

Ort

Valencia, Spanien

Architekten

gmp architekten, Berlin

Projektleitung

Martin Glass, Markus Pfisterer

Mitarbeiter

Konstanze Elges, Carl Christian Wentzel, Helge Lezius, Lars Laubenthal, Claudio Aceituno Huscha

Planungsgebiet1.350.000 m²**Geschossfläche Wohnnutzung**700.000 m²**Landschaftsarchitektur**

Rainer Schmidt, Berlin

Bauherr

Consortio 2007

Valencia del Mar

Neapel, Marseille, Algier, das sind die großartigen Hafenpanoramastädte am Mittelmeer. Rom, Kairo, Athen haben die Hafenfunktion an Schwesterstädte abgegeben, an Ostia, Alexandria und Piräus. Valencia hat weder das eine noch das andere und sucht nach einem eigenen Weg zum Meer.

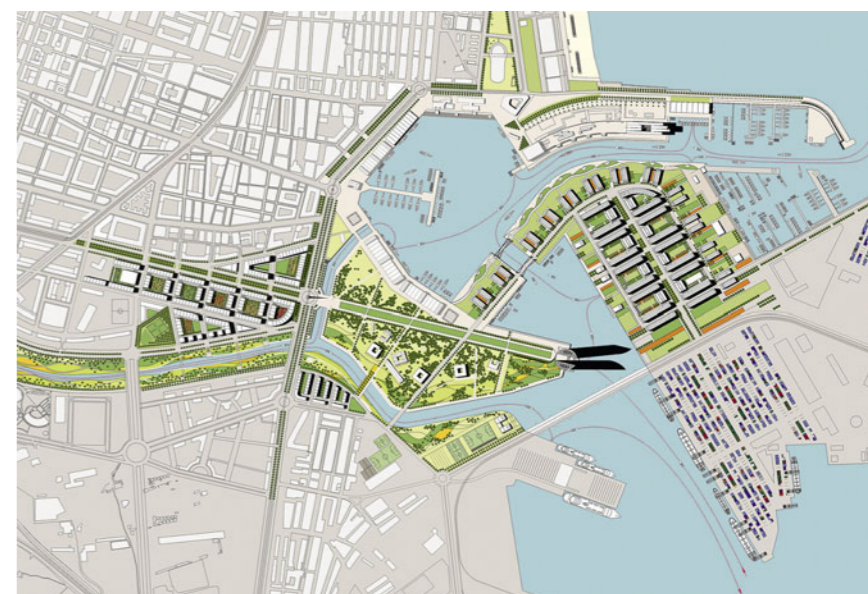
Schwarzplan: mittelalterlicher Stadtkern, Industriehafen aus dem 19. Jahrhundert, Avenida de Francia als Verbindungsachse zwischen Altstadt und Hafen, Fluss Turia. Masterplan für die Marina.

Wirklichkeit und Vision | Unter dem Motto „Valencia ans Meer“ sucht die drittgrößte Stadt Spaniens den Anschluss ans Mittelmeer, den sie durch trennende Industrieanlagen, Raffinerien, Güterbahnhöfe und Zollzäune des Frachthafens verloren hat. Seit 2004 hat es für „Valencia del Mar“ drei Planungsschritte gegeben, zwei vorwärts, einer rückwärts. Wir wissen, Stadtleben macht frei, und wir wissen, dass städtische Lebensqualität von ihren Bezügen zu Freiräumen geprägt wird. Die großartigsten Freiräume sind Gewässer, nicht nur klimatisch und ökologisch, sondern vor allem ästhetisch. Denn Wasser hält Räume wirklich frei, von Immobilien, von Investoren und von Architekten. Ob solche Freiräume ein sozialer Gewinn für die städtische Gesellschaft werden, hängt davon ab, ob sie zugänglich sind und welche räumlichen und sozialen Angebote den Bürgern gemacht werden. Die Umstrukturierung von Städten an Flüssen oder Häfen am Meer bietet hierfür besondere Chancen. Von alters her wandern Flusshäfen am Meer

stromab der Mündung zu, einerseits der Versandung wegen, andererseits wegen der immer größeren und tiefer gehenden Schiffe. So auch in Valencia: Der landeinwärts gelegene mittelalterliche Stadthafen wanderte den Turia stromab zu dessen Mündung und ließ dort, durch die lange Achse der Avenida de Francia mit der Altstadt verbunden, eine Hafenstadt rund um das neue, halbrunde Hafenbecken entstehen. Dieser Hafen, nach der Jahrhundertwende 1900 eingefasst von einer repräsentativen Capitaneria und architektonisch anspruchsvollen Lagerhäusern, den „Tinglados“, wurde bald zu eng. Werften und Hafenbecken wurden davor gesetzt. Zwischen Stadt und Hafen wucherten Gleisanlagen und Tanklager. Zur Jahrhundertmitte war Valencia gänzlich vom Meer abgesperrt, zur Jahrtausendwende fielen dann die Gleis- und Industrieanlagen brach. Die Avenida de Francia versackte vor einem Tanklager, und das trockengelegte Flussbett des Río Turia bot keine Verbindung zum Meer mehr. Wegen Überschwemmungsge-

fahr war er kanalisiert und auf die Südseite der Stadt verlegt worden, für sein altes Flussbett vor der Altstadt hatte Ricardo Bofill in den achtziger Jahren einen Plan vorgelegt, der die sukzessive Umgestaltung in einen linearen Stadtpark vorsah. Vorläufiger Höhepunkt der Verwandlung war das 2006 eröffnete Ensemble aus Oper, Technikmuseum und Planetarium, entworfen von Santiago Calatrava. Hier endet der Stadtpark abrupt in der Industriebrache des heutigen Hafens. 2004 wurde von der stadt eigenen Entwicklungsgesellschaft AUMSA ein internationaler Wettbewerb ausgerufen, um konzeptionelle Vorstellungen für das städtebauliche Potential des Areals zu entwickeln. Unser Masterplan, den wir im Februar 2005 eingereicht haben, war ein ganzes Geflecht von Gedanken: Warum nicht den Versuch wagen, ein Hafenbecken in einen lebendigen Stadthafen zu verwandeln? Kann es gelingen, die historischen Hafengebäude für kulturelle Nutzungen umzubauen? Ein Hafentor als grandioser Endpunkt des linearen Stadtparks im Bett des Río Turia? Ein Hafentor als Hochhauslandmarke zur See und als Fluchtpunkt der Avenida de Francia?

Ernüchterung | Die Ergebnisse dieses Wettbewerbs, unter denen der Beitrag von gmp architekten mit der höchsten Punktzahl ausgezeichnet wurde, verschwanden erst einmal in den Schubladen der Stadtverwaltung. Inzwischen war Valencia zum Austragungsort für den 32. America's Cup im Jahr 2007 gewählt worden, und in der politischen Auseinandersetzung zwischen der für den Hafen zuständigen Zentralregierung in Madrid (sozialdemokratisch), der Regionalregierung und dem Magistrat von Valencia (konservativ) war ein höchst ambivalenter Kompromiss zustande gekommen. Für die Veranstalter des America's Cup sollte das alte Hafenbecken umgerüstet und provisorisch bebaut werden, und von Osten sollte es eine neue Hafeneinfahrt erhalten. Diese durfte zu Lasten des Containerhafens von einer Hafencity mit Yachthafen flankiert werden. In dieser Situation schrieb die Stadt einen weiterreichenden städtebaulichen Wettbewerb unter dem Motto „Valencia del Mar“ aus, zu dem wir erneut eingeladen wurden und für den wir die bereits im Masterplan von 2005 dargelegten Ideen aufgriffen, weiterentwickelten und in Teilplänen, zum Beispiel einem differenzierten Verkehrskonzept zu Lande und zu Wasser, konkretisierten. Die Eckpfeiler aber blieben die gleichen: Verlängerung der Avenida de Francia als urbane Achse bis zum Hafen, Anlage eines Hafentors als Insel zwischen Turia, Esplanade mit Hafenkanal und Tinglados, Hochhauslandmarke in Gestalt eines „V“ ikonographisch interpretierbar als Hafentor, Seezeichen oder „V“ für Valencia. Wir erhielten für diesen Beitrag abermals einen 1. Preis, und einen 1. Preis erhielt auch ein ganz andersartiger Entwurf, der von Jean Nouvel. Nun hätte sich die Bürgermeisterin mit ihrem Magistrat entscheiden können, welche der beiden grundverschiedenen Konzeptionen weiterverfolgt werden sollte. Aber statt städtebaulicher Entscheidungen schienen der unangefochten populären Politikerin öffentliche Spektakel auf dem Gelände wichtiger. Zu einer erneuten Austragung des America's Cup 2010 kam



noch die PR-Idee, auf dem Areal eine Formel-1-Rennstrecke zu bauen. Pikanterweise gab es in der Wettbewerbsausschreibung keinen einzigen Hinweis auf die vorgesehene Formel-1-Nutzung, und umgekehrt wurden bei der Planung der Rennstrecke die Ergebnisse des Wettbewerbs unterschlagen. Für das erste Formel-1-Rennen im August 2008 wurden deshalb völlig unkoordiniert Pisten, Brücken und Tribünen gebaut. Die Stadtplanung ist nun gezwungen, damit irgendwie zurechtzukommen.

Partikularinteressen | Der valencianische Architekt José María Tomás wurde als Planungsmoderator eingesetzt, um in Kooperation mit beiden Preisträgern und den Organisatoren sowohl des Formel-1-Zirkus als auch des America's Cup einen stadtplanerischen Kompromiss zu finden und eigentlich Unvereinbares irgendwie zusammenzuzwingen. Dieses politische Agieren ist als populistische PR-Strategie zu verstehen, die die Hintansetzung langfristiger Stadtplanung überspielen soll. Derweil verfolgen Straßenplaner ungerührt andere Trassenführungen, und die Hafenbehörden denken nicht an Kooperation und haben die Brückendurchfahrten zugesichert. Der spanische Planungsmoderator musste im Alleingang kurzfristig eine städtebauliche Notlösung herbeizaubern: aus Einzel-elementen der beiden unvereinbaren Wettbewerbsentwürfe, bereits geschaffenen Tatsachen, örtlichen Partikularinteressen und den politischen Gestaltungsvorgaben für Valencia del Mar. Diese Notlösung wurde mit großem medialem Aufwand öffentlich als Zukunftsvision für „Valencia del Mar“ verbreitet. In den nächsten Jahren werden wohl erst einmal Autorennen und Segelregatten die spanische Immobilienkrise bemänteln.
Volkwin Marg für gmp

Das städtebauliche Konzept zur Neugestaltung des Industriehafens von Valencia wurde alsbald durch den Wunsch der Lokalpolitik nach Event und Spektakel ausgehöhlt: Der America's Cup wird 2010 erneut in Valencia ausgetragen, seit 2008 finden hier auf einem Stadtkurs sogar Formel-1-Rennen statt. Der Städtebau bleibt auf der Strecke.

