Eine verstädterte Landschaft : Rotterdam, zur Morphologie von Komplexität

Autor(en): **F.P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **77 (1990)**

Heft 1/2: **Neues aus den Niederlanden = Du nouveau des Pays-Bas = News from the Netherlands**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-58324

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.

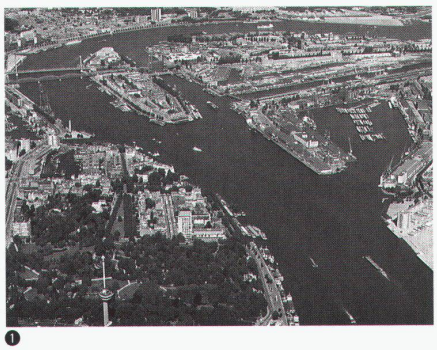
Haftungsausschluss

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

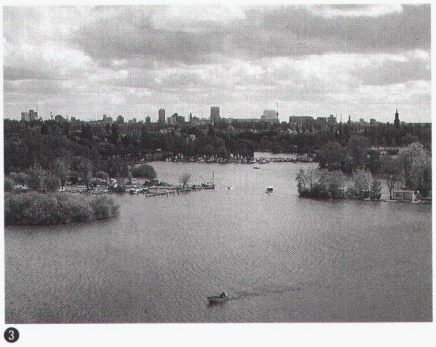
http://www.e-periodica.ch

Eine verstädterte Landschaft



❶

❷



❸

Rotterdam, zur Morphologie von Komplexität

Walter Benjamin interessierten schon früh Städte (wie Neapel), die keine geordneten Beziehungen zwischen Stadtplan und Gebäuden erkennen lassen (und insofern einer «klassischen» Rezeption unzugänglich schienen). Rotterdam hat – wie Neapel – den Ruf einer unergründlichen, chaotischen Stadt. In den Niederlanden wecken solche Städte seit kurzem die Neugier von Städteplanern, die sich weniger mit idealisierten Entwürfen und mehr mit städtischen Wirklichkeiten auseinandersetzen wollen. Der folgende Beitrag* erläutert die städtebauliche Logik, die hinter den Bildern entdeckt werden kann.

Rotterdam, sur la morphologie de complexités

Les villes (comme Naples) n'accusant aucune relation ordonnée entre le plan urbain et les édifices (et qui semblent donc refuser une réception «classique»), ont très tôt interessé Walter Benjamin. Comme Naples, Rotterdam a la réputation d'être une ville insondable et chaotique. Aux Pays-Bas, de telles villes éveillent depuis peu la curiosité des urbanistes qui préfèrent plutôt les réalités urbanistiques aux projets idéalisés. L'article qui suit* explique la logique urbanistique que l'on peut découvrir derrière les images.

Rotterdam, on the Morphology of Complexity

Walter Benjamin was early in his life interested in cities (like Naples) which do not reveal any kind of ordered relationship between street plan and buildings (and to this extent appeared inaccessible to a "classical reception"). Rotterdam – like Naples – has the reputation of being an inscrutable, chaotic city. In Holland such cities have recently started to excite the curiosity of urbanists who do not want to come to terms so much with idealized designs as with urban realities. The following article elucidates the urbanistic logic which can be detected behind the illustrations.

* Der Beitrag ist eine gekürzte Fassung und stammt aus dem Buch von Frits Palmboom, «Rotterdam, verstedelijkt landschap», Rotterdam, 1987. Eine englische Version wird im Buch «The Intensive Use of Urban Open Space: The Case of Rotterdam», herausgegeben von M.J. Vroom und J.H.A. Meeus, Mansell Publishing Ltd., London, erscheinen.

Cet article est une version condensée tirée de l'ouvrage de Frits Palmboom «Rotterdam, verstedelijkt landschap», Rotterdam, 1987. Une version anglaise figurera dans le livre «The Intensive Use of Urban Open Space: The Case of Rotterdam», publié par M.J. Vroom et J.H.A. Meeus, Mansell Publishing Ltd., Londres.

❹

❶
Stadt und Hafenanlagen aus der Vogelperspektive / La ville et le port vus à vol d'oiseau / Town and harbour from a bird's eye view

❷
Das südliche Ufer: die sich ständig ändernde Deltalandschaft / La rive sud: un paysage de delta sans cesse changeant / The southern bank: the continually changing delta landscape

❸
Das nördliche Ufer: sumpfiges Moorgebiet / La rive nord: un terrain marécageux / The northern bank: swampy moors (Foto: F. Palmboom, Rotterdam)

❹
Die Präsenz des Hafens / La présence du port / The harbour (Foto: Pieter van Oudheuschen, Rotterdam)

Eine Reihe von städtebaulichen Projekten Rotterdams hat internationalen Ruhm erlangt: der Plan für den Wiederaufbau des im Krieg zerstörten Stadtzentrums nach den CIAM-Prinzipien, die Pläne für neue Wohnquartiere wie Pendrecht, die innerhalb von CIAM und dem TEAm X eine grosse Rolle spielten, und die Stadterneuerungskampagnen der letzten 15 Jahre.

Trotz all dieser geordneten Eingriffe hat die Stadt als Ganzes den Ruf, unergründlich und komplex zu sein. Rotterdam widerspricht dem klassischen Bild einer Stadt. Die Bombardierungen der Innenstadt haben fast alle historischen Zeugnisse zerstört. Rotterdam ist eine industrielle *boomtown,* in der der Krieg, politische Willkür und ökonomische Ausbeutung tiefe Spuren hinterlassen haben. Die Beziehung zwischen der Stadt und den Gebäuden ist uneindeutig; sie wird von einem labyrinthischen Strassensystem und einer enormen Vielfalt an «modernen» Gebäudetypen charakterisiert: Aus diesem Grund wird die Stadt meist als chaotisch empfunden.

Rotterdam ist auch für Architekten und Städteplaner eine Herausforderung. In seiner heterogenen Urbanität bietet Rotterdam Anlass zu einer Konzeption, die versucht, das Potential dieser verstädterten Landschaft auszuschöpfen (statt krampfhaft nach einer architektonischen Einheitlichkeit zu suchen).

Das Meer, der Fluss und die Deiche

Die physische Struktur der Stadt Rotterdam ist auf ihre besondere geographische Lage zurückzuführen: eine ausschliesslich künstliche Landschaft, die mehrheitlich unter dem Meeresspiegel an der Mündung des Rheins liegt. Sie hat ihre endgültige Form erst vor etwa 700 Jahren bekommen und wurde bis auf den heutigen Tag mehrfach Opfer radikaler Eingriffe. Der Fluss, der ab Rotterdam «Nieuwe Maas» heisst, ist Teil eines Deltas. Er bildet dessen nördlichsten Arm. Dadurch entsteht ein wichtiger struktureller Unterschied zwischen den beiden Ufern. Das nördliche Ufer ist ein sumpfiges Moorgebiet, durch Dünen vor dem Meer geschützt. Aus dem Moor entspringen mehrere Flüsschen wie die «Rotte» und die «Schie». Das Gebiet auf dem südlichen Ufer hingegen war immer zum Meer hin offen und den Gezeitenbewegungen des Meeres und den jahreszeitbedingten Schwankungen des Flusses ausgesetzt. Es bildete eine sich ständig ändernde Landschaft von Inseln zwischen Buchten, Sandbänken und Flussarmen.

Bis Deiche gebaut wurden, hatten dieses Delta und seine Meereseinschnitte keine bestimmte Form. Erst im 13. Jahrhundert, nach unzähligen Versuchen und vielen Misserfolgen gelang es, die wichtigsten Deiche zu befestigen, an dem Ort, wo sie heute noch liegen. Das Anlegen dieser Deiche hat aber den Unterschied zwischen dem südlichen und dem nördlichen Ufer vergrössert.

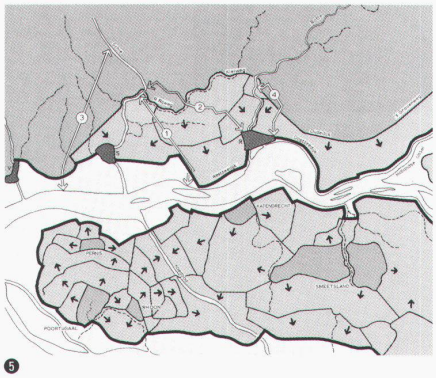
Auf dem Nordufer bildet der Deich eine schnurgerade Linie parallel zum Fluss, von den Dünen im Westen bis zum festeren Boden im Osten des Landes, alle Moorgebiete einschliessend. Die letzte Arbeit bildete das Eindämmen des Flüsschens Rotte, um eine Überschwemmung des Hinterlandes zu verhindern. Um diesen Damm herum entstand Rotterdam, am Übergang der grossen Flüsse ins Hinterland.

Auf dem südlichen Ufer fing man an, auf Sandbänken mit inselartigen konzentrischen «Poldern» Land zu gewinnen. Mit der Zeit wurden neue Landgebiete hinzugefügt, so dass sich ein Muster von ineinandergreifenden, schalenförmigen Poldern bildete. Nach dem Befestigen der Deiche blieb noch ein respektables Gebiet ausserhalb der Deiche übrig: Platz für den Fluss, um gelegentlich über die Ufer treten zu können. Dadurch gibt es nicht nur einen Unterschied zwischen dem nördlichen und dem südlichen Ufer, sondern auch eine grosse Differenz zwischen dem Gebiet innerhalb der Deiche (für eine bestimmte Form der Parzellierung und Nutzung vorbereitet) und dem Land ausserhalb der Deiche – amorph, veränderlich und dem freien Spiel von Meer und Fluss ausgesetzt.

Für die Stadt hat der Deich immer eine grosse Bedeutung als Trennungslinie gehabt. Ursprünglich war Rotterdam mehr eine Stadt hinter Deichen als eine Stadt am Fluss.

Parzellen und Strassen

Im Gebiet innerhalb der Deiche wurde die Struktur der Stadt von der Parzellierung der Ländereien weitgehend festgelegt. Die Parzellierung wird durch lange parallele Gräben bestimmt, die das Wasser aus dem Land drainieren. Meistens werden die Gräben in einem rechten Winkel zu den Deichen gegraben. Die Deiche nehmen die Strassen auf, und an der Strasse, am Kopf der Parzelle, liegen die Bauernhäuser. In der offenen Landschaft bilden die Gebäude und Baumgruppen Bänder. Auf der Karte bilden die Strassen und Gräben kammartige Formen. Auf dem Nordufer werden sie zu grossen



❺
Das Anlegen der Deiche vergrössert noch den Unterschied zwischen nördlichem und südlichem Ufer / La mise en place des digues accroît encore la différence entre les rives nord et sud / The construction of dikes helps increase the difference between the northern and the southern bank

Fächern. Einige sind auf die Maas hin orientiert, andere auf die Rotte. An Orten, wo verschiedene Fächer zusammenstossen, treten komplexe Parzellenformen auf. Sie bilden Bruchzonen zwischen den an sich regelmässigen Fächerstrukturen.

Weiter entfernt vom Fluss findet man regelmässige geometrische Parzellenmuster, auf einem Bodenniveau, das tiefer gelegen ist als die Gebiete unmittelbar hinter dem Deich. Sie sind ein Resultat des Stechens von Torf, der als Heizmaterial gewonnen wurde. Die Torfgewinnung dauerte einige Jahrhunderte (1600–1900), in deren Verlauf Rotterdam beinahe sein ganzes Hinterland verbrannte. Daraus ergab sich eine Unmenge von Seen, die wiederum trockengelegt und von neuem parzelliert wurden. Einige dieser Seen bestehen noch: Sie bilden überraschende Elemente innerhalb der Verstädterung.

Auf dem südlichen Ufer bekamen alle kleinen Polder ihre eigene Parzellierung völlig unabhängig voneinander. Dies ergibt einen Flickenteppich von verschiedensten Mustern. Sie haben weder eine Beziehung zueinander noch eine Beziehung zum Fluss. Gebäude und Baumreihen stehen auf dem Deich und bilden ringförmige Einheiten anstelle von parallelen Bändern.

Als System ist das Muster von Parzellen und Gräben sehr beständig, weil es mehrere Funktionen übernimmt:
– die Gräben dienen als Drainagesystem und bilden die Grenzen der Parzellen;
– die Parzellen sind Besitzeinheiten, die mit der Betriebsgrösse der Bauernhöfe übereinstimmen;
– die Gräben bilden ein Netz von Wasserwegen, die Strassen auf den Deichen dienen dem Transport über Land.

❻

❼

❻ ❼
Parzellierung und Stadtstruktur werden durch die Drainagegräben bestimmt / Parcelles et structure urbaine sont définies par les fossés de drainage / Parcellation and urban structure are determined by drainage ditches

Zudem bietet das System ein grosses Mass an Flexibilität: Die Parzellen können weiter aufgeteilt werden, in kleinere und grössere Einheiten, ihrer langen und schmalen Form wegen eignen sie sich für eine Vielzahl von Nutzungen. Schliesslich war das Parzellensystem die Grundlage für den Verstädterungsprozess, der am Anfang des 19. Jahrhunderts einsetzte. Im Laufe dieses Prozesses wurde eine grosse Zahl von länglichen, geschlossenen Baublöcken realisiert. Dergestalt wurden die Hauptzüge der Landschaft direkt ins Gefüge der Stadt aufgenommen.

Auf dem nördlichen Ufer wurden die langen und leicht gekrümmten Wege zu Hauptstrassen und Rückgraten der Stadt. Sie nehmen den Hauptharst des Verkehrs auf und sind Standorte für Läden und Geschäfte. Demgegenüber bleiben die Seitenstrassen, die innerhalb der Parzellen senkrecht zum Rückgrat verlaufen, schmal und gerade. Sie dienen nur zu Wohnzwecken. Zusammen bilden Haupt- und Nebenstrassen das endlose Häusermeer Rotterdams, indem in letzter Zeit ein Stadterneuerungsprozess abläuft.

Genau wie das ursprüngliche Parzellenmuster ist dieses Gewebe von Stadtstrassen nur zum Teil auf den Fluss hin orientiert und wird von früheren Bruchzonen unterteilt. Hier münden Hauptstrassen eines Gebietes plötzlich in Seitenstrassen eines anderen Quartiers. Die Bruchzonen bilden noch heute eine Art von Labyrinth, in dem zwischen Haupt- und Nebenstrassen nicht mehr unterschieden werden kann. Dies galt vor allem für das sehr dicht bebaute Stadtzentrum, mit seinen sehr engen Strassen blockierte es die Verbindungen zwischen dem Westen und dem Osten der Stadt.

Auf dem südlichen Ufer verwandelten sich die Deiche der schalenförmigen Polder in Stadtstrassen mit mehrgeschossiger Bebauung, während zwischen den Poldern niedrige Gartenstädte entstanden. Das Resultat war ein weiteres selbständiges Element im Repertoire Rotterdams: der Kontrast zwischen den Stadtstrassen auf den Deichen und den Gartenstädten an ihrer Rückseite. In diesen Gartenstädten wähnt man sich ausserhalb der grossen Stadt.

Die Verkehrsmaschine

Ein drittes Thema, das die Stadtform stark beeinflusst hat, ist die Verwandlung des Deltas um Rotterdam zu einer gewaltigen Verkehrsmaschine, die aus einem grossen Bündel von Autobahnen, Eisenbahnen, Häfen und Kanälen besteht. Die Autobahn, die Nord- und Südufer miteinander verbindet und die Region um Rotterdam erschliesst, bildet die Hauptader. Diese Vekehrswege bewirken zweierlei: In bisher unbekanntem Masse können zwar Verbindungen hergestellt werden, die vorher undenkbar waren, aber die Autobahn trennt auch. Das Autobahnsystem negiert die komplexen Strassenmuster innerhalb der Stadt. Es führt zu einer Zerstückelung der Stadt, zu einer Ansammlung von «Inseln» oder «Kompartimenten», umgeben von Verkehrsachsen.

Seit Mitte dieses Jahrhunderts, als die Stadterweiterung in grossem Massstab planmässig einsetzte, wurden die Inseln zwischen den Verkehrsachsen als Stadteinheiten aufgefasst. Das Wachstum der Stadt erfolgte nicht mehr von Parzelle zu Parzelle als Bestandteil eines Bandes, sondern indem ganze Abschnitte zwischen den Verkehrsachsen aufgefüllt wurden. Sie wurden zu mehr oder weniger autonomen Bereichen mit einer Typologie von freistehenden Gebäuden in einer grünen Umgebung. Sie sind durch Distanz und Kontrast zur Stadt und zum Hafen gekennzeichnet.

Der Hafen: vom Fluss zur Inselgruppe

Die Verstädterung des Aussendeichlandes hatte ihre eigenen Regeln. Zuerst wurde der Hafen gebaut, später die Stadt. Im Verlaufe der Entwicklung des Hafens veränderte sich die Beziehung zwischen Hafen und Stadt. Ursprünglich bildete der Quai das Zentrum der Aktivität im Hafen: eine Strasse zwischen Wasser und Gebäuden, in der sich Hafengeschäft und Stadtleben vereinigten. Die Gebäude waren eine Mischung aus Wohn- und Packhäusern. Später, gegen Ende des 19. Jahrhunderts, wurde der Hafen abgeschirmt, indem die Packhäuser zwischen Uferstrasse und Stadt erstellt wurden. Mehr und mehr wurde Rotterdam zu einer Stadt «hinter den Hafenanlagen» (anstelle der früheren Stadt «am Fluss»). Aus verladetechnischen Gründen wurden die Hafenbecken immer breiter und glichen bald Binnenmeeren, so dass das ganze Aussendeichgebiet – in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums – wie eine Inselgruppe wirkte.

In den letzten Jahren wurde dem Fluss entlang gegen das Meer hin eine breite Zone mit Docks, petrochemischer Industrie, Öldepots und Bergen von Containern geschaffen: eine Landschaft, die die Stadt ausschloss. Dadurch erübrigten sich die alten Hafenanlagen. Damit konnte das von Deichen und Hecken umgebene Gebiet endlich in die Stadt integriert werden. Dabei ist es wichtig, dass nicht nur auf die Flussufer, sondern auf den Inselgruppen-

8

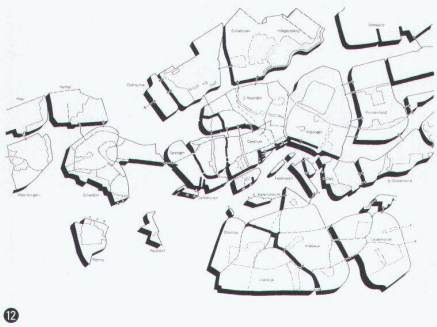
Die langen und leicht gekrümmten Wege des nördlichen Ufers werden zu Hauptstrassen / Les longs chemins légèrement courbes de la rive nord deviennent rues principales / The long and slightly curved paths along the northern bank are becoming main streets (Foto: Jannes Linders, Rotterdam)

9

Die Deiche des südlichen Ufers werden zu Stadtstrassen mit mehrgeschossiger Überbauung; zwischen den *Poldern* entstehen Gartenstädte / Les digues de la rive sud deviennent des voies urbaines bordées d'immeubles à plusieurs étages; des cités-jardins s'installent entre les polders / The dikes on the southern bank are becoming streets with multistory building complexes; garden towns are created in the space between the polders (Foto: Eric van Straaten, Vlaardingen)

⑩

⑪



⑫

⑩
Das unabsehbare Häusermeer / La mer de maisons infinie / Houses as far as you can see
(Foto: Jannes Linders, Rotterdam)

⑪
Die Verkehrsmaschine (Eisenbahnen, Autobahnen, Hafen und Kanäle) / La machine à circuler (voies ferées, autoroutes, port et canaux / The traffic machine (trains, motorways, harbour and canals)

⑫
Zerstückelung der Stadt durch das Autobahnsystem / La ville est morcelée par le système d'autoroutes / Parcellation of the town by the highway-system

charakter des Aussendeichgebietes als Ganzes geachtet wird, insbesondere dessen zentrale Lage zwischen dem Hinterland des nördlichen und des südlichen Ufers bietet eine historische Chance, die beiden Ufer stärker aufeinander zu beziehen.

Die Innenstadt

Die Beziehung von Rotterdam zu seiner Geschichte wird von der Bombardierung im Mai 1940 überschattet. Fast die ganze Innenstadt und grosse Teile der angrenzenden Gebiete wurden zerstört. Das Feuer, das im Zentrum wütete, zog eine neue Grenze innerhalb der Stadt. Ausserhalb dieser Grenze war kaum ein Gebäude älter als 100 Jahre. Unmittelbar nach Kriegsende wurde ein Gesamtplan für den Wiederaufbau des zerstörten Gebietes erstellt, der sogenannte Basisplan. Er bedeutete einen Durchbruch aus der Architektur im engeren Sinne in den Bereich der Stadtplanung. Er war aber auch eine Anleitung für eine tabula rasa, die den modernen Vorstellungen entsprach, die kleinzellige Stadt loszuwerden und die neue unter einem einzigen Gesichtspunkt wieder aufzubauen: als Stadt am Fluss.

Ein Netz von Hauptstrassen wurde vorgeschlagen, parallel zum Fluss, um die verschiedenen Vorkriegs-Stadtteile zu verketten, senkrecht zum Fluss, um die Bereiche innerhalb und ausserhalb der Deiche miteinander zu verbinden und um die Stadt zum Fluss hin zu öffnen. Es war ein Versuch, die Einwirkung der kleinen Moorflüsse auf die Form der Stadt zu reduzieren und dem Fluss Maas eine eindeutig dominierende Position einzuräumen. Die Schwierigkeit war jedoch, die übriggebliebenen Quartiere des 19. Jahrhunderts ins gleiche Konzept zu zwängen. Eine grosse Zahl von Kahlschlagsanierungen wurde notwendig. Und wie in anderen Städten lösten diese Abbruchoperationen grosse Proteste in der Bevölkerung aus. Darauf folgten die grossen Stadterneuerungskampagnen der siebziger Jahre. Sie festigten die Vorkriegsstruktur, Erneuerungsprojekte wurden nur innerhalb der einzelnen Quartiere realisiert, ohne ganze Stadtteile einzubeziehen.

Indem einige der geplanten Eingriffe unterlassen wurden, blieb der Bezug zwischen Stadtzentrum und Peripherie problematisch. Das neue, moderne Stadtzentrum wurde nicht Teil einer homogenen neuen Stadtstruktur. Der bereits heterogenen Stadt wurde ein neues Fragment hinzugefügt.

Paradoxerweise hat dieses neue Stadtzentrum aber eine gewaltige Ausstrahlung auf den Rest der Stadt. Dank seinen modernen Hochhäusern bildet es einen wichtigen Orientierungspunkt: Die Skyline trägt zur Identität der Stadt als Ganzes bei, nicht aufgrund der Kontinuität der Struktur, sondern als Kontrast. Der Wiederaufbau des Zentrums kann deshalb nicht als Irrtum der Geschichte betrachtet werden, sondern bildet heute einen wesentlichen Teil Rotterdams.

Abschliessend können die drei Grundmuster, die die Stadtmorphologie bestimmen, unterschieden werden:
- erstens die Dynamik von Delta und Deichen;
- zweitens das System von Parzellen, das zu einem Strassensystem führt, und
- drittens die Verkehrsanlagen.

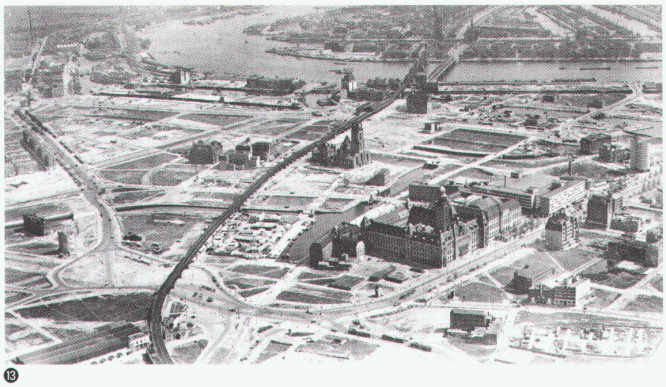
All diese Muster sind wie Schichten, die sich überlagern. Zwischen diesen Schichten gibt es keine feste Beziehung. Keines der Muster dominiert; sie sind alle vorhanden und wirken gleichzeitig.

Zwei Merkmale prägen den städtischen Alltag. Zunächst bietet die lockere Struktur der Stadt eine unglaubliche Fülle an überraschenden Kombinationen und Kontrasten: unterschiedliche Welten stossen aufeinander. Zweitens ist die Stadt eher eine verstädterte Landschaft als eine architektonische Einheit. Die Vielfalt der Themen ist das direkte Ergebnis der pragmatischen Art, in der die komplexe geomorphologische Ausgangslage genutzt wurde.

Aktuelle Projekte

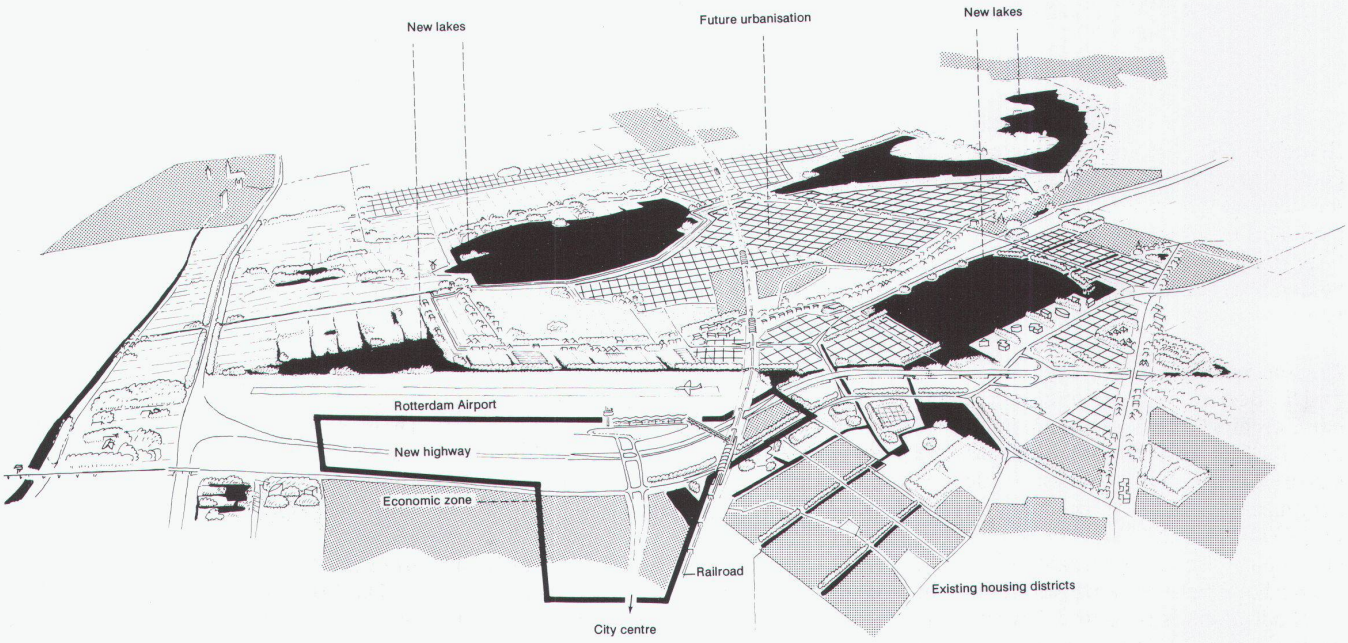
Das Projekt «de Kop van Zuid» für die verlassenen Hafenbereiche im Zentrum der Stadt ermöglicht, die Bezüge der Aussen- und Innendeichgebiete und die der beiden Ufer neu zu definieren. Dazu verbindet eine neue Brücke wichtige Linien in den betroffenen Stadtteilen und macht das Aussendeichgebiet wie ein Querschnitt in seiner ganzen Ausdehnung lesbar. Indem auf der zentralen Halbinsel die Dichte stark zunimmt, wird die Auseinandersetzung zwischen Stadt und Wasser dramatisiert. Zudem wird durch den Umbau des Flughafens eine Weiterführung dieser Linie möglich, die als Stadtachse das neue Zentrum mit dem Flughafen in der Peripherie verbindet. Neue Teile der Verkehrsanlagen (Flughafen, Autobahn und Eisenbahn) intensivieren die ökonomische Potenz der Peripherie, dies kommt dank der neuen Achse dem Zentrum der Stadt zugute.

Bei den Stadterneuerungsprojekten werden nach 15 Jahren einer nur einseitigen Verbesserung der internen Quartierstrukturen nun auch die Berührungsflä-



⑬

⑭

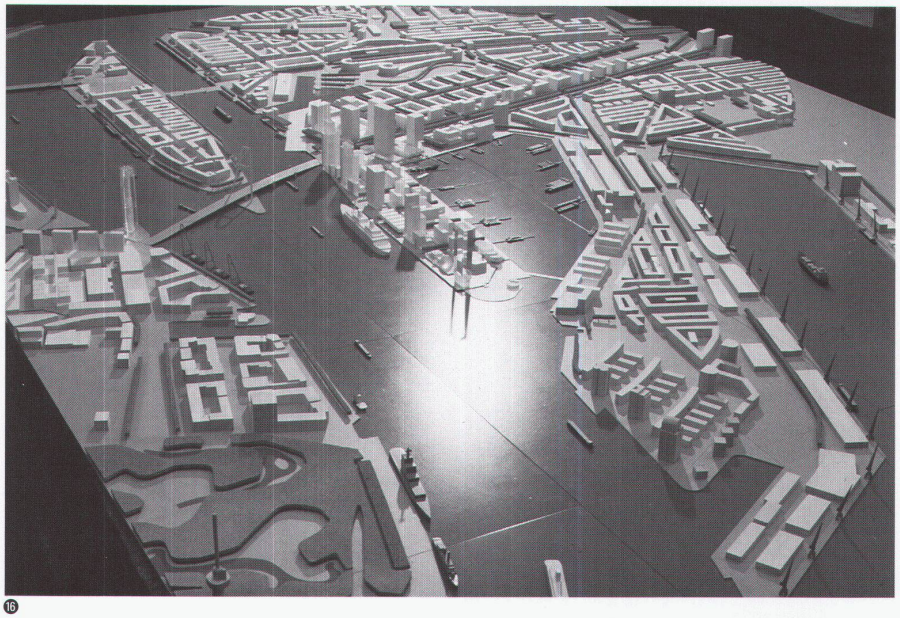


⓯

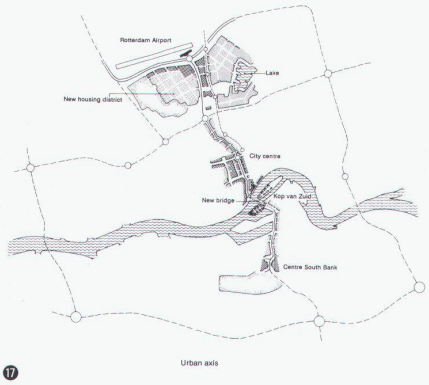
chen der Quartiere und die Strassen, die sie zusammenbinden – die alten Ringdeiche – als Rückgrat der Stadt wiederentdeckt.

Beim «Noordrand-plan» an der nördlichen Peripherie der Stadt werden neue Seen als Landschaftselemente der immer weiter sich ausdehnenden Stadtlandschaft vorgeschlagen. Diese Seen werden in diesem Fall bei der Sandgewinnung für die Urbarmachung des Baugeländes gewonnen. Sie sind Bestandteil eines Plans für eine durchgehende Parklandschaft und ergänzen die bestehenden Seen. All diese Projekte verlangen ein vielseitiges Interesse für eine zeitgemässe Dynamik und die Themen der Stadt, eine Unbefangenheit gegenüber dem Neuen und der beschriebenen Logik der Komplexität dieser Stadt. *F.P.*

Überarbeitung und Übersetzung: Jan Verwijnen



⓰



⓱

⓭
Nach der Bombardierung von 1940 / Après le bombardement de 1940 / After the bombing of 1940

⓮
1956: Die Hafenbecken gleichen Binnenmeeren / 1956: les bassins portuaires ressemblent à des mers intérieures / 1956; the harbour basins resemble landlocked seas
(Fotos Abb. 13 und 14: KLM aerocarto, Schiphol-Ost)

⓯–⓱
Rotterdam 2000: Stadterneuerungsprojekt entlang der Nord-Süd-Achse / Rotterdam 2000: Projet de rénovation urbaine le long de l'axe nord-sud / Rotterdam 2000: urban renewal project along the north-south axis

⓰
Modellaufnahme «Kop van Zuid», Projekt für die verlassenen Hafenbereiche im Zentrum / Photographie de la maquette «Kop van Zuid», projet pour la partie du port abandonnée au centre de la ville / Model shot of "Kop van Zuid" , a project developed for the no longer used harbour areas in the centre