**Zeitschrift:** Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 13 (1959)

**Heft:** 3: Stadtbau : Wirklichkeit und Ideen = Urbanisme : réalité et perspectives = City planning : reality and dreams

**Artikel:** Den Haag : von der zukünftigen Geschichte einer Stadt = [La Haye] : de la future histoire d'une ville = [The Hague] : about the future history of a town

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-330016

**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:** 14.10.2025

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

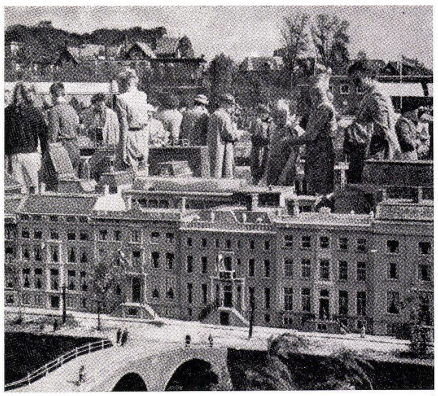
# Den Haag

Von der zukünftigen Geschichte einer Stadt
De la future histoire d'une ville
About the future history of a town

Das ist eine spannende und schöne
Geschichte.
Sie handelt von drei Anzügen:
Von einem Anzug, der zu klein geworden ist
Und jetzt geändert werden soll,
Und von zwei neuen Anzügen.
Die Geschichte ist gedruckt
Zur Ehre aller großen Schneider,
Zur Ermahnung der vielen Flickschneider
Und zur Aufwiegelung aller,
Die in einem engen Anzug stecken. g

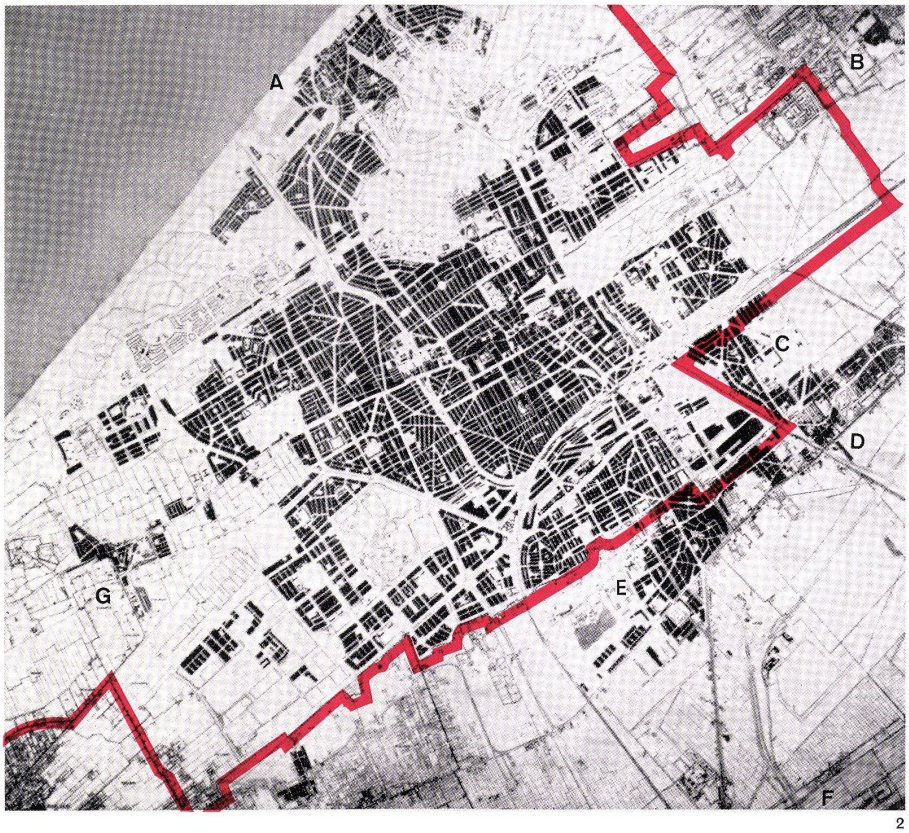
La Haye
C'est une histoire belle et juste.
On y parle de trois jolis habits:
D'un habit qui est devenu trop petit
Et qu'il faut transformer maintenant;
Et aussi de deux nouveaux habits.
Cette histoire a été imprimée
Pour exalter tous les grands couturiers,
Pour exhorter tous les ravaudeurs
Et pour exciter tous ceux
Qui portent un habit trop juste.

The Hague
This is a nice thrilling story.
It's all about three suits of clothes:
About one suit which has become too small
And now needs to be altered,
And about two new suits of clothes.
The story is now in print
To the glory of all great tailors,
As an inspiration to all menders
And to give joy to all those
Whose clothes are too tight.



1 Madurodam

1




2

2
Den Haag ist nahezu vollständig überbaut. Nach 1962 kann innerhalb ihrer Grenzen nicht mehr gebaut werden. Die umliegenden Ortschaften, die mit den Haag verwachsen sind, werden etwa 1968 vollgebaut sein.

La Haye est presque entièrement bâtie. Dans son enceinte, il ne sera plus possible de construire après 1962. Les agglomérations avoisinnantes qui touchent déjà La Haye seront entièrement bâties en 1968.

The Hague is almost entirely built up. No building will be able to be carried on within its boundaries after 1962. The nearby localities which have grown up with the Hague will themselves be built up by about 1968.

A Scheveningen
B Wassenaar
C Voorburg
D Leidschendam
E Rijswijk
F Delft
G Loosduinen

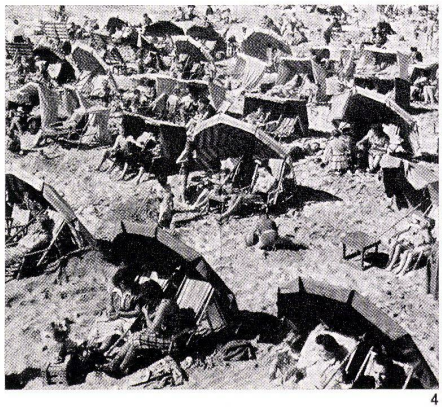
## Eine unechte Utopie

Die Miniaturstadt Madurodam, eine der Sehenswürdigkeiten den Haags, kennt keine städtebaulichen Probleme (Abb. 1). Die Anhäufung von Miniaturgebäuden erweckt zwar den Eindruck, es handle sich da um ein wirklich existierendes niederländisches Städtchen mit seinem für den modernen Verkehr zu eng gewordenen jahrhundertealten Zentrum, seinen Industrie- und Geschäftsvierteln, seinen Wohnbezirken und seiner Umgebung von Poldern, Wald und Feld; man könnte hier einen Hafen bauen, dort Hochhäuser hinsetzen, woanders einen Flughafen anlegen, wie es gerade am schönsten paßte — aber Probleme würden daraus nicht entstehen, weil in Madurodam keine Menschen leben.

## Eine echte Utopie

Wenn jedoch die Stadt den Haag innerhalb eines Jahrhunderts aus einem ruhigen Provinzort von 75000 Einwohnern zu einer Stadt heranwächst, in der mehr als 600000 Menschen leben müssen, inmitten einer Anzahl von Vororten, die zusammen auch noch einmal über 100000 Menschen aufzunehmen haben, dann stehen die Stadt und die Vorstädte, die diesen ungeheuren Zuwachs zu lenken und zu formen haben, vor einer äußerst komplizierten Frage (Abb. 2).
Wer eine Stadt baut, hat nämlich viel mehr zu tun, als neue Gebäude zu errichten. Der

3



4

3 und 4
Der Badeort Scheveningen einst und jetzt.
La station balnéaire Scheveningen jadis et aujourd'hui.
The seaside resort, Scheveningen—then and now.

Städtebauer schafft einen Apparat, einen Organismus, in dem sich das wirtschaftliche, soziale, kulturelle, persönliche und auch das Familienleben einer großen Anzahl Menschen abspielen kann. Er sorgt dafür, daß dieser sich fortwährend weiterentwickelnde Organismus funktionsfähig bleibt und sich stets den Forderungen anpaßt, die das sich ständig verändernde Zusammenleben in der menschlichen Gesellschaft stellt. Er muß dafür sorgen, daß der Mensch auch inmitten eines sehr dicht bewohnten Bevölkerungszentrums in einer freundlichen Umgebung wohnen und arbeiten kann, wenn auch seine Stadt auf dem engsten Raum gebaut ist und in einem der am dichtesten bevölkerten Teile der Welt liegt.

Das Haager Wohngebiet, die »Haager Agglomeration«, ist ein Komplex von zusammengewachsenen Gemeinden. In ihren Existenzquellen und primären Lebensbedürfnissen sind diese Gemeinden voneinander abhängig.

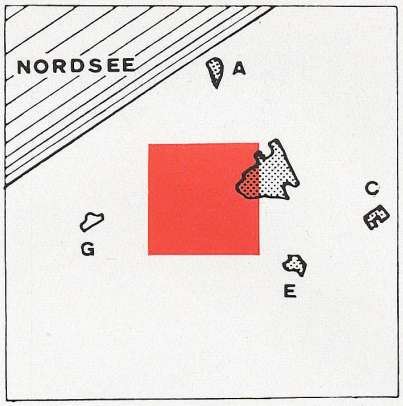
Vor hundert Jahren war die Kerngemeinde den Haag eine ruhige, mitten in einem Kranz von Dörfern liegende Stadt, die man nach einer langen Wanderung über Kieswege oder günstigenfalls mit der Dampf- oder Pferdebahn erreichen konnte und in welcher der Pulsschlag der Regierungstätigkeit das vorsichtige Tempo des Lebens bestimmte.

Noch eine geraume Zeit sollte vergehen, bis Scheveningen mit seinem Badehaus und seinen typischen, hoch auf den Strand gezogenen Fischerbooten zum ersten Badeort und größten Heringhafen des Landes wurde (Abb. 3 und 4). Loosduinen, ein Dorf voller Gemüse- und Küchengärten hinter dem schmalen Dünenstreifen, sandte feines Obst in die Residenz des Königs. Rijswijker Acker- und Viehbauern luden ihre Produkte auf hochrädrige leichte Wagen und fuhren damit jede Woche in die Stadt. Auch Bauern aus dem alten Voorburg und dem fernen Leidschendamm hatten eine Reise über stille Landwege zu machen, um das wohlhabende 's-Gravenhage zu erreichen.

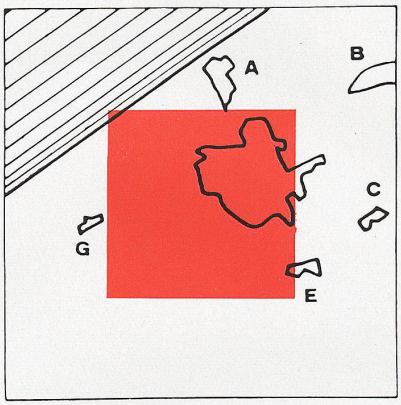
Das Dorf Wassenaar, zwischen Dünenwäldern verborgen und friedlich neben der Straße nach Leiden gelegen, diente einigen Wohlhabenden als Wohnort.

Wer heute, nicht zu schnell und nicht zu hoch, über dieses westliche Stück der Niederlande fliegt, sieht ein einziges ausgedehntes Häusermeer. Es ist zwar mit Grün durchzogen und häufig ganz offen gebaut; doch ist es ein geschlossenes, dichtbevölkertes Siedlungsgebiet mit einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 40 Einwohnern pro ha (93 Einwohner pro ha in der Kerngemeinde 's-Gravenhage).

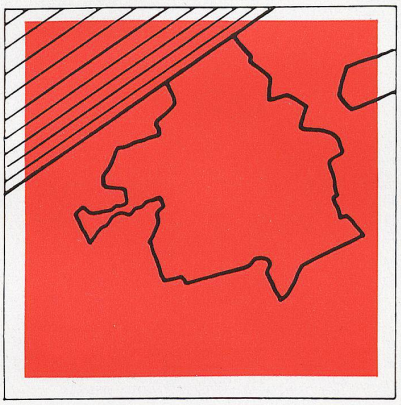
Wer die Landkarte von diesem Gebiet zur Hand nimmt, kann erkennen, daß das Häusermeer die Grenzen der Außengemeinden beinahe erreicht hat. Innerhalb von neun Jahren wird hier das Wachstum durch die Grenzen der Agglomeration zum Stehen gebracht: Im Augenblick werden in diesen Gemeinden 5000 Wohnungen in diesem Jahr errichtet; es können noch ungefähr 60000 gebaut werden. Sind 5000 neue Wohnungen im Jahr notwendig? In einer Zeit, in der die Wohnungsnot so groß ist, daß allein in der Gemeinde den Haag schätzungsweise 22000 Wohnungen fehlen, erscheint diese Frage überflüssig. Der Wohnungsmangel ist zum Teil durch Zerstörungen und durch die Stillegung des Baugewerbes im zweiten Weltkrieg entstanden; er hat sich durch die schnelle Bevölkerungszunahme in der Agglomeration während der letzten zehn Jahre nicht vermindert.



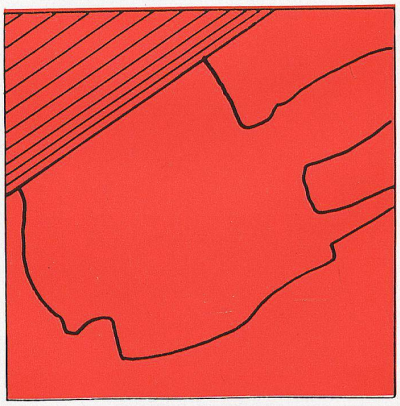

1850



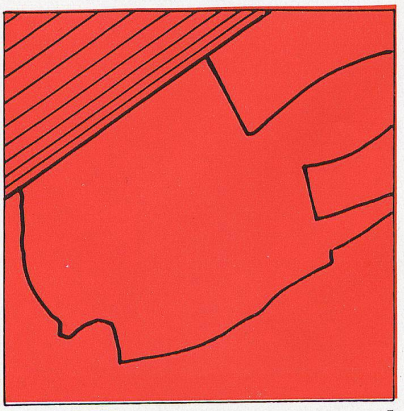

1900



1958

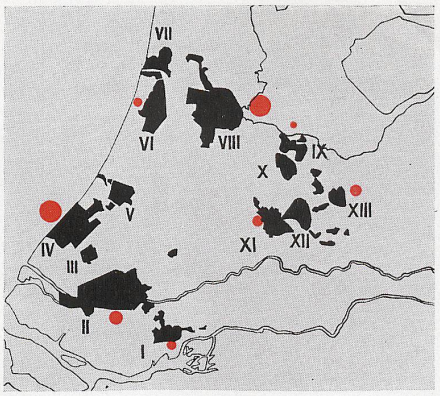


1968



1980

5




6

6
Alle großen Städte in der Randstadt Holland (dem Städtering in den westlichen Niederlanden) haben mit demselben Problem zu kämpfen: ihre Ausbaumöglichkeiten innerhalb der Gemeindegrenzen sind so gering, daß sie nur noch bis 1980 der zu erwartenden Bevölkerung eine Wohnung geben können.

Schwarz: die schon bebauten und noch anbaufähigen Gebiete in den bestehenden Agglomerationen; rot: die noch erforderlichen Anbauflächen für Wohnungsviertel. Für jede Stadt gilt es das Problem zu lösen: wo finden sich Bauflächen, welche die Lebensmöglichkeiten in der Randstadt nicht allzusehr beeinträchtigen.

Toutes les grandes villes formant la ceinture à l'ouest des Pays-Bas ont à lutter avec le même problème: leurs possibilités d'agrandissement dans les limites communales sont si petites que ces villes ne pourront plus loger leur population après 1980.

Noir: les surfaces déjà bâties et pouvant encore être bâties dans les agglomérations existantes. Rouge: les surfaces à bâtir nécessaires aux quartiers résidentiels. Chaque ville doit résoudre le problème suivant: où trouver les surfaces à bâtir, sans trop entraver les possibilités d'habitation.

All the large cities which form the western belt of the Netherlands have a common problem to contend with: the possibilities for enlargement within their municipal limits are so limited that they can only hope to accommodate their populations within them up to 1980.

Black: the areas which are either built up or which can be used for building within the existing agglomerations. Red: the necessary building areas for residential quarters.
Each town has to solve the following problem: where can space to build be found without creating impossible living conditions for the inhabitants.

I Dordrecht
II Rotterdam-Schiedam-Vlaardingen
III Delft
IV Den Haag
V Leiden
VI Haarlem
VII Ijmuiden-Velsen
VIII Amsterdam-Zaandam
IX Laren-Blaricum-Huizen
X Hilversum
XI Utrecht
XII de Bildt-Zeist
XIII Amersfoort

5
Die schwarzumrandeten Vierecke geben die gesamte Bevölkerungskapazität des Haager Wohngebietes an, die roten die Bevölkerungsentwicklung. Im Jahre 1980 ist ein »Zuviel« von über 100000 Seelen vorhanden.

Les carrés bordés en noir indiquent la capacité totale de population du domaine résidentiel de La Haye, les carrés rouges le développement de la population. En 1980, il y aura un éxcedant d'environ 100000 âmes.

The dark squares show the total population capacity of the residential area of The Hague, the red squares show the population development. By 1980 there will be an excess of 100000 people.

A Scheveningen
B Wassenaar
C Voorburg
E Rijswijk
G Loosduinen

1980 haben 100000 Menschen keinen Platz mehr.

En 1980 100000 personnes n'auront plus de place.

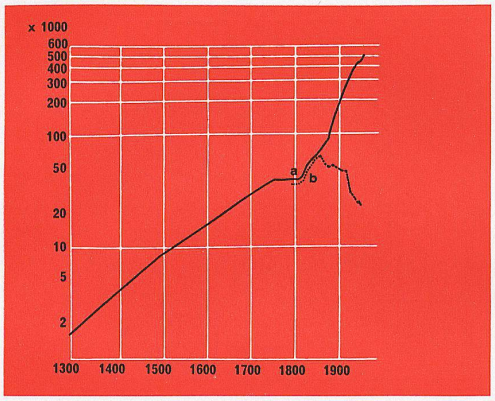
In 1980 there will not be any room left for 100000 persons.

7

7
Der weitere Ausbau der städtischen Bebauung von Großden Haag wird gehemmt durch mehrere Ursachen: die Lage der Stadt an der Nordsee; die wertvollen Erholungsgebiete im Westen der Stadt; der kaum ersetzbare hochwertige Gartenbau mit Treibhäusern im anliegenden Westland; die Gefahr eines Zusammenwachsens des Stadtgebietes mit Delft-Rotterdam; die Notwendigkeit, die rekreative Funktion des Polders zu schützen und zu steigern; der Schutz des schönen Parkgebietes von Wassenaar und die Handhabung des Wassergewinnungsgebietes in den Dünen östlich und nordöstlich der Stadt.

L'aménagement ultérieur de La Haye est entravé par plusieurs circonstances: la position de la ville sur la Mer du Nord; les précieuses zones de récréation à l'ouest de la ville; les terrains maraîchers, précieux et guère remplaçables, à l'ouest; le danger de fusionnement avec la commune Delft-Rotterdam; la nécessité de protéger la fonction récréative du Polder; la conservation des beaux parcs de Wassenaar; le ravitaillement en eau dans les dunes à l'est et au nord-est de la ville.

The outer development of The Hague is impeded for several reasons: the proximity of the town to the North Sea; the valuable recreation zones to the west of the town; the indispensable nursery and greenhouse area in adjoining Westland; the danger of mutual growth with Delft and Rotterdam; the necessity to protect and promote the Polder's recreative role; the protection of the beautiful parklands of Wassenaar; and the construction of a water supply system in the dunes to the east and north-east of the city.

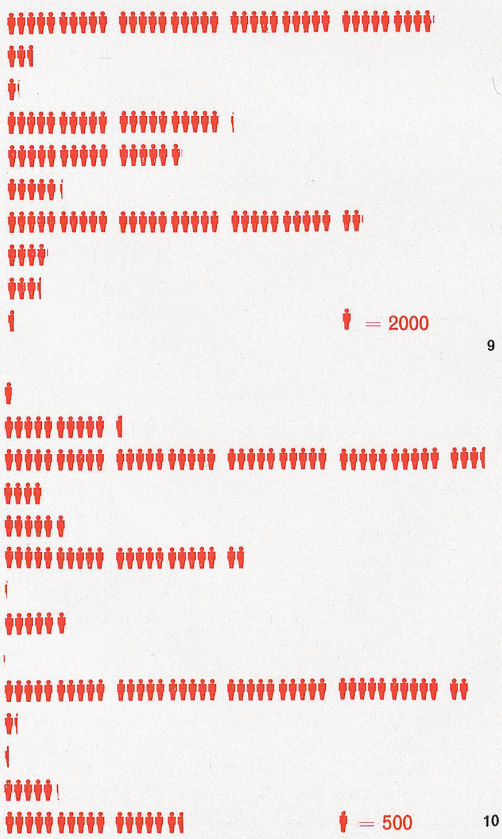



8

8
Die grafische Kurve a zeigt, wie die Bevölkerung seit dem Jahre 1300 gewachsen ist. Die Linie b deutet an, wie die Zahl der Einwohner in der Innenstadt in der letzten Zeit gesunken ist.

Ce graphique montre comment la population a évolué depuis 1300 (a). La ligne b indique la dépopulation de la City au cours des dernières années.

This graph shows the population development since 1300 (a). The depopulation of the centre of the city in recent times is clearly indicated (b).




9

9
Die Darstellung zeigt, auf welche Berufszweige sich die erwerbstätige Bevölkerung den Haags verteilt.

Le schéma montre sur quelles branches professionnelles la population active de La Haye se répartit.

The graph shows the occupational deployment of the active population of The Hague.

10

10
Das Bild läßt erkennen, wie die in der Industrie arbeitende Bevölkerung sich über die verschiedenen Gewerbezweige verteilt. Die für die industrielle Arbeitsgelegenheit wichtigsten Zweige sind das Baugewerbe und die Metallindustrie.

L'image laisse reconnaître comment la population travaillant dans l'industrie se répartit sur les différentes branches. Le bâtiment et l'industrie métallurgique sont les plus importantes branches des occupations industrielles.

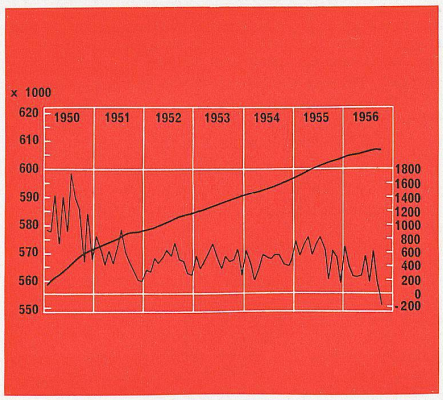
The graph indicates the division of the industrial workers and the extent of each sector. It will be seen that the building and metal industries are the most important.

## Die Maße für einen neuen Anzug

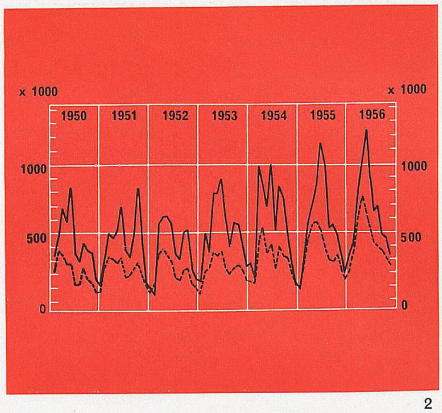
Auf Grund von Berechnungen, die sich über eine Reihe von Jahren erstrecken, kann geschätzt werden, daß im Jahre 1980, sofern sich keine unerwarteten Entwicklungen ergeben, die Haager Agglomeration eine Bevölkerung von 950000 Einwohnern hat. Für diese Bevölkerung werden ungefähr 270000 Wohnungen zur Verfügung stehen müssen. Will man auch weiterhin angemessenen Wohnwünschen zu genügen suchen und gleichzeitig die Stadt einigen neuen Anforderungen anpassen, die heute durch Verkehr, Wohnung, Arbeit, Unterricht, Erholung und Kultur gestellt werden, dann wird in diesem Gebiet im Jahre 1980 der vorhandene Raum nur für ungefähr 217000 Wohnungen reichen. In diesen Wohnungen können nur etwa 770000 Personen untergebracht werden (Abb. 5).

## Über Schnitt und Fasson

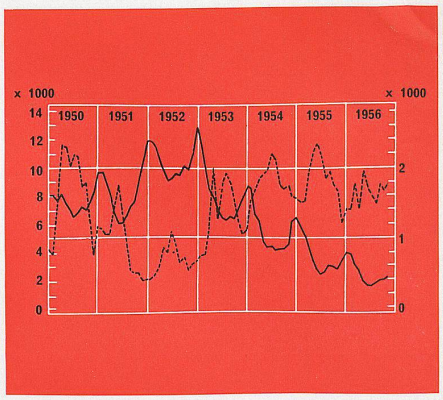
Ist dies ein unlösbares Problem? Natürlich nicht. Viele Städte sind trotz dem Druck der Verhältnisse gewachsen. Die Stadt, die mit den Dörfern der nächsten Umgebung schon zusammengewachsen ist, würde auch etwas weiter entfernt liegende Orte durch ihr Dasein zur Blüte bringen und sie später in ihr Siedlungsgebiet aufnehmen. Die beste Lösung ist dies jedoch nicht. Ein derartig ungelenktes Wuchern verschaffte den künftigen Bewohnern keine Gewähr für eine Stadt, in der sie



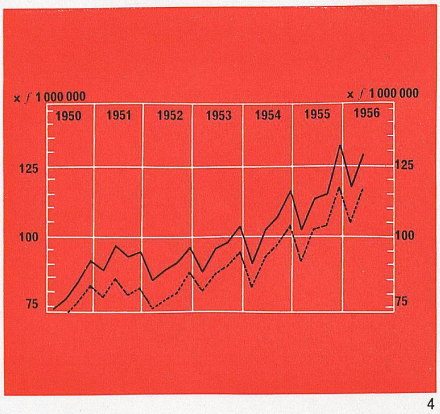

1



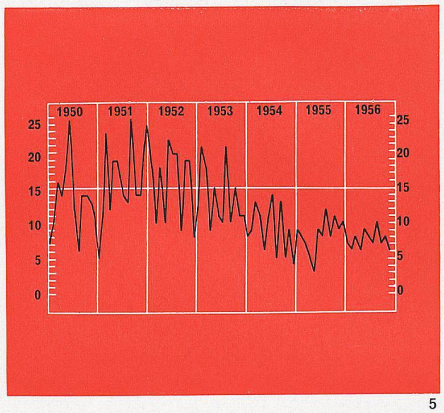

2



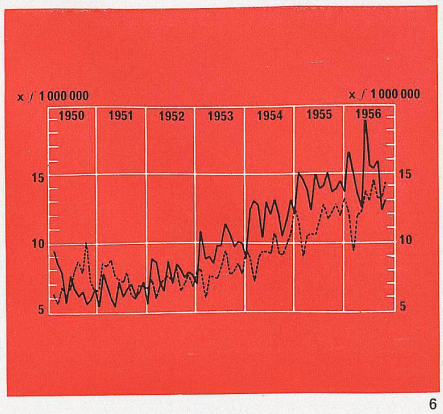

3




4




5




6

11
Die Tabellen vermitteln einen Eindruck von der Wohlstandsentwicklung und dem Wachstum den Haags: ein wirtschaftliches Barometer.

1 Der Bevölkerungszuwachs: die dicke Linie zeigt die Zunahme in den letzten Jahren, die dünne Linie die monatliche Zunahme.

2 Der Arbeitsmarkt: die dicke Linie verdeutlicht das Angebot von Arbeitskräften, die punktierte Linie die Nachfrage nach Arbeitskräften.

3 Die Fischanfuhren im Scheveninger Hafen: die volle Linie zeigt die monatliche Anfuhr in Kilogramm, die punktierte Linie den monatlichen Ertrag in Gulden.

4 Der Umsatz der Industrie in Millionen Gulden: die Linie gibt den Gesamtumsatz an, die punktierte Linie den Inlandsumsatz.

5 Die Zahl der verhängten Konkurse, eine negative Beweisführung: je weniger Konkurse, desto höher der Wohlstand.

6 Die Sparkassen: die volle Linie gibt die monatlichen Einlagen an, die punktierte Linie die Abhebungen.

Les tableaux illustrent clairement le développement du bien-être et la croissance de La Haye: un baromètre économique.

1 L'acroissement de la population: la ligne épaisse montre l'augmentation au cours des dernières années, la ligne mince l'augmentation mensuelle.

2 Le marché du travail: la ligne épaisse indique l'offre de main-d'œuvre, la ligne pointillée la demande de main-d'œuvre.

3 Le marché du poisson à Scheveningen: la ligne pleine indique le produit mensuel en kilos, la ligne pointillée le produit mensuel en florins.

4 Le chiffre d'affaires de l'industrie en millions de florins: la ligne pleine donne le chiffre total, la ligne pointillée le chiffre indigène.

5 Le nombre de faillites prononcées, une preuve négative: moins il y a de faillites, plus le niveau de vie est élevé.

6 Les caisses d'épargnes: la ligne pleine indique les dépôts mensuels, la ligne pointillée les prélèvements.

The tables show the wealth and growth of The Hague: an economic barometer.

1 Population growth: the thick line shows the growth over the past few years, the thin line shows the monthly growth.

2 The labour market: the thick line shows the labour supply, the thin line shows labour demand.

3 Scheveningen fish market: the continuous line indicates the monthly supply in kilos, the dotted line the return in guilders.

4 The industrial turnover (in millions of guilders): the continuous line gives the total turnover, the dotted line the domestic turnover.

5 The number of declared bankruptcies, a negative pointer: the fewer there are the higher the standard of life.

6 The savings banks: the continuous line gives the monthly deposits, the dotted line the withdrawals.

sich wohlfühlen können und die ihren Anforderungen entspricht.

Man könnte versuchen, das Wachstum der Stadt zu bremsen, indem die Niederlassung neuer Betriebe verboten und bestehende Betriebe verlegt würden — was aber das wirtschaftliche Gleichgewicht in der Agglomeration stören würde. Doch selbst wenn es gelingt, die Ausdehnung der Stadt aufzuhalten, brächten die Maßnahmen erst nach einer Anzahl von Jahren Erleichterung, und das Schwungrad der Entwicklung stünde erst viel später still.

Es könnte versucht werden, Städte in der Nähe der Haager Agglomeration, wie Leiden und Delft, als Wohn- und Schlafstädte für den Haag auszubauen. Diese Städte haben jedoch auch nur eine begrenzte Aufnahmefähigkeit: Sie haben sich mit ihrer äußersten Bebauungsgrenze schon so dicht der Haager Agglomeration genähert, daß die Gefahr des Zusammenwachsens zu einem einzigen Siedlungsgebiet besteht.

Eine weitere Lösung wäre die Gründung einer Satellitenstadt, einer neuen Stadt, die siedlungsmäßig deutlich von der Mutterstadt der Haager Agglomeration abgesetzt ist, jedoch durch sehr gute Verkehrsverbindungen mit ihr in engem Zusammenhang steht (Abb. 34).

Warum wird aber von einer Entwicklung zur Millionenstadt abgesehen, wenn überall in Europa Beispiele von Millionenstädten zu finden sind? Vom Standpunkt eines gewissen städtischen Ehrgeizes aus betrachtet, mag das Projekt einer wachsenden Millionenstadt anziehend wirken; seine Verwirklichung würde jedoch durch die Lage den Haags unmöglich sein.

Zwei Umstände, welche die Möglichkeit einer Ausuferung der Haager Agglomeration ausschließen, sind genannt worden: Das rechteckige Wohngebiet grenzt mit einer seiner Längsseiten an die Nordsee, so daß in dieser Richtung keine weitere Ausbreitung mehr möglich ist; in nördlicher und südwestlicher Richtung ist eine weitere Ausdehnung ebenso unmöglich, weil einerseits das Wassergewinnungs- und -speichergebiet der Haager Wasserversorgung in den Dünen liegt und weil anderseits diese Erweiterung auf Kosten des wirtschaftlich wichtigen Gartenbaugebiets im Westland gehen würde. Nur mit sehr kostspieligen und einwandfreien Maßnahmen würde dies verlegt werden können, um hier Raum für die Ausdehnung der Stadt zu schaffen.

Gerade auf dieser südlichen Seite den Haags ist in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg das letzte verfügbare Gelände überbaut worden. Mit großer Schnelligkeit ist hier ein Wohnviertel emporgeschossen, das nun seiner Vollendung entgegengeht und das über 100000 Menschen Wohnraum gewährt. Die steinerne Stadt hat hier die gläserne Industriestadt, die Gewächshäuser des Westlandes, erreicht. An der nordöstlichen und südöstlichen Seite der Stadt droht ein immer weiteres Zusammenwachsen mit den benachbarten Städten der Randstadt Holland, nämlich mit Leiden und Delft (Abb. 6+7). Jede Ausbreitungsmöglichkeit würde also in Zukunft in östlicher Richtung zu suchen sein. An dieser Seite der Agglomeration entwickelt sich ein Industriegebiet; auch wird man hier neue Erholungsmöglichkeiten für die wachsende Bevölkerung schaffen müssen, die als Abschluß jeder städtischen Bebauung zu betrachten sind.

## Noch ein paar weitere Maße zum neuen Anzug

Aber wodurch ist die Annahme gerechtfertigt, daß in etwa zwanzig Jahren 180000 Einwohner »zuviel« da sein werden? Eine Stadt ist wie ein junger Mensch; das Wachstum hört nicht auf, auch wenn die Kleider zu eng werden. Das Wachstum einer Stadt ist die Folge der Notwendigkeit und des Nutzens ihrer wirtschaftlichen Betriebe, Dienstleistungen und Einrichtungen für ihr Umland (Abb. 8 bis 11). Das Wachstum steht in einem direkten Zusammenhang mit den Dienstleistungen, die diese Stadt regional, national und international übernommen hat. Diese Funktionen den Haags haben die Neigung zur Expansion:

1. Vom 13. Jahrhundert an war den Haag Residenz und Sitz der Regierung. Die Hof-

12

12
In roter Farbe sind die Wohnviertel angegeben, die bis 1968 zu bauen sind. 1968 wird das Baugelände in der ganzen Agglomeration ausgenutzt sein.

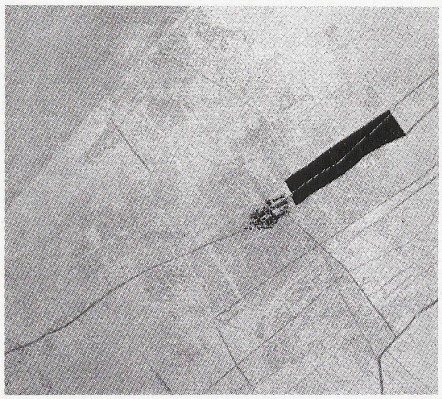
En rouge, les quartiers résidentiels à bâtir jusqu'en 1968. En 1968, le terrain à bâtir de toute l'agglomération aura été exploité.

Residential districts indicated in red, to be erected by 1968. All building sites will be fully utilized in 1968.

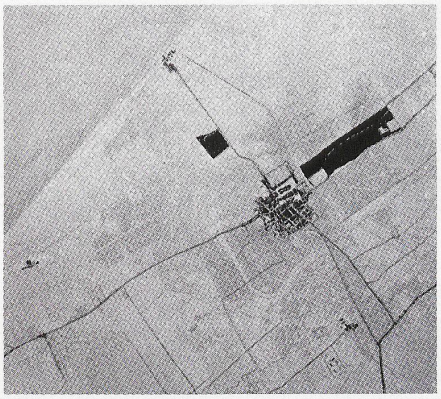
13
So wuchs den Haag: Der Plan der Stadt 1370, 1670, 1850, 1900, 1940 und 1959.
Bis 1900 sind deutlich gesonderte Wohnkerne zu unterscheiden. Aus dem letzten Plan wird ersichtlich, daß neue Wohngebiete entstanden sind: die Haager Agglomeration.

Croissance de La Haye: plans de la ville en 1370, 1670, 1850, 1900, 1940 et 1959.
Jusqu'en 1900, on reconnaît nettement les noyaux résidentiels. Dans le dernier plan, on voit que de nouveaux quartiers ont été créés: l'agglomération de La Haye.

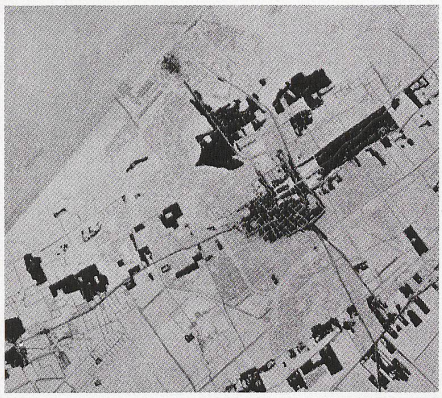
Growth of The Hague: plans of the city in 1370, 1670, 1850, 1900, 1940 and 1959.
Up to 1900 clear distinction between two residential centres. Last plan shows that new residential areas have been developed: the Hague Complex.



1370

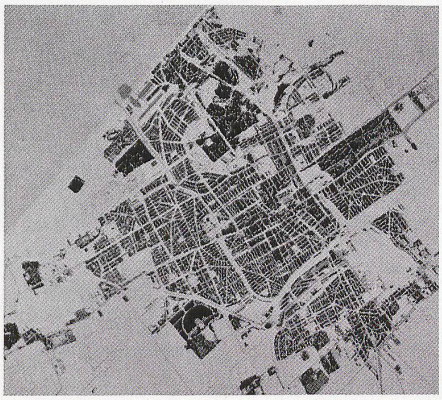


1670

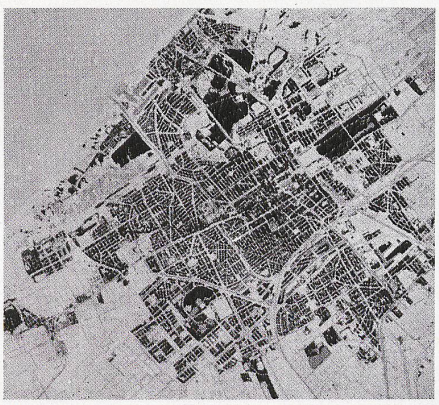


1850

1900



1940



1959

13

und Regierungsgeschäfte waren seither eine Quelle des Wohlstandes für den Haag. Die Stadt lebt zu 25 Prozent von den behördlichen Dienstleistungen. Es ist anzunehmen, daß in Zukunft noch mehr Menschen für den Behördendienst erforderlich sein werden.

2. Hof und Regierung haben einen Bedarf an dienendem Gewerbe. Es erwies sich, daß dieses Gewerbe genügenden Unternehmungsgeist und die Kraft hatte, sich in der modernen Zeit zu einer Gruppe industrieller Betriebe zu entwickeln. Es bildete sich eine sehr arbeitsintensive Feinindustrie mit ihrem Bedarf an fachtechnisch geschultem Personal. Der Umsatz stieg zwischen 1947 und 1956 um dreihundert Prozent, der Export um tausend Prozent.

3. Nach der Anlage eines Fischereihafens in Scheveningen entwickelte sich dort ein moderner Fischereibetrieb. Es ist anzunehmen, daß die Fischereiflotte und die Fischerindustrie vergrößert und verbessert werden.

4. Als Ferienaufenthalts- und Kongreßstadt findet den Haag — eine Kombination von Großstadt und Badeort, wie sie selten zu finden ist — stets mehr Zuspruch (vergl. Kulturzentrum den Haag in »Bauen + Wohnen«, Februar 1959).

5. Die Anwesenheit der Regierung mit ihren verschiedenen Ministerien und Dienststellen in den Haag förderte vor allem nach dem zweiten Weltkrieg die Niederlassung großer nationaler und internationaler Gesellschaften. Neue Organisationen des niederländischen Wirtschaftslebens wählen gern den Haag als Geschäftssitz. Diese Niederlassungen verstärken die Funktion der Stadt als wirtschaftliches und administratives Verwaltungszentrum auf nationaler und internationaler Ebene.

6. Die Regierungsstadt eines Landes mit einem vielseitigen kulturellen Leben ist im vornherein ein beliebter Wohnort.

7. Die Vielseitigkeit der Erwerbsquellen in der Stadt ist die Ursache, daß Konjunkturschwankungen gut aufgefangen werden.

8. Außengemeinden wachsen und blühen mit der Kerngemeinde. Die Produkte des Gartenbaues in Loosduinen finden z.B. Absatz in der Agglomeration, und dank der verbesserten

14
Die Anforderungen an das kulturelle, soziale und gesellschaftliche Zentrum haben sich so stark geändert, daß eine durchgreifende Sanierung der Innenstadt und in Scheveningen notwendig ist. Die Sanierungsgebiete sind schwarz eingetragen.

Les exigences posées au centre culturel et social ont changé de telle manière qu'un assainissement radical du centre de la ville (et à Scheveningen) est nécessaire. Les quartiers de l'assainissement sont marqués en noir.

The demands made on the cultural and social center have so greatly changed that a complete reorganization of the city center (and at Scheveningen) has become necessary. The districts which are to be reorganized are black.

14

Verkehrsmittel sind dort große Exportgeschäfte entstanden.

In jedem Bereich, der bisher genannt wurde, war nur Wachstum, Ausbreitung und Entwicklung wahrzunehmen. In keinem dieser sich auf das soziale und wirtschaftliche Leben gründenden Bereiche sind vorderhand Ereignisse oder Tatsachen anzuführen, die die Annahme einer Wendung in dieser positiven Entwicklung stützen würden. Nach Schätzungen wird die Stadt ungefähr im Jahre 1980 auf 950000 Einwohner angewachsen sein, wenn die Frage außer acht gelassen wird, ob alle diese Menschen in der Agglomeration untergebracht werden können.

### Der zweite neue Anzug

Wie werden die Behörden und Städtebauer dieses Problem lösen? Zu einem wesentlichen Teil liegen die Entscheidungen für diese Entwicklung auch in der Zuständigkeit anderer Gemeindeverwaltungen, der Provinzialverwaltung und der Landesregierung.

Eine wachsende Stadt muß jedoch über ihre eigene Zukunft nachdenken und sie zum Gegenstand ernstlicher Überlegungen machen, auch wenn diese Zukunft nicht ausschließlich auf ihren eigenen Territorien liegt. Soweit sie diese Entwicklung nicht völlig in der eigenen Hand hat, bleibt sie jedoch verpflichtet, zu versuchen, einen guten Beitrag zur Entwicklung zu liefern und die Pläne vorzubereiten, die sie nach ihrer Meinung in der Zukunft zu verwirklichen hat. Denn verwalten bedeutet auch voraussehen. Daher wurde eine Satellitenstadt in den Poldern geplant. Diese Stadt muß einen Teil der Bevölkerung auffangen, sobald ungefähr im Jahre 1967 die ganze Agglomeration vollgebaut sein wird.

### Warum der alte Anzug geändert werden soll

Die Stadtverwaltung hatte nach Kriegsende dem Architekten Dudok den Auftrag gegeben, einen Strukturplan nicht nur für die Kerngemeinde 's-Gravenhage, sondern auch für die ganze Agglomeration zu entwerfen. Obwohl dieser Plan später im wesentlichen Teil geändert werden mußte, bildete er doch die Grundlage für die weitere Entwicklung der Stadt. Daß ein derartiger Plan nicht in der ursprünglichen Form ausgeführt wurde, hat seine Ursache in den sich stets ändernden Anforderungen der Zeit. Veränderungen der wirtschaftlichen Struktur, der Technik, der Wohnkultur und der Schnelligkeit, mit der eine Stadt sich entwickelt, stellen an den Städtebauer stets andere Forderungen. Die Evolution jeglichen Bereiches des gesellschaftlichen Lebens und seiner Stellung in der Gesamtheit findet stets im Stadtbild ihren Ausdruck. In sehr starkem Maße gilt dies für eine Bevölkerungsagglomeration, die in kurzer Zeit von einer reizenden, aber bescheidenen königlichen Residenz zu einer Regierungs- und Arbeitsstadt herangewachsen ist, die bis weit über die eigene Begrenzung hinaus eine Bevölkerung von beinahe dreiviertel Millionen Menschen aufgenommen hat (Abb. 13).

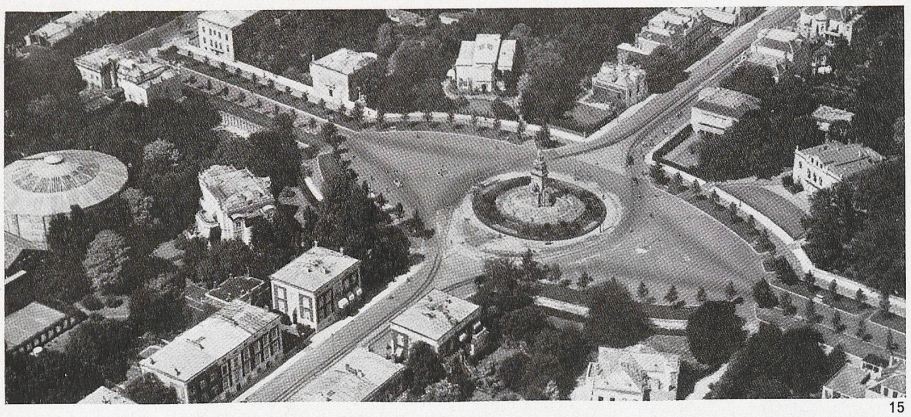
Der Kern dieser Ballung, wie sie Groß-den-Haag darstellt, muß sich nicht nur den Anforderungen anpassen, die ein modernes Zusammenleben stellt, sondern auch und vor allem den völlig anderen Wünschen, die eine viel größere Bevölkerung in bezug auf das geographische, kulturelle, soziale und gesellschaftliche Zentrum der Stadt hegt.

So stark haben sich die Anforderungen geändert, daß eine durchgreifende Rekonstruktion großer Teile des Zentrums von den Haag erforderlich ist (Abb. 14).

Dieses große Vorhaben duldet keinen Aufschub. Die Innenstadt darf nicht unter dem Druck der Verhältnisse und der stets höheren Anforderungen seitens der umliegenden Wohn- und Arbeitsgebiete in wuchernder Entwicklung einen verkehrten Weg einschlagen, der ihr in der Zukunft nicht mehr gestattet, den auftretenden Bedürfnissen und Erwartungen zu entsprechen. Die Pläne für die Sanierung der Innenstadt müssen deshalb schnell entwickelt werden. Das ist um so notwendiger, als innerhalb sehr kurzer Zeit (etwa bis 1962) in den Gebieten, in denen sich den Haag noch ausdehnen kann, das letzte Haus gebaut sein wird. In jenem Augenblick müssen die ersten Häuser im Sanierungsgebiet unter der Spitzhacke fallen. Das Baugewerbe, das jetzt innerhalb der Haager Stadtgrenzen jährlich dreitausend Wohnungen fertigstellt, muß sich allmählich im Erweiterungsgebiet anderer Teile der Agglomeration und in das Sanierungsgebiet verlagern können, damit keine Lücken in der Bautätigkeit entstehen. Hierzu müssen alle Grundstücke in dem Sanierungsgebiet Eigentum der Stadt werden (der Ankauf ist bereits seit Jahren im Gange); neue Pläne müssen bereitliegen; Bewohner und Betriebe müssen für immer oder zeitweise anderswo untergebracht werden; eine riesige Organisation im wirtschaftlichen, technischen und sozialen Bereich muß reibungslos funktionieren, um dieses gewaltige Projekt so schnell und elastisch als möglich durchführen zu können.

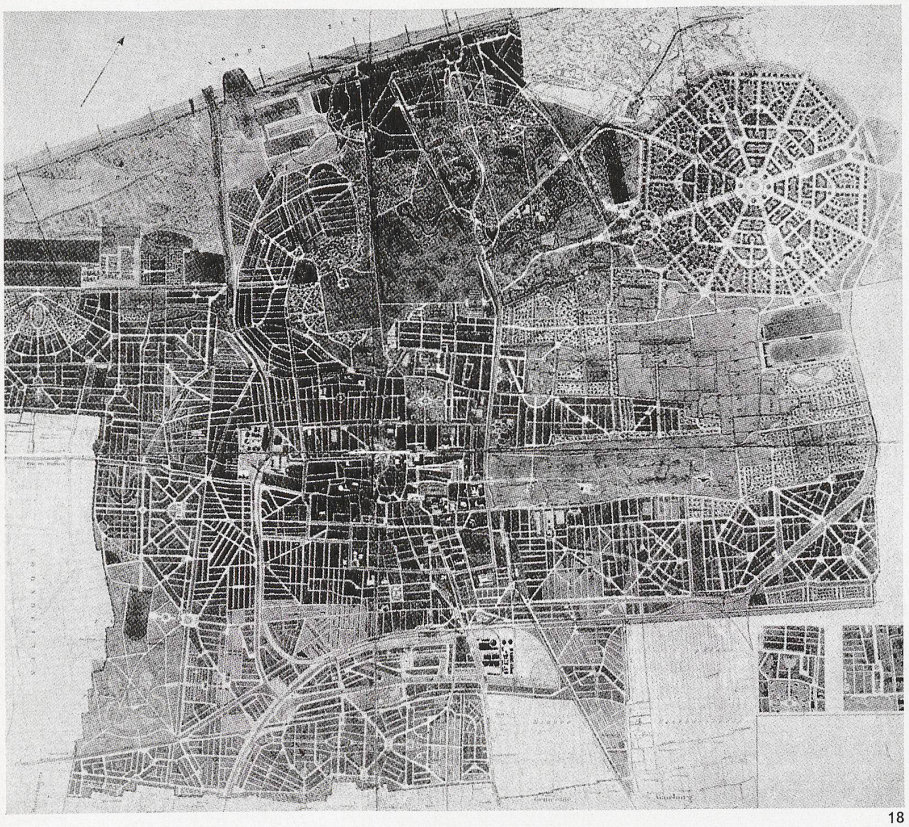
Wie kommt man zu der Schlußfolgerung, daß ein großes Gebiet einer Stadt unbrauchbar geworden sei? Kann man nicht zum Beispiel den natürlichen Wachstumsprozeß mit einer Anzahl von Straßendurchbrüchen in die gewünschte Richtung lenken?

Viele niederländische Städte sind mit alten Kaufmannshäusern zu vergleichen, in denen jahrhundertelang eine große Familie gewohnt hat. Als der Urgroßvater sein Handelsgeschäft begann, war unten das Komptoir; einige Zimmer mit Bettnischen waren für die Familie reserviert; in den Speichern wurde Handelsware gelagert. Die Generation des Großvaters stellte bereits größere Ansprüche an den Raum; man wollte neue Wohnzimmer, mehr Kontorräume. Man baute ein paar Lagerhäuser in den Garten, die Familie nahm eine Etage für sich dazu, und man lebte glücklich weiter, nachdem auch noch ein Anbau für Küchen und Waschräume errichtet worden war. Dann kamen Maschinen in den Betrieb, so daß aufs neue angebaut werden mußte. Wer nun das Haus betritt, findet allerlei Treppchen, kleine Gänge und Ecken, dunkle Gemächer und Zwischenräume. Eigentlich ist in diesem Haus nichts mehr zweckmäßig und bewohnbar. In den schlimmsten Fällen würde man mit Familie oder Geschäft lieber



15

16



18

17

15
Plein 1813, ein schönes Beispiel städtebaulicher Gestaltung aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

Plein 1813, un bel exemple d'aménagement urbanistique de la deuxième moitié du siècle passé.

Plein 1813, a fine example of town-planning from the second half of the last century.

16
Der »Zuiderpark«, von Berlage in die Polder projektiert, liegt jetzt in einem Stadtteil von beinahe 200000 Einwohnern.

Le «Zuiderpark» projeté par Berlage dans les polders, se trouve maintenant dans un quartier citadin de près de 200000 habitants.

The "Zuiderpark" planned by Berlage in the polders, is now situated in a district of nearly 200000 inhabitants.

17
Het Lange Voorhout, früher als gräfliche Domäne respektiert, gehört heute zum grünen Herz der City.

Het Lange Voorhout, respecté jadis comme domaine comtal, fait aujourd'hui partie du cœur vert de la City.

Het Lange Voorhout, formerly respected as the Count's demesne, today forms part of green core of city.

18
Im Jahre 1907 wurde der Architekt H. P. Berlage von der Haager Stadtverwaltung beauftragt, einen allgemeinen Erweiterungsplan für die Stadt zu skizzieren. Dies war ein großer Fortschritt im Vergleich zu der damaligen Praxis, Straße an Straße weiterzubauen. Dieser Plan ist als Vorläufer der modernen Strukturpläne anzusehen. Er ist charakteristisch in seinem Suchen nach Diagonalverbindungen und durch die sternförmige Anlage eines Wohnbezirks im Norden der Stadt.

En 1907, l'architecte H. P. Berlage de l'administration municipale de La Haye a été chargé d'esquisser un plan général d'agrandissement de la ville. Ceci représentait déjà un grand progrès sur l'ancienne pratique consistant à ajouter rue après rue. Ce plan peut être pris pour un avant-coureur de plans structurels modernes. Il est caractéristique dans sa recherche des communications diagonales et par la disposition en étoile d'un quartier résidentiel au nord de la ville.

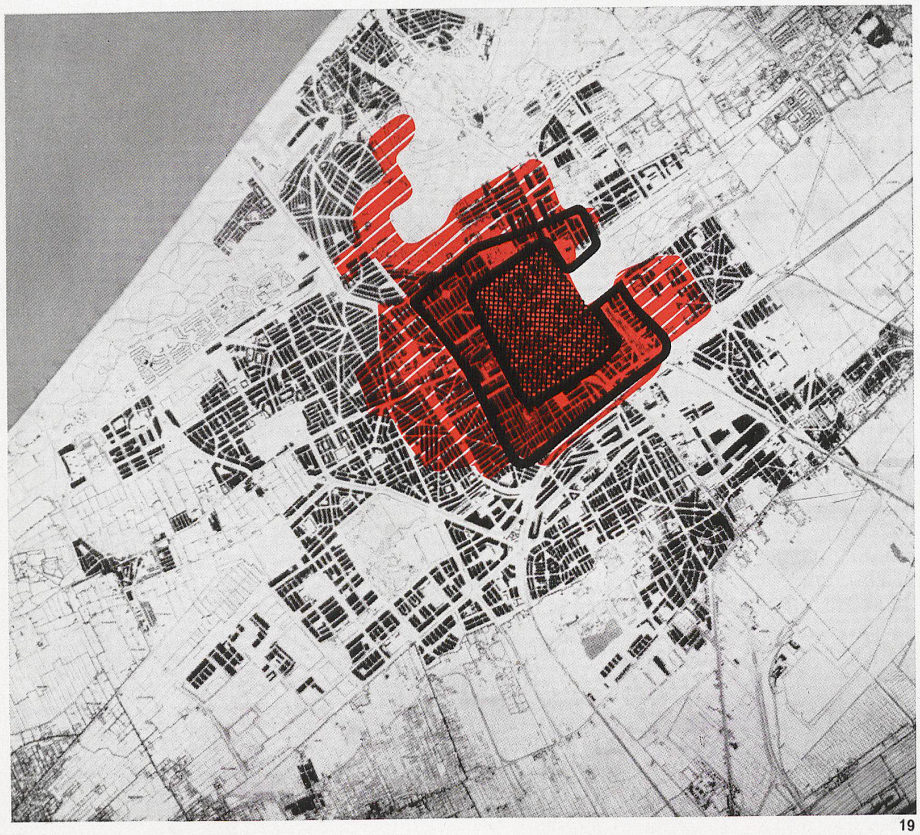
In 1907 the architect H. P. Berlage was commissioned by the Hague Municipal authorities to sketch a general expansion plan for the city. This represented great progress in comparison with the usual practice at that time of expanding street by street. This plan is to be regarded as a forerunner of modern structural plans. It is characterized by its endeavour to create diagonal connections and by the star-shaped lay-out of a residential district in the north of the city.

19

Vollständige Sanierung
Assainissement total
Complete reorganization

Teilweise Sanierung
Assainissement partiel
Partial reorganization

Nur zum geringen Teil sanierungsbedürftig
Ne nécessitant qu'un faible assainissement
Only slightly in need of reorganization



19

auf ein anderes geeignetes Grundstück umziehen, weil diese kostspielige Unzweckmäßigkeit die Gefahr von Konkurs oder Untergang in sich birgt; in weniger schlimmen Fällen muß ein Fachmann zugezogen werden, um das ganze Haus von Grund aus umzubauen und den modernen Ansprüchen des Haushalts und des Geschäftslebens anzupassen. Die Haager Agglomeration befindet sich praktisch in der gleichen Situation. In alten Zeiten entstanden auf einer Anzahl gleichlaufend mit der Küste gelegenen Sandrücken der Fischerort Scheveningen und die Dörfer Die Haghe, Voorburg und Rijswijk. Durch die wellenförmige Landschaft und durch moorige Tümpel waren die einzelnen Niederlassungen voneinander getrennt. Die Haghe blieb bis zum Ende des Mittelalters ein Dorf. Nachdem zu Beginn des 17. Jahrhunderts ein unbefestigter Grabengürtel angelegt worden war, wuchs das anfangs wohlhabende Städtchen innerhalb der Grachten in anderthalb Jahrhunderten auf rund 40000 Einwohner an. Nach der Mitte des 18. Jahrhunderts wurde das Wachstum durch Krisen und Flauten gehemmt. Der Raum innerhalb der Grachtengürtel wurde jedoch allmählich bebaut (Abb. 15); in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde dieselbe Fläche von dreimal soviel Menschen bewohnt wie zwei Jahrhunderte vorher. Als dann, etwa ums Jahr 1850, nach einem Jahrhundert fortwährenden wirtschaftlichen Rückganges die Wirtschaft auflebte, war keine städtebauliche Tradition mehr vorhanden. Man war den Anforderungen der neuen Zeit nicht gewachsen und fand keine städtebauliche Antwort auf das schnelle Wachstum einer Stadt, die obendrein im Äußeren und in der Lebensweise sehr verändert war. Dieser Umstand und die vorherrschende Denkart jener Zeit bewirkten, daß an den Stadträndern die Bebauung ungeordnet und willkürlich verlief. Eine Ausnahme bildete der Willemspark, ein würdiges Villenviertel, zu dessen Anlage Willem II., der selbst mit großer Vorliebe am Zeichentisch saß, die Anregung gegeben hat. Der Plan wurde später unter König Willem III. durch den Haarlemer Architekten Zocher entwickelt und ausgeführt.

### Von früheren Änderungen . . .

Erweiterungen auf Grund wohldurchdachter Pläne, die zielbewußt die Stadt für einen längeren Zeitraum bewohnbar machen sollen, datieren erst aus dem letzten halben Jahrhundert. Das heutige den Haag zeigt wegen dieser Entwicklung eine teilweise mittelalterliche Struktur auf dem Netzwerk einiger Landstraßen aus der Römerzeit. Diese Struktur wurde später im Geiste der Renaissance verbessert. Nur die Teile, die der Aufsicht von Graf, Prinz und Statthalter unterstanden, blieben als weite Grünflächen offen liegen (Voorhout, Vijverberg). Weitere Ausnahmen sind die durch den Dichter und Staatsmann Constantijn Huygens im 17. Jahrhundert angelegte »Zeestraet«, eine breite baumbestandene Straße durch die Dünenlandschaft nach Scheveningen, und die Prinsegracht. Im 19. Jahrhundert wuchs der kleine Provinzort zu einer großen Stadt heran, ohne daß sich etwas an der städtebaulichen Struktur geändert hätte.

Im Jahre 1906 forderte die Stadtverwaltung den Architekten Berlage auf, einen Entwicklungsplan für die Stadt auszuarbeiten. Seinen für die damalige Zeit sehr fortschrittlichen Ideen, die unter anderem den Bau eines sternförmigen Stadtteils nordöstlich der Stadt als internationales Friedenszentrum vorsahen (Abb. 18), entstammen in den Zwanziger- und Dreißigerjahren eine Anzahl wichtiger Durchbrüche in der alten Stadt; nach diesen Plänen

20

20
Ein Stadtviertel, das fast in seiner Ganzheit saniert werden muß. Trostlos, chaotisch, unzweckmäßig — das sind die Merkmale dieses Viertels. Viele enge Gassen, keine einzige gute Verkehrsstraße. Grünflächen und Spielplätze fehlen fast völlig. Die Wohndichte ist viel zu hoch (etwa 100 Wohnungen pro ha).

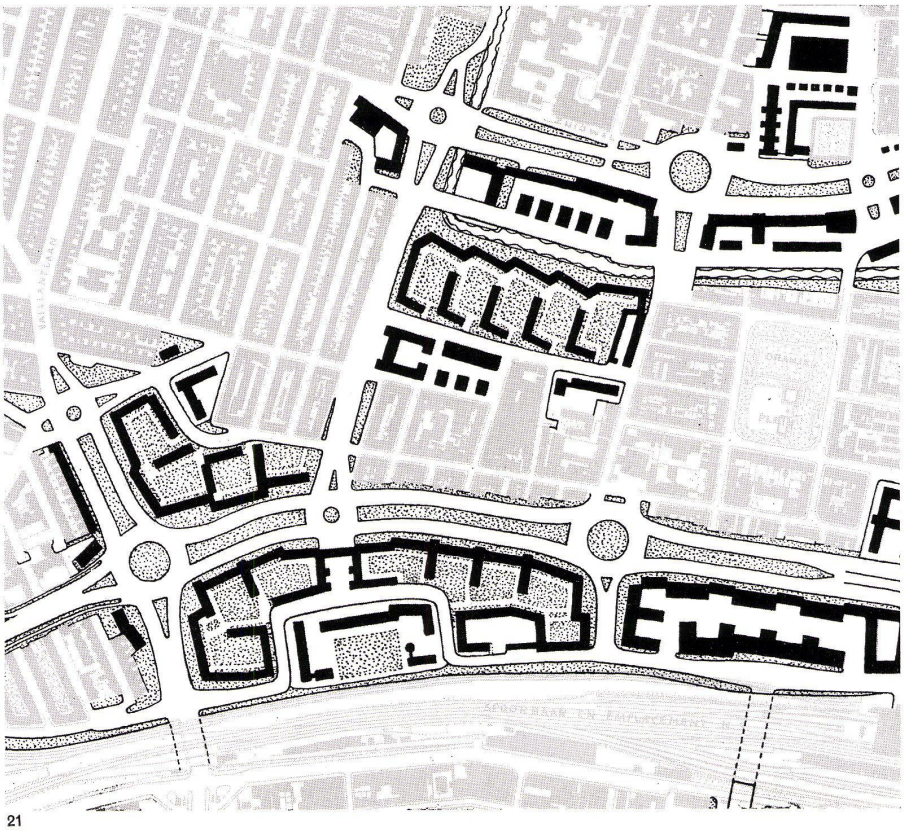
Un quartier nécessitant un assainissement presque total: il est chaotique, impropre et désespérant. Beaucoup de petites ruelles, aucune rue convenable. Les surfaces vertes et terrains de jeu y manquent presque entièrement. La densité est nettement trop élevée (env. 100 appartements par ha).

An urban district which must be almost entirely reorganized. Depressing, chaotic, disorganized—these are the features of this district. Many narrow alleys, no one single viable thoroughfare. Almost complete lack of parks and playgrounds. Density much too high (about 100 dwellings per ha).

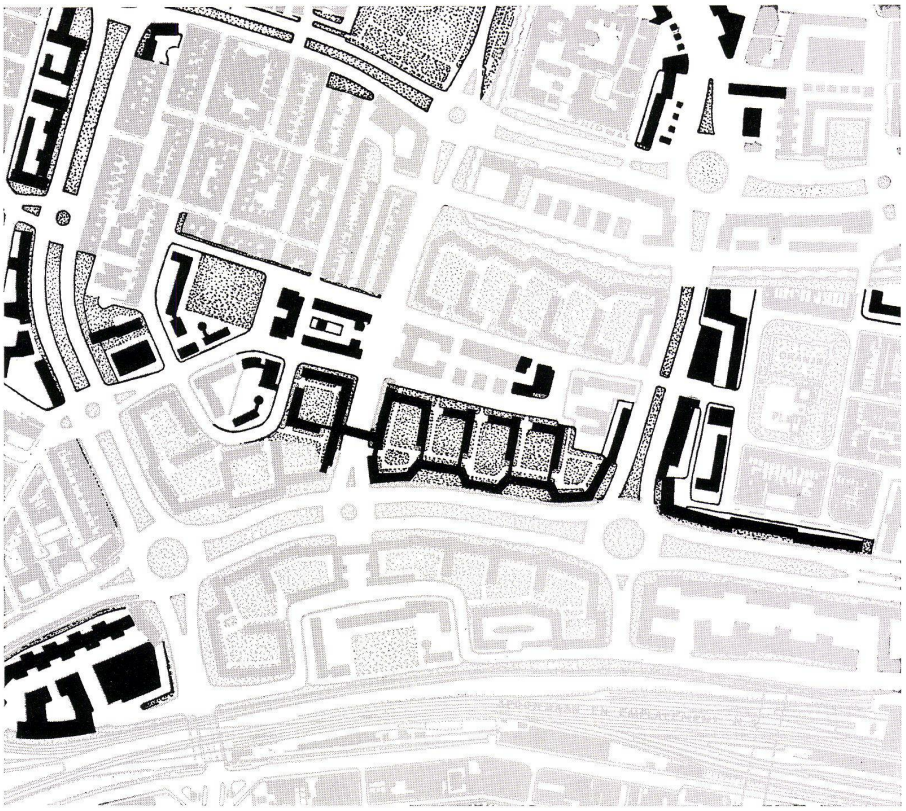
21
Skizze vom Sanierungsplan: Erste Phase der Durchführung. Ein neues städtebauliches Gewebe wird in den alten Stadtkörper eingeführt. Einige der wichtigsten Strecken der künftigen Hauptverkehrsstraßen sind gebaut. Trennung von Wohn- und Betriebsbauten. Kombination von freiem Raum und Geschlossenheit im Wohngebiet. Geräumige Grünanlagen.

Esquisse du plan d'assainissement: 1e étape d'exécution. On introduit une nouvelle structure urbanistique dans l'ancien corps urbain. Quelques tronçons importants des principales artères sont déjà construits. Séparation des constructions résidentielles et industrielles. Combinaison d'espace ouvert et d'espace entouré dans la zone résidentielle. Vastes espaces verts.

Sketch of reorganization plan: 1st stage of execution. A newly planned complex is introduced into the midst of the old town.
A few of the most important stretches of the future traffic arteries are built. Clear separation of residential and factory structures. Combination of open spaces and privacy in residential district. Spacious parks.



21

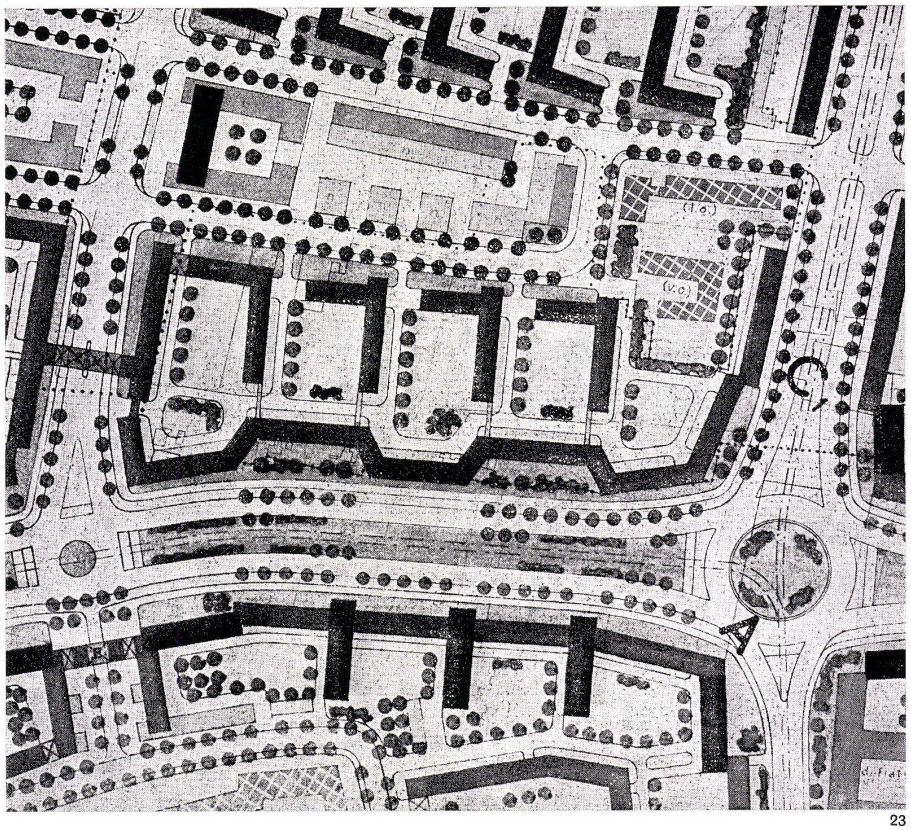


22

22
Skizze vom Sanierungsplan: Zweite Phase der Durchführung. Das Hauptverkehrsstraßennetz ist gebaut und die Erneuerung der Bebauung weiter fortgeschritten. Unterführung oder Überführung wichtiger Verkehrsstraßen wird sich, aller Wahrscheinlichkeit nach, noch vor Anfang der 3. Phase der Durchführung als notwendig erweisen. Die Trassierung der Hauptverkehrsstraßen und das allgemeine Muster auf Grund des Strukturplanes bilden ein Fundament; die Durchführung in Phasen ermöglicht eine weitere Beratung über Details, so z. B. über Art und Weise der Bebauung, über die Führung der lokalen Straßen usw. Der Plan ist also flexibel gestaltet.

Esquisse du plan d'assainissement: 2e étape d'exécution. Le réseau de grandes artères est construit et la construction bien avancée. Les passages souterrains et passerelles des artères principales seront nécessaires avant le commencement de la 3e étape. Le tracé des artères et le dessin général sur la base du plan-masse forment une bonne base; l'exécution en étapes permet d'étudier les détails, p. ex. genre de construction et d'aménagement, tracé des rues locales, etc. Le plan est donc assez souple.

Sketch of reorganization plan: 2nd stage of execution. The main traffic arteries have been built and construction well under way. Underpasses and overpasses on important traffic arteries will in all probability prove necessary even prior to 3rd stage of execution. The lay-out of traffic arteries and the general plan based on the structural diagram constitute a good basis; execution in stages makes possible further study of details, e. g., type of building, location of local streets, etc. The plan is therefore rather flexible.



23

23
Skizze der Sanierung: weitere ausgearbeitete Detaillierung des vollendeten Viertels.
Um das Lade- und Betriebszentrum (links oben) sind Gruppen von je etwa 500 Wohnungen angeordnet. Jede Gruppe enthält etwa 5 geräumige Wohnhöfe, die ausschließlich durch die lokalen Straßen erreichbar sind. Garagen werden unterirdisch bei den Wohnblöcken, unmittelbar an den lokalen Straßen, gebaut. Innerhalb der Wohnhöfe findet man nur Wege für leichten Verkehr. Auch die Betriebe sind nur von den lokalen Straßen zugänglich. Auf dem Außenverkehrsring (untere Hälfte des Plans) soll nirgends parkiert werden.

Esquisse de l'assainissement: plan plus détaillé du quartier terminé. Des groupes de 500 appartements chacun sont disposés autour du centre de magasin et de travail (en haut à gauche). Chaque groupe comporte env. 5 vastes cours d'habitation, uniquement accessibles par les rues locales. Les garages sont souterrains, à proximité immédiate des blocs d'habitation. Dans les cours, il n'y a que des chemins pour le trafic léger. Les lieux de travail sont également desservis exclusivement par des rues locales. Aucun parcage sur la ceinture extérieure de circulation (moitié inférieure de l'esquisse).

Sketch of reorganization: more detailed plan of finished district.
Around the business centre (left above) there are arranged groups of housing units, about 500 units per group. Each group contains about 5 roomy courtyards, which are accessible exclusively by way of local streets. Garages are built underground near the apartment houses with direct access to local streets. Inside the courtyards there are only thoroughfares for light traffic. The workshops are only accessible from the local streets. No parking is to be permitted anywhere on the external traffic ring (lower half of sketch).

24

25

24
Der Verkehr in den Haag ist kompliziert und an einigen Stellen fast unentwirrbar, vor allem auch infolge der heterogenen Zusammensetzung der Verkehrsobjekte (Straßenbahn, Autobusse, Personenwagen, Lastwagen, Motorräder, Mopeds, Fahrräder und Fußgänger).

La circulation à La Haye est compliquée et, à certains endroits inextricable, cela surtout du fait de la composition hétérogène des moyens de communication: tramways, autobus, automobiles, motos, camions, motocyclettes, bicyclettes et piétons.

Traffic in The Hague is complicated and in some places almost inextricable, especially as a result of the heterogeneous variety of means of transport: trams, buses, cars, motorcycles, motor bikes, bicycles and pedestrians.

25
Die viel zu eng gewordene Innenstadt.

La Cité est beaucoup trop petite.

The old town has become much too small.

wurden auch einige neue Wohnbezirke im Westen und Osten der Stadt angelegt, ferner ein großer Volkspark, der »Zuiderpark«, geschaffen (Abb. 16).

**. . . und von den zukünftigen**

Die Innenstadt vermag trotz der einzelnen Eingriffe und Durchbrüche der Zwanziger- und Dreißigerjahre durchaus nicht mehr den heutigen Anforderungen zu genügen. Der kleine Kern der City wird wegen seines Reizes als vornehmer Wohnsitz und bei Auflage einiger städtebaulicher Bestimmungen sich selbst sanieren und anpassen können (Abb. 17); für ein breites Randgebiet, in dem wegen einer langen Krisenperiode, wegen Krieg und Nachkriegs-Wohnungsnot von rechtzeitigen Sanierungen keine Rede sein konnte, ist dies nicht der Fall (Abb. 19). Hier wird man systematisch und nach genauen Plänen vorzugehen haben und dabei die Gelegenheit wahrnehmen müssen, ein großräumigeres Stadtzentrum für die Agglomeration zu schaffen—ein Vorhaben, das auch in der Zukunft befriedigende Verhältnisse schaffen wird. Die bisher entwickelten Sanierungspläne erstrecken sich auf eine Fläche von 600 ha (die Gesamtfläche der Stadt den Haag beträgt 6700 ha). Hiervon liegen 500 ha in der Innenstadt, 100 ha in Scheveningen und Loosduinen. Ein Gebiet von 160 ha in der Innenstadt wird noch vor 1975 völlig saniert werden müssen. Es besteht die Absicht, in schätzungsweise vierzig Jahren ein breites Gebiet um die heutige City größtenteils abzubrechen und durch einen Stadtteil völlig anderer Struktur zu ersetzen. Die nach den heutigen Auffassungen völlig unzulänglichen Wohnviertel (Abb. 20) müssen einer anderen Bebauungsweise Platz machen, die im Charakter mehr mit dem der City übereinstimmt. Es sollen Betriebe, Büros und Wohnungen aufgenommen und dem Geschäftsleben sowie dem Verkehr in einem Umfang Raum gewährt werden, von dem frühere Stadtverwaltungen, Architekten und Städtebauer nie zu träumen gewagt hätten. Die Vorbereitung und Ausführung dieser Pläne sind komplizierter als jene für die Erweiterung einer Stadt; wie ja der umfassende Umbau eines alten Hauses, das während der Bauarbeiten bewohnt bleiben muß, meistens schwieriger ist als der Anbau eines neuen Flügels. Man muß zu einer möglichst exakten Berechnung der Wohn-, Arbeits-, Verkehrs- und Erholungsbedürfnisse für eine möglichst weit in die Zukunft reichende Zahl von Jahren kommen. Bei der Aufstellung eines Abbruch- und Wiederaufbauplanes müssen die Interessen der Bewohner und der Benützer dieses Stadtteiles berücksichtigt werden. In jedem Arbeitsstadium muß die Stadt als Wohn-, Arbeits- und Verkehrsapparat voll benutzbar bleiben. Alle Sanierungsetappen haben wie ein Mosaik ineinander zu passen.

Daß der Plan (Abb. 21 und 22) nur allmählich verwirklicht werden wird, hat übrigens seine Ursache nicht nur in der Tatsache, daß man die Einwohner nicht für vierzig Jahre in die Ferien schicken oder einfach vertreiben kann; sondern für die Ausführung ist auch viel Geld erforderlich: einige hundert Millionen. Diese Summe kann die Stadt nicht auf einmal aufbringen, wenn auch anzunehmen ist, daß die Reichsregierung für die städtebauliche Sanierung finanzielle Beihilfe leisten wird.

Die Sanierung hätte längst in Angriff genommen werden sollen, weil einige Wohnviertel schon lange nicht mehr den Anforderungen genügen, die man in bezug auf die soziale und wirtschaftliche Versorgung stellen muß; weil der Verkehr sich in den vergangenen zehn Jahren besonders schnell entwickelt hat, so daß ein übermäßiger Verkehrsdruck auf die zu eng gewordene Innenstadt entstanden ist, und weil das Geschäftsleben, das nach dem Kriege einen starken Auftrieb erfahren hat, einen wachsenden Bedarf an Raum in einer reibungsloser funktionierenden Stadt hat.

Als Scheveningen saniert wurde, baute man zunächst an der anderen Seite des Hafens ein neues Wohnviertel. Die Menschen zogen in die neuen Häuser, und die Sanierung konnte beginnen. Wenn die Haager Sanierung einmal anfängt, ist ein solcher Umzug nicht möglich, denn es ist kein Platz mehr, um ein neues Wohnviertel zu bauen. Es werden also irgendwo an anderer Stelle neue Wohnungen entstehen müssen. Aber auch wenn dies gelänge, stünden noch andere Schwierigkeiten im Wege.

Die Bewohner der zu sanierenden Bezirke wohnen in schlechten, aber billigen Wohnungen. Ihr Lebensstandard ist meist nicht darauf zugeschnitten, daß sie ohne weiteres in Wohnungen umziehen können, die zwar besser, aber auch um das Mehrfache teurer sind. Für die meisten muß eine Lösung so gefunden werden, daß sie in andere alte Häuser ziehen, die auch billig, aber doch besser sind. Die Bewohner dieser Häuser müssen veranlaßt werden, in neue oder jedenfalls wieder bessere Wohnungen umzuziehen. Dies alles bedeutet, daß im Verlauf von vierzig Jahren in der Haager Agglomeration eine Art allmählicher Völkerwanderung stattfinden muß, die viel mehr Menschen umfaßt als die 160000, die zur Zeit in den Sanierungsgebieten wohnen. Ein wohldurchdachtes System sozialer Fürsorge ist dafür erforderlich, weil in den Sanierungsgebieten außer den normalen und finanziell schwachen Familien auch noch sozial schwache und schwer anpassungsfähige Familien wohnen, die beim Umzug besondere Anforderungen stellen. Es muß verhindert werden, daß die Menschen infolge dieser eingreifenden städtebaulichen Maßnahmen entwurzelt werden.

Ein großer Teil der ursprünglichen Einwohnerschaft wird nicht in das sanierte Gebiet zurückkehren. Der andersartige Charakter der neuen Stadtviertel und die höheren Bodenpreise und Mieten werden dazu führen, daß andere soziale Gruppen dorthin ziehen. Die künftige Einwohnerzahl dieser Gebiete wird geringer sein.

Das Wirtschaftsleben im Sanierungsgebiet wirft seine eigenen Probleme auf. Es gibt Betriebe, die vorübergehend verlegt werden müssen und später in neue selbstgebaute Häuser zurückkehren. Es gibt Betriebe, die stark auf die Bedürfnisse der heutigen Bevölkerung eingestellt sind und nicht zurückkehren, sondern anderswo einen bessern Platz finden werden. Andere wird man in einem Stockwerk eines Industrieetagenbaus unterbringen müssen, weil der gesonderte Bau allzu kleiner Betriebsgebäude nicht mehr zu verantworten ist. Und schließlich wird es eine Anzahl von Betrieben geben, die nicht mehr existieren können, wenn sie aus den billigen Häusern, in denen sie jetzt untergebracht sind, ausziehen müssen. Von den Bewohnern wie von den Betrieben müssen genaue Angaben ermittelt werden, damit beim Umzuge für jede Familie und für jeden einzelnen Betrieb die Maßnahmen getroffen werden können, die für den speziellen Fall die beste Lösung gewährleisten.

Wenn man sich all diese Probleme vergegenwärtigt, erscheint es am einfachsten zu sein, alles abzubrechen und neu aufzubauen. Dies würde jedoch zu einer anschließenden Verwüstung und wirtschaftlichen Zerrüttung der City oder des Gebietes führen.

Die Haager City wird sich (unter anderem wegen ihrer Anziehungskraft auf bestimmte Zweige des Wirtschaftslebens und der Administration) weiterhin anpassen. Für dieses Gebiet kann sich die Stadtverwaltung auf die Aufsichtsbehörde und den Erlaß von Regelungen beschränken, die dem allgemeinen Interesse der städtischen Bevölkerung und dem Schutz der historischen Schönheit der Stadt dienen. In dem von gewissen Betrieben weniger begehrten Teil der Innenstadt, dem Randgebiet und der City, für welche die heutigen Sanierungspläne entwickelt werden, wird man operieren müssen wie ein Chirurg: behutsam und entschlossen. Neben den wirtschaftlichen und sozialen Fragen verdient im Sanierungsgebiet der Verkehr eine besondere Beachtung.

Der Verkehr in der Haager Agglomeration, der in den letzten Jahren sehr stark zugenommen hat, wird sich auch in den kommenden Jahrzehnten schnell weiterentwickeln. Zur Zeit kommen in Groß-den-Haag auf 700000 Einwohner über 40000 Autos; es ist anzunehmen, daß es im Jahre 1980 etwa 80000 sein werden. Dabei ist nicht zu erwarten, daß die Verschiedenartigkeit des Verkehrs (eine typische holländische Erscheinung, die zu einem sehr verwirrenden Verkehrsbild Anlaß gibt) sich in nennenswertem Umfange ändern wird (Abb. 24). Die Zunahme der Bevölkerung einerseits und der intensivere Gebrauch von Motorfahrzeugen anderseits wird das Straßennetz der wachsenden Stadt unverhältnismäßig stark belasten; dabei ist das Straßennetz jetzt schon hinter der schnellen Zunahme des Verkehrs zurückgeblieben (Abb. 25). Wenn man hier über Verkehr spricht, muß auch an den ruhenden Verkehr gedacht werden: das Parken wirft vor allem in der Innenstadt ebenso große Probleme auf wie das Fahren. Die engen Durchfahrten leiden ebensosehr unter dem drückenden Verkehr wie unter dem Andrang parkender Fahrzeuge. Den Haag liegt in der westlichen Ecke der Randstadt Holland, direkt an der Nordsee. Der Fernverkehr kommt nicht an allen Seiten gleich stark in der Stadt an (Abb. 26). Das östliche Stadtviertel ist durch den Fernverkehr besonders belastet. Der Stadtverkehr mit sehr augenfälligen Verkehrsspitzen im Wohn—Arbeitsplatzverkehr beansprucht alle Verkehrsadern der Agglomeration erheblich: Wohn- und Arbeitsgebiete liegen zum Teil an den äußersten Enden von Diagonalen, die durch das Stadtzentrum führen. Eine Anzahl wichtiger Straßen liegt parallel zur Küste, andere laufen senkrecht auf sie zu. In dieser Beziehung hat den Haag einer alten Festungsstadt wie Amsterdam etwas voraus, wo das Verkehrsnetz aus einer Anzahl Ring- und Radialstraßen besteht und viele Menschen durch die enge Innenstadt hindurch oder in die enge Innenstadt hinein müssen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen (Abb. 27).

In der Haager Agglomeration wird das rechteckige Straßennetz der Agglomeration so ausgebaut, daß es dem Verkehr gleichsam nahelegt, die Innenstadt zu meiden, wenn sie nicht selbst Ziel oder Ausgangspunkt der Fahrt ist. Wenn die Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreit ist, wird sie mit ihren historischen Winkeln, ihrer City, ihren Geschäften und Vergnügungszentren, ihren Restaurants und Terrassen nicht durch große Verkehrsströme erstickt. Die Innenstadt wird auf einer Ringstraße von der Form eines Vierecks von 1200 m Seitenlänge, einem etwa fünfzig Meter breiten Boulevard, umfahren. Über diese Straße wird man schneller und leichter um die City herum als durch sie hindurch fahren können. Während diese erste Ringstraße die City umschließt, wird eine zweite, parallele Ringstraße, die ein Viereck mit einer Seitenlänge von etwa 2200 m bildet,

26

26/27
Das Haager Straßennetz ist ungleich belastet: das östliche Viertel der Stadt ist durch den Verkehr nach und von den anderen Städten und den Lokalverkehr überbelastet. Die Säulen zeigen, wie viele Radfahrer und Motorfahrzeuge bestimmte Punkte der Stadt zwischen 7 und 19 Uhr passieren. Um den heutigen und künftigen Verkehrsstrom zu bewältigen, ist eine Reorganisation der großen lokalen Verbindungsstraßen notwendig. Für die verschiedenen Verkehrsarten müssen besondere Fahrbahnen geschaffen werden, Ringstraßen um die Innenstadt müssen eine schnelle, gleichmäßige Abwicklung des Verkehrs ermöglichen.

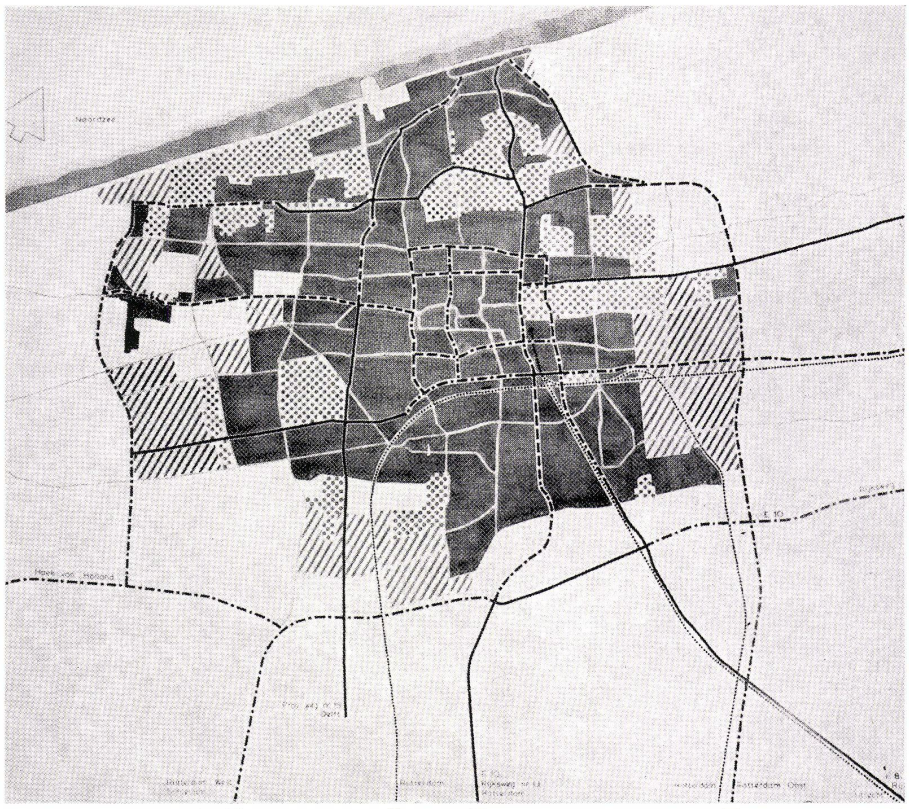
Le réseau routier de La Haye est inégalement sollicité: le quartier à l'est est surchargé par la circulation locale et celle des et vers les autres villes. Les colonnes montrent combien de cyclistes et de motocyclistes passent certains points de la ville de 7 à 19 heures. Pour assurer le flux actuel et futur du trafic, il faut absolument réorganiser les artères de communication locale. Il faut aussi prévoir diverses pistes pour les différents moyens de circulation; des routes de ceinture autour de la Cité doivent permettre une circulation rapide, égale et coulante.

The Hague traffic network is out of balance: the east quarter of the city is jammed with traffic to and from other cities and local traffic. The columns show how many bicycles and motor vehicles pass specific points of the city between 7:00 A.M. and 7:00 P.M. In order to cope with the present and future crush of traffic, a reorganization of important local streets is urgently required. Special lanes have to be built for the different types of traffic, and ring streets around the old town will facilitate rapid, smooth flow of traffic.

A Reichsstraße Richtung Leiden-Amsterdam / Route impériale / Royal Highway
B Straße Richtung Leiden-Amsterdam / Route / Highway
C Autobahn Richtung Amsterdam / Autoroute / Express highway
D Autobahn Richtung Utrecht / Autoroute / Express highway
E Straße Richtung Rotterdam Ost / Route / Highway
F Autobahn Richtung Rotterdam / Autoroute / Express highway
G Straße Richtung Delft / Route / Highway
H Straße Richtung Schiedam-Rotterdam West / Route / Highway
I Straße Richtung Hoek van Holland / Route / Highway

1 cm = 10 000 Fahrräder mit und ohne Hilfsmotor / 1 cm = 10 000 bicycles avec et sans moteur auxiliaire / 1 cm. = 10 000 bicycles with and without auxiliary motor

1 cm = 10 000 Motorfahrzeuge / 1 cm = 10 000 véhicules automobiles / 1 cm. = 10 000 motor vehicles



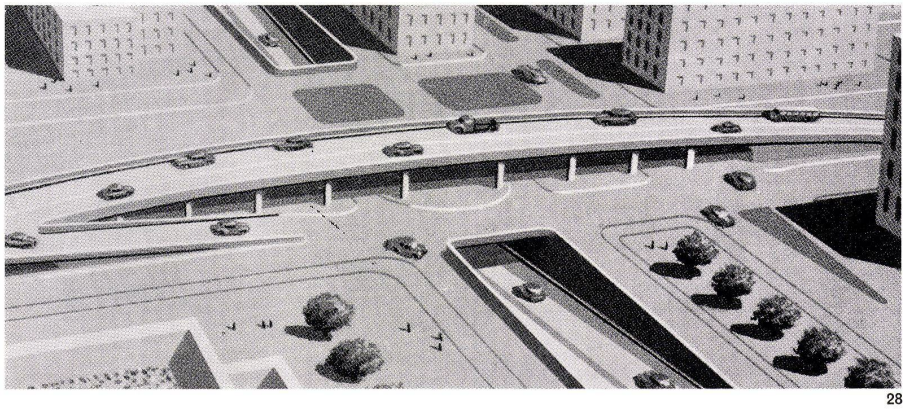

27

28
A In dem östlichen Viertel der Stadt wird man Unterführungen und Überführungen bauen müssen, um eine flüssige Verkehrsentwicklung zu gewährleisten. Durchgehender Verkehr soll getrennt sein vom normalen städtischen Verkehr, der Schnellverkehr von dem langsameren Stadtverkehr.

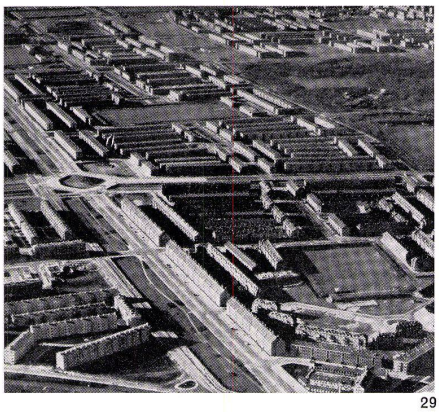
B Dans le quartier à l'est de la ville, il faudra prévoir des rues surbaissées et des passerelles afin d'assurer une circulation rapide. La circulation traversante doit être séparée de la circulation urbaine normale, la circulation grande vitesse doit l'être de celle plus lente au centre de la ville.

C In the east district of the city it will be necessary to build sunken streets and overpasses in order to guarantee a smooth flow of traffic. Through traffic is to be separated from local traffic, fast moving traffic from slower local traffic.

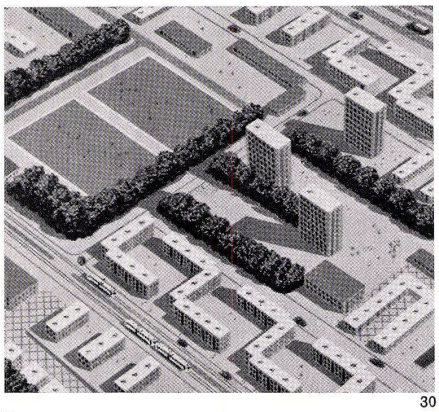
für das zwischen beiden Ringstraßen liegende Gebiet den gleichen Nutzeffekt haben. Diese über sechzig Meter breite Straße, die etwas mehr den Charakter einer Schnellverkehrsstraße tragen wird, kann durch eine beidseitige hohe Bebauung die Trennung zwischen Innenstadt und Außenbezirken kennzeichnen. Zwischen beiden Ringstraßen müssen es breite Verbindungsstraßen möglich machen, daß sich der Verkehr um und durch die Stadt flüssig bewegt; breite Verkehrsstraßen müssen auch zum Sammelring gebaut werden, der das Gebiet der ganzen Agglomeration umschließt und die Verbindung zu den Fernverkehrsstraßen herstellt.
Über die Ring- und Verbindungsstraßen wird man die Stadt viel leichter und unfallfreier erreichen können. Über diese Straßen gelangt man auch im Großverkehr leichter in den Badeort Scheveningen.
Ohne Zweifel wird der Verkehr auf diesem weiträumigen Straßennetz so groß werden, daß an den vielen Kreuzungen Stauungen entstehen. Vor allem im östlichen Viertel der Stadt, wo sich der Fernverkehr konzentriert, sind sehr bald solche Schwierigkeiten zu erwarten. Dort müssen die Verkehrsknoten-



28



29



30

29
Aufgeschossene Wohnsiedlungen nach dem zweiten Weltkrieg.

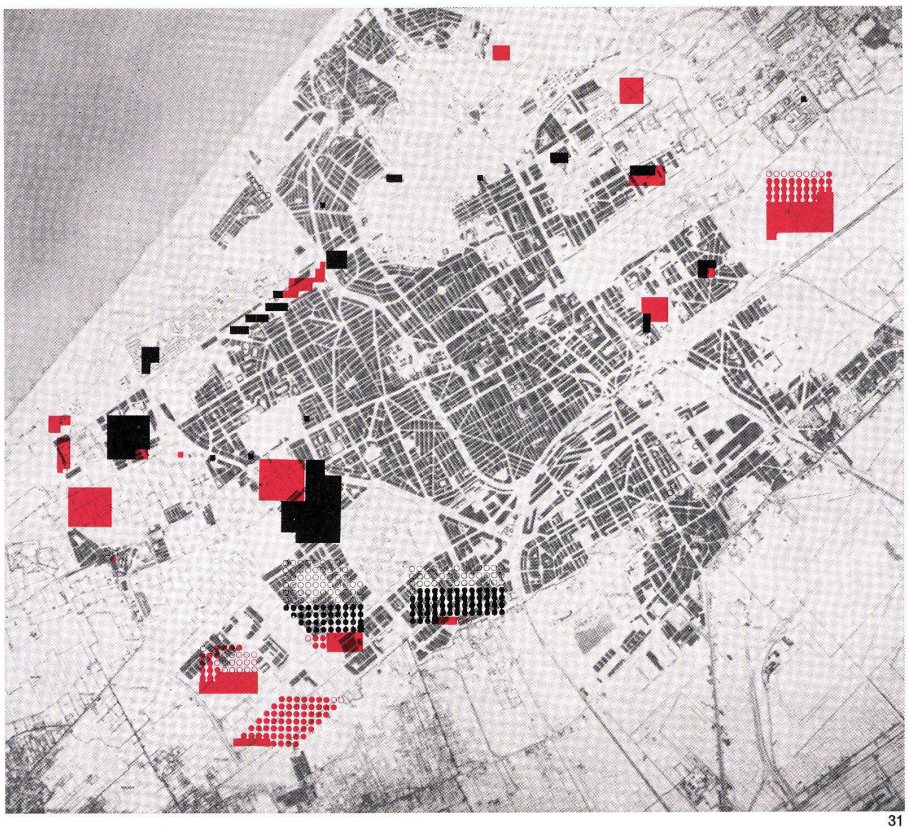
Vastes colonies d'habitations construites après la dernière guerre.

Vast housing schemes constructed after the last war.

30
Wohnviertel in Mariahoeve.

Quartier résidentiel à Mariahoeve.

Residential district in Mariahoeve.



31

31
Die schwarzen Zeichen geben einen Eindruck von dem, was seit 1945 gebaut worden ist, die roten von dem, was noch gebaut werden kann. Flächen bedeuten privater Wohnungsbau (mit Bauprämie), Kreise bedeuten sozialen Wohnungsbau. Ein geschlossener Kreis bedeutet sozialen Wohnungsbau von der Stadt, ein offener Kreis bedeutet sozialen Wohnungsbau durch Wohnbaugesellschaften.

Les signes noirs donnent une idée de ce qui a été construit depuis 1945, les signes rouges de ce qu'on peut encore bâtir. Les surfaces indiquent les constructions résidentielles privées (à primes), les cercles les constructions sociales. Un cercle plein signifie: construction sociale faite par la ville; un cercle vide signifie: construction sociale faite par des entreprises de construction d'immeubles.

The black signs give an idea of what has been built since 1945, the red signs of what can still be built. Squares represent private housing construction (with building premium), Circles represent public housing. A closed circle represents housing financed by the city, an open circle that financed by building and loan associations.

punkte mit Hilfe von Unter- und Überführungen kreuzungsfrei gestaltet werden (Abb. 28). Für den normalen Haager Wohn-Arbeitsplatz-Verkehr werden, jedenfalls in nächster Zukunft, derartig kostspielige Vorkehrungen noch nicht erforderlich sein. Das rechteckige Straßennetz macht es möglich, hier Systeme parallellaufender Straßen anzulegen, nötigenfalls mit Einbahnverkehr.

Wenn alle diese Sanierungspläne verwirklicht sind, wird den Haag innerhalb eines halben Jahrhunderts über breite Boulevards, an denen sich die großen Geschäfts-, Wohn- und Betriebsgebäude fünf, sieben und zwölf Stockwerke hoch erheben, bequem zu erreichen sein. Veraltete Stadtteile werden Etagen- und Bürohäusern Platz gemacht haben. Stadtverwaltung und Städtebauer jener Zeit werden mit der Problematik neuer Sanierungsvorhaben ringen, die irgendwo in der Stadt aufgetaucht sind, weil eine künftige Gemeinschaft wieder neue Anforderungen stellen wird.

Die größte Stadterweiterung im Südwesten nähert sich mit raschen Schritten ihrer Vollendung; die Straßenpläne für den letzten großen neuen Bezirk, Mariahoeve, an der Nordostgrenze der Stadt, sind fertiggestellt. Innerhalb der Straßengrenzen bleiben nur noch einzelne kleinere Flächen übrig, die eine sehr geringe Aufnahmefähigkeit haben.

## Das Aussehen des neuen Anzugs

Die südwestliche Stadterweiterung umfaßt ein Wohngebiet für mehr als 100 000 Personen; sie ist in eine Anzahl Bezirke untergeteilt, die, außer Moerwijk, alle nach den Bauernhöfen benannt sind, die hier bis vor einigen Jahren in Polderland gelegen haben: Morgenstond, Bouwlust, Vredelust, Berestein. Sie wurden auf Poldergrund, ungefähr ein Meter unter dem Meeresspiegel, gebaut. Für Moerwijk wurde teilweise der Straßenplan übernommen, der vor dem Kriege fertiggestellt war. Angesichts der enormen Wohnungsnot der Nachkriegsjahre arbeitete man auf der Grundlage eines Vorkriegsplanes weiter, trotzdem sich die städtebaulichen Erkenntnisse gewandelt haben (Abb. 29).

Im Keim trug dieser neue Bezirk jedoch bereits Merkmale, die in den späteren gebauten Bezirken weiterentwickelt werden sollten.

Der Bezirk wurde durch breite Verkehrs- und Grünstreifen für die Bewohner überschaubar unterteilt und gegliedert.

Die Läden wurden gruppenweise zusammengefaßt, so daß ausgesprochene Zentren entstanden.

Der Platz für den Mittelpunkt des sozialen und gesellschaftlichen Verkehrs wurde sorgfältig ausgewählt und nicht mehr, wie das früher geschah, dem Zufall überlassen.

Die Gärten hinter den Wohnhäusern wurden zur allgemeinen Benutzung angelegt und mit Spielplätzen für die Kinder eingerichtet.

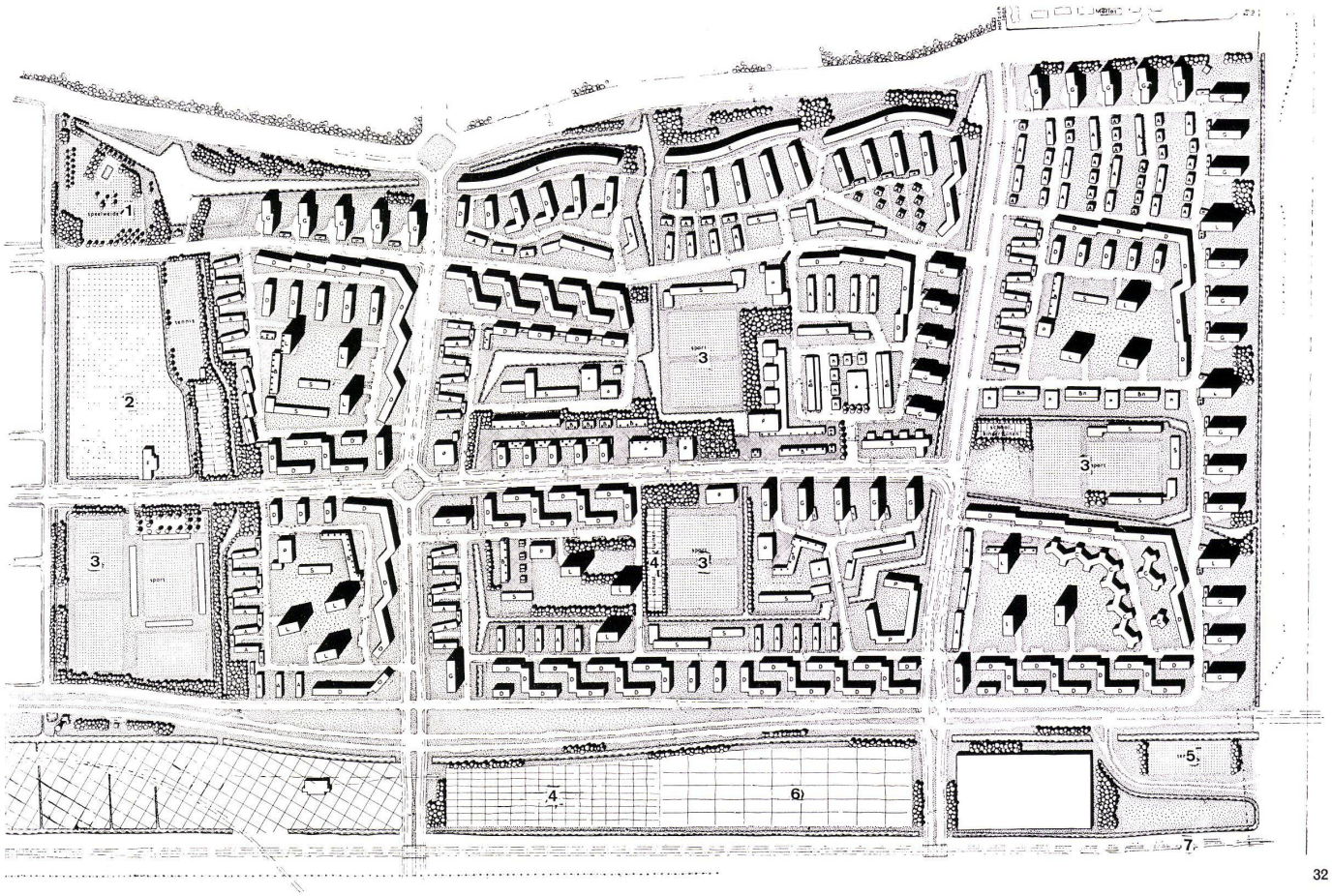
Zwischen den Wohnhäusern wurde mehr Raum gelassen, der »Block« verschwand allmählich, und an seine Stelle trat die offene Anlage, bei der die frei im Grünen stehenden Wohnhäuser nicht mehr so sehr nach dem Straßenverlauf angelegt wurden, sondern so günstig wie möglich dem Zutritt von Luft, Licht und Sonne zugewandt sind.

Die einzelnen Bezirke sind durch breite Grünstreifen mit Spiel- und Sportplätzen, Parks und Kleingärten voneinander getrennt.

Im Bezirk Morgenstond wurde ein großes Bezirkszentrum projektiert, das gleich wie die alten Kerne von Voorburg, Rijswijk, Scheveningen und Loosduinen zu einem Nebenzentrum der Stadt entwickelt werden soll.

Der Großteil der Wohnungen der neuen Bezirke wurde auf Grund des sozialen Wohnungsbaugesetzes finanziert und von der Stadt und den Wohnbaugesellschaften gebaut. Die Wohnungen sind für die niedrigen Einkommensgruppen bestimmt.

Diese neuen Wohnviertel können jedoch nicht mehr als Arbeiterviertel bezeichnet werden, denn Bau und Einrichtung sind so, daß sich ein Teil der mittelständischen Bevölkerung dafür interessiert.



32

32
Der letzte große Erweiterungsbezirk von den Haag ist Mariahoeve, im Osten der Stadt gelegen.

La dernière possibilité de la Haye est Maria-Hoeve, district situé à l'est de la ville.

The last great extension to The Hague is Mariahoeve, situated to the east of the city.

1 Spielwiese / Pelouse de jeu / Playground
2 Spielplatz, Eisbahn / Terrain de jeu, patinoire / Playground, ice rink
3 Sportplätze / Terrains de sport / Playing fields
4 Kinderspielplatz / Terrain de jeu pour enfants / Playground for children
5 Tennisplatz / Terrain de tennis / Tennis courts
6 Volkspark / Parc public / Public park
7 Bahnlinie Richtung Amsterdam / Chemin de fer vers Amsterdam / Railway line to Amsterdam

A Einfamilienhäuser / Habitations familiales / One-family houses
B Zweifamilienhäuser / Habitations pour 2 familles / Two-family houses
C Dreifamilienhäuser / Habitations pour 3 familles / Three-family houses
D Vierfamilienhäuser / Habitations pour 4 familles / Four-family houses
E Fünffamilienhäuser / Habitations pour 5 familles / Five-family houses
G Siebenfamilienhäuser / Habitations pour 7 familles / Seven-family houses
L Zwölffamilienhäuser / Habitations pour 12 familles / Twelve-family houses
P Öffentliche Bauten / Immeubles publics / Public buildings
S Schulen / Ecoles / Schools
W Eingeschossige Läden / Magasins à un étage / One-storey shops
g Garagen / Garages

Bei den großen Bauvorhaben werden 60% des Bauvolumens auf Grund des sozialen Wohnungsbaugesetzes und 40% teurere Wohnungen gebaut. Ein etwas größerer Teil der Bevölkerung ist auf die billigeren Wohnungen angewiesen; solche sind noch aus dem Bestand der älteren Mittelstandswohnungen, die verhältnismäßig billig sind, vorhanden. In den neueren Bezirken Bouwlust, Vredelust und Berestein waren private Kapitalanlagegesellschaften in stärkerem Maße am Wohnungsbau interessiert. Ist der Aufbau dieser gewaltigen Stadterweiterung vornehmlich Sache der Stadtverwaltung, so haben im Nordosten der Stadt und in dem Wiederaufbaugebiet längs der Küste außer Privaten, die eine Kapitalanlage suchten, auch Bauunternehmer für den Wohnungsmarkt gebaut. Sie profitierten gleichfalls von der staatlichen Bauprämienregelung und der Wiederaufbaufinanzierung, die es Eigentümern der im Kriege zerstörten Wohnungen ermöglicht, neu zu bauen. Aus praktischen Erwägungen sind hier die Wohnblöcke oft höher als 4 Geschosse, da die höheren Bau- und Betriebskosten bei diesen Bauvorhaben weniger entscheidend sind. Am südwestlichen Rand der Stadt sieht man einzelne Hochhäuser emporragen.

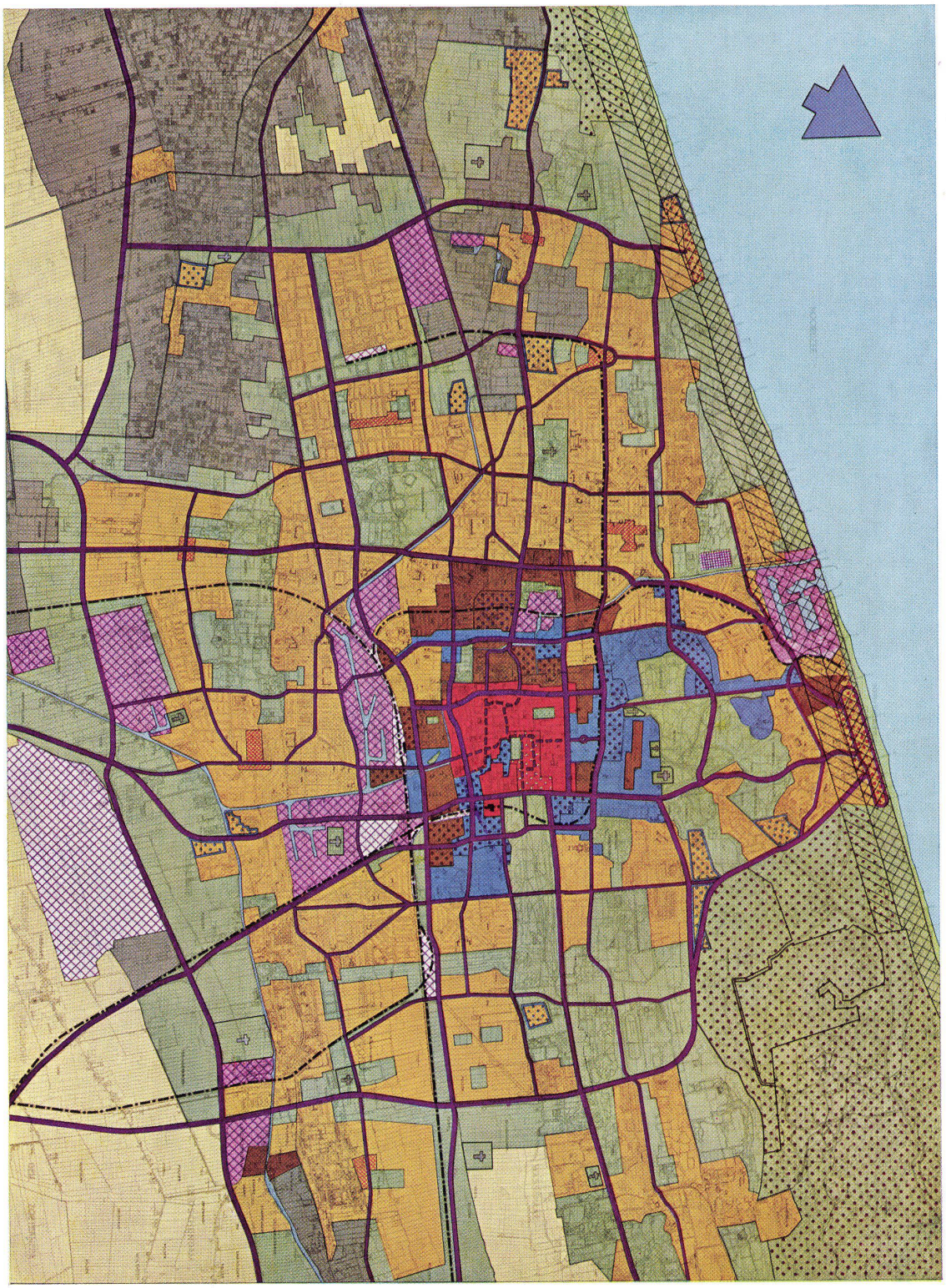
In den Wiederaufbaugebieten, an den Stellen, wo typische Mittelstandswohnbezirke gelegen hatten, die dann durch Kriegsgewalt zerstört wurden, entstanden nach dem Kriege schöne Viertel gemischten Charakters; in diese wurden auch einige Bürogebäude gesetzt (Stadhoudersplantsoen, Bezuidenhout). Mit der Errichtung dieser großen Bürohäuser außerhalb der Innenstadt kommt die auf Streuung der Arbeitsplätze gerichtete Planung zum Ausdruck.

Ein Wohnbezirk, in dem viele Erfahrungen des Nachkriegsbauens verarbeitet werden und in dem die neueren Erkenntnisse Inhalt und sichtbare Form erhalten, wird Mariahoeve (Abb. 32). Dieser letzte große Erweiterungsplan von den Haag umfaßt 6900 Wohnungen; mehr als ein Drittel wird in Gebäuden von sieben bis zwölf Geschossen zusammengefaßt.

Das Zentrum dieses Bezirks wird durch eine Gruppierung von Ladengeschäften, öffentlichen Gebäuden, Schulen, Hochhäusern und Grünanlagen gebildet; der Stadtrand an der nördlichen Seite dieses Bezirks wird durch eine Anzahl Hochbauten markiert. Die traditionell gewordenen Etagenhäuser sollen abwechseln mit Einfamilienhäusern (7%), Maisonettes in vier-, sechs- und zwölfgeschossigen Bauten und anderen Typen, die zur Zeit noch in der Entwicklung begriffen sind und bei denen man versucht, eine größere persönliche Freiheit und Abgeschlossenheit der Bewohner zu erreichen (Abb. 30).

Wenn diese letzten Haager Baupläne verwirklicht sind, wird den Haag etwa 175000 Wohnungen haben, sofern die Sanierung außer Betracht gelassen wird. Einige Jahre später werden auch Voorburg, Wassenaar, Rijswijk und Leidschendam voll ausgebaut sein. Hier wird der endgültige Wohnungsvorrat etwa 50000 Wohnungen betragen. Die Agglomeration kann also über rund 225000 Wohnungen verfügen, wenn sie bis auf den letzten Bauplatz ausgenutzt ist. Wenn die Bevölkerung der Agglomeration den Haags auf 950000 Einwohner im Jahre 1980 ansteigt, würde man bis dahin einen Wohnungsvorrat von etwa 270000 Wohnungen besitzen müssen. Dies bedeutet, daß dann entweder rund 45000 Wohnungen fehlen oder rund 160000 Einwohner »zuviel« sind.

In Wirklichkeit wird dieses Wohnungsdefizit jedoch größer sein, weil saniert werden muß und weil bei einer Sanierung nun einmal weniger Wohnungen gebaut werden können, als vor der Sanierung in den betreffenden Gebieten vorhanden waren. Hierbei muß das heutige ernstliche Wohnungsdefizit in der Agglomeration berücksichtigt werden. Allein in den Haag ist dieses Defizit, das im zweiten Weltkrieg entstand und das sich durch das schnelle Wachstum der Bevölkerung seither kaum verminderte, auf ungefähr 22000 Wohnungen zu schätzen. Dieses Wohnungsdefizit wird, wenn den Haag im Jahr 1962 voll ausgebaut ist, noch nicht eingeholt sein; aber man wird inzwischen mit der Sanierung anfangen müssen. Die Aufhebung von sozial nicht zumut-



33
Generalplan von den Haag
1:65000.
Plan général de La Haye.
General plan of The Hague.

- Wohngebiet
  Zone d'habitation
  Residential area
- Wohn-, Handels- und Leichtindustriegebiet
  Zone d'habitation et d'activité commerciale et artisanale
  Residential, commercial and light industrial area
- Leichtindustriegebiet
  Zone d'activité artisanale et industrielle
  Light industrial area
- Wohn-, Verwaltungs- und Administrationsgebiet
  Zone d'habitation et d'administration publique et commerciale
  Residential and administrative area
- Verwaltungs- u. Administrationsgebiet
  Zone d'administration
  Administration area
- Zentrales Handelsgebiet
  Zone centrale de commerce
  Central business area
- Schutzgebiet
  Partie protégée
  Protected part
- Quartierladenviertel
  Centres commerciaux divisionnaires
  District shopping centres
- Touristisches Zentrum in Scheveningen
  Centres touristiques balnéaires
  Tourist centres of seaside-resorts
- Industriegebiet
  Zone industrielle
  Industrial area
- Fischereiindustriegebiet
  Zone d'industrie piscicole
  Area reserved for fishing industries
- Eisenbahn- und Fluggelände
  Zones des transports ferroviaire et aérien
  Railway land and airports
- Abwasserreinigungsgebiet
  Zone d'épuration des eaux vannes
  Sewage purification plant
- Gebiet für Spezialbebauung
  Zone d'usage spécial
  Special users
- Grünflächen
  Espaces verts
  Green spaces
- Friedhöfe
  Cimetières
  Cemeteries
- Wassergewinnungsgebiet
  Zone des prises d'eau
  Water area
- Militärgelände
  Terrain militaire
  Military land
- Gebiet der Treibhausgärtnerei
  Zone d'horticulture pratiquée en serres
  Area of market-gardening in hothouses
- Agrargebiet ohne Treibhäuser
  Zone agraire non batie de serres
  Rural area free of hothouses
- Strukturbestimmende Haupt- und Fernverkehrsstraßen
  Routes à grande circulation, d'importance structurale
  Main roads of structural importance
- Sonstige Hauptverkehrsstraßen
  Autres grandes artères
  Other main roads
- Hauptrouten im Stadtkern
  Routes principales dans la zone centrale
  Roads through central area
- Eisenbahnen
  Chemins de fer
  Railways
- Wasserwege
  Voies navigables
  Waterways
- Seedeichgebiet
  Zone de défense maritime
  Sea-defences

baren Wohnverhältnissen in den Sanierungsgebieten kann dringender sein als die Aufhebung des letzten, durch die Wohnungsnot verursachten Zusammenwohnens in besseren Häusern. Bei größerer Wohnungsnot — statistisch gesehen — stünde, sozial und wirtschaftlich gesehen, eine Verminderung der Notlage gegenüber.

Auch wenn in den Jahren 1967 bis 1968 die ganze Haager Agglomeration vollgebaut ist, wird also immer noch mit einem Wohnungsdefizit zu kämpfen sein.

Die in den Haag arbeitende Bevölkerung wird auch dann noch stets zunehmen. Diejenigen, die in ihrer wirtschaftlichen Existenz von den Haag abhängig sind, werden sich eine Wohnung außerhalb der Agglomeration suchen müssen. Wo können sie diese finden?

Im Prinzip kann dieser Überschuß auf drei Arten untergebracht werden: man baut einen neuen Siedlungskern auf, man erweitert bestehende Kerne in der Nähe der Agglomeration oder man kombiniert beide Lösungen.

**Vom zweiten neuen Anzug**

Von der Haager Agglomeration aus gesehen wird die Wahl unter den verschiedenen Lösungen größtenteils durch die zwingende Notwendigkeit einer engen Verbindung zwischen der Mutterstadt und dem neuen Siedlungsgebiet bestimmt. Die Rekonstruktion großer Teile der Haager Agglomeration ist nicht möglich, wenn nicht über neuen Wohnraum für die dortige Bevölkerung verfügt wird. Technisch und verwaltungsmäßig ist dies nur durch den Bau eines neuen Siedlungskerns oder einer Satellitenstadt zu realisieren (Abb. 34). Wird die zweite Lösung vorgezogen, würden Städte wie Leiden und Delft, die in erster Linie für die Entwicklung als Pendlerstädte in Frage kommen, nicht den gesamten Überschuß von den Haag (180000 Menschen bis 1980) so auffangen können, daß es städtebaulich zu verantworten wäre. Es würden für die Zentren dieser Städte große Schwierigkeiten entstehen, da sie zu klein sind, um die so stark angewachsene Bevölkerung in jeder Hinsicht angemessen zu versorgen. Die historisch so wertvollen alten Stadtkerne müßten unter Aufwendung sehr hoher Mittel saniert und umgebaut werden. Es ist, wenn auch nicht billiger, so doch wirtschaftlich günstiger, ein neues Zentrum für eine neue Stadt zu bauen. Darüber hinaus würde eine so starke Ausdehnung dieser Städte — vor allem gilt dies für Delft — die Gefahren eines weiteren Zusammenwachsens des westlichen Teils der Randstadt Hollands vergrößern.

Die Satellitenstadt wird, jedenfalls am Anfang, in verschiedener Hinsicht von der Mutterstadt abhängig bleiben. So bald wie möglich soll die neue Stadt in sozialwirtschaftlicher und kultureller und vielleicht auch in verwaltungsmäßiger Hinsicht auf eigenen Füßen stehen.

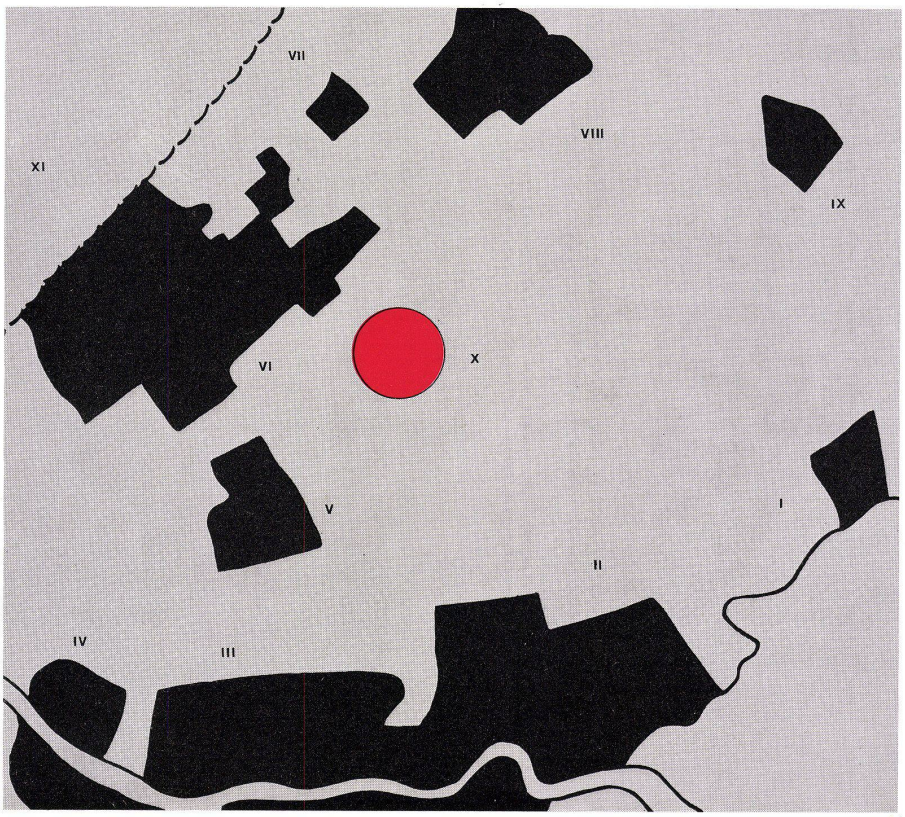
Der Gedanke an eine Satellitenstadt schließt andere Lösungen nicht aus. Die bestehenden Kerne in der Umgebung der Haager Agglomeration werden zum Auffangen des Wachstums der Agglomeration beitragen können, wenn ihre städtebaulich vertretbare Optimalgröße mehr Raum bietet, als für das eigene Wachstum dieser Städte notwendig ist. Diese kombinierte Lösung ist möglich, wenn für die Errichtung eines neuen Siedlungskerns ein Gebiet gefunden werden kann, das hierfür geeignet ist. An dieses Gebiet sind folgende Anforderungen zu stellen:

Es müssen gute Verkehrsverbindungen bestehen oder hergestellt werden sowohl mit der Mutterstadt als auch mit anderen Teilen der Randstadt Hollands. Das letzte ist wichtig im Hinblick auf die Entwicklung eigener Funktionen und gewerblicher Tätigkeiten in der neuen Stadt.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen der neuen Stadt und den umliegenden Städten dürfen so wenig wie möglich eine Sonderbelastung für den bereits großen Verkehr in der Randstadt zwischen Amsterdam—Haarlem—Leiden—den Haag—Delft—Rotterdam verursachen.

Die Satellitenstadt muß ein freundlicher Wohnort sein: sie muß eine günstige Lage zu den wichtigsten Erholungsgebieten, der See, den Dünen, dem Wald und den Parks, zwischen den Haag und Leiden haben. Der Standort für eine solide Satellitenstadt liegt östlich der Haager Agglomeration in dem noch »leeren« südholländischen Poldergebiet, nordöstlich des Schnittpunktes der Autobahnen von den Haag nach Utrecht und von Rotterdam nach Amsterdam. In dem Wohngebiet wird eine Bebauungsdichte von 25 Wohnungen pro ha vorhanden sein; bei einer Bevölkerungsdichte von 50 Einwohnern pro ha Gesamtfläche wären für eine Stadt von 100000 Einwohnern mindestens 2000 ha zu reservieren. Nach Einkommensgruppen würde die Bevölkerung der neuen Stadt ungefähr genau so zusammenzustellen sein wie die der gesamten Agglomeration; dem Alter nach würde sie in den ersten Jahrzehnten nach der Gründung sicherlich jünger sein. Wenn die Hälfte der berufstätigen Bevölkerung in den Haag arbeitet, bedeutet dies, daß jeden Tag etwa 17500 Menschen nach den Haag und zurück fahren müßten. Für diese Fahrt werden sie, je nach dem benutzten Verkehrsmittel und nach der Lage des Wohn- und Arbeitsplatzes in der Satellitenstadt und in der Mutterstadt, 30 bis 60 Minuten benötigen.

Auf dem Gebiet der Verwaltung werden völlig neue Formen gefunden werden müssen, und zwar nicht nur für den neuen Siedlungskern, sondern ebenso sehr für das ganze Gebiet, das durch das Raumproblem der Haager Agglomeration beeinflußt wird. Hier drängt sich der Gedanke an einen Bezirk auf, der außer der Haager Agglomeration im eigentlichen Sinne auch jene Gemeinden umfaßt, die künftig an der Aufnahme des Bevölkerungsüberschusses mit allen daraus entstehenden Wachstumsproblemen beteiligt sind. In der Anlaufperiode während der Gründung wird jedoch zeitweilig für die Satellitenstadt eine andere Verwaltungsform unentbehrlich sein. Für einen so überaus wichtigen Plan, der das Leben in diesem Teil der Randstadt Hollands stark beeinflussen wird, ist die Zeit, die noch zur Verfügung steht, sehr kurz. Bis 1968 ist die Agglomeration den Haags voll überbaut, was zu bedeuten hat, daß man dann bereits mit dem Bau der Satellitenstadt begonnen haben muß.




34

34
Standort einer Satellitenstadt im Poldergebiet östlich der Stadt.

Position d'une ville-satellite dans les polders à l'est de la ville.

Location of a satellite town in the polders east of the city.

I Gouda
II Rotterdam
III Schiedam
IV Vlaardingen
V Delft
VI Den Haag + Agglomerationen / La Haye + agglomérations / The Hague + complexes
VII Wassenaar
VIII Leiden
IX Alphen
X Satellitenstadt / Ville-satellite / Satellite town
XI Nordsee / Mer du Nord / North Sea