

BAUNETZWOCHE #85

Das Querformat für Architekten. 4. Juli 2008

Special:
MODELL BARCELONA:
TUNNELPARKS

Mittwoch

Architekten gehören bekanntermaßen zu den Alleskönnern unter den Gestaltern: Vom Bühnenbild bis zur Türklinke entwerfen wir, was uns zwischen die Finger kommt. Kein Wunder, dass die speziell für die entsprechenden Bereiche ausgebildeten Designer über solche Architekten-Kreationen die Nase rümpfen. Einzige Ausnahme bildet hier Zaha Hadid: Ihr Design wird auch von Szene-Profis ernst genommen. Den jüngsten Beweis dafür liefert die Designschool-Absolventin Olivia Lee: Sie gestaltete ein Dreier-Set aus Plastikfiguren der derzeit angesagtesten Designstars: Neben Jaime Hayon und Karim Rashid ist die umtriebige Lady die Dritte im Bunde. www.dezeen.com

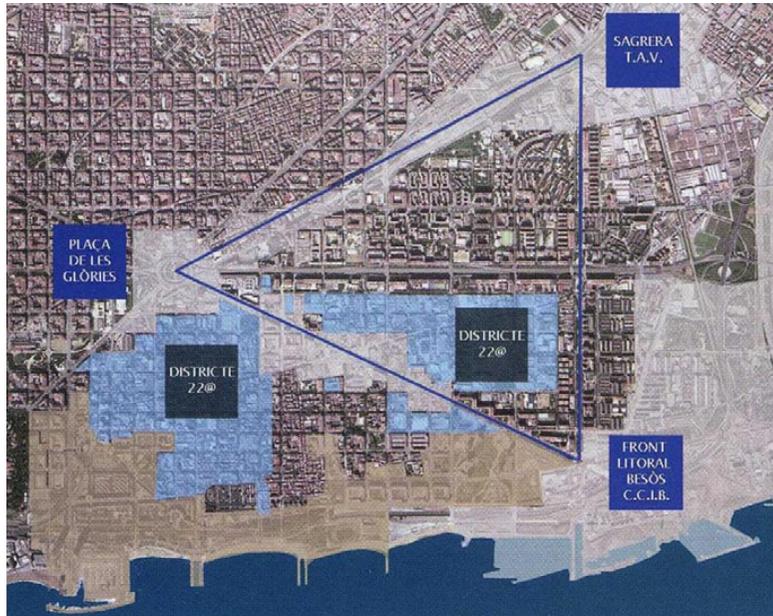


MODELL BARCELONA: TUNNELPARKS



Gran Via Bildnachweis: Beat Marugg, Barcelona/Thuis

Barcelona gilt seit den achtziger Jahren als Mekka für Stadtplaner und Landschaftsarchitekten: Nachdem die Stadt auf beispielhafte Art und Weise ihre Stadtplätze im Bezirk Gracia einer radikal schlichten Verjüngungskur unterzogen hatte, wurde in Vorbereitung auf die Olympiade 1992 die Altstadt mit ihren Hafenanlagen und dem Strand saniert. Zum „Forum 2004“ folgte dann die Ausdehnung Richtung Osten und die Aufwertung des Río Besos. Der überall sichtbare Gestaltungswille, der auch ungewöhnlichen und teuren Materialien zum Einsatz verhilft, lässt viele deutsche Landschaftsarchitekten, die hierzulande im Bereich der Stadtplatzarchitektur mit ästhetiksresistenten Tiefbauämtern zu kämpfen haben, vor Neid erblassen. Seit Mitte der neunziger Jahre verfolgt Barcelona auch ein weiteres Konzept: Die Überdeckelung von Hauptverkehrsadern mit Parks.

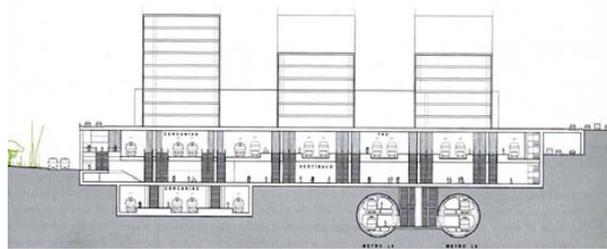


Barcelona, aktuelle Planungsgebiete



Bahnhofsprojekt und Planungsgebiet San Andreu Sagrera

Fangen wir mit dem jüngsten Projekt an: „San Andreu Sagrera“. Das heißt, eigentlich haben die Planungen gerade erst begonnen, denn hier handelt es sich um die größte Infrastrukturmaßnahme Barcelonas des neuen Jahrtausends: Es geht um den Bahnhof und die Trasse für den Hochgeschwindigkeitszug, der Barcelona zu einem weiteren Knotenpunkt des internationalen und regionalen Highspeed-Verkehrs machen wird. Damit wird die Verknüpfung der Metropolregionen Europas gefördert – dieser Raum umfasst in Barcelona immerhin 15 Millionen Menschen. Doch Barcelona würde seiner urbanistischen Vorreiterrolle nicht gerecht werden, wenn ein Projekt solcher Dimension nicht auch gleich für weitere städtebauliche Entwicklungsschübe genutzt würde. Das Projekt „San Andreu Sagrera“ ist daher gleichzeitig Katalysator für die Entwicklung des gleichnamigen und urbanistisch eher zurückgebliebenen Standort-Bezirks, der sich vorrangig durch verlassene Industrieareale und große Brachflächen auszeichnet, die ursprünglich dem Zugverkehr oder der Energiegewinnung dienen. Ganze Straßenzüge sind dadurch vom Rest der Stadt isoliert, urbane Qualität findet



San Andreu Sagrera, Schnitt im Bahnhofsbereich

man hier nicht. Gemeinsam mit den Initiativen zur Restrukturierung der Arbeiterquartiere und Industriebrachen der ehemals florierenden Textilindustrie im „Poble Nou“ – Plan 22@Barcelona – und der Umwidmung der Gegend um den Verkehrsknotenpunkt Glories zum administrativen und wirtschaftlichen Zentrum der Kommunikations- und Medientechnologie, steht das Projekt „San Andreu Sagrera“ damit in einer Linie der Bemühungen Barcelonas um



Projekt San Andreu Sagrera, geplante Bebauung

eine „Wende Richtung Osten“. Der Bahnhof als infrastruktureller Knoten wird den Bezirk verkehrstechnisch – neben dem Hochgeschwindigkeitsbahnhof mit neuer U-Bahnlinie und Metrostation, Busverbindungen und neuem Regionalbahnhof – an den Rest der Stadt binden. Als wichtigstes Element betrachtet die Stadtverwaltung aber die Planung und Realisierung eines Parks über den Schienen: Gut vier Kilometer lang und 34 Hek-



Projekt San Andreu Sagrera, geplante Bebauung mit Park



Ronda del Mig Bildnachweis: *Jordi Henrich und Olga Tarrasó*

tar groß wird dieser Park, der wie eine grüne Naht die verschiedenen Quartiere von San Andreu und Sagrera mit einander verbinden soll – der größte Park in ganz Barcelona. Er bildet die oberste über vier Ebenen, in denen sich die diversen Verkehrsmittel bewegen. Nördlich und südlich des sich von Südosten nach Nordosten erstreckenden Grünzugs sind Neubauten für den Dienstleistungssektor und Wohnungen geplant. Die erwartete hohe urbane Qualität durch gute öffentliche Anbindung, den großzügigen Grünraum und unterschiedliche Freizeitangebote soll neue Nutzer und Bewohner anlocken.

Dass das Konzept des „Stadtparks über dem Tunnel“ funktioniert, hat Barcelona in der jüngeren Vergangenheit bereits mehrfach bewiesen. Aus dem Jahr 1995 stammt das Projekt „Ronda del Mig“ von Jordi



Paseo Garcia Faria Bildnachweis: Joan Ravetllat und Carme Ribas



Henrich und Olga Tarrasó. Der Schnellstraßenring ist die wichtigste Verbindung zwischen dem Nord- und Südwesten der Stadt und bildete lange Zeit einen tiefen urbanen Schnitt zwischen den angrenzenden dichten Wohnquartieren. Nun wurde dieser Schlucht durch eine Überbauung geschlossen. Über den tiefliegenden Fahrspuren wurde im Untergeschoss ein Parkdeck integriert, das den ruhenden Verkehr aus den Anliegerstraßen aufnimmt und zwischen der angrenzenden Bebauung Raum für eine 27 Meter breite öffentliche Passage bietet: den Ramblas – Lebensader eines jeden Viertels in Barcelona.

Die aufwändig gestaltete offene Passage lebt vor allem von ihrer designorientierten Stadtmöblierung: Expressiv geformte Straßenlaternen sowie Raseneinfassungen aus Cortenstahl und durchgestaltete Bänke machen aus dem ehemaligen Straßenraum einen dynamischen Park, der von den Anwohnern rege genutzt wird. Zudem trägt die Lärmreduzierung erheblich zur Verbesserung der Qualität der hier anliegenden Wohnungen bei.

Ähnliches erreichte man im Jahr 2002 mit dem Paseo García Faria: Über eine Länge von gut 1,3 Kilometern erstreckt sich hier ein gerade mal 40 Meter breiter Park über einem Parkplatz und Teile einer Schnellstraße. Ziel der Überdeckung war vorrangig die Überwindung des starken Grenzcharakters von Parkplatz und Straße in Richtung Meer. Die Architekten Pere Joan Ravetllat und Carme Ribas entwickelten ein Konzept, das sowohl dem Bedürfnis nach einer autofreien Erschließung als auch nach einem qualitativollen Grünraum gerecht wird: Der schmale Streifen wird in Längsrichtung erneut in zwei Längsstreifen geteilt, von denen der eine als breiter asphaltierter Weg dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr



Gran Via

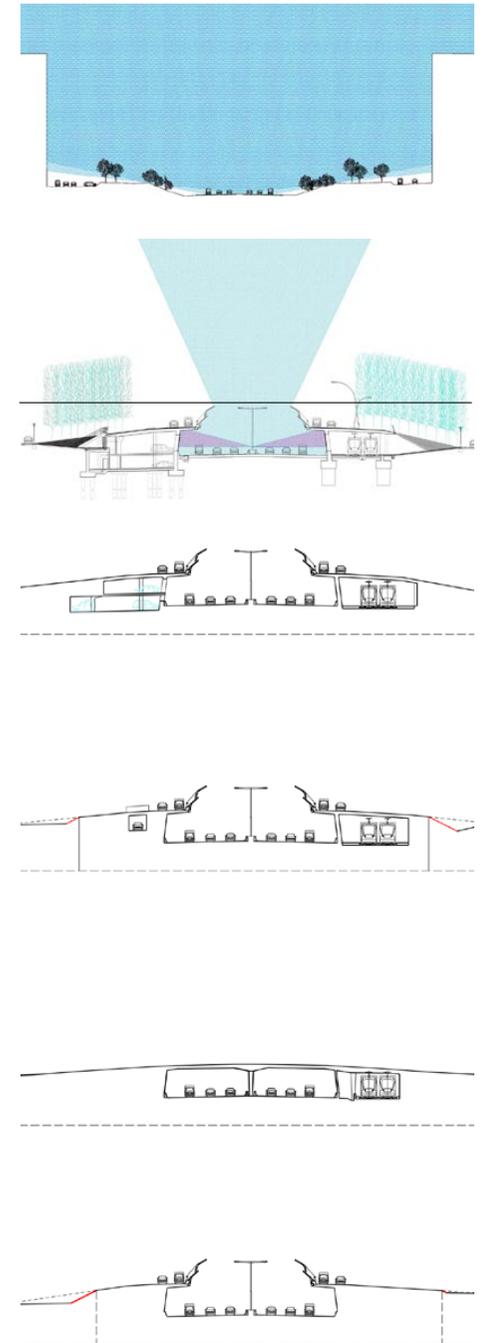
*Bildnachweis: Beat Marugg,
Barcelona / Thusis*



Gran Via, Foto oben: Schnellstraße A-19 nach dem Umbau, Grafik rechts: früherer Zustand (oben) mit Lärmausdehnung, darunter Zustand nach dem Umbau, Bildnachweise: Arriola&Fiol Arquitectes

vorbehalten ist. Der andere ist durch Kies- und Grünfelder sowie balkonartige öffentliche Terrassen geprägt, von denen aus man den Blick aufs Meer genießen kann. Formal werden die beiden Bänder über trapezförmige Querstreifen zusammengebunden, die im Bereich des breiten Weges durch eine unterschiedliche Einfärbung des Asphalts zu erkennen sind. Fußgängerbrücken im Abstand von rund 400 Metern stellen zudem die direkte fußläufige Erschließung vom Stadtgebiet zum Strand her.

Bis zum Jahr 2006 wurde die Gran Via de les Corts Catalanes, die A-19, im Bereich östlich der Rambla Poble Nou komplett umgestaltet. Die Architekten Andreu Arriola und Carme Fiol gaben der 100 Meter breiten Straße ein neues Profil, das aus drei Verkehrsebenen besteht: Einer „Hauptschlagader“, die als unterstes und zentrales Level die Schnellstraße aufnimmt, parallel dazu die Tramführung und Zufahrten sowie über eine Länge von 400 Metern (zweigeschossige) Parkplätze; als drittes wurden über der Autobahn – auf auskragenden Vorsprüngen, die die Schnellstraße zu einer Art Halbtunnel machen – zweispurige Straßen gelegt. Diese verlaufen rund dreieinhalb Meter über dem Niveau der Bürgersteige und Anliegerstraßen am Fuß der Bebauung. Dazwischen spannen die Architekten einen Park auf, dessen Topographie tatsächlich an abgespannte Zelte und textile Strukturen erinnert: Als geschwungene Dreiecke heben sich begrünte, teils mit Bäumen und Sträuchern bepflanzte Betondeckel mit Steigungen bis zu 20 Prozent der zentralen Achse entgegen und verlaufen ähnlich einer Zierborte entlang des Tunnelrands. Abgeschlossen wird dieser durch zweieinhalb Meter hohe Schallschutzwände mit farbigen Sichtfenstern, deren Gestaltung Aufgabe des Büros EMBT Miralles Tagliabue war. Ihre Form entstand aus der Idee, auch die oberhalb der Autobahn verlaufenden Straßen





Gran Via Bildnachweis: Beat Marugg, Barcelona/Thuis



Gran Via Bildnachweis: Beat Marugg, Barcelona/Thusis



Gran Via Bildnachweis: Beat Marugg, Barcelona/Thuis

mittels eines Klappmechanismus „übertunneln“ zu können. Sie sind im Kern aus einem schallabsorbierenden Material mit geringer Dichte, die Außenhaut ist aus widerstandsfähigen, teils konkav gebogenen Platten. Dicht gesetzte Fußgängerbrücken (Entwurf: Albert und David Viaplana) verweben zudem beide Seiten des Parks und führen den geschwungenen „Zickzackstich“ der grünen Naht weiter.

Dadurch wird Besuchern und Bewohnern bei der Einfahrt nach Barcelona im Nordosten ein imposanter Auftakt geboten, dem im Rahmen der „Wende Richtung Osten“ noch einige Maßnahmen folgen werden: Die Umwandlung des gigantischen Verkehrskreisels Plaça de les Glòries zu einem begrünten Platz, unter dem der Kreisverkehr in einem Tunnel weitergeführt werden soll, ist nur eine davon.

(Anja Dreybrodt und Cordula Vielhauer)

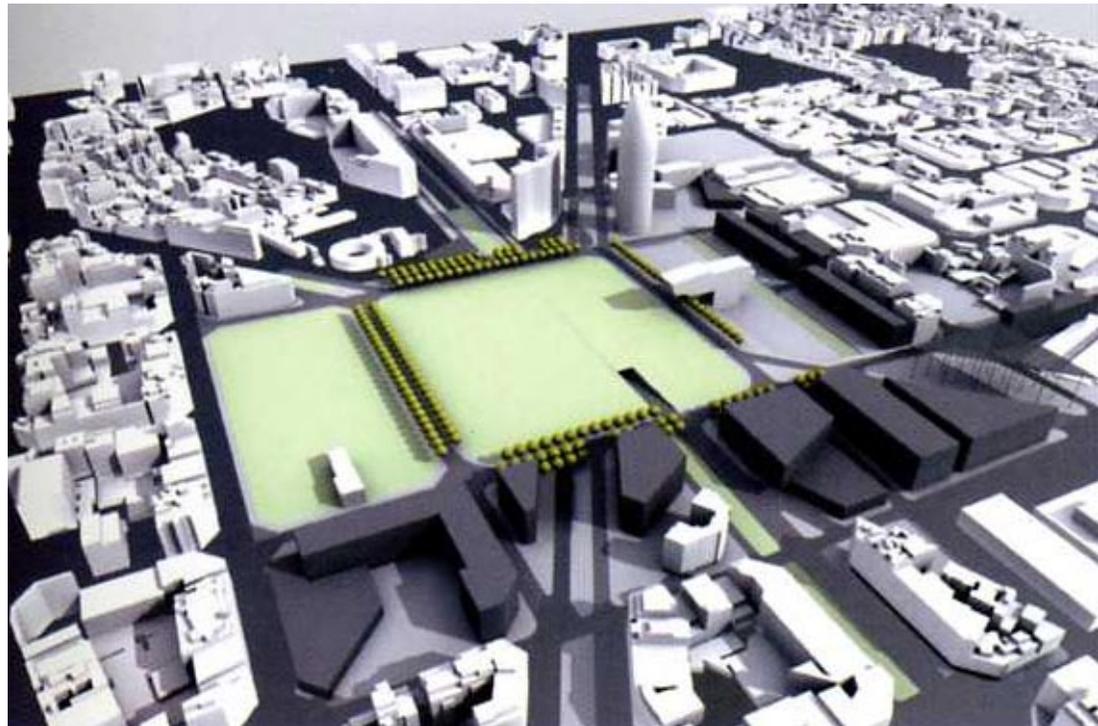
zu den Architekten:

Arriola&Fiol Arquitectes:

www.arquired.es/users/arriolafiol

Ravetllat & Ribas (E-Mail):

rqr@coac.net



Entwurfsplanung für die
Plaça de les Glòries



Ist-Zustand der Plaça de les
Glòries mit Torre Agbar

Sneak Preview: Parc Poble Nou von Jean Nouvel

Anfang April 2008 wurde er eingeweiht, der neue Parc Poble Nou nach Plänen von Jean Nouvel. Als „grüne Ausgleichsfläche“ zu Nouvels 2005 eingeweihtem Torre Agbar, städtebaulichem Aushängeschild und Landmarke des Viertels, gehört auch der Park zu Barcelonas urbanistischer „Wende Richtung Osten“. Er füllt eine dreieckige Fläche oberhalb der Straße „Diagonal“ östlich des Torre Agbar aus und lässt die Matrix des auch im Poble Nou weitergeführten Cerdáschen Stadtrasters „durchscheinen“.

Doch bisher gibt es keine Veröffentlichungen zu dem Projekt. Auf Nachfrage teilt uns das Büro kurz mit, „Jean Nouvel möchte es noch nicht veröffentlichen“. Er möchte auf den Herbst warten, „wenn die Vegetation fertig ist“. Klar: Pflanzen brauchen Zeit zum Wachsen – vor allem, wenn der Park hinterher aussehen soll, als diene er vorrangig als Inspirationsquelle impressionistischer Malerei – so suggerieren es wenigstens die Rendings. Doch auch wenn der Park – ähnlich wie in Paris – nachts geschlossen wird, ist er schon eröffnet, tagsüber zugänglich und rege frequentiert. Wir haben daher keine Kosten und Mühen gescheut, unseren Lesern einen ersten kleinen Einblick in das neue Werk des Pritzker-Preisträgers zu ermöglichen.

zum Architekten: www.jeannouvel.com



Foto: Carlos Ipser, Barcelona

Sneak Preview: Parc Poble Nou von Jean Nouvel



Visualisierungen: Atelier Jean Nouvel



Fotos: Carlos Ipser, Barcelona



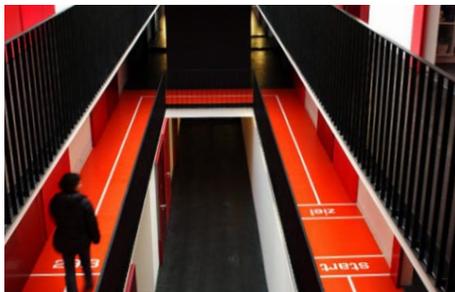
Tipps

Aufstieg der Unterschicht

Früher wurde er versteckt. Geduldig ertrug er jede Menge Lasten – Lob und Bewunderung erntete allein die Oberschicht. Heute gilt er als äußerst repräsentativ und verleiht Museen, Gewerbeflächen oder Lofts einen kühlen, rohen und auch mal knallfarbigen Charme. Ob pur, gewachst, aus Gussasphalt, beschichtet mit Polyurethan oder Epoxidharz – nicht nur bei der Sanierung alter Industriebauten hat Estrich seine tragende Rolle ausgebaut und liegt häufig ganz oben.

Im Baunetz Wissen Fußbodenkonstruktionen erhält er in jeder Form gebührende Aufmerksamkeit: allein 161 Mal in den verschiedenen Kapiteln des Fachwissens – von den Anwendungsmöglichkeiten über die Ausführung bis zur Schadensbehandlung.

www.baunetzwissen.de/fussboden



Liebling der Woche: Desktop S

Es ist ein Klassiker unter den leichten Modulsystemen – ohne visuelle Abnutzungserscheinungen: Das auf einem Stahlrohr basierende System 180. Auf der Basis des Längenmaßes 180 mm entwickelt, dessen Vielfaches gängige Standardmaße im Officebereich sind – 380 mm Ordnerhöhe, 720 mm Tischhöhe (Achismaße), dient es als Grundlage unterschiedlichster Konstruktionen vom Kleinformel bis zum Dachtragwerk.

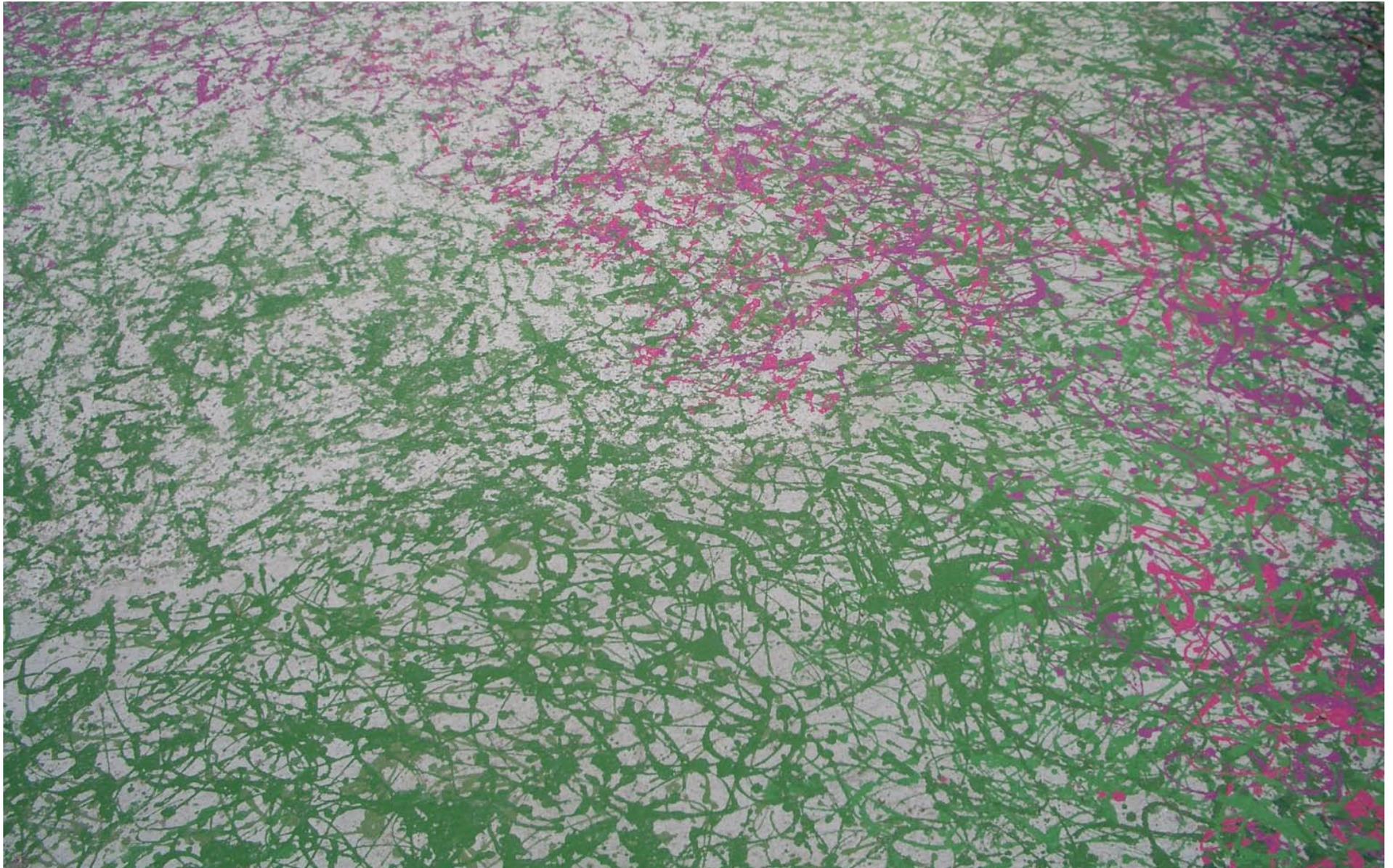
Um dem Nutzer die Entscheidungsfindung zu erleichtern, wurde die Linie SystemUnits eingeführt, in der „fertige“ Möbellösungen angeboten werden. Zu dieser Linie gehört auch der hier vorgestellte Schreibtisch „Desktop S“ – der kleine Bruder des „Desktop L“: Er besteht aus zwei Regalelementen, zwischen die eine Tischplatte gespannt wird. Insgesamt ergibt sich so eine Breite von 1920 mm bei einer Tiefe von 750 mm und einer Gesamthöhe

von ebenfalls 750 mm. Am Desktop S können nachträglich auch Seitenverkleidungen oder Auszüge eingebaut werden. Die Tischplatten gibt es in unterschiedlichen Ausführungen – von MDF schwarz über MDF weiss, MDF Ahorn und MDF Bernstein bis zu MDF Makassar. Die Stahlrohre sind wahlweise verzinkt oder in Edelstahl erhältlich, die unteren Ablagen werden immer in Edelstahl angeboten.

www.designlines.de



Bild der Woche *



* Satellitenfoto oder Hommage an die Achtziger? Im Parc Poble Nou in Barcelona sind auch die Wege farblich auf die Vegetation abgestimmt. *Bildnachweis: Carlos Ipser, Barcelona*