Zum Beispiel Rotterdam : Aufbau und Katzenjammer einer modernen Stadt

Autor(en): **Moos, Stanislaus von**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **65 (1978)**

Heft 19-20: **Bilanz 78**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-50133

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

S. von Moos

Zum Beispiel Rotterdam

Aufbau und Katzenjammer einer modernen Stadt

«It is a pattern book open for us to benefit from»
(Peter Smithson, 1954).

Im Herbst 1977 lud die Rotterdamse Kunststichting drei Architekturkritiker zu einem Besuch nach Rotterdam ein (Francesco Dal Co, Venedig, Kenneth Frampton, New York, und den Schreibenden). Resultat sind drei längere Aufsätze, die demnächst in der Zeitschrift *wonen/TA-BK* in holländischer Sprache erscheinen werden. Es folgt hier eine stark gekürzte Fassung eines dieser Aufsätze. Denn der «Fall» von Rotterdam ist symptomatisch nicht nur für den Wiederaufbau in den Niederlanden; er gibt einen nachdenklich stimmenden Querschnitt europäischer Architektur um 1978.

Der Brief, den die Rotterdamer Kunststiftung im Sommer 1977 an eine Reihe von Architekturkritikern ins Ausland sandte, dürfte die Emotionen vieler Bewohner dieser Stadt wiedergeben. Es heisst darin:

«Wie in sehr vielen Städten, die während des Krieges zerstört worden waren, ging der Wiederaufbau mit enormer Geschwindigkeit voran, vor allem während der fünfziger und sechziger Jahre. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten vollzog sich die Erneuerung Rotterdams in einer Atmosphäre der Begeisterung, des Stolzes und unter Mithife aller. (...)

Bald aber zeigte es sich, dass diese Euphorie – welche, im Gegensatz zur Situation in Deutschland, von einem Siegestaumel getragen war – nicht ganz frei war von falschem Heroismus und einer gewissen Spiessigkeit. Es genügte, dass ein Projekt modern, funktionell und dynamisch war, und schon wurde es angenommen. (...) Heute jedoch hat sich die Situation völlig gewandelt, und Rotterdam erlebt eine Art Katzenjammer. In Anbetracht der kalten Big-Business-Architektur des Zentrums, der zu breit geratenen Strassen und der allzu riesigen Plätze ist die Euphorie von damals einem Gefühl der Verlegenheit gewichen; die Spuren von städtebaulichem Amerikanismus sind kein Gegenstand des Stolzes mehr. (...) Ja eine Art Hoffnungslosigkeit hängt in der Luft, ein Gefühl der Ausweglosigkeit. Selbstverständlich schiessen in diesem kulturellen Vakuum phantastische Patentlösungen und Modetrends nur so ins Kraut.»



1 Shell-Gebäude in Rotterdam/bâtiments Shell à Rotterdam. *Shell 1:* scheibenförmiges Bürohaus im Sinne des 2. Basisplans/immeuble de bureaux comme bâtiment-barre selon le 2ème plan de base (Architekt/architecte: C.A. Abspoel, 1962). *Shell 2:* Büroturm im Massstab der Stadtregion/immeuble tour à l'échelle de la région urbaine (Architekten/architectes: Zanastra, de Clerqu Zubli, Lammertsma, 1974)

Fünf Tage in Rotterdam und eine beträchtliche Schwierigkeit, in holländischer Sprache verfasste Texte zu verstehen, reichen gerade dazu aus, die Themen und Reizworte auszumachen, auf die das Gespräch an Ort und Stelle eingependelt ist – und die den Rahmen dessen abgeben, was die Gastgeber von den Gästen wahrscheinlich gerne hören möchten. Es ist in Rotterdam viel die Rede von den abscheulichen Kühltruhen der modernen Verwaltungsbauten, von der Notwendigkeit, die Stadt als Wohnraum wiederherzustellen, von farbig bemalten Hausfassaden und Trams als Gegengift zur Monotonie der Vorstädte usw.; und wenn ein engagierter Stadtrat im Gespräch über das Laisser-aller der früheren Administration meint, «so ist es eben zu derartigen Erektionen gekommen», so weiss jedermann,

dass vom neuen Shell-Gebäude (Fig. 1) die Rede ist[1].

Wer versucht, zunächst Abstand zu gewinnen, um sich ein Bild der Kräfte, Interessen und konkreten Leistungen zu machen, welche dafür verantwortlich sind, dass der «Phoenix» Rotterdam so und nicht anders aus der Asche des Bombenregens von 1940 auferstanden ist, der kommt jedoch mit lokalpolitischem Opportunismus und den gängigen Klischees post-modernen «Engagements» nicht weit. Überdies stolpert man bei diesem Unterfangen über eine erste Schwierigkeit: trotz des internationalen Ruhms Rotterdams fehlen Informationen, die über die reine statistische Erfassung der Ereignisse hinausgehen, oder gar kritische Analysen zur Geschichte des Wiederaufbaus dieser Stadt weitgehend, oder aber sie sind relativ unzugänglich[2]. Man muss also zunächst einmal einen Versuch machen, die Umrisse dessen zu rekonstruieren, was in einem Rotterdamer Architekturführer verzeichnet sein müsste[3].

Vier Entwicklungsmodelle

Die Fakten sind rasch resümiert: Am 14. Mai 1940 wird die Innenstadt von Rotterdam von der deutschen Luftwaffe angegriffen. Bomben und Feuersbrünste zerstören 260 ha städtischen Gebiets (von denen ca. 160 ha überbaut waren); 78000 Menschen sind obdachlos[4]. Am 2. Oktober 1941 sowie am 31. März 1943 folgen weitere Bombenangriffe.

Die Dezidiertheit, mit der die Stadtbehörden den Wiederaufbau in Angriff nahmen und insbesondere eine Neuparzellierung beschlossen, ist in Planerkreisen früh legendär geworden[5].

Dabei stützte sich die Vorstellung von planerischer Grosszügigkeit vor allem auf das Bild des Lijnbaanquartiers mit seinen Ladenstrassen und scheibenförmigen Wohnhochhäusern – ein Bild, das für eine Zeitlang zu einem Exempel erfolgreichen CIAM-Urbanismus wurde (Fig. 4, 5).

Diese Scheibenhochhäuser repräsentieren jedoch nur eine Phase in der Geschichte von Rotterdams Wiederaufbau; übrigens nicht die erste. Und heute sieht Rotterdam so aus, als wäre mehrmals nacheinander der Versuch gemacht worden, von vorne anzufangen – jedesmal in einem ganz anderen Massstab; und dieser Eindruck scheint denn auch ziemlich genau dem zu entsprechen, was sich tatsächlich zugetragen hat.

Vier hauptsächliche Wachstumsmodelle haben das Gesicht dieser Stadt besonders nachhaltig geprägt:

1. der «erste» Basisplan von 1946 (planerisch: Konzentration von Geschäfts- und Bürobauten im Zentrum; teilweise Aussortierung von Wohnraum in die eingemeindeten Aussenbezirke; architektonisch: mehrheitlich Blockbebauung; Wiederherstellung der früheren Strassen und Plätze – freilich in massiv vergrössertem Massstab);

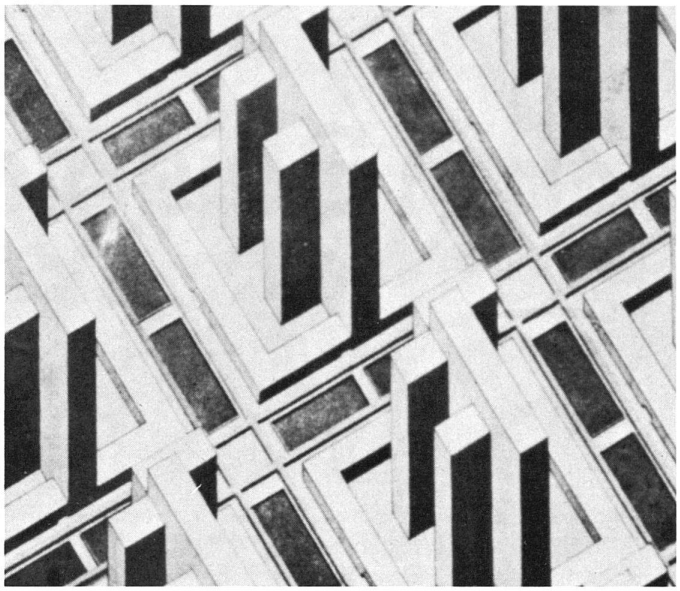
2. der «zweite» Basisplan von 1955 (Eroberung des Stadtzentrums durch das scheibenförmige Wohn- und Bürohochhaus: «monumentale» Gestaltung des Coolsingel);

3. Expansion im Zeichen der systematischen Segregation städtischer Funktionen; Ausbau der Infrastruktur; «Schlafstädte» auf offenem Feld (Pendrecht, Alexanderpolder usw., weitere Konzentration des tertiären Sektors im Zentrum);

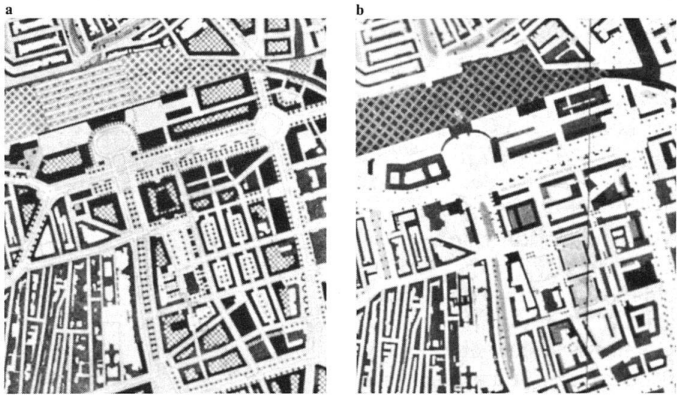
4. die Regionalisierung Rotterdams im Rahmen der holländischen «Randstad» (Sprengung der bisherigen städtebaulichen Ordnungsmuster; die polyzentrische Region).

Das Groothandelsgebouw

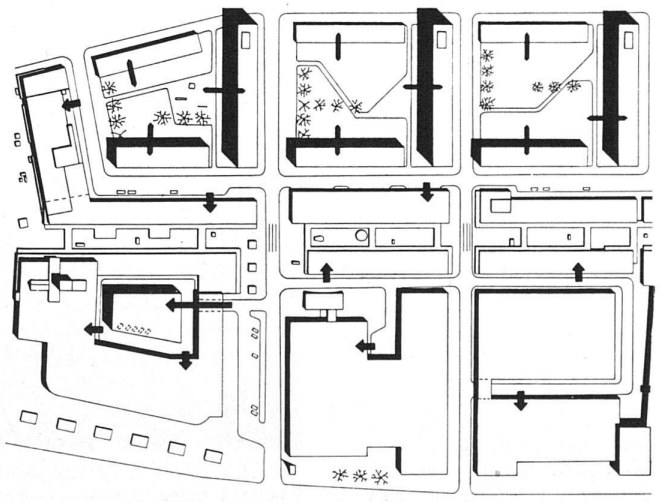
Die folgenden Anmerkungen beschränken sich auf den Ver-



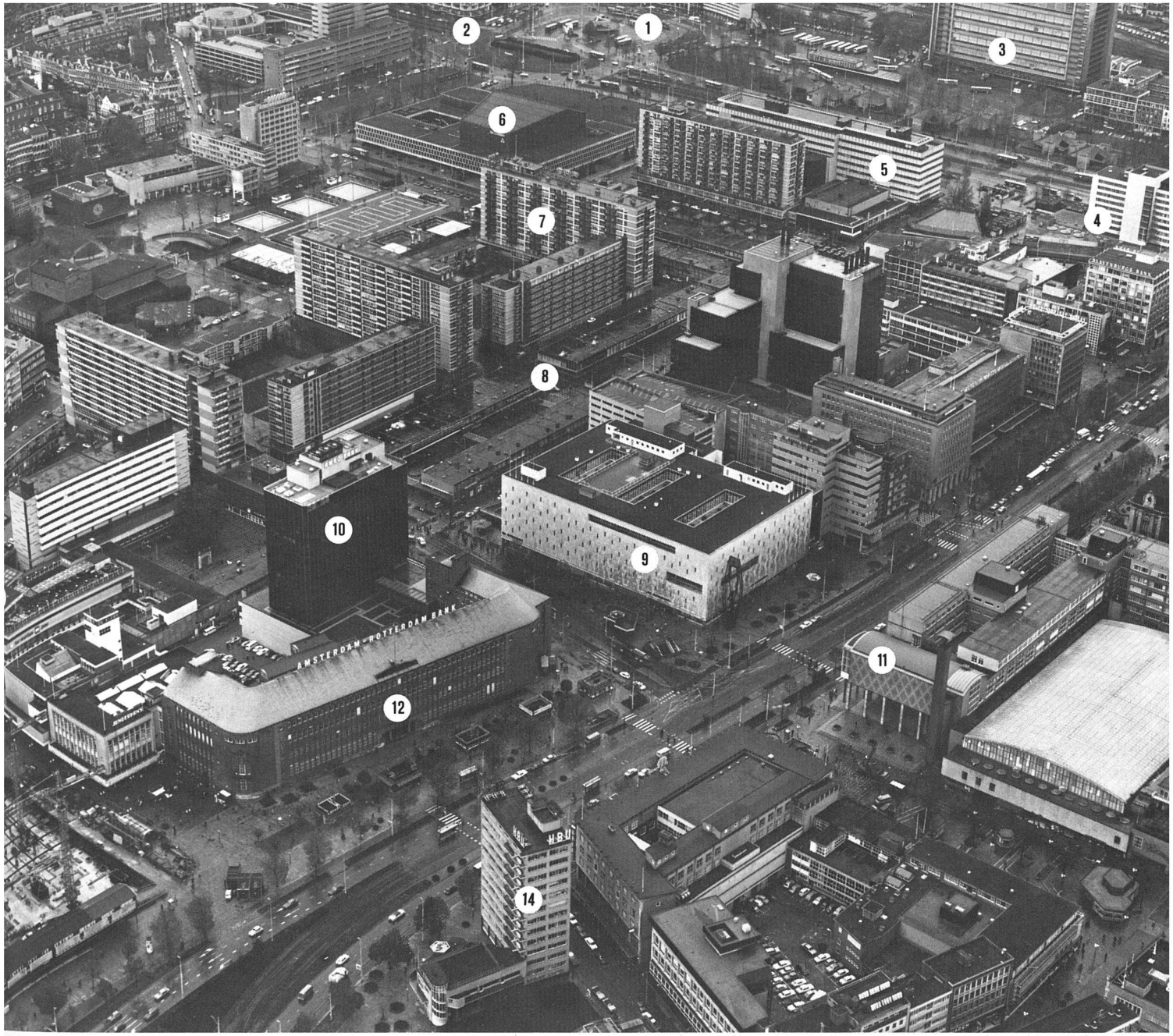
2 Cornelius van Eesteren: Idealstadt-Entwurf/projet de ville idéale, 1927. (Nach/d'après G. Fanelli, *op. cit.*)



3 Das Zentrum von Rotterdam/le centre de Rotterdam. **a)** Wiederaufbau nach dem 1. Basisplan/plan de reconstruction d'après le premier plan de base (1946). **b)** 2. Basisplan/2ème plan de base (1955). Oben links/en haut à gauche: Bahnhof und Groothandelsgebouw/gare et Groothandelsgebouw.



4 J. B. Bakema und/et J. H. van den Broek: Lijnbaan-Ladenzentrum mit scheibenförmigen Wohnhochhäusern (Lijnbaanflats)/ J. H. van den Broek et J.B. Bakema: rue marchande Lijnbaan, avec habitations-barre (Lijnbaanflats). Situation (Ausschnitt/détail).



5 Das Zentrum von Rotterdam/le centre de Rotterdam (Luftaufnahme/vue aérienne). **1.** Bahnhof/gare (1957); **2.** Groothandelsgebouw (1951); **3.** Bahnpost/PTT (1959); **4.** Hilton-Hotel; **5.** Texaco-Gebäude/immeuble Texaco; **6.** Konzertgebäude "de Doelen"/salle de concert "de Doelen" (1966); **7.** Lijnbaanflats (1956); **8.** Lijnbaan-Ladenstrasse/rue marchande Lijnbaan (1953); **9.** Warenhaus/grand magasin De Bijenkorf (M. Breuer, 1957); **10.** Amro-Bank (1976); **11.** Börse/bourse (J. F. Staal, 1939); **12.** Amro-Bank (altes Gebäude/bâtiment ancien, vor/devant 1946); **13.** Warenhaus/grand magasin Ter Meulen (1951); **14.** Erasmushuis (W. M. Dudok, 1939).

such, einige wichtige Rotterdamer Neubauten im Lichte der ihnen zugrundeliegenden Bedingungen und Möglichkeiten zu diskutieren – statt (wie es die Rotterdamer Kunststiftung erwartet zu haben scheint) von idealen, vermeintlich universalen Kriterien von «gut» und «schlecht» her.

Innerhalb der ausufernden Freiräume des Rotterdamer Zentrums (es ist heute bloss zu 25% überbaut, aber vor dem Krieg waren es 55% gewesen) vermittelt der Bahnhofplatz eine – wenn auch bruchstückhafte – Vorstellung davon, wie ein moderner Platzraum aussehen könnte. Allerdings sind nur zwei Platzfronten realisiert: die konkav geschwungene Fassade des Bahnhofs selbst (1953; Architekt: Sybold van Ravesteyn) sowie die Schmalseite des Groothandelsgebouw. Der axialsymmetrisch gegliederte Prospekt des Bahnhof–Empfangsgebäudes, seitlich flankiert von gigantischen skulpturalen Dekorationsmotiven, sieht aus wie ein Versuch, die römische Stazione Termini in eine Art Studebaker-Barock abzubiegen; ein Versuch, der vielleicht ungewollt in die Gegend der Casino-Herrlichkeit von Las Vegas führt (Fig. 8). Resultat ist aber eine städtebauliche Situation, die, im Gegensatz zu fast allen anderen urbanistischen Vorkehrungen Rotterdams, etwas von einem Platzraum hat. Das ist nicht allein das Verdienst von Ravesteyns authentischem *gusto* für Theatralik. Es ist vor allem die Schmalseite des Groothandelsgebouw von W. van Tijen und H. A. Maaskant, die dem Platz Identität und Charakter verleiht.

Eine städtebauliche Megastruktur, in der der Aufbauwille des Rotterdamer Unternehmertums zur Darstellung kommt: das Grosskapital, zum Interessenverband zusammengeschlossen, schafft so das grösste Engros-Warenhaus für den grössten Seehafen der Welt und schickt sich zugleich an, der wiedererstehenden Handelsmetropole ihr neues Gesicht zu prägen. Die Chronisten haben nicht gezögert, den gigantischen Komplex mit den historischen Massstäben des Kolossalen zu messen – mit der Cheops-Py-

ramide, dem Petersdom und dem Kolosseum (Fig. 6, 9)[6]. Aber der Koloss des Groothandelsgebouw artikuliert sich in einer Gestalt, die an die historische Epidermis der Stadtsubstanz anknüpft, statt geradewegs die Bildersprache der technologischen Apparatur anzuvisieren, die in den sechziger Jahren Urständ feiern sollte – man denke an die Medische Faculteit (vgl. Fig. 11). Die Fassaden sind aufgegliedert in tragende Betonstützen und -decken sowie massive Ausfachungen; die Längsseite des Baus ist geknickt, seine Ecken sind abgerundet, die Oberfläche ist lesbar als artikulierte Form.

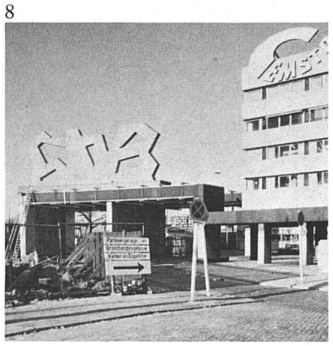
Das Groothandelsgebouw wurde bereits 1948 fertiggestellt[7] – einige Jahre vor dem Bahnhof (1953). Heute steht das Grosshandelsgebäude da als Torso jener Stadt, die der «erste» Basisplan von 1946 anvisiert hatte: einer Handelsmetropole, die im Bahnhofplatz und in der Weena (der grossen O-W-Achse Rotterdams) ihr monumentales Gesicht hätte bekommen sollen, während vorgesehen war, die verbleibende Fläche des Zentrums durch Blockbauten zu besetzen. Nicht zufällig erinnert das Monumentalschema des im Basisplan vorgesehenen, langgezogenen Hauptplatzes an Berlages berühmtes Projekt für den Rotterdamer Hofplein (Fig. 7)[8].

Sei dem, wie ihm wolle; die Planungsinstanzen scheinen nun ganz von dem Gedanken besessen gewesen zu sein, dem städtebaulichen Entwicklungsmodell des ersten Basisplans den Rücken zu kehren, um das Terrain für den triumphalen Einzug der scheibenförmigen Wohneinheit bereitzumachen. Zurück blieb das Groothandelsgebouw als gewaltiger Torso einer modernen Handelsstadt im Sinne Berlages; uneingelöstes Versprechen einer Grossstadtarchitektur, die zwar massstäblich den Rahmen der alten Stadt sprengt, morphologisch jedoch ihre Räumlichkeit und ihre Architektur als Leitbild anerkennt (Fig. 7).

6



8



7



9



6 W. van Tijen und/et H.A. Maaskant: Groothandelsgebouw, 1948–51. (Foto S.v.M.)
7 H.P. Berlage: Projekt für einen Neubau des Hofplein in Rotterdam, 1922/projet pour une reconstruction de la Hofplein à Rotterdam, 1922 (Nach/d'après H.P. Berlage, *op. cit.*)
8 S. van Ravesteyn: Hauptbahnhof von Rotterdam. Seitliches Detail der Hauptfassade (Foto S.v.M.)/gare de Rotterdam, détail.
9 Vergleich des Groothandelsgebouw mit der Cheopspyramide, dem Kolosseum und St. Peter in Rom/comparaison du Groothandelsgebouw avec la pyramide de Cheops, le Colisée et St-Pierre de Rome. (Aus/d'après C. van Traa, *Rotterdam*)

Die Lijnbaan

Der erste Schritt hin zur Definition des Zentrums als Ansammlung von freistehenden Scheibenhäusern, umflutet von «Raum», hängt ohne Zweifel mit dem Beschluss von 65 Geschäftsinhabern des Zentrums zusammen, die Architekten J.B. Bakema und J.H. Van der Broek mit der Planung eines Ladenzentrums zu beauftragen: der Lijnbaan (1949–53)[9]. Die dazugehörigen Scheibenhochhäuser sind im wesentlichen von H.A. Maaskant entworfen und wenig später, 1955/56, gebaut worden. Mit diesem Projekt wird der Bruch mit dem traditionellen Typus der landesüblichen städtischen Wohn- und Ladenstrasse vollzogen: die Läden werden, in zweistöckigen Pavillons, zur Ladenstrasse zusammengefasst; die Wohnungen in 10- (resp. 14)stöckigen, U-förmig angeordneten Scheibenhochhäusern («à redans») aussortiert. Kerngedanke bleibt jedoch die Idee einer Mischung von Wohnzone und Ladenstrasse.

Im niederländischen Kontext bedeutete die Abkehr vom ersten Basisplan das Wiederanknüpfen an die Prinzipien der «funktionellen Stadt», wie sie die holländische CIAM-Gruppe in den dreissiger Jahren postuliert hatte[10]. Aber die ersten Scheibenhochhäuser in Rotterdam – Bergpolder (1934) und Plaslaan (1938) – waren isolierte Vorstösse gewesen; demgegenüber ist es im Lijnbaanquartier gelungen, die Prototypen der Neuen Sachlichkeit in den Massstab einer städtebaulichen Grundeinheit zu übertragen. Im Gegensatz zu den Reformvorstellungen der Delfter Schule, auch im Gegensatz zu den Siedlungskonzepten aus Deutschland versprach die Bauform des scheibenförmigen Wohnhochhauses nicht nur eine systematische Lösung des innerstädtischen Wohnproblems, sie verknüpfte diese Lösung auf anschauliche Weise mit der Idee und dem Massstab der Stadt. Dies gelang mit Hilfe des Rückgriffs auf die Kompositionsprinzipien des De Stijl; und in der Tat ist etwa die Idee, Läden in einer niederen Randbebauung anzuordnen, die Wohnbauten aber dahinter in Hochhäusern zusammenzufassen, in einem Idealstadtprojekt van Eesterens von 1927 fast wörtlich antizipiert. (Fig. 2)[11]

So wurde im Lijnbaanquartier noch einmal der Versuch unternommen, die Idee der Stadt in architektonische Form zu fassen – wenn auch in eine ganz andere Form als diejenige, die im ersten Basisplan anvisiert war. In einem Punkt entspricht die Form jedoch dem Grundgedanken des Basisplans: sie dient zur Darstellung des Anspruchs, die Stadtmitte auch für Wohnraum zu reservieren. Heute



10 Die Lijnbaan/la Lijnbaan um/autour de 1955.

stellen die Scheiben des Lijnbaanquartiers ohne Zweifel einen ordnenden und strukturierenden Faktor der Innenstadt dar, auch wenn sie längst mit den Mechanismen kapitalistischer Citybildung in Konflikt geraten und von Geschäftsbauten von z.T. hanebüchener Qualität umlagert sind.

Das Zentrum:
Auflösung einer Stadtgestalt

Eine Zeitlang hat man im Rotterdamer Zentrum versucht, den Gestaltungsplan, der den Lijnbaanflats zugrunde lag, weiterzuführen. So kam es zu dem an Corbusier anknüpfenden Postgebäude neben dem Bahnhof, das die Folge der Lijnbaan-Scheiben nach Norden hin abschliesst, zu der quergequetschten Scheibe des Texaco-Gebäudes an der Weena, zum Hilton-Hotel und zum alten Shell-Gebäude (1962), dessen ehemals wohl als gediegen und repräsentativ gemeinten Proportionen heute durch die Nachbarschaft des neuen Shell-Turms (1974) entwertet sind (Fig. 1). So zwängt sich die düstere Parade des multinationalen Kapitals – das natürlich, u.a. was die Ölgesellschaften anbelangt, für die Prosperität Rotterdams eine entscheidende Basis darstellt – noch mit Mühe und Not in die Umrisse des von Bakema, Van den Broek und Maaskant angeordneten Zentrumplans. Aber Mitte der sechziger Jahre begann die Innenstadt sichtlich aus ihren Nähten zu platzen. Die schwungvoll angelegte Infrastruktur, auf die das Holland der frühen sechziger Jahre so stolz war – die Autobahnen und die Untergrundbahn, die Rotterdam mit den Vorstädten verbinden –, zwangen das Zentrum immer unausweichlicher in die Rolle des Verwaltungsdistrikts der Region. Das hatte praktisch zur Folge, dass eine wichtige Implikation des Basisplans, Wohnraum als eine «raison d'être» des Zentrums zu sichern, aus den Augen verloren wurde. Wie hätte man auf dem teuersten Boden der Region auch erschwingliche Wohnungen bauen sollen!

Eine weitere Phase des Zerfalls des Zentrums scheint durch den in den sechziger Jahren ausgearbeiteten «Strukturplan» für Rotterdam eingeleitet worden zu sein. Sein erklärtes Ziel war es zwar gewesen, das Zentrum zu entlasten, indem ihm weitere Regionalzentren innerhalb des Fernziels eines nationalen holländischen «Städterings», der «Randstad», beigeordnet würden. Man wollte also die monozentrale durch eine polyzentrale Entwicklung der Region Rotterdam-Europoort ablösen.[12] Die tatsächliche Entlastung des Rotterdamer Zentrums scheint aber minim gewesen zu sein, denn die Konzentration von Büros in der Stadtmitte stieg in den Jahren des Booms weiter an.

Umso deutlicher waren die architektonischen Nebenwirkungen der Regionalisierungs-Strategie. Man kann sich die Terminologie gut vorstellen, deren sich das neue Establishment von Planer-Technokraten bediente, um die «Zwangsjacke» des ersten architektonischen *Master-Plans* von Rotterdam als solche zu «entlarven». Man sprach, wie anderswo auch, von der Notwendigkeit, die starren Vorstellungen des CIAM-Urbanismus zu überwinden und durch «offene», «prozessuale» Entwicklungsperspektiven abzulösen. Das mag sich wie ein fortschrittliches Programm angehört haben (was es ja zum Teil auch war). Jedenfalls hätten sich die Ölgesellschaften keine bessere Kaution für die Entfesselung ihrer Baulust denken können als die plötzliche Begeisterung für «offene» Planung, und so konnte z.B. Shell neben dem früheren Verwaltungsbau, der zumindest einen Versuch macht, urbanen Raum zu artikulieren, einen formlosen rosaroten Container aufsteigen lassen, dessen architektonische und städtebauliche Aussage derjenigen einer grotesk aufgeblähten Steckdose gleichkommt. Dabei scheint das alles derart null-Komma-plötzlich beschlossen worden zu sein, dass die Zeit nicht einmal für eine saubere Abnabelung vom Mutterhaus gereicht hat (Fig. 1).

Die Medische Faculteit

Nicht zufällig entstand das Shell-Gebäude ungefähr gleichzeitig mit dem Neubau der Medizinischen Fakultät (Abb. 12). Gemessen an der Banalität dieses Verwaltungsturms meldet die Medische Faculteit jedoch einen deutlichen Anspruch auf Originalität an; ja sie bietet so etwas wie die ästhetische Verklärung der planerischen Logik des Strukturplans.

Seit jeher bot der Spitalbau einen willkommenen Vorwand für die Realisierung utopischer Modelle vergesellschafteten Zusammenlebens, und so liegen auch in Holland die systematischsten Vorgriffe auf den Typus der Grosswohneinheit im Bereich dieser Bauaufgabe.[13] Man kann also sagen, dass die an Fetischismus grenzende Darstellung technologischer Effizienz, die in der «Medischen Faculteit» zelebriert wird, vom Programm und vom institutionellen Kontext ihrer Realisierung her vorgezeichnet war. Freilich ging es den Architekten hier um eine ganz andere Art von Effizienz als jener der kollektivierten Grosswohneinheit, die einem Brinkman und von der Vlugt oder einem Duiker in den zwanziger Jahren vorgeschwebt hatte. Hier sollte das Thema einer medizinischen Ausbildungsstätte als Megastruktur definiert werden, als «Plug-In-City». Ein Planungskollektiv zeichnet für den Entwurf (Van Emboden, Choisy, Van Eysinga, Roorda, Smelt, Wittermans; für den architektonischen Entwurf war der Genfer Architekt Jacques Choisy zuständig).

Die Konsequenz, mit der das Thema einer gigantischen Apparatur von Tragsystemen, Röhren und Containern bis in die Details von Lampen und Möbeln durchexerziert wurde, ist, was die technische und formale Brillanz gewisser Details anbelangt, überaus eindrucksvoll.

Aber selbstverständlich dokumentiert dieser Bau eine Reihe von kulturellen Aprioris, die im Kontext seiner Entstehung aktueller gewesen sein mögen als sie es heute sind. Und so mag sich manch ein Benützer oder Besucher – wenn das anfängliche Staunen

vorbei ist – wie einer vorkommen, der sich ins Dekor eines Science-Fiction-Fernsehspiels verirrt hat. So steht dieser *tour de force* eines «product design» wie eine Art gestrandeter Weltraumstation am Rande des Stadtzentrums, inmitten eines Parks.

Eine Fassade, ein als solcher erkennbarer Eingang oder sonst irgendein Element, das mit der Strasse und der Stadt in Kontakt träte, wäre Sünde im Zusammenhang der hier demonstrierten Begeisterung für «Systeme», die «offen» sind – d.h. (wie man damals zu glauben liebte) formal nicht determiniert. In der Tat ist die Medische Faculteit das Monument der Ideologie «offener», «flexibler», «nicht determinierter» Planung; in ihr erscheinen die Prinzipien des Rotterdamer Strukturplans in architektonische Form übersetzt.

Die neue «Humanität»; Europoint

Das, was in den letzten Jahren in Rotterdam gebaut wurde, entspricht durchaus der planerischen Logik des Strukturplans. Hingegen verraten die Architekturformen ein angestrengtes Bemühen, die Tendenz der planerischen Gesamtstrategie in «humane» und «kultivierte» Formen zu übersetzen, statt sie in einem primitiven Fortschritts-Fetischismus zur Schau zu stellen (oder aber überhaupt unvermittelt ins Kraut schiessen zu lassen).

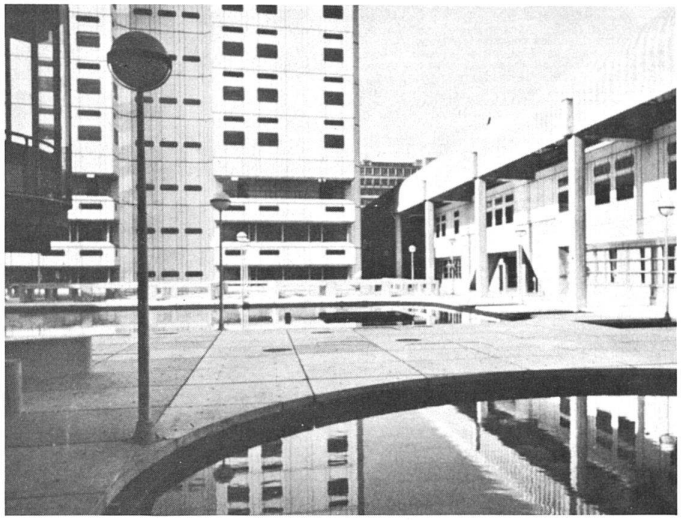
Das alles scheint jetzt, (nach 1968?), nicht mehr möglich zu sein. So folgt auf die aggressive Trivialität des Shell-Gebäudes (1974) und der Parkgarage des Warenhauses Bijenkorf (ebenfalls 1974) die gekünstelte Affektiertheit des neuen Sitzes der AMRO-Bank an der Lijnbaan (Architekten: Kraaijvanger; Van de Graf, 1976). Teures Rauchglas, kostbar aufgerauhter Sichtbeton, im Innern dann künstlerischer Schmuck, soweit das Auge reicht: damit ja kein Zweifel darüber aufkomme, dass diesem Bau kein anderes Interesse zugrunde liegt als das, die Innenstadt zu veredeln (13).

Die beiden Verwaltungstürme «Europoint», weit ausserhalb des Zentrums, in der Nachbarschaft von Oud's Witte Doorp und unweit der berühmten Überbauung Spangen, illustrieren aufs deutlichste das Programm einer «polyzentrischen» Entwicklung Rotterdams. Sie demonstrieren darüber hinaus, wie dieses Programm über die Realität der wirtschaftlichen Situation hinausgeplant hat. Wie zur Strafe musste dann ausgerechnet das Stadtplanungsamt in die anderweitig nicht vermietbaren, vollklimatisierten Luxusbüros im Europoint, eine halbe Fahrstunde vom Rathaus entfernt, einziehen (Fig. 15).

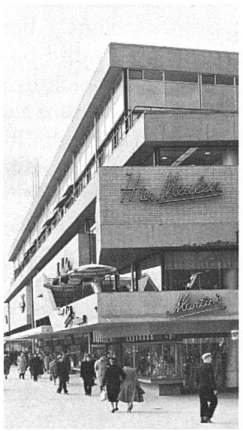
Trotz aller Widersprüche der zugrundeliegenden planerischen Prinzipien kann man diesen zwei Türmen von Skidmore, Owings und Merrill (1975) Grossartigkeit nicht absprechen; ja das Fehlen jeder städtebaulichen Eingliederung ist sogar ein Faktor dieser Grossartigkeit: zwei zyklopische Prismen von vollendeter Klarheit des Aufbaus, der Proportion und der Durchgestaltung, stehengelassen zwischen Hafendocks und einem vorstädtischen Verkehrskreisel – wie um zu beweisen, dass eine rationale Architektur zwar noch möglich ist, aber nur als abstrakte Projektion, herausgebrochen aus jeder organischen und historischen Kontinuität mit Stadt und Landschaft.

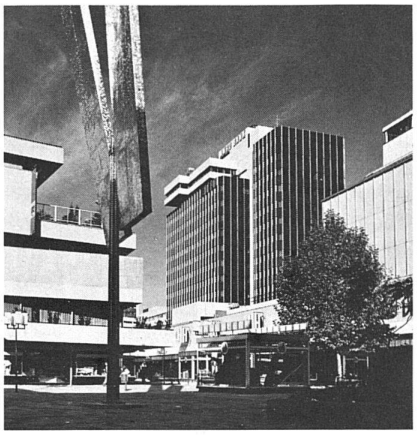
Zurück zum ersten Basisplan?

Gleichzeitig mit den aus dem Zentrum ausgesiedelten Verwaltungsenklaven wie dem Europoint, und von diesen natürlich indirekt mitfinanziert, sind in den letzten Jahren interessante Versuche auf



11 Van Embden, Choisy, van Eysinga-Roorda, Smelt, Wittermans (verantwortlich für den Entwurf/supervision: J.L.C. Choisy), Medische Faculteit/Faculté de Médecine (1968–74).





12 J.H. van den Broek und/et J.B. Bakema: Warenhaus/grand magasin Ter Meulen (1951).
13 E.H. und/et H.M. Kraaijvanger: Amro-Bank an der Lijnbaan (1976). Links aussen: Warenhaus Ter Meulen/à gauche: le grand magasin Ter Meulen.



14 P.P. Hammel: Projekt für eine blockförmige Wohnüberbauung am Nieuwe Binneweg, Rotterdam/projet pour ensemble d'habitation (1977).



15 Skidmore, Owings and Merrill: Bürohochhäuser/immeubles de bureaux Europoint, Rotterdam (1975).



16 J.H. van den Broek und/et J.B. Bakema: Montessori-Schule/école Montessori (1959).

dem Gebiet innerstädtischen Wohnbaus gemacht worden. Es handelt sich i.a. um 3- bis 5stöckige «Walk-Ups». Oft noch unentschieden zwischen der von der Strasse abgewandten Pavillonbebauung im Grünen und traditioneller, entlang der Strasse angeordneter Blockbebauung lavierend (wie die architektonisch banale Altersiedlung Rubroek im Quartier Crosswijk), oft aber direkt auf die Typologie des ersten Basisplans zurückgreifend (wie z.B. Pietro P. Hammels Wohnbauprojekt Nieuwe Binnenweg, das direkt an die Formensprache des Groothandelsgebouw anknüpft[14]). Solche Unternehmungen stellen bestimmt eine aktuelle Kritik der kalten Präzision und «Grosszügigkeit» dar, die das Gesicht der modernen (d.h. seit 1950 entstandenen) Wohnquartiere Rotterdams geprägt haben, aber sie werden die baulichen Resultate dieser «Grosszügigkeit» nicht aus der Welt schaffen, und ebensowenig die Schwierigkeiten im Hinblick auf die architektonische Definition dessen, was eine Stadt ist – im Gegensatz zu einem blossen Wohnquartier.

In architektonischer Hinsicht besteht das Interessante am «Fall» von Rotterdam grade in dieser Schwierigkeit, der Stadt als Ganzes ein architektonisches Gesicht zu geben, ja die Geschichte des neuen Rotterdam ist die Geschichte vom Scheitern verschiedener aufeinander folgender Versuche einer Kontrolle der Stadt durch Architektur. Und insofern haben die Kaltschnäuzigkeit von Europoint einerseits und die Gemütlichkeit von Crosswijk andererseits, trotz aller Widersprüche auf der Ebene des Programms und der Form, eines gemeinsam: sie akzeptieren den Zusammenbruch der Stadt als architektonische Ganzheit als *fait accompli*.

J.B. Bakema und die Monotonie

Sofern es zutrifft, dass dieser Zusammenbruch die heutige Situation kennzeichnet – nicht nur in Rotterdam – so ist es aufschlussreich, von daher noch einmal einen Blick zurück zu tun auf die Arbeit einer Architektengruppe, deren Werk in pointierter Weise die Stadt als Architektur postuliert, und die überdies mit der Geschichte des neuen Rotterdam direkt verbunden ist.

Mit Recht weist Kenneth Frampton[15] auf die Tatsache hin, dass van den Broek und Bakema in ihrer Arbeit um 1950 merkwürdig oszillieren zwischen der Suche nach einer anonymen, repetitiven städtebaulichen Grossform und einer «lebendigen», die Komplexität ihres Programms inszenierenden formalen Gestalt des Einzelbaus. So steht die Lijnbaan als ein Versuch, die

Möglichkeiten scheinbar endloser Repetition als Instrument städtebaulicher Ordnung zu erproben, dem Warenhaus Ter Meulen (1949) gegenüber als einem architektonischen *objet,* das weniger Stadtraum definiert als eine intensive individuelle Präsenz anmeldet. Auf der einen Seite Neutralität, auf der anderen eine Darstellung von Dynamik; in der Tat mutet dieser Bau an wie ein Museum Le Corbusiers (man denkt an Tokio oder Ahmedabad), dessen Form aufgesprengt, heillos aus den Fugen geraten ist (Fig. 12).

Bakemas Idee, Architektur müsse etwas sein wie die künstlerische Antizipation schöpferischen Tuns, die in einer künftigen Freizeitgesellschaft jedermann möglich sein sollte, ist denn auch bestimmt nicht zufällig verkörpert in der Montessori-Schule von 1967. Es ist Bakemas eindrucksvollster Bau in Rotterdam – nicht zuletzt, da ihm jene ans Triviale grenzende Breitspurigkeit vieler Arbeiten dieses Ateliers fehlt (Fig. 16). In der Tat versteht sich Bakemas Architektur – kaum weniger dezidiert als dies heute etwa für die Arbeit eines Van Eyck oder eines Hertzberger zutrifft – als Alternative zur «Monotonie» massgefertigter Städte. Der Begriff taucht in seinen Schriften immer wieder auf. Für ihn muss Architektur (und mithin auch Städtebau) die «Mannigfaltigkeit des Lebens» nicht bloss materiell ermöglichen, sondern zur Darstellung bringen, und jene Architektur, die das nicht tut, ist für ihn «Waschmittelarchitektur» und eben «Ausdruck der Monotonie»[16].

Aber jene drängende Lebendigkeit, welche Bakema mit Hilfe von Architektur erreichen will, ist nur im individuellen Einzelwerk realisierbar, nicht in der Gestalt der Stadt; und so liegt denn auch die Montessori-Schule auf freiem Feld neben Abstellgeleisen der Eisenbahn, isoliert von jedem urbanen Kontext. Die heroische Geste dieses Baus, der seine Glieder in den Raum hinausreckt, mag zum Zeitpunkt seiner Entstehung eine greifbare städtebauliche und gesellschaftliche Utopie verkörpert haben – im heutigen, ziemlich verwahrlosten Zustand des Baus bleibt nur die Geste, ohne verpflichtenden Sinn. Montessori und seine Vision einer Kultur ohne Zwang wirkt zwar weiter fort: die buntbemalten, oft allzu angestrengt fröhlichen Künstlertrams und die Fassadenmalereien der Innenstadt postulieren auf ihre Weise eine Stadt als Schauplatz populärer, demokratisch enthemmter Kreativität. Aber die Architektur eignet sich nicht mehr als Medium dieses Wunschtraums, denn jene schöpferische «Individualität», die Bakema in seiner Schule zur Darstellung bringt, kostet Geld. Sie ist nur den Multis und den Oelkonzernen erreichbar. Insofern ist ein guter Teil von Bakemas urbanistischer Vision – jener Teil, der in der Montessori-Schule dokumentiert ist – durch das Shell-Gebäude kompromittiert.

Vor diesem Hintergrund sehen viele Architekten ein Überleben der Architektur – und ihr eigenes Überleben – nur in der Form eines Rückzugs auf die naheliegenden und unmittelbaren Probleme von Haus und Strasse und Hinterhof. Vielleicht wird dieser Rückzug von der Front der Moderne neue (alte) Einsichten zutage fördern, die dazu beitragen, die modernen und post-modernen Mythen der Stadt, die Rotterdam gezeichnet haben, zu überwinden.

Anmerkungen

[1] Henk Bakker und Ton van Hoorn, «rotterdamse wethouder mentink; ik wil over m'n gref heen regeren», *plan* 1977/2, pp. 25–32; p. 28.

[2] Die detailliertesten Angaben über den Wiederaufbau und über die Kontroversen, die er in der holländischen Architektenschaft bewirkte, sind der Zeitschrift *Forum* zu entnehmen; u.a. S.J. van Embden, «Wanordelijk artikel bij Rotterdam's Stadsplan», in *Forum,* Mai 1946, pp. 33–46. Besonders instruktiv – auch für den, der nicht Holländisch liest – die Rotterdam-Sondernummer des *Forum,* April–Mai 1953, mit zahlreichen Abbildungen, u.a. auch von Alternativvorschlägen.

[3] Ein solcher befindet sich z.Z. in Vorbereitung durch Cornelis J.M. van de Ven; vgl. einstweilen ders., «de rotterdamse bijdrage aan het nieuwe bouwen», in *plan* 1977/2, pp. 9–24.

[4] Die Zerstörungen umfassten insgesamt etwa 25 000 Wohnungen, 2400 Läden, 70 Schulen und 2000 Büros. Für genauere Zahlen vgl. Th. Brouwer, «Der Neubau in Zahlen», in C. van Traa (Hrsg.), *Rotterdam. Der Neubau einer Stadt,* o.J. (um 1954?), pp. 201–218; eine nützliche Übersicht gibt auch L. Benevolo, *History of Modern Architecture,* Bd. II, Cambridge, Mass., 1971, pp. 740–745.

[5] Vgl. u.a. Werner Hebebrand, «Rotterdam in Deutscher Sicht», in C. van Traa (Hrsg.), *Rotterdam,* pp. 219 bis 224; Benevolo, *op. cit.,* p. 740. – Rotterdam ist in der Tat ein Mythos der fünfziger Jahre, allein gemessen an der Bewunderung, die seine grosszügige Planung unter Fachleuten weltweit bewirkte. Ich gebe nur einige Beispiele begeisterter Echos: Eugenio Gentili, «Lijnbaan: storicità di un'architettura», in *Casabella,* Aug.–Sept. 1954, pp. XI–XII; Percy Johnson-Marshall, «Rotterdam; how it is being rebuilt», in *The Architect's Journal,* Okt. 1955, pp. 557–570; Hansdietmar Klug, «Rotterdam, eine Weltstadt im Aufbau», Sondernummer von *Baukunst und Werkform,* 5. Heft, 1958; auch den Verfassern der «Studie für das Furttal», mit dem in der Schweiz der Traum einer «neuen Stadt» begraben wurde, schwebte u.a. so etwas wie Rotterdam vor. Über die Lijnbaan schreiben sie: «... hier ist die Erinnerung an den mittelalterlichen Strassenraum wieder wach geworden und ohne historisierende oder sentimentale Beigaben modern ausgedrückt. Hier ist ein Ort der Begegnung und des Verweilens wieder entstanden», in Ernst Egli und Werner Aebli, *die neue stadt. Eine Studie für das Furttal,* Zürich, o.J. (1962?), p. 24.

[6] C. van Traa, *op. cit.,* p. 71.

[7] Die «Reiseliteratur» (wenn man das spärliche Angebot an gedruckter Information so bezeichnen will) gibt merkwürdigerweise ganz andere Daten: 1952 *(Rotterdam's City Center Today,* Rotterdam, o.J.) oder gar 1962 (von der Rotterdamse Kunststichting redigiertes Verzeichnis neuer Architektur in Rotterdam). Ich halte mich für die Datierung an die von Th. Lantermans zusammengestellte Chronologie der Stadtentwicklung Rotterdams, in C. van Traa, *op. cit.,* pp. 72–73.

[8] Vgl. H.P. Berlage, *Ontwerp van Het Hofplein te Rotterdam,* Rotterdam, 1922. So liegen denn auch die Voraussetzungen für die Betongliederungen des Groothandelsgebouw nicht bei Perret, sondern bei den feingliedrigen Gerüst- und Korbbildungen in Berlages Betonbauten, insbesondere den Sitz der Versicherungsgesellschaft «De Nederlanden van 1845» in Den Haag (1926). Vgl. dazu den Katalog der *Berlage*-Ausstellung im Gemeentemuseum, Den Haag, Amsterdam, 1975, pp. 23; 46. – Van Tijens Rolle als Vermittler zwischen den Positionen wurde neuerdings von G. Fanelli ausführlich dokumentiert, in *Architettura, Edilizia, Urbanistica (op. cit.),* pp. 589 ff.

[9] J. Joedicke, *Architektur und Städtebau (op. cit.),* pp. 174 ff.

[10] Die wichtigsten frühen Realisierungen der CIAM-Doktrin sind die Wohnhäuser Bergpolder (von Brinkman, van der Vlugt und van Tijen, 1934) und Plaslaan (van Tijen und Maaskant, 1938); beide befinden sich in Rotterdam. Vgl. L. Benevolo, *op. cit.,* pp. 602–607.

[11] Die unmittelbare Vorstufe des Lijnbaan-Quartiers, insbesondere hinsichtlich der Wohnhausscheiben «à redents», war ein bereits 1940 von den Architekten van Tijen, Maaskant, Brinkman und van den Broek unterbreitetes Projekt für den Wiederaufbau Rotterdams gewesen: «Woonmogelijkheden in het Nieuwe Rotterdam», vgl. C.J.M. Van de Ven, «de rotterdamse bijdrage (...)», *op. cit.,* p. 20.

[12] Vgl. Wilhelm L. Niehüsener gen. Engeländer, *Stadtzentren in der Region Europoort* (Diss. TH Aachen), Bonn, 1969; Sondernummer «Rotterdam» der *Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisation de la Région Parisienne,* Dez. 1975, pp. 20–37; die entscheidenden Daten und Fakten zur «Randstad» sind bei Peter Hall zusammengestellt, *The World Cities,* it. Ausg. *(Le città mondiali),* Mailand, 1966, pp. 95–121.

[13] S. von Moos, «Wohnkollektiv, Hospiz und Dampfer. Notizen zur Vorgeschichte von Le Corbusiers 'Unité d'habitation'», in *architheses 12, pp. 30–41.*

[14] Vgl. *plan* 1977/3; bes. pp. 11; 15 ff.

[15] «Rotterdam 1977. Twenty Buildings in Search of a City», Ms. zuhanden der Rotterdamse Kunststichting.

[16] Nach J. Joedicke, «Charakteristik und Bedeutung des Werkes der Architekten van den Broek und Bakema», in *Architektur und Städtebau (op. cit.),* p. 12; Beispiele solch monotoner «Waschmittelarchitektur» hat Bakema auch in Vorträgen vorgeführt, z.B. «Architetturbanistica. Urbanizzazione totale. La società controllata dal sindacato», in Katalog *Van den Broek/Bakema,* hrsg. von Camillo Gubitosi und Alberto Izzo, Rom, 1976, p. 41. ■