

# Wasch mir das Auto, aber mach mich nicht naß

Wohnen im alten Hafen von Amsterdam: Niederländische Stadtebauer entdecken das feuchte Element

*Nach einer städtebaulichen Phase, während derer niederländische Großstädte und vor allem Amsterdam notwendige Stadterweiterungen architektonisch als Idylle tarnten, wächst nun die Neigung, dezidiert großstädtisch und verdichtet zu bauen. Zum Abschluß einer Folge von drei Artikeln (siehe F.A.Z. vom 7.10. und 11.10.) stellt der Amsterdamer Landschaftsarchitekt Tobias Woldendorp ein wegweisendes Projekt dieser sinnvollen neuen Verdichtung vor.* F.A.Z.

Feinfühlig glauben heute noch den Duft von Teer, Gewürznelken und anderen Kräutern zu spüren, die die Niederländer seit dem „Goldenen“ sechzehnten Jahrhundert aus ihren überseeischen Kolonien nach Amsterdam transportierten und rund um die östlichen Hafengebiete verkauften. Man braucht Phantasie hierzu, denn das Gewerbe glitt ab Mitte der sechziger Jahre in ruhigeres Fahrwasser. Wörtlich ruhiger, denn die immer größer konstruierten Transportschiffe wichen zunehmend in die näher an der Nordsee gelegenen westlichen Hafengebiete aus. Dort war der Nordseekanal, die Verbindung der Hauptstadt mit der Nordsee, leichter auf den Tiefgang der neuen Containerschiffe auszubauen.

Wo früher die Schiffe der Vereinigten Ost-Indischen Compagnie gebaut und mit viel Spektakel ins Wasser gelassen wurden, wo die Gewürze in nahegelegenen Speichern gelagert wurden und später das blühende Hafengebiet Amsterdams sich erstreckte, warten die Lagerhäuser mit Namen aus aller Herren Länder auf ihr Schicksal: Strangulieren oder neue Chancen im Sinne von „Kasko“, dem neuen, Bürgerbeteiligung im weitesten Sinne ermöglichenden Amsterdamer Bauprogramm, heißt die Alternative.

Die „KNSM“-Eiland (Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij) benannte Halbinsel wurde mittlerweile bebaut. Hier steht das wuchtig-großstädtische, vom Berliner Architekten Kollhoff entworfene „Piräus“-Gebäude. Der dun-

kel verlinkerte, langgestreckte Hochbau mit Läden, Praxen und Ateliers im Erdgeschoß, unterstreicht auf markante Weise die städtische Ausstrahlung, die dieser ehemalige Hafen nun erhält. Erste Restaurants und Geschäfte sind die Vorboten eines großstädtischen Wohnklimas.

Etwas entfernt warten das Java-Eiland und der Borneo-Kai noch auf die Bauunternehmer. Hier, in der Nähe der Stadtmitte, soll dezidiert städtisch gebaut werden. Erstrebt wird eine Amsterdam gemäße Urbanität, die ungeachtet gutgemeinter Versuche wie im Stadtteil Nieuw Sloten noch nicht zustande gekommen ist. Im April 1991 formulierte das Planungsamt Amsterdam Leitlinien zur Bebauung der beiden Areale, worauf drei Architektenbüros Pläne einsandten. Ausgewählt wurde die Arbeit des Architekten Sjoerd Soeters, der mit seinem spektakulären Kasino in Zandvoort aan Zee Aufsehen erregt hat. Die Bauarbeiten begannen in diesem Jahr. Soeters selbst beschränkte sich darauf, einige extravagante Grachtenhäuser zu gestalten, leitet aber die Ausführung der Gesamtarbeiten.

Bei der Bebauung von Java-Eiland versucht man Erfolgsformeln wiederzubeleben, die Amsterdam zu dem gemacht haben, was es ist: Eine davon ist das Bauen in hoher Dichte – geplant sind einhundert Wohnungen pro Hektar –, ausgehend vom Modul des geschlossenen Baublocks. Diese erprobte Bauweise, äußerlich kompakt und räumlich strukturierend, bietet nicht nur den Vorteil bodensparenden Bauens, sondern begünstigt auch die effektive Kriminalitätsbekämpfung von Großstadtvandalismus bis zu Wohnungseinbrüchen.

Gleichfalls auf traditionelle städtebauliche Grundbegriffe verweist die Gliederung des westlichen Teiles der Halbinsel durch vier Grachten. Vielleicht ist die Bezeichnung Gracht an dieser Stelle zu hoch gegriffen, denn die Wasserläufe sind jeweils kaum 150 Meter lang. Aber sie leisten einen erheblichen Beitrag zur räumlichen Qualität. Gleiches gilt für den Kai, an dem sich noch die Landungsbrücken der ehe-

maligen Binnenfahrtschiffe befinden. Hier sind nun Wohnschiffe vertäut, wie sie auch in der Innenstadt seit langem schon zum vertrauten Bild der Stadt gehören. Da die Ufer nicht mit Wohnungen zugebaut wurden, sind die Kais für jeden zugänglich, und es blieb zum Beispiel Raum für das alle fünf Jahre stattfindende nautische Großereignis SAIL, wenn Segelschiffe aus aller Welt im Hafen von Amsterdam anlegen.

Auch der Borneo-Kai wird – nach dem städtebaulichen Plan von Adriaan Geuze – in großstädtischer Dichte bebaut. Geuze, ein junger Landschaftsarchitekt, ist mit engagierten städtebaulichen Thesen bekannt geworden und mittlerweile sehr gefragt. Mit seiner Arbeit als Städteplaner wird die in den Niederlanden übliche Trennung von Landschaftsarchitektur und Architektur aufgehoben: Es ist auffallend, daß Geuze schon der zweite Gewinner des „Maaskantpreises“ ist, der aus der Landschaftsarchitektur kommt.

Eine zweite Landschaftsarchitektin, die Amsterdam mit ihren Vorstellungen von Urbanität reizt, ist Marieke Timmermans. Entsprechend ihrem mit dem „Archprix“ ausgezeichneten Plan für einen Teil des Ij, bestehend aus dem ehemaligen Holzhafen und einem angrenzenden, verwilderten Grundstück, erhält Amsterdam vorübergehend eine riesige innerstädtische Freizeitanlage. Ihr Vorbild sind die inzwischen europaweit bekannten sogenannten Center-Parcs. Das Einzigartige aber an diesem Projekt besteht darin, daß ohne Aufschüttung des Wassers ein völlig neues Fundament für eine Stadterweiterung gewonnen wird. Mehr noch: Marieke Timmermans räumt dem Wasser Vorrang ein. In Umkehrung des gewohnten Landgewinnungsprinzips wird verunreinigter Boden abgetragen und danach das Gelände geflutet. So wird sich das Freizeitgelände als Wasserfläche darbieten, umfaßt von einem Rahmenwerk und strukturiert von inselartig verteilten Bauten und Anlagen.

Die Baulichkeiten des Geländes hängen nach Timmermans Plan gleichsam unter

den auf Pfählen ruhenden, hohen Kais und sind nur mit kleinen Booten erreichbar: Was soll man mit dem Auto in einer Stadt, die für eine Politik der autofreien Stadt steht? Wo man, und das seit Anbeginn, derart mit dem Wasser verbunden ist, ist der Transport mit dem eigenen Boot eigentlich selbstverständlich.

So erhält Amsterdam mit Marieke Timmermans Projekt das, was den „nassen Traum“ ausmacht – hydrologisch, morphologisch und bezüglich der Erholung. Mit dem jetzigen Center-Parc sind städtebauliche Weichen gestellt: Nach seiner Schließung in einigen Jahren nämlich werden seine Grundkonstruktionen die Bausteine für ein künftiges urbanes Zentrum bilden. Dessen Vorteil bestünde darin, Wohn- und Erholungsgebiet in einem zu sein. Mit dem Ij-Fluß als einer innerstädtischen Erholungslandschaft würde ein Ausgleich geschaffen für all die Gebiete an Amsterdams Peripherie, die man ausuferndem Siedlungsbau geopfert hat.

Die Kommune hat sich Marieke Timmermans Thesen zu eigen gemacht und entwickelt auf Basis ihrer Ideen Entwürfe für Wohnungsbau im Holzhafen. Es scheint sich ein Umdenken bei der städtischen Abteilung „Raumordnung“ zu vollziehen: Sie arbeitet einen Leitplan für die Ij-Ufer aus, in dem der öffentliche Raum bestimmend ist, und nicht, wie zuvor, die Massierung von Bauten, als deren „Abfallprodukt“ öffentlicher Rest-Raum übrigbleibt. So könnte gewährleistet sein, daß die nun geschaffene städtebauliche Qualität nicht, wie früher so oft, wieder verloren geht.

Amsterdam befindet sich auf dem besten Weg, das Wasser als sein eigentliches Moment und seinen eigentlichen öffentlichen Raum wiederzuentdecken. Die Ij-Ufer könnten das Pionierobjekt dieser Renaissance darstellen. Mit ihr würde sich das am Beginn dieser Serie zitierte Sprichwort vom holländischen Blut, das es „dorthin zieht, wo es nicht fließen kann“ in sein folgen- und segensreiches Gegenteil verkehren. TOBIAS WOLDENDORP

## Frankfurter Allgemeine

### Feuilleton heute

Im Kölner Museumsstreit scheint die Entscheidung gefallen zu sein Seite 41

Bei Michel Petruccianis Aufstieg hatte Willemsen die Finger im Spiel Seite 41

Hollands Architektur provoziert weiterhin die deutsche Bauwelt Seite 42

Busonis Oper „Doktor Faust“ weckt Graz Seite 43

# Wasch mir das Auto, aber mach mich nicht naß

Wohnen im alten Hafen von Amsterdam: Niederländische Stadtebauer entdecken das feuchte Element

*Nach einer städtebaulichen Phase, während derer niederländische Großstädte und vor allem Amsterdam notwendige Stadterweiterungen architektonisch als Idylle tarnten, wächst nun die Neigung, dezidiert großstädtisch und verdichtet zu bauen. Zum Abschluß einer Folge von drei Artikeln (siehe F.A.Z. vom 7.10. und 11.10.) stellt der Amsterdamer Landschaftsarchitekt Tobias Woldendorp ein wegweisendes Projekt dieser sinnvollen neuen Verdichtung vor.* F.A.Z.

Feinfühlig glauben heute noch den Duft von Teer, Gewürznelken und anderen Kräutern zu spüren, die die Niederländer seit dem „Goldenen“ sechzehnten Jahrhundert aus ihren überseeischen Kolonien nach Amsterdam transportierten und rund um die östlichen Hafengebiete verkauften. Man braucht Phantasie hierzu, denn das Gewerbe glitt ab Mitte der sechziger Jahre in ruhigeres Fahrwasser. Wörtlich ruhiger, denn die immer größer konstruierten Transportschiffe wichen zunehmend in die näher an der Nordsee gelegenen westlichen Hafengebiete aus. Dort war der Nordseekanal, die Verbindung der Hauptstadt mit der Nordsee, leichter auf den Tiefgang der neuen Containerschiffe auszubauen.

Wo früher die Schiffe der Vereinigten Ost-Indischen Compagnie gebaut und mit viel Spektakel ins Wasser gelassen wurden, wo die Gewürze in nahegelegenen Speichern gelagert wurden und später das blühende Hafengebiet Amsterdams sich erstreckte, warten die Lagerhäuser mit Namen aus aller Herren Länder auf ihr Schicksal: Strangulieren oder neue Chancen im Sinne von „Kasko“, dem neuen, Bürgerbeteiligung im weitesten Sinne ermöglichenden Amsterdamer Bauprogramm, heißt die Alternative.

Die „KNSM“-Eiland (Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij) benannte Halbinsel wurde mittlerweile bebaut. Hier steht das wuchtig-großstädtische, vom Berliner Architekten Kollhoff entworfene „Piräus“-Gebäude. Der dun-

kel verlinkerte, langgestreckte Hochbau mit Läden, Praxen und Ateliers im Erdgeschoß, unterstreicht auf markante Weise die städtische Ausstrahlung, die dieser ehemalige Hafen nun erhält. Erste Restaurants und Geschäfte sind die Vorboten eines großstädtischen Wohnklimas.

Etwas entfernt warten das Java-Eiland und der Borneo-Kai noch auf die Bauunternehmer. Hier, in der Nähe der Stadtmitte, soll dezidiert städtisch gebaut werden. Erstrebt wird eine Amsterdam gemäßige Urbanität, die ungeachtet gutgemeinter Versuche wie im Stadtteil Nieuw Sloten noch nicht zustande gekommen ist. Im April 1991 formulierte das Planungsamt Amsterdam Leitlinien zur Bebauung der beiden Areale, worauf drei Architektenbüros Pläne einsandten. Ausgewählt wurde die Arbeit des Architekten Sjoerd Soeters, der mit seinem spektakulären Kasino in Zandvoort aan Zee Aufsehen erregt hat. Die Bauarbeiten begannen in diesem Jahr. Soeters selbst beschränkte sich darauf, einige extravagante Grachtenhäuser zu gestalten, leitet aber die Ausführung der Gesamtarbeiten.

Bei der Bebauung von Java-Eiland versucht man Erfolgsformeln wiederzubeleben, die Amsterdam zu dem gemacht haben, was es ist: Eine davon ist das Bauen in hoher Dichte – geplant sind einhundert Wohnungen pro Hektar –, ausgehend vom Modul des geschlossenen Baublocks. Diese erprobte Bauweise, äußerlich kompakt und räumlich strukturierend, bietet nicht nur den Vorteil bodensparenden Bauens, sondern begünstigt auch die effektive Kriminalitätsbekämpfung von Großstadtvandalismus bis zu Wohnungseinbrüchen.

Gleichfalls auf traditionelle städtebauliche Grundbegriffe verweist die Gliederung des westlichen Teiles der Halbinsel durch vier Grachten. Vielleicht ist die Bezeichnung Gracht an dieser Stelle zu hoch gegriffen, denn die Wasserläufe sind jeweils kaum 150 Meter lang. Aber sie leisten einen erheblichen Beitrag zur räumlichen Qualität. Gleiches gilt für den Kai, an dem sich noch die Landungsbrücken der ehe-

maligen Binnenfahrtschiffe befinden. Hier sind nun Wohnschiffe vertäut, wie sie auch in der Innenstadt seit langem schon zum vertrauten Bild der Stadt gehören. Da die Ufer nicht mit Wohnungen zugebaut wurden, sind die Kais für jeden zugänglich, und es blieb zum Beispiel Raum für das alle fünf Jahre stattfindende nautische Großereignis SAIL, wenn Segelschiffe aus aller Welt im Hafen von Amsterdam anlegen.

Auch der Borneo-Kai wird – nach dem städtebaulichen Plan von Adriaan Geuze – in großstädtischer Dichte bebaut. Geuze, ein junger Landschaftsarchitekt, ist mit engagierten städtebaulichen Thesen bekannt geworden und mittlerweile sehr gefragt. Mit seiner Arbeit als Städteplaner wird die in den Niederlanden übliche Trennung von Landschaftsarchitektur und Architektur aufgehoben: Es ist auffallend, daß Geuze schon der zweite Gewinner des „Maaskantpreises“ ist, der aus der Landschaftsarchitektur kommt.

Eine zweite Landschaftsarchitektin, die Amsterdam mit ihren Vorstellungen von Urbanität reizt, ist Marieke Timmermans. Entsprechend ihrem mit dem „Archiprix“ ausgezeichneten Plan für einen Teil des Ij, bestehend aus dem ehemaligen Holzhafen und einem angrenzenden, verwilderten Grundstück, erhält Amsterdam vorübergehend eine riesige innerstädtische Freizeitanlage. Ihr Vorbild sind die inzwischen europaweit bekannten sogenannten Center-Parcs. Das Einzigartige aber an diesem Projekt besteht darin, daß ohne Aufschüttung des Wassers ein völlig neues Fundament für eine Stadterweiterung gewonnen wird. Mehr noch: Marieke Timmermans räumt dem Wasser Vorrang ein. In Umkehrung des gewohnten Landgewinnungsprinzips wird verunreinigter Boden abgetragen und danach das Gelände geflutet. So wird sich das Freizeitgelände als Wasserfläche darbieten, umfaßt von einem Rahmenwerk und strukturiert von inselartig verteilten Bauten und Anlagen.

Die Baulichkeiten des Geländes hängen nach Timmermans Plan gleichsam unter

den auf Pfählen ruhenden, hohen Kais und sind nur mit kleinen Booten erreichbar: Was soll man mit dem Auto in einer Stadt, die für eine Politik der autofreien Stadt steht? Wo man, und das seit Anbeginn, derart mit dem Wasser verbunden ist, ist der Transport mit dem eigenen Boot eigentlich selbstverständlich.

So erhält Amsterdam mit Marieke Timmermans Projekt das, was den „nassen Traum“ ausmacht – hydrologisch, morphologisch und bezüglich der Erholung. Mit dem jetzigen Center-Parc sind städtebauliche Weichen gestellt: Nach seiner Schließung in einigen Jahren nämlich werden seine Grundkonstruktionen die Bausteine für ein künftiges urbanes Zentrum bilden. Dessen Vorteil bestünde darin, Wohn- und Erholungsgebiet in einem zu sein. Mit dem Ij-Fluß als einer innerstädtischen Erholungslandschaft würde ein Ausgleich geschaffen für all die Gebiete an Amsterdams Peripherie, die man ausuferndem Siedlungsbau geopfert hat.

Die Kommune hat sich Marieke Timmermans Thesen zu eigen gemacht und entwickelt auf Basis ihrer Ideen Entwürfe für Wohnungsbau im Holzhafen. Es scheint sich ein Umdenken bei der städtischen Abteilung „Raumordnung“ zu vollziehen: Sie arbeitet einen Leitplan für die Ij-Ufer aus, in dem der öffentliche Raum bestimmend ist, und nicht, wie zuvor, die Massierung von Bauten, als deren „Abfallprodukt“ öffentlicher Rest-Raum übrigbleibt. So könnte gewährleistet sein, daß die nun geschaffene städtebauliche Qualität nicht, wie früher so oft, wieder verloren geht.

Amsterdam befindet sich auf dem besten Weg, das Wasser als sein eigentliches Moment und seinen eigentlichen öffentlichen Raum wiederzuentdecken. Die Ij-Ufer könnten das Pionierobjekt dieser Renaissance darstellen. Mit ihr würde sich das am Beginn dieser Serie zitierte Sprichwort vom holländischen Blut, das es „dorthin zieht, wo es nicht fließen kann“ in sein folgen- und segensreiches Gegenteil verkehren. TOBIAS WOLDENDORP

## Frankfurter Allgemeine

### Feuilleton heute

Im Kölner Museumsstreit scheint die Entscheidung gefallen zu sein Seite 41

Bei Michel Petruccianis Aufstieg hatte Willemsen die Finger im Spiel Seite 41

Hollands Architektur provoziert weiterhin die deutsche Bauwelt Seite 42

Busonis Oper „Doktor Faust“ weckt Graz Seite 43