Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 87 (2000)

Heft: 1/2: Territoriale Eingriffe

Artikel: Territorium und Luftraum : Flughafenplanung von Amsterdam-Schiphol zu Amsterdam-Nordsee

Autor: Bideau, André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-65083

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: 06.07.2025

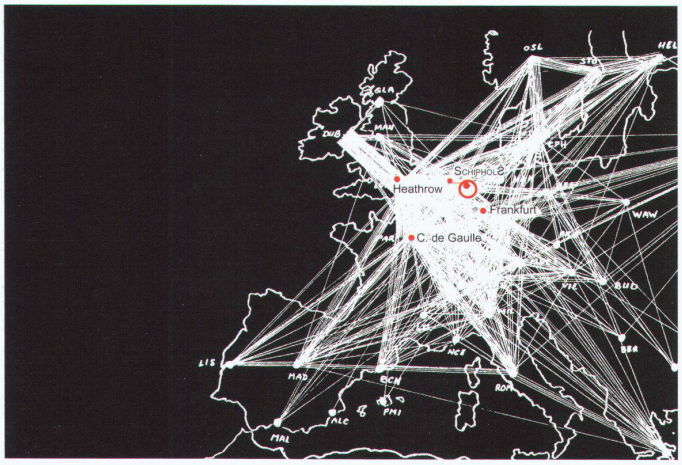
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

André Bideau

Flughafenplanung von Amsterdam-Schiphol zu Amsterdam-Nordsee

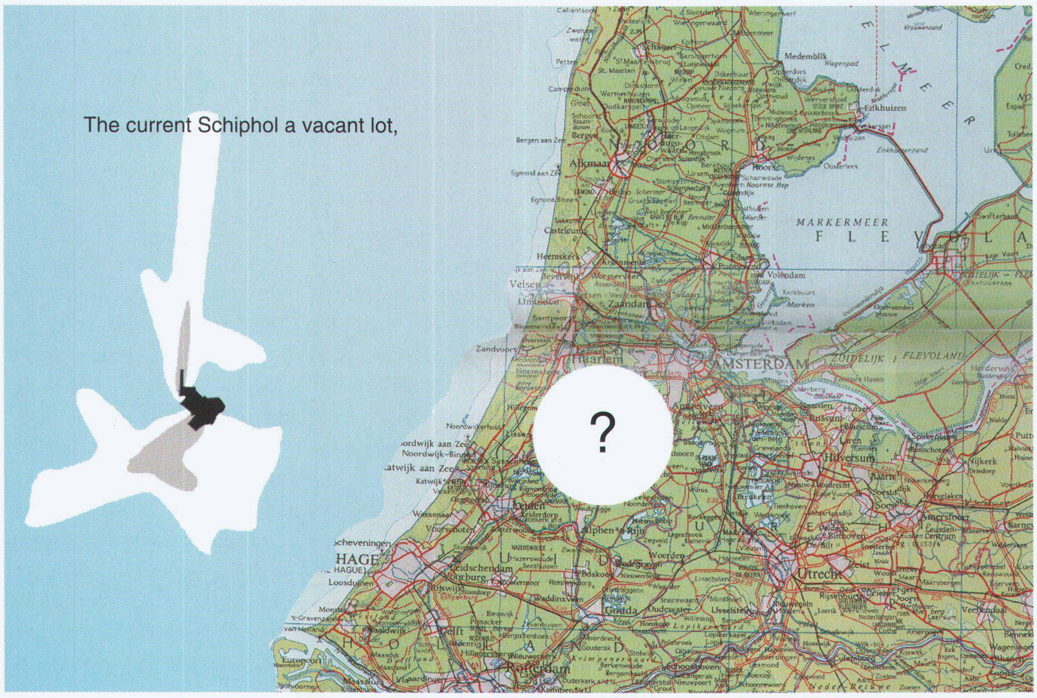
Territorium und Luftraum

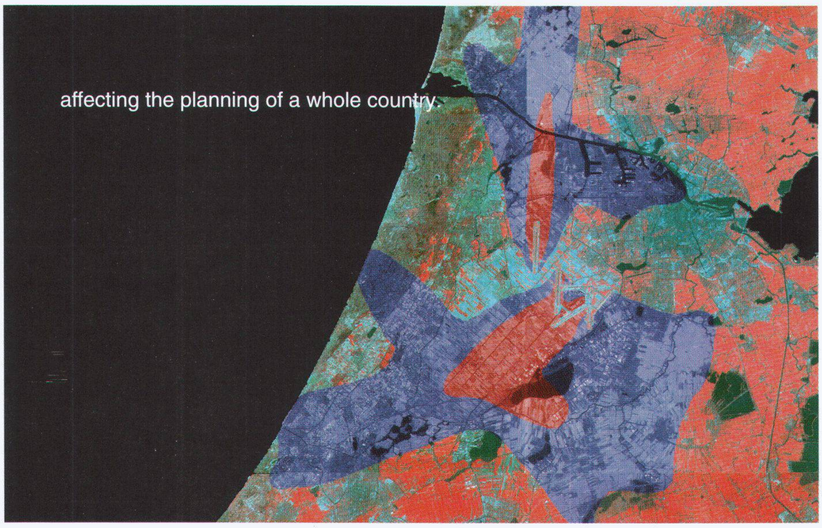
Flughäfen verwandeln riesige Landflächen in Sperrgebiete, in denen eine eigene Entwicklungsdynamik herrscht. Die daraus resultierenden Interessenkonflikte sind derart heftig, weil das unbeschränkte Wachstum der Flughäfen als Voraussetzung für das Gedeihen ganzer Volkswirtschaften gilt. Aussergewöhnlich ist der Fall der Niederlande, wo dieser massive Entwicklungsdruck eine Diskussion raumplanerischer Themen auszulösen vermochte, die das gesamte Territorium mitsamt seiner Siedlungsstruktur betrifft. Der Widerspruch zwischen den vielen Zentren geringer Dichte und Schiphol als globale Schnittstelle ist für OMA Anlass, eine für die ohnehin künstliche Landschaft neue Auslegeordnung einzufordern.

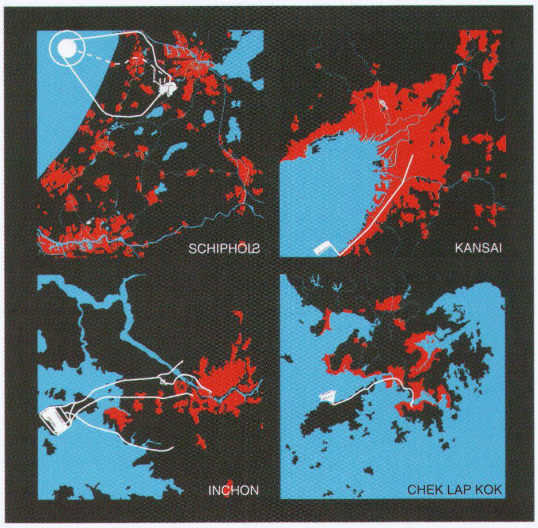


Seit einigen Jahren stösst der Amsterdamer Flughafen Schiphol an seine Kapazitätsgrenze. Wie im Falle vieler Flughäfen in Stadtnähe sind die Ausbaumöglichkeiten infolge Platznot und Lärmbelastung praktisch ausgeschöpft. Eine Schicksalsfrage besonderer Art, weil die Volkswirtschaft der Niederlande auf den Flughafen Schiphol als Umschlagplatz angewiesen ist. Neben Paris, Frankfurt und London zu den vier grössten Europas gehörend, ist der Amsterdamer Flughafen zusammen mit dem Rotterdamer Hafen eine unabdingbare Basis für die Stärke der Niederlande als Welthandelsplatz. Auf die Globalisierungsschübe vermochte der sich in Richtung Nordsee weiter ausbreitende Rotterdamer Hafen mit einer weitsichtigen Planung und konzeptionellen Neuerungen zu reagieren. Dagegen ist die weitere Entwicklung von Schiphol an unzählige Auflagen gebunden. Deshalb erteilte die Regierung einen Planungsauftrag, um Entscheidungsgrundlagen für das Stichjahr 2010 zu finden: Der Infarkt von Schiphol wird dann eingetreten sein, zumal die Flugbewegungen von heute 380 000 auf voraussichtlich eine Million angestiegen sein werden. Überlebenschancen hätte somit nur noch ein radikal umdisponierter Flughafen mit erneuertem Pistensystem oder eine Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Flugplätze wie im Fall von New York, London oder Paris. Mit weniger Widerstand hätte wohl die radikalste und derzeit auch favorisierte Lösung zu rechnen: Das Konzept «Amsterdam Nordsee» gibt den heutigen Flughafenstandort zu Gunsten einer 10 km vor der Küste künstlich aufgeschütteten Insel auf. Während der Flugverkehr Möglichkeiten zu einem ungeahnten Wachstum erhielte, würde eine Brücke oder ein Tunnel die Verbindung nach Amsterdam übernehmen. Die Baukosten lägen bei 45 Milliarden Franken, weitere 35 Milliarden kämen für die Schleifung des heutigen Schiphol hinzu.

Inzwischen gehört das Office for Metropolitan Architecture einem multidisziplinären Planungsteam an, das mögliche Strategien für die Zukunft von Schiphol untersucht. Die von OMA bezüglich der Varian-

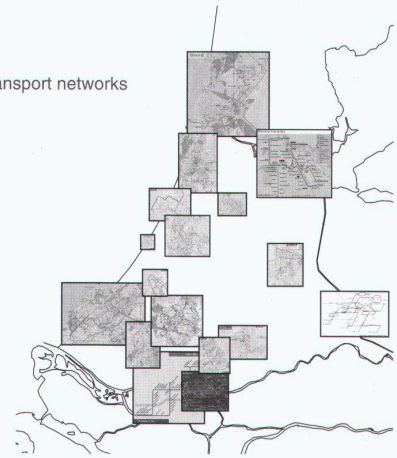

The current Schiphol a vacant lot,
?
MARKERMEER
AMSTERDAM
Haarlem
Hilversum
Utrecht
HAGE


affecting the planning of a whole country.

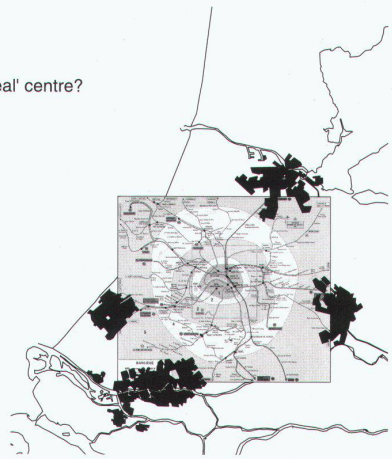

SCHIPHOL2
KANSAI
INCHON
CHEK LAP KOK

Each village its own periphery

An amalgam of independent transport networks



What would be the effect of a 'real' centre?



te «Amsterdam Nordsee» entwickelten Vorstellungen wurden 1999 im Rahmen einer Ausstellung am Londoner ICA sowie am zweiten Architektursymposium in Pontresina vorgestellt. Der dortigen Präsentation von Rem Koolhaas entnehmen wir einige Aussagen sowie Auszüge einer grafisch sprechenden Bilderinszenierung.

Das Schicksal des Flughafens Schiphol ist für Rem Koolhaas untrennbar mit dem Schicksal der Niederlande verbunden (deren Erfolgsgeschichte wirtschaftlich mit einer Präsenz auf den Weltmeeren begann). Dagegen stellt er das Fehlen von visionären Dimensionen im gegenwärtigen niederländischen Planungsdiskurs fest, dessen Avantgarde sich für Zersiedlungsphänomene begeistert habe. In der modischen Beschränkung auf Erfolgsthemen wie Low density und Privatisierung sieht Koolhaas den Grund, weshalb der letzte Bezug zum Massstab grossräumiger Interventionen verloren gegangen – und weshalb das nachmoderne Holland mit dem Ende staatlicher Planungsinterventionen nur noch ein Cliché seiner selbst sei. Nicht ohne Pathos ruft Koolhaas wieder einmal zur grossen Tat auf: Einerseits bemüht er rhetorisch die steigenden Meeresspiegel, um anderseits die Nachkriegszeit zu evozieren, als man den Kampf gegen die Springfluten aufnahm und mit dem Bau der gewaltigen Deltawerke schliesslich gewonnen hat. Mit der seither drastisch gesunkenen Anzahl von auf Wasserbau spezialisierten Ingenieuren belegt Koolhaas, dass heute sogar diese für die Niederlande vitale Tradition vernachlässigt wird.

Im Fernen Osten ist der Bau neuer Grossflughäfen auf bestehenden oder künstlichen Inseln ein erprobtes Mittel, um auf hyperdichte Siedlungsstrukturen zu reagieren und gleichzeitig gewaltige Investitionsschübe zu fördern. In Seoul ist OMA selber an einer derartigen Neuplanung beteiligt, die den projektierten Flughafen gleichzeitig durch eine neue Stadt ergänzen soll. Dieses Stadtgebilde entsteht als ein Auswuchs der vom Flughafen angeheizten Nutzungen und wird mit seiner internationalen, künstlichen Betriebsamkeit eine zweite Wirklichkeit gegenüber einem Zentrum wie Seoul darstellen. Rem Koolhaas ist die künstliche Topografie der Flughafeninsel mit ihrer künstlich angereizten Programmierung ein willkommener Anlass, um in einer Art 24-Stunden-Dauerbetrieb alle Lebensbereiche von Shopping Mall über Dienstleistungen bis zu Freizeitvergnügungen unterschiedlichster Art zu überlagern. Einerseits würden diese von der Anbindung an die globale Schnittstelle profitieren und über ihre Mieten den Flughafen mitfinanzieren, anderseits liesse sich auf dem Festland Entwicklungsdruck abbauen bzw. kanalisieren. Diese Koppelung steht am Ausgang des Szenariums, das OMA für Schiphol entwickelt. Im Sinne kommunizierender Gefässe sollen zwei Pole entstehen, die beide aus einem Überschuss an Infrastrukturen ihren Genius Loci beziehen.

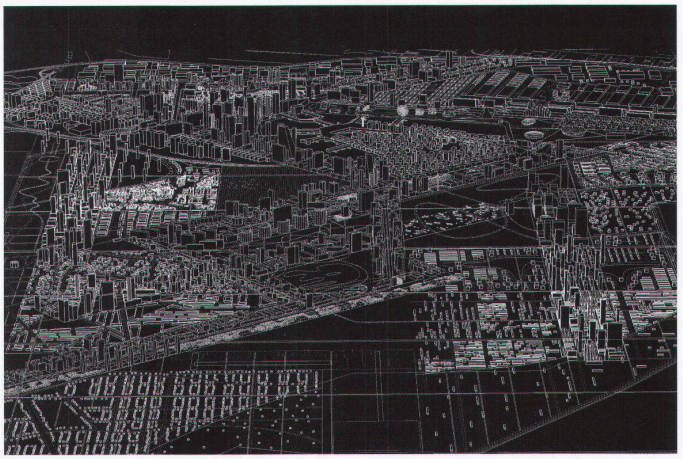
Bei diesem koordinierten Entwicklungsschub ist «Dutch Downtown» das Schlagwort für den landseitigen Anker – das heutige Schiphol-Gelände, das durch die Verlagerung des Flugverkehrs auf die neue Nordseeinsel frei würde. Dieses Territorium, das bislang einer verbotenen Stadt südlich von Amsterdam glich, ist nicht nur immens, sondern zu-

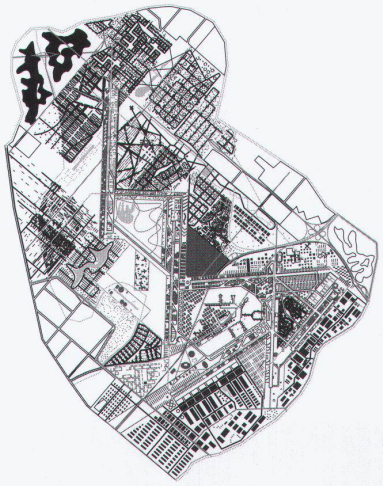
gleich hoch erschlossen: Autobahnen, Nah- und Fernverkehr sowie demnächst die nach Paris führende Hochgeschwindigkeitslinie wären Katalysatoren einer konzentrierten Entwicklung, wie sie von OMA in Euralille bereits entfesselt worden sind. Wie in Lille verschreibt das Konzept höchste programmatische und morphologischer Dichte auf den Spuren der existierenden Verkehrsträger. In einer von vielen Visualisierungen erzeugt das ehemalige Pistensystem die Grundgeometrie für Dutch Downtown, während in einer anderen die hypertrophe Grundrissordnung des Nolli-Plans als Fertiggericht von Urbanität abgefüllt wird.

Koolhaas streicht hervor, dass diese Angebote von jeglicher architektonischer Form unabhängig seien. Die Auseinandersetzung mit dem Thema legte ihm vielmehr Lösungsansätze und Argumentationen nahe, die gewohnte entwerferische Repertoires und Verhaltensweisen ausser Kraft setzen. Untauglich sind diese, weil hier derart viel auf dem Spiel steht: Schliesslich geht es um nicht weniger als die Möglichkeit, die Identität der Niederlande zu erneuern. Dem entspricht die Bandbreite der Interessen, die vom Architekten zu berücksichtigen und zu vermitteln sind. OMA operiert in einem Kontext aus betrieblichen, politischen, wirtschaftlichen, finanziellen Fragen. Auf der Ebene der Darstellung ist die Schiphol-Präsentation vollständig vom Rollenverständnis des Architekten als Kommunikator bestimmt: Neben Bildmontagen, Diagrammen und einer Flut von Karten übernimmt ein Kommunikationsmittel aus der Werbung die Führung: das Produkte-Logo. Indem es den territorialen Eingriff zu einer global lesbaren Botschaft abstrahiert, siedelt das Logo zugleich die Arbeit des Architekten in den Kreisläufen der Konsumgüterindustrie an.

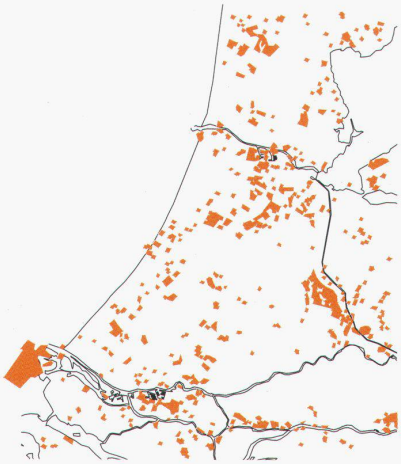
Willkürlich ist das neue Schiphol-Logo allerdings nicht. Seine rudimentäre Form ist die grafische Reduktion eines Anliegens, das Rem Koolhaas schon vor der Symbiose von OMA mit dem Flughafenkonsortium vehement vertreten hat. Der in die Niederlande eingestanzte schwarze Ring, der wiederum einen kleinen Kreis umschliesst, symbolisiert das so genannte Grüne Herz. Dieser dem schweizerischen Mittelland nicht unähnliche Raum wird von den als «Randstad» apostrophierten Städten Amsterdam, Den Haag, Haarlem, Utrecht und Delft begrenzt und hat seine Unversehrtheit als Polderlandschaft lange schon eingebüsst: Zersiedelung, High-Tech-Landwirtschaft, die TGV-Neubaustrecke und eben der Flughafen Schiphol rufen seit geraumer Zeit nach einer anderen Wahrnehmung dieses Zwischenraumes. OMA geht vom Widerspruch aus, dass die Niederlande bei weltweit höchster Bevölkerungsdichte in ihren Städten die geringsten Dichten verzeichnen. Am Rand des kränkelnden Grünen Herzens soll mit Dutch Downtown nun Stadt nachgeholt werden. Ein Privileg sondergleichen sieht Koolhaas in der Tatsache, dass Schiphol die heute einmalige Chance zu einer Tabula rasa bietet, auf der sich urbane Programme thematisieren liessen. Jene würden zugleich, wie das Treiben auf der Nordsee-Flughafeninsel, den Zustand der Künstlichkeit als eine Grundbedingung der niederländischen Zivilisation in Erinnerung rufen – und im Licht globalisierter Vernetzungsprozesse aktualisieren.

A.B.

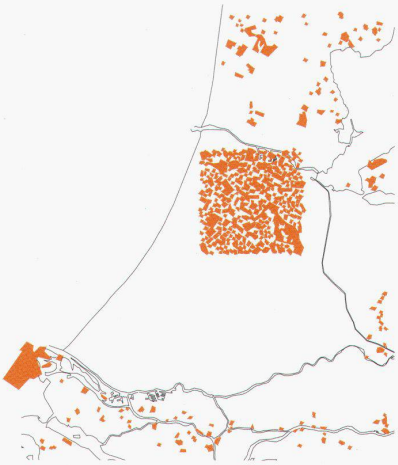




Instead of dispersal...

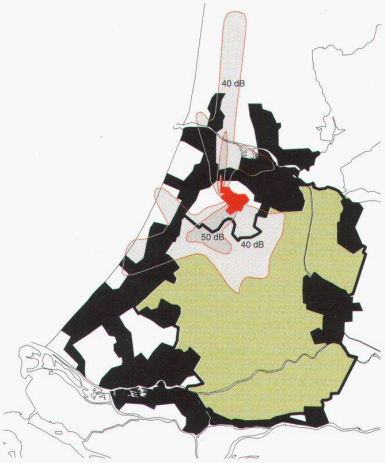


concentration!

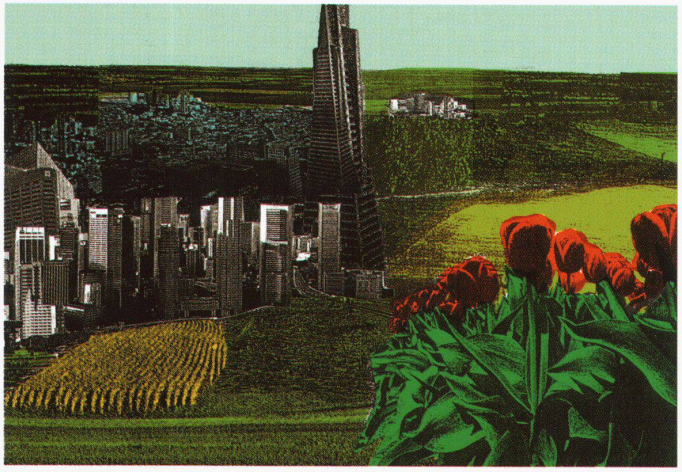


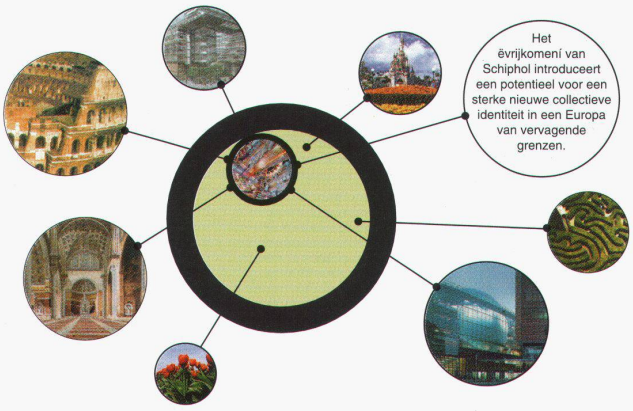
Planning in the Netherlands

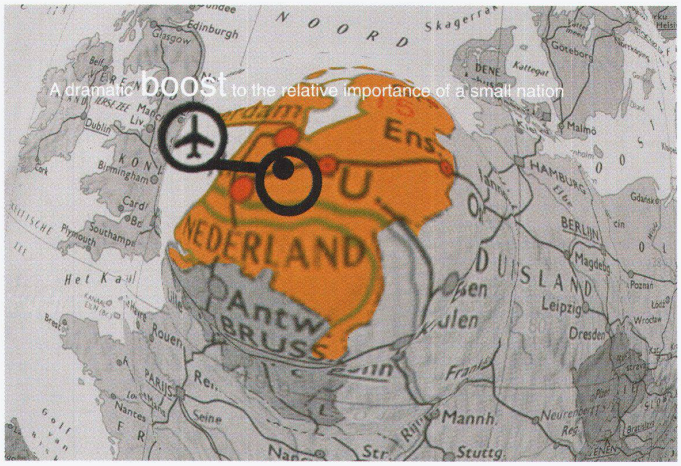
Randstad
Green Heart
Schiphol airport



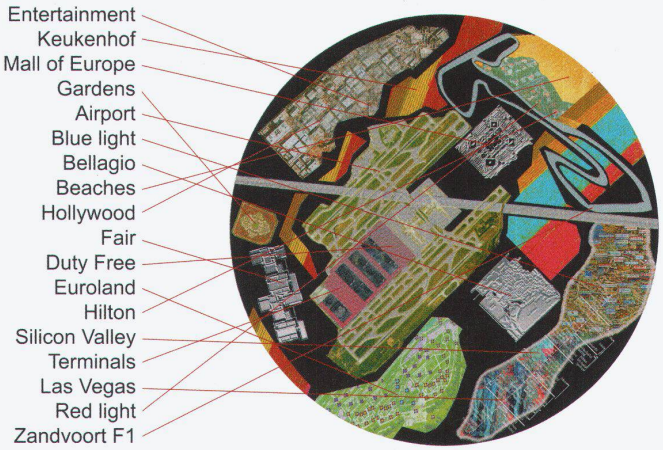
The compact city -
the salvation of the Green Heart.

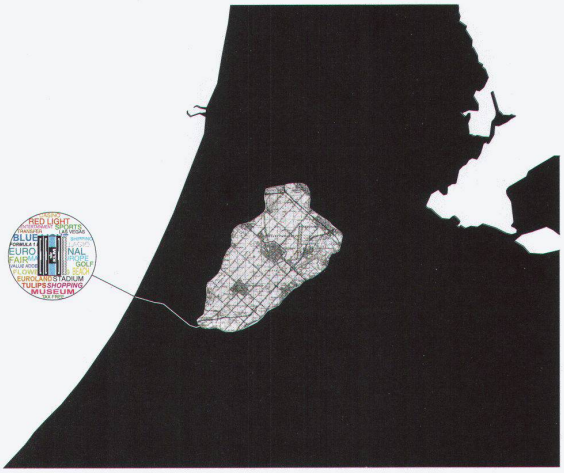


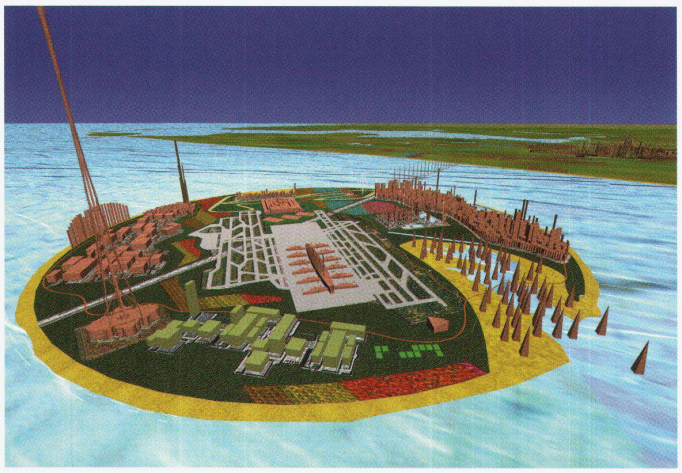




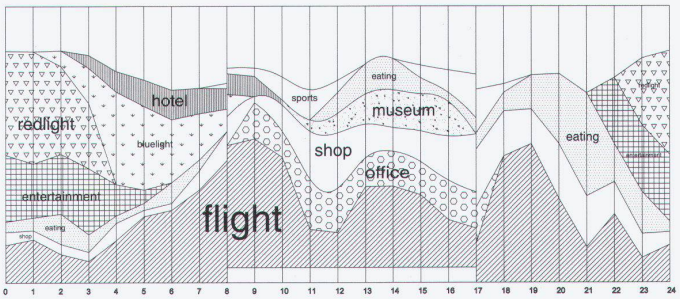
Schiphol2







additional program fills the 24 hour cycle



Bilder: © Office for Metropolitan Architecture, Rotterdam