

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 73 (1986)  
**Heft:** 3: Von der Wiese, die kein Platz werden will = Sur la prairie qui ne veut pas devenir place = The meadow that refuses to become a square  
  
**Artikel:** Vom Bauen einer "schönen" Stadt : wissenschaftliche und sozialkulturelle Grundlagen zum Amsterdamer Generalplan von 1934  
**Autor:** Henricksen, Dieter / Roscher, Volker  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-55438>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

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

## Vom Bauen einer «schönen» Stadt

Wissenschaftliche und sozial-kulturelle Grundlagen zum Amsterdamer Generalplan von 1934

«Der Dadaismus hat eigentlich viel beigetragen zu der Entwicklung meiner Möglichkeiten um die Realitäten des Lebens (...) Wissen

Sie, der Dadaismus sagt eigentlich: Das Leben präsentiert das und das und das, wir heben es auf von der Strasse, so wie Schwitters das gemacht hat (...), «gehen mit Spiel und Phantasie damit um, fügen alles neu zusammen und fügen noch etwas von uns hinzu». So ist das auch ein bisschen mit meiner Arbeit (...), man kriegt das ganze Leben präsentiert auf dem Tisch, und das ordnet man, Landbenutzung und all diese Dinge mehr, und über jedes Ding philosophiert man – hat einen Standpunkt

(...)»<sup>1</sup> Dieses sagt, rückblickend auf sein Leben, ein Mann, der bereits mit 32 Jahren Chefarchitekt und dann Chefplaner einer neu eingerichteten Stadtentwicklungsabteilung von Amsterdam und bereits ein Jahr später Präsident der «Internationalen Kongresse für Neues Bauen» (CIAM) wurde.

Diese Aussage Cornelis van Eesterens steht für die Allgemeinheit einer damals neuen psychischen Einstellung vieler Menschen. Es ist dies eine Haltung des positiven Zuehens auf das Leben, des genauen Anschauens seiner einzelnen Bestandteile und des Versuches des phantasiereichen Entscheidens und Veränderns, um dann «zu einer Synthese zu kommen (...), Synthese mit Bezug auf das, was dem Menschen einfällt in bezug auf eine schönere und bessere Welt.»<sup>3</sup> Die eigene Handlungskompetenz und Zuständigkeit für die soziale und räumliche Umwelt erlangte Bedeutung. Die Perspektive eines besseren Neuen durch eigenes und kollektives wie internationales Handeln wurde eröffnet. Dieses konnte sich anfangs besonders deutlich in der Kunst ausdrücken, da sie in der bürgerlichen Gesellschaft als einziger Bereich Raum für «Probehandeln» neuer gesellschaftlicher Prozesse erlaubt.<sup>4</sup>

Zu beachten war dies auch am Entstehen unterschiedlicher Künstlergruppen in ganz Europa, die oftmals nicht lange Bestand hatten. Trotz unterschiedlichsten Auffassungen wiesen sie darin Gemeinsamkeiten auf, neue Handlungen ausprobieren zu wollen. Sie standen in internationalem Austausch. Ihr «Probehandeln» zielte letztlich auf das konkrete Alltagsleben, so z.B. auch van Eesterens, der, über die politisch-künstlerischen Gruppen «De Stijl» und «De 8» kommend, seine bereits begonnene Architektenkarriere aufgab, um im «Kollektiv» zu arbeiten, für einen «sozialen Städtebau».<sup>5</sup> Dieses Kollektiv fand er in der Abteilung Stadtentwicklung in Amsterdam bei der Erstellung des «Algemeen Uitbreidings Plan» (AUP, vgl. Abb. 1).

Der AUP, Generalentwicklungsplan von Amsterdam, 1934, fasst den systematischen Versuch der Veränderung und Verbesserung des konkreten Alltages auf der Grundlage der Verwendung neu gefundenen «Handlungspotentials»<sup>6</sup> zu gesellschaftlich emanzipatorischen Lebensprozessen in sich zusammen. «(...) Dafür waren Vorbedingungen da, und die waren materieller Art – na-

türlich – und geistiger Art (...)»<sup>7</sup>, die waren sowohl lokal spezifisch wie überlokal und international. Der Plan war sowohl Vorbild wie Resultat aus übernationalem Zusammenwirken. In seiner Umfänglichkeit blieb er einmalig.

### Hauptzielrichtungen der Planfeststellung zum AUP

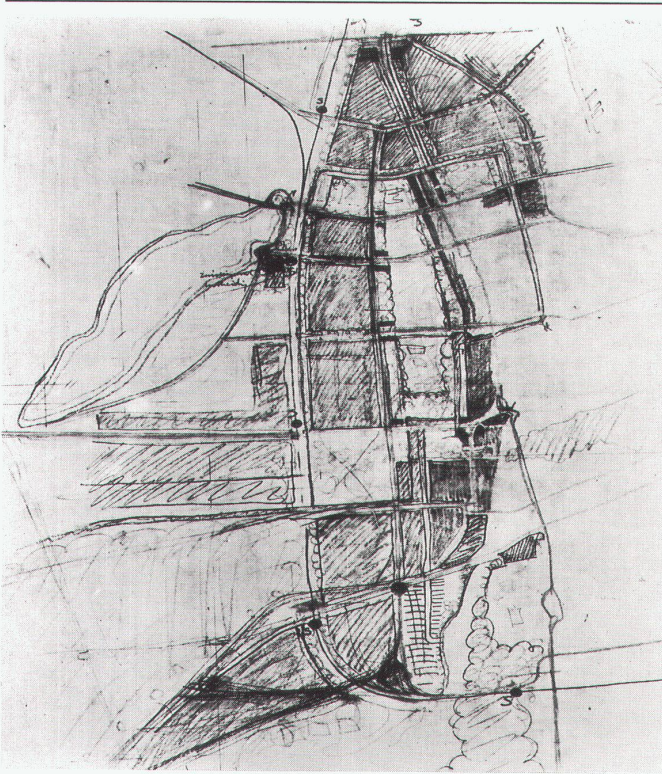
Die Aufstellung des AUP war der erste Entwurf eines allgemeinen Erweiterungsplanes einer Grossstadt, *vollständig* basierend auf wissenschaftlichen Untersuchungen. Mit der Annahme des Planes legte Amsterdam den räumlichen Rahmen seiner weiteren Entwicklung fest. Zwei Momente sind dabei in dieser Form neu für die Stadtplanungsdiskussion der Zeit:

1. Die Aufstellung einer umfassenden Norm der Flächennutzungen für die Entwicklung der Stadt in Form eines Gesamtplanes.
2. Die Projektion eines entsprechenden räumlich definierten Wachstums der Stadt auf der Basis eines Modells beschränkter Bevölkerungswachstums.

Beide Momente gründen sich auf wissenschaftlich empirische Untersuchungen. Weiter kommt hinzu, die Betonung der Gesellschaftlichkeit der Planung, denn der AUP wurde nicht nur als ein *räumliches*, sondern vor allem als *gesellschaftliches* Konzept begriffen. Es sollte der Versuch unternommen werden, die Stadt Amsterdam, deren ökonomische Bedeutung zunehmend schwand, durch eine systematische Infrastrukturplanung zu einem in sich abgeschlossenen, funktionsfähigen System innerhalb der Arbeitsteilung der «Randstad» (vgl. Abb. 2) zu entwickeln. Diese Zielrichtung enthält die Forderung über eine planmässige Entwicklung und Erweiterung der Stadt zu einem Ausgleich sozialer, ökonomischer und hygienischer Bedürfnisse zu gelangen. Die Diskussion über diese Thematik hatte bereits eine lange Tradition im Gemeinderat. Forderungen und Bedürfnisse wurden nicht näher definiert, da sie Ergebnis einer systematischen Untersuchung und Analyse der Entwicklungspotentiale der Stadt sein sollten.<sup>8</sup>

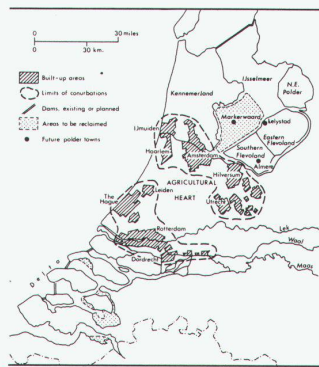
### Bestandteile des AUP

In der Folge stellte der AUP die zukünftige Entwicklung nicht nur in Plänen dar, sondern legte Grundlagen, Richtlinien und Entwicklungslinien in einem etwa 450seitigen Erläuterungsbericht offen. Der Bericht



1

1 Initialskizze zum AUP, hier westliche Stadterweiterung; bereits dargestellt das spätere «meeting terrain» und der See Slooterplas mit dem Strandbad. C. van Eesteren, ca. 1929/30



2

2 Die holländische «Randstad»  
Quelle: P. Hall, 1975, Urban and Regional Planning, Harmondsworth, S. 235



unterteilt sich in zwei Bereiche, den Erläuterungsbericht (AUP, Deel I, Nota van Toelichting) und die Beilagen (AUP, Deel II, Bijlagen), in denen die Untersuchungen und Berechnungen, die dem AUP, Deel I, zugrunde liegen, wiedergegeben werden.

Der AUP, Deel I, unterscheidet 15 Hauptteile, die sich inhaltlich in drei Gruppen gliedern:

1. Allgemeine Aussagen zur Gesamtentwicklung bzw. Entwicklungstendenz der Stadt.
2. Untersuchungen zu den verschiedenen städtischen Funktionen: Verkehr, Arbeiten, Wohnen, Erholen.
3. Rechtliche Durchsetzungsmöglichkeiten, Voraussetzungen (z.B. Enteignung etc.) und räumlich zeitliche Perspektive.

In einer vorangestellten historischen Übersicht der Amsterdamer Stadtentwicklung unterscheidet der AUP vier Phasen:

1. «Naturwüchsige» Entwicklung zu einem internationalen Seehafen aufgrund der günstigen Lage.
2. Durch die Befestigungsmauer entstand die Notwendigkeit *planmäßiger* Erweiterung, charakterisiert durch systematische Strassenführung und erste funktionelle, soziale und räumliche Differenzierung innerhalb der verschiedenen Stadtteile.
3. Ungeordnete Stadterweiterung, bedingt aus dem Bruch mit der Tradition der Kollektivität und der Auflösung gesellschaftlicher Beziehungen.
4. Die Entwicklung staatlicher Fürsorge im Reproduktionsbereich, Verbesserung des Massenwohnbaus und die Übernahme der Stadtentwicklung durch den Staat. Resultierte die ökonomische Entwicklung der Stadt ursprünglich aus ihrem Lagevorteil, so stellten nun die infrastrukturellen Vorgaben der Gesamtstadt, auch die qualifizierte Bevölkerung, das eigentliche Entwicklungspotential dar.

Für die Arbeit am AUP wurden daraus folgende Schlüsse gezogen:

1. Erweiterungspläne (Detailpläne) können nicht aufgestellt werden, ohne dass allgemeine Richtlinien zur Gesamtentwicklung der Stadt bzw. Gemeinde, in Form eines Generalerweiterungsplanes, entwickelt werden.
2. Die Untersuchung ist über die Ge-

meindegrenzen hinaus auf die Region auszuweiten.

Aus beidem ergab sich die zunehmende Bedeutung der Verarbeitung systematischer empirischer Erhebungen zur Grundlegung der Entwicklungstendenzen in Erweiterungsplänen.

Dieser Versuch der wissenschaftlich systematischen Fundierung eines Generalerweiterungsplanes entwickelte sich aus dem Bereich der systematischen Wohnungsfürsorge und des Gemeindewohnbaus. Zwei Fakten sind dabei von entscheidender Bedeutung:

1. Die Aufstellung des Planes für Grossamsterdam 1926 (Bos-Plan).
2. Die Einrichtung der Abteilung für Stadtentwicklung (stadsontwikkeling, 1928, angegliedert an das Amt für öffentliche Aufgaben «publieke werken» [PW]).

Durch das Eingemeindungs-gesetz von 1921 wuchs das Stadtgebiet von Amsterdam von 4395 ha auf 17455 ha. In der Folge wurde die Planungskommission mit der Erarbeitung eines Erweiterungsplanes für Gross-Amsterdam beauftragt. Sie bestand aus den Direktoren der «publieke werken» (A.W.Bos), des Wohnungsdienstes, der Bau- und Wohnungsaufsicht, der Gemeindestrassenbahn, den Hauptkommissaren der Polizei und dem Hauptmann der Feuerwehr.<sup>3</sup>

#### Der Bos-Plan

Der resultierende Plan (vgl. Abb. 3), der grösstenteils von A.W. Bos, dem Direktor der «publieke werken», erarbeitet worden war, wurde am 22.1.1926 dem Stadtrat vorgestellt. Die Reaktionen auf den Plan waren unterschiedlich. Die Kritik richtete sich vor allem gegen zwei Punkte:

1. dass er einer wissenschaftlichen Fundierung durch Fakten und Untersuchungen entbehre<sup>4</sup>;
2. dass er zu schematisch sei, zu wenig konkret, willkürlich Strassen, Wohnquartiere usw. festlege, kein Plan sei, der zur Genehmigung vorgelegt werden könne.

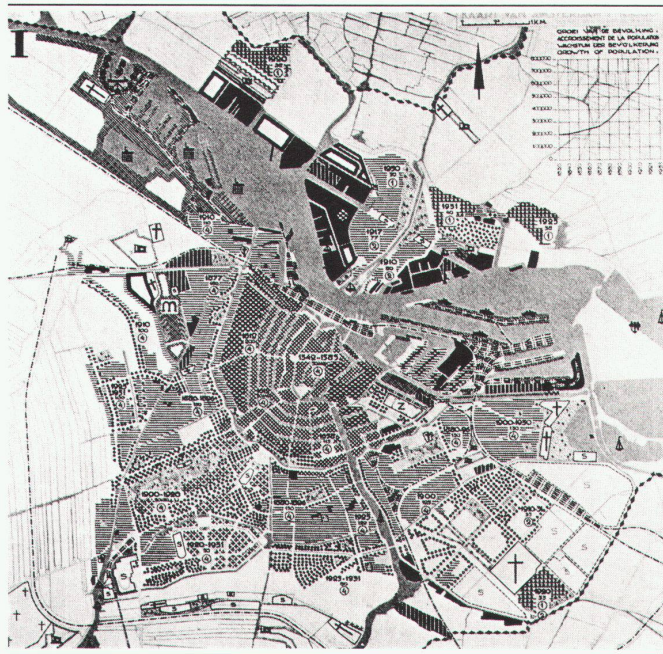
Der Plan machte ein Dilemma der damaligen Stadtplanung deutlich, den Versuch einer wissenschaftlichen Begründung der Stadtplanung, ohne über adäquate Methoden und Untersuchungen zu verfügen. Die Verfasser wollten eine Studie erstellen, d.h., dass der Anspruch auf eine wissenschaftliche Vorgehensweise erhoben wurde, die zur Grundlage der



3 Der Bos-Plan (Grossamsterdamplan, 1926)

4 Personal der Abteilung Stadtentwicklung von Amsterdam, 1932 (links neben der Säule C. van Eesteren)  
Bevölkerungswachstum in Rotterdam, Amsterdam, Den Haag, von 1850 bis 1913  
Quelle: P. Hall, 1977, World Cities, S. 92





5



6

5 Sozialräumliche Karte von Amsterdam; nach baulichen, altersmässigen, räumlichen, nutzungsmässigen, sozialen Merkmalen. Vorbild für alle Karten zu Ciam IV, 1933  
Quelle: M. Steinmann, 1979, Ciam, Dokumente 1928–1939, Basel/Stuttgart, S. 118, 122/123  
Berechnung der notwendig neu zu errich-

tenden Wohnungen nach den Zielen des AUP  
Quelle: AUP 1934, Deel I, S. 82

6 Der Amsterdamer Generalplan («het algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam»), 1934/35

weiteren Entwicklung der Amsterdamer Stadtplanung werden sollte.

Der Geist dieses Anspruches zeigte sich durchgängig in der ganzen Vorlage. Entwicklungen, Tendenzen – reale und erwünschte – wurden festgestellt bzw. gefordert. Es wurde versucht, diese planmässig und systematisch räumlich zu fixieren, als Generallinie, nicht als Planentwurf. Allerdings beruhten die Entwicklungen und Forderungen nicht auf eigenen Untersuchungen und Erhebungen, sondern auf dem Vergleich vorhandener Literatur im Zusammenhang mit allgemeinen Erfahrungswerten zur Amsterdamer Situation.

Die Arbeit blieb insgesamt im Bereich der Forderungen und Mutmassungen, benannte trotzdem schon die zukünftig zu untersuchenden Bereiche und Zusammenhänge und stellte insofern eine neue Qualität, ein neues Bewusstsein in der Auffassung von Stadtplanung dar. Die hier noch geforderten Untersuchungen wurden dann später in der Abteilung für Stadtentwicklung durchgeführt und 1935 im AUP veröffentlicht.

#### Die Einrichtung der Abteilung für Stadtentwicklung

Die Unzulänglichkeit der «publieke werken» (PW), des Wohnungsdienstes und der Wohnungsaufsicht in der Lösung der Probleme der Stadterweiterung Amsterdams hatte nach der Eingemeindung (1921) zur Bildung einer zweiten Kommission geführt (29.12.1922), die die Neuorganisation bei den Diensten prüfen sollte:

1. ob Tätigkeiten der Ämter zusammengefasst oder anderen Ämtern zugewiesen werden könnten;
2. ob, daraus folgend, eventuell ein Amt für Stadtentwicklung eingerichtet werden sollte.

Das Tätigkeitsfeld und die Notwendigkeit der Einrichtung eines Amtes für Stadtentwicklung ist sicher auch aus der Erfahrung des Scheiterns des Bos-Planes mitbestimmt worden.

Der Bericht dieser Kommission wurde am 3.2.1928 im Stadtrat vorgestellt und die Bildung einer Abteilung «stadsontwikkeling» (SO) bei den PW beschlossen. Damit wurde die ebenfalls diskutierte Alternative, die PW aufzulösen und die Verwaltung vollständig neu zu organisieren, aufgegeben. Allerdings wurde aufgrund der Relevanz der Stadtentwicklung die Kompetenz der Abteilung SO sehr weit ausgelegt und die SO personell (vgl. Abb. 4) und finan-

ziell entsprechend ausgestattet. Daraufhin wurde zum 1.9.1928 L.S.P. Scheffer als Leiter der SO eingestellt. Für den Bereich wissenschaftlicher Untersuchungen und Grundlagenforschung wurde der Hoch- und Tiefbauingenieur Th. K. van Lohuizen, bis dahin in Rotterdam zusammen mit J.J.P. Oud im Wohnungsamt tätig, in die Abteilung gerufen. Auf Vorschlag von van Lohuizen, Hudig und Merkelbach wurde Cornelis van Eesteren für den Bereich Entwurf eingestellt. Die von van Eesteren bereits einleitend erwähnten materiellen Grundlagen resultierten in grossen Teilen aus der sozialökonomischen Entwicklung der Niederlande im 19. Jahrhundert.

#### Sozialökonomische Grundlagen

Ab ca. 1870 erlebten die Niederlande einen rapiden ökonomischen Aufschwung. Hatte sich nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 das Rhein-Ruhrgebiet zum grössten und bedeutendsten Industrieareal Europas entwickelt, so wuchs mit der gleichen Geschwindigkeit die Bedeutung des Rotterdamer Hafens als direkte Verbindung zum Meer.

Von Amsterdam aus entwickelte sich ein florierender Kolonialhandel, begünstigt durch den Bau des Suezkanals 1869 und die Eröffnung des Nordseekanals 1876, der Amsterdam einen direkten Zugang zum Meer verschaffte.

Die nun einsetzende scheinbar unbegrenzte ökonomische und technische Expansion ermöglichte grösste Profitraten. In der Folge dieser prosperierenden Entwicklung setzte sich in den Niederlanden, aufgrund der schon damals relativ grossen Bedeutung des Handels- und Finanzkapitals, erst relativ spät und langsam die Industrialisierung durch. Es vollzog sich ein rapides Wachstum der Städte, insbesondere Rotterdams, Amsterdams und Den Haags.

Bevölkerungswachstum  
im Zeitraum von 1850 bis 1913

Rotterdam  
von 90 000 auf 448 000 Einwohner

Amsterdam  
von 224 000 auf 588 000 Einwohner

Den Haag  
von 72 000 auf 295 000 Einwohner

(Quelle: Hall, P., 1977, World Cities, S. 92)



Die demographischen Daten (vgl. Tabelle 1) zeigen bereits den relativen Einbruch Amsterdams als führender Industrie- und Hafenstadt im Vergleich zu Rotterdam. Schon hier deutete sich die spätere Arbeitsteilung der «Randstad» (vgl. Abb. 2) – Rotterdam: Industrie- und Schwerhafen, Amsterdam: Handels- und Finanzkapital, Den Haag: Verwaltung – an. Obwohl in den Niederlanden schon vor der Industrialisierung fast die Hälfte der Bevölkerung in den Städten lebte, was damals den höchsten Stand der Verstädterung in Europa bedeutete, entstand wegen des grossen Zuzuges von Arbeitern in die Städte eine grosse Wohnungsnot – vergleichbar den Verhältnissen in anderen europäischen Metropolen –, die verstärkt wurde durch die europäische «Landbaukrise» 1875 und den wachsenden Geburtenüberschuss. Diese Tatsachen drücken eine neue Qualität der Gesamtstadt für die gesellschaftliche Produktion und Reproduktion aus, d.h. der Bedeutung der Qualität des Wohnens, der Organisation der Raumstruktur der Stadt und der Region. Die privatwirtschaftliche Initiative blieb, bezogen auf die Gesamtheit der Stadt als Infrastruktur, bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts unzureichend. Die kompensatorisch dazu gestarteten kommunalen, (lediglich) wohnungspolitischen Initiativen mündeten in eine zentralstaatliche Gesetzesinitiative, die Anfang dieses Jahrhunderts in einem zentralen Gesetz Ausdruck fand, dass der Stadt als Infrastruktur Rechnung trug.

#### Woningwet

Diese erste umfassende zentralstaatliche Regelung zur Reproduktion des Gesamtkapitals auf sozialer und raumstruktureller Ebene bildete das «woningwet» (Wohnungsgesetz), das 1902 von der Krone verabschiedet wurde. Das Gesetz umfasste zunächst zehn Paragraphen, die sich inhaltlich in drei Bereiche gliederten:

1. Regelungen zur Flächennutzung betreffs zukünftiger Bebauung;
2. Regelungen zur Flächennutzung betreffs bestehender Bebauung;
3. Finanzielle Eingriffe des Staates in die Bauproduktion.

Drei Momente waren für das Gesetz ausschlaggebend: (1.) die Ankurbelung privater Investitionen durch finanzielle Hilfen des Staates, (2.) gesellschaftliche Befriedigungsstrategien gegen entstehende soziale Unruhen, (3.) Beeinflussung der

raumstrukturellen Entwicklung der Städte und des Grossraumes der Randstad.

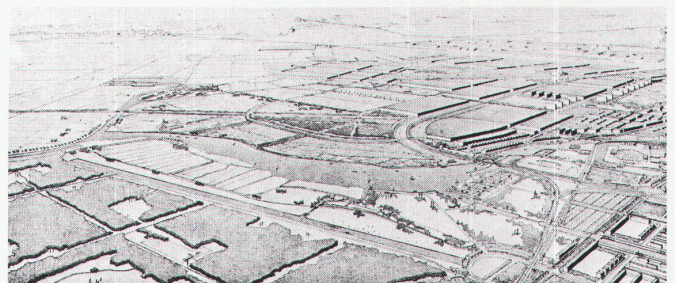
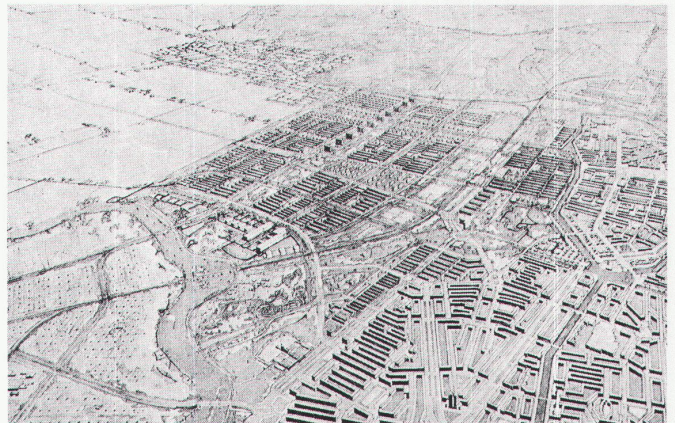
«Staatliche» Eingriffe zur Sicherung der Voraussetzungen der Produktion und Reproduktion des Kapitals hatten eine lange Tradition auf kommunaler Ebene. Landgewinnung, Stadtgründungen usw. waren in den Niederlanden immer schon in starkem Masse auf gesellschaftliche, kollektive Planung angewiesen. Neu war nun jedoch die zentrale und finanzielle Regelung durch das Reich.

Während die gesetzlichen Regelungen zur Finanzierung im Bereich Wohnungsbau von den kommunalen Baurägern, Wohnungsbauvereinigungen und Genossenschaften relativ schnell in Anspruch genommen wurden, fanden die Regelungen zur Stadtplanung erst später Anwendung. Erst die Stadterweiterungspläne (Teilpläne), vor allem H. P. Berlaages, weisen den Übergang zur neuen Dimension einheitlicher Planung eines grösseren Stadtzusammenhangs als neue, gesellschaftliche Aufgabe aus und zeigen die neue Bedeutung der Stadtplanung auch für die Architektursprache.<sup>11</sup>

Die dann im AUP 1934 getroffene grossräumliche planerische Zuweisung von Funktionszusammenhängen stellte wohl einerseits die Bedeutung der Stadtplanung als Instrument der Kapitalverwertung auf räumlich gesellschaftlicher Ebene dar, andererseits jedoch auch die Möglichkeit der Stadtplanung als Instrument zur Verbesserung der Lebensbedingungen sozial unterprivilegierter Klassen.

#### Planungstheorie: Realdefinition der «schönen» Stadt

Die von van Eesteren eingangs bezeichnete «schöne» Stadt formulierte den Anspruch der Planer. «Schön» meinte nicht nur die äussere Form, sondern wesentlich die Form des gesellschaftlichen Zusammenlebens, das Wechselverhältnis von Individuum und Kollektiv. Die Lebenszusammenhänge des Menschen in der Stadt definierten dabei die qualitativen Ansprüche an die räumliche Organisation der Stadt. Die Empirie des Standes der Produktion zeigte nur sehr bedingt die Chance zur Mischung von Lebensbereichen. Die Industrie und der tertiäre Sektor hatten bereits eigene, separate Standorte bezogen. Ein Ausdruck der neueren Stadtentwicklung war auch die Tertiärisierung des Stadtkernes, das «cityvorming» (City-Bil-



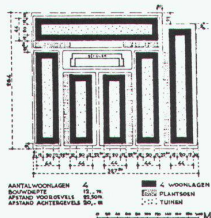
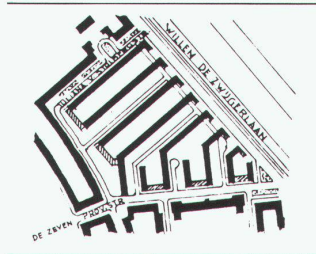
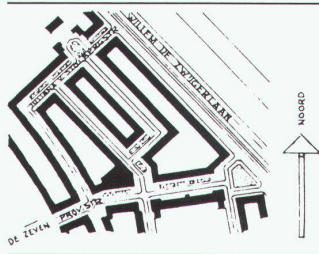
7–9 Kolorierte Skizzen (Vogelschauen) der neu geplanten Stadtteile. Sie waren den «Bijlagen» des AUP 1934 als Faltblätter beigeheftet (die hier abgebildeten Originaldrucke waren nicht eingebunden)

7 Der neue südliche Stadtteil, das spätere «Buitenveldert» (links), gesehen von Nordosten. Im Vordergrund das Berlaagesche Amsterdam-Zuid mit der typischen V-Form

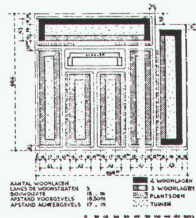
8 Die geplanten westlichen Stadtteile, gesehen von Südosten, in Richtung der bestehenden alten Stadt. Etwa in der Mitte der neu anzulegende See Sloterpas mit Segelbooten und Strandbad. In Zweidrittel-Höhe des Bildes der Hafen. (Die neuen Bauflächen sind überwiegend erhaben dargestellt.)

9 Die neuen westlichen Stadtteile, von Süden nach Nordwesten gesehen. Im Vordergrund links der neu anzulegende Stadtwald mit der geraden Strecke der Ruderbahn

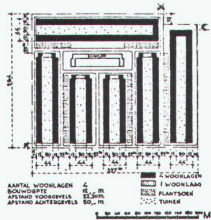




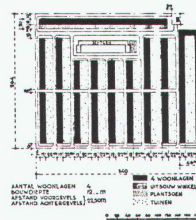
AFB. 1. PROEFVERKAVELING A I, (A III, B I, B III).



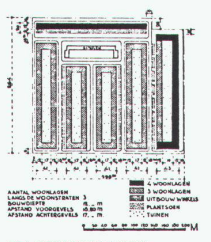
AAR 3. BROEIERKAVELING GLICH DI DIN



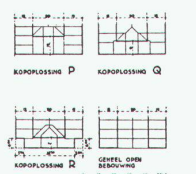
AFB: 2. PROEFVERKAVELING A II (80)



AFB. 4. PROEFVERKAVELING E III. (E I, E II, E IV, F I, F II)



AFB. 3. PROEFVERKAVELING C I VARIANT.



AFB. 4. VERSCHILLENDE OPLOSSINGEN VOOR DE BEBOUWING  
DER KORTE ZIJDEN VAN DE BOUWBLOKKEN.

Aufgrund der bereits vorhandenen segregierten Flächennutzung wurde der Verkehr<sup>13</sup> zu einer der wichtigsten Bedingungen der Raumergreifung. Seine hohe Gewichtung wurde notwendig, da die nicht mehr vorhandene *räumliche Nähe* durch eine soziale Kategorie ersetzt werden sollte, die *Erreichbarkeit* der städtischen Lebensbereiche.

Die Handlungspotentiale dieser planerischen Überlegungen sind im wesentlichen aus den konkretraumstrukturellen Erfordernissen der Kapitale an die Standorte abgeleitet worden. Diese Dialektik war den Planern durchaus bewusst und wurde von van Eesteren auch benutzt, um seine sozialen Ansprüche zu realisieren.<sup>14</sup> Um zu «wissen, was die Stadt ist»,<sup>15</sup> hatte man zu allererst eine Bestandsaufnahme kartiert. Das Ergebnis war eine sozial-räumlich differenzierte Karte, in der neben Flächennutzungen, Verkehr, wichtigen Bebauungen und Gebäudealter in den Quartieren auch die sozialen Grup-

Totaal hooftelijk aantal woningen voor een heveling van 90.000 zielen bij een gemiddeld aantal inwoners per woning van 3,37 personen.	285.179
Anwervende woningvoorraad .....	200.867
Nieuw te bouwen woningen wegens hevelingsaanwas en gezinsverduining .....	84.312
Extra benodigd voor aanvulling wegens door sanering vervallen woningen .....	13.460
Extra benodigd voor aanvulling wegens door cityvorming vervallen woningen .....	12.039
Extra benodigd voor aanvulling wegens vervallen van woningen in het landelijk gebied .....	1.370
In totaal benodigde nieuwe woningen .....	111.181

Innerhalb der geschlossenen Entität des Gesamtplanes sollten die vier Funktionen städtischen Lebens – Verkehr, Arbeiten, Wohnen, Erholung – zu einer harmonischen Funktionseinheit räumlich und sozial organisiert werden. Die vorgeschlagene zentralisierte Stadtform war ein deutlicher Bruch mit der stadtplanerischen Tradition sowohl der Gartenstädte in ihrer Ausprägung als Vororte wie der Trabantensiedlungen als Ausdruck blosser Wohnstadtplanungen. Die bestehende ökonomische und städtische Struktur determinierte die räumliche Zuordnung der Wohnquartiere. Als abgeschlossene Einheiten konzentrierter Bebauung geplant, sollten sie – durch Grün- und Erholungsgebiete von den anderen Funktionen und Nutzungen getrennt



– eine einfache und schnelle Verbindung zur Stadt, den Industriegebieten und untereinander erhalten.

Als räumliche Fixpunkte wurden die Innenstadt – als expandierender tertiärer Bereich, unter Anschluss an ihr Strassensystem – und die Hafenanlagen gesetzt. Die räumliche Weiterentwicklung des Hafens sollte nach Westen hin geschehen, um die Transportstrecke und die Kosten zur Wartung des Nordseekanals zu reduzieren. Weiter bestand hier die Möglichkeit, auf kommunalem Boden<sup>17</sup> Industriegebiete vorzuhalten (Konkurrenz mit Rotterdam) und weiterverarbeitenden Betrieben, die hier traditionell einen Wirtschaftsschwerpunkt bildeten, eine direkte Hafenanbindung anzubieten. Daneben waren für kleinere Industrien und Gewerbe Flächen in den Wohngebieten ausgewiesen.

Das bedeutete für den Arbeiterwohnungsbau logischerweise die Stadterweiterung in westliche Richtung, womit die Anbindung an die Industrie- und Hafenflächen und die Stadt gesichert war. Die südliche Stadterweiterung für gehobenen Wohnungsbau, geringerer Dichte, wurde an die tertiäre Stadtstruktur angebunden. Die bestehende «ring-spoorbaan» (Ringseisenbahn) bildete in dem Zusammenhang einerseits ein wichtiges Verbindungsglied, andererseits war sie eine stadträumliche Grenze. Die stadträumliche Gliederung und Differenzierung der Wohngebiete wurde durch die Elemente Verkehr und Grün erreicht. Als funktional verbindende Elemente bilden sie zugleich die Grenze, umschreiben und definieren die Quartiere als räumliche Einheiten (de-Stijl-Prinzip).

In seiner Funktion als Gesamtplan weist der AUP (vgl. Abb. 6) lediglich die für wichtig erachteten Momente der Gesamtentwicklung auf. Das Verkehrssystem unterteilte die Wohnbauflächen in relativ gleich grosse, an die Hauptachsen angebundene Flächen (vgl. Abb. 7b/c), da diese erst mit Hilfe von Detailplänen ausdifferenziert werden sollten. Andererseits wurden grossräumig der spätere See Sloterpas (Abb. 7b/c) und die Grünzüge als strukturelle Momente der räumlichen und sozialen Gliederung der Stadt festgelegt. Diese funktionellen Ordnungsprinzipien der städtischen Elemente wurden einer formal ästhetischen Bestimmung des Raums entgegengesetzt.

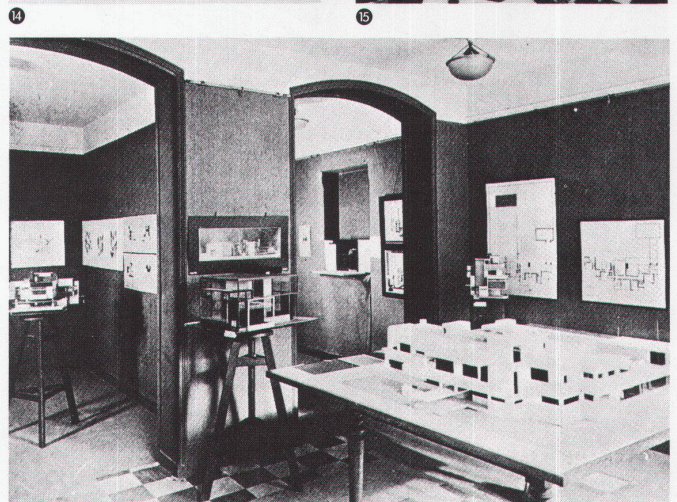
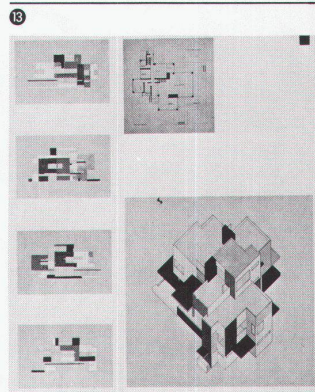
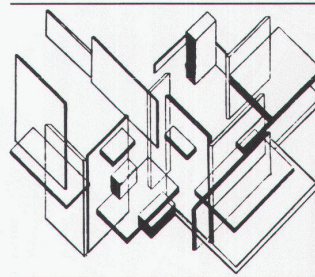
Die Wohnquartiere wurden

mit von innen nach aussen abnehmender Dichte differenziert. Die Gebiete innerhalb der «ring-spoorbaan», die unmittelbar zur Bebauung anstanden, sollten mit 3–4geschossigen Zeilen bebaut werden (Bos en Lommer). Sie sollten räumlich den Übergang von der alten zur neuen Stadt deutlich werden lassen. Darüber hinaus war die dichtere Bebauung den Finanzierungsrichtlinien des «wonig-wet» geschuldet, die Zuschüsse nur gewährten, wenn Höchst- oder Mindestwerte bezüglich Wohnungsgrösse, Ausstattung und Bebauungsdichte eingehalten wurden. Diese Werte lagen deutlich unter den qualitativen Anforderungen der Amsterdamer Verwaltung und waren ein ständiger Friktionspunkt zwischen Zentralregierung und Gemeinde. Für die zeitlich später geplanten Siedlungen hoffte man auf die Weiterentwicklung und Verbesserung der Normen zum sozialen Wohnungsbau. Diese Quartiere sollten in einer gemischten Bauweise mit Einfamilienhäusern und 3–4geschossigen Gebäuden ausgeführt werden. Wie verschiedene in der Abteilung SO durchgeführte Untersuchungen gezeigt hatten, war bei der projektierten Dichte von 70 Wohnungen/ha, bei grosszügiger Parzellierung, auch im «Hochbau» und unter Zugrundelegung der angestrebten verbesserten Werte des sozialen Wohnungsbaus, noch ein Anteil von 50 bis 60% des angestrebten Flachbaus zu erreichen.

Ausgehend von der geplanten Dichte und der erwarteten Bevölkerungszahl, wurde der Flächenbedarf berechnet. Dabei ging die Bevölkerungsprognose von einer Verringerung der Anzahl der Familienmitglieder («gerzinsverdunnung», vgl. Tabelle 2) aus. Als Konsequenz für die Planung ergab sich ein vermehrter Wohnungsbedarf, der noch verstärkt wurde durch die fortschreitende Tertiärisierung im Bestand. Der ermittelte Wohnungszuwachs betrug über 50% bei einer Bevölkerungszunahme von nur ca. 27%.

#### Realisierung des AUP

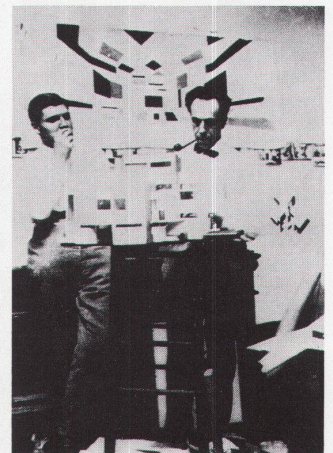
Die Realisierung des AUP erfolgte im wesentlichen nach dem 2. Weltkrieg. Die Detailpläne wurden grösstenteils schon vor bzw. während des Krieges entwickelt und teils vom Stadtrat verabschiedet. Sie wurden, während die Bautätigkeit ruhte, weiter ausgearbeitet, so dass nach dem Krieg auf eine Reihe fertiger Pläne zurückgegriffen werden konnte. Dabei wurden sie oft verändert und den



10 Beispielquartier «Landlust», alter Bebauungsplan und neuer (nach der erfolgreichen Dichteuntersuchung, 1937)

11 «Landlust», Zeilenköpfe an der «Willem de Zwijgerlaan» (zeitgenössische Foto)

12 Dichtevergleich verschiedener Bebauungsweisen als Nachweis gegenüber der Zentralregierung, dass Zeilenbauweise gleiche Dichten liefert wie die alte Blockbauweise Quelle: «Grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam, Uitbreidingsplan Bosch en Lommer», Amsterdam, 1937, S. 11–13



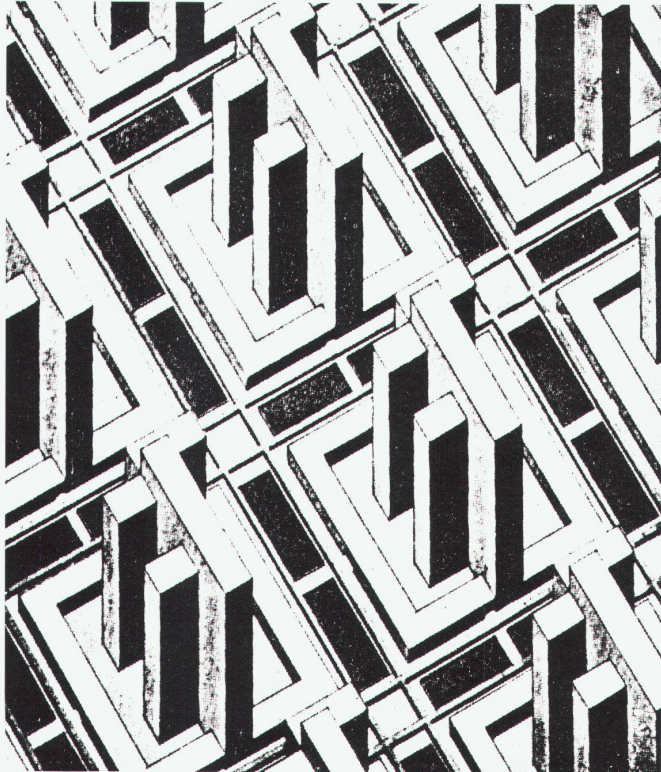
13 Maison Particulière, «Elementarisierung», C. van Eesteren und Th. van Doesburg, ausgestellt 15.10.–15.11.1923 in Paris in Léonce Rosenbergs Galerie de l'Effort Moderne

14 Maison Particulière, Farbstudie und Grundriss, van Eesteren/van Doesburg (Daten wie 10a)

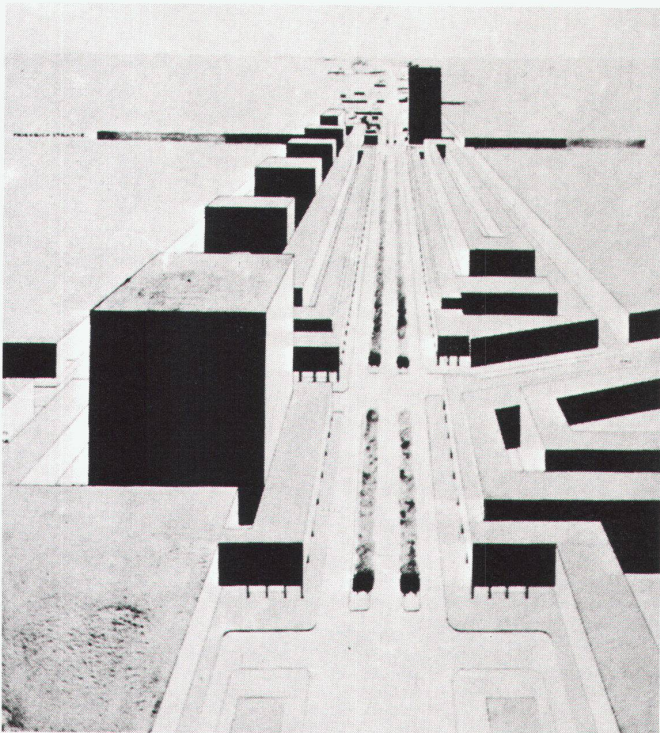
15 Cornelis van Eesteren (links) und Theo van Doesburg, Paris, 1923

16 De-Stijl-Ausstellung in Léonce Rosenbergs Galerie de l'Effort Moderne, Paris, 1923





17



18

modifizierten Richtlinien bezüglich Finanzierung, Normen zur Wohnungsgrösse etc. angepasst. Es zeigt sich im Vergleich des AUP mit dem heutigen Weichbild der Stadt, dass die Hauptlinien (Verkehrsanbindung, Grösse und Lage der Quartiere etc.) der im Plan festgeschriebenen städtebaulichen Entwicklung fast vollständig realisiert wurden.

#### Modellfall «Landlust»

Die erste nach dem AUP realisierte Siedlung war «Bos en Lommer» (ab 1935). Die Diskussionen und Konflikte bei der Umsetzung des ersten Teilbereiches, «Landlust», konkretisierten die sozialen und ästhetischen Ansprüche und Vorstellungen der Planer für den Bereich des Wohnungsbaus im Sinne von Daseinsfürsorge. Hier wird der Versuch deutlich, die in den 20er Jahren (auf der Folie des «internationalen Stils») in Europa entwickelten neuen Formen des Zusammenlebens in der Synthese von Stadtplanung, Wohnungsbau, Architektur und Stadtgestaltung umfassend in die Stadtentwicklung einzubinden und massenwirksam praktisch umzusetzen.

Für die Siedlung Landlust bestand bereits ein Detailplan (Bebauungsplan) in traditioneller Blockbauweise (vgl. Abb. 8a). Dieser entsprach nicht mehr der neuen Planungsauffassung in der Abteilung SO, die eine Zeilenbebauung realisieren wollte (vgl. Abb. 8b). Die Gründe waren: (1.) bessere Belichtung und Belüftung und (2.) Verringerung der Verkehrsbelastung durch Abkoppelung von der Hauptverkehrsstrasse und Erschliessung durch eine Quartiers- («service-») Strasse. Die Zentralregierung lehnte die Bezuschussung dieser Bebauung jedoch ab, da sie die geforderte Dichte für nicht erreichbar hielt.

Die rationale Antwort der SO war: die Durchführung einer Untersuchung (vgl. Abb. 9), die die Bauweisen und Dichten verglich.<sup>18</sup> Das Ergebnis erbrachte gleiche Dichtemöglichkeiten der neuen, offenen Bauweise. Mit dieser Untersuchung verfolgte SO die Perspektive, die offene Zeilenbauweise zum Regelfall der Stadterweiterung zu machen. Daher beteiligte sie auch einen Reichsinspektor der Zentralregierung an der Durchführung. Die offene Bauweise wurde schliesslich auch als grundsätzlich förderungsfähig anerkannt.

Diese Rationalität der Aneignung von Lebenszusammenhängen

artikulierte sich nicht nur in der äusseren Gestaltung der Siedlungen und Architektur, sondern auch in dem Versuch des Bezuges der Grundrissgestaltung auf die alltäglichen Lebensabläufe, ein Versuch, der sich in Teilen auch schon im «Neuen Frankfurt» und im Bauhaus, ab Herbst 1923, findet. Dieser Bezug wurde bewusst aufgenommen und macht die Eingebundenheit des «Neuen Amsterdam» in die Entwicklung der gesamten Moderne deutlich. Diese Moderne bestand nicht nur in der Architektur, sondern im gesamten kulturellen Bereich der Kunst (Malerei, Skulptur, Literatur) und der Wissenschaft (Technik, Sozialwissenschaften, Psychologie) und in einer internationalen Kommunikations- und Rezeptionsbeflissenheit.

#### Allgemeine soziale und kulturelle Rezeption – z.B. Cornelis van Eesteren

Diese grundlegende Tatsache äusserte sich auch in der Bildung einer Vielzahl – teils sehr kurzlebiger – Gruppen, häufigen Reisen und Kongressen, deren Resultate in Manifesten niedergelegt und in kleinen, gruppeneigenen Zeitschriften publiziert wurden.

Am Beispiel der Person Cornelis van Eesterens lässt sich dies gut darstellen. Als er 1923 aufgrund eines Stipendiums (Prix de Rome) zum Studium der norddeutschen Backsteinarchitektur erhielt, reiste er statt dessen an die Orte in Euro a, an denen er Vertreter der Moderne treffen konnte und beschäftigte sich mit Städtebau. Er traf in Skandinavien E. Saarinen und Asplund, in Wien Loos, in Weimar van Doesburg und Mitglieder des Bauhauses, über van Doesburg und die letzteren auf die Dada-Bewegung und die Konstruktivisten. Van Doesburg gab seit 1922 die Zeitschrift «De Stijl» von Weimar aus heraus, um gegen die «Mittelalterlichkeit» der damaligen Bauhausphase zu argumentieren. Über van Doesburg fand van Eesteren Anschluss an die Gruppe «De Stijl», dessen Mitglieder J.J.P. Oud, Piet Mondrian, Gerrit Rietveld, Jan Wils u.a. waren.

Auf «De Stijl» gehen neben «Dada» zwei der wichtigsten Grundlagenprinzipien des AUP zurück: (1.) «Kein Element ist «bedeutender» als das andere, keines kann bei der Integration weggelassen werden. Das Zusammenwirken, Nebeneinander dieser Elemente ist nicht additiv, sondern exponential.»<sup>19</sup> Und (2.) «Die



Dialektik der «Elementarisierung» (vgl. Abb. 10a) und Integration der Grenze zwischen innen und aussen.» Van Eesteren und van Doesburg experimentierten gemeinsam mit der Anwendung dieser Theorien auf Architekturformen und Farben (vgl. Abb. 10b), gingen gemeinsam nach Paris in das Zentrum der französischen Moderne (Le Corbusier, Ozenfant = L'Esprit Nouveau) und stellten in Léonce Rosenbergs «Galerie de l'Effort Moderne» aus (vgl. Abb. 10c/d). Hier in Paris setzte van Eesteren diese Experimente in der Stadtplanung mit L.G. Pineau fort und widmete sich besonders der Bewältigung des Stadtverkehrs (vgl. Abb. 11). Die Beschäftigung mit dem Problem Verkehr und Stadtplanung schlug sich in verschiedenen Wettbewerbsentwürfen nieder, z.B. zur «Neugestaltung des Rokins in Amsterdam» (1924) und dem von Wasmuth ausgeschriebenen Wettbewerb «Berlin unter den Linden» (1925), den er gewann (vgl. Abb. 12).

Das verschaffte ihm internationalen Zugang zur Moderne. Auch in den Niederlanden hatte er Aufnahme gefunden. Unterstützt wurde das durch seine Mitarbeit im Büro von Jan Wils. Er wurde in die «schoonheidscommissie»<sup>20</sup> der Stadtplanung von Rotterdam berufen. J.J.P. Oud war zu dieser Zeit Chefplaner von Rotterdam, van Lohuizen arbeitete an der Wohnungsstatistik im Wohnungsamt und war Vorsitzender des «opbouw», in dem van Eesteren 1925 einen Vortrag über seinen Entwurf «Berlin unter den Linden» hielt und Mitglied wurde. Die Gruppen «opbouw» und «De 8», insbesondere nach ihrer späteren Vereinigung, wurden das Sammelbecken der modernen Architektur- und Stadtplanerbewegung in den Niederlanden. Ein Teil der Mitglieder bildete später das holländische «Ciam-Büro».

Die Ciam, deren Präsident van Eesteren 1930 (zum Brüsseler Kongress der Ciam III, unter dem Titel «Rationelle Bebauungsweisen») wurde, versuchten die modernen Tendenzen auf europäischer Ebene zu einer einheitlichen Bewegung zusammenzufassen. Entstanden waren sie aus der Niederlage der Moderne (Le Corbusier und Jeanneret) im Völkerbundswettbewerb. Die Methoden bei der Analyse und Synthese der Städte wurden von van Eesteren in die Ciam eingebracht und im Ciam IV als verbindliche Grundlage ausgeführt (vgl. Abb. 13). Sie waren vorher in Amsterdam entwickelt und er-

probt worden. Van Lohuizen war dabei bestrebt, den Stand der Wissenschaft auf internationaler Ebene zu rezipieren, wobei die Stadtplanung um die Sozialwissenschaft erweitert wurde.<sup>21</sup> Die Untersuchungen zum AUP widerspiegeln dies. Sicher lagen Überlegungen von Patrick Geddes<sup>22</sup> zugrunde und die Erfahrungen des Regionalplanes von New York (ab 1923), und auch E. Howards Gedanken finden sich wieder. Es bestanden auch engere Kontakte zu Unwin und Parker. Die Quantifizierungen der Grünbereiche gingen auf Martin Wagners Dissertation<sup>23</sup> zurück. Im AUP sprach man ausdrücklich von der «Methode Martin Wagner».

Der gesamte Planungsansatz jedoch ging über alle Rezeption hinaus, indem die verwendeten Inhalte, ganz nach dem Prinzip des «De Stijl», nicht als beliebig aneinandergefügte Teile behandelt wurden, sondern als Integration zu einem nicht nur formalen Ganzen, nämlich zu einer sozial-räumlichen Gesellschaftsperspektive. Insofern ist der AUP neueren parzellierten Siedlungs- und Stadtteilplanungsansätzen wie auch seiner eigenen Fortschreibung voraus, da diese lediglich räumliche Fragmente, aber keine umfassende Lebensperspektive sind.

P. H. und V. R.

#### Anmerkungen

1 Cornelis van Eesteren in einem Interview der agf am 9.5.1981 in Hamburg, nach einem Transkript des Textes des Filmes «Gedanken über die Funktionelle Stadt», von agf (agf war die Arbeitsgruppe Funktionalismus, bestehend aus Mitgliedern aus Aachen [RWTH] und Hamburg [HfBK], die Autoren waren Mitglieder). In der Folge cit. als Transkript, hier S. 1/2.

2 Van Eesteren legt ausdrücklichen Wert auf die Betonung des Kontextes, also die Realität, eben den Bezug auf Daseinsformen, Transkript, S. 4.

3 Ibid.

4 Vgl. dazu besonders zur Lippe, R., 1981, Naturbeherrschung am Menschen, Bd. 1, Frankfurt am Main, S. 78.

5 Van Eesteren, op. cit., S. 3.

6 Zu den Begriffen des «Probehandelns» und Handlungs«potentials» vgl. R. zur Lippe, op. cit., S. 56 ff. und S. 71, S. 77.

7 Van Eesteren, op. cit., S. 3.

8 Vgl. dazu die Diskussionen zum Boplan, in «Gemeentebld Amsterdam», 1926, Afd. 1, S. 136, in der Folge cit. als GB.

9 GB 1926, Afd. 1, S. 131.

10 Ibid., S. 136.

11 Vgl. Berlage, H.P., 1905, Gedanken über den Stil in der Baukunst, Leipzig.

12 1. Naturschön zur allgemeinen Erholung, 2. Stadt- und Stadtteilparks, 3. Sport- und Spielflächen (auch Wassersport und Strandbäder), 4. Schrebergärten und Schulgärten (Nutzgärten), vgl. AUP, Deel I, S. 89–113.

13 Zu den ersten Untersuchungen der Abteilung SO gehörte eine Verkehrszählung der gesamten Stadt (1930), an der 2800 Zähler beteiligt waren, vgl. Scheffer, L. S.P., 1931, Het schema voor de verkeersverbetering in de binnenstad van Amsterdam, in «Tijdschrift voor Volkshuisvesting», S. 106 ff.

14 Interview 19.10.1981, agf mit van Eesteren in Amsterdam.

15 Van Eesteren 1931, nach Steinmann, M., 1979, Ciam, Dokumente 1928–1939, Basel, S. 114.

16 Vgl. AUP, Deel I, S. 55–61.

17 Die Gemeinde Amsterdam führte seit dem Ende des 19. Jh. eine konsequente Bodenvorratspolitik durch. Boden wurde nur in Erbpacht vergeben, so dass mit Ausnahme der Innenstadt der grösste Teil des städtischen Bodens kommunalisiert war.

18 Die Ergebnisse wurden 1937 in der Studie «Grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam, Uitbreidingsplan Bosch en Lommer» publiziert.

19 Nach Bois, Y.A., 1983, Zur Definition des «De Stijl», in «Werk, Bauen + Wohnen», Nr. 7/8, S. 43.

20 Die «schoonheidscommissies» (Schönheitskommissionen) waren der kommunalen Bauverwaltung beigeordnet. Sie beurteilten die Fassadenentwürfe auf ihre stadträumliche und gestalterische Qualität hin. So wurde beispielsweise durch die Besetzung dieser Kommission mit Vertretern der «Amsterdamer Schule» in den frühen 20er Jahren das Stadtbild von Amsterdam geprägt.

21 Dieser wissenschaftliche und kommunalpolitische Ansatz von van Louizen drückte sich auch aus in seiner Mitarbeit im «Nederlands instituut voor volkshuisvesting» (NIV), dessen Gründung auf dem Stadtplanungskongress 1924 in Amsterdam beschlossen wurde und dem die meisten Wohnungsbauvereinigungen, alle grossen Kommunen und eine Anzahl wichtiger Persönlichkeiten aus dem Bereich Stadtplanung und Wohnungswesen angehörten. Aufgabe des NIV war, wissenschaftliche Untersuchungen zum Wohnungswesen und zur Stadtplanung zu erstellen, mit dem Ziel, mit diesen Ergebnissen die Wohnungspolitik der Regierung zu beeinflussen.

22 Vgl. Geddes, P., 1915, Cities in Evolution, An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics, London.

23 Wagner, M., 1915, Das sanitäre Grün der Städte, Ein Beitrag zur Freiflächentheorie, Diss. Berlin. U.a. war Martin Wagner 1926–1933 Stadtbaurat in Berlin.



19

17 Entwurf für ein Geschäftsviertel mit kreuzungsfreiem Verkehr, C. van Eesteren und L. G. Pineau, Paris, 1924

18 Wettbewerbsentwurf «Berlin, Unter den Linden», 1. Preis: C. van Eesteren, ausgeschrieben vom Wasmuth Verlag

19 Ciam IV auf der Patris II, 1933. C. van Eesteren erläutert die Amsterdamer Planung. Im Hintergrund, an der Wand hängend, die in Englisch, Deutsch und Französisch verfasste Plan-Legende