Zeitschrift: Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art

Band: 64 (1977)

Heft: 5: Grossüberbauungen

Artikel: Bijmermeer : Wohnüberbauung für 50000 Einwohner 10 km südwestlich Amsterdams

Autor: Oorthuys, Gerrit / Bruijn, Pi de

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-49436

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: 27.11.2025

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

Gerrit Oorthuys und Pi de Bruijn

BIJLMERMEER

Wohnüberbauung für 50000 Einwohner 10 km südwestlich Amsterdams; Realisierung: 1967–1977
Gesamtplan: Sektion Stadtentwicklung der städtischen Bauverwaltung (Dienst Publieke Werken Amsterdam).

Im 20. Jahrhundert hatte sich in Amsterdam eine städtebauliche Tradition herausgebildet. Vor dem ersten Weltkrieg waren vor allem zwei grosse Pläne entwickelt worden: Berlages Plan für Amsterdam-Süd, der im Jahre 1917 angenommen wurde, und der Allgemeine Erweiterungsplan vom Jahre 1934, dem vor allem van Eesteren als Entwerfer und Loohuizen aufgrund seiner städtebaulichen Untersuchungen ihr Gepräge gegeben hatten.

Als dieser letzte Plan nach dem Krieg ausgeführt wurde, stellte sich heraus, dass die alten Prognosen für Bevölkerungszuwachs und -dichte weit hinter der tatsächlichen Entwicklung zurückblieben. Deshalb versuchte Amsterdam die Stadterweiterung in den Nachbarstädten zu realisieren, und es fing damit 1956 an.

Die Folge war dann eine Erweiterung südlich von Amsterdam bei Amstelveen sowie ein ganz neuer Stadtteil südwestlich der Stadt mit 40000 Wohnungen und Betrieben mit etwa 60000 Arbeitsplätzen im Bijlmermeerpolder und in seiner unmittelbaren Umgebung.

Ausgangspunkte

Im Rahmen des Allgemeinen Erweiterungsplanes (1934) war die Bebauung dieses Gebietes abgelehnt worden. Man fand die Distanz zur Stadt zu gross; überdies gab es auch eine Anzahl von «Barrieren», wie Eisenbahnlinien, Autobahnen und einen Kanal, die eine gute Verbindung mit Amsterdam zu verhindern schienen.

Die schnell abnehmende Einwohnerzahl von Amsterdam, u.a. die Folge zunehmenden Raumbedarfs pro Einwohner, führte jedoch zu einer Revision dieser Strategie. 1963 wurde ein Strukturplan für Bijlmermeer genehmigt. Hauptziele waren:
– 40000 Wohnungen in vernünftiger Dichte;
– Wohnungen für Familien aus allen sozialen Schichten;

21 **Verkehr/trafic.** Amsterdam und seine neuen Vorstädte, die sich wie die Finger einer Hand entlang von Autobahnen ausbreiten. / Amsterdam et ses nouvelles banlieues.

– 350 ha Industriegelände (60000 Arbeitsplätze) und 150 ha für besondere Zwecke;
– Grüngebiete für passive und aktive Erholung.

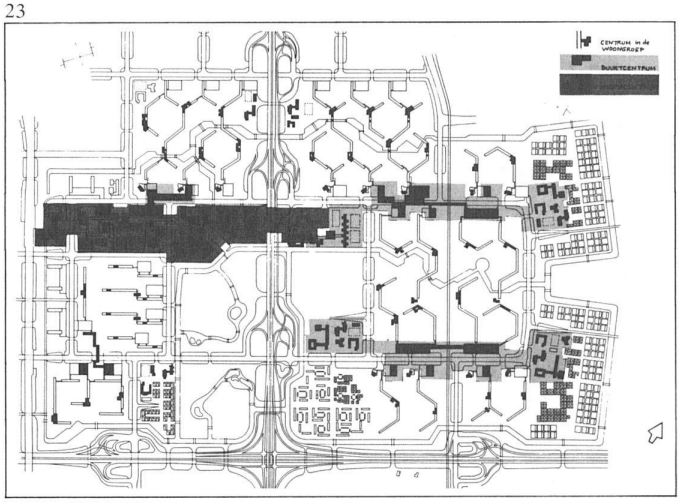
Als Hauptbedingung wurde die Einrichtung eines schnellen öffentlichen Verkehrsmittels mit hoher Kapazität postuliert. Im Rahmen der späteren Diskussionen über den Bau der Stadtbahn ist diese Bedingung immer wieder in den Vordergrund gestellt worden. Die Linie zum Bijlmermeer ist die erste, die im Rahmen der neuen Stadtbahnen gebaut wird, aber sie wird erst neun Jahre nachdem die ersten Mieter im Bijlmermeer eingezogen sind, in Betrieb genommen werden können.

Entwurf

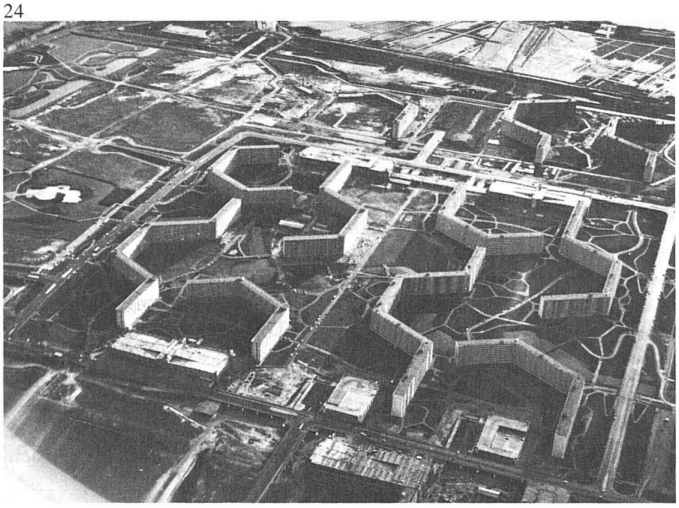
Man hatte sich bemüht, einen

22

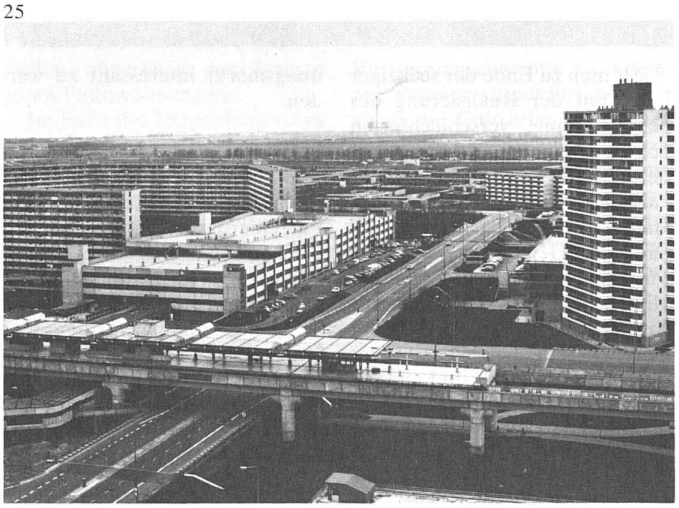
23



24



25



städtebaulichen Plan von grosser Qualität zustande zu bringen, um so mehr, als viele Viertel der Altstadt bereits in Zerfall begriffen waren.

Insbesondere hatte man versucht, die sich oft widersprechenden Forderungen, die in einem Programm für einen Stadtteil enthalten sind, in einem logischen Zusammenhang zu lösen. Man war sich zwar der Tatsache bewusst gewesen, dass die prinzipielle Lösung vieler Einzelteile zusammen sehr teuer werden könnte, aber der Plan wurde akzeptiert, da man ihn wegen des Zerfalls der Altstadt brauchte und die Qualität der Wohnungen für wenigstens 50 Jahre garantiert wurde. Nur die Unterstützung des Staates hat den Bau möglich gemacht. Von einem städtebaulichen Leitbild im buchstäblichen Sinne des Wortes ist keine Rede. Man arbeitet systematisch weiter in der Tradition des Allgemeinen Erweiterungsplans und nach einem idealistischen funktionellen städtebaulichen Entwurf.

22 Bijlmermeer; Modellaufnahme/maquette. Links aussen der Damm, der sowohl Eisenbahn als Stadtbahn mit dem Zentrum verbindet. Mitte: Haupt-Strassenverbindung mit Amsterdam. Rechts aussen: Einfamilienhäuser. / A gauche la digue pour le chemin de fer et le réseau métropolitain, au milieu l'autoroute reliant de Bijlmermeer avec le centre d'Amsterdam, et à droite le viaduc du métro; en marge à droite les maisons individuelles.

23 **Zentren/centres.** Hauptzentrum (links) mit Nebenzentren. Die öffentlichen Einrichtungen für die Bewohner sind schwarz markiert. / Centre principal (à gauche) et centres secondaires. Les espaces communautaires sont indiqués en noir.

24 **Im Bau/en construction.** Man sieht das Kreuz der Erschliessungsstrassen mit den Parkgaragen. Die mittlere Stadtbahnlinie ist noch nicht fertig. Oben: Auffüllung der früheren Polder. / On discerne l'intersection des rues secondaires avec les garages. La ligne centrale du métro n'est pas terminée. En haut: remplissage du polder avec du sable.

25 **Nebenzentrum/centre secondaire;** bei der Kreuzung der Stadtbahnlinie mit der Erschliessungsstrasse/près du croisement de la ligne du métro avec la rue secondaire. Läden und andere öffentliche Versorgungselemente befinden sich unter den Strassen und Garagen. Im Vordergrund der Bahnhof der Stadtbahn über dem Bahnhof der Omnibusse. Das Punkthaus mit zwanzig Etagen rechts auf dem Bild ist später in den Plan aufgenommen worden. / Les magasins et d'autres services communautaires sont placés sous les rues et les garages. Au premier plan la gare du métro au-dessus de celle des autobus.

Man betont aber nachdrücklicher, als dies in irgendeiner CIAM-Tradition geschehen war, auch den Transport und die verkehrstechnische Erschliessung. Obschon die Entwerfer behaupteten, dass die totale Länge und die Oberfläche der Strassen in dem Gebiet viel geringer seien als in einer traditionellen Überbauung, treten die Strassen und zumal die Parkgaragen sehr eindringlich zutage: durch ihre erhöhte Lage.

Zusammen mit den konsequent gleich hohen Blöcken ist es zumal dieses über dem Boden schwebende Wegenetz mit seinen gigantischen Parksilos, das dem Bijlmermeer seinen Metropolis-Charakter verleiht.

Diese für ein Wohnviertel neuen Elemente und der gigantische Umfang des ganzen Projektes machen das Bijlmermeer zu einem in den Niederlanden einzigartigen Experiment. Der Abteilung Stadtentwicklung ist es nicht gelungen, eine selbständige Planungsbehörde auf die Beine zu stellen, wie es zum Beispiel in den englischen New Towns der Fall ist. Statt dessen hat sie einen allumfassenden Entwurf machen müssen zusammen mit zumeist einzeln operierenden Organisationen und Behörden wie Wohnungsbauverbänden, städtischen Behörden usw. Oft war es bei den verschiedenen Teilen des Entwurfs nicht klar, wer jeweilen die Verantwortung hatte.

26 Aussicht aus einem Balkon./Vue depuis un balcon.

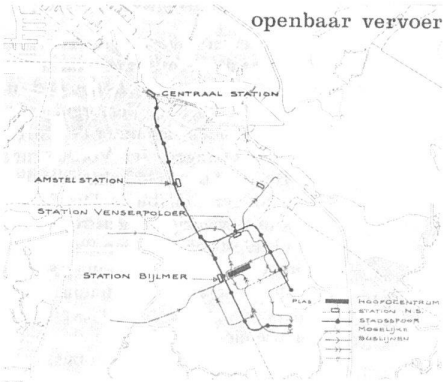
Als man zu Ende der sechziger Jahre mit der Realisierung des Planes anfing, verschlechterten sich das politische und das finanzielle Klima. Sowohl der Bau der Parkgarage wie auch jener der Stadtbaulinie zogen sich in die Länge; die Gemeinschaftszentren wurden nicht gebaut, und die Mieten der Häuser waren für Amsterdamer Verhältnisse sehr teuer. Da jetzt die meisten dieser Einrichtungen fertig sind und die Bevölkerung sich eher an das Mietniveau gewöhnt hat, beginnt das Bijlmermeer auf dem Wohnungsmarkt interessant zu werden.

Planentwicklung[1]

Mehr als die Gestaltung oder die Parzellierung sind folgende drei Elemente für den Entwurf des Bijlmermeers bestimmend gewesen: die Grünversorgung, das Wegenetz und das öffentliche Verkehrssystem.

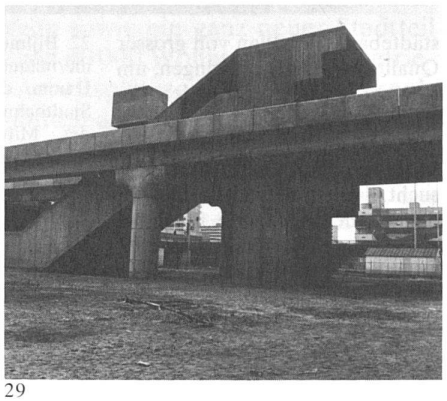
Für die verschiedenen Grüngebiete war ein einfaches Schema aufgestellt worden: Grün innerhalb eines Abstands von 200 m der Wohnbebauung, innerhalb eines Rayons von 400 m, die Parkanlagen und schliesslich die Quartierparks in einer Distanz von maximal 800 m. Bemerkenswerterweise wurde festgelegt, dass diese Quartierparks nicht von Hochhäusern umgeben werden dürften, damit eine möglichst grosse Sichtwirkung erreicht werde. Die Wasserläufe bilden ein technisches System für die Kanalisierung des Regenwassers.

Das Rückgrat des ganzen Bijlmermeers und seiner Umgebung bildet das Verkehrssystem. Gegen die grosse Anzahl dieser primären Verkehrswege in diesem Teil von Amsterdam hat man in den vergangenen Jahren Beschwerde und sogar Protest erhoben. Durch ihre sehr hohe Lage auf Dämmen nehmen diese Verkehrsstränge denn auch sehr viel Platz ein. Die Erschliessungsstrassen im Bijlmermeer liegen auf einer Höhe von etwa 3 bis 5 m. Ursprünglich war beabsich-



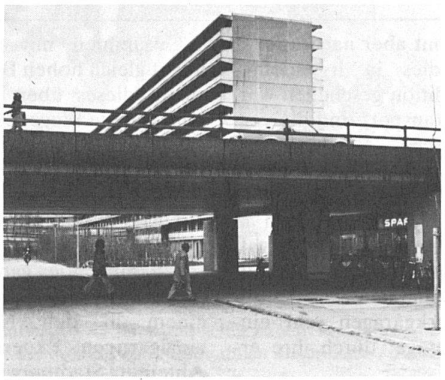
27

28



29

30



31

32

tigt gewesen, auch die Mopeds hier fahren zu lassen. Dies ist aber aus verwaltungstechnischen Gründen noch nicht gelungen. Der Grundgedanke dieser erhöhten Strassen war die völlige Isolierung des Kraftverkehrs, so dass die Wege zu ebener Erde völlig verkehrsfrei wären.

Wohnungsbau

Die Planung dieser Amsterdamer Vorstadt fiel zusammen mit dem Aufschwung des industriellen Wohnungsbaus in den Niederlanden. Das Projekt erlaubt den Schluss, dass die Entwerfer eine Art von technisch perfekter Hochhausstadt beabsichtigt hatten. Die Grundidee war folgende: entweder wohnt man zu ebener Erde oder nicht. Im ersten Fall kommt es zu einer Streuung von Einfamilienhäusern. Die Probleme sind in diesem Fall die Zurückgezogenheit der einzelnen Familien und der Mangel an öffentlichen Einrichtungen – wegen der relativ niedrigen Bevölkerungsdichte. Deshalb hat man auf Einfamilienhäuser verzichten wollen, abgesehen von einigen guten Patiowohnungen.

Im Falle des Etagenbaus ist es eigentlich gleichgültig, in welcher Etage man wohnt, sofern die Versorgungselemente gut sind: viele Lifte, eine geschützte Innenstrasse, die zu den Parkgaragen führt und an die sich viele öffentlichen Einrichtungen für die Bewohner anschliessen – und natürlich ausgedehnte Grüngebiete zwischen den Wohnblöcken, mit Sportfeldern, Schrebergärten, Wasser usw.

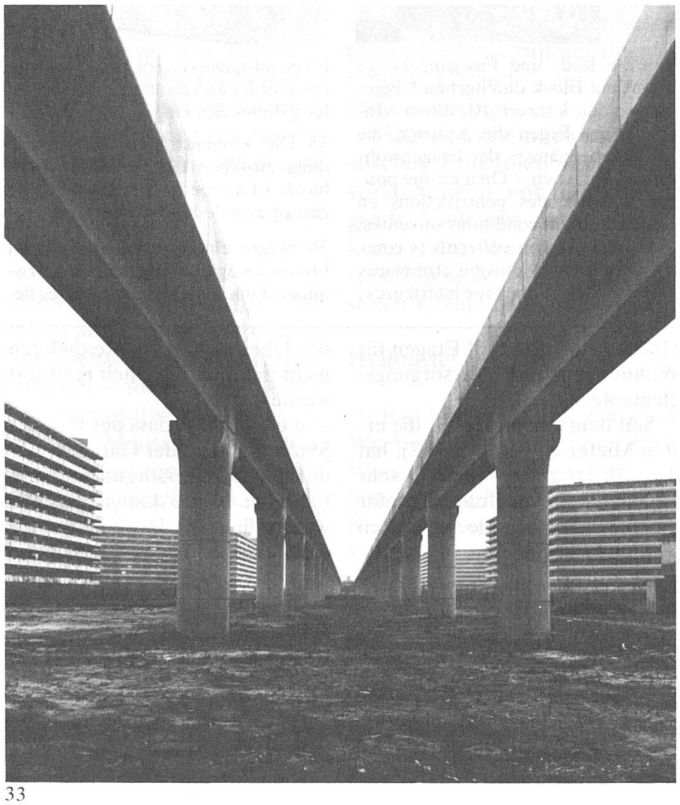
Beim Bau sind viele dieser Versorgungselemente zu billigeren Preisen ausgeführt worden, als es die Entwerfer vorgesehen hatten. In vielen Fällen verfügen 90 bis 100 Wohnungen über nur einen Lift, sind die Versorgungselemente kaum gebaut worden und ist die Innenstrasse nicht mehr als ein dunkler Korridor, wo sich die Bewohner des Abends unsicher fühlen.

Alle Wohnungen sind in den letzten Jahren industriell hergestellt worden und gehören zu dem Laubengangtypus. Die technische Ausstattung ist ziemlich gut, und die Wohnungen sind gegen die Sonne hin orientiert. Der grösste Teil besteht aus Vierzimmerwohnungen von etwa 100 m² Grösse.

Die industrielle Ausführung hat aber nicht die erwarteten preislichen Vorteile gebracht. Obschon man in einer Grössenordnung von 2000 bis 3000 Wohnungen arbeitete, ergab sich, dass die Mieten für die Bevölkerung von Amsterdam zu hoch waren. In der Folge blieben manchmal viele Wohnungen leer, die von den Wohnungsbauverbänden oft willkürlich jedem, der sich meldete, zur Miete angeboten wurden. So wohnen heute viele Alleinstehende, unverheiratete Paare, Homosexuelle und Surinamer im Bijlmermeer. Damit und mit dem Fehlen passender Versorgungselemente hängt sicher zusammen, dass das Viertel in den Niederlanden einen schlechten Ruf bekommen hat.

Einige Fakten

Im Bijlmermeer hatte man eine Anzahl Elemente, die für Am-



33

27 **Öffentlicher Verkehr/transports publics.** Die erste Stadtbahnlinie in Amsterdam vom Bijlmermeer zum Hauptbahnhof. Beim Durchbruch in der Altstadt von Amsterdam hat die Opposition gegen die Stadtbahn dermassen zugenommen, dass der Bau der anderen Linien vorläufig verschoben werden musste. / La première ligne du métro reliant le Bijlmermeer avec la gare principale. Lors de l'avancement de la ligne de métro dans la région de la vieille ville, l'opposition devint si violente que la construction des autres lignes a dû être envoyée.

28 **Trennung der Verkehrsebenen / différenciation des niveaux de circulation.** Strasse auf Pfeilern. Für Läden usw. ist Raum reserviert worden. / Rue sur pilotis.

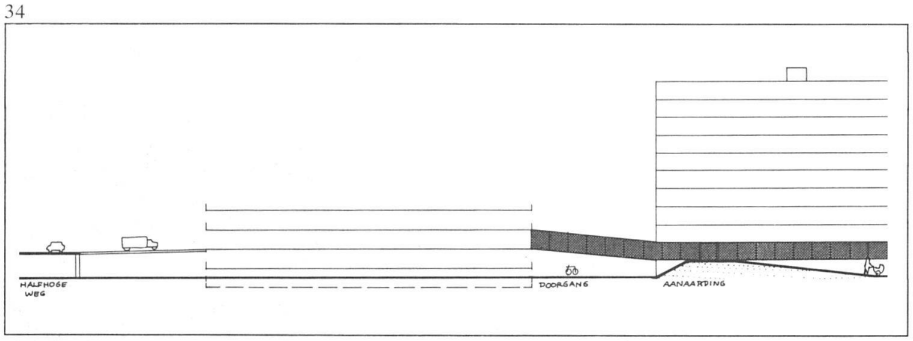
29 Bahnhof im Bau. / La gare en construction.

30–31 Ein Radweg führt unter der Erschliessungsstrasse durch. / Une piste pour bicyclettes passe sous la rue sur pilotis.

32 Omnibushaltestelle unter der Stadtbahnlinie. / Arrêt des autobus sous la ligne du métro.

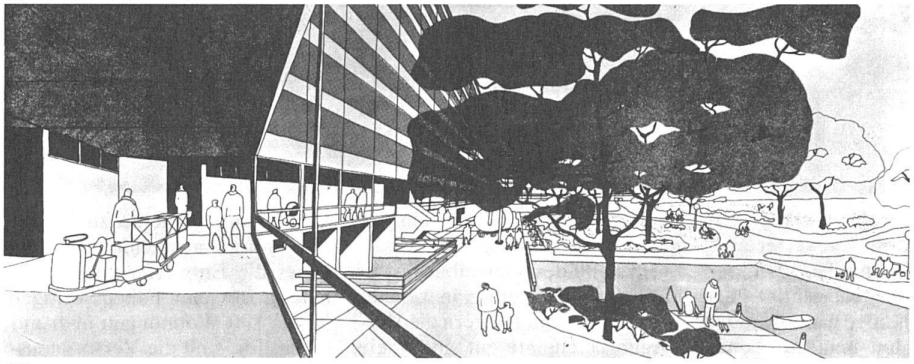
33 Viadukt der Stadtbahn (1100 m lang) durch das Wohngebiet. / Viaduc du métro (longueur: 1100 m).

34



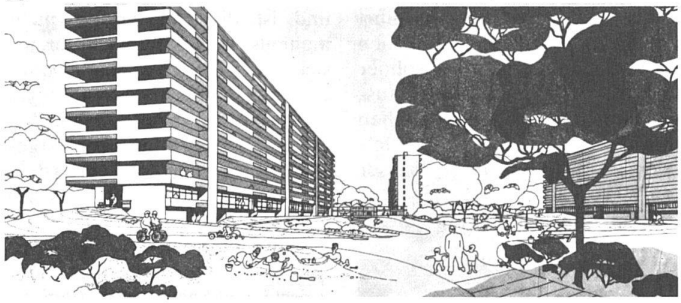
35

36

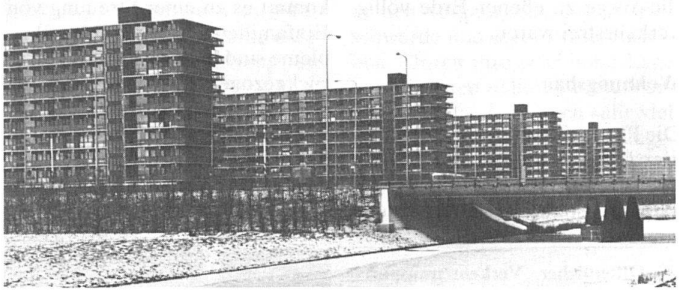


37

38



39



34 **Die Innenstrasse/la rue intérieure.** Unter folgenden Bedingungen hielt man den Hochhausbau als Wohnform für akzeptabel: 1. kollektive Einrichtungen für die Bewohner an und unter den Blöcken, wozu auch das Parkieren gerechnet wird; 2. eine geschlossene Verbindungsstrasse zwischen diesen Einrichtungen unten im Block. Diese sogenannte «Innenstrasse» liegt 3 m über dem Boden, so dass die Rad- und Fussgängerwege unter dem Block durchgehend angelegt werden können. An dieser «Innenstrasse» liegen die Aufzüge, die die «Laubengänge» der Etagenwohnungen bedienen. / On a estimé pouvoir accepter des constructions en hauteur sous les conditions suivantes: 1. des équipements collectifs (y compris des parkings) doivent être placés sous les blocs; 2. une «rue intérieure», à 3 m, au-dessus du sol, relie ces services avec les ascenseurs qui desservent les galeries des étages.

35 Die «Innenstrasse» als Verbindung zwischen Garage und Wohnblock. / La «rue intérieure» reliant le garage avec le bloc d'habitations.

36 Skizze einer «Innenstrasse» mit Freizeitanlagen zu ebener Erde. / Esquisse d'une «rue intérieure» avec des équipements pour les loisirs au niveau du sol.

37 Der Anschluss des Wohnblocks an die Garage. / La «rue intérieure» reliant le bloc avec le garage.

38 **Gesamtsituation/situation générale** im Projektstadium/à l'état de projet...

39 ...und in der gebauten Wirklichkeit/et dans la réalité actuelle.

sterdam und die Niederlande ganz neu sind, erstmals in grossem Umfang in einem Wohngebiet angewendet:

– eine konsequente Planung auf der Grundlage des öffentlichen Verkehrs;
– eine völlige Isolierung des motorisierten Verkehrs auf erhöhten Strassen, Dämmen, Viadukten oder in Garagen;
– zu ebener Erde völlig verkehrsfreie Wege für Fussgänger und Radfahrer; Erholung und Parkanlagen;
– innerhalb dieses Schemas eine konsequente Anwendung des Hochhausbaus mit elf Etagen für Wohnungen und Versorgungselemente.

Seit dem Zeitpunkt, als die ersten Mieter einzogen (1968), hat das Bijlmermeer einen sehr schlechten Ruf in Holland, wofür die folgenden Gründe angegeben werden können:

– ein nicht enden wollender politischer Streit in bezug auf das Bijlmermeer, wobei Amsterdam durch seine arrogante Haltung noch zusätzlich isoliert worden ist, sowohl in der Publizität wie auch in finanzieller Hinsicht;
– der hyperintegrierte Entwurf der Überbauung konnte dadurch nicht in seiner Ganzheit realisiert werden;
– die Tatsache, dass der Bau der Stadtbahnlinie, der Garagen, Läden und Grünversorgungen Jahre hindurch in die Länge gezogen wurde, liess die Hochbauten für die Menschen unverständlich und aggressiv erscheinen;
– trotz der staatlichen Unterstützung waren die Mieten am Anfang für Amsterdamer Verhältnisse sehr hoch, die Wohnungsnot wurde durch den Bau dieses sehr grossen Viertels nicht unmittelbar erleichtert.

Zumal dieser letzte Punkt war für das Publikum entscheidend bei der Beurteilung. Während längerer Zeit sah es denn auch so aus, als ob ein Verelendungsprozess einsetzen werde, vergleichbar mit der Situation in den Vereinigten Staaten. Da aber die meisten Versorgungselemente jetzt gebaut worden sind und man sich im Laufe der Zeit an die hohen Mietpreise gewöhnt hat, weiss das Publikum in den letzten Jahren das Bijlmermeer immer mehr zu schätzen.

[1] A. de Gier, G.S. Nassuth und A. de Groot haben im Zusammenhang mit dem Entwurf des Bijlmermeers eine zentrale Rolle gespielt.