

Öffentlicher Raum und urbanes Design in Barcelona

Die Strasse, ein Kunstwerk

Von Markus Jakob (Text) und Consuelo Bautista (Bilder)

Eine sechsspurige Schnellstrasse, die zugleich eine wunderbare Promenade ist, das klingt ein wenig utopisch: als sei von einem andern Stern die Rede. Ein Autobahnverteiler in dicht bebautem Gebiet, und inmitten der Asphaltverschlingungen ein Park, in den der Verkehr nur mehr als fernes Rauschen dringt: das eine sowenig wie das andere ist ein Wunder, sondern das Werk von Urbanisten, die sich der Gestaltung des öffentlichen Raums angenommen haben.

Barcelonas Stadtplanung hat ihre Schauseiten: nur schon die Öffnung der Stadt zum Meer. Andere Eingriffe wie die Rondas – der zweite Autobahnring – sind virtuos gerade durch ihre unauffällige Einbettung. Seit 1981 sind indessen auch über zwanzig neue Parks entstanden und unzählige Plätze neu gestaltet worden: jene plazas duras, zu denen Architekten aus aller Welt wallfahren, obwohl oder gerade weil sie oft in peripheren, von kreuz und quer aufragenden Wohnscheiben dominierten Stadtteilen liegen. Das gemeine Volk, das dort nicht nur haust, sondern lebt, hat sich an die Prozession der fremden Besucher gewöhnt, die einzeln oder in Gruppen, erkennbar am feinen Zwirn und den verklärten Blicken, die kargen Plätze mit den paar Sitzbänken und den modernen Strassenlampen abschreiten und die Inoxprofile des Metroeingangs fachmännisch befangern. Denn eben an solchen Details, dem unscheinbaren Kram, der zu jeder Strasse gehört, erweist sich, welcher Formwille Barcelonas urbanistischen Elan lenkt.

DAS BESTECK DER STADT. Wenn deutsche Fussgängerzonen als Inbegriff städtischer Verödung gelten, so ist damit gewöhnlich ihre Leere nach Ladenschluss gemeint. Es scheint gar niemandem aufzufallen, dass sie bei Tag womöglich noch trostloser, noch beelender sind. Möchte auch die halbe Einwohnerschaft gleichzeitig zwischen den Waschbetontrögen, in denen sich einiges Grünzeug hübsch macht, herumtrampeln, ein urbanes Gefühl kommt dabei nicht auf. Solche Strassen sind zu reinen Zubringerpfaden degradiert worden, zur Vorhölle des Konsumterrors. Wo von «Belebung» und ähnlichen Massnahmen die Rede ist, kommt den Stadtliebhaber ein Frösteln an. Schon die Bezeichnung «Zone» sagt eigentlich alles. Es ist daher nicht das geringste Verdienst von Barcelonas Urbanisten, dass aufgerissener Asphalt hier nicht als Zeichen für gärtnerische Alibiübungen oder für «Flickwerk» verstanden wird, sondern breitere Trottoirs, eine gute Beleuchtung und genügend Sitzgelegenheiten verspricht. Als die Planungsequipe der neuen Stadtregierung sich Anfang der achtziger Jahre formierte, standen ihr zwei räumliche Modelle zur Verfügung: die bewusste Fussgängerzone und die (historische) italienische Piazza. Der Unterschied besteht darin, dass die eine ein vom Biedersinn verunstaltetes Sammelsurium kommerzieller Signale ist, während die andere eine Form hat. Die Piazza besteht in erster Linie aus leerem Raum, aus einem Verhältnis von Flächen: Strasse nicht als schierer Durchgangsbereich, sondern als szenischer Raum. Falls die gegebene Kulisse hässlich ist, wird der

Bühnenbildner den Blick von ihr wegzulenken versuchen, andernfalls noble Zurückhaltung üben.

Allerdings kommt eine moderne Stadt nicht ohne gewisse Requisiten aus, und nur schon sie aufzuzählen ist schwindelerregend. Als da sind: Strassenlampen, Verkehrszeichen, Ampeln, Billettautomaten, Trafos, Briefkästen, Plakatwände, Abfallkörbe, Müllcontainer, Spielplätze, Veloständer, Brunnen, Absperrungen, Geländer . . . Stumme, gleichgültige Dinge, und doch ein jedes so, wie es eben geworden ist. Der Boden selbst birgt unendliche Gestaltungsmöglichkeiten: des Belags, der Fussgängerübergänge, der Kanaldeckel, der Baumgitter. Darüber ist leicht hinwegzusehen. Schon weniger jedoch über gewisse Mikroarchitekturen, ohne die uns die Stadt wie nackt erschiene: Telefonkabinen, Bushaltestellen, Parkhaus- und Metroeingänge, Litfasssäulen, Kioske, Lotteriehäuschen, Würstlbuden oder Eiscrèmemstände. Dennoch gibt es Planungsbehörden, die an Entwurf erst denken, wenn es um Hundetoiletten geht.

Barcelona lässt sich eher ein Faible für die Sitzbank nachsagen. Diese Reportage sollte sich ursprünglich nur mit dem mediterranen Hang befassen, im Freien herumzusitzen, das Geschehen zu betrachten und den lieben Gott einen guten Mann sein zu lassen. Eine kleine Morphologie der barcelonesischen Sitzgelegenheiten hätte das Protokoll des grossen Nichtstuns vervollständigt. Gewiss hätte man dabei jener Stuhlreihen an den Ramblas gedacht, für deren Benützung nach wie vor eine Gebühr von 50 Peseten erhoben wird. Es soll Touristen geben, die den vornehm bemützten Kassierer, anstatt ihm ein Trinkgeld zu geben, wie einen Betrüger abfertigen; dabei sind 50 Peseten wirklich geschenkt für solche Sperrsitze auf das Schauspiel der Stadt. Um Barcelonas Designern die Reverenz zu erweisen, hätte man natürlich auch einige neuere Sitzmodelle erwähnt: etwa jene dunklen, glatt geschliffenen Steinquader, die auf ihren im Schatten verborgenen Stahlflügeln über dem Boden zu schweben scheinen. Man hätte die gusseisernen, mit Irokoholz belegten Sessel belächelt, deren lockere Anordnung vermuten lässt, sie seien eben von einer Freundesgruppe herumgerückt und so zurückgelassen worden; dabei sind sie fest im Boden verankert. Und so noch manch vandalensichere, mehr oder weniger bequeme oder einfach nur formvollendete Rastmöglichkeit für den ermatteten Flaneur.

Aber da sich die Redaktion im kalten Zürich befindet, war das für sie begreiflicherweise kein Thema. Wir stellten überhaupt fest, dass den meisten Leuten die Umgebung, in der sie leben, gestohlen bleiben kann. Alle Welt macht sich mit der Verschönerung seiner Wohnung verrückt, aber die verpfuschte Strasse vor der Tür nimmt man hin, als sei das die natürliche Ordnung, vielmehr Missordnung der Dinge. Über Strassenlampen und derlei wolle ich schreiben? Ob es dazu denn etwas zu sagen gebe? Gerade diese Skepsis liess uns Barcelonas Versuch, eine eigentliche Kultur solch nichtswürdiger Objekte zu entwickeln, um so interessanter erscheinen.

Ansätze dazu gibt es inzwischen auch anderswo: Lyon wird öfter genannt. Hannover lud namhafte Architekten zum Entwurf von Bushaltestellen ein und verfügt jetzt über eine ganze Sammlung überkandidelter Unterstände. Zürich, bisher Beispiel für einen helvetisch soliden, absolut charmefreien Umgang mit solchem Zeug, exponiert sich jetzt mit seinen retrofuturistischen Telefonkabinen bis zur Lächerlichkeit. Das kommt davon, wenn man die Strasse mit einem Boudoir verwechselt. Auch High-Tech, zum Selbstzweck geworden, ist einfach Kitsch. Das ist die eine Gefahr: dass es dann gleich ins Embellissement ausartet. Die andere: dass der öffentliche Raum zur Werbefläche verkommt. Zumal wenn, wie in Frankreich, der grösste Hersteller von Stadtmobiliar auch das Plakatgeschäft kontrolliert. Die meisten Produkte der Firma JCDecaux (stamme der Entwurf von Foster Associates oder sei es, leider der Normalfall,

waschechter pompier) sind daher zugleich Werbeträger, werden folglich möglichst auffällig aufgestellt und verwandeln das Trottoir in einen Hindernisparcours. Als die Stadt Madrid eines Morgens mit einer ganzen Batterie aus Frankreich importierter Kioske und Litfasssäulen erwachte – unsäglichen Gebilden mit Bärenköpfen und sechsfaltigen Zwiebdächern –, nahm wegen der gemeingefährlichen Placierung dieser Apparate nicht zuletzt der Blindenverein daran Anstoss.

Nur im Berlin der Grossbauwerke scheint man sich um derlei Quisquilien nicht zu kümmern. Als ich einen deutschen Architekten fragte, wie man es denn dort mit der Gestaltung des öffentlichen Raums halte, kratzte er sich am Kopf: «Neues Strassenmobiliar? Meinst du vielleicht die Bullen?»

LES CHOSES DE LA RUE. Wenn Barcelona sich heute auf seine elementos urbanos etwas einbildet, so ist das weder als Anspielung auf seine Stadtpolizist(inn)en zu verstehen noch auf die Stadstreicher (derentwegen man anderswo lieber gar keine Bänke aufstellt), sondern auf die Bänke selbst. Vom Ausdruck Stadtmobiliar ist man abgekommen, nicht nur weil er unzutreffend ist: erer klingt ausserdem ein wenig verächtlich. Und hier schickte man sich ja nun an, Objekte zu schaffen, die genauso die Sprache ihrer Zeit sprechen sollten wie die Pariser Métro-Eingänge von Hector Guimard oder die klassischen englischen Telefonkabinen, wie gewisse italienische Pflästerungen oder die U-Bahn-Geländer eines Otto Wagner in Wien: Entwürfe, die, so geringfügig sie scheinen, zu Wahrzeichen der betreffenden Städte geworden sind. Schon bei den ersten, wenige Jahre nach Francos Tod initiierten Eingriffen wurde deutlich, dass hier Schule gemacht werden sollte. Von der Plaza Real verschwanden sowohl Autos als auch romantische Grünflächen (die dafür später, surrealistischer Anhauch, mitten im Hafen wieder geduldet wurden). Schlichte Betonkugeln gaben eine Idee, wie künftige Raumbegrenzungen aussehen könnten. Aus geometrischen Grundformen entwickelt – Kugel, Quader, Kegel, Zylinder – und in schönen, soliden Materialien – Gusseisen, Beton, Granit, Glas und Holz – gefertigt, kam allmählich ein ganzes Arsenal von elementos urbanos zusammen. Palmen erschienen als bevorzugte, zumal für den ganzen Autobahnring charakteristische Begrünung. Dass eine lakonische, dem Minimalismus zuneigende Nüchternheit stilbildend wurde, ist um so bemerkenswerter, als in der internationalen Architektur eben die hohe Zeit der postmodernen Fioritüren und hemmungslosen historizistischen Anleihen angebrochen war. Nichts davon ist in die barcelonesische Strassengestaltung eingeflossen. Wo doch der Wahn des Skulpturalen durchbricht, wirkt er eher wie ein Echo jener ingeniösen Raumschöpfungen, mit denen Gaudí und einige seiner Zeitgenossen dem streng rationalistischen Cerdà-Raster der Neustadt ein Gesicht verliehen. – Einerseits nahm man, des mangelhaften Angebots wegen, mit Fertigprodukten nicht vorlieb, andererseits griff man bei allen Entwürfen nach Möglichkeit auf Bestandteile zurück, die bereits industriell gefertigt wurden. So wuchs eine von der Stadtplanung gestützte und geleitete, von den lokalen Herstellern getragene Industrie heran, deren Erzeugnisse heute Barcelonas Stadtbild prägen, aber auch in den Vorstädten und – dünner und dünner gesät – in ganz Spanien und etlichen andern Ländern Europas anzutreffen sind.

LA RUE, LA RUE TOUJOURS RECOMMENCÉE. Strassen werden überall erneuert. Einmal ist es die Kanalisation, ein andermal müssen diese oder jene Leitungen verlegt werden, und bevor wieder alles beim alten ist, melden sich die Verkehrsplaner, der Quartierverein

und die weiteren Dienststellen, die sich für zuständig halten, und geben der Strasse den Rest.

Um dem üblichen Schlamassel vorzubeugen und bei der Gestaltung des öffentlichen Raums funktionale und ästhetische Gesichtspunkte aufeinander abzustimmen, schuf Barcelona 1988 den Servicio de elementos urbanos. Wieviel Möblierung braucht der Städter überhaupt? Ein Minimum. Als Musterbeispiel gilt für die Stadtplaner weiterhin die Rambla de Catalunya, eine 1991 renovierte Allee im Stadtzentrum. Auf dem breiten Bürgersteig zwischen den Fahrbahnen – Kennzeichen des Strassenmodells Rambla – gibt es überhaupt kein Zeug, keinerlei Krepel: nur die klassischen Sitzbänke und Strassenlampen auf schwarzem Asphalt. Im Sommer kommen einige Strassencafés hinzu. – Gestaltung ist hier die Absenz von Gestaltung.

DIE FORM DER STRASSE. Die Rambla ist die genuine Form der barcelonesischen Promenierstrasse: Ausser den Ramblas, wo die Touristen trotten, gibt es in der Stadt mindestens zehn weitere davon. Und wo sie durch die auf «Fortschritt» bedachte Stadtplanung der fünfziger und sechziger Jahre beseitigt wurde, um mehr Platz für den Fahrverkehr zu schaffen, haben die neunziger Jahre diesen Irrtum korrigiert. In eine funkelneue Rambla wurde kürzlich die Calle Brasil, ein Teilstück des ersten Autobahnringes, verwandelt. Die lärmgeplagten Anwohner hatten schon lange eine Überdachung der vertieft geführten Schnellstrasse gefordert. Nun ist dieser Deckel Wirklichkeit geworden – und was für ein Deckel! Nicht nur nimmt er nebenbei ein Parkhaus auf, was erstens die Finanzierung der darüberliegenden Promenade erleichtert und zweitens (Thema «Strasse als Bühne») ihr Niveau gut einen Meter über das der seitlichen Fahrbahnen gehoben hat. Sondern die ganze Anlage ist auch ein Manifest, wie weit sich die Stadt in ihrer eigenen Formgebung vorwagt: ein urbanes Gesamtkunstwerk auf drei Geschossen.

Inmitten der unansehnlichen, zehn- bis vierzehnstöckigen Häuserblöcke, die die Calle Brasil säumen, habe es einer starken Geste bedurft, so erklärt die Architektin Olga Tarrassó ihr Projekt. Mit Ausnahme der Bänke besteht das ganze Geschirr (um es mit einer weiteren Metapher zu versuchen) aus Corten-Stahl: die mächtigen, wie aus einem Stück gegossenen Lichtträger ebenso wie die Geländer und die Sperrpfosten, die grossen Töpfe für die Bäume und die Einfassungen der Rasenstücke. Es ist zu vermuten, dass die Anwohner für diese rostige Landschaft – wohl ohne zu ahnen, dass Corten ein ausgesprochen teurer Baustoff ist – nicht viel Verständnis aufbringen. Aber Olga Tarrassó kennt das Reaktionsschema der Bevölkerung seit fünfzehn Jahren. Zuerst finden alle immer alles scheusslich. Dann gewöhnen sie sich daran – genauso wie sie sich auch mit wirklichem Schrott abfinden.

L'IMPORTANT C'EST LA RUE. Allein dadurch, dass es nicht mehr von anonymen Entwerfern stammt, wird das Besteck der Stadt nicht besser. Auch berühmte Architekten produzieren mitunter Plunder. Im Unterschied zu ihnen setzen sich die vier barcelonesischen Gestalter, mit denen wir uns unterhielten, ausschliesslich oder überwiegend mit städtischen Infrastrukturen auseinander. So wirkte Olga Tarrassó, bevor sie (gemeinsam mit Jordi Henrich) an der Calle Brasil ihr vielleicht kühnstes Stück lieferte, schon bei der Neugestaltung der ganzen Barceloneta mit: meisterlichen Rauminszenierungen, hafenseitig sowohl wie am Paseo Marítimo und im Park auf dem Gelände der Catalana de Gas. Von Tarrassó und Henrich stammt auch eines der Standardelemente der barcelonesischen Urbanistik, die Strassenlampe «P.E.P.»: eine

leicht konische, nach oben kaum wahrnehmbar zunehmende Säule aus galvanisiertem Stahl, die einen Glaszylinder mit sechs Leuchtstofflampen trägt. Angesichts dieser technisch raffinierten, äusserlich jedoch verblüffend einfachen Lichtstele kann man sich fragen, warum sich andere Städte mit der Strassenbeleuchtung so schwer tun; sofern sie sich nicht gleich mit der kommunen, weltweit verbreiteten Peitschenlampe (sic!) aus den fünfziger Jahren bescheiden.

Gerade bei den Beleuchtungselementen ist Qualität freilich auch eine Kostenfrage. Man denke an das mickrige Orange, in das halb Frankreich mit seinen Natriumdampf-Hochdrucklampen getaucht wird! Damit verglichen, sind die neuen barcelonesischen Lampentypen der reine Luxus: die «Prim» etwa, eine verzinkte, 12 bis 16 Meter hohe Stahlsäule, an der in drei Rillen bis zu fünfzehn Spotlampen angebracht und beliebig gerichtet werden können (Entwurf: Pedro Barragán). Oder die wunderschöne «Lampelunas» (J. L. Martínez Lapeña – Elías Torres), deren sechs in einer Spirale aufsteigende Reflektoren sequenzartig die Mondphasen stilisieren. Ein anderes, bis heute unübertroffen elegantes Beispiel für die Verwendung von indirektem Licht ist die «Lamparaalta», 1984 von Beth Galí und Màrius Quintana entworfen.

Quintana war der erste Leiter des Servicio de elementos urbanos. Als Entwerfer ist er ausserdem mit dem einstweilen zur urbanen Grundausstattung gehörenden Metro- und Parkhauseingang hervorgetreten – wie zum Beweis, dass auch feingliedrige Konstruktionen (Inox und Glas) jenen Anspruch erfüllen können, der an jedes neue Objekt gestellt wird: vandalensicher und möglichst unterhaltsfrei zu sein. Von Quintana wie von seinem Nachfolger Enric Pericas erfährt man, wie hartnäckig die barcelonesische Stadtplanung – trotz ihrer beschränkten Machtbefugnis – gegen den Schund im öffentlichen Raum ankämpft. Um nur ein Beispiel zu nennen: Telefónica de España nimmt selbstverständlich keine Rücksicht auf lokale Empfindlichkeiten und stellt landesweit dieselben Sprechstellen auf. Deren Design wäre nicht einmal so übel, hätte die Telefongesellschaft den quadratischen Pfeiler nicht mit ihren Firmenfarben (über die man sich buchstäblich grün und blau ärgern kann) verhandelt. In langen Verhandlungen hat der Servicio de elementos urbanos schliesslich erreicht, dass sie durch Grau und Schwarz ersetzt wurden. Aber die Hunderte bereits aufgestellter Telefone kann man natürlich nicht gleich wieder auswechseln.

So stellt sich das Unternehmen, die Stadt von Missbildungen zu befreien, als Endlosübung heraus. Ampeln und Parkticket-Automaten: hoffnungslose Fälle, weil das Gesetz der Trägheit und ein seit Ewigkeiten eingespielter Herstellungsprozess einfach stärker als die Anliegen der Planer sind. Für Ortsfremde muss es erstaunlich genug anmuten, dass Barcelona mit durchgestylten Eiscrème-Ständen, professionell entworfenen Strand- und Parkkiosken und neuerdings sogar mit ästhetisch honorigen Kleintankstellen aufwartet. Zuweilen geht es mit der «guten Form» schon wieder zu weit: so sind für die Strassencafés in der ganzen Stadt weisse Sonnenschirme vorgeschrieben, und das wirkt zuletzt fast so fad wie die Waschbetonorgien in mitteleuropäischen Fussgängerzonen.

Mein letzter Gewährsmann, der Baske Bernardo de Sola, hatte für all diese Bemühungen ohnehin nur mehr ein müdes Lächeln übrig. Zwar zeichnete er (zusammen mit Pedro Barragán) einst für eines der folgen- und erfolgreichsten frühen Projekte, die Via Júlia, verantwortlich; desgleichen für die Plaza de la Palmera, bei deren Gestaltung der amerikanische Bildhauer Richard Serra mitwirkte. Und seine Strassenlampe «Nikolson» – «die heisst so zu Ehren von Jack Nicholson: wegen des steifen Halses, auf dem eine Birne steckt» – ist nach wie vor eines der gefragtesten Elemente. «Hätte ich es damals patentieren lassen, so wäre ich heute ein gemachter Mann.» Aber das seien Lappalien, Sandkastenspiele: Warum ich nicht über die Ronda schreibe, den

meisterlichen Autobahnring, an dessen Planung er beteiligt war? Oder über den künftigen TGV- Bahnhof Sagrera – erneut ein Milliardenprojekt –, mit dessen urbanistischen Konsequenzen er sich seit 1992 beschäftigt?

CARNET DE PROMENADE. Statt dessen gehe ich spazieren. Als Spaziergänger lege ich Wert auf einwandfreie Trottoirs. Weite Teile von Barcelonas Altstadt sind autofrei – nicht von Amtes wegen, nicht im Stil deutscher Fussgängerzonen hübsch hergepfuscht, sondern weil in diesem engmaschigen Netz für Autos schlicht kein Durchkommen ist. In den letzten Jahren sind allein im ersten Distrikt 308 Gassen – an die 50 Kilometer – mit einem neuen Belag versehen worden. Zwar mussten, und das ist ein Jammer, etliche alte Kopfsteinpflaster dran glauben; aber die neuen Sandstein- oder (in den minderen Gassen) Kunststeinplatten sind auch gute Ware, und ihre flächige, von keinerlei Schwellen beeinträchtigte Erscheinung prägt nun das Altstadtbild mit: Plattformen in der Engnis. In den breiteren Gassen sind Chaussee und Trottoir weiterhin getrennt – mehr denn je sogar, denn gegen die Invasion parkender Autos helfen nur Enfiladen von Sperrpfosten: ein Kapitel für sich in der barcelonesischen Urbanistik. Ein früheres, allzu schlankes Modell wurde von den Ladenbesitzern, die ihrer Kundschaft den Parkplatz vor der Tür nicht vorenthalten mochten, nächstens einfach durchgesägt. Bernardo de Sola schuf 1983 einen dicklichen, neoklassischen Poller. Später leisteten die Architekten Piñón und Viaplana mit Design per Telefon – «einen Katzenbuckel bitte, so und so stark, aus dem und dem Material» – einen Beitrag im Kampf gegen die Autos. 1993 tauchte ein neues gusseisernes Modell auf: ein gut proportionierter, mit einem dunklen, fein granulierten Anstrich versehener Zylinder, dem ein eingelassener Inoxring ein gewisses Air verleiht. Dem Komfort der Fussgänger (sowie der Rollstuhl- und Rollschuhfahrer) dienen ferner die Granitrampen vor den Zebrastreifen: Wie sich das enorm verschuldete Barcelona diesen mittlerweile tausendfach verbreiteten Luxus leisten kann, muss sparsameren Städten schleierhaft erscheinen. Zum Glück ist wenigstens der schwenkbare metallene Abfallkorb, der zu jeder dieser Rampen gehört, Billigware. (Und jedenfalls den anderswo üblichen Plasticheimern vorzuziehen, bei denen man seine Hand durch einen engen Schlitz in die unbekannte Welt des Unrats einführen muss.)

Hätte man mich nicht darauf hingewiesen, so wäre ich übrigens niemals darauf gekommen, dass neben jedem Fussgängerstreifen ein solcher Korb steht. Derlei Gerät liegt nun einmal unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Welche Wirkung es dennoch zeitigt, bemerkt man selbst in Barcelona erst, wenn man in einen möglichst entlegenen Stadtteil fährt, die U-Bahn nimmt (am besten auf der neulich verlängerten Linea 2, wo die Lust am kalten Objekt schon im Untergrund geweckt wird) und in einer fremden Stadt wieder ans Tageslicht steigt. Das reine Irgendwo. Wäre da nicht das Geländer des Metroausgangs und diese bestimmte Art der Strassenpflasterung, und dort drüben eine simple, schlanke, moderne Litfasssäule. Gleich darauf bemerkt man die erste Bushaltestelle, die so aussieht, wie eine Bushaltestelle eigentlich aussehen müsste, und dann diesen kantigen, gläsernen Kiosk, und immerfort diese wunderbaren Strassenlampen, und weiss: das alles gibt es – leider – nirgendwo sonst.