

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Band: 83 (1996)
Heft: 12: Bilbao

Artikel: Industriekrise und Stadterneuerung in Bilbao
Autor: Salazar, Javier
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

Industriekrise und Stadterneuerung in Bilbao

Entstanden aus einer mittelalterlichen Kleinstadt, erlebte der Grossraum Bilbao seit Ende des 19. Jahrhunderts aufgrund der wirtschaftlichen Blüte eine rasante bauliche Entwicklung. Abgesehen von der Erweiterung des unmittelbar an die Altstadt anschliessenden Geschäftsviertels verlief die Bebauung allerdings vollkommen planlos, so dass sich um die kleinen Siedlungen entlang dem Fluss *Nervi6n*, eingeklemmt zwischen steile H6gel, extrem dichte Konglomerate bildeten. Nach einem Jahrhundert industriell dominierter Stadtentwicklung ist der Zeitpunkt gekommen, den Grossraum Bilbao mittels 6bergreifender Infrastruktur- und Bauprojekte neu zu organisieren, um die Stadt auch wirtschaftlich wieder in Schwung zu bringen. Javier Salazar zeichnet im folgenden Beitrag Bilbaos Stadtbaugeschichte nach und diskutiert die aktuellen urbanistischen Vorhaben. Eduardo Leira erl6uert anschliessend die grossr6umige Planungsstrategie Bilbaos.

■ Parti d'une petite cit6 moyen6geuse, le grand Bilbao vit depuis la fin du 19^{eme} si6cle un rythme de construction acc6l6r6 aliment6 par la conjoncture 6conomique. Mise 6 part l'extension du quartier d'affaires avoisinant imm6diatement la vieille ville, ce d6veloppement s'est au demeurant d6roul6 en l'absence de tout plan, de sorte qu'enserr6s entre des collines abruptes, des congolom6rats d'une densit6 extr6me se sont constitu6s autour des petites localit6s le long du fleuve *Nervi6n*. Apr6s un si6cle de d6veloppement urbain domin6 par l'industrialisation, le moment est venu de r6organiser le grand Bilbao 6 l'aide de projets combinant les infrastructures et les grands ensembles, afin de relancer le d6veloppement 6conomique de la ville. Dans le pr6sent article, Javier Salazar d6crit l'histoire de la construction de la ville et examine les projets d'urbanisme actuels. Eduardo Leira expose ensuite la strat6gie de planification envisag6e pour la r6gion de Bilbao.

■ Formed from a small town of the Middle Ages, the agglomeration of Bilbao experienced at the end of the 19th Century rapid building development due to the industrial revolution. Excluding the extension to the business quarter directly adjacent to the old town, the development was completely unplanned, so that the small living areas alongside the river *Nervi6n*, squashed between the steep hills, formed into a thick urban mass. After a century of industrial dominated development, the time has now come to give the city a new upswing by reshaping the agglomeration of Bilbao through interrelated infrastructure and building projects. Javier Salazar illustrates in the following article the city's historical development and discusses aspects of the existing urban fabric. Eduardo Leira explains thereafter the widespread planning strategy of Bilbao.



Territorium von Bilbao um 1300
■ Le territoire de Bilbao vers 1300
■ Territory of Bilbao around 1300

Die Stadt Bilbao wurde im Jahre 1300 vom Herzog von Haro, Don Diego López, gegründet. Die damalige Urkunde, vom König Kastiliens erlassen, beschreibt ein Territorium, das dem Nervión-Fluss entlang bis zur Meeresküste (Biskaya) reicht.

Der territoriale Charakter Bilbaos (Stadt/Fluss/Meer) hat sich seit seiner Gründung vor 700 Jahren kaum verändert: Der Hafen der Stadt Bilbao, zunächst am Rand der heutigen Altstadt gelegen (7 km im Landesinnern), prägte den kaufmännischen und handelsoffenen Stil der Bewohner sowie die Stadtlandschaft von Zentrum und Vororten.

Von der mittelalterlichen Stadt bis zum Industriezeitalter

Eine Stadtkarte von 1375 zeigt die Stadt in ihrem «Embryonalzustand»: die *Ribera* (Ufer), zusammen mit einer mittelalterlichen Drei-Gassen-Struktur, die zum «Stadthafen» führt.

Die damaligen Stadtherren bauten Türme als Eingangstore zur Stadt; hier sollte Zollgeld von Händlern erwirtschaftet und zugleich Schutz für die Stadtbewohner gewährleistet werden. Eine Stadtmauer schützte die Ostseite der Stadt (heute: Ronda-Strasse).

Die Zufahrt in die Stadt erfolgte von Süden (Landesseite) über die S. Antón-Brücke, die heute im Kern der Altstadt in einer neueren Fassung noch zu sehen ist.

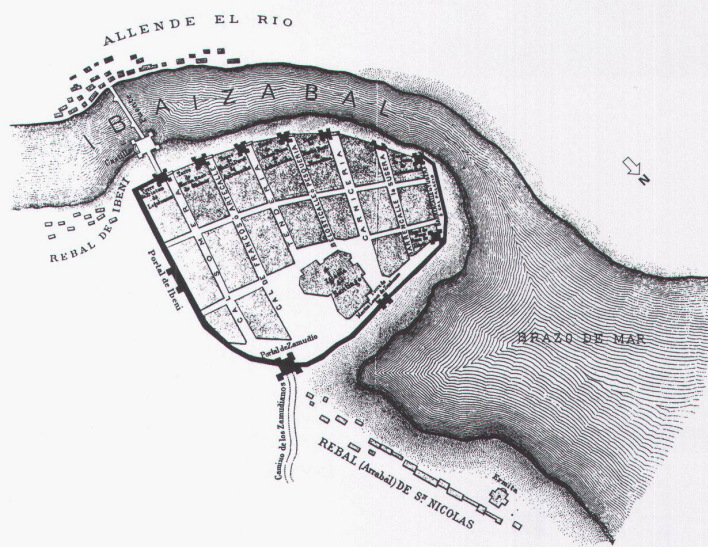
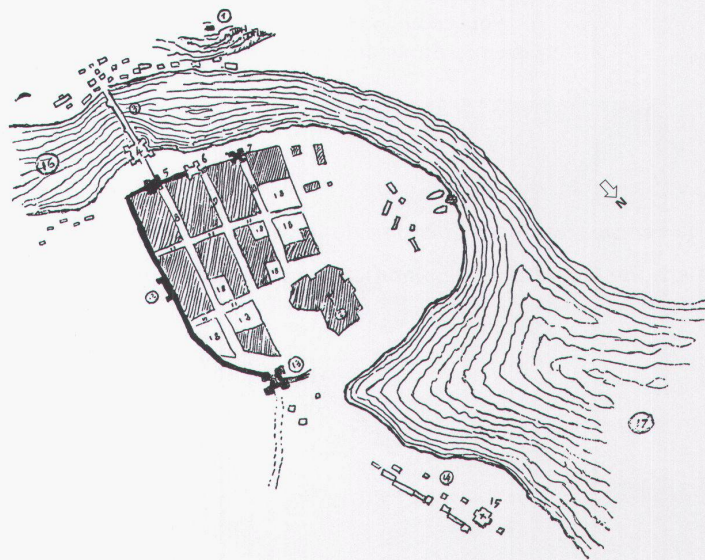
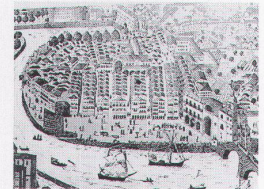
Der Stadt gegenüber, auf dem linken Ufer, wurden Gasthäuser, Pferdeställe, Klosterbauten und später ein Gefängnis und ein Lazarett errichtet. Es entstand das *Arrabal* (die Vorstadt) von S. Francisco, heute noch die Schattenseite der bürgerlichen Stadt und wegen seiner sozialen und baulichen Hinfälligkeit ein extrem sanierungsbedürftiger Bezirk.

Die Stadt Bilbao entwickelte sich rasch zum Export- und Handelshafen Kastiliens und schloss dauerhafte Schiffsverkehrsbeziehungen zu Ostende und Brügge, zu Rotterdam, London und den hanseatischen Hafenstädten.

Schon 1442 wurde die ursprüngliche Struktur der drei Gassen zur Struktur der *Siete Calles* (sieben Gassen) erweitert. Die Altstadt von Bilbao trägt noch heute diese Bezeichnung. 1443 wurde die S. Antonio-Kirche errichtet und kurz danach die Kathedrale de Santiago fertiggestellt.

1511 eröffnete Bilbao ein Konsulat in Brügge, und von da an hatten auch die Belgier eine permanente Handelskammer in Bilbao. 1539/40 wurde die erste *Ordenanza* (stadtpolizeiliche Verordnung) erlassen.

Verschiedene Stadtdarstellungen (Hogenberg 1544, Darstellungen aus dem 17. Jh.) zeigen, wie sich die Altstadt mit dem Hafen nach Norden bis zum heutigen Arenal (Sandufer) ausdehnt. Die Stadthäuser wurden höher und dichter aneinandergelagert, und zu Napoleons Zeiten wurde vom Architekten Silvestre Pérez der erste Stadterweiterungsplan («Puerto de la Paz») erstellt (1801).



Die Altstadt im 18. Jahrhundert
 ■ La vieille ville au 18ème siècle
 ■ The old town in the 18th century

Bilbao 1375

Bilbao 1442

Bilbao im Industriezeitalter: Spaltung in der Stadtentwicklung

Im 19. Jahrhundert erhielt Bilbao neuen Aufschwung durch die Stahlindustrie. Ausländische Unternehmen (Franco-Belga; Orconera Mining) bildeten zusammen mit einheimischen Partnern eine Eisenerzeugungskolonie. Die Handelsstadt wächst zu einer Industriestadt heran, behält aber nach wie vor ihren Bezug zum Fluss und zum Hafen (in Meeresrichtung dem Nervión-Fluss entlang). Ab 1873 entsteht auf dem «linken Ufer» die Gründerzeitstadt. Vier Kilometer flussabwärts, in Sestao und Barakaldo, siedelten sich seit 1854 die Stahlfabriken an, deren Hochöfen das Stadtbild Gross-Bilbaos bis 1995 prägten.

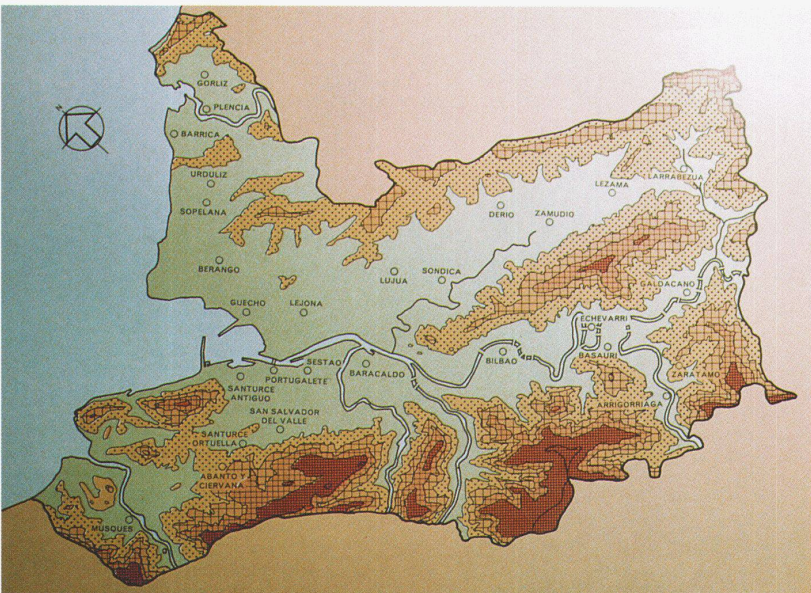
Von da an war die Stadtentwicklung einer gewissen Spaltung unterworfen: zwischen der Planung

der Gründerzeitstruktur einerseits (auf dem Albia-Plateau, 1,5 km lang, am linken Ufer in unmittelbarer Nähe der Altstadt) und der Planung der Industrie- und Hafenanlagen (in grösserem Massstab dem ganzen Nervión-Flusstal entlang [7 km], von der Altstadt bis zu den Vorstädten von Santurce und Portugalete an der Flussmündung).

Der Plan von Silvestre Pérez (1801) hatte auf klassizistische Art versucht, Stadt und Hafenerweiterung simultan an ein und derselben Stelle entstehen zu lassen. Die Stadtväter bevorzugten aber getrennte Planungen für die Stadt und den Industriehafen, wie in den 1862 von Amado Lázaro vorgelegten Entwürfen. Hier wurde jedoch bei der Planung der Neustadt die grosszügige Strassenführung und Bebauungsdichte (vom Cerdá-Barcelona-Plan übernommen) bemängelt und schliesslich 1873 ein spekulationsintensiveres Schema vorgezogen, der Plan für die Gründerzeitstadt von Achúcarro, Alzola und Hoffmeyer. Diese wurde als Raster um eine Ost-West-Hauptachse gegliedert, die heutige Gran Vía (1,7 km lang), welche auf der Ostseite mit der Altstadt der «Sieben Gassen» durch die Arenal-Brücke verbunden bleibt.

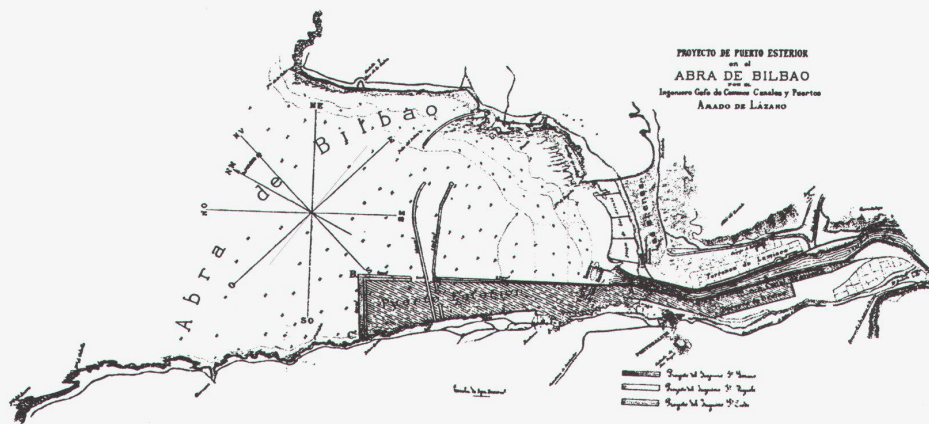
Die 1863 gegründete Eisenbahn verhinderte das Zusammenwachsen der alten und neuen Stadtteile. Englische Militärpläne von 1836 und 1874 (Zivilkriegsjahre im Baskenland des 19. Jahrhunderts) sowie von 1884 und 1908 (heute im Archiv der British Library in London) vermitteln einen völlig anderen Massstab von Bilbao: Hier wird das ganze Flusstal des Nervión, bis zur heutigen Hafemündung bei Portugalete (8 km westlich), als Stadtgebiet erfasst. Die Hauptachse besteht nicht mehr nur aus der Gran Vía, sondern aus der *Ría de Bilbao* (dem Fluss Nervión), dem eigentlichen Rückgrat des künftigen Ballungsgebietes Bilbao.

Der ins Meer mündende Fluss, die *Ría*, ermöglicht als naturgegebene Infrastruktur den reibungs-



Höhenkarte des Einzugsgebiets von Bilbao
 ■ Carte des courbes de niveau du bassin de Bilbao
 ■ Relief map of the Bilbao catchment area

Projekt für einen Hafen an der Flussmündung von Amado Lázaro, 1862
 ■ Projet d'Amado Lázaro pour un port sur l'embouchure du fleuve, 1862
 ■ Project for a harbour on the Amado Lázaro estuary, 1862



losen Ein- und Ausfuhrtransport von Eisenerz, Kohle und Gütern und zugleich auch eine intensive Nutzung als Industriestandort. Von 1854 (erste Stahlfabrik) bis 1995 (Abriss der Hochöfen) sind die *Ría* und der Hafen Bilbaos die zwei Hauptfaktoren des wirtschaftlichen Wachstums dieser Stadt, die ab 1900 auch im Bankenwesen und in der Finanzwirtschaft eine beträchtliche Rolle spielen werden.

Die Bevölkerung von Bilbao selbst wächst von 11 000 (1800) auf 83 000 (1900) und im Jahre 1980 auf 400 000 Einwohner an, während das Ballungsgebiet (Area Metropolitana) um 1900 110 000, 1980 850 000 und 1995 1 050 000 Einwohner pro km² umfasst. Die Einwohnerdichte Bilbaos beträgt ca. 1500 Einwohner pro Hektare, die des Grossraums 50 Einwohner pro Hektare.

Die Stadtplanung im 20. Jahrhundert

Der Aufbau von Grossindustrien entlang der *Ría de Bilbao* beschert der Stadt in den Jahren nach 1918 ein Goldenes Zeitalter. Die Gründerzeitstadt wird mit hochwertiger Architektur verdichtet, die Randgebiete mit Sozialwohnungen.

Eine 1905 gegründete Gartenstadt, 8 km ausserhalb an der *Ría*-Mündung (Las Arenas und Neguri), wurde auf dem rechten Ufer allmählich zu einer eigenen Stadt und hat sich heute zum zweitwichtigsten Dienstleistungszentrum der Agglomeration entwickelt, während auf dem linken Ufer das heute von der Krise schwer betroffene «Kontinuum» von Industrie- und Wohnquartieren (Barakaldo 100 000 Einwohner; Sestao 40 000; Portugalete 60 000; Santurce 50 000) entstand.

Erst nach dem spanischen Bürgerkrieg (1936–1939) kam der erste Entwicklungsplan für das gesamte *Ría*-Gebiet zustande: 1945 wurde Bilbao als einheitliche, 16 km lange Bandstadt erfasst. Der damalige Plan legte als Bauzonenplan die einzelnen Nutzungen fest, diente aber hauptsächlich

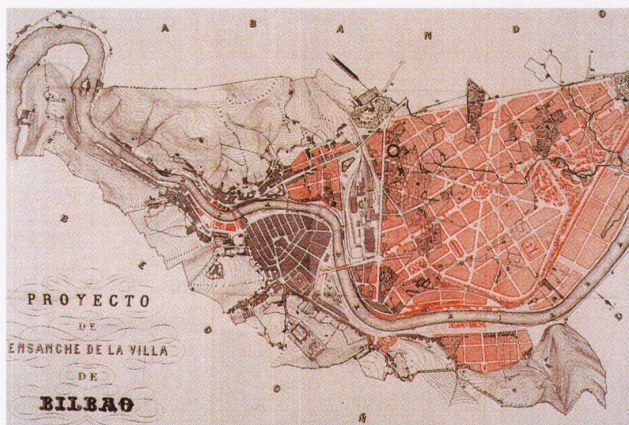
zur lagegünstigen Industrieansiedlung am Fluss. Verkehrsinfrastrukturen wurden nicht systematisch wachstumsgerecht, sondern nur teilweise ausgebaut. Das gleiche gilt für einen 1964 genehmigten regionalen Richtplan, dessen Schwerpunkt diesmal auf den Bebauungsplänen für die Vorstädte (Plan Comarcal) lag.

Auf Verwaltungsebene sollte ein sogenanntes Gross-Bilbao-Konsortium für die Planungs koordinierung sorgen, hatte aber der effektiv auf Gemeindeebene liegenden politischen Verfügungsgewalt gegenüber nur wenig Erfolg (ausgenommen Grünzonenplan von 1973).

Bis zur Steuerreform von 1978 verfügten die Gemeinden und Provinzregierungen Spaniens sowieso über einen sehr beschränkten finanziellen Spielraum, der Direktinvestitionen unmöglich machte.

Wirtschaftskrise und Strukturwandel (1973–1995)

In Spanien und im Baskenland fielen die Auswirkungen der Ölkrise (1973) mit dem Ende der Diktatur (1975) zusammen. Die neue Staatsverfas-



Erweiterungsprojekt (Ensanche) von Amado Lázaro, 1861

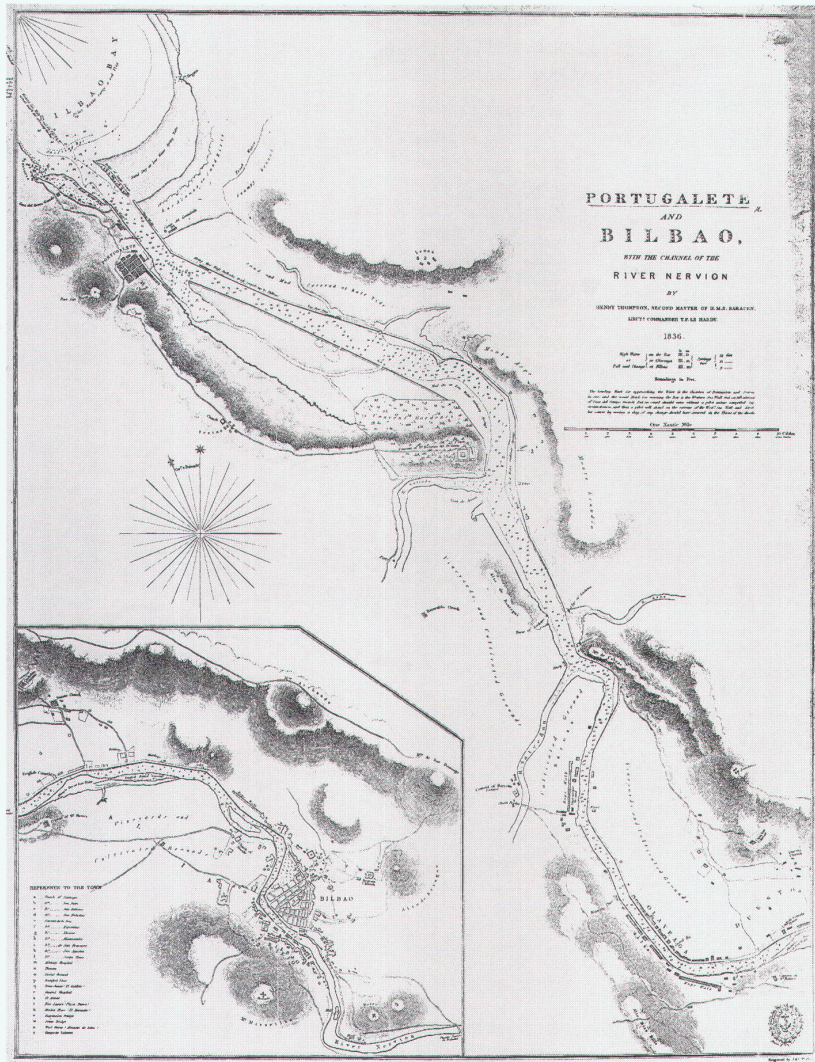
- Projet d'extension (Ensanche) d'Amado Lázaro, 1861
- Extension project (Ensanche) by Amado Lázaro, 1861

Erweiterungsplan von Achúcarro und Hoffmeyer, 1876

- Plan d'extension d'Achúcarro et Hoffmeyer, 1876
- Extension plan by Achúcarro and Hoffmeyer, 1876

**Bilbao und die Flussmündung,
englische Militärpläne**

- Bilbao et l'embouchure du fleuve, plans militaires anglais
- Bilbao and the river mouth, English military plans



sung erteilte 1977 dem Baskenland konkrete Sonderrechte (Fueros = altes Recht) und eine «autonome» Regierung mit eigenen finanz- und steuerrechtlichen Kompetenzen.

Daraus ergaben sich vier Verwaltungsebenen:

- A. Staat
- B. Autonome Regierung oder Regionalregierung
- C. Provinzregierung
- D. Gemeinden.

Im Baskenland ist die Ebene C mit direkten Steuereinnahme- und -verordnungsrechten ausgestattet (Gipuzcoa-San Sebastián/Araba-Vitoria/Biskaya-Bilbao). Die Verwaltungsebene C ist aber entscheidungspolitisch und verfassungsrechtlich auf Ebene B (bzw.: B auf A) angewiesen, so dass man von einer Kantonalisierung und einem Staatenbund sprechen könnte.

Auf sozialwirtschaftlicher Ebene wirkte sich die Krisensituation auf die Bilbaer Grossindustrie in Form von Massenentlassungen, Konkursen und Unternehmenspleiten aus: In der Stahlproduktion – mit ehemals 10 Mio.t/Jahr – ist heute in der neuen Kompaktstahlgiesserei nur noch mit 1–3 Mio.t/Jahr zu rechnen.

Während die Provinz Bilbao bezüglich einer Pro-Kopf-Rente 1970 von den fünfzig spanischen Provinzen an zweiter Stelle lag, liegt sie heute an 21. Stelle. Die Boden- und Mietpreise waren in zentraler Lage extrem hoch, neue Stadtentwicklungen fanden in den Vororten und nördlich von Bilbao im Asúa-Tal statt. Verkehrsstaus, unvollständige Strassennetze und mangelnde öffentliche Verkehrsmittel erschwerten das Alltagsleben.

Luft, Boden und Wasser waren von den vergangenen Industrieperioden sehr schwer belastet. Die Umweltverschmutzung bedrohte jegliche zukunftsorientierte Planung.

Die arbeitenden Bevölkerungsschichten benötigten tiefgreifende Fortbildungs- und Umbildungs-

1836

massnahmen, zu denen sie teilweise nicht mehr bereit waren. Pensionsgelder aus der Staatskasse halfen 1980 bis 1995 die extrem unsichere soziale Lage (26% Arbeitslose) mildern.

1980–1995: Wandel und Umformulierung in der Stadtplanung

Eine Besserung der Situation in den achtziger Jahren kam verständlicherweise nicht von seiten des von der Krise am meisten betroffenen Privatsektors, sondern von der öffentlichen Hand: anhand von massiven Investitionen durch Forschungs- und Entwicklungs-Subventionen zur Förderung von Privatunternehmen in neuen Industriesektoren. Es wurde deutlich, dass Stadtplanung und -entwicklung mit einer sozialpolitischen und finanzwirtschaftlichen Strategie verknüpft waren.

a) Der gewaltige (teilweise fragliche) Ausbau des Strassennetzes, die Anlage eines neuen Grosshafens ausserhalb der Flussmündung (1992–1998) oder die neue U-Bahn (Norman Foster 1990–1995) sollten die Infrastruktur für eine Wiederbelebung der Wirtschaft in Stadt und Region bereitstellen.

b) Gleichzeitig blieben auf sozialer Ebene zwei wichtige Fragen offen:

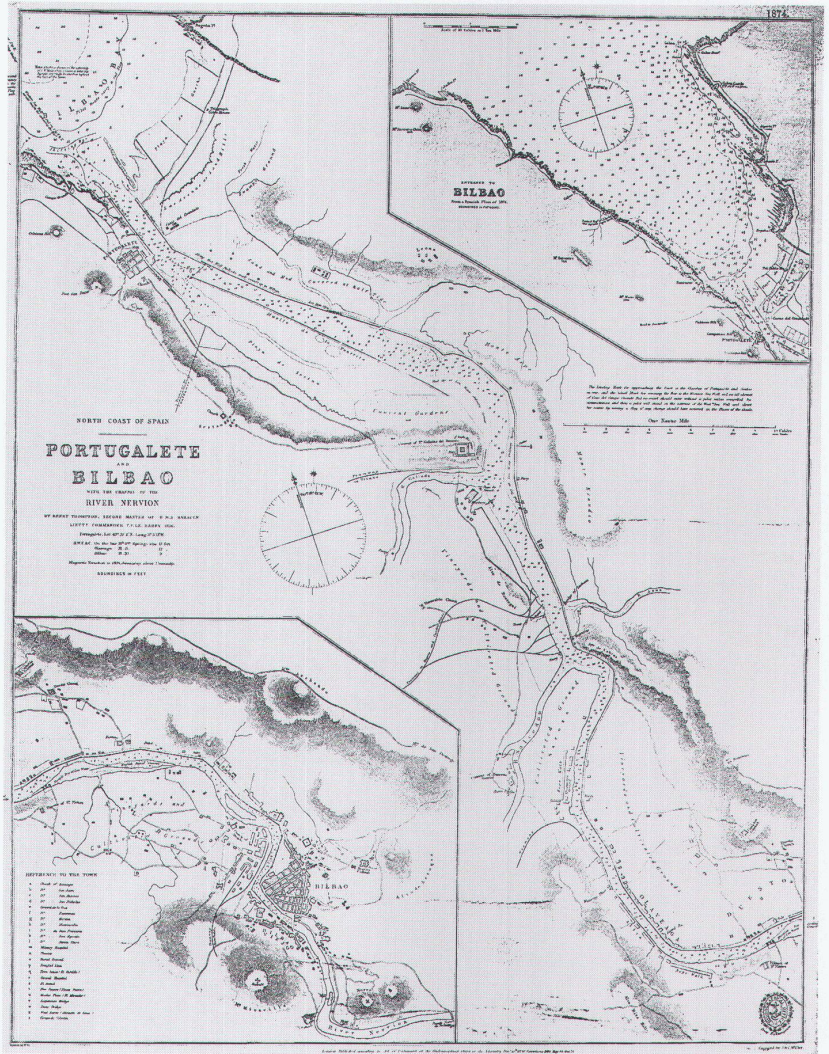
- die Normalisierung des Verhältnisses zwischen baskischer und spanischer Kultur,
- die Um- bzw. Fortbildung der Arbeitnehmer.

c) Der Eintritt Spaniens in die EWG im Januar 1986 half, diese oben erwähnten internen Schwächen zu «internationalisieren» (so z.B. das kulturelle Megaprojekt Guggenheim-Museum Bilbao).

Viel versprach man sich auch von EG-Investitionen, die aber nach der deutschen Wiedervereinigung ab 1990 mehr und mehr von West- nach Osteuropa flossen.

d) Ab 1985 erarbeitete die Gemeinde Bilbao einen neuen Stadtentwicklungsplan.

Die Planung blieb aber auf die Gemeindegren-



zen der Stadt Bilbao beschränkt und wurde nicht auf das Ría-Gebiet ausgedehnt, wie dies die Engländer schon im 19. Jahrhundert vorgeschlagen hatten.

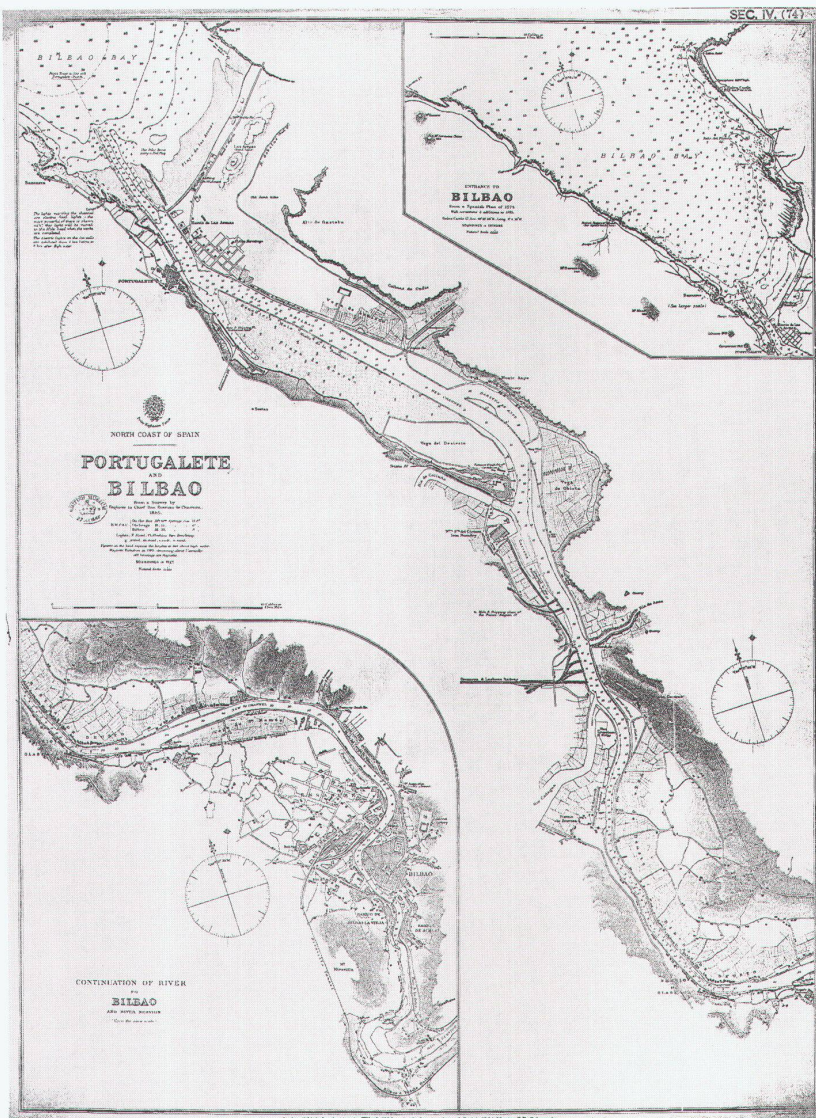
Die strukturellen und funktionalen Probleme Bilbaos wurden an Ort reproduziert. Auf gemeindepolitischer Ebene wurde das Durchsetzen einer «globalen» – den gesamten Ballungsraum umfassenden – Planung einfach als «Doppelplanung» betrachtet. Demzufolge wurde die (Stadt-)Gemeinde Bilbao mit einem im Massstab überdimensionierten Netz von Umfahungsstrassen versehen, dessen Kosten-Nutzen-Verhältnis bis zum Jahre 1999 schon jetzt in Frage gestellt wird (Geldmangel als Rationalisierungsfaktor). Dieses Strassennetz wurde zum Teil auch ohne Rücksicht auf das Stadtbild oder den Landverbrauch durchgesetzt, als späte Replik der amerikanischen Verkehrsplanung der sechziger Jahre (Autobahnnetze mit Shopping Centers und Brachland).

e) Bilbao und seine 40 km² abdeckenden Vororte benötigen dringend eine Verwaltungsform, welche die 30 umliegenden Gemeinden mit Bilbao in einen stadtplanerischen Zusammenhang bringen würde.

Bis 1990 waren Teilprojekte wie die U-Bahn oder die Abwasserreinigungsanlagen Einzelmassnahmen auf Stadtebene, dann aber wollte man den Versuch machen, eine integrale Planung zur Umfunktionierung von ganz Gross-Bilbao in Angriff zu nehmen.

Als Vorbilder konnten Städte wie Barcelona (Olympiade 1992) oder Sevilla (Expo '92) dienen. Das Originelle an Bilbao ist aber, dass zwei Entscheidungsorgane gleichzeitig entstanden:

1. Als erste waren die Privatunternehmen bereit, durch *Bilbao Metròpoli-30*, eine gemischte Gesellschaft in der Art der US-Stadtförderungslobbies (z.B. Pittsburgh), einen «Strategischen Plan für die Revitalisierung der Bilbao-Metropole» aufzustellen. *Bilbao Metròpoli-30* wurde 1991 von Firmen wie BBV-Bank Bilbao Vizcaya, IBM, Sparkassen, Telefónica



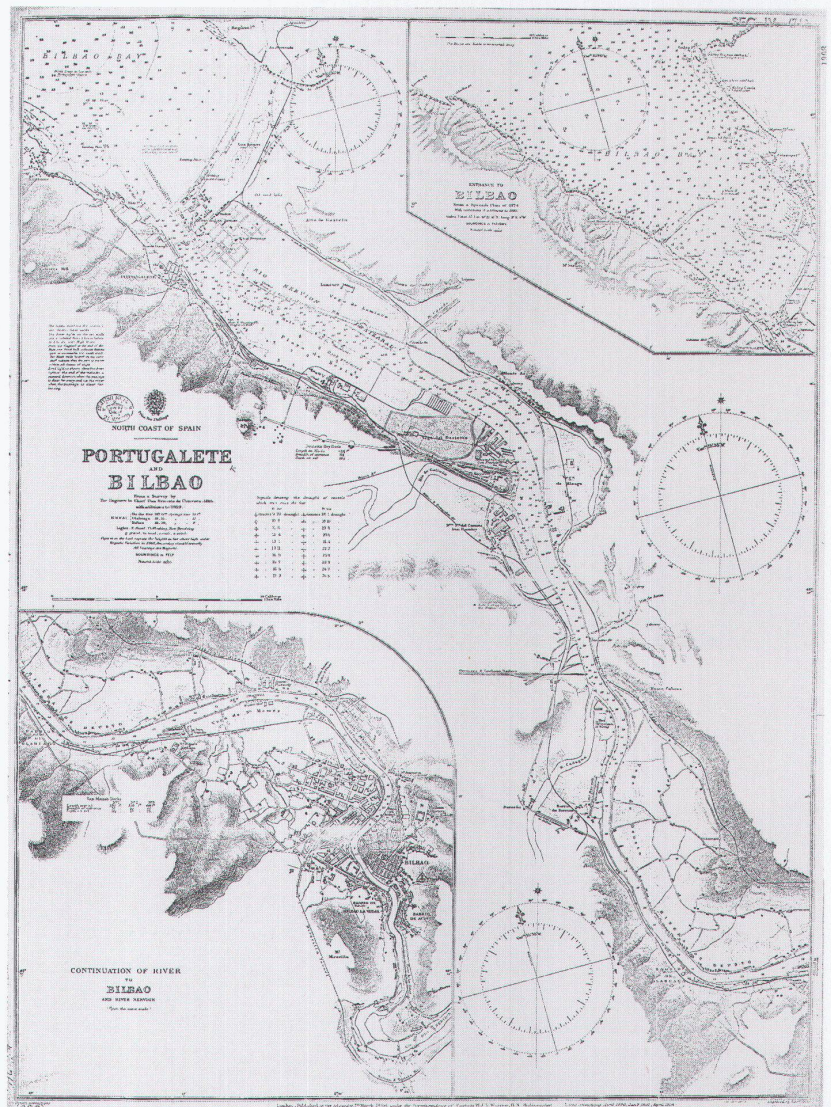
1886

(spanische Telekom), RENFE (staatliche Bahn), Iberdrola-Elektrokonzer usw. gegründet.

Der Plan wurde von *Arthur Andersen Consulting* ausgearbeitet und seit 1993 regelmässig anhand sozialer, wirtschaftlicher und planungstechnischer Indikatoren ausgewertet. Der Plan sollte auf bestimmte Hauptgebiete Einfluss nehmen und offene Korrekturen ermöglichen, in Bereichen wie:

- Formulierung und Realisierung von Zukunftsideen und Projekten, koordinierte Strategien von Privatsektor und öffentlicher Hand;
- Umschulung und Sozialarbeit, Investitionen in *human resources*;
- Hebung des Lebensstandards und der Lebensqualität der Bevölkerung;
- Mobilität und Infrastrukturförderung und -finanzierung;
- Dienstleistungsmetropole und moderne Industriestadt;
- Stadterneuerung;
- Ökologie;
- kulturelle Zentrumsfunktion.

2. *Bilbao Ria 2000*/Öffentliche Unternehmens AG. Die vier Verwaltungsebenen der öffentlichen Hand brauchten längere Zeit, um eine überparteiliche Interessengemeinschaft für Gross-Bilbao zu bilden. Dies geschah 1993 mit der Gründung von *Bilbao Ria 2000*, dem zweiten Entscheidungsorgan. Es handelte sich hierbei um eine Gesellschaft, deren Grundkapital vom Staat (Verwaltungsebene A) und der Provinzregierung (Verwaltungsebene C) freigestellt wurde, in Form von einer Million Quadratmeter Grundbesitz, mit im Prinzip günstigen Standortbedingungen, die wiederverwertet werden sollen. Ehemalige Lagergebäude, Schiffswerften, Eisenbahn- oder Industrieareale waren in den Krisen Jahren von der öffentlichen Hand übernommen worden. Jetzt durfte eine Art Treuhandgesellschaft – mit entsprechender vorheriger Genehmigung der



zuständigen Planungsbehörden – städtebauliche Planungen mit realen Bauvorhaben besetzen. *Bilbao-Ría 2000* darf nur teilweise als Stadtplanungsin- stanz betrachtet werden, weil ihre Strategie sich hauptsächlich auf drei riesige, an der Ría liegende, strategisch wichtige Areale beschränkt, die sich im Besitz der öffentlichen Hand befinden:

Zone A: Stadtmitte-Abandoibarra (Bilbao), 35 ha, Büros, Freizeit- und Wohnnutzungen am Flussufer vorgesehen, zwischen Guggenheim-Mu- seum im Osten und Kongresstheater im Westen (Fläche ca. 900×400 m).

Zone B: Rekaldeberri-Amézola (Bilbao). Unter- irdische Eisenbahnstation mit darüberliegendem neuem Park und Wohnungen, 22 ha, südlich von Bilbao-Mitte.

Zone C: Urban-Galindo (Barakaldo), 45 ha her- kömmlicher Industrieareale, für neue Wohnungen, Parks und Dienstleistungseinrichtungen vorgesehen.

Zwei Aspekte bleiben im Falle dieser Treuhänd- gesellschaft offen:

– Es ist nicht gesagt, dass Bilbao mit diesen drei Pro-

jekten die für seine Stadtentwicklung notwendigen Entscheide getroffen hat, denn der Standort war im voraus gegeben (Staatsbesitz) und entspricht nicht a priori optimalen Lage- oder Nutzungsfaktoren.

– Da es sich im Grunde um eine Bodenverwer- tungsstrategie handelt (Ría 2000 soll finanziell selbsttragend abrechnen), bleibt auch die Frage offen, inwiefern die Bauzonennutzungen städtepla- nerisch und nicht markttechnisch gerechtfertigt sind (z.B. wäre für ein Areal der Ría 2000 eine einseitige Nutzung als Grün- oder Dienstleistungszone nicht denkbar).

1990–2000: Die neuen Entwicklungen und Projekte

Wie schon gesagt, waren in den achtziger Jahren in Bilbao Infrastrukturprojekte wie die neue U- Bahn, die Hafenerweiterung (genehmigt erst 1993), das Autobahnnetz im Norden und Süden der Stadt (in Ost-West-Richtung) oder die Nervión-Abwasser- reinigungsanlage (Plan Integral de Saneamiento 1982–2002) die Vorläufer einer neuen Stadtpla- nungsstrategie. Kritisch war für Bilbao in den acht- ziger Jahren nicht der Verfall der traditionellen Grossindustrien (Stahl, Schiffsbau, Chemie), son- dern das Fehlen einer Ersatzlösung bzw. einer Strate- gie für die Ansiedlung neuer Industriebranchen.

Dazu kam noch das durch die schwere chemi- sche Belastung der alten Industrieareale verursachte Umweltproblem im Ballungsraum, speziell am lin- ken Ufer (Barakaldo, Sestao, Santurce), das die neuen Unternehmen bewog, andere Standorte in Be- tracht zu ziehen (Vitoria, Rioja).

Im Jahre 1992 veröffentlichte die baskische Regierung ein Raumordnungsprogramm, in dem Bilbao eine Hauptrolle als zentraler Ort zuteil wurde. Nach 15 Jahren autonomer Regierungspolitik (Ebene B) hatte man endlich das Schwergewicht des Ballungsraumes Bilbao innerhalb der baskischen Provinzen anerkannt. Bilbao mit einer Million Ein- wohnern war immerhin dreimal grösser als San Se- bastián oder fünfmal grösser als Vitoria, aber diese beiden Städte hatten in den Kriegsjahren nicht der- art hohe Investitionszuschüsse wie Bilbao benötigt und konnten daher ihre Stadtentwicklung aufgrund ihres kleineren Umfangs viel besser einleiten und auch viel erfolgreicher umsetzen.

Neuer Grosshafen ausserhalb der Flussmündung (im Bau)
 ■ Nouveau grand port en dehors de l'embouchure du fleuve (en construc- tion)
 ■ Big new harbour outside the estuary (under construction)

Fotos: Max Bosshard, Luzern



Die Stadt Bilbao wird, wie gesagt, im Jahre 2000 ihr 700jähriges Bestehen feiern. Sie wird als Hauptstadt des sogenannten Atlantischen Bogens betrachtet und verfügt ausserdem über eine finanzpolitische Selbstverwaltung (Ebene C), die ihr den Zugang zu grösseren Initiativen und Projekten ermöglicht.

Die laufenden Ausgaben machen aber so gut wie 70 Prozent der Einnahmen aus, das heisst, die restlichen 30 Prozent (Strassennetz, U-Bahn, Abwasserreinigungsanlage, Opern- und Kongresstheater) müssen fast ausschliesslich für die laufenden Grosseprojekte aufgewendet werden; es bleibt also wenig für kleine Planungsmassnahmen übrig.

Von den Ebenen 2 und 3 getragene Projekte:
 1990–1995 U-Bahn-Linie 1 (rechtes Ufer und Bilbao Mitte)
 1996–2001 U-Bahn-Linie 2 (linkes Ufer)
 1992–1997 Guggenheim-Museum in Abandoibarra
 1992–1997 Neues Opern- und Kongresstheater in Abandoibarra
 1985–? Neuer Busterminal und Bahnhof in der Stadtmitte von Bilbao
 1982–2002 Abwasserreinigungsanlage Gross-Bilbao
 1990–1998 Technologiepark Zamudio (im Asúa-Tal N.O.)

Von Ebene 1 getragene Projekte (Staat):
 1995–1998 Erweiterung des Aussenhafens (Nervión-Mündung/Abra)
 1994–1999 Neuer Flughafen (im Asúa-Tal N.O.)

Selbsttragend: Areale der Ría 2000: Abandoibarra/Amézola/Urban-Galindo

Man sollte jedoch aufgrund neuerer Erfahrungen auch in der Lage sein, bestimmte Tendenzen in der Entwicklung des städtischen Systems zu erkennen und daraus einige Schlussfolgerungen für die mittel- und langfristige Planung einer Stadt dieser Grössenordnung ableiten.

Gegenwärtige Tendenzen und Diagnose

Zum Abschluss möchte ich noch kurz versuchen, die jüngsten städteplanerischen Entscheide aus kritischer Distanz zu bewerten. Als freiberuflich tätiger Architekt in Bilbao möchte ich die Probleme wie folgt gruppieren:

a) Planungsprobleme bzw. -widersprüche, weil man den Massstab der Grossestadtfunktionen nicht oder nur unvollständig begriffen hat;

b) Verwaltungs- und entscheidungspolitische Probleme am Beispiel Bilbao;

c) Effektivität von Einzelmassnahmen wie Grosseprojekten und Infrastrukturinvestitionen gegenüber der gesamten sozialwirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung: Strategie oder Meinungsbildung;

d) Erhalten von Urbanität: Forderung nach Wohn-, Lebens- und Arbeitsqualität als nur teilweise erreichtes Ziel.

Zu a) sollte man immerhin anerkennen, dass sowohl die neue U-Bahn-Linie 1 wie auch die Abwasserreinigungsanlage die Bandstadtstruktur von Gross-Bilbao in technischer Hinsicht einwandfrei erfasst und in die Lösung einbezogen haben.

Die Grossestadt Bilbao, als «Central Place» der Zwei-Millionen-Einwohnerregion Baskenland, wird jedoch nach wie vor (Beispiel: städtebaulicher Richtplan) in eingeschränktem Massstab betrachtet. Dies wirkt sich letztlich auf die Standortbestimmung von Einkaufszentren, Messegelände und geplanter Kehrichtverbrennungsanlage aus, wobei die beiden er-



Finanzinstitute im Zentrum Bilbao, 1980
 ■ Instituts financiers au centre de Bilbao, 1980
 ● Finance institute in the centre of Bilbao, 1980



**Grossraum Bilbao mit den vier aktuellen Projekten der *Ria 2000*:
1 Abandoibarra, 2 Amezola,
3 Variante Sur, 4 Galindo**

- Le grand Bilbao avec les 4 projets actuels de *Ria 2000*
- Greater Bilbao with the 4 current projects for *Ria 2000*

Restrukturierungsgebiet von Galindo bei Barakaldo

- Zone à restructurer de Galindo près de Barakaldo
- Area for restructuring, Galindo near Barakaldo



sternen vielmehr aufgrund gemeindepolitischer Interessen plaziert werden als hinsichtlich einer für die Funktion optimalen Position im Ballungsraum und letztere mitten im Ría-Gebiet («Nullkilometer-Position») aufgrund simpler Transportkostenminimierung. Dieses Vorgehen könnte eine koordinierte Wiederbelebungsstrategie für Bilbao und das Ría-Gebiet zum Scheitern bringen.

Zu dieser kleinmassstäblichen Betrachtung des städtischen Gewebes trägt offensichtlich auch die geographische Charakteristik Bilbaos einiges bei: Es handelt sich um eine in Satellitenstädte zersplitterte Bandstadt, 18 km lang, aber nur 3 km breit, die von steilen Hügeln durchzogen ist.

Die Krise der achtziger Jahre hat sicherlich auch dazu beigetragen, dass jede Gemeinde «selbstbezogen» nur gerade ihre eigenen Probleme löste, ohne sich als Teil eines grossmassstäblichen Ballungsraumes zu sehen. So geschah es zum Beispiel, dass zwei Nachbargemeinden eine Umfahrungsstrasse oder ein Sportgelände doppelt anlegten.

Das gleiche gilt für den Standortwettbewerb der Gemeinden im Ballungsraum: keine will eine Abfalldeponie, alle wollen 100 ha Industriegelände (weil arbeitsplatzfördernd), Theater, Kongresszentren und Expressbahnhöfe.

b) Zu dieser Zersplitterung und Verdoppelung der Planungsziele trägt auch die entscheidungs- und planungshierarchisch betrachtete unvollständige Verwaltungsstruktur Gross-Bilbaos bei. Wie schon gesagt, fehlt es trotz der vier Verwaltungsebenen an einer «massgeschneiderten» veraltungspolitischen Instanz auf Grossstadtebene, und – was noch schlimmer ist – keines der jetzigen politischen Entscheidungsorgane ist dazu bereit, zugunsten einer neuen Verwaltungsinstitution Teile seiner Macht abzugeben.

Man hat beschlossen (*Bilbao Metrópoli-30* ist ja nur eine Förderungslobby, und *Bilbao Ría 2000* verfügt über nicht viel mehr als treuhänderisch über Grundbesitz), dass es «auch ohne» gehe, indem in einer Art von «Addition» jede technisch und politisch ausgeübte Kompetenz zum Ganzen der Planung im Ballungsraum beitrage. Man muss an dieser Einstellung zweifeln.

Umgekehrt übt die Gemeinde Bilbao als Central

City einen starken Einfluss auf die Region aus, und zwar wegen der beschriebenen «selbstbezogenen» Stadtplanung oft in einem negativen Sinne, der jeder rationalen Central-Place-Theorie widerspricht. Das «linke Ufer» versucht seit 1996 mit einem eigenen Entwicklungsbüro alleine weiterzumachen...

c) Grossprojekte werden als Katalysatoren für Agglomeration betrachtet. Sie sollen sich in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht auf das gesamte Stadtgebiet und dessen Bewohner auswirken.

Die baskische Gesellschaft hat sich aber in den letzten zwanzig Jahren demokratisch nicht voll entfalten können, Grossprojekte als soziokulturelle Identifikationsobjekte wirken daher oft kontraproduktiv. Wirtschaftlich betrachtet ist ein Grossprojekt oft innovativ, arbeitsplatz- und know-how-fördernd. Und dies auf lange Frist.

Gegen die Strategie, mit wenigen grossen Massnahmen eine Vielzahl von Teileffekten auszulösen, ist nichts einzuwenden. Aber man fragt sich, inwieweit dadurch eine gewisse Unfähigkeit, die alltäglichen politischen und verwaltungstechnischen Probleme der Bürger zu lösen, überspielt wird. Nicht nur in Bilbao, auch in Grossstädten wie Madrid oder Paris stellt sich diese Frage. Andere Städte dagegen legen neben den Projektstrategien auch auf die Meinungsbildung grossen Wert (Beispiel: Barcelona, Vitoria), weil die Städte ja letztlich demokratische Organisationsformen sind.

d) Bilbao steht, teilweise als Folge der unter c) beschriebenen Situation, noch auf der Vorstufe zu einer postindustriellen Stadtgesellschaft.

Obwohl ein Verwaltungsorgan der autonomen Regierung seit Ende der achtziger Jahre sich um die Probleme der chemischen Bodenbelastung kümmert, sind alle anderen Fragen der Umwelt, Stadtgestaltung und Lebensqualität in Bilbao bisher kaum mehr als kulturelle Modeerscheinungen. Eine unserer künftigen Aufgaben als Architekturschaffende wird offensichtlich in diese Richtung gehen müssen, indem wir uns – als Formgeber und Gestalter von Gebäuden und Stadtstrukturen – für die Vermittlung von zusammenhängenden Fragestellungen und Lösungen einsetzen, die einen kulturellen «Mehrwert» beinhalten.

J. S.