

URBANE REGENERATION IM BARCELONA DER 80ER JAHRE



SCHWIMMBAD CAN DRAGÓ, BARCELONA (ARCHIT. ESPINET – UBACH)

© LLUÍS CASALS



© LLUÍS CASALS

MIT DER GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS VON BEGINN AN VERBUNDEN, HABEN DIE ARCHITEKTEN AM AUFBAU EINES KULTURELLEN AMBIENTE MITGEWIRKT. KENNZEICHNENDES MERKMAL DIESER JAHRE WAR ES, DIE RAUMFORMENDEN ELEMENTE GANZHEITLICH ZU BETRACHTEN, UM DIE ENGE, PARTIELLE SICHT DES SPEZIALISTEN ZU ÜBERWINDEN.

ALBERT PUIGDOMÈNECH ARCHITEKT

CATALÒNIA



CLOT-PARK. RITE OF SPRING, PLASTIK VON BRYAN HUNT

© LLUIS CASALS

Barcelona hat sich in den letzten 15 Jahren beachtlich regeneriert. Daß die sanierten Gebiete sich bei einem Blick auf den Großraum Barcelona nur als kleiner Teil dessen ausnehmen, was noch zu tun ist, schmälert nicht den Stolz auf die geleistete Arbeit, zumal dann, wenn man den früheren Zustand mit dem jetzigen vergleicht. Ein längerer Streifzug durch die Stadtviertel, auf die sich die Eingriffe konzentriert haben, genügt, um sich die Resultate vor Augen zu führen.

Das Phänomen ist nicht neu. Es fällt, im europäischen Rahmen gesehen, in eine Etappe, die wir als Stadterneuerung bezeichnen könnten. Die signifikanten Veränderungen der europäischen Städte in den 80er Jahren standen, sehr verkürzt ausgedrückt, im Zeichen der Erneuerung jener Stadtteile, die ihren Nutzwert eingebüßt hatten. Nach dem durch den Bevölkerungszuwachs bedingten Boom des Wohnungsbaus in den 50er Jahren, der Planungstypie der 60er und 70er Jahre - zeitgleich mit der Errichtung der großen Verkehrsinfrastrukturen -, waren die 80er Jahre durch konkretere oder, wenn man will, weniger globalisierende Entwürfe geprägt. Einerseits hatte der Strukturwandel bei den Großverbrauchern städtischen Raums wie Industrie, Eisenbahn oder Hafenanlagen weite, zentral oder strategisch gelegene Gebiete freigemacht, die nun einer neuen Nutzung zugeführt werden konnten. Zum an-

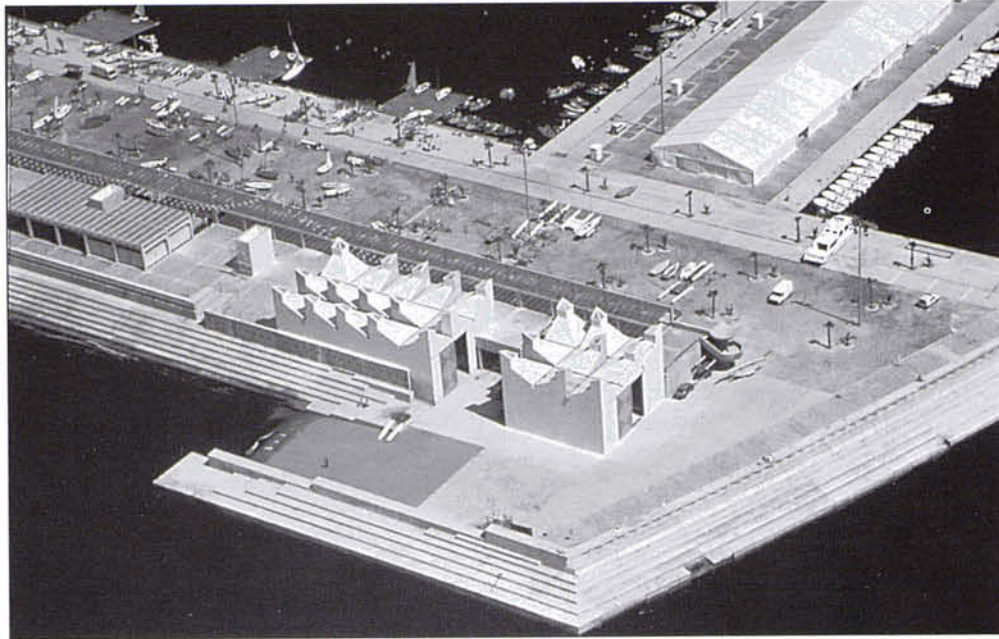
dern waren durch die übereilt und planlos hochgezogenen Wohnstädte der 50er und 60er Jahre und durch die - oft unvollendet gebliebene - Verkehrsinfrastruktur ausgedehnte Randflächen entstanden. Es ist daher kein Zufall, daß die Anstrengungen von Politikern, Experten und Wirtschaftstreibenden auf eine neue Nutzung gerade dieser Räume abzielten. Charakteristisch für die Stadterneuerung Barcelonas war unter anderem die Konzentration auf den öffentlichen Raum. Dahinter stand die Auffassung, daß seine Ordnung fähig sei, die Tendenz zur funktionalen Unordnung - ein typisches Merkmal der modernen Stadt - aufzufangen und ins Positive zu wenden. Eine Unordnung, die im übrigen durch die zufallsbestimmten Beziehungsformen, die sie ermöglicht - und die viel bereichernder sind als die von der (theoretisch) funktional gegliederten Stadt gebotenen - aufgewertet wird. Ein stadtgestalterisches Konzept dieser Art ist besonders signifikant zu einer Zeit, in der die Mode hin und her schwankt zwischen mammothartigen Gemeinschaftszentren und dem mystifizierten, effekthaschenden Einzelbau. Auf der jüngsten 6. Internationalen Architekturbiennale in Buenos Aires wurde gar die Ansicht vertreten, Bauwerke in der Stadt müßten sich, um bestehen zu können, in den Blick drängen, ja Nachbargebäude übertrumpfen. Der kulturelle und politische Kontext zu Beginn der Periode, von der hier die

Rede ist, liefert einen Schlüssel für die Erklärung dieses Regenerationsprogramms, das auf Verbesserung des öffentlichen Raums abzielte. Der Beginn der Periode fällt zusammen mit der Wiedererrichtung der Demokratie, einer Zeit, die mit den ersten demokratischen Kommunalwahlen in Spanien im Frühjahr 1979 zu Ende ging. Die Leute, die damals die Verantwortung in den Gemeinderierungen übernahmen, waren bis dahin Aktivisten oder Sympathisanten der Nachbarschaftsvereinigungen gewesen, einer gesellschaftlich starken Bewegung, die in den letzten Jahren des Frankismus die Stadt als einen Ort des Zusammenlebens



CLOT-PARK. EHEMALIGE WERKSTÄTTEN DER SPANISCHEN STAATSBAHNEN, RESTAURIERT. (ARCHIT. D. FREIXES - V. MIRANDA). FAD-PREIS (1986), PRINCE OF WALES-PREIS FÜR STADTGESTALTUNG (1990)

© LLUIS CASALS



SEGELSCHULE. OLYMPISCHER HAFEN, BARCELONA (ARCHIT. MBM)

verteidigte - gegen die Spekulanten, die in der Stadt den idealen Boden für schnelle Geschäfte sahen, und auch gegen die Technokraten, die die städtischen Verkehrsprobleme dadurch zu lösen meinten, daß sie Autobahntrassen quer durch das urbane Siedlungsgefüge schlugen.

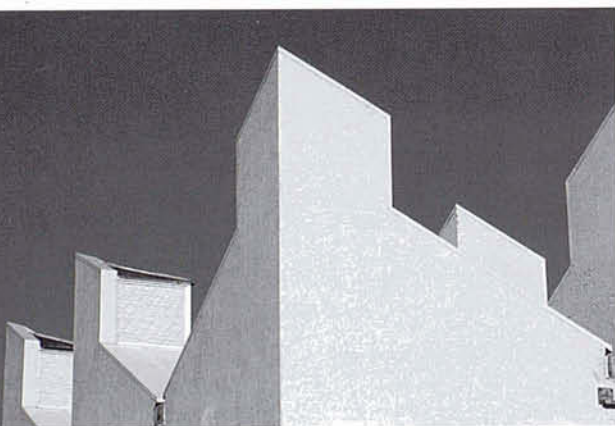
Es ist verständlich, daß sich die damaligen Politiker in der ersten Grundsatzfrage, die sich ihnen stellte, für die Option

der kleinen Schritte entschieden. Zwei Alternativen standen damals zur Diskussion: die Änderung des Allgemeinen Kommunalen Raumordnungsplans im Einklang mit dem neuen demokratischen Rahmen und - damit einhergehend - die Erweiterung der gemeinnützigen Flächenwidmungen oder die Bündelung aller verfügbaren Energien auf effektiv durchführbare Verbesserungen des öffentlichen Raums und/oder der kommunalen Einrichtungen unter voller Ausnutzung der geltenden Planbestimmungen oder - bei Bedarf - deren punktueller Modifizierung. Man entschied sich für die zweite Strategie, die, wie die positive Veränderung unserer Städte in diesen Jahren beweist, mit geradezu methodischer Stringenz in die Tat umgesetzt wurde, wobei der opportunistische Wunsch nach schnellen Erfolgen bei der Entscheidung durchaus Pate gestanden haben mag.

Nahezu wortgleiche Debatten werden auch heute noch in Städten geführt, die in die Zukunft denken: Die politischen Verantwortlichen schwanken zwischen umfassender, systematischer Gesamtplanung auf der einen und punktuellen Eingriffen in Teilbereiche, wo sich Konkretes errei-

chen läßt, auf der anderen Seite. Die Debatte zwischen den „Addierern“ des Phänomens Stadt und jenen, die der Auffassung sind, daß sich die Stadt in historischen Etappen entwickelt hat - und sich nur so entwickeln kann - und daß zu den entscheidenden Bestimmungsfaktoren einer jeden Etappe ihre Form gehört, ist nach wie vor offen. Und sie wird weitergehen, solange die kommunalen Raumordnungsgesetze auf dem Gedanken einer vorgeblich allumfassenden Planung gründen, die sämtliche Facetten der so vielschichtigen Realität Stadt zu erfassen sucht. Zweifellos ist es noch nicht gefunden worden, das urbanistische Konzept, das die soziale Funktion des Bodens als dauerhaften Wert für die Allgemeinheit sichert und zugleich private Bauvorhaben konkreten Inhalts, aber unvorhersehbaren Ausgangs ermöglicht.

Der Zeitgeist der letzten Jahre drückt sich unter anderem in der weitverbreiteten Anschauung aus, wonach die Stadt immer noch der beste Ort des Zusammenlebens ist und die größten Bildungs- und Arbeitschancen bietet. Die Fortschritte der Kommunikations- und Produktionstechnik mögen Komponenten wie räumliche Nähe



SEGELSCHULE. TEILANSICHT (ARCHIT. MBM)

© ELOI BONJOCH



PALAU NOU DE LA RAMBLA MIT SANTA MARIA DEL PI IM HINTERGRUND (ARCHIT. MBM)

und Dichte in Zukunft relativieren - bislang haben sie keine radikalen Veränderungen in unserem urbanen Lebensraum herbeigeführt.

Damit die Stadt dem Bürger nützlich ist, mußten und müssen seine Zeichen, der formale Ausdruck seiner Inhalte, leicht lesbar sein. Das Kommunikationspotential, das traditionelle Elemente wie Straßen, Alleen, Plätze, Gärten, Denkmäler, Gebäudefassaden usw. erreicht haben, all das, was den unverbauten Raum der Stadt ausmacht, muß ausgeschöpft werden. Hier, im öffentlichen Raum, muß der Mensch den angemessenen sozialen Rahmen für die Äußerung seiner individuellen Bedürfnisse finden. Daß dies, der Fortbestand der traditionellen urbanen Formen, im Falle Barcelonas der zentrale Denkansatz war, hat ebenso eine schrittweise Neudimensionierung der städtebaulichen Eingriffe ermöglicht - ohne Verlust des menschlichen Maßstabs - wie eine harmonische Eingliederung von verschiedensten Wohngebäuden, von Kommunalbauten und Verkehrswegen. Eine Metapher aus der Linguistik entlehrend, könnten wir sagen, daß die Gebäude die Wörter, der öffentliche Raum die Syntax ist.

In die Schaffung dieses Kulturambientes waren die Architekten von Beginn an eingebunden. Ihr Know-how architektonischer Planung hat die Gestaltung des öffentlichen Raums nachhaltig geprägt. Kennzeichnendes Merkmal dieser Periode war es, die raumformenden Elemente - technische Infrastruktur, Pflasterung, Beleuchtung, Begrünung u. a. - ganzheitlich zu betrachten, um die enge, partielle Sicht der Spezialisten zu überwinden.

Das feste Bekenntnis zu diesem Stadtbe-griff, die Kontinuität der täglichen, schrittweisen, projektzentrierten Arbeit haben unsere Stadt nicht nur regeneriert, sondern uns auch ein Bündel von Kenntnissen und Instrumenten an die Hand gegeben, um den Prozeß fortzuführen. ■