

## Die vielfältige Rolle der Straße in Barcelona: *El Carrer* in Zeiten des *urbanismo táctico* und der *Superillas*

*El Carrer*, die Strasse, hat in Barcelona als Begriff und als Ort einen mythischen Klang: die Straße ist wo man sich trifft, wo alles passiert, wo sich das Leben abspielt. Sie ist der Ort der sozialen Errungenschaften, der Verteidigung von Bürgerrechten, der Revolutionen und des Umsturzes, nicht zuletzt erhalten sich geflügelte Sätze wie „Franco starb im Bett, aber die Diktatur starb auf der Straße“. Ebenso ist die Straße der Inbegriff des städtischen Selbstverständnisses und eines spezifischen – mediterranen, kosmopolitischen, aber auch stark *barrio*- also quartiersorientierten – Lebensgefühls. Die Straße zum einen als Verdichtung der Ethik der Stadt, wie sie Richard Sennett beschreibt, und zum anderen als kollektiver urbaner Raum, dessen Wahrnehmung sich durch die Pandemie und angesichts bisher unbekannter Szenarien in den Monaten des Ausnahmezustands grundlegend verändert hat. Jetzt ist, so scheint es, die Straße der Ort einer grünen Revolution.

Die Einsicht zu einer notwendigen Verkehrswende, Initiativen zur Rückeroberung der Straße für Fußgänger, das rasante Schaffen von Fahrradwegen und die permanente Ausweitung des Systems städtischer Leihräder und inzwischen auch e-bikes und der konsequente Umstieg auf Elektrobusse haben bereits das letzte Jahrzehnt geprägt und werden von der jetzigen, progressiven und für soziale und Umweltgerechtigkeit eintretenden Stadtregierung weiter vorangebracht. Das Leitbild des *Shared Space* und der Multifunktionalität innerstädtischer Straßen, besonders im engen Geflecht der Altstadt, hat Gehwege nivelliert, lässt Fußgänger mit anderen Verkehrsteilnehmern die Straße teilen und erzieht somit zur Rücksichtnahme. Um die Jahrtausendwende hatte sich –zumindest infrastrukturell– ein rasend schneller Paradigmenwandel vollzogen. So wurde etwa der hochgelegte Autobahnring Glòries, erst 1990 als *Superhighway* gebaut, seit 2008 dekonstruiert und in eine Parklandschaft verwandelt. Und niemand hätte sich noch vor wenigen Jahren vorstellen können, dass die Avinguda Meridiana als vormals achtspurige Ausfallstraße und eine der drei wichtigsten Magistralen des Plan Cerdà, sich in eine Grünachse verwandeln würde, in der man gerne spazieren geht. Doch trotz einer ambitionierten Klimastrategie zur Emissionsreduzierung als Teil des städtischen Mobilitätsplans 2013–2018 (PMU) ist Barcelona nach wie vor eine der am stärksten kontaminierten Städte Europas. Das zeigt auch der aktuelle Beitrag Kataloniens in der Architekturbiennale in Venedig. Nach einem Bann an Wochentagen für Fahrzeuge mit alten Verbrennungsmotoren im inneren Stadtgebiet ist momentan ist eine CO<sub>2</sub>-Besteuerung für Fahrzeuge in ganz Katalonien im Gespräch, die im November 2021 endgültig eingeführt werden soll.

### Wie die Pandemie Ildefons Cerdàs Ideen neu befeuert

Der Stillstand –des öffentlichen Lebens und auch des Verkehrs– zwischen März und Mai 2020 führte allen vor Augen, wie angenehm sich die Ruhe und die unverschmutzte Luft inmitten der Verkehrsadern anfühlte, die plötzlich zu abendlichen Flaniermeilen wurden. Mitten auf den Straßen spazieren zu können bot einen völlig neuen Blick auf die Stadt. Zudem wurde allen bewusst, wie existenziell der öffentliche Raum als Extension des –oft extrem limitierten– Wohnraums für ein

gutes und gesundes Leben ist. Aus dieser Erfahrung heraus, um den pandemiebedingt nötigen Abstand von Menschen in dichten Vierteln zu gewährleisten und um den Autoverkehr im Zuge seiner schrittweisen Rückkehr gewissermaßen zu zähmen und den Straßen Raum abzugewinnen, wurde die Stadt innerhalb weniger Wochen zum Experimentierfeld eines *urbanismo táctico*: ganze Spuren von Hauptstraßen wurden mit Pollern versehen, mit Punkten und Streifen gelb bemalt und zu erweiterten Bürgersteigen erklärt; weitere Pop-Up-Fahrradwege erweiterten das Netz; in den *Chaflanes*, den charakteristischen abgeschrägten Ecken des *Eixample*, wurden mit bunten Betonblöcken Terrassen improvisiert; in Straßenzügen, die für das *Superblock*-Projekt als Grünachsen vorgesehen sind – beispielsweise die Carrer Consell de Cent – wurde ebenfalls die dauerhafte Sperrung für den Verkehr erprobt. Der Protest der Ladenbesitzer, Taxifahrer und parkplatzsuchenden Anwohner blieb nicht aus. Dem Spott über die Kleinteiligkeit und den zu simplen Charakter dieser Aktionen hält die Beigeordnete für Urbanismus die Notwendigkeit des Testens für einen „wirklichen Maßstabssprung“ entgegen.

Dieser Maßstabssprung, der schon in verschiedenen Epochen, politischen und sozialen Momenten weiterentwickelt wurde, geht auf den Ingenieur und Visionär Ildefons Cerdà zurück: Seine Schriften „Teoría de la construcción de ciudades“ [Theorie des Städtebaus] (1859) und „Teoría General de Urbanización“ [Allgemeine Theorie der Urbanisierung] (1867) begründeten den Urbanismus als Disziplin und steckten den intellektuellen und technischen Rahmen für seinen Stadterweiterungsplan für Barcelona von 1859.

Cerdàs Wahrnehmung des Territoriums als große Gesamtheit, in die er schließlich ein städtisches System einschrieb, war zweifellos geprägt von der Perspektive, die ihm Centelles, sein Geburts- und Wohnort, auf die endlos erscheinende Kulturlandschaft zwischen dem hügelhaften Hinterland von Barcelona und der Küstenlinie bot. Hier entwarf er ein wachsendes und dynamisches System, in dem es das Gleichgewicht von Natürlichem und Gebautem zu erhalten und zu stärken gilt und es eine klare Interdependenz und somit territoriale Einheit von Stadt und Region gibt. Zu diesem im Territorium verankerten Blick kam sein intensives Studium der lateinamerikanischen Städte und deren in der Kolonialzeit von Spanien aus implantiertem Raster, im Kontext jedoch des 19. Jahrhunderts und der Unabhängigkeits- und sozialen Bewegungen. So entstand seine egalitäre Vision einer neuen Stadt.

Es könnte kaum einen besseren Zeitpunkt geben, um den Einfluss von Ildefons Cerdà zu überdenken, als die Pandemie: seine Gedanken zur Durchlüftung von Wohnungen und der Blockrasterstruktur als zwischen Hügeln und Meer ausgerichtetem System, zu Grün- und Freiräumen, seine klaren Vorstellungen und Richtlinien zum Maß von 133,33 Metern der *Intervía* (Distanz von Straßenmitte zu Straßenmitte) zwischen den ursprünglich offenen Stadtblöcken, zu Straßenbreiten und zur Länge der *Chaflanes* von 20 Metern, der Anordnung von Bäumen und der Erreichbarkeit aller nötigen Infrastrukturen in einem fußläufigen Radius sind hochaktuell. Neben der Funktionalität als Gestaltungsprinzip ging es Cerdà auch um soziale Gerechtigkeit, um eine radikale Gleichheit und um einen egalitären Straßenraum für alle Schichten und städtischen Funktionen.

## Genealogie und Zukunft des Superblock-Konzepts

Der Weiterentwicklung dieser Prinzipien hat sich der Biologe und Umweltingenieur Salvador Rueda seit Mitte der Achtziger Jahre gewidmet. In seinem Buch „Ecología Urbana“, 1995 veröffentlicht, erläutert er die netzartige Struktur, die auf der Basis des Blocks als Zelle funktioniert. Sie ist ein absolutes Gegenmodell zur radiozentrischen Stadt die Grundlage für sein Verständnis der Stadt als offenes Ökosystem. Allerdings ist, das zeigen die frühen *Superilla*-Konzepte ab 1987 zur Reaktivierung der Altstadt von Barcelona und des Viertels Gràcia durch Verkehrsberuhigung, der Schaffung von Plätzen und vor allem eines Straßennetzes unterschiedlicher Hierarchien, die *Superilla*-Idee nicht an das Cerdà-Raster gebunden.

Ruedas Ideen bauen auch auf den Spuren des modernen Städtebaus auf, etwa des einflussreichen, aber nicht realisierten Plan Macià von 1932, in dem Le Corbusier, zusammen mit der katalanischen GATCPAC-Bewegung, erstmals von *Superblocks* sprach: er fasste jeweils drei der Cerdà-Blöcke zu einer Einheit von 400 auf 400 Metern zusammen und organisierte, getreu den funktionstrennenden Ideen des modernen Städtebaus, den Verkehr in zirkulärer Form um diese *Superblocks* herum. Auch in den Planungen des Olympischen Viertels von Planern um Oriol Bohigas Anfang der Neunziger Jahre tauchen diese Bezüge ansatzweise wieder auf.

Zwischen 2000 und 2019 hat Salvador Rueda als Direktor der Behörde für Urbane Ökologie unter verschiedenen Legislaturperioden das System *Superilla* oder System der neun Blöcke [Sistema de los 9 Cuadros] S9C weiterentwickelt und in ersten Pilotprojekten realisiert. Es gruppiert neun Blöcke zu einer städtischen Einheit von 16 bis 20 Hektar, die für den fließenden Verkehr geschlossen wird, in der Parkplätze reduziert und stattdessen Fahrradwege, erweiterter Fußgängerraum, Spiel-, Grün- und Sitzflächenflächen geschaffen werden.

Grundvoraussetzung und erster Schritt war die Entflechtung und Neuordnung des Busnetzes ab 2002 in ein klares System von horizontalen und vertikalen Linien in Hauptverkehrsstraßen und strategischen Punkten, aber auch deren Verbindung mit anderen Netzen wie dem Tram-, Bahn- und öffentlichen Fahrradnetz. Wohin mit den Autos, möchte man fragen? Alleine durch diese Umwidmung und Umleitung der Ströme, so Rueda, müssen nur 15 Prozent der Fahrzeuge reduziert werden und es kann dennoch gelingen, um etwa 70 Prozent des öffentlichen Raums für die Fußgänger zurückzugewinnen. Entscheidend sind auch die Zahlen zur öffentlichen Gesundheit und Lebensqualität, die ein solch viel weiter gespanntes Straßennetz bringen könnte: über 600 Tode könnten jedes Jahr vermieden, Asthma, Bronchitis und kardiovaskuläre Krankheiten könnten massiv gesenkt werden. Für Rueda ist dies technisch und ökonomisch sehr leicht, allerdings kulturell nur schwierig umzusetzen, da „das Auto in unser Gehirn eingebraut ist“ (Gespräch am 18.5.21).

Erste *Superillas* wurden bereits in den Stadtteilen Sant Antoni und Poblenou implementiert. Zunächst wird in einer ersten Phase das Mobilitätskonzept umgesetzt: Fahrbahnbreiten werden reduziert und der Verkehr wird umgeleitet und auf Lieferanten und Anwohner beschränkt, die Geschwindigkeit wird zunächst auf 30, später auf 10 Stundenkilometer reduziert. Die abgeschrägten Ecken der Blockstruktur werden mit temporärem Stadtmobiliar und Farbzeichnungen auf dem

Asphalt in Plätze und Freiflächen umgewandelt. 2000 Quadratmeter gewinnt man in jeder Kreuzung, die zum Platz wird. In der zweiten Phase werden Grün- und Freiflächen gestaltet, Dächer und Fassaden begrünt und in ein System des Regenwassermanagements integriert. Schrittweise soll so der ursprüngliche von Cerdà vorgesehene Grünflächenanteil von 35 Prozent wieder zurückgewonnen werden und das Stadtklima verbessert werden. Die eingangs erwähnte Multifunktionalität und die freie Beweglichkeit in diesen offenen Räumen sind Leitbild ebenso wie die Selbstorganisation dieser neuen Nachbarschaftsorte. Die Bürgerbeteiligung war im ersten Pilotprojekt, so sehen es zumindest die Anwohner von Sant Antoni, mehr eine Alibipolitik denn eine echte Partizipation – eine Erkenntnis für die nächsten Schritte.

### Das *Eixample* der Zukunft – soll die Stadt gezähmt werden?

Im gesamten *Eixample* sollen in den kommenden Jahren jede dritte Straße zu einer Grünachse umgestaltet und allen Bewohner/innen in 200 Metern Entfernung ein Platz zur Verfügung gestellt werden. Mindestens sechs Grundaktivitäten sollen in 600 Metern und tägliche Aktivitäten in maximal 300 Metern Entfernung erreichbar sein, sodass aus dem Bild der 15-Minuten-Stadt gar ein Bild der 5-Minuten-Stadt werden könnte. Langsam soll es sich zu einem Netz von 21 Grünachsen und 21 Plätzen transformieren und so 33,4 Hektar an öffentlichem und 6,6 Hektar an Grünraum gewonnen werden.

Für die Umgestaltung der emblematischen Straßen Consell de Cent als horizontale und der vertikalen Girona, Rocafort y Comte Borrell als Pilotprojekt wurde Ende 2020 ein Wettbewerb ausgeschrieben. Das Gewinnerprojekt nennt sich „Caminar des del Centre“ [Vom Zentrum her laufen/ gehen] und greift die Erfahrung der Pandemie auf, in der es plötzlich möglich war, inmitten der Straßen zu laufen und diese ganz anders wahrzunehmen. Ein gerendertes Bild zeigt überzeugend eine verkehrsberuhigte, grüne Achse mit multiplen Nutzungen und permeablen Oberflächen. Das Bild wirft natürlich auch Fragen auf: Können die Bäume wirklich so nah an den Fassaden stehen? Was ist die Rolle der Fassaden, der Gebäude selbst und wie wird der Übergang zwischen privatem und öffentlichem Raum definiert? Wird eine aktive Beteiligung der Anwohner und der Ladenbesitzer diesmal gelingen?

“Natürlich haben wir an Bürgerbeteiligung gedacht”, sagt Carlota de Gispert von Ciertto Estudio (in einem Gespräch am 18.5.21), die zusammen mit B67 Palomeres Arquitectes den Wettbewerb gewonnen haben. “Eine der nun zu lösenden Herausforderungen in der zweiten Phase ist unter anderem, Leitlinien zu erarbeiten, wie der Straßenraum von Anwohnern und Geschäftsinhabern als Extension des privaten und kommerziellen Raums angeeignet werden kann und dennoch dem städtischen Normativ für öffentliche Räume folgt. Da sind auch die Grundregeln etwa für Blinde und überhaupt die Barrierefreiheit wichtige Themen.“

Der Gegensatz des Begriffs *Superilla*, der eigentlich von einer Megastruktur spricht und gleichzeitig den Mikromaßstab, die Stadt der kurzen Wege und die Straßenkreuzung als Insel sucht, ist attraktiv, birgt aber auch eine konzeptionelle Gefahr: dass sie sich in Kleinteiligkeit verliert, den Begriff des Zähmens oder „Domestizierens“ zu ernst nimmt und letztlich, durch eine Artifizialisierung der Natur

als Gestaltungselement, auch eine Art grüne Gentrifizierung und eine Verschiebung der Interessenslagen erzeugen könnte.

„Das Netz ist noch viel wichtiger als die Zelle“, sagt Rueda (im Gespräch am 19. Mai 2021). „Es geht nicht darum, gerade Linien zu gestalten, sondern es muss immer darum gehen, ein Ökosystem zu schaffen und alle seine Bestandteile als Fraktale zu verstehen“. So könnte es sein, dass mit der Fixierung auf die Grünachsen der Blick zu sehr auf die Gestaltung von Straßen und letztlich von Linien geworfen wird und das Systemische und ganzheitliche Verständnis der Stadt aus dem Auge gerät.

Dennoch: der politische Wille zur Umsetzung ist da. Revolutionär wäre es, die Idee der *Superillas* in einem wirklichen Maßstabssprung als System und regionales Konzept der Verkehrswende über die politischen Grenzen der Stadt hinaus auf die ganze Metropolitanregion anzuwenden.