruktur wird zum dominanten Motiv, das sich auch tiefer in die Schlucht hinein fortsetzt.



Abb. 68 - Plan Brückenschlag, 1:2500

PROMENADE



Abb. 69 - Promenade

Der wichtigste öffentliche Raum Rijekas ist der Korzo südlich der ursprünglichen Altstadt. Es handelt sich dabei um die Haupteinkaufsstraße, die allerdings anders als in vielen mitteleuropäischen Städten nicht hauptsächlich Verkaufsfächen bietet, sondern eine sehr große Bedeutung als sozialer Treffpunkt und für die Gastronomie hat. Der Korzo übernimmt die Funktionen des klassischen Hauptplatzes, jedoch deutlich gestreckt und allein durch die angrenzenden Gebäude definiert. In informellen Gesprächen mit Passanten wird

klar, dass diese Form charakteristisch für das öffentliche Leben in Rijeka ist. Flanieren und die Flaneure beobachten sind wichtige Motive. Folglich ist dieser öffentliche Raum weniger zum statischen Verweilen gedacht, sondern die Bewegung durch ihn hindurch ist von großer Bedeutung. Das wird auch in der Übersetzung deutlich. Korzo bedeutet übersetzt Prachtstraße oder Promenade. Bemerkenswert ist dabei der komplett fehlende Kontakt zur Wasserkante, den der Begriff Promenade in einer Küstenstadt vermuten ließe.



Abb. 70 - Plan Promenade, 1:3500

Gebäude

SOLITÄRBLOCK



Das am Luftbild gezeigte Theaterquartier entstand durch Landgewinnung und ist folglich nicht wie der Rest der Stadt durch deren Topografie gekennzeichnet. Die dort entstandenen Gebäude messen um die 65 x 40 Meter und bilden einen

klar definierten rasterförmigen Straßenraum. Ihre hohe Dichte, die sich auch in der Verbebauung der Höfe zeigt, lässt kaum Raum für die schmalen Lichthöfe. Tiefe Grundrisse erlauben jedoch eine flexible Nutzung.

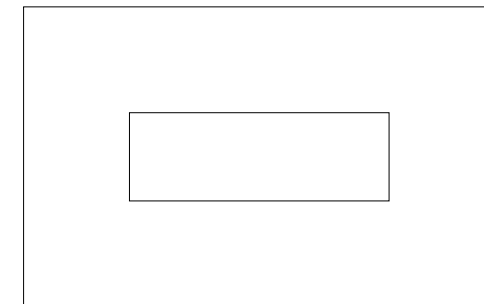
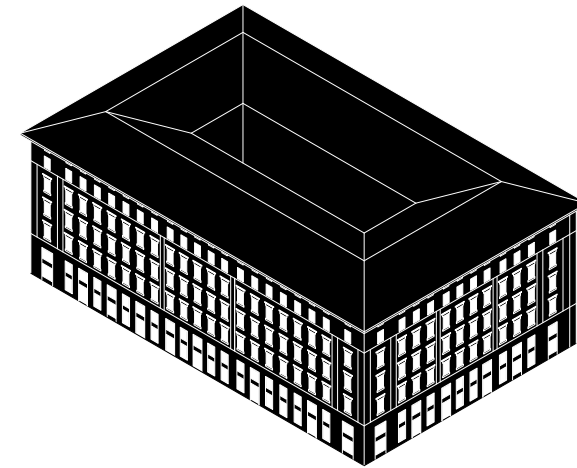


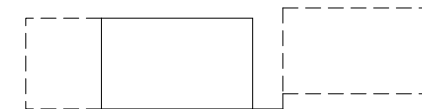
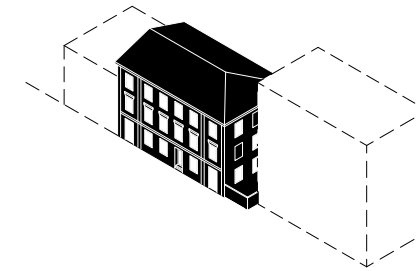
Abb. 71 - Iso Solitärblock

ZEILENHAUS



Einen großen Teil der Bebauung Rijekas macht ein Typ aus, der hier Zeilenhaus genannt werden soll. Die Einzelgebäude sind entweder direkt im Verband gebaut oder durch die im nächsten Kapitel erläuterten Elemente zu einer geschlossen wirkenden Struktur verbunden. Diese

zusammenhängenden Strukturen bilden jedoch keine klassischen Perimeterhöfe wie vielerorts in Gründerzeitgebieten üblich. Die Topografie nimmt an manchen Stellen so stark Einfluss, dass sich die Höfe in Zeilen oder Hoffragmente aufgliedern.



TURM



Die das Stadtbild am stärksten prägende Typologie ist sicherlich in den Wohntürmen zu finden. Im Kapitel ‚Ort / Wohnen als dienende Zone‘ wurde die Entstehung und Bedeutung dieser bereits erwähnt. Die Interpretation der Türme als Lager für Arbeitskraft kann jedoch noch einmal hervorgehoben

werden. Bei Betrachtung der Loggiazonen zeigt sich der Wunsch, die Wohnräume zu individualisieren, ein Verlangen, das durch die standardisierten Türme ansonsten verhindert wird. Interessant im Hinblick auf die Sockelzone ist, dass sie keinerlei Rücksicht auf die Topografie nimmt.

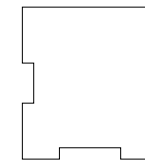
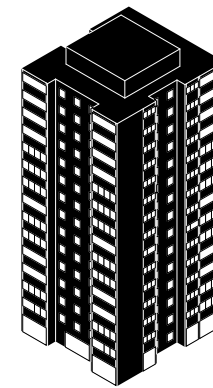


Abb. 73 - Iso Turm

HALLE



Die Typologie der Lagerhallen ist zu-
meist im Bereich des Hafens von Rijeka
anzutreffen. Manche von ihnen nehmen
ein enormes Ausmaß an und besetzen
große Flächen. Die Topografie, die einen
erhöhten Blick auf die Hafenzone er-
möglicht, lässt dies gut erkennen.

Baulich sind die Hallen je nach Entste-
hungszeit und Lage mehr oder weniger
attraktiv. Einige am Hafenbecken vor der
Altstadt wurden unter Schutz gestellt,
andere verfallen zusehens. Vor allem
aber sind sie alle ein Symbol wirtschaft-
lich besserer Zeiten.

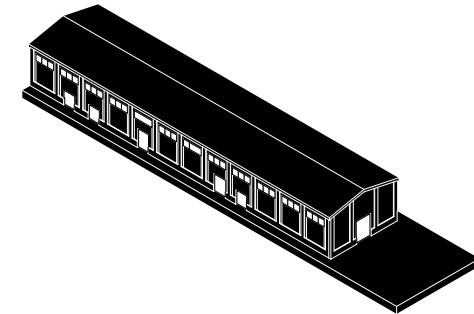


Abb. 74 - Iso Halle

Elemente

ARKADEN



Abb. 75 - Arkaden I
Abb. 76 - Arkaden II

In besonders engen Bereichen des Straßenraumes finden sich teilweise Arkadengänge. Diese bieten fußläufige Verbindungen an Stellen, die sonst zur Gänze vom motorisierten Verkehr eingenommen wären. Zusätzlich sind in der Altstadt immer wieder schmale Durchgänge, Passagen und ähnliches zu finden. Passanten erzählen, dass diese

besonders gerne zum Schutz vor zu starker Mittagssonne oder bei heftigen Regengüssen genutzt werden. In erster Linie jedoch bilden sie eine Filterschicht zwischen außen und innen und lassen in das chaotische Treiben der Stadt etwas Ruhe einkehren. Im obigen Bild sieht man den Künstler Ivan Blažetić Šumski beim Bemalen der Bögen.



MAUERN



Abb. 77 - Mauern I
Abb. 78 - Mauern II

Im Schwarzplan wirkt die Stadtstruktur Rijekas weitgehend zerklüftet und ohne eine auf den ersten Blick erkennbare Logik. Ergänzende räumliche Elemente, wie die hier gezeigten Mauern, bilden jedoch ein starkes Gefüge. Ebenso wie durch Arkaden werden durch sie Zwischenräume und Filterzonen zwischen öffentlich und privat hergestellt. Gleichzeitig überbrücken sie Höhensprünge und ermöglichen eine Schichtung des Stadtraumes. Kommunikation und Blickkontakte können also über mehrere Ebenen erfolgen.



STIEGEN



Abb. 79 - Stiegen I
Abb. 80 - Stiegen II

Ein weiteres Element des Schwellenraumes bilden Stiegen, die zum Überwinden von Höhensprüngen benötigt werden. Auch wenn sie aus pragmatischen und funktionellen Notwendigkeiten entstanden sind, stellen sie spannende Räume her, die für Rijeka typisch sind. Einige

Stiegen, wie die in der obigen Abbildung, ergänzen den Schwellenraum zum Haus und werden durch die Trennung von der Straße zu einem Teil des Gebäudes. Andere, wie das rechts gezeigte Beispiel liegen frei im Raum und gehen erst dann in gebaute Struktur über.



BRÜCKEN



Abb. 81 - Brücken I
Abb. 82 - Brücken II

Das letzte Element dieses Katalogs ist die Brücke. Sämtliche Infrastruktur Rijekas wird in ihrem Verlauf teilweise über dem natürlichen Gelände geführt. Ähnliches zeigt sich auch in so manchen Schwellenräumen. Das Abrücken der Gebäude von der Straße – in Bezug auf Höhe und Fluchtlinie – führt zu privaten Eingangssituationen.



Dichotomien

RECLAIMING DELTA

Ab den 1960er Jahren wurde darum gerungen, das Hafengebiet Delta in die Stadt zu integrieren. Damals stellte der kroatische Architekt Vladimir Turina seinen Vorschlag – ein großer Park mit Sport und Freizeiteinrichtungen – vor.¹ Seit diesem Zeitpunkt ist der Gedanke der Bewohner, das Delta sei das Ihre, fest verankert.

Im Zuge des Ausbaus des Containerterminals konnte mit der Hafenverwaltung vereinbart werden, dass das Deltagebiet freigegeben wird. Der nördliche Teil gehört der Stadt, der südliche weiterhin den Hafeneigentümern.

Im Jahr 2013 fand schließlich ein städtebaulicher Wettbewerb statt, doch seitdem ist nicht viel passiert. Die hohe Dichte der meisten eingereichten Beiträge scheint für den Zustand der Stadt nicht adäquat zu sein, vor allem im Hinblick auf die Größe der Insel: 16 Hektar. Es stellt sich die Frage, wie mit einem so großen Void mitten in der Stadt umgegangen werden kann.

Entscheidend für die Entstehung eines Projekts für Delta ist vor allem eine Tatsache: Nicht alle Probleme der Stadt können durch Architektur oder Stadtplanung gelöst werden. Die Komplexität, die Vielzahl an Akteuren und Interessen,

die wirtschaftlichen Herausforderungen – all das liegt nicht im Handlungsspielraum der Architekten.

Das bedeutet allerdings nicht, dass man angesichts dieser Tatsache in eine untätige Starre fallen sollte. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten ist Architektur durchaus in der Lage, Veränderung herbeizuführen. Allem voran kann ein Projekt den Stadtbewohnern aufzeigen, was möglich und denkbar wäre. Insofern versteht sich das folgende Projekt als Anstoß, Diskussionsgrundlage und vielleicht auch utopische Idee.

WARUM PLANEN?

Es stellt sich die Frage, warum das Gebiet angesichts Rijekas demografischer Situation überhaupt beplant werden sollte. Die Recherche zeigt jedoch einen Mangel auf, der über die numerische Nachfrage an Quadratmetern hinausgeht. Qualitätsvoller öffentlicher Raum, Grünraum sowie Infrastrukturen, wie beispielsweise Parkmöglichkeiten, fehlen. Gleichzeitig muss den Gründen von Absiedelung Rechnung getragen werden. Wie im Kapitel Ort/Identität erklärt, kommt ein Teil der Schrumpfung Rijekas durch Verzug von Wohnen, aber auch Handel und Dienstleistung, an die Stadtränder zustande. Daher bietet das Gebiet Delta die Möglichkeit, diese Funktionen zentrumsnah zu bündeln und einer steten Zersiedelung und Entleerung entgegenzuwirken.

¹ Vgl. Randić, Saša: Što je Delta Rijeci?, 10.03.2015, <http://pogledaj.to/arhitektura/sto-je-delta-rijeci>, 15.04.2017.

„[...] die Grenze der inneren Peripherie [markiert] eine sensible Trennlinie zwischen dem Intakten und dem Ausgesonderten. Eine gestalterische Auseinandersetzung mit der inneren Peripherie muss sich intensiv mit der Ausbildung ihrer Ränder befassen.“²

² Dissmann 2011, 114.

Vor allem die Motive der Abwanderung, die räumliche Ursachen haben, gilt es dabei zu berücksichtigen. Einerseits sind diese in der Priorisierung von Hafen und Industrie zu finden. Die Gründe dafür wurden bereits ausführlich besprochen, die Konsequenzen sollen aber noch einmal betont werden: Rijekas urbanes Leben ist dem Hafen untergeordnet. Die Vorteile eines Lebens am Meer können also nicht im vollen Umfang genutzt werden.

Das zweite Motiv lässt sich mit der politischen und ideologischen Geschichte begründen. „Sozialismus als Ideologie war der Sammelbegriff für jene politische Modelle, die im Unterschied zum Kapitalismus das Kollektiv höher gewichteten als das Individuum“³ Seit dem Ende Jugoslawiens verschieben sich diese Bedeutungen wieder.

Aber natürlich ist die Individualisierung der Gesellschaft kein postsozialistisches Phänomen. Der Soziologe Ulrich Beck sah die Individualisierung bereits in den 1990er Jahren als wichtigen Aspekt des gesamtgesellschaftlichen Wandels. Als Gründe werden unter anderem Globalisierung und technologischer Fortschritt genannt.⁴ Der Wunsch nach einem selbstbestimmten Leben spiegelt sich in der Tendenz der Bewohner Rijekas wieder, die Peripherie dem Wohnhochhaus vorzuziehen.

INNERE PERIPHERIE

An dieser Stelle spannt sich der Bogen vom Theorieteil am Beginn des Buches zum Projekt. Analog zur von Christine Dissmann erläuterten Lesart wird Delta als innere Peripherie betrachtet. Aber nicht nur die Theorie Dissmanns, nach

³ Mančić 2012, 91.

⁴ Vgl. Ewinger 2016, 5.

der Brachen und Peripherien einander ähnlich sind, führt zu diesem Schluss. Auch die Lage von Flusstal und Delta im Übergang zweier Städte entspricht diesem Verständnis. Außerdem weisen beide Bereiche typische Charakteristika der Peripherie auf: Monofunktionalität, Maßstab, Infrastruktur und Chaos. Wie auch die von Sieverts definierte Zwischenstadt entstand Delta aus einer Vielzahl von rationalen Einzelentscheidungen.

Durch diese Umdeutung wird es möglich, einen unvoreingenommenen Blick auf das Gebiet zu werfen.

DICHTE UND LEERE

Die Fläche des Deltagebiets muss folglich nicht in der gleichen Dichte und Infrastrukturqualität beplant und gebaut werden, wie sie in der Innenstadt zu finden ist. Sie sollte es auch nicht. Die Stagnation beziehungsweise sogar Schrumpfung der Stadt zeigt in diesem konkreten Fall die Grenzen von wachstumsorientiertem Städtebau auf. Klassische Planungsinstrumente, die sich an Merkmalen dichter Innenstadt orientieren, können so nicht zur Anwendung kommen.

Beim Anblick der Leere von Delta ist man als Architekt geneigt, die Fläche füllen zu wollen – ein Reflex dem man sich unbedingt verwehren sollte. Rijeka ist nicht groß genug, um ein zweites Zentrum vertragen zu können. Ein Projekt kann also nur dann gelingen, wenn es keine Konkurrenz zur Innenstadt bildet, sondern eigene Qualitäten entwickelt. Die Leere von Delta wird daher nicht als ein zu korrigierender Makel betrachtet, sondern als eine dem Gebiet innewohnende Qualität.

Mit dem Aufsatz „Imagine Nothingness“ von 1985 beschäftigt sich Rem Koolhaas mit ähnlichen Themen. Er

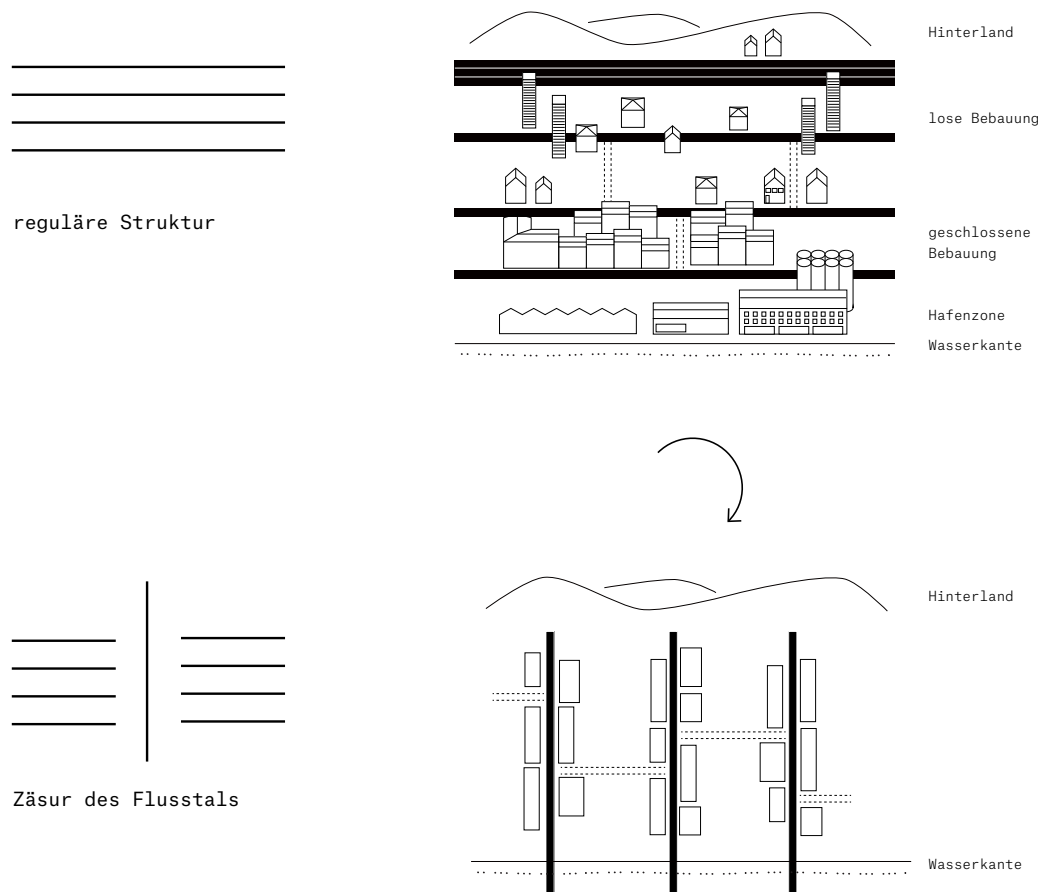


Abb. 83 - Linearer Aufbau

weist beispielsweise auf die Angst der Architekten vor der leeren, undefinierten Fläche hin.⁵ In OMAs Projekten für den Pariser Vorort „Melun Senart“ oder den „Parc de la Villette“ spielen bauliche Strukturen eine Nebenrolle. Das Void, also die leere Fläche, bekommt hingegen eine besondere Bedeutung.

STADT UND LAND

Die Stadtmodelle im Kapitel Leere haben gezeigt, dass sich die Vorstellung von einer kompakten Stadt nach und nach auflöst. Sprawl und Zwischenstadt treten an ihre Stelle. Die Dichotomie Stadt / Land ist also an den Rändern unserer Städte nicht mehr zu finden, denn es gibt diese Ränder nicht mehr.

Es stellt sich die Frage, ob die Grenze zwischen Stadt und Land nicht mittlerweile eher innerhalb unserer Städte anzutreffen ist. Projekte zur perforierten Stadt oder der Stadtarchipel von Ungers arbeiten mit genau dieser Überlegung. Es werden stabile Inseln definiert, die von Dichte und Urbanität bestimmt sind. Im Zwischenraum der Inseln entfaltet sich eine städtische Landschaft.

Analog dazu soll die schon jetzt an den Kanten von Delta vorgefundene Spannung zwischen Stadt und Landschaft (in diesem Fall Infrastrukturlandschaft) auch im Projekt Anwendung finden. Die Analyse der Stadtstruktur zeigt jedoch, dass sich in Rijeka kein Archipel gebildet hat. Vielmehr folgt aus dem linearen Aufbau eine bandartige Struktur.

Auch die wichtigsten öffentlichen Räume der Stadt weisen diesen linearen Charakter auf. Beobachtungen aus anderen kroatischen Städten zeigen eine sehr hohe Relevanz von öffentlichen

Straßen und Promenaden im Vergleich zu umschlossenen Plätzen. Anstatt punktueller Cluster werden daher dichte Gassen durch das Gebiet gelegt.

Die Zäsur des Flusstals, die schon in Kapitel ‚Zäsur‘ ausführlich beschrieben wurde, und der Wunsch, das Meer zu erreichen, führen jedoch zu einer Richtungsänderung der Linearität. Daher wird die Struktur der Stadt gedreht und verläuft in der Achse des Tals. (siehe Abb. 83)

MAßSTABSPRÜNGE

Das nun folgende Projekt legt den Fokus auf die vielfältigen Zwischenräume. Zwischenraum steht hier nicht nur für den Raum zwischen zwei Städten, zwei Wasserläufen oder zwei Stadtstrukturen, sondern deutet auch auf die Relevanz von unbebautem Raum im Projekt hin. Bebaute Räume hingegen verstehen sich eher als Werkzeuge, um den unbebauten Raum zu ordnen, zu gliedern und zu bespielen.

Schon das Kapitel Katalog wurde in Situationen, Typen und Schwellenräume gegliedert. Dieser Hierarchie folgend werden nun zuerst die unterschiedlichen Arten der unbebauten Räume des Entwurfs gezeigt. Erst dann werden zu bebauende Zonen definiert. Ein Katalog von Typen zeigt anschließend mögliche Bebauungstypologien. Im letzten Schritt wird ein genauerer Blick auf die Übergänge dieser Räume geworfen.

Diese Einteilung ermöglicht Maßstabssprünge – sowohl städtebauliche Grundstruktur als auch architektonische Details werden betrachtet. Das Augenmerk liegt nicht nur darauf, was geplant wird, sondern auch auf dem, was der Planung bewusst entzogen wird.

⁵ Vgl. Koolhaas 1995,198-203.

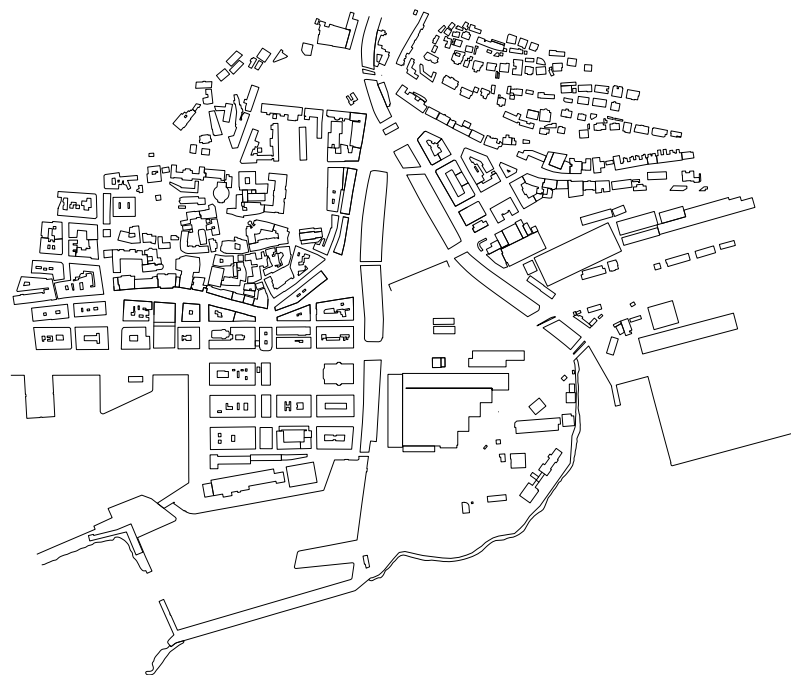
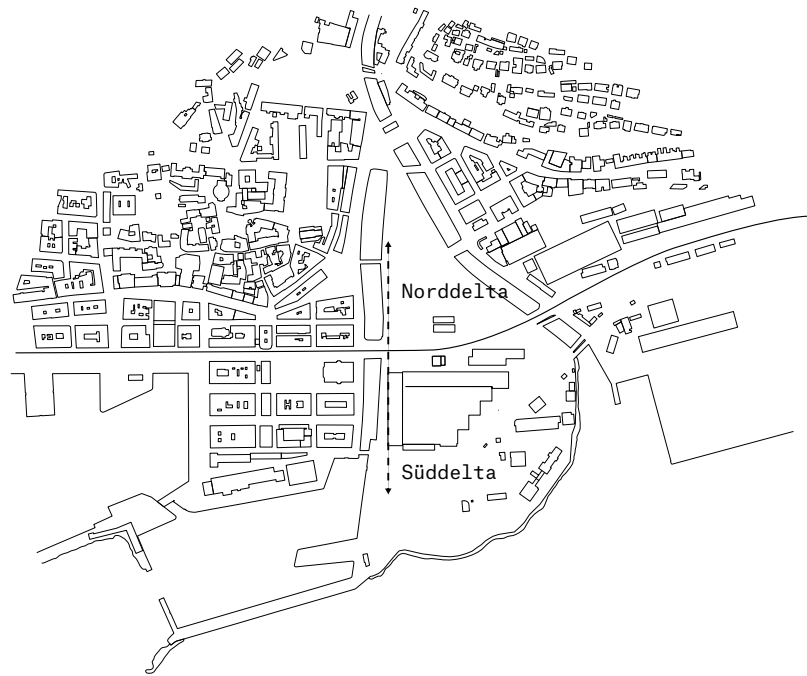
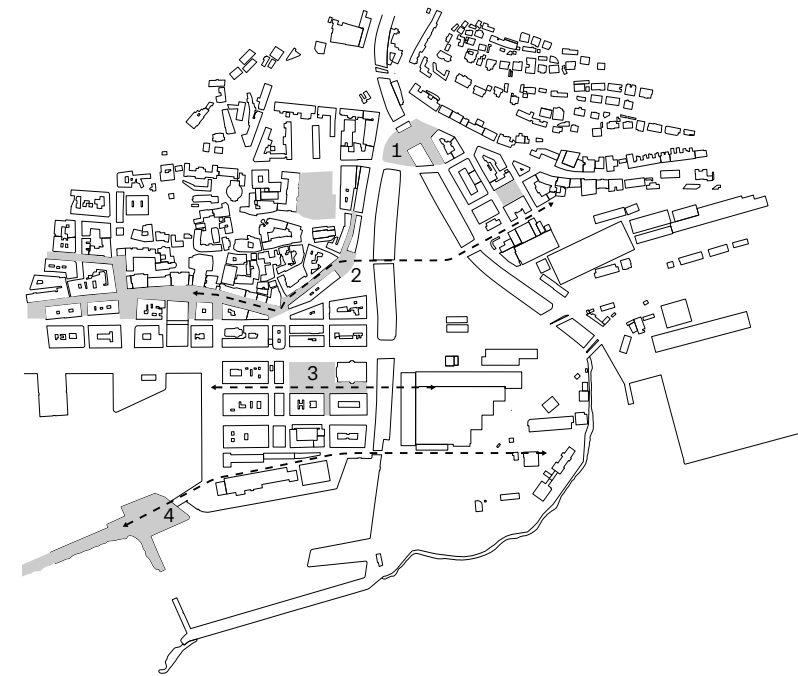


Abb. 84 - Städtebauliche Ziele



- 1 Kont
- 2 Korzo
- 3 Markt & Theater
- 4 Mole

STÄDTEBAULICHE ZIELE

Als eines der wichtigsten Ziele für den räumlichen Entwurf wird das Verbinden von Delta Nord und Delta Süd bestimmt. Die starke Trennung durch die 2011 gebaute Straße wird durch den aktuellen Plan des Stadtbauamtes noch zugespitzt. Darin wird eine Belegung des gesamten nördlichen Bereichs mit einem Stadtpark vorgesehen. Es stimmt zwar, dass Rijeka einen deutlich sichtbaren Mangel an ausreichend Grünfläche hat, dennoch soll mit dieser Arbeit ein Alternativvorschlag zur strengen Trennung versucht werden.

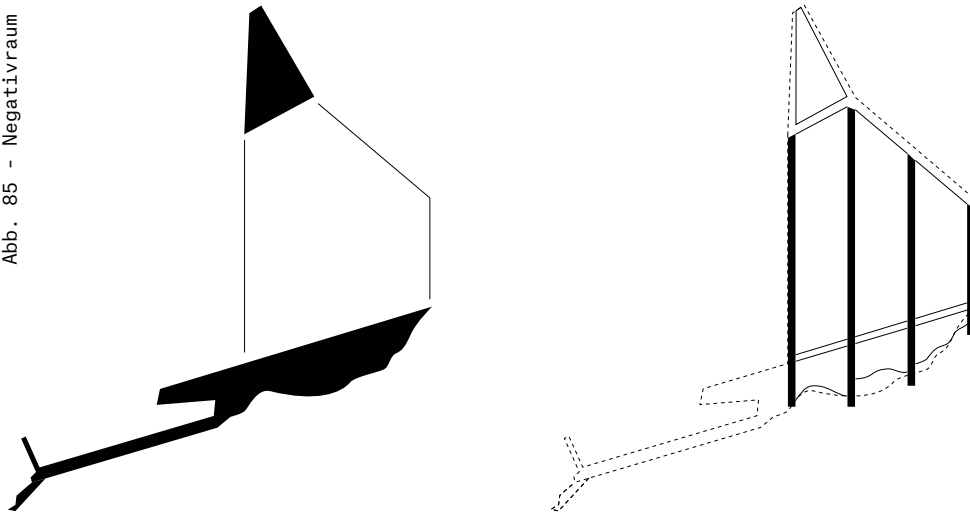
Die durch die Schlucht des Flusses Rječina getrennten Teile Rijekas wurden nach den im Kapitel Zäsur erläuterten Grenzziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg endgültig zu einer Einheit zusammengefügt und durch eine

breite Brücke an der Nordspitze von Delta symbolisch verbunden. Die Zeit der Trennung hat dennoch Spuren hinterlassen – die Stadtstrukturen greifen nicht ineinander. Der genannte Vorschlag für einen großen Park im Norden würde die erwünschte Verbindung von Rijeka und Sušak nicht herstellen können. Ziel des Entwurfes ist daher eine bauliche Verbindung entlang der in Abb. 84 gezeigten Flucht. In der Verlängerung des Korzos tut sich so ein öffentlicher Raum auf, der über die Grenzen von Delta hinausgeht und die bereits vorhandenen urbanen Qualitäten der Nordspitze integriert.

Um das Projekt ins Stadtgefüge einzubinden braucht es geeignete Anschlusspunkte. Die Fußgängerzone Korzo, der Bereich der Markthallen und die Mole werden als die wichtigsten Verknüpfungspunkte definiert.

Negativraum

Abb. 85 - Negativraum



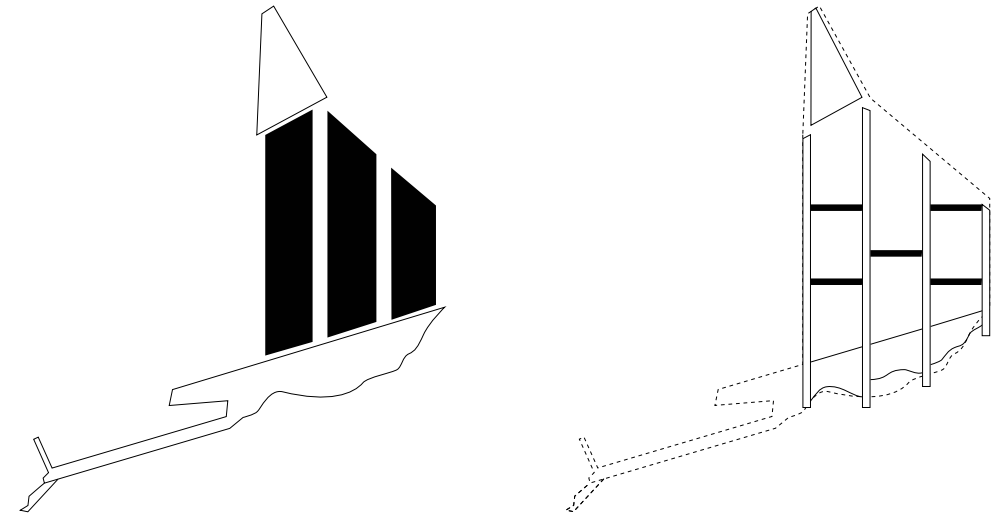
PARK

Nach den Vorstellungen der Stadt soll Delta halbiert und nur der nördliche Teil zum Park werden. Statt aber die Insel in zwei Teile zu spalten, wird der Park in dieser Arbeit in zwei Bereiche geteilt und rundum verbunden. Es entstehen ein dreieckiger, städtischer Park zwischen Flusslauf und Kanal sowie ein breiter Streifen Park an der Wasserkante. Der nördliche Teil schließt an die öffentlichen Räume der Umgebung an und wird zum Bindeglied zwischen Rijeka und Sušak. Der südliche Park schafft einen weichen Übergang zum Meer.

GASSEN

Analog zu der linearen Struktur, die in Rijeka vorgefunden wird, legen sich parallele, schmale Straßen durch das Gebiet. Sie nehmen Achsen und Anschlusspunkte der Stadtstruktur auf und führen die Wege weiter Richtung Meer. Durch ihre Lage auf Delta bekommen sie individuelle Qualitäten. So liegt die erste Gasse beispielsweise am Kanal und bildet eine Promenade am Wasser.

Am Übergang zum Meer laufen die Gassen symbolisch weiter und werden zu Piers. Dadurch entsteht eine erlebbare Uferkante.



LANDSCHAFTSBÄNDER

Zwischen den Gassen spannen sich drei Bänder von Landschaft auf. Diese sind zwar öffentlich zugänglich, aber informeller nutzbar als der öffentliche Park. Mit der Zeit erfolgt die Aneignung der Flächen durch die Bewohner des Gebiets. Die Bänder bieten Raum für spontane und temporäre Nutzungen und Interventionen. Die technische Infrastruktur, die jetzt Delta besetzt, wird so zu sozialer Infrastruktur.

Im Querschnitt betrachtet, entsteht so eine alternierende Folge von schmaler Gasse und weiter Landschaft.

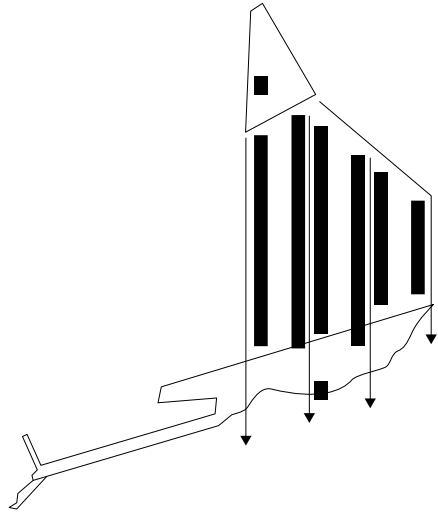
CUTS

Zwischen den Gassen werden Verbindungen niedrigerer Hierarchie gesetzt. Sie durchbrechen die strenge Ordnung von Gasse und Landschaft und ermöglichen die Durchwegung des Gebiets zwischen West und Ost. Die Cuts – von shortcut oder Abkürzung – sind nur für Fußgänger zugänglich und bilden kleine grüne Oasen.

Die versetzte Anordnung der Cuts ermöglicht ein spannendes Durchwandern der verschiedenen Zonen und verhindert, dass der Eindruck einer introvertierten Blockbebauung entsteht.

Bebauter Raum

Abb. 86 - Bebauter Raum



Am Übergang von wilden Landschaftsbändern und urbanen Gassen liegt eine Zone, die für Bebauung vorgesehen ist. Die dort liegenden Gebäude sind von der Dichotomie Stadt/Land bestimmt und grenzen stets an beides.

Entlang der Gasse schließen alle Gebäude entweder direkt an sie an oder ragen, mit Arkaden und Balkonen ausgestattet, in sie hinein. Entlang der Landschaftsbänder werden die Gebäude benutzt, um den Raum zu gliedern und zu strukturieren. Tiefere Gebäude bilden so geschützte Nischen und Ecken. Eine

alternierende Folge von Weite und Enge, Leere und Dichte, Stadt und Landschaft entsteht.

Zusätzlich wird der Platz im Norden und der Park im Süden mit je einem öffentlichen Gebäude angereichert.

Aus der Typologieanalyse im Kapitel ‚Katalog‘ ergeben sich mehrere Typen von Gebäuden, die in der beschriebenen Zone einsetzbar sind. Auf den folgenden Seiten werden ein paar davon genauer erläutert. Der Fokus liegt dabei stets auf den Schwellenräumen, die die Gebäude ausbilden.



Abb. 87 -

SCHWARZPLAN

1:7500

BESTAND EXPORT DRVO

Im ehemaligen Holzlager ‚Export Drvo‘ werden die am Grundstück vorhandenen Zwischennutzungen gebündelt und intensiviert. Es fungiert als Mutterschiff der Entwicklung, ist weithin sichtbar und leicht erreichbar. Seine Lage gegenüber des Theaters bietet sich gut als Anschlusspunkt und für eine neue

Fußgängerbrücke an. In der Achse der Brücke soll das lange Gebäude durchlässig werden und Blicke auf die dahinter liegende Landschaft freigeben. Im nördlichen Teil entsteht zusätzlich ein überdachter Außenraum, der als Erweiterungsfläche für den nahe liegenden und aus allen Nähten platzenden Markt dient.

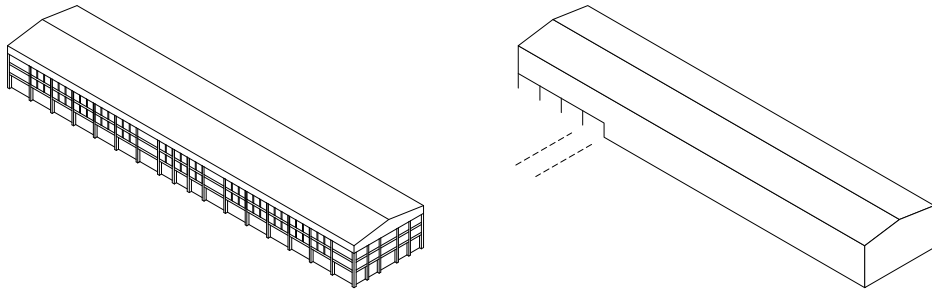


Abb. 88 - Bestand Export Drvo

NEUINTERPRETATION DER STADTTYOLOGIEN

Aus der Analyse der Stadttypologien entwickeln sich neue Typen, die in der Bebauungszone angewendet werden können. Im ersten Schritt geht es dabei hauptsächlich um Volumen, Proportion und Tiefe. So haben Block und Sockel eine Grundfläche von etwa 37,5x37,5m,

während die reguläre Tiefe der Zeile 12,5m beträgt. Der Turm liegt mit 25m dazwischen. Für die Ausbildung der in dieser Arbeit stets wichtigen Schwellenräume werden im nächsten Schritt Teile des Maximalvolumens wieder entfernt. Dadurch entstehen kollektive Bereiche zwischen außen und innen und zwischen öffentlich und privat.

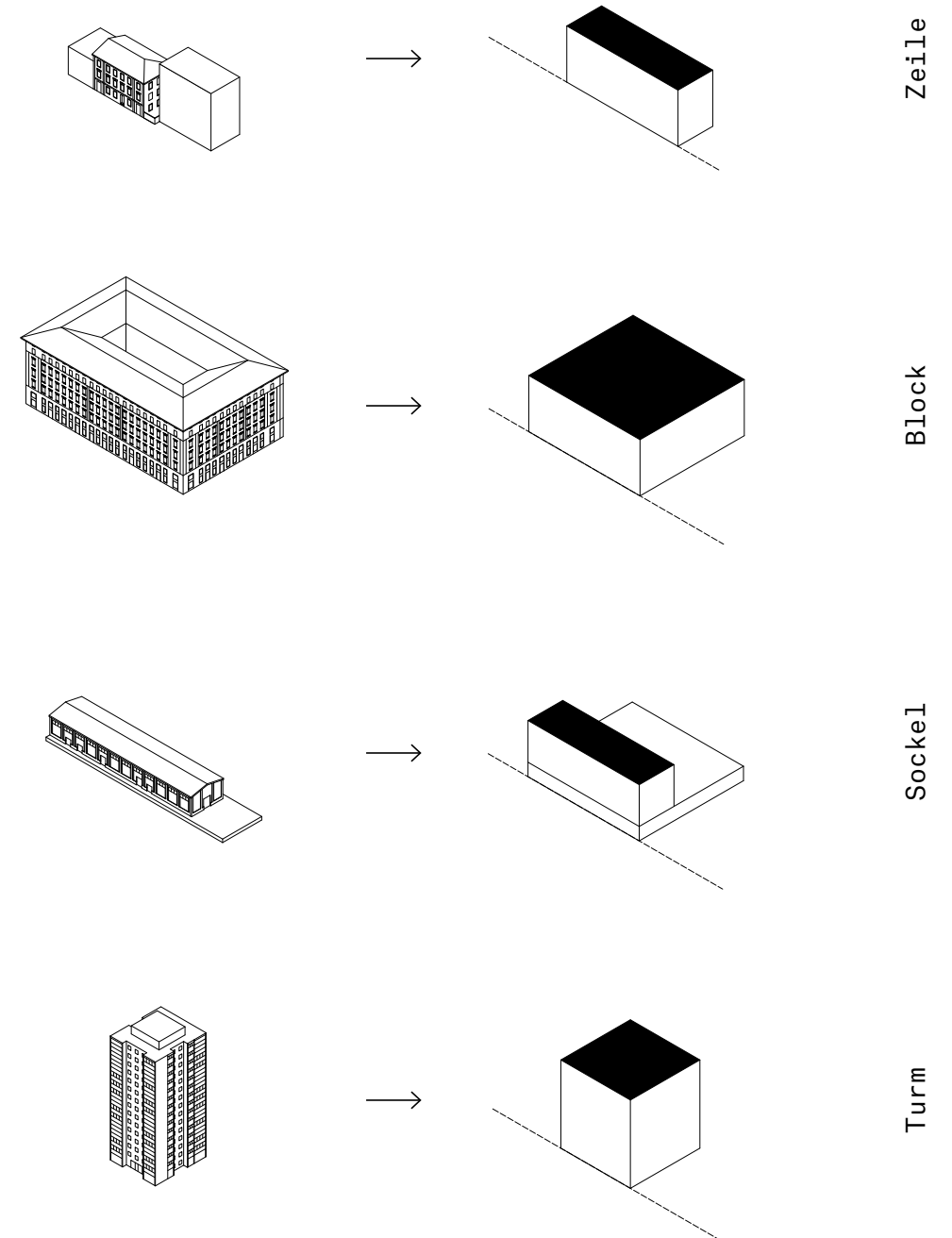
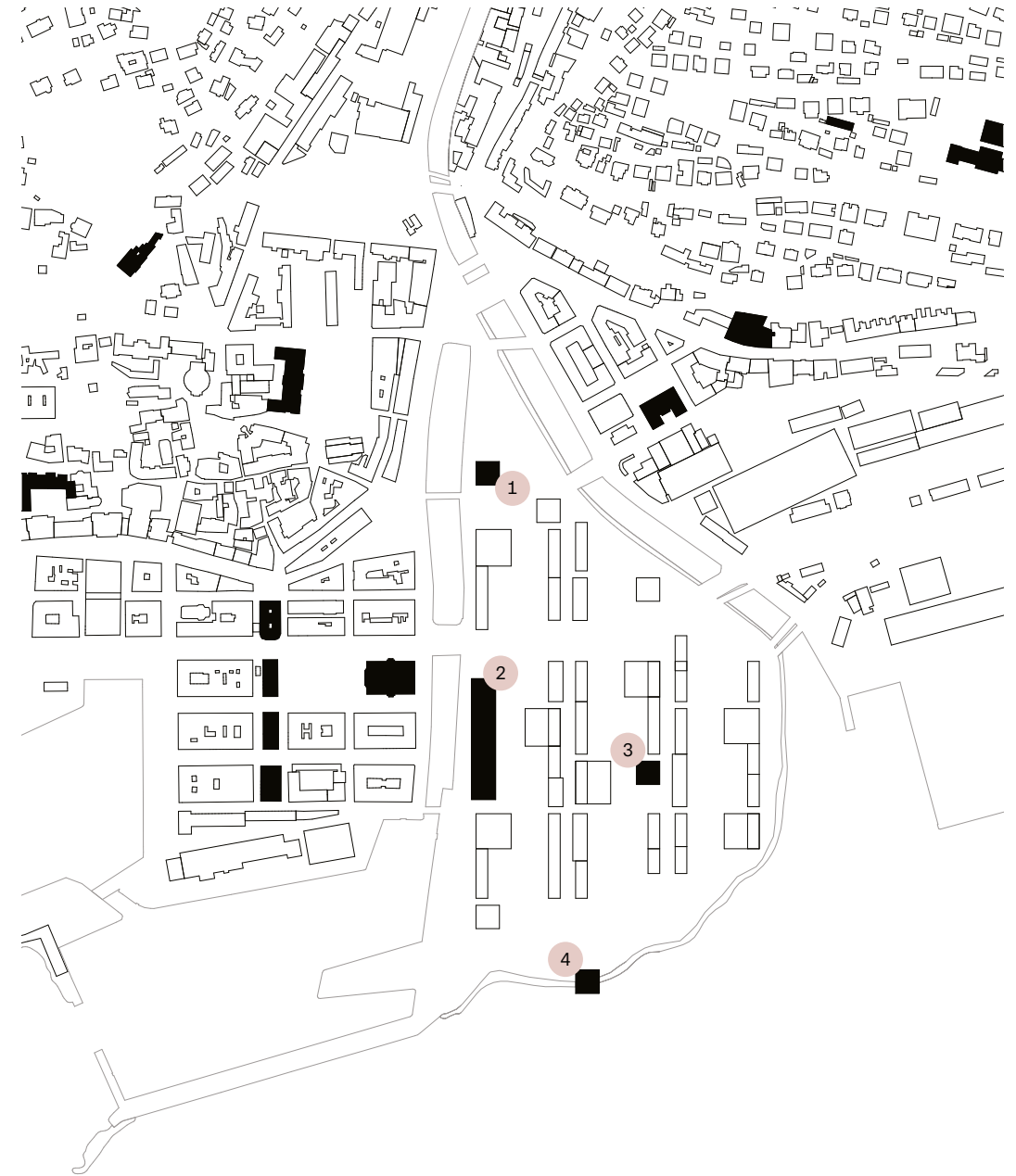


Abb. 89 - Neuinterpretation der Stadttypologien



Ein Loop dient der Erschließung für den Individualverkehr. Über diesen hinaus sind alle Bereiche autofrei – also Fußgängern, Radfahrern und Einsatzfahrzeugen vorbehalten. Insgesamt vier Sammelgaragen werden über diesen Loop erschlossen und bündeln den ruhenden Verkehr.

Abb. 90 - VERKEHRSNETZ



- 1 Stadtforum
- 2 Veranstaltung (im Bestand)
- 3 Bildung
- 4 Sport & Freizeit

Abb. 91 - ÖFFENTLICHE GEBÄUDE

„Eine Stadt kann nur dann als solche identifiziert werden, wenn sie ein möglichst starkes Kontinuum ihrer Strukturen herstellt, das ihr einen Zusammenhalt gibt und Identität verleiht.“⁶





Theaterquartier

Kanalpromenade

Export Drvo

Landschaft

Gasse

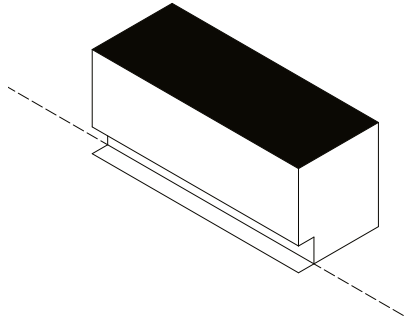
Block

Gasse Zeile

Landschaft

Zeile

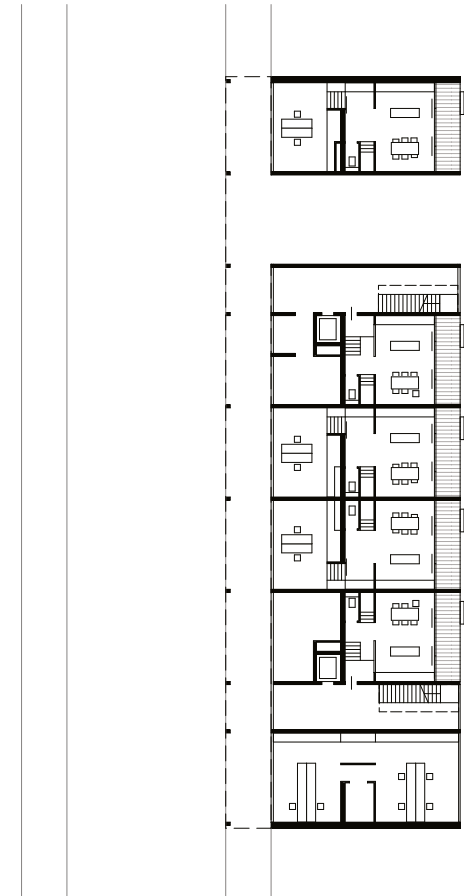
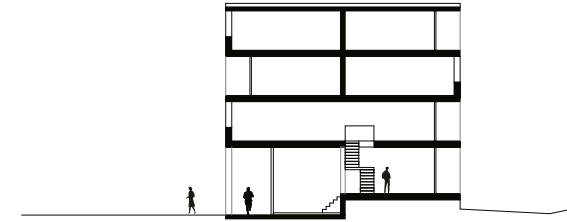
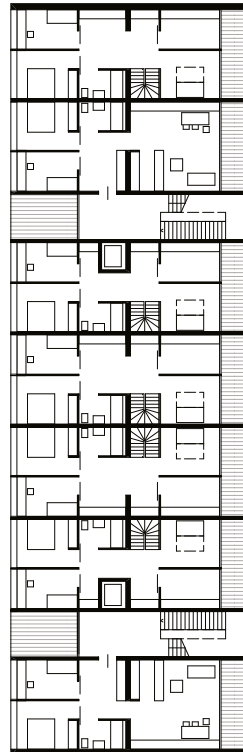
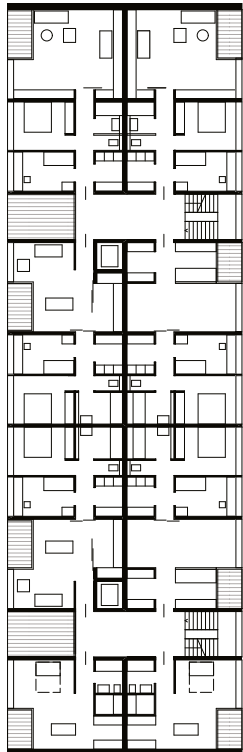
Uferpromenade Rječina

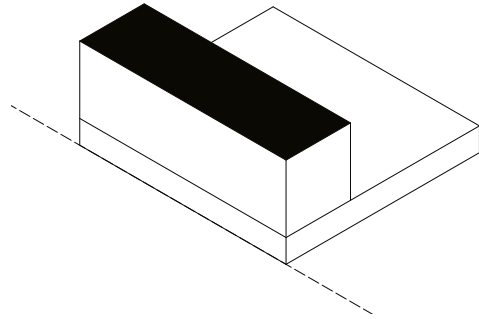


ZEILE – MIT ARKADE

Der Typ Zeile steht entweder direkt an der Straße oder kann wie hier, durch Arkaden, über die Fluchtlinie ragen. Die entstehenden witterungsgeschützten Bereiche formen Übergangsräume zwischen öffentlich, kollektiv und privat, bieten sich aber auch für Gastronomie an.

In den ersten beiden Geschossen befinden sich Maisonnetten, die zur Arkade hin kleine Büros angeschlossen haben. Zweigeschossige Loggien und ein Geländesprung bilden den Schwellenraum zum Landschaftsband.

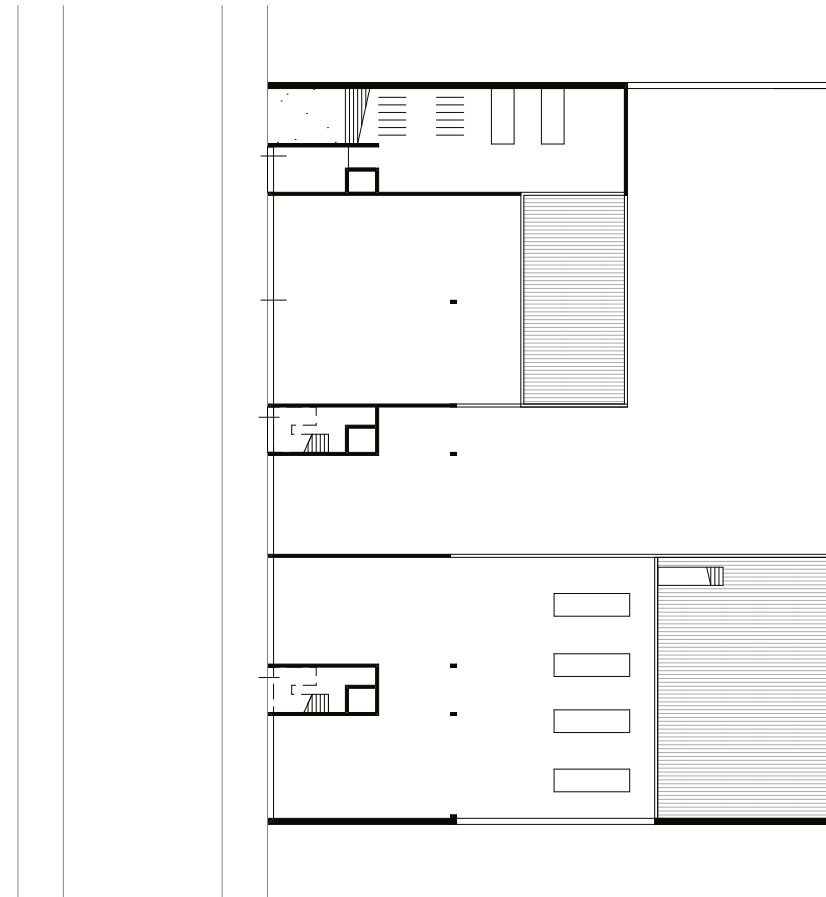
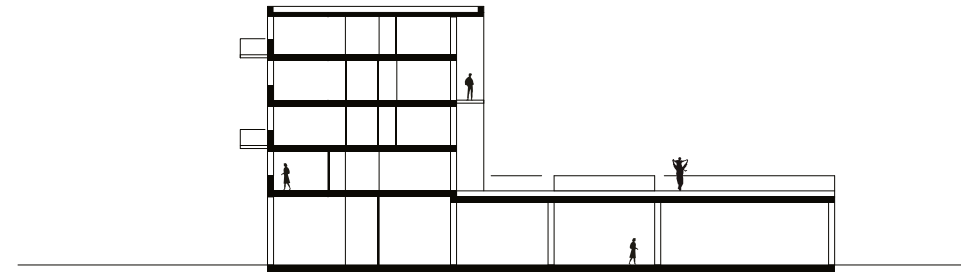


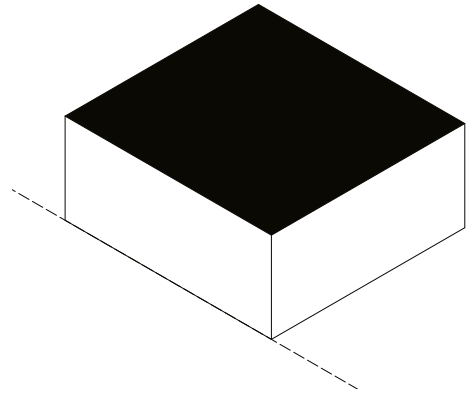


ZEILE – MIT SOCKEL

Die hier gezeigte Typologie ergänzt den Typen Zeile durch einen großen, eingeschossigen Sockel. Dieser entsteht im Hinblick auf die gewünschte Nutzungsvielfalt, die durch die große Tiefe ermöglicht wird. Die großmaßstäblichen Lagerhallen Rijekas werden so neu interpretiert und umgewandelt.

Das Einschneiden von Atrien bringt Licht ins Innere und bildet kleine geschützte Außenbereiche. Das Dach des Sockels ist für kollektive Nutzungen bestimmt. Dadurch bilden sich Kommunikationsmöglichkeiten auf mehreren Ebenen.

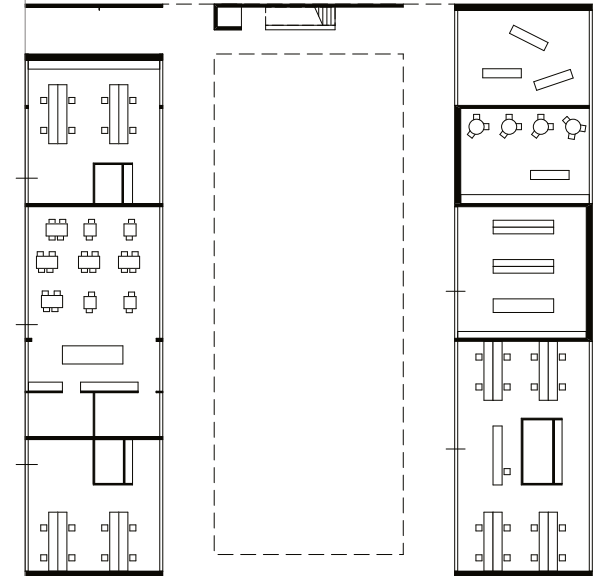
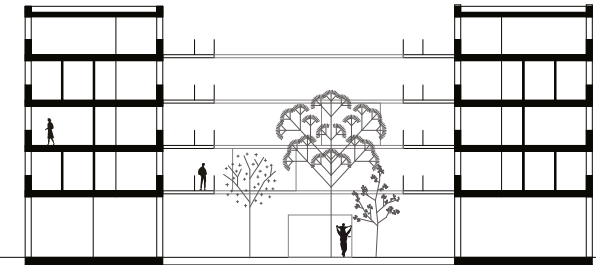
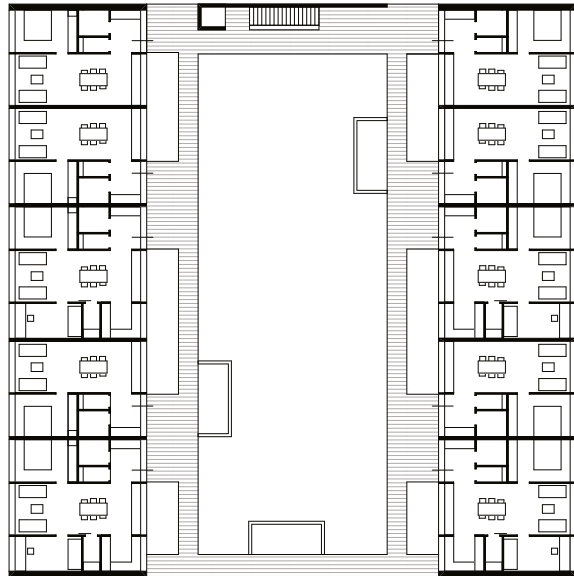


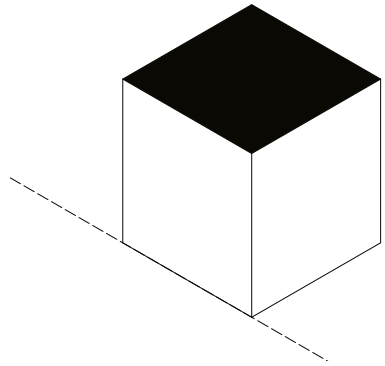


BLOCK

Auch die Solitärblöcke südlich der Altstadt bestimmen Rijekas Stadtbild und sollen in die neuen Typen einfließen.

Hier wird der Grundtyp ‚Zeile‘ verdoppelt und durch Laubengänge zu einem Block verbunden. Es entstehen ein Vorderhaus und ein Hinterhaus mit unterschiedlichen Qualitäten. Demnach ist das Hinterhaus stärker von der umliegenden Landschaft bestimmt, während sich das Vorderhaus zur Gasse hin orientiert. Ein kleiner Innenhof bietet gemeinsame Außenbereiche.





TURM

Die Typologie Turm entwickelt sich in Anlehnung an die Rijeka so stark prägende Bebauung – trotz eindeutiger Unterschiede. Der kleinere Maßstab und das Angebot von gemeinschaftlich nutzbaren Räumen wirkt Anonymität entgegen.

So bildet beispielsweise die Erdgeschosszone überdachte Außenbereiche sowie Raum für Gastronomie, Handel und Gemeinschaftsräume. Eine umlaufende Balkonzone ermöglicht Kontakt zur Straße und wirkt zusätzlich als konstruktiver Sonnenschutz.

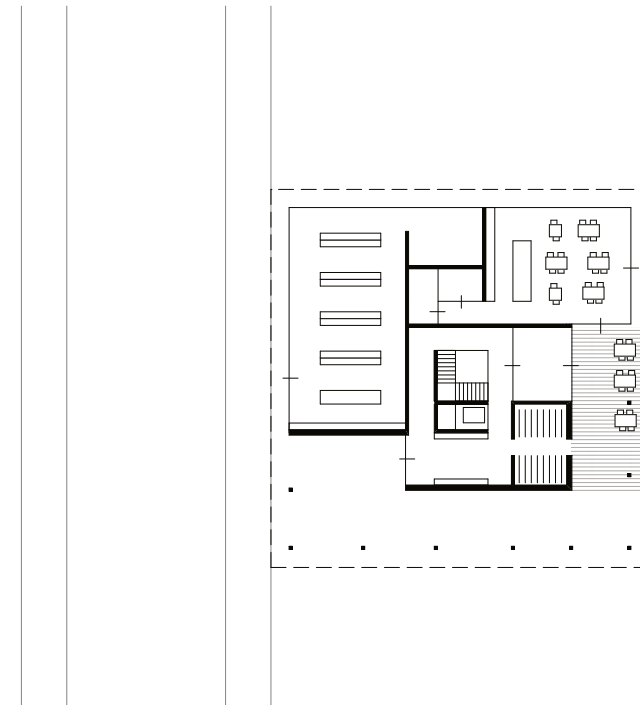
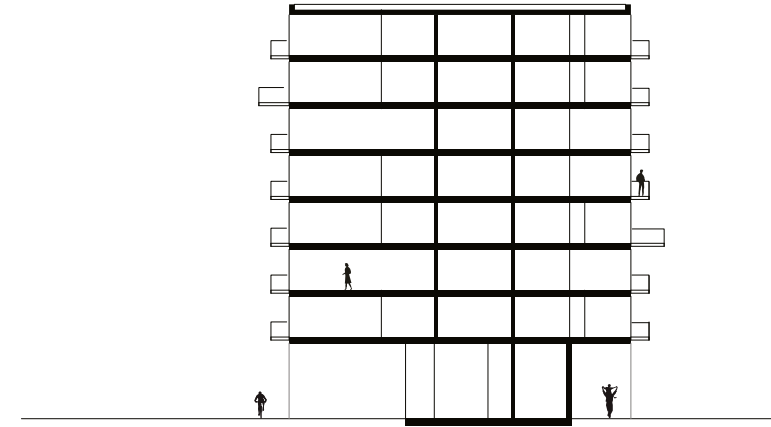
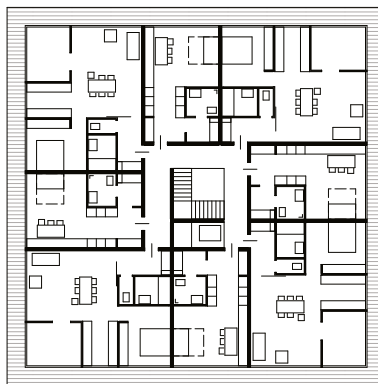




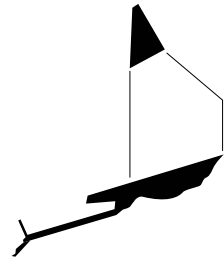
Abb. 98 - Schwellenraum

Schwellenraum

Die nächste Maßstabsebene konzentriert sich auf die Übergänge von unbauten zu bebauten Räumen, sowie von öffentlichen zu privaten Nutzungen. Es werden Situationen gezeigt, in denen die Typologien und die verschiedenen Arten von Außenräumen ineinander greifen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Ausbildung der Schwellenräume und der Erdgeschosse. Die im Analysekapitel ‚Katalog‘ gezeigten Elemente dienen dafür als Grundlage. So kommen beispielsweise die in Rijeka vorgefundenen Arkaden, Stiegen oder Höhengsprünge in der Planung der Gassen wieder vor.

Die umfangreiche Publikation ‚Herausforderung Erdgeschoss‘ bietet sich für weiteres Nachlesen zu dieser Thematik an. Auch dort wird dem Sprung von städtebaulicher Struktur zu architektonischem Element eine besondere Bedeutung beigemessen.⁷

⁷ Vgl. Zoller 2014, 10-12.



PARK

**Hier treffen sich Park
und Meer. Weiche
Übergänge zum Strand
machen Wind und
Wetter erlebbar.**



Abb. 99 - Collage Park

Für ein Gelingen des Projekts wird die Zugänglichkeit der Uferzone als entscheidend angesehen. Wie bereits zu Beginn dieses Kapitels erwähnt, soll die Kante zum Meer in ihrem jetzigen Zustand belassen werden. An der Adria gibt es bereits eine Vielzahl von Städten, die ihre Küsten als Promenade befestigt haben. Ein Stadtstrand ist da schon etwas besonderes.

Die weiterlaufenden Gassen erinnern an die überall in der Stadt

vorkommenden Hafenspieren. Der öffentliche Raum der Gassen wird so ins Meer hinaus verlängert. Hier können bei ruhiger See auch kleine Boote anlegen.

Der an der Nordspitze von Delta gelegene Park hat im Gegensatz dazu eher städtischen Charakter. Seine Kanten werden durch Flusslauf und Kanal definiert. Als Bindeglied zwischen Rijeka und Sušak ist er eher ein transitorischer Raum, während der Park am Meer als Verweilraum und Attraktor gesehen wird.

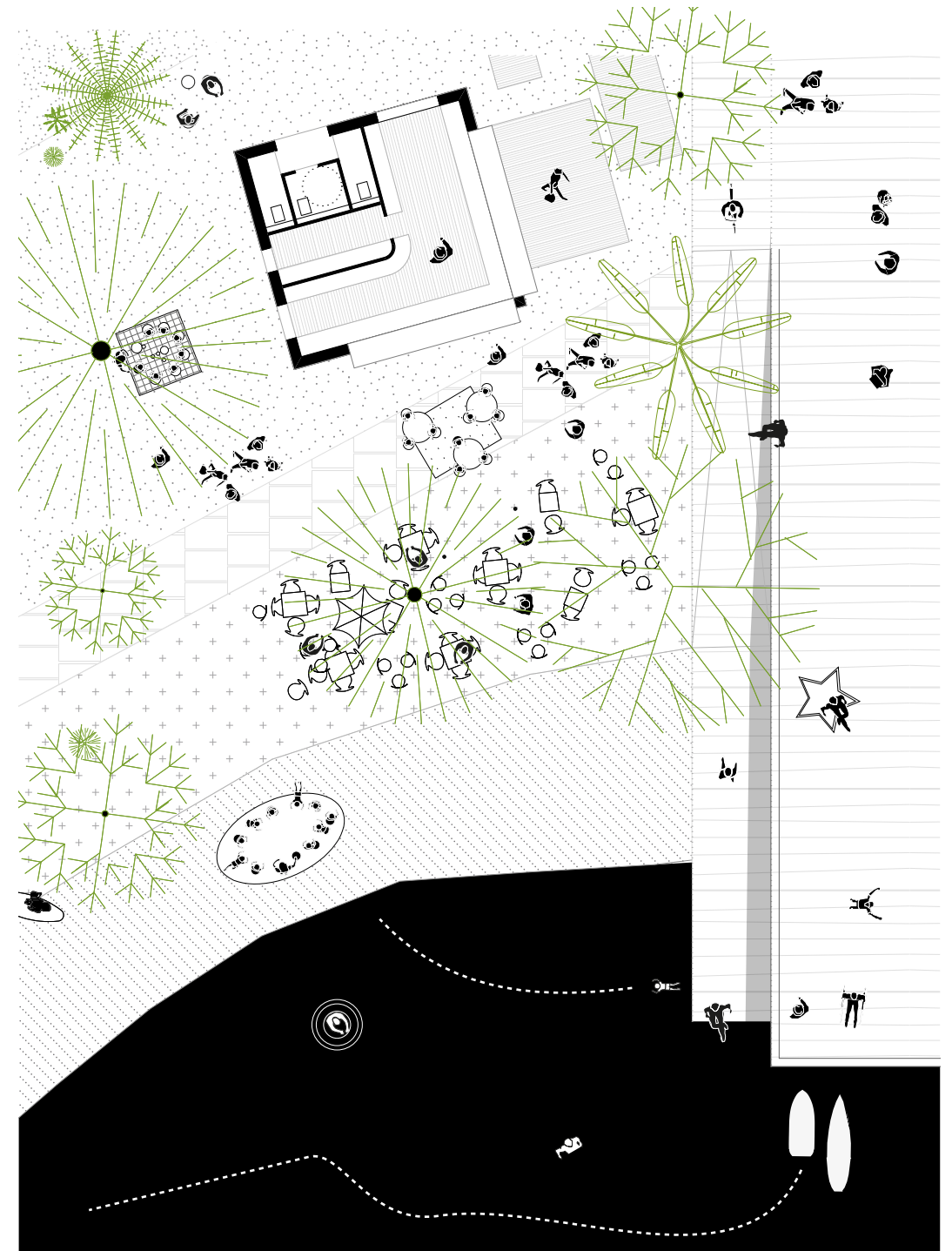
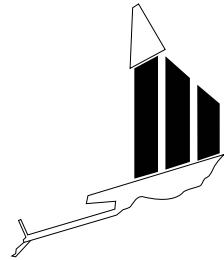


Abb. 100 - Grundriss Park, 1:250



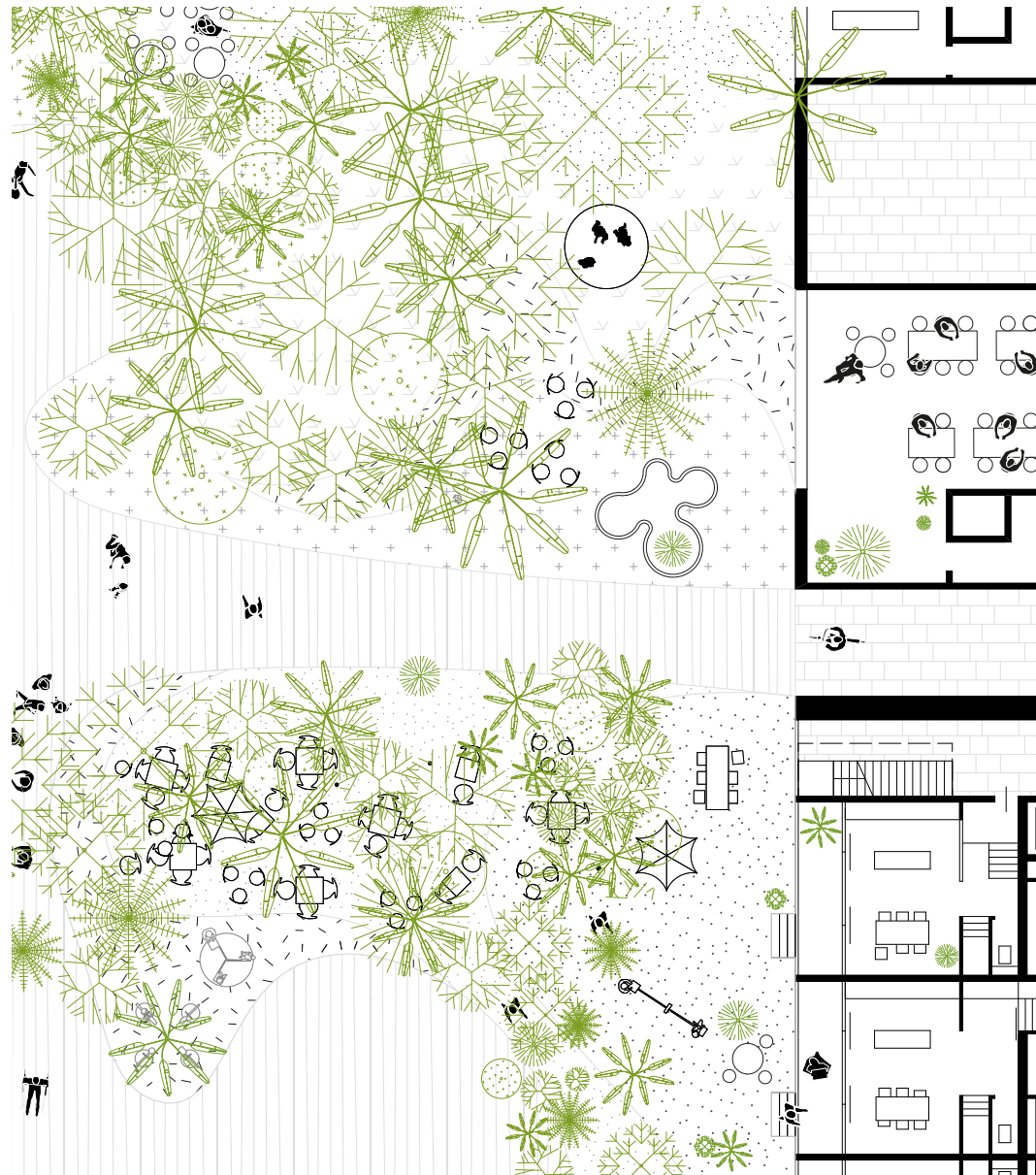
LANDSCHAFTSBÄNDER

**Der sich zwischen
den Gebäuden
aufspannende Land-
schaftsraum lädt
zum Spielen, Toben,
Arbeiten, Grillen und
Verweilen ein.**

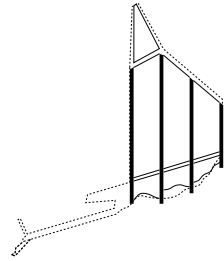


Abb. 101 - Collage Landschaftsbänder

Abb. 102 - Grundriss und Schnitt Landschaftsbänder, 1:250



Die Landschaftsbänder spannen sich zwischen den Bebauungszonen auf. Sie sind öffentlich zugänglich, sollen jedoch mit der Zeit von den Bewohnern angeeignet werden. Sport, Gemüsezuucht oder Heimwerken – alles ist möglich, wird jedoch nicht vorgegeben. Im Stadtforum – am nördlichen Spitz von Delta gelegen – können die Bewohner Rijekas selbst mitbestimmen, wie dieser Raum gestaltet wird.

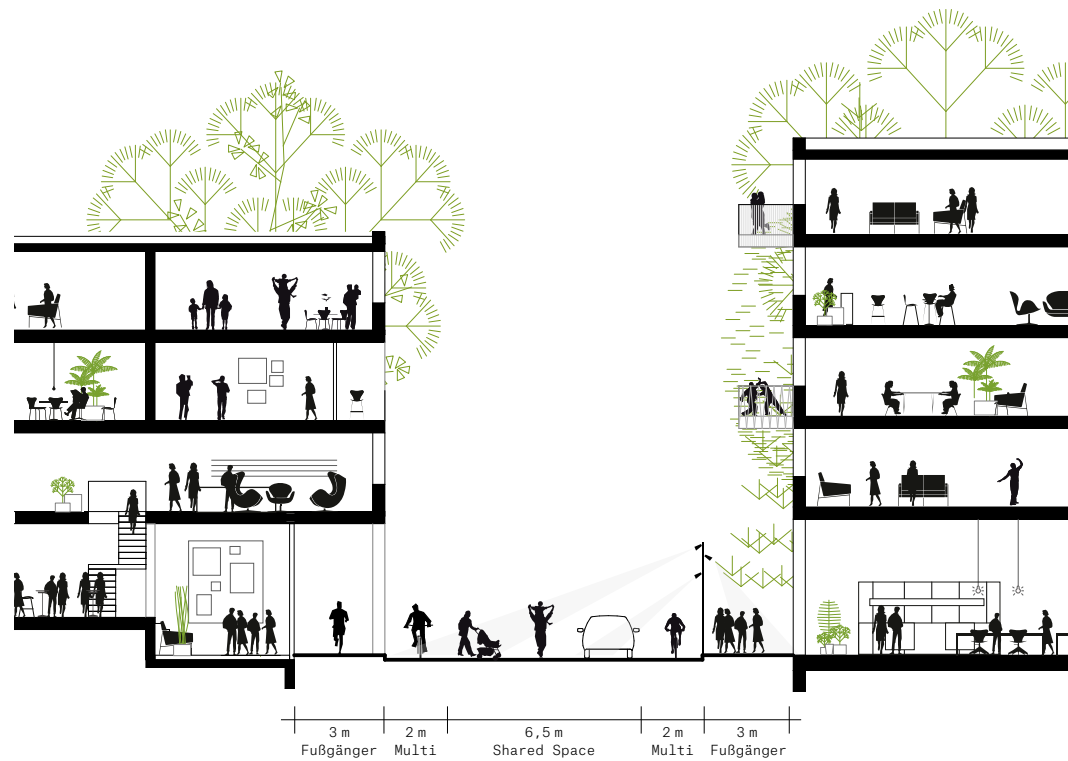


GASSEN

**Hier findet das
urbane Leben
statt!**



Abb. 103 - Collage Gassen



Die urbanen Gassen werden durch die ihnen angrenzenden Gebäude definiert und bespielt. Balkone, die über die Fluchtlinie ragen, ermöglichen Kommunikation und rhythmisieren den Straßenraum. Arkaden schaffen Übergangszonen und witterungsgeschützte Bereiche. Zusätzlich liegen sämtliche Eingänge an der Straßenseite. So wird dieser gemeinsame öffentliche Raum belebt und bekommt soziale Bedeutung. Jane

Jacobs, die vielleicht bekannteste Fürsprecherin der urbanen Straße, die nicht einfach nur rund um Baufelder gezogen wird, formuliert es sehr passend:

„Believing their block maps instead of their eyes, developers think of downtown streets as dividers of areas, not as the unifiers they are.“⁸

8 Jacobs 2016 (Erstausgabe 1958), 114.

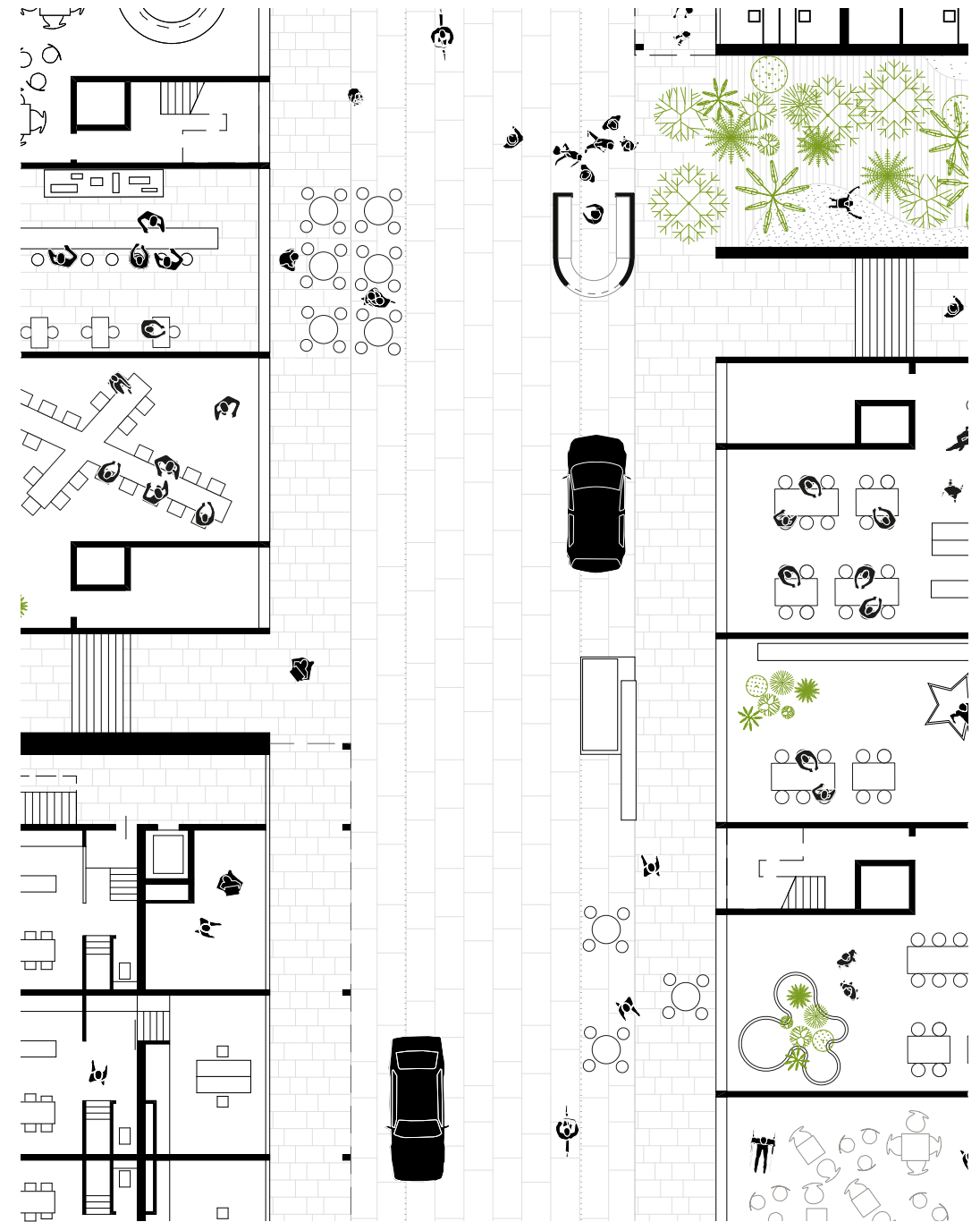
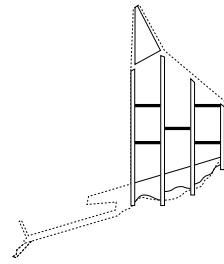


Abb. 104 - Schnitt und Grundriss Gassen, 1:250



CUTS

Die wilde Natur zieht sich in den urbanen Straßenraum. Schon von weitem sieht man es wuchern.



Abb. 105 - Collage Cuts

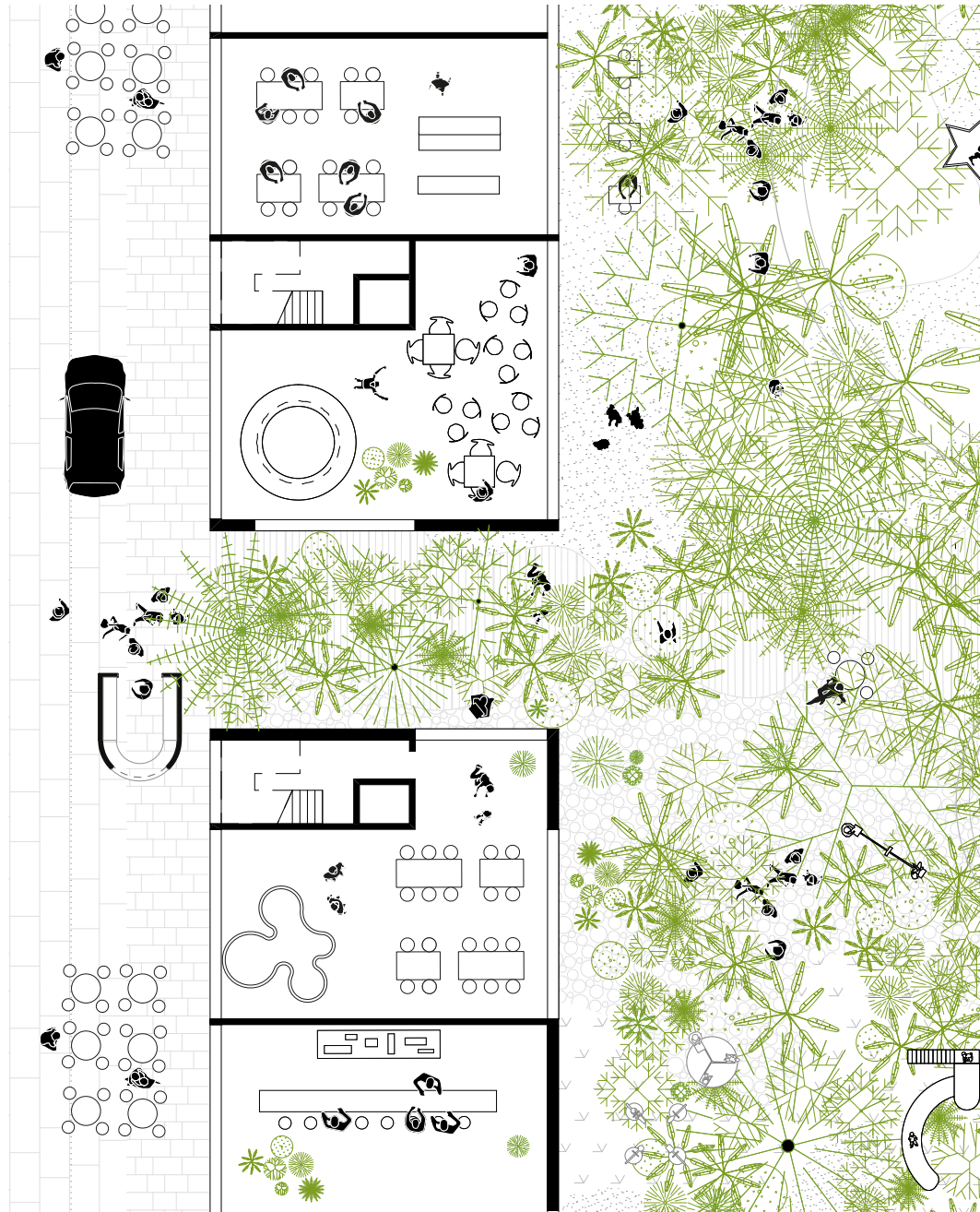
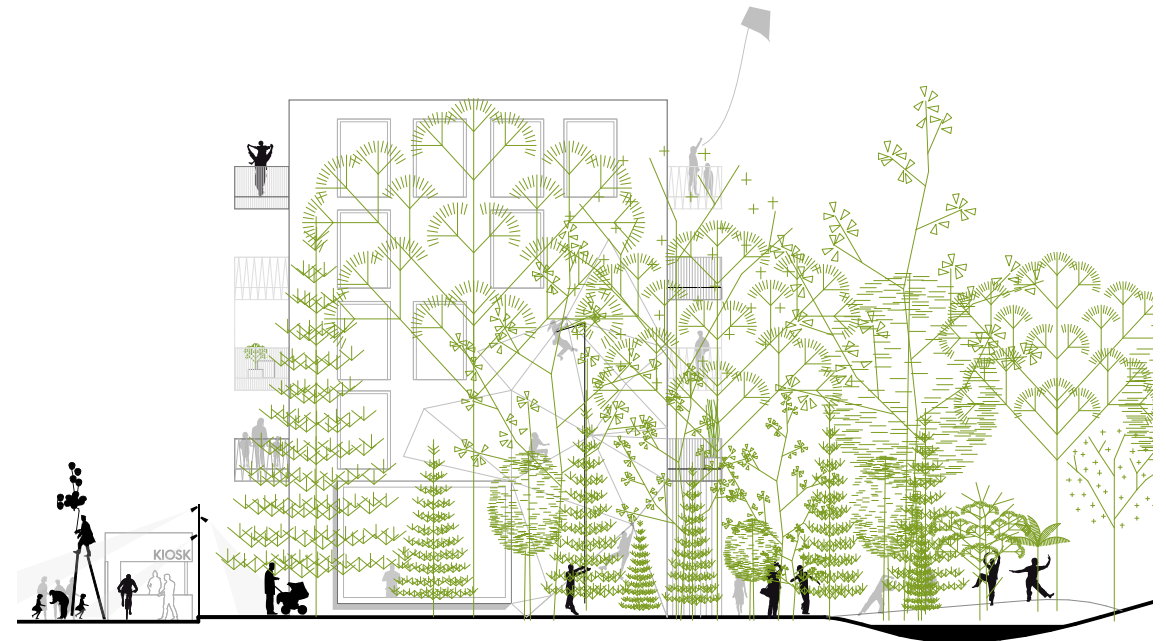


Abb. 106 - Grundriss und Schnitt Cuts, 1:250



Die grünen Cuts entstehen durch Unterbrechungen in der gebauten Struktur. An diesen Stellen kann so der Landschaftsraum zum Straßenraum vordringen und die Dichotomie Stadt/Landschaft spürbar werden lassen. In diesem Spannungsverhältnis verdichten sich die beiden auf recht kleiner Fläche. Die ‚Pocketparks‘, die dabei entstehen, werden

folglich zu verbindenden Elementen und weisen auf die Durchwegbarkeit hin. Ästhetisch gesehen ist das ein Motiv, das in Rijeka vielfach vorkommt. Im Kapitel ‚Katalog‘ tragen die Shortcuts den Namen ‚Stiegengassen‘. Durch die Wiederaufnahme solcher Stadtsituationen wird die Orientierung in der neuen Struktur erleichtert.

„[...] und deswegen glaub ich wär es interessant darüber nachzudenken Strukturen zu schaffen die eben robust sind, die sowohl Wachstum als auch schrumpfende Konditionen aufnehmen könnten.“⁹

⁹ Hoelzel, Fabienne in einem Interview mit der Heinrich-Böll-Stiftung https://www.youtube.com/watch?v=kJdZ4gIM_YI, 15.05.2018.

Résumé

ZWISCHEN FLUSSLÄUFEN, STAATEN UND LANDSCHAFTEN

Das Gebiet Delta – eine Leerstelle in Rijekas Stadtstruktur – ist ein Zwischenraum. Diese Tatsache zeigt sich nicht nur durch die zwei angrenzenden Flussläufe, sondern durch eine Vielzahl von weiteren Aspekten. So lag das Gebiet geschichtlich betrachtet immer wieder im Brennpunkt politischer und gesellschaftlicher Entwicklungen. An dieser Stelle manifestierten sich Landesgrenzen, Stadtgrenzen und Übergänge von verschiedenen politischen Systemen. Entlang seiner Kanten trennte sich die Stadt, wurde wieder zusammengefügt und erneut geteilt. Das Delta steht daher symbolisch für die turbulente Geschichte der Stadt – und den Aufbruch in eine neue Zeit.

Ziel der vorliegenden Arbeit war es daher, einen Umgang mit dem Bauplatz Delta vorzuschlagen, der seinem symbolischen Gehalt gerecht wird, aber auch zuversichtlich in die Zukunft blickt. Dieser alternative Umgang bezieht sich dabei nicht nur auf den konkreten Bebauungsvorschlag, sondern auch ganz allgemein auf die Lesart der Leerstelle.

Analysen der Stadt zeigen, dass nicht nur das Delta eine Sonderstellung besitzt. Rijeka ist eine Stadt der Fragmente, Widersprüche und Dualitäten – zusammengehalten durch die Topografie. Genau diese Heterogenität ist es, die die Stadt ausmacht.

Analog dazu wird das Gebiet Delta nicht einfach nur gefüllt und an die Struktur rundherum angeglichen, sondern seine Qualitäten als Zwischenraum herausgearbeitet und verstärkt. Dichotomien von Stadt und Land, dicht und lose, geplant und spontan bekommen eine besondere Bedeutung. Das Augenmerk liegt nicht nur darauf, was geplant wird, sondern auch darauf, was bewusst der Planung entzogen wird.

GROSSE IDEE UND KLEINE INTERVENTIONEN

Das schließlich vorgeschlagene Projekt arbeitet auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Maßstäben. Städtebauliche Rahmenbedingungen – wie die Verbindung von Rijeka und Sušak – werden ebenso thematisiert wie konkrete räumliche Qualitäten. So entsteht eine robuste Struktur, die flexibel auf Veränderungen reagieren kann. Sie bildet den großen Rahmen für konkrete Architekturen und kleinteilige Interventionen.

Im Zusammenhang mit Rijekas Ernennung zur Kulturhauptstadt 2020 könnte damit begonnen werden, gemeinsam erste Schritte in Richtung der Vision für Delta zu setzen. Den Bewohnern Rijekas soll die Möglichkeit gegeben werden, sich ‚ihr‘ Delta wieder anzueignen und aktiv mitzugestalten.

Literatur

BÜCHER

Ballinger, Pamela: The Politics of the Past. Redefining Insecurity along the „World's Most Open Border“ in: Welde, Jutta u.a.(Hg.): Cultures of Insecurity. States, Communities, and the Production of Danger, Minnesota 1999

Beyer, Elke/Brade, Isolde: Post-sozialistische Staaten, in: Oswalt, Philipp/Rieniets, Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006, 146-147

Bekaert, Geert: The Hereafter of the City, in: De Geyter, Xaveer (Hg.): After-sprawl. Research for the contemporary city, Rotterdam/Antwerpen, 2002, 9-18

Birg, Herwig: Demografischer Wandel, in: Oswalt, Philipp/Rieniets, Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006, 120-121

von Borries, Friedrich/Prigge, Walter: Ohne Leitbild. Experimenteller Urbanismus, in: Oswalt, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band 2 Handlungskonzepte, Ostfildern-Ruit 2005, 25-30

Cepl, Jasper: Oswald Mathias Ungers' Stadtarchipel für das schrumpfende Berlin, in: Oswalt, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band 2 Handlungskonzepte, Ostfildern-Ruit 2005, 187-195

De Boeck, Lieven: After-sprawl, in: De Geyter, Xaveer (Hg.): After-sprawl. Research for the contemporary city, Rotterdam/Antwerpen, 2002, 19-32

De Geyter, Xaveer (Hg.): After-sprawl. Research for the contemporary city, Rotterdam/Antwerpen, 2002

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

Doehler-Behzadi, Marta: Die schrumpfende und perforierte Stadt, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band 2 Handlungskonzepte, Ostfildern-Ruit 2005, 214-217

Dubrović, Ervin: Riječka luka. Povijest, izgradnja, promet, Rijeka 2001

Ewinger, Dunja u.a.: Arbeitswelt im Zeitalter der Individualisierung. Trends: Multigrafie und Multi-Option in der Generation Y, Wiesbaden 2016

Dürschmidt, Jörg: Über die Krise städtischer Öffentlichkeit, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band 2 Handlungskonzepte, Ostfildern-Ruit 2005, 676-682

Eisinger, Angelus: Urbanisierung, in: Oswald, Philipp/Rieniets, Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006, 28-29

Erdmann, Anja: Städtische Transformationsprozesse in Mittel- und Osteuropa. Stadtentwicklung zwischen Wachstum und Schrumpfung am Beispiel von Łódź und Gdańsk (= Raumfragen: Stadt - Region - Landschaft), Wiesbaden 2014

Giseke, Undine/Spiegel, Erika: Stadtlichtungen. Irritationen, Perspektiven, Strategien, Berlin 2007

Hesse, Markus: Suburbanisierung, in: Oswald, Philipp/Rieniets, Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006, 96-97

Jacobs, Jane: Downtown is for People (1958), in: Zipp, Samuel/Storring, Nathan (Hg.): Vital Little Plans. The Short Works of Jane Jacobs, New York 2016, 107-130

Koolhaas, Rem: S, M, L, XL. small, medium, large, extra-large, Rotterdam/New York 1995

Mančić, Emilija: Umbruch und Identitätszerfall. Narrative Jugoslawiens im europäischen Kontext, Tübingen 2012

Meadows, Dennis u.a.(Hg.): Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Stuttgart 1972

Müller, Klaus: Wirtschaftliche Transformation, in: Oswald, Philipp/Rieniets, Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006, 122-123

Niemann, Beate/ Schädler, Priscilla: Urbane RaumStrategien - Kernthesen des strategischen Entwerfens im Kontext der zeitgenössischen Stadt, in: Schrenk, Manfred u.a.(Hg.): CORP 2011 Proceedings/Ta-gungsband, Essen 2011, 1097-1106

Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Internationale Untersuchung, Bd. 1, Ostfildern-Ruit 2004

Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Handlungskonzepte, Bd. 2, Ostfildern-Ruit 2005

Oswald, Philipp/Rieniets Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities. Im Rahmen des Projekts Schrumpfende Städte, eines Initiativprojekts der Kulturstiftung des Bundes, Ostfildern 2006

Overmeyer, Klaus: Brache als Brutkasten?, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band 2 Handlungskonzepte, Ostfildern-Ruit 2005, 340-343

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

Rogić, Ivan u.a.: Rijeka. baština za budućnost, Rijeka 1996

Sieverts, Thomas: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Berlin/Basel 2008

Rieniets, Tim: Städtisches Schrumpfen, in: Oswald, Philipp/Rieniets, Tim (Hg.): Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006, 30-31

Sundhaussen, Holm/ Clewing, Konrad (Hg.): Lexikon zur Geschichte Südosteuropas, Wien 2016

Tröger, Eberhard/Eberle, Dietmar (Hg.): Dichte Atmosphäre. Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt, Basel 2015

Zoller, Doris: Erdgeschosszone - Wechselwirkungen zwischen öffentlich und privat, in: Wüstenrot Stiftung [Hg.]: Herausforderung Erdgeschoss, Berlin 2014, 10-15

ANDERE

Christiaanse, Kees: Ein Grüner Archipel. Ein Berliner Stadtkonzept revisited, in: Disp, Nr. 156 (2004), 21-29, Online unter: <https://www.christiaanse.arch.ethz.ch/upload/Artikel-Archipel.pdf>

Croatian Bureau of Statistics <https://dzs.hr> [20.04.2018]

Ebert, Romy: The division of Rijeka in the interwar period, Online unter: http://www.uni-regensburg.de/Fakultaeten/phil_Fak_III/Geschichte/istriem/route-rijeka.html#division [11.05.2018]

Filmausschnitt, Nadija Mustapić / Marin Lukanović, Rikard Benčić Naprimjer, 2008

Führ, Eduard: Ja, können Städte denn schrumpfen?, in: Der öffentliche Raum in Zeiten der Schrumpfung. Wolkenkuckucksheim 8 (2003), H. 1, Online unter: <http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/031/Fuehr/fuehr.htm> [02.05.2018]

Growth, <http://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/546229>, [02.05.2018]
Interview mit Hoelzel, Fabienne, Heinrich-Böll-Stiftung, https://www.youtube.com/watch?v=kJdZ4gIM_YI, [15.05.2018]

Leere, <https://www.duden.de/rechtschreibung/Leere> [10.01.2018]

Randić, Saša: Što je Delta Rijeci?, 10.03.2015, online unter: <http://pogledaj.to/arhitektura/stoje-delta-rijeci> [15.04.2017]

Rem Koolhaas, in einem Vortrag an der Harvard Graduate School of Design, Oktober 2015, online unter: www.youtube.com/watch?v=shVxB6wRH0 [03.12.2017]

Siebel, Walter: Qualitätswandel des öffentlichen Raums, in: Gebaute Räume. Zur kulturellen Formung von Architektur und Stadt. Wolkenkuckucksheim 9 (2004), H. 1, Online unter: <http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/deu/Themen/041/Siebel/siebel.htm> [02.05.2018]

Interview mit Thauburger, Althea, geführt von Konstantin Kilibarda, Rijeka 16.03.2015, Online unter: <http://www.criticatac.ro/lefteast/interview-with-althea-thauburger/>, [14.04.2017]

o.A.: Kultivierung der Leere, www.iba-stadtumbau.de/index.php?halberstadt-2010-de, in: www.iba-stadtumbau.de [01.04.2017]

o.A.: Rijeka2020 Port of Diversity. Water, Work and Migrations, Rijeka 2016, Online unter: http://www.rijeka2020.eu/docs/Rijeka2020_book.pdf [25.04.2018]

o.A.: The origin of the dead canal, <http://www.rijeka.hr/Default.aspx?art=227>, [1.3.2017]

o.A.: Two streets, <https://rijekaheritage.org/en/Obilasci>, [09.05.2018]

Abbildungen

Abb. 1
Baden und Entladen:
Magdalena Schepe [2017]

I LEERE

Abb. 2
Tempelhofer Feld,
Berlin: www.bing.com/maps [20.4.2018]

Abb. 3
Marin Grabner, Leer-
stand: <http://2015.architektursommer.at/fotografie-trifft-architektur/> [20.4.2018]

Abb. 4
L21, Kern & Plasma,
2001: Oswalt, Philipp
(Hg.): Schrumpfende
Städte. Handlungskon-
zepte, Bd. 2, Ostfil-
dern-Ruit 2005, 221

Abb. 5
O.M.Ungers, Die Stadt
in der Stadt, 1977:
aus: Oswalt, Philipp
(Hg.): Schrumpfende
Städte. Handlungskon-
zepte, Bd. 2, Ostfil-
dern-Ruit 2005, 190

Abb. 6
Thomas Sieverts,
Zwischenstadt, 1997:
<https://pictures.abebooks.com/1047873/20660983480.jpg>
[22.11.2017]

Abb. 7
Giambattista Nolli,
La Nuova Topografia
di Roma, 1748:
<https://i.pinimg.com/originals/ed/be/0b/edbe0bdb66be438139e6b01a1026a33a.jpg>
[01.05.2018]

II ORT

Abb. 8
Vernetzung in Europa:
Schepe [2017]

Abb. 9
Kvarnerbucht Nord:
Schepe [2017]

Abb. 10
Kaiser Karl VI in
Rijeka, 1728: Maritime
and History Museum of
the Croatian Littoral

Abb. 11
Topografie:
Schepe [2017]

Abb. 12
Schwarzplan:
Schepe [2017]

Abb. 13
Landschaftsraum:
Schepe [2017]

Abb. 14
Linearer Aufbau:
Schepe [2017]

Abb. 15
Küsteninfrastruktur:
Schepe [2017]

Abb. 16
Containerhafen,
Rijeka: Schepe [2018]

Abb. 17
Hafenzone, Rijeka:
<http://d-a-r.hr/?p=3463>
[3.7.2017]

Abb. 18
Bevölkerungsentwicklung:
Schepe [2017], Grundlage:
Croatian Bureau of Sta-
tistics <https://dzs.hr>
[3.3.2018]

Abb. 19
Wohnen als dienende
Zone: Schepe [2018]

Abb. 20
Natur und Struktur:
Schepe [2017]

Abb. 21
Neboder, Rijeka:
[osawa/photocase](https://osawa.photocase.com) [2014]

Abb. 22
Filmausschnitt,
Nadija Mustapić /
Marin Lukanović, Rikard
Benčić Naprimjer, 2008:
<https://vimeo.com/29851522> [3.8.2017]

Abb. 23
Bevölkerungsentwicklung
Rijeka & Umland: Schepe
[2018], Grundlage:
Croatian Bureau of Sta-
tistics <https://dzs.hr>

Abb. 24
Fabrik Rikard Benčić:
Schepe [2017]

Abb. 25
Parken am Hafenbecken:
Screenshot aus Google
Street View, Ul. Riva
Boduli, www.google.at/maps [3.8.2017]

Abb. 26
Korzo: Schepe [2018]

Abb. 27
Infrastruktur hat
Priorität: Schepe [2018]

Abb. 28
Bebauungsstrukturen:
Schepe [2017]

Abb. 29
Öffentlicher Raum
(Fußgänger):
Schepe [2017]

Abb. 30
Parken: Schepe [2017]

Abb. 31
Infrastruktur -
Bahn: Schepe [2017]

Abb. 32
Infrastruktur -
Straße: Schepe [2017]

Abb. 33
Wasserkante:
Schepe [2017]

Abb. 34
Öffentliche Funktionen:
Schepe [2017]

III ZÄSUR

Abb. 35
Grenze Königreich
Italien / SHS: <http://media.idisturato.com/2016/11/delta-turato-granica.jpg>
[24.1.2017]

Abb. 36
Grenzbrücke, 1933:
Stadtmuseum Rijeka
(Muzej grada Rijeke)

Abb. 37
Corpus separatum, 1890:
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fiume_town_map.jpg
[3.8.2017]

Abb. 38
Historische Küstenlinie:
Schepe [2018], Grund-
lage: Dubrović, Ervin:
Riječka luka. Povijest,
izgradnja, promet,
Rijeka 2001

Abb. 39
Historisches Strandbad,
Sušak 1913: Randić,
Saša: Što je Delta
Rijeci?, 10.03.2015,
online unter: <http://pogledaj.to/arhitektura/sto-je-delta-rijeci/>
[25.04.2018]

Abb. 40
Luftbild Flusstal:
Stadtverwaltung Rijeka

Abb. 41
Blick von Trsat:
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/87/Rijeka-bridge2.jpg> [3.8.2017]

Abb. 42
Infrastruktur I:
Schepe [2017]

Abb. 43
Infrastruktur II:
Schepe [2017]

Abb. 44
Natur I:
Schepe [2018]

Abb. 45
Natur II:
Schepe [2018]

Abb. 46
Industrie I:
Schepe [2018]

Abb. 47
Industrie II:
Schepe [2018]

Abb. 48
Zugang Flusstal:
Schepe [2018]

Abb. 49
Luftbild Delta:
[http://d-a-r.hr/
?p=3463](http://d-a-r.hr/?p=3463) [3,7.2017]

Abb. 50
Weiche Uferkante:
Schepe [2018]

Abb. 51
Stadt am Kanal:
Schepe [2018]

Abb. 52
Parken am Kanal:
Schepe [2018]

Abb. 53
Theater:
Schepe [2017]

Abb. 54
Holzlager:
Schepe [2018]

Abb. 55
Visavis:
Schepe [2018]

Abb. 56
Wohnen:
Schepe [2018]

Abb. 57
Lagern:
Schepe [2018]

Abb. 58
Hafeninfrastruktur:
Schepe [2018]

Abb. 59
Schwimmen verboten:
Schepe [2018]

IV KATALOG

Abb. 60
Schichtung I:
Schepe [2018]

Abb. 61
Josip Pičman, Narodni
dom, Rijeka, 1936-47:
Wolfgang Thaler

Abb. 62
Plan Schichtung
1/2500: Schepe [2018]

Abb. 63
Stiegengasse I:
Schepe [2018]

Abb. 64
Stiegengasse II:
Schepe [2018]

Abb. 65
Plan Stiegengasse
1/2500: Schepe [2018]

Abb. 66
Brückenschlag I:
Schepe [2018]

Abb. 67
Brückenschlag II:
Schepe [2018]

Abb. 68
Plan Brückenschlag,
1/2500: Schepe [2018]

Abb. 69
Promenade:
Schepe [2018]

Abb. 70
Plan Promenade,
1/3500: Schepe [2018]

Abb. 71
Iso Solitärblock:
Schepe [2018]

Abb. 72
Iso Zeilenhaus:
Schepe [2018]

Abb. 73
Iso Turm:
Schepe [2018]

Abb. 74
Iso Halle:
Schepe [2018]

Abb. 75
Arkaden I:
Gea Golović [2015]

Abb. 76
Arkaden II:
Schepe [2018]

Abb. 77
Mauern I:
Schepe [2018]

Abb. 78
Mauern II:
Schepe [2018]

Abb. 79
Stiegen I:
Schepe [2018]

Abb. 80
Stiegen II:
Schepe [2018]

Abb. 81
Brücken I:
Schepe [2018]

Abb. 82
Brücken II:
Schepe [2018]

V PROJEKT

Abb. 83
Linearer Aufbau:
Schepe [2018]

Abb. 84
Städtebauliche Ziele:
Schepe [2018]

Abb. 85
Negativraum:
Schepe [2018]

Abb. 86
Bebauter Raum:
Schepe [2018]

Abb. 87
Schwarzplan:
Schepe [2018]

Abb. 88
Bestand Export Drvo:
Schepe [2018]

Abb. 89
Neuinterpretation
der Stadtypologien:
Schepe [2018]

Abb. 90
Verkehrsnetz:
Schepe [2018]

Abb. 91
Öffentliche Gebäude:
Schepe [2018]

Abb. 92
Lageplan 1/5000:
Schepe [2018]

Abb. 93
Schnitt 1/1500:
Schepe [2018]

Abb. 94
Grundriss und
Schnitt Zeile,
1/500: Schepe [2018]

Abb. 95
Grundriss und
Schnitt Sockel,
1/500: Schepe [2018]

Abb. 96
Grundriss und
Schnitt Block,
1/500: Schepe [2018]

Abb. 97
Grundriss und
Schnitt Turm,
1/500: Schepe [2018]

Abb. 98
Schwellenraum:
Schepe [2017]

Abb. 99
Collage Park:
Schepe [2018]

Abb. 100
Grundriss Park,
1/250: Schepe [2018]

Abb. 101
Collage Landschafts-
bänder: Schepe [2018]

Abb. 102
Grundriss und Schnitt
Landschaftsbänder,
1/250: Schepe [2018]

Abb. 103
Collage Gassen:
Schepe [2018]

Abb. 104
Schnitt und Grundriss
Gassen, 1/250:
Schepe [2018]

Abb. 105
Collage Cuts:
Schepe [2018]

Abb. 106
Grundriss und Schnitt
Cuts, 1/250: Schepe
[2018]

**INBETWEEN TIME,
CITIES AND LANDSCAPES**
**Untersuchung räumlicher
Situationen Rijekas für ein
Weiterdenken der Stadt**

Masterarbeit veröffentlicht am
Insitut für Architekturtechnologie
der Technischen Universität Graz

Bei personenbezogenen
Bezeichnungen gilt die gewählte
Formulierung sowohl für die männ-
liche, als auch die weibliche Form.
Auf die explizite Nennung beider
Geschlechter wurde der einfacheren
Lesbarkeit halber verzichtet.

Danke an Roger Riewe für die
motivierende Betreuung, Klemens
für den unermesslichen Rückhalt
und die rechten Worte zur rechten
Zeit, meine Eltern und Lisa für
ihre Unterstützung während des
gesamten Studiums, die grandiose
WG für Verpflegung und Ablen-
kung in arbeitsintensiven Phasen,
alle Mitglieder des Zeichensaals
Blume für die gemeinsame Studi-
enzeit und Viki, Katsch, Steffi, Lulu
und Zoya für offene Ohren und
helfende Hände.