Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 17

Artikel: Barcelona, Ungleichgewichte einer Stadtentwicklung
Autor: Marbach, Ueli
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-85923

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

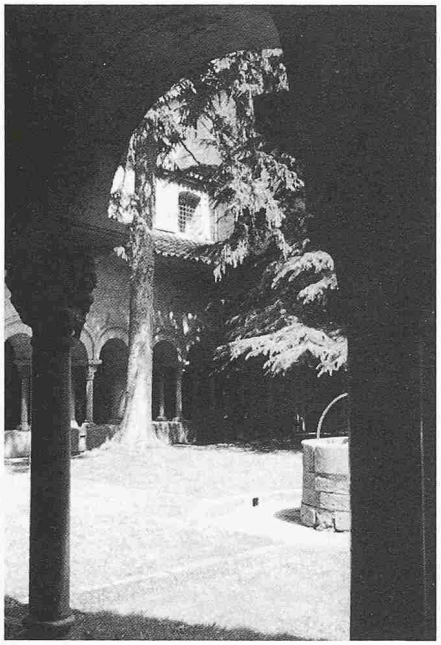

Bild 3. Girona: Kreuzgang der Kathedrale

□ die pittoreske, in sich geschlossene und verträumt abgeschiedene Kleinstadt Besalu;

□ die dazu völlig kontrastierende, künstliche «Marina-Stadt» Empuria-Brava – auch eine solche ungeschickte Nachahmung einer Art Port Grimaud gibt es hier (vgl. Bild 5);

□ das Museum Dali in Figueras mit den zahllosen einfallsreichen Werken dieses Künstlers.

Ausblick

Auch diese ZBV-Studienreise war – wie alle vorangehenden – massgeblich dank des Einsatzes des ZBV-Vorstandes ausserordentlich reich an bleibenden Eindrücken. Heilsam ist dabei, dass man teils ähnliche Probleme, wie sie auch bei uns auftreten, erkennen kann, die aber oft mit einem ganz anderen Lösungsansatz und v.a. einer ganz andern Grundhaltung angepackt werden.

Mittlerweilen ist die Zeit fortgeschritten, und es laufen bereits wieder die Vorbereitungen für die nächste Studienreise der ZBV. Nachdem sie vorletztes Jahr – gewissermassen am Vorabend des allgemeinen Umbruchs in den Oststaaten – Polen besuchte (vgl. Heft 8/90, Seite 182 ff.), führt die nächste Reise in die östlichen Bundesländer Deutschlands, in die ehemalige DDR. Dieser Anlass verspricht – trotz der nun schon über 30 solcher ZBV-Studienreisen – hinsichtlich neuer Erkenntnisse und Gehalt mit Sicherheit ganz neuartig zu werden.

H. U. Scherrer

Barcelona, Ungleichgewichte einer Stadtentwicklung

Die Stadt Barcelona ist für viele Laien, Fach- und Studentengruppen begehrtes Reiseziel, fast eine Modestadt. Dass die ZBV Barcelona besuchte, lag im Trend. Es ist schon lange kein Geheimtip mehr, dass da eine Stadt mit einem international beachtenswerten Stadtentwicklungsprogramm und interessanten Architekturergebnissen sich jetzt auf die Olympiade 1992 mit einer schier unglaublichen städtebaulichen Umwälzung vorbereitet.

Die Fach- und Tagespresse berichtet seit einiger Zeit in unübersehbarer Dichte über die Boom-Stadt Barcelona,

VON UELI MARBACH, ZÜRICH

die «nördliche» Stadt im Süden Europas voller Widersprüche, mit den schönen alten und den berühmten neuen «designten» Plätzen, mit der langen Geschichte, über die Hauptstadt Kataloniens mit dem Cerda-Plan, mit den Architekturmonumenten von Gaudi bis Mies van der Rohe und weiter bis zu den jungen, kaum bekannten oder auch weltweit berühmten Architekten.

Barcelona zeigte uns aber auch die typische Stadtentwicklung einer «kompletten» (gebauten!) Stadt in ihren Grenzen: Dienstleistungszentren entstehen im Innern der Stadt, Wohnungen werden an den Rand, in die Peripherie gedrängt, die Mobilität wächst, hier insbesondere mit dem Individualverkehr, der noch mit Vollgas bzw. Vollauspuff gefördert wird.

Zur Zeit unserer Reise wurde im «TA-Magazin» ein Projekt zur Verbesserung der Luftqualität im innersten Bereich von Barcelona vorgestellt, von dem man nicht weiss, ob es ironisch oder ernst gemeint sei: Eine riesige Röhre von 200 m Höhe soll senkrecht aufgestellt werden, um frischere Luft aus höheren Lagen anzusaugen und im Innern des immer mehr abgasgeschwängerten Zentrums zu verteilen. Offensichtlich ein Projekt, dem die lateinische Urheberschaft und Haltung gegenüber der Umwelt nicht abgesprochen werden kann.

Auch das Wasser ist ein Problem. Nach einer Fahrt durch sintflutartigen Gewitterregen erläuterte der Stadtingenieur der ZBV-Reisegesellschaft neben verkehrstechnischen Fragen auch solche der Infrastruktur. Die Wasserversorgung drohe knapp zu werden, schliesslich könne man wohl nur noch Coca-Cola trinken. Anderntags fiel in unserem 4-Stern-Hotel und im umgebenden Quartier zuerst die Warmwasser-, einen Tag später die Kaltwasserversorgung aus. Zähne putzen konnte man sich tatsächlich nur noch mit Mineralwasser aus dem Kühlschrank.

Fast selbstverständlich war es, dass der private Verkehr nach wie vor funktionierte (vgl. auch nachfolgenden Beitrag, Seite 382). Der Cerda-Plan erlaubt eben dank seiner Regelmässigkeit eine systematische Verkehrsregulierung und damit eine erstaunliche Verkehrsdichte mit einem z.T. zwar langsam, aber stetig rollenden, z.T. rasenden Verkehr, bei dem die Fussgänger stellenweise die Strassen kaum mehr überqueren können. Die U-Bahn war, so unsere statistisch nicht relevante Beobachtung in der gleichen Zeit, überhaupt nicht überfüllt.

Für unser Stadtverständnis scheint es eigentlich klar zu sein: Die Schwächen kommen aus dem Wachstum bzw. der nutzungsmässigen Umschichtung und Verdichtung und der damit verbundenen baulichen Veränderungen: Barcelona ist «komplett», die Wohnbevölkerung ist stabil oder nimmt im eigentlichen Barcelona sogar ab, wächst aber – nicht zuletzt dank der Binneneinwanderung von Südspaniern – in den Quartieren rund um die *Ensamche* (Erweiterung von Cerda) und in der weiteren

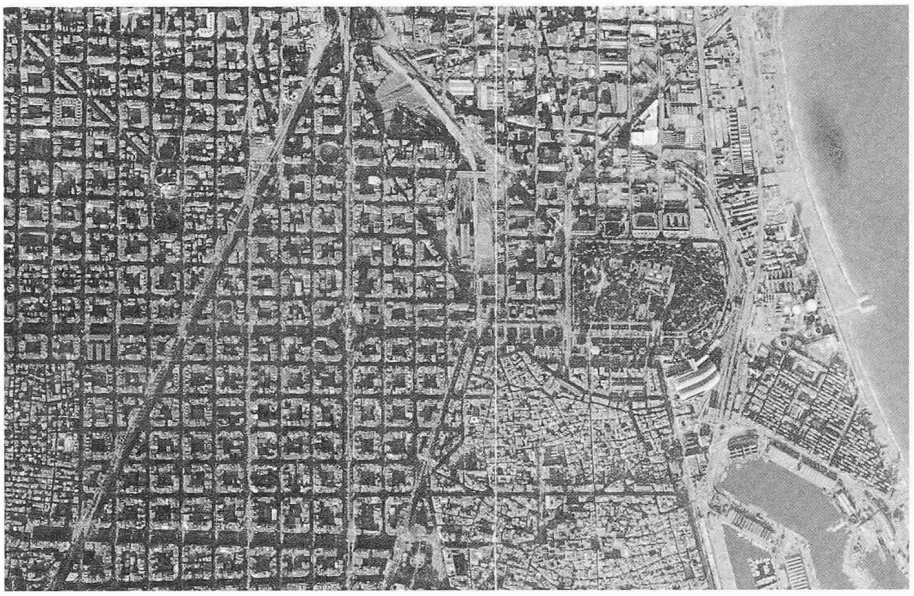

Bild 1. Luftaufnahme von Barcelona. Deutlich sind die Altstadt (rechts unten), die Erweiterung (Raster) und ein eingemeindetes, verstädtertes Dorf (links unten) erkennbar

Peripherie. Mit dem Wachstum der Dienstleistungsflächen im Zentrum und dem Wohnen in der Peripherie wächst notwendigerweise auch das Mobilitätsbedürfnis, hier – insbesondere wegen der fehlenden Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs – befriedigt durch den Individualverkehr: «Man müsse quer durch die Stadt fahren, um zum Arbeitsplatz zu gelangen». Dies führt logischerweise zum (nicht zur Kenntnis genommenen) Luftproblem einerseits, aber auch zu einer übergrossen und folglich «urbanitätsfeindlichen» Verkehrsbelastung anderseits. Die Umschichtungen wurden offensichtlich nicht durch eine gleichzeitig verbesserte Infrastrukturplanung (von der Wasserversorgung bis hin zu den öffentlichen Verkehrsanlagen) ergänzt.

Barcelona ist dennoch mit Recht berühmt, es ist voll mediterranen Lebens, ein für uns im wahrsten Sinne des Wortes urbaner Ort mit einer klar erlebbaren stadträumlichen Gliederung: Barcelona hat eine Altstadt, die Auffüllung des 19. Jahrhunderts im alten Glacis mit dem Cerda-Plan zwischen jener und den angrenzenden, eingemeindeten alten Dörfern, und die äussere, weiter wachsende Peripherie.

Historischer Hintergrund

Barcelona wurde im 2. Jahrhundert gegründet. Es ist eine römische Stadt und besitzt wie alle römischen Städte «castro» und «decumanus», die sich auf dem Hauptplatz kreuzen. Eine erste römische Stadtmauer wurde im 3. Jahrhundert errichtet, um den ersten Stadtkern zu schützen, der sich rund um den «Mons Taber» bildete.

Im 11. Jahrhundert erlebte Barcelona eine wichtige Wachstumsphase, als es begann, den Mittelmeerraum zu erobern. Ganz Süditalien, Griechenland, ganz Südfrankreich gehörten damals zur Krone von Aragonien und Katalonien. Zu jener Zeit wurde eine zweite Mauer errichtet, um den Stadtrand festzulegen, den neuen Stadtumkreis bis zum bestehenden Fluss.

Anderseits gab es im 11., 12. und 13. Jahrhundert eine Reihe religiöser Institutionen, die begannen, sich der Stadt gegenüber niederzulassen, da das Viertel Raval – das später zu Barcelona gehörte – sehr nah war, gleichzeitig aber ausserhalb der Mauern, was bedeutete, dass die Institutionen nicht zur Bezahlung von Steuern verpflichtet waren. Deshalb wurde im 14. Jahrhundert beschlossen, eine dritte Mauer zu bauen, und man legte das Stadtzentrum fest, wie es bis heute besteht. Zu jener Zeit wurde der innere Teil der Mauern niedergerissen und der Fluss gedeckt, um ihn in eine Promenade zu verwandeln, in die im Mittelalter bedeutendste Stadtallee. So entstanden die berühmten Ramblas.

Ein weiterer wichtiger Zeitpunkt in der Stadtgeschichte von Barcelona ist das Jahr 1714, als der König von Spanien ohne Nachkommenschaft starb. Zu jener Zeit kämpften die französischen Bourbonen, die ebenfalls nach der spanischen Krone strebten, gegen die herrschenden Österreicher. Als die Bourbonen schliesslich an die Macht kamen, zerstörten sie das konfliktträchtige Fischerviertel Ribera und errichteten an seiner Stelle eine militärische Festung, die für die Bevölkerung stets die Geissel der zentralen Unterdrückung darstellte. In der Folge musste Mitte des 18. Jahrhunderts ein neues Viertel gebaut werden, um die Bevölkerung Riberas aufzunehmen. Zur gleichen Zeit entstand ein Gesetz, das jegliche Art Bau bis zu zwei Kilometer von der Mauer weg untersagte, denn diese Distanz schützte damals vor Kanonenkugeln. Dies ist der Grund, dass Cerda die grosse Stadterweiterung von Barcelona auf solch regelmässige Art entwerfen konnte, da seit 150 Jahren rund um die Stadt nichts gebaut worden war.

Eine Luftaufnahme zeigt, wie sogar nach dieser langen Zeit der städtische Grundriss noch erkennbar ist: Die Ramblas in der Mitte, die neuen Boulevards auf den ehemaligen Rundwegen und der Park der Zitadelle, der 1888 zur ersten Weltausstellung angelegt wurde. Zur gleichen Zeit, als Barcelona die Einwilligung erhielt, die Mauern niederzureissen und die Stadterweiterung zu bauen, wurde beantragt, die militärische Festung abzureissen, um an ihrer Stelle den grössten existierenden Stadtpark anzulegen.

Doch bedeutete dieser grosse Stadtpark, der erste eigens angelegte Park Barcelonas, gleichzeitig den Beginn der Teilung des gegenüberliegenden Stadtteils, den Cerda ebenfalls in die Stadt hatte integrieren wollen. Auf jener Seite entstand die ganze Industrie, so dass ein starker Bruch fühlbar wurde zwischen den bürgerlichen Wohnquartieren und den Fabriken, welche das gleiche Bürgertum auf der anderen Stadtseite zu errichten begann. Dieser Teil ist seit fünf Jahren durch ein strenges Gesetz geschützt, um die Zerstörung der Fin-du-siècle-Architektur zu verhindern.

Auf dem ursprünglichen Erweiterungsplan hatte Cerda drei grosse Strassen vorgesehen: Gran Via, Diagonal und Meridiana, die sich auf einem Platz kreuzen sollten, der für ihn das kulturelle und repräsentative Zentrum des neuen Barcelona werden sollte anstelle des Platzes von Katalonien, der dies seit je gewesen war. Cerda hatte bei der Stadterweiterung ebenfalls drei Wege geplant, die den ganzen alten Teil von Barcelona durchqueren sollten, so wie Haussmann dies in Paris getan hatte. Von diesen drei Strassen wurde nur die Layetana gebaut, die den neuen Teil mit dem Handelshafen verbindet. Die beiden anderen Strassen wurden nie erstellt, denn dazu hätte man viele gothische Kirchenbauten aus dem 13. Jahrhundert niederreissen müssen. Dies mag einen Eindruck davon geben, wie wenig Respekt vor der Geschichte ein Ingenieur wie Cerda hatte, der seinen Beruf eher als denjenigen eines «Hygienikers» sah.

Die ersten Häuserblocks, die man zu bauen begann, sahen Durchgänge vor, die das Anlegen von Innengärten er-

laubten, damit alle Seiten gleichermassen genutzt würden. Doch ist Planen das eine und eine moderne Stadt errichten das andere. Die Spekulation gewann schliesslich; die Grundbesitzer zeigten sich nie sehr solidarisch.

Doch die Zeiten haben sich geändert, und nach den zwei Weltausstellungen von 1888 und 1929 und vor allem nach dem Bauboom in den sechziger Jahren gab es eine Welle von Einwanderern aus Südspanien. Man kann sich das Durcheinander beim Bau der Sozialwohnungsquartiere an der Peripherie, rund um die Stadterweiterung, vorstellen. Auch hier ist die Stadtregierung heute mit grossen Problemen konfrontiert.

Planungsgeschichte und -ziele

Die Wachstumsprobleme wurden schon früh erkannt. Gesamtplanungen blieben zwar immer wieder stecken, führten aber 1976 zum – mit unsern Zonenplänen vergleichbaren – Generalbebauungsplan *(Plan General,* P.G.M.), der heute noch im wesentlichen gültig ist. Der Plan gibt einerseits den Behörden die Möglichkeit zu Enteignungen zugunsten der Allgemeinheit (z.B. Umwandlung obsoleter Fabriken zu Pärken und Plätzen), anderseits berücksichtigt er aber auch das Quartiertypische und schaffte damit wichtige Voraussetzungen für die nachfolgenden Planungsphasen. Auf der Basis des Generalbebauungsplans hatte man in der Folge quartierspezifische stadträumliche Sanierungspläne mit einer «urbanistischen Figur» entwickelt (P.E.R.I., *Plan Especial de Reforma Interior).*

Eine entscheidende neue Phase der Stadtentwicklung begann 1981 nach der Demokratisierung mit der Bestimmung eines städtebaulichen Beraters, *Oriol Bohigas,* um ein generelles Programm für die Stadtentwicklung zu erarbeiten.

Bohigas formulierte drei wichtige Strategien:

□ Wiederherstellung des *Bezugs zum Meer.* Der Zugang zum Meer wurde nach der Weltausstellung von 1888 durch die Eisenbahn, bzw. in der Folge durch die entstehende Industriezone abgeschnitten; seither lebt Barcelona «mit dem Rücken zum Meer».

□ Planung vom *Kleinen zum Grossen* mit Berücksichtigung des Quartierverbandes, ohne aber das Ganze zu vernachlässigen. Früher wurde das Totale, wurden grosse, übergreifende Projekte geplant, die aber immer mehr oder weniger unvollendet blieben und eher noch mehr Probleme mit sich brachten.

□ *Aufwertung* («Monumentalisierung») der *Peripherie* durch Dezentralisierung der Zentrumsfunktionen. Barcelona hat viele eigenständige Quartiere, die aber nie eine echte urbane Bedeutung hatten. Ziel war hier, mit den neuen Subzentren eine gleichmässigere Struktur und Entwicklung der ganzen, «kompletten» Stadt in die Wege zu leiten und damit – im Sinne einer polyzentrischen Stadt – eine Erneuerung aus der eigenen Struktur und Substanz heraus in vielen kleinen Schritten zu ermöglichen.

Die auf diesen Zielsetzungen erreichten planerischen, städtebaulichen und architektonischen Lösungen machen Barcelona zum neuen Mekka der Stadtkultur und lösten nebenbei in Barcelona und Katalonien selbst eine erstaunliche Design-Welle aus.

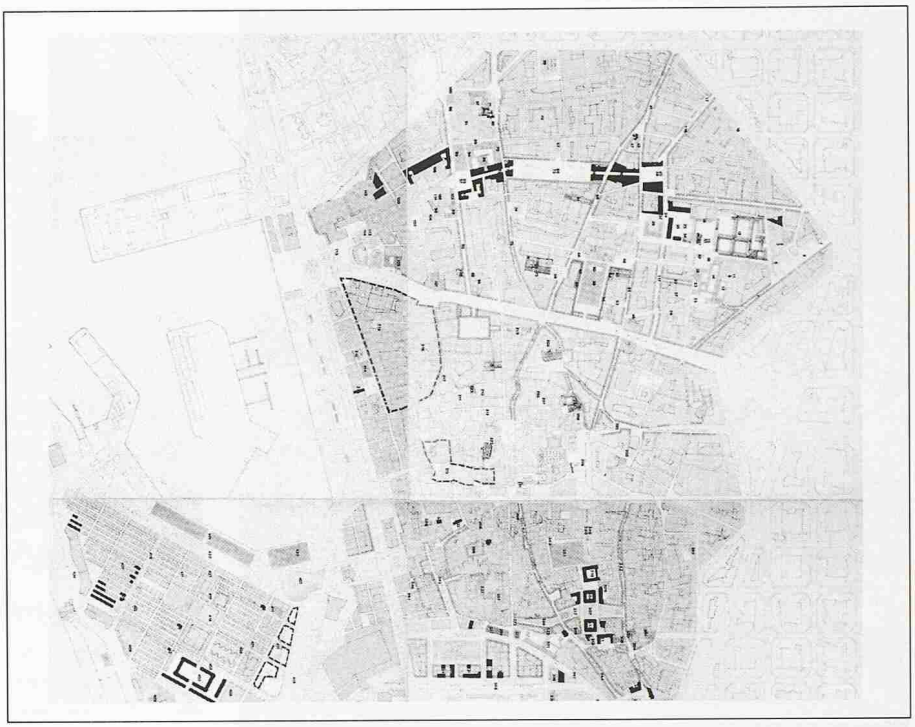

Bild 2. Sanierungsplan (Plan Especial de Reforma Interior, P.E.R.I.)

Eingriffe in der Altstadt

In der Altstadt wurden vier separate P.E.R.I. mit spezifischen Entwicklungszielen für die einzelnen Quartiere erarbeitet. Sie umfassen im wesentlichen die Verbesserung bzw. Wiederherstellung der städtischen Räume durch gezielte Auskernung und Verminderung der Dichte auch aus hygienischen Gründen, die Wiederherstellung wichtiger Gebäude und deren teilweise Umwandlung für öffentliche, kulturelle Nutzungen sowie die Sanierung und Neuerstellung von Wohnungen zur Verbesserung der Bedingungen der dort lebenden Bewohner, die nicht vertrieben werden sollen.

Optisch am deutlichsten – und von den Barcelonesen zu Recht hervorgehoben – wurden diese Massnahmen mit der Ausführung verschiedener neuer Plätze wie z.B. die *Plaza Real* usw. Zumindest für den Besucher wurden hier auf der Gestaltungsebene höchst beachtenswerte neue Wege beschritten. Die Reaktion der Bevölkerung war positiv, insbesondere weil mit diesen Plätzen wieder urbane Orte der Begegnung geschaffen wurden. In vielen Fällen führten die öffentlichen Massnahmen zu privaten Ergänzungen, Fassadenrenovationen, um nicht in neuer Umgebung ungünstig dazustehen. Aber nicht nur Plätze, sondern auch andere stadtergänzende Massnahmen wie die Vervollständigung von Arkaden oder Aufwertung ganzer Strassenzüge, Verwendung von alten Markthallen zu kulturellen Zwecken waren Teil des Programms. Von grosser Bedeutung ist der Bau der Promenade entlang des Ufers bzw. des alten Hafens im Zusammenhang mit der innerstädtischen Verkehrstangente, da damit wesentliche Punkte im Stadterneuerungsprogramm miteinander verbunden werden. Allerdings müssen Einheimische da und dort wegen der zum Teil rigorosen Eingriffe einen urbanen Identitätsverlust in Kauf nehmen.

Die Folge all dieser Massnahmen ist: Bodenpreissteigerung um das Drei- bis Fünffache!

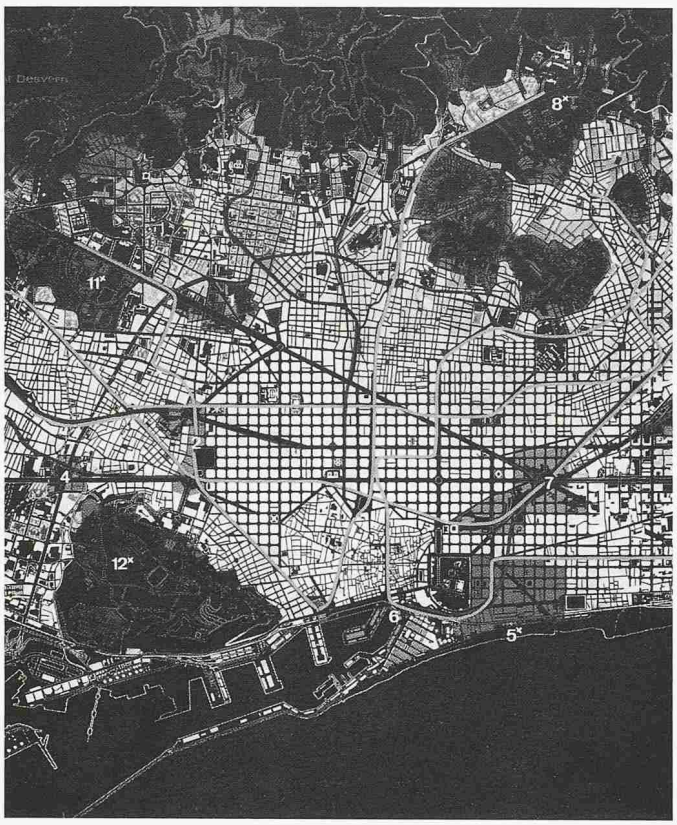

Bild 3. Neue Zentrumsgebiete (Areas de Nueva Centralitad, A.N.C.)

Bild 5. Zugunsten der neuen Uferanlagen müssen viele alte Gebäude weichen, zurück bleiben einige markante alte Gebäude als Erinnerung (Foto G. Marbach)

Eingriffe in die Erweiterung und in die Peripherie

Im Gebiet der Erweiterung (Cerda-Plan) wurden zwar neue Strassen gebaut, doch wichtiger war hier die Wiederherstellung der Höfe, die z.T. öffentlich genutzt und teilweise mit Wasseranlagen ausgestaltet werden, sowie der Wiedereinbau von Wohnungen in den alten Blockrandbebauungen. Grundsätzlich funktioniert das Gebiet der Erweiterung, es kann auch nicht als Peripherie, sondern muss als Teil des Zentrums betrachtet werden.

Entscheidender ist die Umstrukturierung der unmittelbar angrenzenden Gebiete. Bekanntestes Beispiel hiefür ist die *Plaza de Sants*, mit der auch eine Tieferlegung des Hauptbahnhofes einherging. Der ursprüngliche Generalbebauungsplan spielte gerade in diesen anschliessenden Gebieten durch die erwähnte Möglichkeit der Enteignung und durch eine Neugruppierung der alten Gemeinden eine grosse Rolle. Viele der neuen Plätze (oft Deckel von Unterniveaugaragen) und Pärke befinden sich in diesen Stadtteilen anstelle alter, enteigneter Industriebetriebe (keine neuen Dienstleistungszentren!).

Seit den 8 Jahren der demokratischen Regierung wurden mehr als hundert Plätze und 8 Pärke mit je mehr als 8 ha gestaltet. Auch dieses Programm hatte einen sehr grossen Erfolg. Die Planungen erfolgten entweder durch die öffentliche Planungsstelle direkt, mit teilangestellten Architekten, die in den Quartieren wohnen, oder auch mit externen Architekten im engen Kontakt mit der Verwaltung.

Ein grosser Teil dieser Aktionen umfasste das ganze oder teilweise Umstrukturieren alter Fabriken und deren Weiterverwendung beispielsweise für sportliche oder kulturelle Nutzungen. Aber wie im Altstadtbereich wurden auch in diesen Stadtteilen nicht nur Plätze und Pärke, sondern ganze Strassenzüge aufgewertet; dazu gehört auch der Brükkenbau von Calatrava.

Die leider nur kurzen Besichtigungen solcher Anlagen liessen allerdings den Eindruck aufkommen, die Quartiere würden zwar «optisch» aufgewertet, doch durch die Sanierungen würde ein Teil des gewachsenen städtischen Gewebes mit eingesessenem Handwerk zerstört oder würde der unmissverständliche Wille zur Bildung einer polyzentrischen Stadt in Teilbereichen seine Grundlagen eher wegsanieren.

Bild 4. Stadterweiterung im Norden. Die Grossüberbauungen wälzen sich planmässig auf das offene Land (Foto U. Marbach)

Bild 6. Neugestaltung eins Platzes am Rand der Erweiterung als Deckel des tiefergelegten Hauptbahnhofes (Plaza de Sants) (Foto U. Marbach)

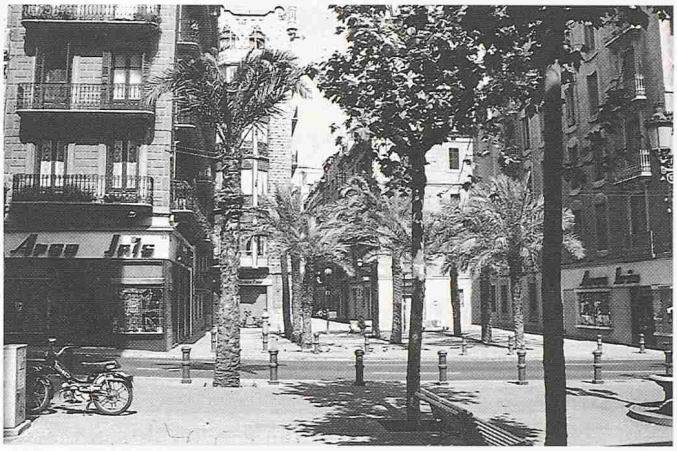

Bild 7. Alter Platz im Stadtteil Gracia (Foto U. Marbach)

Die Olympiade und ihre Folgen

Das Programm zur Stadterneuerung führte schliesslich zur Kandidatur für die Olympiade, die einen gewaltigen, vielleicht auch zu forcierten Nachschub der Stadterneuerung zur Folge hat. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Stadtregierung jedoch ein neues, weniger bekanntes, ergänzendes Programm begonnen, das neben der «Verschönerung» zu einer tatsächlichen Aufwertung der Peripherie mit neuen Zentren führen soll (A.N.C., *Areas de Nueva Centralitad).*

Um das Erweiterungsgebiet von Cerda vom Dienstleistungs- und dem parallel verlaufenden Verkehrsdruck zu entlasten, sollen in den angrenzenden Gebieten vermehrt neue urbane Zentren mit Arbeitsplätzen (und im Erweiterungsgebiet selbst, wie schon erwähnt, vermehrt Wohnungen) geschaffen werden. Damit soll gesamthaft ein besseres Gleichgewicht erhalten werden. Insgesamt wurden 12 solche neue zentrale Gebiete definiert, 4 davon in direktem Bezug zur Olympiade; natürlich profitieren die übrigen von der damit einhergehenden Dynamik!

Zu diesen Planungszonen gehören unter anderem das ganze Hafengebiet, der neue Anschluss der Stadt ans Meer und das Ufergebiet in Barceloneta. Viele der neuen Zentrumsgebiete sind direkt mit den neuen Umfahrungsexpressstrassen und der Verlängerung der innern Diagonalstrassen und deren unvermeidlich harten Eingriffen in das städtische Gewebe verknüpft.

Die Stadtverwaltung versucht auch hier, durch Planung der grossen öffentlichen Projekte in den alten und neuen «Stadtlücken», unterstützt durch private oder öffentliche Investitionen ein neues Gleichgewicht zu schaffen. Der Cerda-Plan bildet dazu interessanterweise die Grundlage und wird so nach 150 Jahren vervollständigt. Mit der Ringumfahrung, den innern (y-artigen!) Diagonalen und den daran angeschlossenen neuen Zentrumsgebieten hofft man, in Barcelona die Peripherie aufzuwerten, damit sie sich mit den alten Zentrumsgebieten zu einem neuen und beziehungsreichen, dichten Stadtraumgewebe verbindet. Barcelona soll wachsen können ohne endloses Anlagern nichturbaner Vorstädte.

Überlegungen zur weiteren Entwicklung

Das Stadtumbauprogramm von Barcelona und seine Durchführung verdienen grösste Beachtung und auch Bewunderung. Bei der Einfahrt nach Barcelona von Norden her beschleichen einen aber doch einige Zweifel, ob eine «Gesamtstadt», ohne lästige Vorstadtgebiete, gebildet werden kann. Zwar stehen hier nicht endlose Einfamilienhausplantagen herum, doch werden einerseits alte kleinere Siedlungskerne von hohen Wohnblöcken überfahren, anderseits rückt die Peripherie dampfwalzenähnlich in klar ablesbaren Taktschritten der Rodung, der Erschliessung, der Parzellierung, der Bebauung mit etwa 11geschossigen Bauten auf das an sich noch unberührte Land hinaus. Die Fahrt durch diese neuen dichten Quartiere ohne kräftige Infrastruktur, mit eher knappen, autoverstopften Strassen und ohne guten Anschluss an die öffentlichen Verkehrssysteme lässt erahnen, dass der Verkehrs- und Nutzungsdruck auf das alte Zentrum wohl nicht aufzuhalten ist und das Spiel der Zentralisierung der neuesten Peripherie wieder von vorne beginnen wird.

Wieweit auch die öffentlichen Planungsabsichten durch den privaten Bodenmarkt bzw. durch die erwähnten Steigerungen der Landpreise im alten Zentrum beeinträchtigt werden, bleibt abzuwarten. Dass die y-ähnliche Erschliessung der Stadtmitte und der Verzicht auf eine ringförmige Umfahrung der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln – aus finanziellen Gründen! – so ein dringendst notwendiges Konzept einer ökologischeren Stadtentwicklung noch in weite Ferne rücken dürfte, ist wohl zu befürchten. Zu hoffen ist, dass der immense Verkehrsdruck die einzigartige Ausstrahlung dieser Stadt nicht zerstört.

Literatur

[1] Vortrag von Prof. Octavio Mestre, Architekt der Stadtverwaltung, in französischer Sprache gehalten vor der ZBV-Reisegruppe in Barcelona am 21. Mai 1990.

[2] *Dutli, Essfeld, Kreis:* Öffentlicher Raum in Barcelona, in: DISP.101, ORL-ETHZ, April 1990

[3] *Solà Morales:* Minimal Architecture in Barcelona, Lotus Documents, Milano 1986

[4] *Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomenech:* Transformation of a Seafront, Gustavo Gili, SA, Barcelona, 1988

Adresse des Verfassers: *Ueli Marbach,* dipl. Arch. BSA/SIA, c/o Arcoop, Architekturbüro Marbach und Rüegg, Kappelergasse 16, 8001 Zürich.