

Bilbao : eine städtebauliche Collage

Autor(en): **Moza, Javier**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **83 (1996)**

Heft 12: **Bilbao**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63092>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vor fünfzehn Jahren schrieb Colin Rowe, der Tätigkeit des Architekten stünden zwei Hindernisse im Weg: die Wissenschaft und der Mensch.² In der heutigen Zeit der Liberalisierung und des harten Konkurrenzkampfes nimmt aber ein anderer Faktor den Spitzenplatz ein, der in jeder baulichen Aktivität zum Tragen kommt. Es handelt sich um die wirtschaftlichen Aspekte des Baus und um die spezifischen Kosten des einzelnen städtebaulichen Projekts.

Vom «Überlassen wir den Städtebau der Wissenschaft» und dem aktuelleren «Überlassen wir den Städtebau der Öffentlichkeit» sind wir zum «Überlassen wir den Städtebau der Wirtschaft» übergegangen. Die Stadtplanungsprozesse werden nicht mehr vom Despotismus der Wissenschaft oder von der Tyrannei der Mehrheit, sondern nun auch von der imperativen Macht der Wirtschaft dominiert.

Vor diesem neuen Hintergrund entpuppt sich das Bestehen auf der Unzulänglichkeit des Architekten als Kunstgriff, um die Handlungsverantwortung denjenigen zu übertragen, die auch das Wie bestimmen. Colin Rowe stellte dasselbe schon für die vorherige Situation fest. Die Planung befindet sich nicht mehr länger in den Händen von Fachleuten mit technischer oder politischer Ausbildung, sondern bei den Wirtschaftsmanagern.

Das Beispiel Lille

«Überlassen wir den Städtebau der Wissenschaft.»

Im Zusammenhang mit dem letzten Buch von Rem Koolhaas³ wurde Paul Baletto, Manager von Euralille, gefragt, warum er die extravaganten Vorschläge der OMA nicht abgelehnt habe. Baletto gab keine direkte Antwort, brachte aber klar zum Ausdruck, dass hinter allem und unabhängig von der konkreten Lösung eine wissenschaftliche Vorgehensweise und ein klarer politischer Umsetzungswille steht.

Die Nachfrage, die in Lille⁴ durch den TGV-Anschluss und den Ärmelkanal-Tunnel entstand, führte dazu, dass ein detaillierter Plan erarbeitet wurde. Es mussten weder künstliche Bedürfnisse geschaffen, noch Vorhaben aufgebauscht, noch die Erwartungen der Leute geschürt werden. Das Projekt war durch die sachliche Notwendigkeit, einen europäischen Verkehrsknotenpunkt zu realisieren, gerechtfertigt. Erst nachdem die äussere Nachfrage feststand, wurde es räumlich und zeitlich eingegrenzt. Die Umsetzung eines Bauvolumens von 4 000 000 m³ ohne definierte Raum-Zeit-Koordinaten war vor sieben Jahren undenkbar. Was Baletto am meisten auszeichnete, war zweifellos sein Tempo. Ein phänomenales Tempo – und entsprechend musste das ganze Projekt realisiert werden. Bedingungsloser Einsatz war gefragt: Alle Beteiligten sollten miteinander direkten Kontakt haben, aktiv teilnehmen, selber im Dreck stehen und so ans Werk gehen, als gebe es kein Zurück

mehr. Die Vereinbarungen, die getroffen worden waren, durften durch die Zusammenarbeit nicht in Frage gestellt werden.

Dies waren die Voraussetzungen – eine reale äussere Nachfrage, ein klar definierter Rahmen und vor allem das Tempo –, um ein Unternehmen solcher Grössenordnung überhaupt anzupacken. Und worin besteht die Rolle des Architekten? Nun, seine Rolle ist reduziert worden, trotz seines grossen Talents zum «Surfer, der auf der Welle, die ihn mitreisst, eigentlich nur das Gleichgewicht halten will» (...) oder zum «exquisiten Kadaver, der durch die dünnen Schaumkronen eines weiten und fremden Meeres treibt».⁵ Fremd, weil das gewohnte Umfeld der Architektur verlassen wird und er statt mit Mauern, Böden und Dächern mit Beziehungen, Gesprächspartnern und Programmen arbeitet. Weit, weil statt der Freude am Umgang mit der Komplexität des eigenen Faches sich die ganze Arbeit in nichts auflösen und ihm entgleiten konnte.

Das Beispiel Berlin

«Überlassen wir den Städtebau der Öffentlichkeit.»

In Berlin⁶ hat das grosse Projekt, die zwei Stadtteile zu beiden Seiten der Mauer miteinander verschmelzen zu lassen, dazu geführt, dass der kritische Diskurs erlosch. Ein Übermass an Vorschriften soll die Fehlritte einer Wissenschaft, in diesem Fall der Architektur, verhindern; einer Wissenschaft, die in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts Massstäbe setzte, die es aber nicht verstand, die Struktur der Stadt den Parametern des Menschen anzupassen.

Hans Stimmann, der ehemalige Verantwortliche für den Bau des Berliner Senats, hat dies klar umrissen: «Der Bau einer Stadt darf nicht mit dem Sammeln von Bildern für ein Museum verwechselt werden. Es reicht nicht, eine Sammlung mit prominenten Persönlichkeiten anzulegen.»⁷

Diese Meinung stimmt zufällig mit derjenigen der Mehrheit überein. Die Leute haben genug von Exhibitionismusübungen bei öffentlichen Bauten und vom Mangel an sozialer Verantwortung. Demzufolge wird sich die traditionelle Rolle des Architekten als Schöpfer neuer Formen zwangsläufig auflösen. Seine Funktion wird von Managern übernommen, die wissen, was die Leute wirklich wollen und was für die Stadt gut ist.

In Berlin fällt dem Architekten die Rolle des Vertreters⁸ der öffentlichen Meinung zu. Für einmal verlässt er seinen Elfenbeinturm und wird Teil der Masse. Enttäuscht von der Gross-tuerei der Intellektuellen, von der stilistischen Vielfalt, die um unsere Aufmerksamkeit wirbt, von der Religion, von der Politik und den Ideologien stürzt er sich auf das Raffiniert-Konventionelle. Er verzichtet auf Innovationen, verfiert eine einfache und präzise Architektur, fern von postmoderner Üppigkeit und Dekonstruktivismus.

1 Daniel Fullaondo und Maria Teresa Muñoz, «Las arquitecturas de Bilbao», Bilbao, Architekturführer. COAVN – García de la Torre, Arquitectos. Bilbao 1993, S. 52
2 Colin Rowe und Fred Koetter, «Ciudad Collage», Gustavo Gili, Barcelona 1981, S. 12

3 O.M.A. Rem Koolhaas und Bruce Mau, S, M, L, XL, 010 Publishers Rotterdam 1995, S. 1208

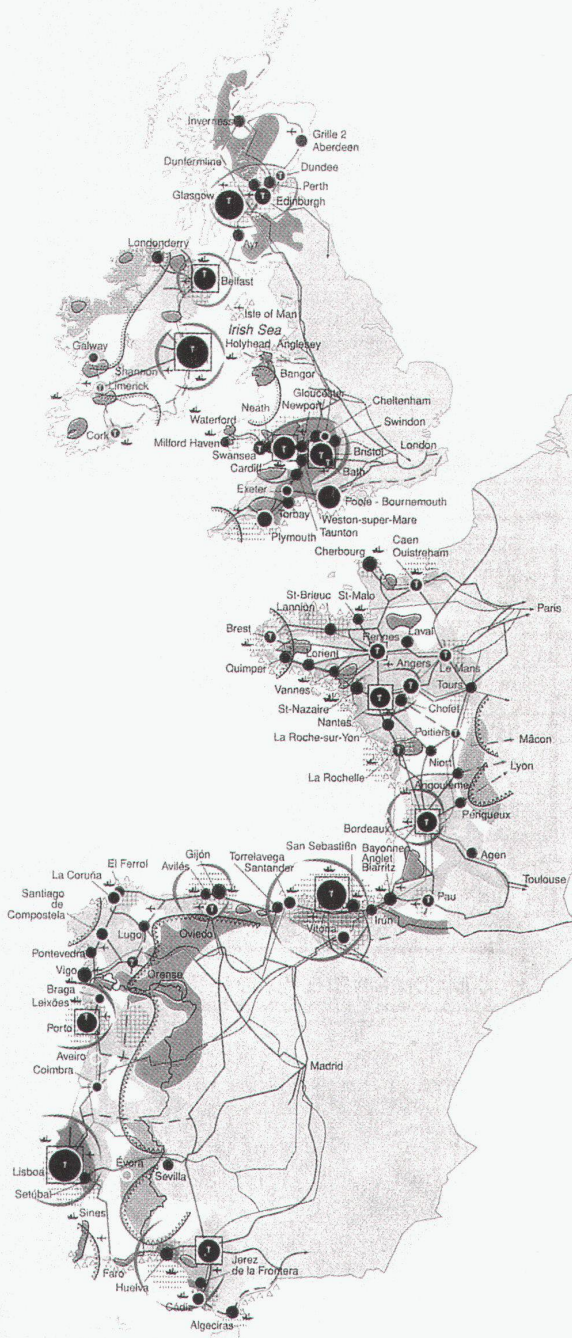
4 «Schnelles Planen, Schnelles Bauen», Werk, Bauen+Wohnen, Nr. 11 1994

5 Luis Fernández-Galiano, «Un cadáver exquisito», AV Monografías, 51–52, Madrid 1995, S. 173

6 «Ein Blick auf Berlin», Werk, Bauen+Wohnen, Nr. 1/2 1995

7 José Comas, Artikel über Berlin aus «El País», 4. Februar 1996, S. 34

8 Gegen diese Haltung opponiert Daniel Libeskind in seinem Artikel «La banalidad del orden. En contra el dogmatismo», AV, 50, Madrid 1994, S. 107



Die Wirtschaftsverflechtungen und Verdichtungsgebiete entlang dem «atlantischen Bogen»

- Les interconnexions économiques et les zones de densification dans «l'arc atlantique»
- The economic network and supreme-density area along the "Atlantic Curve"

Das Beispiel Bilbao

«Überlassen wir den Städtebau der Wirtschaft.»

Die Nationalstaaten befinden sich zwischen der Idee eines vereinten Europas und regionalen Ansprüchen. Durch diese neue Situation verlieren die nationalen Grenzen an Bedeutung. Andere Einheiten entstehen, die auf geographischen Konzepten beruhen oder strategisch begründet sind und die mit der bisher gültigen Ordnung nichts zu tun haben.

Begriffe wie Sunbelt oder «Atlantik-Achse» tauchen auf. Darin verbinden sich weit voneinander entfernte Städte, die einst intensive Handelsbeziehungen unterhielten, auf politischer Ebene.

Auch Bilbao ist an dieser neuartigen Entwicklung beteiligt. Als Teil des Golfs von Biskaya konkurriert die Stadt bei der Niederlassung von Industrien und ausländischen Investitionen mit Bayonne und Bordeaux, um sich definitiv als Verkehrsknotenpunkt oder Drehscheibe der «Atlantik-Achse» zu etablieren.

Bilbao mit etwa einer Million Einwohnern zu den mittelgroßen Städten ohne Hauptstadtcharakter gezählt werden – der Regierungssitz der Provinz Baskenland befindet sich in Vitoria-Gasteiz –, die aber in der Vergangenheit bedeutende wirtschaftliche Aktivitäten entwickelt haben. Bilbao ist eine postindustrielle Stadt, die infolge der Krise der traditionellen Sektoren Marktpositionen eingebüsst hat.

Die Massnahmen zur Wirtschaftsankurbelung von Bilbao sollen die Attraktivität der Stadt nach aussen vermitteln und die Aktivität der Märkte der «Atlantik-Achse» aufzeigen. Dazu müssen die Infrastruktur und der Dienstleistungssektor der Stadt weiterentwickelt, das heisst ausgebaut und kommunikativ gefördert werden. Diese Schritte werden es Bilbao ermöglichen, als attraktiver Anziehungspunkt für die regionalen Wirtschaftsaktivitäten zu agieren.

In diesem Zusammenhang gründeten die Regierung und das Abgeordnetenhaus 1991 die Vereinigung Bilbao Metròpoli 30. Den Zutritt hatten die wichtigsten Firmen und Institutionen aus der Umgebung der Metropole. Das Ziel der Vereinigung besteht darin, die internationale Wettbewerbsfähigkeit Bilbaos mit Hilfe eines Wirtschaftsplans zu verbessern. Eine politisch und wirtschaftlich einflussreiche Gruppe entstand, die sich um die strategischen Investitionen der nächsten Jahre kümmert.

Ein Jahr später, 1992, wurde eine andere Vereinigung, genannt Bilbao Ría 2000, ins Leben gerufen, in der die regionale und die nationale Regierung vertreten sind. In dieser Vereinigung sind die Besitzer von Grundstücken, die durch den Abbruch von Industrieanlagen frei wurden und nun neu genutzt werden können, ebenfalls repräsentiert. Die Aufgabe von Bilbao Ría 2000 besteht hauptsächlich im Entwurf, in der Planung und Realisation von Pro-

jekten für Zonen, die früher industriell, vom Eisenbahn- oder Schiffsverkehr genutzt wurden.

Zusammen mit der rein exekutiv operierenden Vereinigung Bilbao Ría 2000 fördert und leitet Bilbao Metròpoli 30 zurzeit die Revitalisierung der Grossstadtreion. Private Interessen werden unter öffentlicher Aufsicht eingegrenzt und koordiniert. In Bilbao untersteht jedes Projekt einer Projektleitung, die den wirtschaftlichen Faktoren Priorität einräumt. Über die einzelne Aktivität entscheidet nicht nur der Nutzen für die Stadt und die jeweiligen Benutzer, sondern vor allem die Finanzierbarkeit und die Rechtfertigung der Schlussrechnung. Dies schafft Distanz zu sämtlichen Instanzen, die den vorgesehenen Zeitplan durchkreuzen könnten. Der lokale Architekt ist meistens ein stummer Zuschauer: Er beobachtet, wie die Aufträge für grosse Werke, die das Gesicht seiner Stadt in den nächsten zehn Jahren verändern werden, an ihm vorbeiziehen. Die Wiederbelebung der Stadt wird zum umfassenden Marketingprojekt, beeinflusst von Werbekonzepten, die ein attraktives Erscheinungsbild, urbane Symbolik, Stararchitektur oder Spektakulärbauten propagieren.

Es wird befürchtet, dass in Bilbao der gegenwärtige Prozess den tatsächlichen Bedürfnissen des Zielpublikums nicht Rechnung trägt, sondern dass wirtschaftliche Ziele, privater Gewinn und die strategischen Interessen gewisser Firmen dominieren.

Zieht man all dies in Betracht, mangelt es an Verständnis für die marginale Rolle der Architekten. Diese haben strategisch wichtige Stellen Managern überlassen, die einem definierten Stadtmodell nur zweitrangige Beachtung schenken.

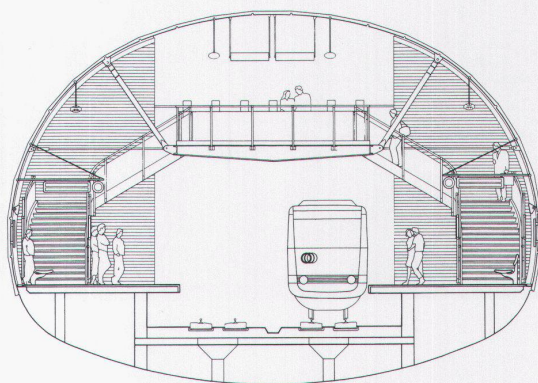
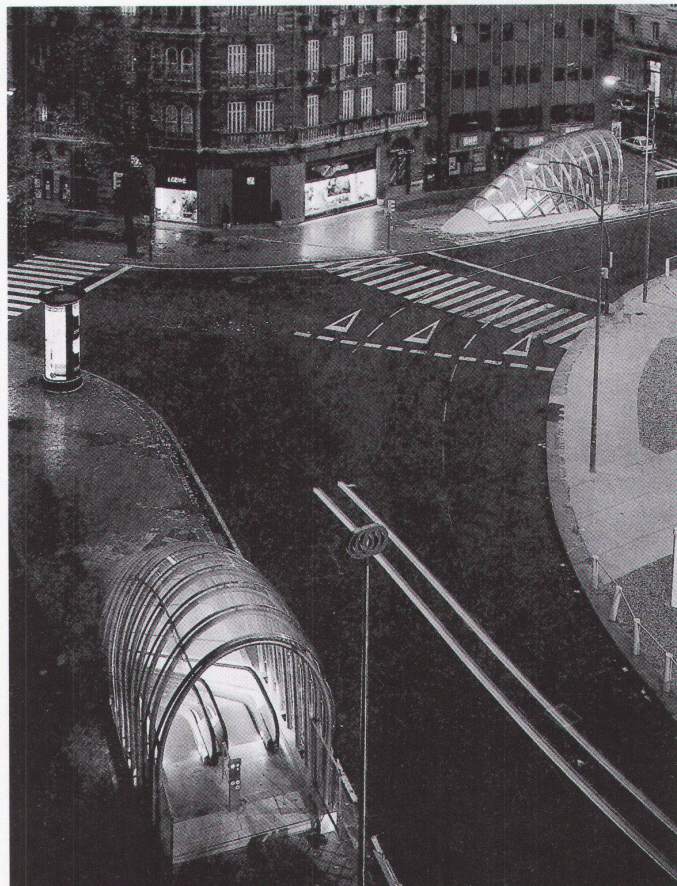
Metaphorisch gesprochen ist folgendes das Problem Bilbaos: Auf ein altes, baufälliges Haus müssen Hypotheken aufgenommen werden, weil zuvor Möbel und teure Luxusautos angeschafft worden sind, die den Untergang einer absteigenden Familie verzögern.

Die Metro von Bilbao

Fahrzeug in Form eines Rohres, nachbehandelte Aussenseite aus rostfreiem Stahl, entstanden während der Blütezeit des englischen Designs

Der Wettbewerb, den die baskische Regierung vor acht Jahren ausgeschrieben hatte, wurde vom Team Sir Norman Foster & Partners gewonnen. Das Projekt konzentriert sich auf die Bedeutung des unterirdischen Reisens und verleiht dem Ganzen poetische Züge. Seine Klarheit und konstruktive Synthese sind beispielhaft.

Es wurden elf Bahnhöfe projektiert, neun im Untertagbau, zwei im Tagbau nach dem österreichischen «cut and cover»-System. Das anfängliche Konzept wurde vollumfänglich für die im Untertagbau erstellten Bahnhöfe entwickelt. Die Idee besteht darin, dass «ein Tunnel (...) eine derart organische Antwort auf die Kräfte der

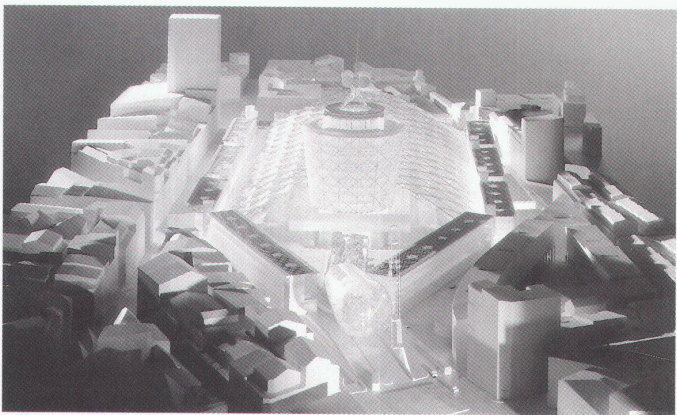
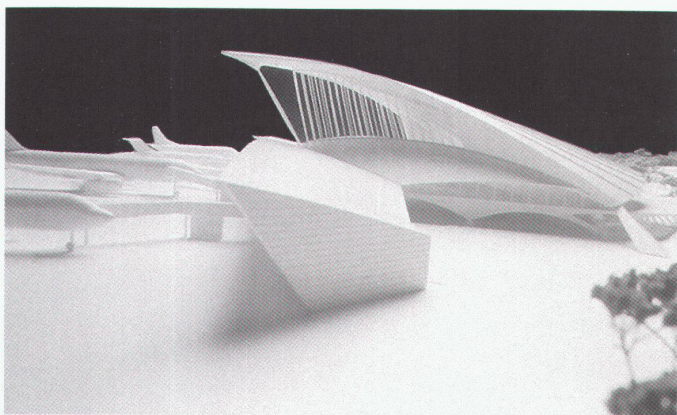


Norman Foster,
Metro Bilbao, Zugang an der Plaza
Elíptica (Plaza de Federico Moyúa)
und Querschnitt durch eine Station

■ Métro de Bilbao, accès de
la Plaza Elíptica (Plaza de Federico
Moyúa) et coupe transversale
sur une station

■ Bilbao Metro, access to the Plaza
Elíptica (Plaza de Federico Moyúa)
and cross-section through a station

Natur ist und eine so schöne Form besitzt, dass es schade ist, dies zu verbergen, statt damit zu arbeiten...»⁹ Deshalb wird der Hohlraum in seiner ganzen formalen Kraft sichtbar belassen. Die Übergänge, Plattformen und anderen Elemente werden so angebracht, dass sie die Ästhetik des eiförmigen Gebildes nicht beeinträchtigen. Die unterirdische Reise wird mit einer dunklen und geschützten Fahrt assoziiert. Der Aufstieg an die Oberfläche ist wie eine Geburt, wie eine Reise ans Licht. Der von aussen sichtbare Tunnelabschnitt setzt sich kurvenförmig fort. Der Übergang in die Transparenz wird durch den Materialwechsel von Beton zu Glas verstärkt.



Die Erweiterung des Flughafens

Spanisch-schweizerisches Verkehrsmittel in aerodynamischem Design mit seitlichen Flügeln für bessere Stabilität

Gravierende Engpässe im Luftraum und bei der Zufahrt zum aktuellen Terminal machten die Erweiterung des Flughafens Sondica notwendig. Das Projekt besteht aus verschiedenen Stufen: dem Ausbau der Zufahrten, der Erweiterung der Pisten, dem Bau eines neuen Kontrollturms und Terminals. Der Auftrag wurde vom ehemaligen Transportminister an Santiago Calatrava vergeben. 1990 erarbeitete der Architekt ein erstes Projekt, das aber abgeändert werden musste, um der neuen, bedeutend restriktiveren Budgetsituation gerecht zu werden.

Calatrava kombinierte formale Parallelen zu Werken von beispielsweise Eero Saarinen mit einer strukturellen Anlehnung an Pier Luigi Nervi. Mit ersterem verbindet Calatrava die Bildhauerkunst und mit letzterem die Ausbildung als Ingenieur. Das Terminalgerippe nimmt das Thema Nervis konkret wieder auf: Die gewölbte Decke aus kreuzweise angeordneten Trägern soll eine leichtere Struktur schaffen. Die Stabilität ist durch die Form gewährleistet.

Die Natur als inspirierende Kraft seiner Projekte zeigt sich in der Symbolik des Vogels: Der Terminal hat die Form eines Flügels.

Die wirtschaftlichen Vorgaben für den Kontrollturm liessen keine grossen formalen Sprünge zu, und der persönliche Stil von Calatrava konnte sich nicht frei äussern.

Passagierbahnhof Abando

Typisch englische Karosse, ausgehöhlt mit Gesimsen und geometrischen Versatzstücken aus Glas

Das ursprüngliche Projekt von James Sterling im rhetorischen Stil des letzten Jahrhunderts wiederholte in einer sinnlosen Symmetrie einen gewölbten stählernen Schiffskörper aus der Jahrhundertmitte. Beim zweiten Vorschlag wurde auf diese Wiederholung glücklicherweise verzichtet.

Eine starke Veränderung erfuhr das Original, das zusammen mit Sterling realisiert wurde, durch das Projekt von Michael Wilford. Trotzdem wird der Lösung in der formalen Gestaltung und in der symmetrischen Umsetzung, die sich der Umgebung nicht anpasst, immer noch Mangel an Realitätsbezug vorgeworfen. Das Zentrum des Projekts bildet ein Platz mit Säulen, der in sich geschlossen und tot ist. Das Gegenteil von dem, was ein Verkehrsknotenpunkt sein soll: ein offener Raum für Begegnungen und Verbindungen.

Santiago Calatrava,
Projekt Flughafen Sondica
■ Projet d'aéroport à Sondica
■ Project for Sondica airport

Michael Wilford,
Projekt Passagierbahnhof Abando
■ Projet de gare-voyageurs à Abando
■ Project for Abando railway station

⁹ Javier Mozas und Aurora Fernández, «Volviendo a las esencias», Interview mit Norman Foster, *Tecnología y Arquitectura*, 3, Vitoria-Gasteiz 1988, S. 24

¹⁰ Federico Soriano, «Edificar Navios», a+t, 4, Vitoria-Gasteiz 1994, S. 80

Das Museum Guggenheim

Vitrine für die Ausstellung von Kunstwerken, mit Titanbeschichtung. Zentralkörper in Rosenform, fischschwanzähnliche Elemente mit Schuppen

Verschiedene baskische Institutionen waren, zur Wiederbelebung der zentral gelegenen Flusszone, an einem Museum für moderne Kunst in Bilbao interessiert. Man wollte aber nicht bei Null beginnen. Das internationale Renommée sollte sich durch die Verbindung mit der Guggenheim-Stiftung in New York einstellen. Entsprechend grösser war das Echo. Damit die Allianz zustande kam, mussten aber der Bauplatz gestellt, die Projekt- und Gebäudekosten übernommen, die Rechte für die Sammlung der Stiftung erworben und das Defizit während der Startphase gedeckt werden. Ausserdem bestimmte die Stiftung in einem streng definierten Wettbewerb den Architekten. Die Wahl fiel auf Frank Gehry.

Frank Gehry ist von seinem Museum begeistert und überrascht. Er erklärte, in Bilbao werde besser gebaut als in Amerika. Mit der Art, wie das Büro gewisse Details des Projekts interpretierte, erklärte er sich einverstanden.

Gehry wählte den Standort selber. Er entschied sich bestimmt für diesen Ort, weil er ihm, verglichen mit den anderen, am chaotischsten vorkam. Denn Gehry gewinnt seine Energie aus dem Chaos.

Die Bewegung des Gebäudes erinnert ihn an die Karpfen, die bei seiner Grossmutter in einem Becken schwammen. Gehry verwendete sie als stummes Modell für seine Fischskulpturen, die an den Olympischen Spielen in Barcelona zu sehen waren.

Die Titanbeschichtung mit ihrer matten Patina verstärkt die Idee eines Schuppentieres. Die Dynamik des Gebäudes in Flussnähe gewinnt zum neuen Stadtteil hin an Statik und wird zum prismatischen Block. Dort besteht die Beschichtung wie die der umliegenden Häuser aus Sandstein, und die Öffnungen werden zu konventionellen Fenstern.

Künstlern wie Serra, Oldenburg, Koons oder Clemente, die den Bau besichtigt haben, gefällt Bilbao wegen seiner Dynamik, seiner bunten Ästhetik und weil sie wissen, dass ihr Werk im Museum ausgestellt wird.

Die Einweihung ist für nächsten Juli vorgesehen. Als Hauptattraktion soll die Sammlung durch das berühmte Bild «Guernica» von Pablo Picasso ergänzt werden. Dieses emotional sehr eng mit dem Baskenland verbundene Werk befindet sich zurzeit noch im «Reina Sofia»-Museum in Madrid.

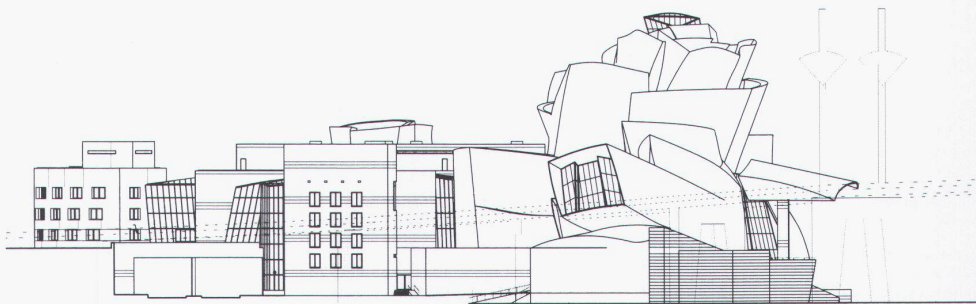
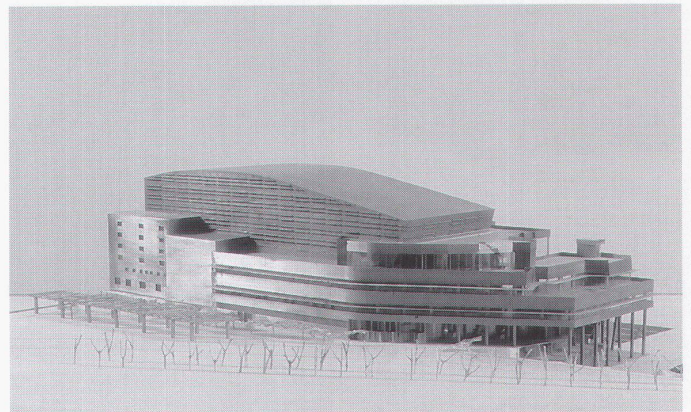
Konzert- und Kongressgebäude

Konzertflügel, Form eines Schiffskörpers, Bau durch Kunsthandwerker aus Madrid

Das Resultat des Wettbewerbs, der 1992 stattfand, überraschte trotz des tiefen Durchschnittsalters der Gewinner niemanden. Bis hin zum Motto hatten sie genügend Energie und Phantasie, um die Jury zu beeindrucken: «Der Phantasie-Schiffsbauch... von Wagner natürlich.»

Die Anlehnung des Projekts an andere Disziplinen ist eindeutig. Federico Soriano und Dolores Palacios mögen das Nichtdefinierte¹⁰: unpräzise Grenzen, Fachbereiche, Regeln. In ihrer Architektur ist der improvisierte Charakter des spontan geschaffenen Kunstwerks enthalten. Bis ins kleinste Detail definierte Projekte sind nicht nach ihrem Geschmack; einzig die Strategie muss klar sein, um auf das Spiel mit dem Werk eingehen zu können. In diesem Fall die Verwandlung des Gebäudes in einen Schiffsrumpf, der tragenden Struktur in Rippen, der Kraft des Wassers in Schwerkraft.

Bis vor kurzem befand sich dort, wo das Gebäude entsteht, eine Werft, in der richtige Schiffsrümpfe hergestellt wurden. Die äussere Erscheinung der grössten Einheit stellt die Überreste eines Phantasie-Schiffsbauches dar, der im Schlamm des Flussufers gestrandet ist. Auch in diesem Projekt ist die Dichotomie des Guggenheim-Museums enthalten. Zwei Gebäude in einem: Kongressgebäude und Auditorium. Mit zunehmender Nähe zum neuen Stadtteil wird das Gebäude urbaner, mit zunehmender Nähe zum Flussufer schiffähnlich.



Federico Soriano
und Dolores Palacios,
Konzert- und Kongresshaus
■ Maison de concerts et de congrès
■ Concert and convention hall

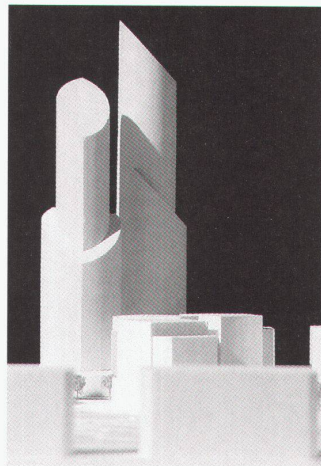
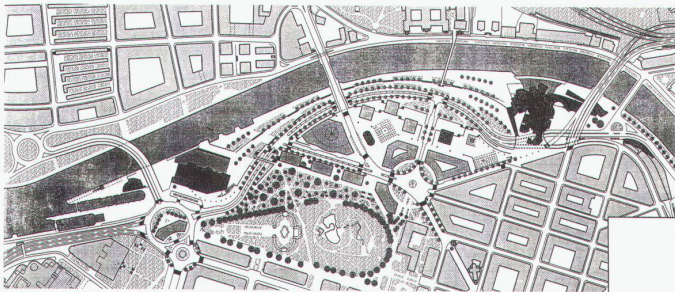
Frank Gehry
Guggenheim-Museum
■ Musée Guggenheim
■ Museum Guggenheim

Abandoibarra

Als die Besitzer das Haus verkauften, wollten sie einen grösstmöglichen Gewinn machen. Sie zögerten nicht, es aufzuteilen, zu spalten, weiterzuvermieten und gewisse Räume anders zu verwenden.

Bilbao ist eine Stadt ohne Raum, das heisst ohne Expansionsmöglichkeiten. Daher müssen die Zonen genutzt werden, die infolge des Abbruchs von Industrieanlagen brachliegen, so zum Beispiel in Abandoibarra gegenüber der Universität Deusto.

Abandoibarra¹¹ wurde ursprünglich als Geschäftszentrum im amerikanischen Stil geplant. Verschiedene Grünflächen sollten die Plattform des neuen Stadtteils mit der Flussmündung verbinden. 1992 wurde diese Idee mit der Planung von Büros und Läden zur Steigerung der Wirtschaftskraft der Stadt im Rahmen der «Atlantik-Achse» weiter vorangetrieben. Die Regierung, die Vereinigung Bilbao Metròpoli 30 und die Architektenkammer schrieben einen Wettbewerb aus, den das Team von Cesar Pelli gewann.



Aufgrund einer Reihe von Vorschlägen von Seiten der Regierung und von Bilbao Ría 2000 präsentierte Pelli einen neuen, modifizierten Vorschlag.

1995, drei Jahre nachdem der Wettbewerb ausgeschrieben worden war, wies aber die Änderung der Wirtschaftslage darauf hin, dass Wohnhäuser mehr Rendite abwerfen würden als der tertiäre Sektor. Dies hatte die erneute Abänderung grosser Teile des Projekts zur Folge. Schliesslich verzichtete Pelli's Team auf den Auftrag, und Bilbao Ría 2000 verfasste das endgültige Planungsdokument. Der ursprüngliche Vorschlag wurde abgeschwächt und in nur vier Jahren zunichte gemacht. Ein grosses Einkaufszentrum, Ría 21, wurde jedoch ins Schlussdokument übernommen. Damit soll ein grosser Teil des Unternehmens finanziert werden.

Bilbao Ría 2000 trieb das Unternehmen in rasantem Tempo voran – auch hier – und begann, die Fristen festzusetzen. Wettbewerbe wurden ausgeschrieben und Bauaufträge vergeben. Die lokalen Architekten indessen blieben gleichgültig und waren nicht in der Lage, einen zusammenhängenden Vorschlag zu unterbreiten.

Da betreten zwei bekannte Figuren gleichzeitig die Bühne: Santiago Calatrava und Norman Foster. Das Schicksal hat sie erneut zusammengeführt.

Der wichtigste Fussballclub der Stadt, der Athletic Club, hat sie unabhängig voneinander mit dem Bau eines neuen Stadions beauftragt. Keiner weiss, dass der andere am selben Projekt arbeitet. Der Athletic Club hatte aber weder Anspruch auf das Grundstück, noch wurde je zuvor die Absicht geäussert, in Abandoibarra ein neues Stadion zu bauen.

Der Ausgang des Stücks steht fest: An diesem Standort werden die Projekte nicht realisiert. Das Ganze war lediglich ein Schachzug des Clubs in Form eines Versuchsballons, der aus Werbegründen gestartet wurde.

Zurück zu Colin Rowe.¹² All dies bringt ans Tageslicht, wie die Probleme Bilbaos mit einer städtebaulichen Collage gelöst werden sollen. Die Forderung der verantwortlichen Politiker, zu flicken, die Sache stückweise in Ordnung zu bringen, wobei sie sich alles zutrauen, zeugt von einer gewissen Ironie. Wenn man die Stadt in Fragmente unterteilt, wird die Utopie des Ganzen nie akzeptiert. Wenn fragmentarisch gehandelt wird, ist jeder Prozess durchführbar, da er in einer Zeitspanne realisiert werden kann, die nicht von der Entwicklung, sondern von Wahlentscheidungen abhängt.

Überlassen wir den Städtebau der Wirtschaft, solange wir über die Stadt entscheiden können. Wir werden ja später sehen, was geschieht.

J.M.

Masterplan für Abandoibarra, aktueller Stand

- Master plan d'Abandoibarra, état actuel
- Master plan for Abandoibarra, actual state

Masterplan für Abandoibarra, Wettbewerbsprojekt von Cesar Pelli

- Master plan d'Abandoibarra, projet de concours de Cesar Pelli
- Master plan for Abandoibarra, competition project by Cesar Pelli

¹¹ Aurora Fernández, «Abandoibarra, una ribera en cuestión», aus «El Correo», 28. März 1996, Beilage: Territorios, S. 4

¹² Siehe ²

Javier Mozas ist Architekt und Direktor der Zeitschrift «a+t».