

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (2000-2001)

Artikel: Europas American Beauty : Rotterdams Strukturwandel zur europäischen Metropole
Autor: Klerk, Len Adriaan de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072523>

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: 13.04.2026

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

Zwischen *Delirious New York* (1978) und den Vorstudien für die neue Stufe des Masterplans für den Rotterdamer *Kop van Zuid* (1998), an dem Rem Koolhaas beteiligt ist, liegen zwanzig Jahre – ein Zeitraum, der grundlegend andere Szenarien im Städtebau zur Geltung gebracht hat. Ganz im Überschwang der New Yorker Studien hatte Koolhaas damals ein Hochhaus-Konzept für den Rotterdamer Ufer-Bereich vorgelegt, auf dem heute das Nedlloyd-Gebäude steht (Boompjes Boulevard – Nieuwe Maas, Architektur: Wim G. Quist, 1988). Koolhaas' früher Vorstoß „gegen die Regeln“ blieb zwar ohne konkreten Erfolg, doch sein Anrennen gegen das *Tabu*, so heißt es in der Rückschau¹, brach Vorurteile auf und wird heute, dem Mythos Koolhaas geschuldet, als Initiation einer langen Serie von Hochhaus-Projekten in Rotterdam begriffen. Weit davon entfernt, in konservative Exegesen um die europäischste der Europäischen Städte einzutreten, gibt Rotterdam sich als pragmatische Metropole mit internationaler Orientierung, der ein unverkrampft-

oder sie zu beeinflussen versuchen.“³ Ein Bericht und ein Interview zur Bedeutung des Urbanismus in Rotterdam:

Um 1970 war das Rotterdamer Stadtzentrum – so die herrschende Meinung der Öffentlichkeit – ungemütlich und ohne Identität. Erst ab 1985 entfaltete sich eine neue Regierungspolitik in den Niederlanden, die der Verstärkung der *Randstad* neue Ziele setzte. Diese Politik läßt sich zusammenfassen unter dem Begriff der „kompakten Stadt“. Die Hauptziele dieser Politik waren die Steuerung des Prozesses der Suburbanisierung, die Verhinderung einer weiteren Zersiedlung der Landschaft und die Abbremsung des wachsenden Pkw-Verkehrs. Für den Städtebau bedeutete das Prinzip der „kompakten Stadt“ zwar den Bau neuer, jedoch verdichteter Wohnquartiere am Stadtrand, zugleich aber die Einleitung der Konversion von alten Hafen- und Industriequartieren und deren Wiederaufbau für das Wohnen und für andere städtische Funktionen.

Die Phase zwischen 1970 und 1985 war eine Art Inkubationszeit. Bereits 1976 stimmte der Rotterdamer Stadtrat einem Strukturplan für die Konversion und Restrukturierung, für die Wiedergewinnung der alten Hafenquartiere für den Kontext und die Zwecke der Stadt zu. Dabei handelte es sich um etwa zehn Gebiete mit einer Gesamtfläche von mehr als 500 Hektar, die seither – also für einen Zeitraum von fünfundzwanzig bis dreißig Jahren für eine Vielfalt neuer Nutzungen und Funktionen erschlossen werden sollten. Diese Wiedergewinnung bedeutete einerseits die teilweise Anpassung an neue Hafentechnologien, zu anderen Teilen aber wurden völlig neue Strukturen und Funktionen in die Hafenaareale eingelagert – beispielsweise der Bau von Wohnungen und Bürogebäuden.

Seit 1985 wird dieses Programm konkret durchgeführt. Bis zum Jahre 1998 wurden für fast alle Gebiete Bebauungspläne festgestellt oder zumindest entworfen. Dabei war der Entschluß sehr wirkungsvoll, das Thema der *Stadt am Fluß* im selben Jahr auch zum Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung des Stadtzentrums zu machen, gerade dieses Thema als *Katalysator* für die Entwicklung des Zentrums und der Ufergebiete zu nutzen.

Dieser Entschluß resultiert aus der heftigen Kritik, die an Struktur und Atmosphäre des Stadtzentrums geübt wurde, entstand es doch in der Wiederaufbauphase der Nachkriegszeit entsprechend den Prinzipien der funktionalen Stadt als Bürostadt mit Zonen für verschiedene Bereiche, für Kultur, als Verwaltungszentrum, als Standort der Stadtverwaltung und als Geschäftszentrum – und beinhaltete nur sehr wenige Wohnungen, dafür um so mehr Raum für die Verkehrsinfrastruktur.

Len Adriaan de Klerk

Europas American Beauty

Rotterdams Strukturwandel zur europäischen Metropole

tes Verhältnis zu amerikanischen Konzepten der Stadtentwicklung nachgesagt wird.²

Rem Koolhaas, obgleich in vorderster Front der *pressure groups* zu finden, die nicht davor zurückscheuten, Projekte der Architektur sowohl auf Kosten städtebaulicher Kontexte als auch der urbanistischen Disziplin durchzusetzen, hat in *S, M, L, XL* (1995), stellvertretend für die ‚lost generation‘, Selbstkritik geübt: „Wie läßt sich das Paradoxon erklären, daß der Urbanismus als Profession genau in dem Augenblick verschwunden ist, in dem sich die Urbanisierung – nach Jahrzehnten ununterbrochenen Wachstums – anschießt, den endgültigen ‚Triumph‘ der urbanen Lebensweise auf der ganzen Welt durchzusetzen?“ Koolhaas stellt die Erfahrung mit dem überwältigenden Kontext der großen Stadt, die sich der größenwahnsinnigen Überschätzung des einzelnen Projekts so ohne Regung entzieht, vor die letztlich unhaltbare Schlußfolgerung, der Substanz der Stadt könne nichts und niemand etwas anhaben: „Was diese Erfahrung so irritierend und (für Architekten) so beschämend macht, sind das sture Beharrungsvermögen der Stadt und ihre offenkundige Vitalität, dem kollektiven Versagen sämtlicher Kräfte und Institutionen zum Trotz die – kreativ, logistisch, politisch – auf sie einwirken

An erster Stelle der Welthäfen, an zweiter Stelle der niederländischen Städtehierarchie Man muß sich vergegenwärtigen, daß Rotterdam heute eine Stadt mit 600.000 Einwohnern ist, die das Zentrum des Ballungsraums Rijnmond mit etwa 1,2 Millionen Einwohnern bildet. Der Rotterdamer Hafen ist mit etwa 300 Millionen Tonnen Güterumschlag im Jahr der weltgrößte Hafen. Dessen Struktur ist die eines Transithafens, das heißt, bei einem Großteil der Güter handelt es sich um Massengüter (Kohle, Öl), die nahezu ohne Bearbeitung oder Veredlung in das Hinterland (insbesondere auch in das Ruhrgebiet) transportiert oder durch Pipelines gepumpt werden. Der Mehrwert der Hafenwirtschaft ist aus diesem Grund auch nicht viel größer als der des belgischen Antwerpen, dessen Güterumschlag bei etwa 115 Millionen Tonnen liegt.

Die Grundcharakteristika Rotterdams ähneln denen Hamburgs. Rotterdam ist eine Handelsstadt, keine Residenzstadt. Die Stadt hat ein völlig neues Zentrum, sie ist eine Seehafenstadt, zugleich aber eine Stadt am Fluß. In der Städtehierarchie der Niederlande ist sie die Nummer zwei hinter Amsterdam.

Technologische Entwicklungen in der Hafen- und Transportwirtschaft wie beim Güterumschlag sind die wesentlichen Kräfte, die zur geografischen Verlagerung der Hafenaktivitäten in den Westen, in Richtung Nordsee, geführt haben. Die Struktur der Stadt bildet heute ein etwa 45 Kilometer langes Band mit der Kernstadt als Schwerpunkt am östlichen Ende.

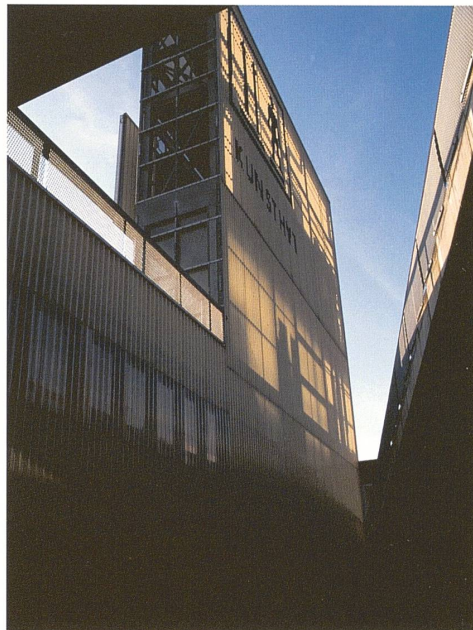
Bereits vor 1950 wurden neue Hafenbecken entworfen, die sich an die Vergrößerung der Hochseeschiffe anpassen mußten. Durch diese Entwicklung wurden die alten Häfen in der Stadtmitte seit 1975 entwertet, sie waren eine Zeitlang nur noch als Lagerhäfen für die Rheinflotte nutzbar. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten waren diese Lagerhäfen ohnehin abgeschrieben, sie lagen bald darauf völlig brach.

Das Rotterdamer Programm „Stadt am Fluß“ wurde als „Plan“ nicht als Endplan aus einem Guß entworfen, sondern hat sich aufgrund einer informellen Vision eher aus einer Reihe von Projekten entwickelt. Die Vision kann unter zwei Stichworten zusammengefaßt werden: *Attraktivität und Identität*.

Bedeutung und Möglichkeiten – das Potential von verfallenen Hafens- und Industrieanlagen Macht man die Standortbedingungen der Stadt für Wirtschaft und Bewohner attraktiver, so ermöglicht die Korrespondenz des Flusses mit dem städtischen Umfeld eine Steigerung der Qualität. Die Stadtentwicklung Rotterdams hat sich fünf Arealen am Fluß besonders angenommen – der *Wasserstadt* (mit Leuwe Haven, Wijn Haven, Oude

Haven); dem *Trinkwasserareal* (im Bogen der Nieuwe Maas, gegenüber von Feijenoord); der *Veranda am Fluß* (südöstlich von Feijenoord); dem großen Gebiet von *Kop van Zuid* (mit den Docks südlich der Nieuwe Maas und der neuen Verbindung der Erasmus-Brücke); und in Zukunft dem Bereich von *Lloyd's Pier* auf dem nördlichen Ufer (westlich von Stadtpark und Euromast).

Wasserstadt Die *Wasserstadt* ist zwischen 1580 und 1640 gebaut worden. Um 1985 wurde für diesen Stadtteil ein zusammenhängendes Konzept entwickelt, das die neuen Hauptziele der Innenstadtpolitik aufgriff: Wohn-



35

Rotterdam.
Museumsquartier,
sublimierter Turm
der Kunsthal als
zurückgehaltenes
Monument
Architekten: Rem
Koolhaas/OMA,
Rotterdam
(1988–1992)
Fotos:
Reinhart Wustlich

nutzung, Verbesserung des Wohnumfeldes, Verbesserung der Identität des Stadtzentrums durch Aktivierung der Flußufer und Verbesserung der Attraktivität des Zentrums durch öffentliche Investitionen in neue Museen. Der Plan *Wasserstadt* umfaßte Investitionen im Wert von 400 Millionen DM, wobei jeweils eine Hälfte aus städtischen, die andere Hälfte aus staatlichen Mitteln finanziert wurde. Ein Projektbüro wurde gebildet, das die öffentlichen und privaten Interessen ‚aneinanderschmieden‘ sollte und die Investitionen koordinierte.

Stadt und Staat investierten in den Bau von zwei neuen Museen (Historisches Museum und Maritimuseum) und in die Verbesserung des Umfeldes. Private Investitionen flossen u. a. in ein Hotel, ein Imax-Theater, einen Schwimmpalast, in Bürogebäude sowie in ein neues Wohnviertel am Fluß.

Um 1990 wurden in diesem Bereich in den Tourismus ca. 80 Millionen DM investiert und damit fast 400 neue Arbeitsplätze geschaffen.

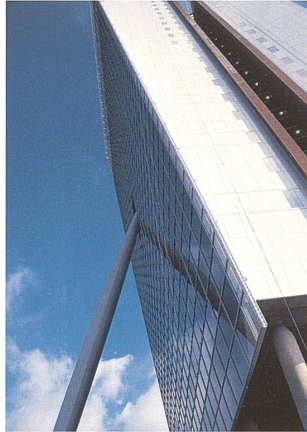
Kop van Zuid Das zentrale Projekt der Stadtentwicklung, das bisher größte Vorhaben, das der Konversion und Wiedergewinnung alter Hafengebäude gilt, liegt auf dem gegenüberliegenden Südufer der Nieuwe Maas, dem Stadtzentrum zugewandt: Kop van Zuid – oder die Rekonstruktion des Südufers.

1987 ist für dieses Areal, das den Wilhelmina-Pier der ehemaligen Holland-Amerika-Linie, Teile des Rijnhavens (1892–1895), den Spoorweghaven (Eisenbahnhafen), Binnenhaven und Entrepothaven umfaßt, darüber hinaus aber die Konversion der alten Bahnareale und die Verknüpfung mit den traditionellen Quartieren Katendrecht, Afrikaanderwijk und Feijenoord übernimmt, ein Wiederaufbauplan entworfen worden. Katendrecht, das Stadtquartier, das um 1900 entstanden ist, Nordereiland, Feijenoord und Afrikaanderwijk sind die ältesten Stadtquartiere am Südufer der Nieuwe Maas. Sie wurden zwischen 1895 und 1920 gebaut, damals ganz auf die Hafentwicklung fixiert, im örtlichen Bewußtsein weit von der „Stadt“ entfernt, die nicht, wie heute, auf direktem Wege erreichbar war. Das ehemalige Hafengebiet, das zu einer Reihe von Masterplänen von *Kop van Zuid* zusammengefaßt worden ist (1987: Teun Koolhaas; 1992: Norman Foster and Partners; 1999: Arge mit OMA, Mecanoo Architecten et al.), hat eine Größe von 125 Hektar – vergleichbar dem der HafenCity in Hamburg – wird schwerpunktmäßig als Entlastungs- und Expansionsgebiet für das Stadtzentrum entwickelt und ist zugleich ein Symbol für die Modernität der Stadt.

Auch für den südwestlich anschließenden Bereich des Maashavens (1895–1900) wird gegenwärtig ein Umstrukturierungskonzept entwickelt.

Die Sanierung der Stadtquartiere Katendrecht, Afrikaanderwijk und Feijenoord ist, als typische Aufgabe der sozialen Stadterneuerung, bereits zwischen 1975 und 1980 begonnen worden, die auch Ersatz- und Neubauvorhaben umfaßt (etwa Projekte von DKV). Stadterneuerung steht in Rotterdam für ein Programm der dezentralisierten Erneuerung der städtischen Peripherien („bottom-up“, Stadtentwicklung „von unten“) im Rahmen einer neuen Raumordnungspolitik, die vom sozialen Wohnungsbau dominiert wird. Noordereiland brachte dabei die besten Voraussetzungen mit, während Feijenoord bereits ein abgestiegenes Quartier war, in dem es seit den dreißiger Jahren kaum noch Investitionen gegeben hatte. Die Entwicklung des *Kop van Zuid* bildet somit eine wichtige Klammer – sowohl für die Entwicklung und Unterstützung der historischen Quartiere selbst als auch

Rotterdam.
Kop van Zuid,
kpn Telecom-
Hochhaus an der
Rampe der Eras-
mus-Brücke
Architekten:
Renzo Piano Build-
ing Workshop,
Genua/Paris
(1998–2000)



Kop van Zuid,
zukünftige Achse
der Wilhelmina-
kade, geschlos-
sene Seitenfront
des kpn-Turms,
davor Kreuzfahrt-
terminal mit Cafe
Rotterdam

für die Verbindung mit der Kernstadt und ihrer Expansion nach Süden.

Das Programm für *Kop van Zuid* umfaßt eine Vielfalt von Funktionen, insbesondere den Bau von 5.300 Wohnungen in einer Mischung aus preiswerten Wohnungen (Sozialwohnungen) und teuren Eigentumswohnungen am Wasser, deren gegenwärtiger Preis bei etwa einer Million DM für eine Größe von etwa 120 Quadratmetern liegt.

Dazu kommen etwa 400.000 Quadratmeter Büroflächen – mit gegenwärtig eher steigender Tendenz; etwa 35.000 Quadratmeter Flächen für Kleinbetriebe und Einzelhandel; etwa 30.000 Quadratmeter Flächen für Schulen und gleichfalls 30.000 Quadratmeter Flächen für Grünanlagen.

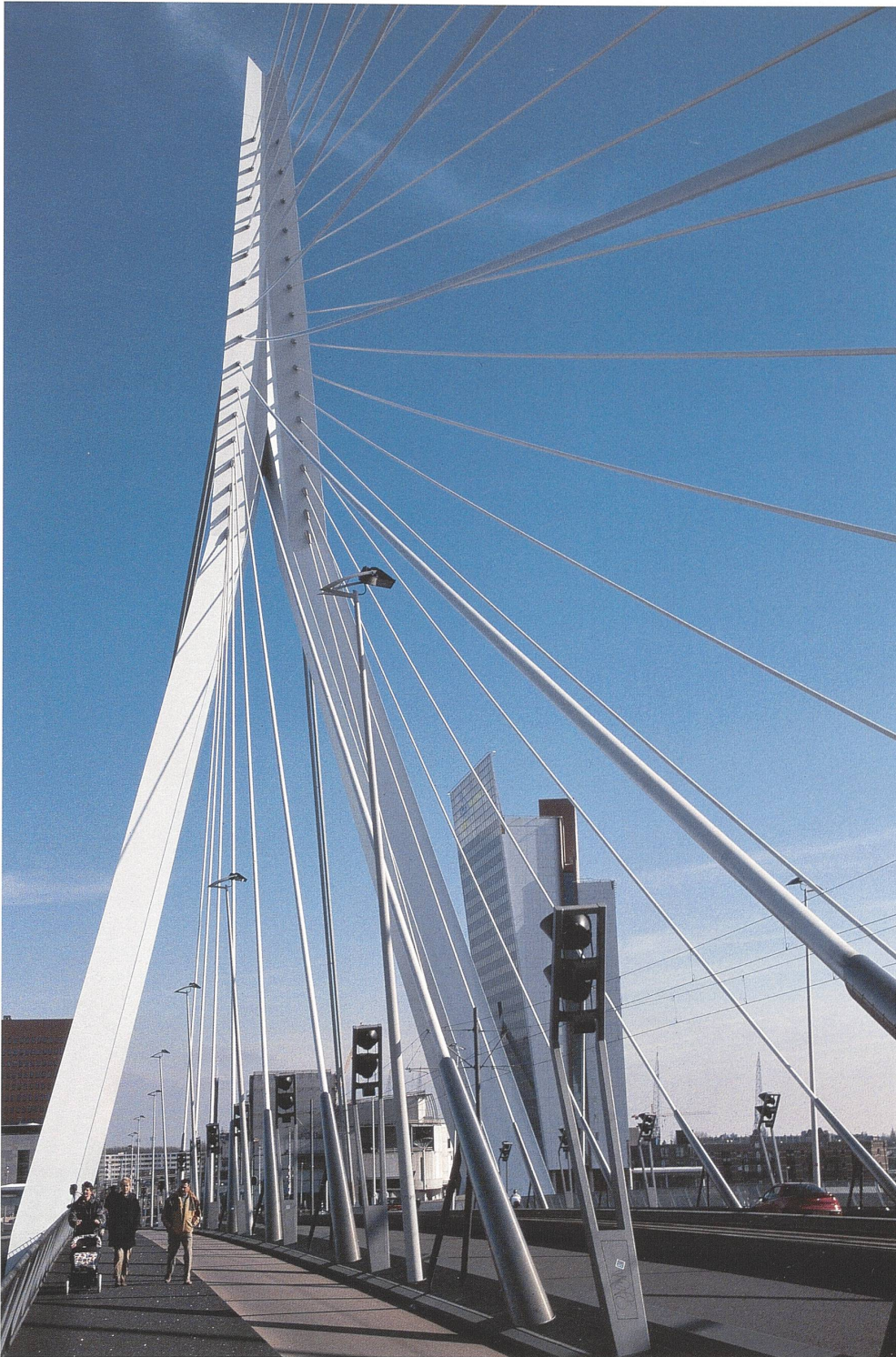
Die geschätzten öffentlichen Investitionen im Plangebiet betragen allein eine Milliarde DM. Ein Teil dieser Aufwendungen wurde durch staatliche Zuschüsse im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik abgedeckt. Zu dem finanziellen Abkommen für die Stadtentwicklung zwischen Staat und Stadt, das 1994 geschlossen wurde, gehört beispielsweise, daß ein Zuschuß für den Wohnungsbau von DM 9.000 pro Wohneinheit gewährt wird. Zudem gab und gibt es spezielle Subventionen für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, etwa für den Bau der neuen Erasmus-Brücke. Bei diesem Projekt der Stadtentwicklung führt die Stadt selbst Regie, unterstützt durch ein Projektbüro und einen international besetzten Qualitätsausschuß, der alle Entwürfe beurteilt.

Trinkwasserareal Zwischen 1985 und 1990 wurde die alte städtische Trinkwasserbereitungsanlage am Fluß, die bereits zuvor außer Betrieb genommen worden war, zu einem Wohnquartier ausgebaut.

Eine der Sonderaufgaben dieses Programms war, unter dem Gesichtspunkt der Industriearchäologie wertvolle Gebäude zu erhalten und nach einer Renovierung für neue Aktivitäten zu nutzen. Der städtebaulichen Entwurf für das Gebiet mit 2.900 Wohnungen wurde so gestaltet, daß er sich in das bestehende charakteristische Gepräge des Gebiets einfügte.

Das Programm umfaßte sowohl Mietwohnungen (Sozialwohnungen) als auch privaten Wohnungsbau. Die alte Bausubstanz wurde renoviert und zu Büros umgebaut. Aus dem ehemaligen Festsaal wurden zwei Gebäude mit Studentenwohnungen. Die Zielsetzungen sind zum größten Teil bereits realisiert worden.

Veranda am Fluß Südöstlich des traditionellen Hafearbeiterquartiers Feijenoord, auf einem Standort, wo einst eine Schiffswerft stand, wird gegenwärtig ein neues Wohn- und Gewerbegebiet entwickelt. Der Plan für das



Len Adriaan de Klerk, Europas American Beauty

Erasmus-Brücke,
symbolischer
Brückenschlag
zum Rotterdamer
Süden, an der
Rampe der kpn-
Turm
Brückendesign:
Ben van Berkel
(1990–1996)

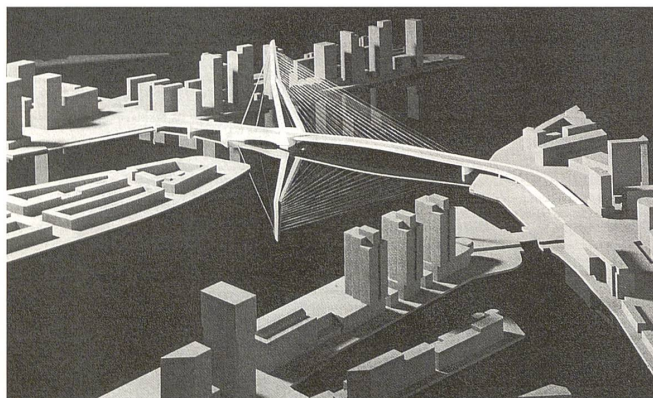
Gebiet, das 1.200 Wohnungen, 40.000 Quadratmeter Gewerbeflächen und 900 Parkplätze umfaßt, kann als Public-private-partnership bezeichnet werden. Dabei handelt es sich um ein Gesamtprojekt der privaten Entwicklungs- und Baugesellschaft Amstelland und der Stadt Rotterdam.

Umdenken: Stadtplanung als Unternehmen Im Rahmen der wirtschaftlichen, politischen und räumlichen Bedingungen und Möglichkeiten Rotterdams wurden die genannten Projekte seit 1985 als Schlüsselprojekte der städtebaulichen Revitalisierung entwickelt. Die Pläne sind Teil einer Strategie, bei der sowohl das Ministerium für Raumordnung als auch private Akteure gewonnen werden, sich auf diesem Markt unter städtischer Regie finanziell zu beteiligen.

Diese Umorientierung in der Stadtplanung wird nicht nur als eine Verlagerung von der gebietsbezogenen Planung auf die Projektplanung betrachtet, sondern auch als eine notwendige Synthese von beiden. Notwendig, weil in den sechziger und siebziger Jahren in den Niederlanden Stadt und Staat die Stadtplanung beinahe monopolisiert hatten. Diese Entwicklung führte zu einem bürokratischen Planungsstil, orientiert auf Endzustandsbeschreibungen, wobei Programme wie Ausführung durch zahlreiche staatliche Investitionsmittel bestimmt wurden. Die Verlagerung der Schwerpunkte zu einem Planungs-

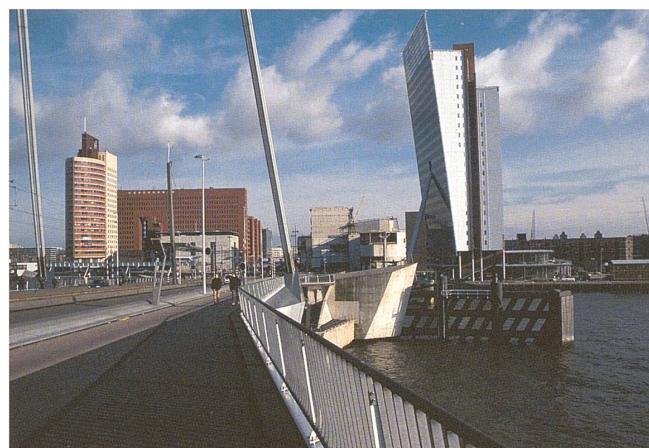
schaft und kulturelle Diversität, Förderung von Vielfalt einschließt. Im *Fachbereich* Stadtplanung orientiert sich das Denken und Handeln nicht mehr an der traditionellen Weise, das heißt: es überwindet eine juristisch-administrative Weltanschauung und deren Zusammenhang einer hierarchisch-funktionalen Einordnung aller Aktivitäten. Stadtplanung wird statt dessen zu einem offenen Prozeß, der als ein *Unternehmen mit Risiko* betrachtet wird.

38



Hochhauskonzept für Boompjes Boulevard, Rampe der Erasmus-Brücke, Hochhauskonzept Wilhelminapier (Stand: 1992)
Foto: Stadtentwicklung Rotterdam

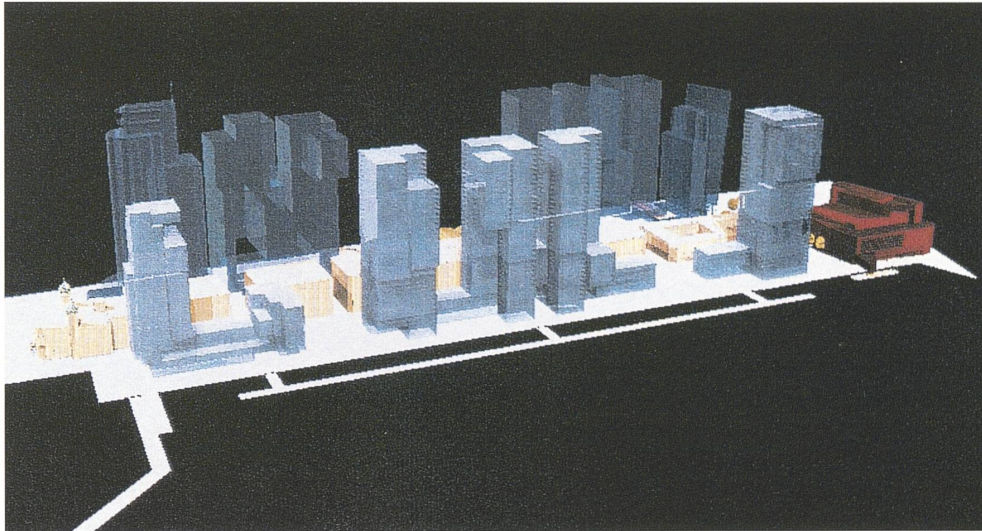
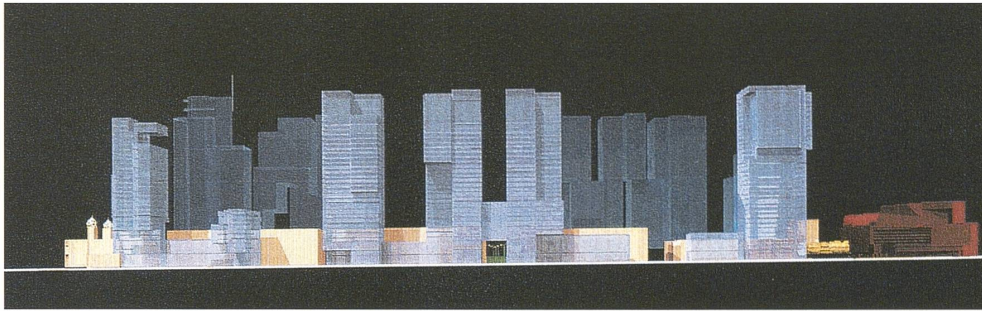
stil der *Interaktion* zwischen öffentlichem und privatem Bereich, der Schwerpunkt auf *Leitbildplanung* statt auf detaillierter Flächennutzungsplanung, die Betonung der *Zusammenarbeit* statt der früheren Monopolplanung – dieser Wandel entspricht einer modernen Auffassung von Verwaltung: Sie bedeutet Stärkung der Diversität, das heißt Vielfalt und Mannigfaltigkeit von Orientierungen räumlicher Potenzen. Das heißt, daß ein Verwaltungsstil entwickelt wurde, der *offen* ist, der Diskussionsbereit-



Nachgefragt – Len Adriaan de Klerk im Gespräch

Rem Koolhaas' Selbstkritik an der Rolle der Architekten in der Stadtentwicklung gipfelte in der Feststellung: „Unsere augenblickliche Einstellung zur ‚Krise‘ der Stadt ist einigermaßen schizophoren: noch immer geben wir anderen die Schuld an einer Situation, für die unser unheilbarer Utopismus ebenso die Verantwortung trägt wie unser Hochmut. Durch unser heuchlerisches Verhältnis zur Macht – verächtlich, aber dennoch gierig – haben wir einen ganzen Berufszweig zur Bedeutungslosigkeit verdammt, uns selbst von der Praxis abgeschnitten und ganzen Bevölkerungen die Möglichkeit kodierender Zivilisationen auf ihrem Territorium genommen – das Thema des Urbanismus.“⁴ Die Entwicklung des Planungsstatus' Rotterdams, insbesondere ab Mitte der achtziger Jahre, zeigt jedoch, daß die Metropolen längst – in Gegenbewegung zum zunehmenden Hochmut der Architekten – eigene Positionsbestimmungen eingeleitet hatten, um die Rolle der Stadtplanung – auch unter Rückgriff auf ältere Konzepte der gestalterischen Ordnung städtischer

Fassung der ‚langen Linie‘ über Erasmus-Brücke und Posthumalaan: Wilhelminaturm (Cees Dam + Partner, Amsterdam 1996–1997), Wilhelminahof (Gerichtsgebäude, Steuerbehörde, Galleria), im Bau hinter der Basis des knp-Turms: Luxortheater



Räume, öffentlicher Räume, auf die Konzeption von Stadtbildern – neu zu bestimmen. Deren Prozessmanagement ist nicht nur, wie Len de Klerk erläutert, „offen“ für die komplexen Belange, die sich in die Stadtentwicklung einbringen. Hans van Dijk sprach sogar von Strategien der „Verführung“: Nachdem die Rotterdamer Stadtverwaltung die „Wiederbelebung der Stadt“ 1986 zu einem ihrer Hauptziele gemacht hatte, nahm die Bedeutung, die dem „Bild“ (Stadtbild) zugesprochen wurde, weiter zu: „Die Rhetorik, das werbende Bild und die Kunst der Verführung sind deshalb in den achtziger Jahren zu den wichtigsten Instrumenten der Stadtpolitik herangewachsen“.⁵

Im Gespräch mit Len de Klerk wird versucht, die neue Qualität städtebaulichen Vorgehens – und die veränderten Bilder der Stadt, die damit verbunden sind – von früheren Entwicklungen in den Niederlanden zu unterscheiden:

CENTRUM: Um 1975 entwickelte sich in den Niederlanden das, was bei den europäischen Nachbarn als

„erste Blütezeit“ der holländischen Architektur empfunden wurde. Seit den siebziger Jahren entstanden sehr komplexe Vorstellungen neuer Architektur, die sich in eng begrenzten Bereichen auch auf den Städtebau auswirkten. Im Gegensatz zur wiederbegründeten Stadt der Moderne (Stadt der Zweiten Moderne) lautet das Schlagwort für die damalige Entwicklung eher: „labyrinthische Stadt“⁶. Es ist die Stadt, die aus architektonischen Versatzstücken entsteht, aus dem Inneren erlebt wird und ohne Stadtbild (ohne Leitbild) auszukommen scheint. Das hat auch mit einer Veränderung der Qualität der Stadtplanung zu tun, mit einer Abwendung von anonymen Satellitenstädten wie Bijlmermeer.

Das Delfter Modell der Verkehrsberuhigung kommt in Mode. Herman Hertzbergers Projekt für das Verwaltungsgebäude der Versicherungsgesellschaft Centraal Beheer in Appeldoorn (1968–1972) gehört zu den Konzepten dieser Zeit, Piet Bloms Wohnquartier Kasbah in Hengelo (1969–1973), seine Baumhäuser in Helmond (1974–1975), auch am Rotterdamer Oude Haven. Ein Romantizismus des ‚Klein-Klein‘ entwickelt

Kop van Zuid.
Masterplan
Wilhelminapier,
Studie der Skyline,
Perspektive der
Doppelreihe
(Stand: 1999),
links: Pierspitze mit
Hotel New York,
rechts: Basis mit
Luxortheater
Architekten: Rem
Koolhaas/OMA,
ING Vastgoedont-
wikkeling B. V.,
Mecanoo Architec-
ten et al.
Schaubilder:
Stadtentwicklung
Rotterdam

sich, sehr sympathisch, menschenfreundlich, weit entfernt von metropolitanen Vorstellungen – aber im Grunde vor-modern. Die Entwicklung der städtebaulichen Konzepte für den Wohnungsbau tendierte auch deshalb zur traditionellen Gartenstadt an der Peripherie.

Len de Klerk: Das war in Rotterdam überhaupt kein Thema (außer auf dem eng begrenzten Terrain am Oude Haven). Rotterdams Thema blieb der Soziale Wohnungsbau, begründet durch das Motiv, daß die Menschen, die die Stadt nach dem Krieg wiederaufgebaut hatten, so würdig untergebracht werden sollten, daß auch sie von der Entwicklung profitierten konnten.

Dennoch gibt es seit 1985 eine Kurskorrektur für die Stadtplanung Rotterdams. Kann man im Hinblick auf den Strukturwandel der Stadt, der die Konversions- und Wiederaufbaupläne für die alten Hafenaureale mit einbezieht, nicht von drei „Schnitten“ sprechen? 1975–1976 als erste Vorbereitung: die Beschlußlage des Stadtrats zum Strukturplan; 1985 als Ausdruck konzeptionellen Wandels: die Phase der Neuformulierung (Ausformung und Durchführung des Programms); seit 1995 als ablesbare Akzentuierung im Stadtbild: die Phase, in der die Veränderungen in Strukturwandel und Stadtbild feststellbar sind und weitere Entwicklungen anzustoßen beginnen. Interessant ist, daß eine so frühzeitig eingeleitete Kurskorrektur der Stadtentwicklungspolitik (1976) so lange Zeit benötigt, um sich durchzusetzen.

Die Entwicklung ist in der Regel komplizierter als die Beschlußlage. Zwischen 1975 und 1990 hatte die Stadterneuerung Priorität. In der Innenstadt hatten zunächst andere Dinge Vorrang. Das Zentrum war als funktionelle Bürostadt aufgebaut (Wiederaufbauplan von 1946), als funktionelle, moderne

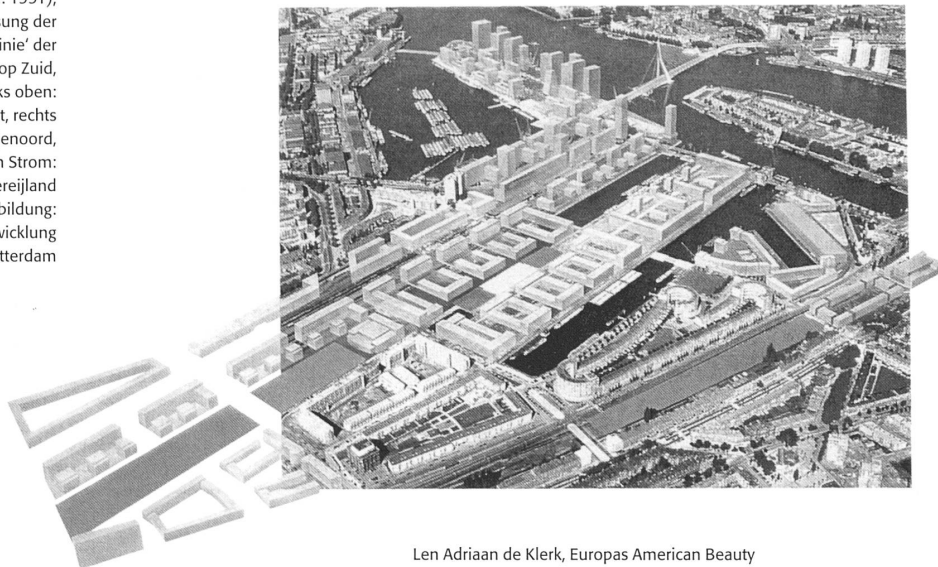
Stadt auf einem ganz neuen Stadtplan, für den im Kern jedoch nur zehn Prozent Wohnbevölkerung vorgesehen war. Auf die Stadtkritik der siebziger Jahre reagierte die Stadtplanung zunächst mit der Konversion der Wasserstadt.

Als Konzeption des Oude Haven mit kleinteiliger Architektur, mit kleinen Gassen und atmosphärischem Ambiente – ein introvertiertes, auf sich selbst bezogenes Kapitel in der Sprache der „labyrinthischen Stadt“.

Nach dieser Phase beginnt 1985 ein erneutes Umdenken. Es ist Resultat und Reaktion auf die starke Wirtschaftskrise von 1979, die durch die zweite Ölkrise ausgelöst worden war. Sie leitete in Rotterdam die Werttenkrise und das Ende des Schiffsneubaus ein. Sie kostete 25.000 Arbeitsplätze. Bereits diese Krise führte zur Flexibilisierung des Arbeitsmarktes in den Niederlanden (fünfzehn Jahre vor den entsprechenden Debatten in Deutschland), denn das später wieder einsetzende Wachstum baut zu geringeren Teilen auf festen Arbeitsplätzen und zu größeren Teilen auf flexiblen Arbeitsverhältnissen auf. Die Idee des Dauerwachstums wurde in einer Stadt, die von den strukturellen Schwankungen der globalen Schifffahrt und der Hafenwirtschaft abhängig war, frühzeitig modifiziert. Zugleich wurde die Stadtentwicklung selbst zum Wachstumsfaktor, nicht nur zu dessen Resultat.

Vergleicht man die Entwicklungen Amsterdams und Rotterdams, so ist ein wirtschaftlicher Aufschwung in Amsterdam bereits um 1990–1992 zu registrieren, während er in Rotterdam erst vor vier Jahren einsetzt. 1985 wurde einerseits die Stadterneuerungspolitik fortgesetzt, andererseits wurde die wirtschaftliche Perspektive der Hafenentwicklung realistischer be-

Kop van Zuid.
Masterplan
Gesamtgebiet
(Stand: 1991),
Fassung der
,langen Linie' der
Laan op Zuid,
links oben:
Katendrecht, rechts
unten: Feijenoord,
Insel im Strom:
Noordereijland
Abbildung:
Stadtentwicklung
Rotterdam



Len Adriaan de Klerk, Europas American Beauty

schrieben. Die Stadt änderte die Raumordnungspolitik für die Innenstadt wie für den Hafen: Es mußte buchstäblich Raum geschaffen werden für neue Industrieentwicklung, neue Bürostandorte, neue Wohnstandorte. Einige extensiv bebaute Bereiche der Innenstadt, etwa der Distrikt Weena, auch der Distrikt um den Alten Hafen, wurden überplant – Weena mit einem Boulevardmodell, der Hafen zwischen Leuve Haven und Scheepmakers Haven mit einem gemischten Modell (Büros und Wohnen). Verbesserung der Wohnbedingungen in der Innenstadt und Umnutzung unbebauter Grundstücke für den Wohnungsbau gehörten dazu, als besonderer Akzent ein Hochhauskonzept – auch für den Wohnungsbau.

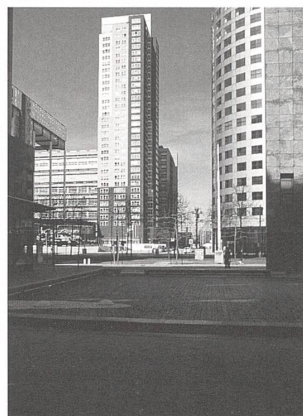
Der Wandel im Leitbild ist auch bedingt durch einen Bedeutungsgewinn der Stadtplanung, den die Verwaltung sich mit neuen Strategien selbst erkämpft hat. Die von Rem Koolhaas heute selbstkritisch beschriebene Tendenz „Architektur ohne Städtebau“ wurde überwunden. Das stimmt. Die Zeit von „Architektur ohne Städtebau“ ist 1985 zu Ende gegangen. Ab 1985 hat es wieder Städtebau gegeben, obgleich der Stadtrat noch zu dieser Zeit erklärt hat, die Cityentwicklung sei an ihr Ende gekommen. 1987 jedoch gab es ein Working programme der Stadtplanung, wurden Teun Koolhaas' Studien vorgestellt, wurde die Entscheidung des Stadtrats zurückgenommen. Das Programm hieß fortan: Gemischte Entwicklung. Sieht man heute den Weena Boulevard, so ist er geprägt durch Büro- und Wohnungsbau, letzterer in Hochhäusern.

Nach 1985 gab es zudem Überlegungen, mit Images, mit Stadtbildvorstellungen zu arbeiten.

In diesen Jahren ist eine Hochbau-Zone, ein Standort-schema für Hochhäuser geschaffen worden, das den Weena Boulevard, Coolsingel, Boompjes Boulevard, den Brückenkopf der Erasmus-Brücke auf der Seite der Kernstadt, Kop van Zuid und Poort van Zuid, das Stadttor, umfaßt. 1991 wurde der Zoning plan für Kop van Zuid vorgestellt.

Das achsiale Schema für Kop van Zuid ist Teil eines übergreifenden Konzepts von Langen Linien (Stadsas, urbanen Achsen) und besonderen Orten.

Alle Elemente des Städtebaus, die die Strukturprinzipien des Städtebaus begründen, Lange Linien oder Sichtachsen, wurden zurückgeholt. Die Langen Linien gehören zum Konzept der urbanen Achsen, die in einem Plan von 1988 mit der Stadtentwicklung verbunden werden, Stadtbild- und Sichtachsen-Konzepte gehören natürlich auch zu den kleinmaßstäblicheren Planausschnitten wie Boompjes Boulevard oder Kop van Zuid. Die Erneuerung der Kompetenz des Städtebaus hat, wie Helga Fassbinder beschrie-



oben:	unten:
Rotterdam.	Rotterdam. Weena
Coolsingel,	Boulevard,
Hochhauskonzept	Wohntürme –
mit Tradition:	links:
HBU/Erasmushaus	Weenacenter
(Architekt:	(Architekt:
W. M. Dudok, 1939),	J. Hoogstad,
Wohnturm	1987–1990),
Schielandtoren	rechts:
(Architekt:	Weenaturm
P. de Bruijn,	(Architekt:
1996),	Henk Klunder,
im Hintergrund:	1987–1990)
World Trade Center	
(Architekten:	
R. B. van Erk,	
Groosman	
Partners, 1986)	

ben hat, eine kompensatorische Bedeutung – sie wirkt gegen Kräfte der Privatisierung und Deregulierung. Dafür muß sie mit bildhaften Untersuchungen und Darstellungen arbeiten, um mit dem Sichtbar-machen von Potentialen und Möglichkeiten die Entwicklung zu steuern. Ziel ist die Kommunizierbarkeit zukünftiger, das heißt, für die Öffentlichkeit abstrakter Entwicklungsmöglichkeiten.⁷

In der deutschen Debatte hat die abstrakte Formel der Europäischen Stadt als Platzhalter die Notwendigkeit der öffentlichen Debatte über Planungsziele überdeckt. Doch: die Europäische Stadt wird überall in Europa anders definiert. Unter anderem auch in Rotterdam.

Die Idee der Europäischen Stadt wird in Rotterdam nie debattiert. Schon in den zwanziger Jahren wird in Rotterdam von amerikanischen Stadtbildern gesprochen. Bereits bei der Entscheidung über den Basisplan von 1946 hatte man Assoziationen zu amerikanischen Stadtbildern, die als Vision der funktionellen, modernen Stadt dargestellt wurden. In jüngster Zeit, bei der Vorbereitung des neuen Strukturplans für die Gesamtstadt (Stand: Konzeptvorentwurf Strukturplan) ist nicht von dezidierten Stadtmodellen die Rede, sondern es geht ganz pragmatisch darum, ein Verständnis der räumlich-funktionellen Veränderungen der Stadt zu gewinnen – und diese Veränderungen planerisch so zu begleiten, daß sie den größten Nutzen für die Stadt garantieren.

Interview: Reinhart Wustlich

- 1 Rem Koolhaas about Rotterdam, in: Rotterdam A 1 magazine, Nr. 5, September 1998, 8
- 2 Die Neue Stadt. Rotterdam im 20. Jahrhundert, Utopie und Realität, Katalog, Ostfildern-Ruit 1993: „Mit seinem unverkennbaren Glamour und dem Bau streng individueller Türme, die sich von ihren Nachbarn in der Gestaltung unterscheiden, ist dieses (Stadt-) Bild vom Charakter her ausgesprochen amerikanisch.“ (140) „Heimlichuerei über die wichtigsten Inspirationsquellen findet nicht statt: Von den Erfahrungen durch Studienreisen nach Toronto, Boston, Baltimore und New York wird, wenn auch nicht detailliert, Bericht erstattet.“ (142)
- 3 Rem Koolhaas, Stadtkultur an der Jahrtausendwende, Auszug aus Rem Koolhaas/Bruce Mau, S, M, L, XL, New York 1995, in der Fassung von Kursbuch Stadt, Stuttgart 1999, 7 f
- 4 ebenda, 10
- 5 Hans van Dijk, cit. in: Die Neue Stadt, a. a. O., 141
- 6 ebenda, 140
- 7 Helga Fassbinder, Zum Begriff der Strategischen Planung: Planungsmethodischer Durchbruch oder Legitimation notgedrungener Praxis, in: Helga Fassbinder (Red.), Strategien der Stadtentwicklung in europäischen Metropolen, Hamburg 1993, 14