

Cidade imaginada

Bis Anfang der neunziger Jahre war das Gelände der Expo 98 in Lissabon noch mit Riesentanks der Ölchemie, mit Schlachthof, Munitionslager, Barackensiedlung und Schrotthalden besetzt. Lissabon entschied sich, hier als Schwerpunkt der Stadtentwicklung ein neues Quartier zu planen. Es liegt nordöstlich der Innenstadt und wird von der neuen Estação do Oriente gut erschlossen.

Zwei Jahre nach der Expo hat sich das Areal weiterentwickelt. Allerdings stehen noch immer viele Büros und Wohnungen leer. Die Realisierung weiterer Bauten stockt. So bleiben die für das neue Quartier völlig überzogenen Freiflächen bestehen.

Im portugiesischen Pavillon von Alvaro Siza finden nach Umbauten Sitzungen des Ministerrats der Regierung statt. Auf dem überdachten Platz handeln sonntags Antiquitätenhändler.

Nächste Doppelseite: Die Freiflächen wirken leer und überdimensioniert.

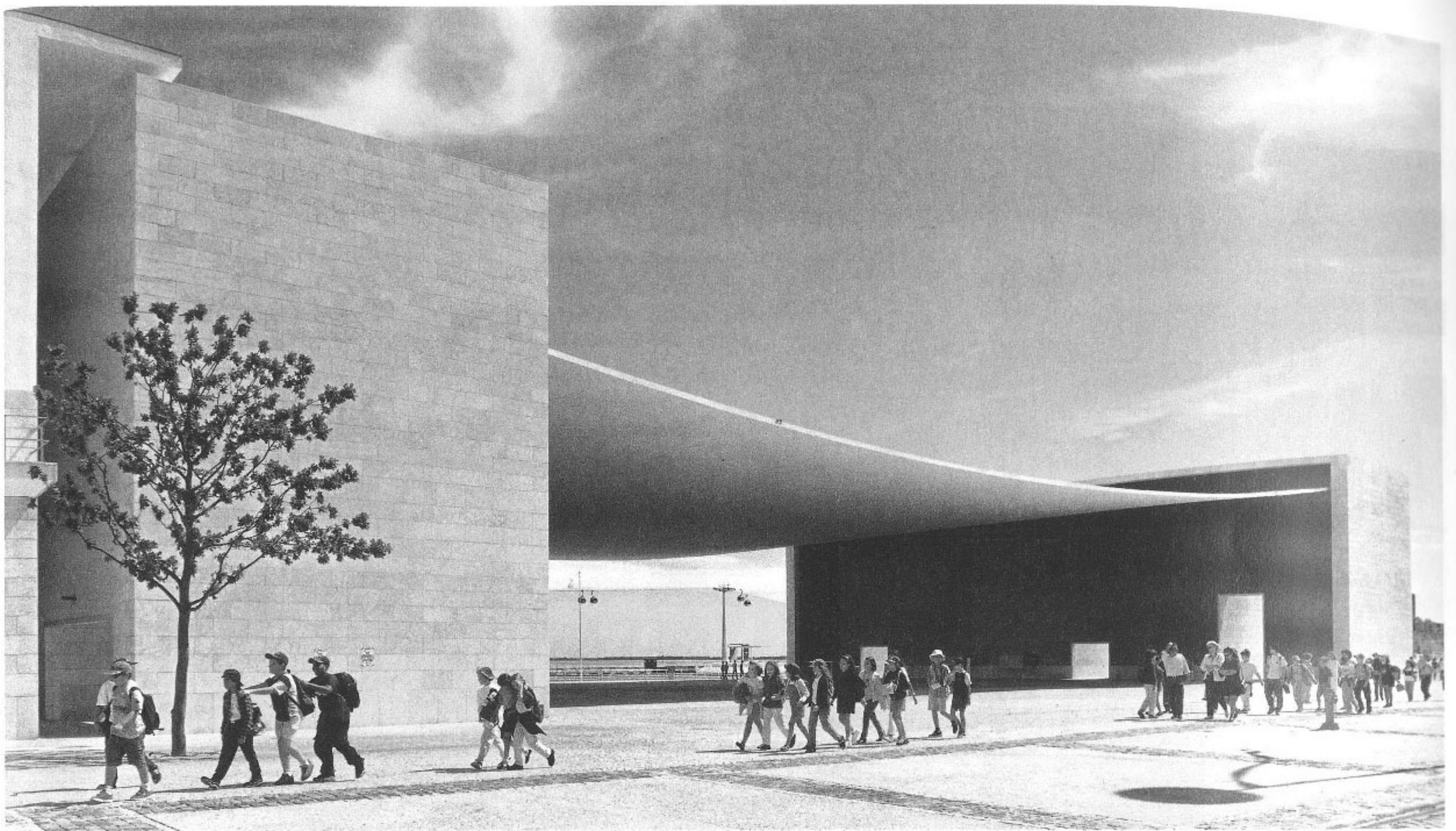
Fotos: Monika Nikolic, Kassel

Wenn irgendetwas an die Vorgeschichte dieses Landstrichs am Fluss Tejo, im Nordosten Lissabons, erinnert, so ist es ein Geräusch. Es wird verursacht von den Bannern, die mit gleitenden Ringen an den Stahlmasten entlang der Uferpromenade befestigt sind. Wenn der Wind, der über die Lagunenlandschaft streicht, die Segel füllt, rutschen ihre Ringe nach oben; wenn er nachlässt, wieder nach unten. Nicht nur das Tuch bläht sich geräuschvoll. Der Stahl der Ringe reibt am Stahl der Masten und erzeugt einen ohrenbetäubenden Lärm. So laut mag es hier früher am Cabo Ruivo mit Hafenecken, Verladerrampen und Werften zugegangen sein.

In den letzten Jahrzehnten waren Stadtreinassancen durchweg Wiedergeburten aus dem Geist, der über den Wassern schwebt. Barcelona, Boston, Genua, Hongkong, Rotterdam, Sydney liegen an Ufern und Küsten. Selbst großen Metropolen fällt die Reanimation leichter, wenn sie an Strömen oder Meeresarmen teilhaben, wie London und New York. Das hat wenig mit dem Mythos Neptuns zu tun, wohl aber mit den billigen und meist erschlossenen Brachflächen, die nach dem Ende des Stückgutverkehrs, der Stilllegung der Binnenhäfen und dem Strukturwandel der Industrie verfügbar wurden. Der Reiz der Wasserflächen, seine Spiegeleffekte, der Geruch nach Salz und die Suggestion von Ferne waren jeweils willkommene Zugaben.

Als die Lissaboner die Expo 1998 (Heft 26/1998) planten, standen sie unter dem Eindruck von Fehlspekulationen, die den Veranstaltern der Weltausstellung von Sevilla 1992 unterlaufen waren. Eingedenk der andalusischen Investitionsruinen wurde das portugiesische Konzept auf größtmöglichen Nutzungsmix und dauerhafte Nachnutzung angelegt. Von vornherein war die Weltausstellung, vom Pariser Koordinationsbüro der Expos als „Exposition spécialisée“, als Schau der zweiten Kategorie eingestuft, nur Etappenziel. Dem bevorzugten Belém im Südwesten der Stadt, das sich zahlreicher historischer Bauten und eines gewaltigen Kulturzentrums von Vittorio Gregotti und Manuel Salgado (Heft 19/1994) rühmen kann, sollte im desolaten Nordosten ein neuer Schwerpunkt der Stadtentwicklung entgegengesetzt werden. Kommunalpolitiker priesen die Umstrukturierung als die größte städtebauliche Neuplanung seit Pombal, dem Retter Lissabons nach dem legendären Erdbeben von 1755.

Auch die staatlich-städtische Entwicklungsgesellschaft Parque Expo 98, die mit der planerischen und baulichen Durchführung der Weltausstellung betraut war und eigene Planungshoheit genoss, erblickte die Chance zu einem radikalen Neubeginn. Von der Geschichte des Geländes ist fast nichts geblieben, ausgenommen ein zur Unkenntlichkeit umgebauter Raffinerieschlot. Während der Expo zeigten kleine, inzwischen verblichene oder verloren gegangene Bildtafeln, wie es hier einst aussah. Bis in die frühen neunziger Jahre war das kontaminierte Industriegelände



mit Batterien von Riesentanks besetzt, mit den hohen zylindrischen Behältern der Ölchemie, mit Schlachthof, Schrotthalden, Munitionslager, Barackensiedlungen. Angesichts der trostlosen Erbschaft sahen die Planer keinen Anlass, Zeugen der industriellen Prähistorie zu bewahren. Sie schienen stolz darauf, den „Traum einer neuen Stadt“ auf dem Zeichenbrett entworfen zu haben, unbelästigt von Ruinen der Vergangenheit. Der neue Name des Terrains und nun auch der Betreibergesellschaft Parque das Nações (Park der Nationen) hält nur das allerjüngste, internationale Ereignis, die Weltausstellung, in Erinnerung und suggeriert globale Kommunikation. Als ginge es um ein neues Brasília, Canberra oder Chandigarh, verheißt die Investoren-Werbung eine „ideale Stadt“, eine „erfundene Stadt“, eine *cidade imaginada*. Wie man mit Industrieruinen umgehen kann, hat hierzulande die IBA Emscher Park vorexerziert. In Lissabon war offenkundig die Einsicht nicht gewollt, auch die neue Unterhaltungskultur könne von älteren Zeitschichten profitieren.

Die erste Voraussetzung einer Massenveranstaltung mit hohem Verkehrsaufkommen, wie sie eine Weltausstellung darstellt, ist ihre leichte Zugänglichkeit. So legten die Expo-Planer Wert auf eine enge Verknüpfung mit der Stadt, mit dem historischen Stadtkern zwischen Kastell S. Jorge und Bairro Alto wie den übrigen Stadtteilen. Von der Uferpromenade des Ausstellungsparks liegt die Innenstadt

nur zehn Autominuten entfernt. Mit der neuen Metrolinie dauert es bis Rossio und Baixa kaum länger. Zu den beiden Straßenringen Lissabons führen Zubringer, die Autobahn nach Porto ist bequem erreichbar. Vor allem wurde mit der über siebzehn Kilometer langen Brücke über die Tejo-Bucht eine zweite Nord-Süd-Verbindung geschaffen, die den stadtnahen Ponte 25 de Abril entlastet. Das neue Bauwerk, über der Hauptdurchfahrt als Spannseilharfe mit zwei Doppelpylonen ausgebildet, tangiert den Park der Nationen und gibt ihm nach Norden einen fürs Auge eleganten Abschluss. Weniger elegant ist die Konsequenz, die die Autofahrer dafür zahlen müssen. Das private Konsortium Lusoponte, das die Brücke realisierte, nimmt seitdem hier und auch am Ponte 25 de Abril Brückenzoll.

Als Haupttrumpf der Verkehrsplanung hat sich der zur Expo errichtete Bahnhof Estação do Oriente von Santiago Calatrava erwiesen. Er verknüpft Metro, Nah- und Fernbahn, Autobus- und Taxiverkehr einschließlich der Zubringer zum nahen Flughafen. Am Ostbahnhof kommen heute schon mehr Menschen an als in den Monaten der Expo - 100.000 am Tag. Viele Reisende steigen bereits hier aus, um die Staus des Zentrums zu meiden oder zum Flughafen zu gelangen.

Der ehemalige Ausstellungspark und die angrenzenden Bereiche umfassen 340 Hektar. Nach dem realisierten Masterplan Manuel Salgados wird heute die Mitte von



Wohngebieten im Süden wie im Norden eingefasst. Vor dem Südquartier liegt eine Marina, im Norden ein Park, der nicht nur so heißt, sondern auch einer werden soll. Zwischen beiden erstreckt sich dem Tejo entlang das Band von Solitärbauten, die zur Expo errichtet wurden und meist in ähnlicher Funktion weitergenutzt werden. Hinter ihnen, in der zweiten und dritten Reihe, stehen mit dem Rücken zum Hochbahndamm Büro- und Hotelblocks. Sozialbauten, Schulen und ein Krankenhaus nehmen im Norden wie im Süden die Zwickel des Geländes ein.

Das lang gestreckte Terrain wird von einer kurzen, breiten Achse durchquert, die vom Bahnhof zu einer Piazza mit Seeblick führt. Unterbrochen wird sie von einem Einkaufscenter, das einst als Expo-Empfangsgebäude diente. Nicht ohne Erfolg spekulierten seine Manager auf die Fahrgäste, die hier die Verkehrsmittel wechseln und den raschen Einkauf tätigen. Ein Gerücht besagt, Calatrava sei in Tränen ausgebrochen, als die Entscheidung fiel, dieses Passagengebäude zwischen Seeseite und Bahnhof zu schieben. In der Tat wird nun sein Auftrittsspektakel um einen guten Teil seiner Wirkung gebracht.

Als Fortsetzung der Expo-Story hat Parque das Nações eine Erfolgsbilanz zusammengestellt, die sich sehen lassen kann. Im ersten Jahr nach Ausstellungsende haben mehr Besucher das Gelände besucht als während der Laufzeit der Expo, zwölf Millionen. Freilich wird für den Besuch des

Parks der Nationen auch kein Eintrittsgeld erhoben. Man zahlt nur für die einzelnen Veranstaltungen auf der Seebühne, im Atlantischen Pavillon, im Teatro Camões, in das das Portugiesische Sinfonieorchester und Nationalballett einzogen, oder in den Museen.

Von den Ausstellungshallen wurden wie vorgesehen die modularen Hangars im südlichen Teil abgebrochen und in anderen Städten des Landes für unterschiedliche Nutzungen verwendet. Ihre Grundfläche wurde bereits der benachbarten Wohnbebauung zugeschlagen. Fast alle anderen Expo-Bauten waren von vornherein als permanente Gebäude geplant. Die Hallen im Nordteil, einhunderttausend Quadratmeter unter einem Wellendach, hat die Internationale Messe Lissabon übernommen. Im Vergleich zu ihrem früheren Standort hat sich die Besucherzahl verdoppelt. Auf dem Platz an Alvaro Sizas portugiesischem Pavillon, dem Praça Ceremonial, verkaufen sonntags Antiquitätenhändler ihre Preziosen, tauschen Sammler ihre Stücke, finden Performances statt. In dem für Sizas Verhältnisse ungewöhnlich monumentalen Bauwerk tagt nach einem Umbau nun der Ministerrat der portugiesischen Regierung.

Von Anfang an war der Atlantische Pavillon – damals „Pavillon der Utopie“ –, in dem während der Expo ein großes Multi-Media-Spektakel abrollte, als Arena für 17.000 Besucher gedacht. Unter seinen gewaltigen Holz-



leimbindern fanden innerhalb eines Jahres schon mehr Großveranstaltungen statt, als eine Machbarkeitsstudie für die nächsten drei Jahre erwartet hatte.

Zum Publikumsrenner wurde das Ozeanarium Peter Chermayeffs. Das riesige Aquarium im Hafenbecken bietet in der Inszenierung submariner Welten faszinierende Schauspiele. Fische scheinen sich hier wohler zu fühlen als Architekturkritiker. Der Betreiber meldet stolz die Geburt des zweiten Fischotter-Babys.

Die Hälfte aller Grundstücke auf dem gesamten Areal, die bis 2008 für eine Bebauung vorgesehen sind, seien verkauft, teilt Parque das Nações mit. 25.000 Menschen sollen hier wohnen, 18.000 arbeiten, sehr viel mehr einkaufen und ihrem Vergnügen nachgehen. Die Erfolgsstatistik ist das eine, der Eindruck vor Ort das andere. Für den Andrang vieler Tausender ausgelegt, wirken die Plätze alltags leer und überdimensioniert. Noch immer kaschieren Dekorationen den stillgelegten Rohbau eines von drei Büro- und Hoteltürmen entlang des Bahnviadukts. Im südlichen Wohngebiet stehen viele Wohnungen leer.

Lissabon hatte sich ohne Zweifel auf die vielen Jahre der Zukunft und nicht auf die wenigen Monate des Festivals fixiert. Für die Ausstellung bedeutete diese Entscheidung weitgehenden Verzicht auf architektonisches Feuerwerk. So richtig ließ nur Calatrava bei seinem Bahnhof die Puppen tanzen. Sizas Portugiesischer Pavillon, der noble

Pavillon für Meereskunde von João Luís Carrilho da Graça, der nun als naturwissenschaftlich-ethnisches Museum dienen wird, und auch der Atlantische Pavillon von Regino Cruz (mit Skidmore, Owings & Merrill) mit seinem Schildkrötenbuckel setzen Zeichen. Weitere Bauten wie der 120 Meter hohe Stahlturm mit seinem segelartigen Ausleger, die Kabinenbahn, die Takelage auf Chermayeffs Ozeanarium oder die Promenade entlang des Mar da Palha, verbreiten die Atmosphäre maritimer Freizeitkultur. Irgendwie scheint hier überall Seebad und Luftkurort.

Kein Wunder, dass die shiny happy people, von denen die R.E.M.-Band im Atlantischen Pavillon sang, nicht mit Erinnerungen an Schwerarbeit und Schmutz belästigt werden sollen. Zugelassen sind „zukunftsorientierter Erfindergeist“ und „Entdeckerlust“. So heißt auch heute hier alles nach Portugals Seefahrerheros Vasco da Gama: die Brücke, die Schule, das Turmrestaurant, das Shopping Center und sogar die Wohnblocks auf dem Südufer des Tejo.

Als temporäres Ereignis war die Expo ein achtbarer Erfolg. Zehn Millionen Besucher kamen nach schleppendem Beginn dorthin, immerhin zwei Millionen mehr als in den Schätzungen prognostiziert. Für die Zukunft hofft Lissabon auf dauerhafteren Gewinn. Vasco da Gama fand ihn in Indien. Für das neue, prosperierende Portugal, das nicht zuletzt mit Finanzhilfen der Europäischen Union modernisiert wurde, liegt sie in Europa.