

Europas Zierde statt Italiens Schande

Matera, Kulturhauptstadt Europas 2019



Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Matera reist, braucht Zeit: In Richtung Bari pendeln Dieseltriebwagen auf schmaler Spur, in Richtung Potenza befördert ein Expressbus Reisende mit Frecciarossa-Ticket. Unten die Piazza Vittorio Veneto



Christus kam einst nur bis Eboli – der Schnellzug „Frecciarossa“ der staatlichen italienischen Eisenbahn „Trenitalia“ kommt heutzutage aus Richtung Rom sogar nur bis Salerno. Dort heißt es umsteigen in den „Freccia-Link“. Der FrecciaLink steht auf dem Bahnhofsvorplatz und hat vier Räder: Ein Reisebus befördert die Besucher, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Matera, in die eine der beiden Kulturhauptstädte Europas wollen (die andere ist Plowdiw, s. Seite 64), über die letzten 200 Kilometer ans Ziel: Fahrzeit drei Stunden. Die letzte Hälfte, ab Potenza, der Hauptstadt der Region Basilicata, sitze ich alleine mit dem Fahrer im Bus. Die Fahrt führt entlang der bizarren Formationen der „Dolomiti lucane“, draußen schüttet es wie aus Eimern, und ich denke an den Film „Benvenuti al Sud“, in dem der Postbeamte Alberto Colombo bei ähnlicher Witterung vom lombardischen Brianza aus zu seinem neuen Arbeitsplatz nach Castellabate in Kampanien reist.

Matera hat aber nicht nur keinen Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz von Trenitalia – Matera hat im Grunde überhaupt keinen Anschluss an jede Art von Geschwindigkeit. Der nächste Flughafen mit internationalen Verbindungen? Liegt in Bari, an der Adriaküste, 70 Kilometer im Osten. Die nächste Autobahn? Genauso weit weg; es ist die Adriatica, die von Tarent über Bari hoch hinauf nach Bologna führt. Noch weiter weg: die Autostrada del Sole bzw. del Mediterraneo im Westen, die, in Mailand beginnend, in Reggio Calabria endet. Nicht mal eine gut ausgebaute Staatsstraße kommt an Matera vorbei (die gute, alte Via Appia lässt sich nicht wirklich als solche bezeichnen), aber immerhin, in 30 Kilometer Entfernung bringt die „Basentana“ Autofahrer zügig von Potenza ans Ionische Meer. Ach ja, Bahnanschluss gibt es schon: Einmal täglich lässt die Trenitalia einen Schienenbus von Matera nach Bari und zurück pendeln, währenddessen kümmern sich ähnlich gemächliche Gefährte der kleinen Bahngesellschaft Ferrovie Appulo-Lucane (FAL) um Verbindung auf der 1915 eröffneten, nicht elektrifizierten Strecke: zwei Stunden bis Bari.

Wohlgemerkt: Matera ist nicht irgendeine süditalienische Mittelstadt, wie sie es ja in größerer Zahl gibt; Matera ist – auch wenn nur für ein Jahr Kulturhauptstadt Europas – eine Stadt von immerhin 60.000 Einwohnern und dazu Provinzhauptstadt mit allem, was dazu gehört, und das schon seit 1927. Angesichts der gewaltigen gedanklichen, finanziellen und planerischen Anstrengungen, die seit dem Zweiten Weltkrieg von der Regierung in Rom unternommen wurden, um die Lebensbedingungen im Süden des Landes, dem berühmten „Mezzogiorno“, jenen im industrialisierten Norden anzunähern, ist Materas Anbindung ans Verkehrsnetz ein schlechter Scherz. Aber vielleicht ist die abgeschiedene Lage heutzutage auch gar kein so großes Problem mehr – zumindest vor dem Hintergrund der in dieser Ausgabe der StadtBauwelt behandelten Entwicklungen könnte sie sich als eine wirksame Bremse für Veränderungen erweisen, die sich, bei allem verständlichen Sehnen einer Stadt nach Aufmerksamkeit, nach Arbeitsplätzen und Entfaltungsmöglichkeiten für ihre Bürger, am Ende viel-

leicht doch als unerwünscht herausstellen; als Teil einer globalen junk economy statt als tatsächliche Entwicklung von innen heraus im Sinne der nicht von ungefähr in Italien gegründeten „Città slow“-Bewegung. Deren Zielsetzungen scheinen auch Matera angemessen, nicht nur aus verkehrlichen Gründen. Wie also ist die Situation in der italienischen Kulturhauptstadt 2019 mit Blick auf ihren Auftritt als Reisedestination des Städtetourismus?

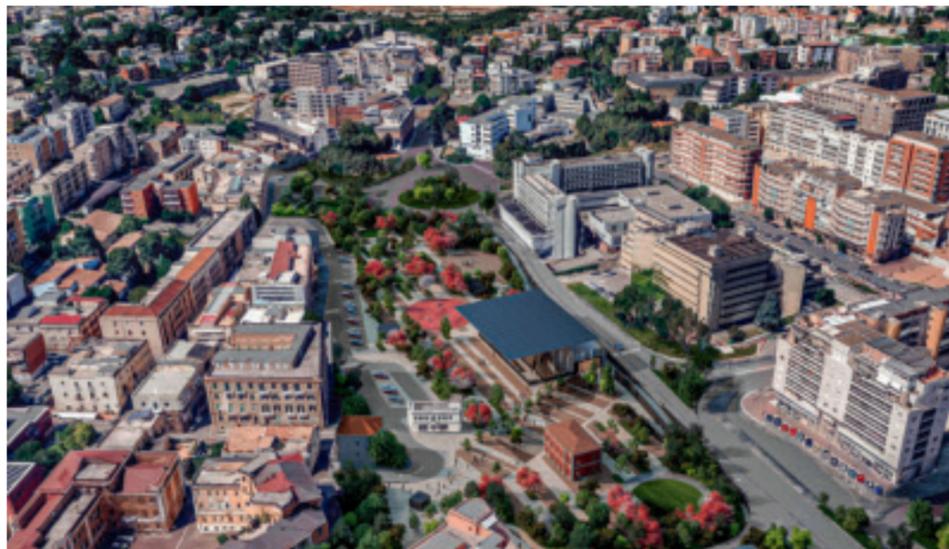
Maria Rosaria Mongelli empfängt mich im brutalistischen Rathaus von Matera gleich gegenüber dem Bahnhof zu einem Gespräch über die Veränderungen, die Matera in den letzten Jahren durchlaufen hat, und die Chancen und Projekte, die für die Stadt aus dem Kulturhauptstadtjahr erwachsen. Als „Assessore urbanistica“ des Stadtrats weiß die Architektin und Stadtplanerin um die Probleme stetig steigender Besucherzahlen ebenso wie um die Verlockungen, die mit dem Titel Kulturhauptstadt verbunden sein können. Es ist eine Gratwanderung: Der Tourismus ist für Matera inzwischen ein wichtiger Wirtschaftssektor, so dass Besucher willkommen sind; damit der seit Jahren wachsende Strom aber eine gesunde Entwicklung für die Stadt bleibt, braucht es ein hohes Qualitätsbewusstsein aller Beteiligten – sei es im Gastgewerbe, im Handel oder im Kulturbereich. Aber auch an das Verantwortungsgefühl der Gäste für die Stadt und die Einheimischen wird appelliert. Salvatore Adduce, Präsident der „Fondazione Matera Basilicata 2019“, die das Kulturhauptstadtjahr organisiert hat, spricht nicht von Touristen, sondern von temporären Bürgern, die 2019 die Einwohnerzahl wachsen lassen. Die Stiftung hat dafür ein besonderes Instrument erdacht: den „Matera-Pass“. Für 19 Euro kann ein jeder „cittadino della capitale europea della cultura“ werden, Bewohner der Region Basilicata zahlen sogar nur 12 Euro. Das Dokument bietet freien Eintritt zu den Veranstaltungen, vor allem aber soll es ein Gefühl von Zugehörigkeit und Teilhabe befördern. Verbunden mit seinem Erwerb ist nämlich auch eine kleine Pflicht: Jeder Pass-Inhaber hat ein aus seiner Sicht symbolisches Objekt der Kultur der Gegenwart mitzubringen, welches Ende des Jahres Exponat der Abschlussausstellung „Open Future“ wird.

Für die Stadt ist das wichtigste kommunale Projekt zum Kulturhauptstadtjahr die Umgestaltung des Bahnhofplatzes, den Signora Mongelli von ihrem Bürofenster überblicken kann – ein Projekt, das tatsächlich unverdächtig ist, nur für die Besucher geplant zu sein und keinen dauer-

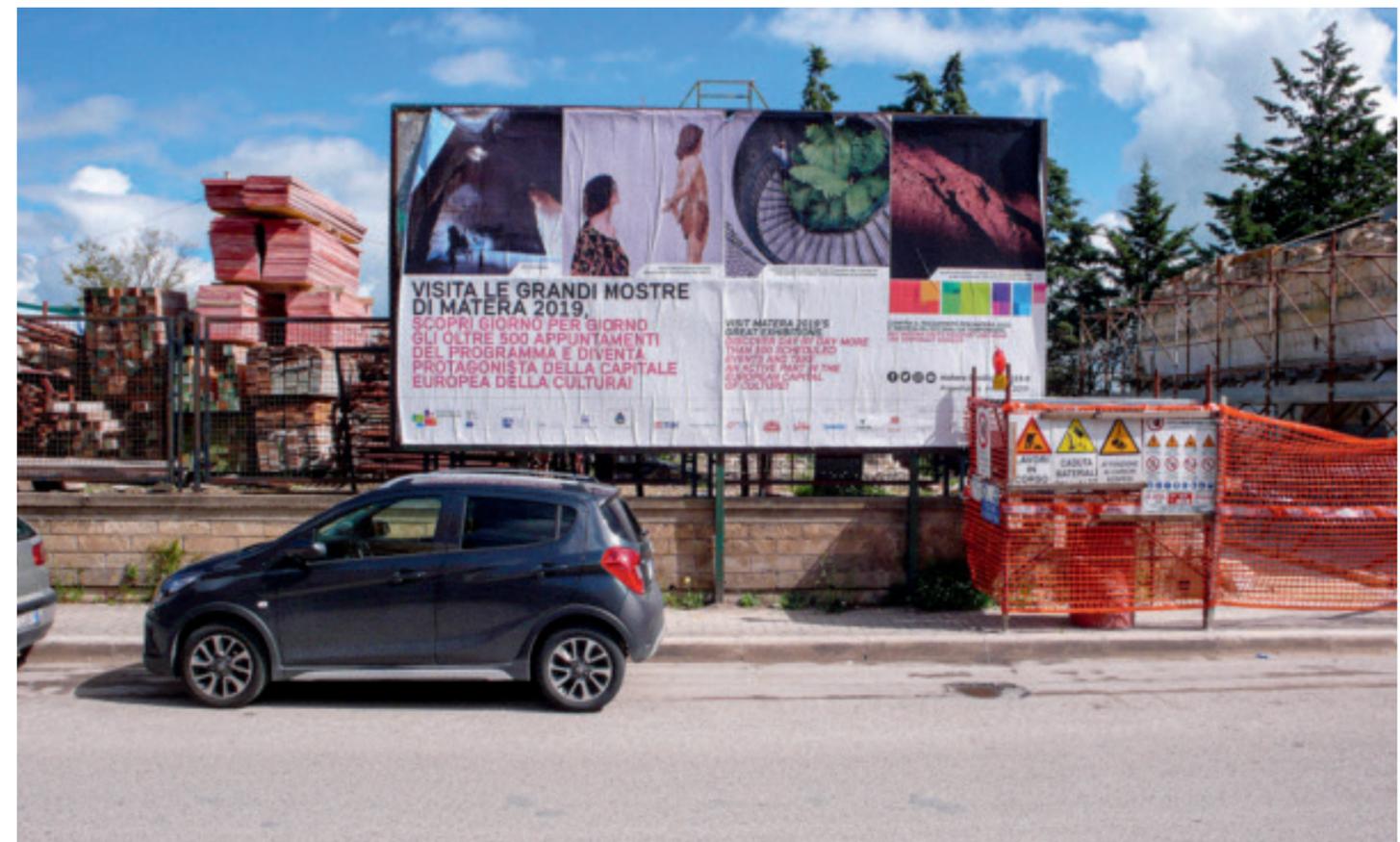
haften Nutzen auch für die ständigen Bewohner entfalten zu können. Es beinhaltet die Neugestaltung der Piazza Matteotti als leistungsfähige „Piazza della visitazione“. Der weite Raum am Westrand des Stadtzentrums bildet ein wichtiges Scharnier im Stadtgefüge: Hier mündet die nach Bari führende Via Nazionale, hier liegen die Großbauten von Rathaus und Gericht aus den sechziger Jahren, und hier grenzen auch die Stadterweiterungen der Nachkriegszeit an. Dass im Zuge der Neuordnung des öffentlichen wie privaten, des fließenden wie ruhenden, des schienen- wie straßen- gebundenen Verkehrs an diesem neuralgischen Punkt auch Architektur von Rang entsteht, soll nicht unerwähnt bleiben: Für den Neubau des Bahnhofs ist der Mailänder Architekt Stefano Boeri verantwortlich. Bis Ende des Jahres sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Tatsächlich wird sich dann auch der Anschluss an die Welt verbessern: Bari soll künftig schon in einer Stunde mit den FAL erreichbar sein, und die Trenitalia investiert 200 Millionen Euro, um die Verbindung in Richtung Potenza zu verbessern.

Ein fußgängerfreundlicher Zugang ins historische Zentrum ist ebenfalls Teil des Gesamtprojekts. Noch aber zwingen sich Touristen und Einheimische auf den schmalen Bürgersteigen der Via Minzoni oder der Via Roma aneinander vorbei auf dem Weg zur Piazza Vittorio Veneto. Der Platz ist der wichtigste Ort im Stadtzentrum, wo sich nicht nur die Hauptgeschäftsstraßen treffen, sondern von wo aus es auch hinab in die berühmte Altstadt mit ihren Höhlen geht, in die „Sassi“, jenen schon vor Jahrtausenden bewohnten Teil der Stadt, der ihr 1993 die Anerkennung als Weltkulturerbe einbrachte und den Hauptreisegrund für den Großteil ihrer heutigen Besucher darstellen dürfte: ein urbanes Ambiente, dass in Italien an Einzigartigkeit wohl gleich hinter Venedig rangiert.

Dabei ist Matera viel mehr als seine Höhlenviertel: Stadt und Provinz sind in hohem Maße ein Ort, an dem auch das 20. Jahrhundert architektonisch wie städtebaulich höchst aufschlussreiche Spuren hinterlassen hat. Und so ist auch nicht nur Materas Altstadt Bühne für das Programm des Kulturhauptstadtjahres – rund 400 Orte in Matera und in der gesamten Region Basilicata wurden vom Recharteam der „Open Design School“ der „Fondazione Matera Basilicata 2019“ auf die Karte gesetzt, um die Besucher auch 50er-Jahre-Siedlungen wie „Serra Venerdi“ und „Spine bianche“ oder die neorealistischen Neudörfer La Martella und Venusio entdecken zu lassen; vielleicht werden sich gar ein paar von ihnen in kleinere,



Die Piazza Matteotti ist das Scharnier zwischen Zentrum und Stadterweiterungen; hier befinden sich Eisen- und Gummibahnhof ebenso wie mehrere Verwaltungsbauten der Provinzhauptstadt. Das Mailänder Architekturbüro Stefano Boeri plant die Neugestaltung zur „Piazza della visitazione“. Abbildung: Stefano Boeri Architetti





„Open Design School“ heißt das Instrument, um das Kulturhauptstadtjahr vorzubereiten und durchzuführen: Hier wurden nicht nur über 400 Orte in der ganzen Provinz als Schauplätze gefunden, hier werden auch Ausstattungselemente für die Veranstaltungen gebaut.

wenig besuchte Orte der dünn besiedelten Provinz wie Grottole oder Tricarico, Pisticci oder Policoro verirren, die sich im Rahmen des Programms „Cadmos. Capitale per un giorno“ für 24 Stunden den Kulturhauptstadt-Titel von der Provinzhauptstadt ausleihen dürfen.

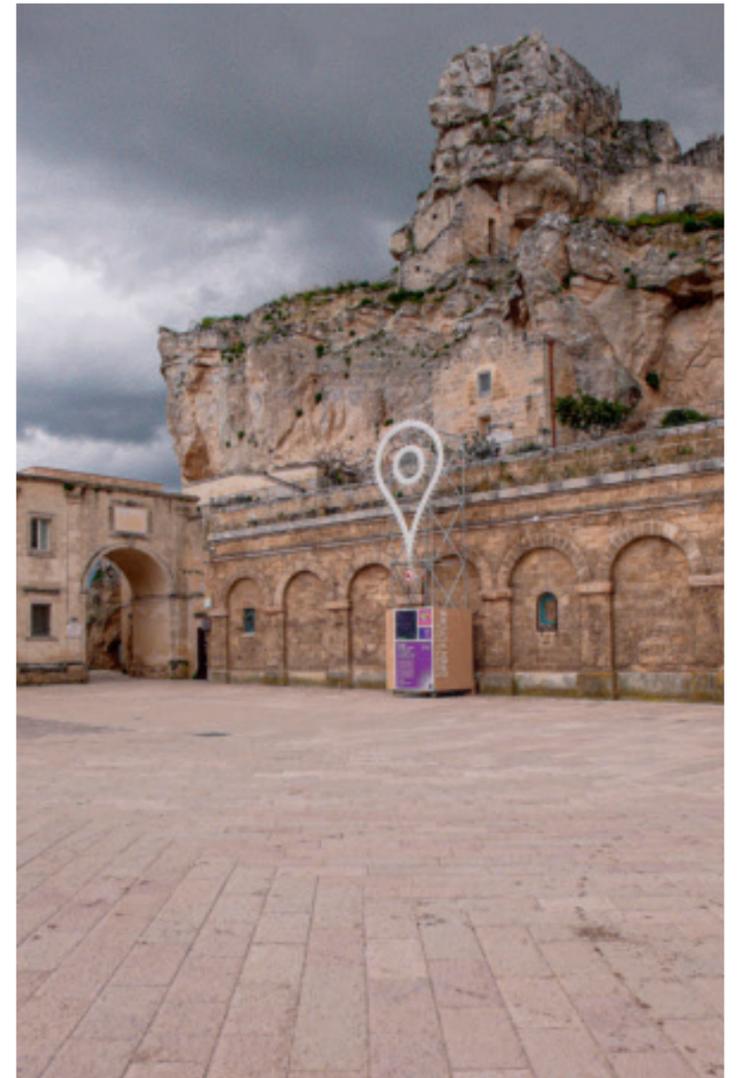
Doch zurück in die Altstadt von Matera: So sauber und durchrenoviert, wie sich die drei Höhlenviertel Sasso barisano, Cività und Sasso caveoso heute darstellen, sah es hier noch vor zehn Jahren nicht aus, ganz zu schweigen von den Zuständen, die noch in der Mitte des 20. Jahrhunderts herrschten. Carlo Levi hatte die heute nicht mehr vorstellbaren, von Armut, Krankheit und Schmutz geprägten Lebensbedingungen in Materas ältesten Teilen in seinem 1945 veröffentlichten Buch „Christo si è formato a Eboli“ so eindrucksvoll beschrieben, dass der kommunistische Politiker Palmiro Togliatti 1948 Matera als „vergogna nazionale“, als nationale Schande, brandmarkte und damit den Anstoß gab für die Evakuierung der Höhlen. Für sie entstanden neue Stadtteile und Satelliten, erdosen und geplant von bekannten Architekten wie den Römern Luigi Piccinato (1899–1983), Ludovico Quaroni (1911–1987) und Carlo Aymonino (1926–2010), aber auch von Intellektuellen und Unternehmern – erwähnt sei nur das Engagement von Adriano Olivetti. Heute machen die damals erbauten Siedlungen und Neudörfer das eigentliche Matera aus, die Sassi hingegen haben sich seit ihrer allmählichen Wiederbelebung in den neunziger Jahren zum Touristenviertel entwickelt: Die 2014 gefallene Entscheidung, Matera zur Kulturhauptstadt zu küren, ist sozusagen Abschluss und Krönung ihrer Neubewertung. Anders als in anderen vom Besucherandrang heimgesuchten Stadtzentren ging und geht damit immerhin nicht die Verdrängung von alleingesessenen Bewohnern, Geschäften, Handwerkern und Dienstleistungsangeboten einher, man könnte sogar sagen, dass sich die historische Spaltung Materas in die Stadt in der Schlucht und die Stadt in der Ebene damit nur auf andere Art und Weise fortsetzt. Das erleichtert durchaus den Umgang mit dem Thema Städtetourismus. Marianna Dimona etwa, Präsidentin des Consorzio Albergatori di Matera“ (CAM) und Direktorin des Hotel del Campo, formulierte die Aufgabe für Matera gegenüber dem „Giornale delle Arte“ unlängst so: Es gelte, Entwicklungsstrategien im Tourismus zu entwickeln, die Abstand wahren zu den üblichen Modellen von Städten, die die Geschichte des Städtereisens in Italien bestimmen haben. Matera sei nicht Florenz und auch nicht Venedig, sondern müsse einen eigenen Weg finden, fern der Logiken von „Masse“ und „Saison“ und mit dem Bewusstsein für Qualität.

Steht man auf der Piazza Vittorio Veneto, erlauben die unterschiedlichen Laufrichtungen auf einen Blick, Touristen von Einheimischen zu unterscheiden: Wer durch die Bögen auf der Ostseite des Platzes die Treppe hinab in die Höhlenstadt verschwindet, dürfte mit ziemlicher Sicherheit ein Besucher sein, wer hingegen nach Norden, Süden oder Westen strebt, ein Materaner. Die Via del Corso, die oberhalb des Sasso Barisano und der Cività zum Sasso Caveoso verläuft, gehört beiden Gruppen, den

temporären wie den dauerhaften Bewohnern der Stadt. Die heute so klare Teilung war ursprünglich weder gewollt noch abzusehen. Die Wiederbelebung der Höhlenviertel zielte zunächst auf die Materaner, erinnert sich Maria Mongelli. Vor allem junge Paare waren es, die Ende der neunziger Jahre bereit waren, hierher zu ziehen, eine Höhle zu sanieren und vielleicht sogar ein Gewerbe zu eröffnen. Nicht Restaurierung oder Konservierung war der Ansatz dieser Wiederbelebung, sondern ein „Risanamento conservativo“, also eine bewahrende Sanierung; großzügig gefördert mit Mitteln, die der Stadt nach der UNESCO-Entscheidung aus Rom zugeteilt worden waren. Von Besuchermassen und den damit einhergehenden Begleiterscheinungen war damals weit und breit nichts zu sehen; Matera war zur Jahrtausendwende, als die Stadt ein neues Stadtmarketing entwickelte, noch kein Ziel des Tourismus: nicht für Italiener, nicht für Besucher aus dem europäischen Ausland und schon gar nicht für Asiaten und Amerikaner, die heute, so der Eindruck, einen großen Teil der Besucher ausmachen.

Doch können auch heutige Haustechnik-Apparate nicht ändern, dass der lokale Tuffstein ein äußerst poröses Material ist, das viel Feuchtigkeit aufnimmt und bei Gelegenheit auch wieder abgibt. Schon bald erwiesen sich die frisch wiederbezogenen Höhlenwohnungen als wenig kompatibel mit gegenwärtigen Wohnvorstellungen. Für eine Unterkunft auf Zeit aber, zumal im Sommerhalbjahr, taugen die Sassi auf geradezu perfekte Weise. Es dauerte nicht lange, bis kleine Hotels, Pensionen, Bed & Breakfast-Unterkünfte oder Ferienwohnungen in den Höhlen eingerichtet wurden (Bauwelt 9.2011). Die Übernachtungszahlen steigen seitdem von Jahr zu Jahr, doch die Ernennung zur Kulturhauptstadt führte vor fünf Jahren noch einmal zu einer neuen Dynamik. Um gut 150 Prozent hat die Zahl der Übernachtungsgäste seit 2011 zugenommen, wie der Centro studi Turistici di Firenze im letzten Jahr ermittelt hat; die Zahl der Übernachtungsplätze ist seit 2014 um zehn Prozent gewachsen.

Einflussmöglichkeiten, an dieser Situation etwas zu ändern, sieht man im Rathaus nicht – die Miet- und Kaufpreise in den Sassi sind inzwischen längst zu hoch, als dass hier ein Friseur einen Salon oder ein Schumacher eine Werkstatt eröffnen könnte. Signora Mongelli und ihr Team richten den Blick daher auf andere Viertel von Matera, die einen Impuls zur Erneuerung vertragen können: Im Juni soll der neue „Regolamento urbanistico“ verabschiedet werden, der erste derartige Plan seit 1999. Der vom römischen Architekten Francesco Nigro miterarbeitete Plan soll auch definieren, welche Teile der Stadt außerhalb des Centro storico künstlerischen Wert besitzen und welche unter Umständen zumindest partiell Platz machen könnten für neue Entwicklungen. Denn Viertel mit Erneuerungsbedarf gibt es auch heute in Matera. Wenn im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres über das Thema „Architettura della vergogna“, Architektur der Schande, diskutiert wird, sind damit, anders als vor siebzig Jahren, aber nicht mehr die Sassi gemeint.



Matera ist viel mehr als seine Höhlenviertel: In Stadt und Provinz hat auch das 20. Jahrhundert höchst aufschlussreiche Spuren hinterlassen



Der Borgo La Martella wurde ab 1952 für die Bewohner der Sassi errichtet. An seiner Planung waren prominente Architekten des Neorealismus beteiligt, allen voran Ludovico Quaroni. Gleichzeitig entstanden in Matera neue Viertel wie Serra venerdì (oben links).