

Planung zwischen dem Wasser

Autor(en): **Christiaanse, Kees**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **27 (2014)**

Heft [8]: **Stadtregionen planen = Stadsregio's plannen**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

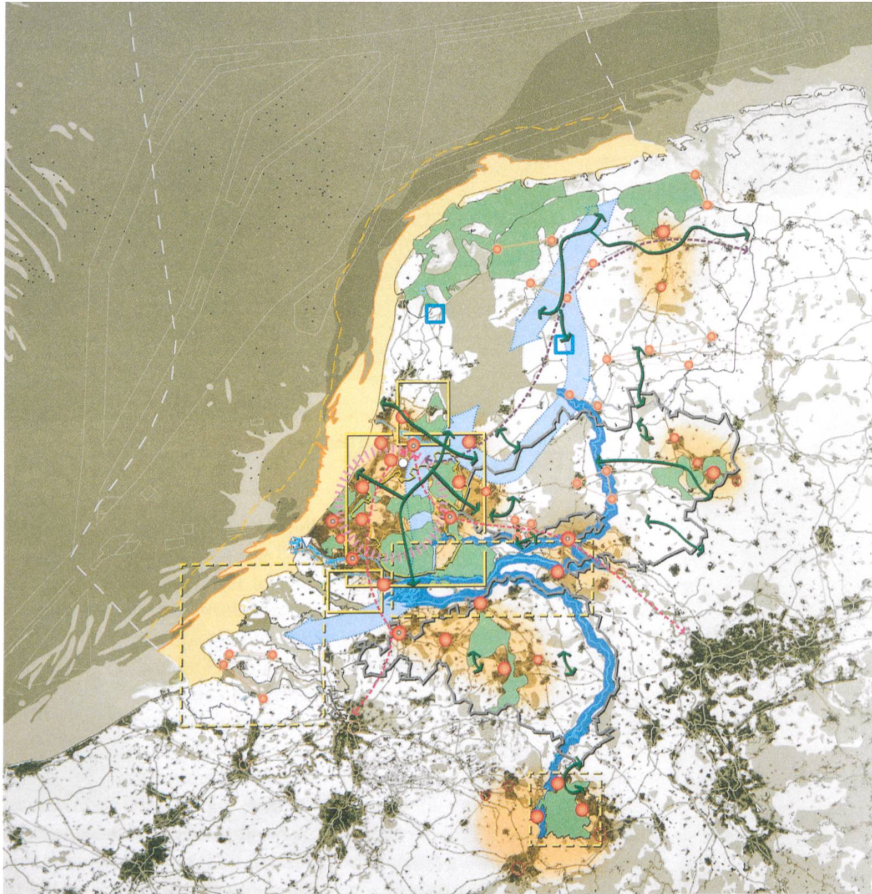
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-583468>

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.



Der fünfte Bericht zur nationalen Raumordnung von 2001, der nie umgesetzt wurde.
Karte: Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt (VROM) | *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, planologische kernbeslissing nationaal ruimtelijk beleid (PKB), 2001.*
Kaart: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM)

Planung zwischen dem Wasser

Einst rang in den Niederlanden die starke staatliche Planung dem Wasser das Land ab. Heute hat sie gegen die Wirtschaft einen schweren Stand. Die Stationen dazwischen.

Text:
Kees Christiaanse

Heute heisst das niederländische Ministerium, das die Raumplanung führt, «Ministerium für Verkehrsinfrastruktur und Umwelt». Vor einigen Jahren hiess es noch «Ministerium für Verkehr, Raumordnung und Umwelt». Zudem gab es ein «Ministerium für Volkswohnungsbau». Dieser Paradigmenwechsel sagt uns Folgendes. Erstens hat die Ökonomie für die heutige liberale Regierungskoalition höchste Priorität: Transport und Logistik sind die Pfeiler der Wirtschaft. Zweitens hat die Raumordnung keine grosse Priorität. Drittens wird die Pflicht, allen Niederländerinnen und Niederländern eine Wohnung zu beschaffen, als abgeschlossen betrachtet. Viertens demonstrieren die Niederländer mit solchen regelmässigen und radikalen

Erneuerungen, dass sie offen und flexibel sind. Dabei wird oft das Kind mit dem Bade ausgeschüttet, und Wissens- und Handlungsstrukturen gehen verloren.

Wer die Niederlande vom deutschsprachigen Kulturraum aus betrachtet, sieht eine städtebauliche Diaspora als Ergebnis einer scheinbar aus dem Ruder gelaufenen Raumordnungspolitik. Nimmt man eine angelsächsische Perspektive ein, so erscheint das Land als Beispiel von Ordnung und Sauberkeit. Der angelsächsische Blick gefällt mir besser, da die Niederlande ein komplexes Land sind. Im Lauf der Jahrhunderte liessen sich Immigranten aus zahlreichen Kulturen in Holland nieder, wobei die grösste Welle nach 1945 aus schlecht ausgebildeten Arbeitskräften bestand. Das gab produktive und destruktive Reibungen, die die urbanen Gebiete jedoch relativ gut absorbierten. Die Niederländer und Niederländerinnen betrachten das Reihenhaus und Wohneigentum als ihr Recht.

Dies führte zu einer enormen und günstigen Bauproduktion und erklärt die ausgedehnten, monofunktionalen Siedlungen. Die qualitätsvolle Raumordnung wird dabei für das eigene, komfortable Miniuniversum geopfert.

Die vielen durch Wasserwege verbundenen Städte und Dörfer vertrieben früh die feudalen Herrscher und etablierten die Macht der Bürger. Um das Land trocken-zulegen (und trocken zu halten), mussten sie koordiniert zusammenarbeiten. So entstand ein polyzentrischer Metropolitanraum mit grossen Infrastrukturen wie Häfen, Poldern, Deichen und Brücken. Der Sicherheit wegen oblag den Wasserschutzbehörden die Entscheidungshoheit.

Der grossmassstäbliche Umgang mit Land und Wasser führte zu einem interessanten Paradox: eine gleichzeitig zentral und dezentral gesteuerte Raumordnung. Das «Rijkswaterstaat», das Infrastruktur- und Umweltministerium, das aus den Wasserschutzbehörden hervorging, kontrollierte die Planung der nationalen Verkehrsinfrastruktur. Das Ministerium für Volkswohnungsbau regulierte und finanzierte den sozialen Wohnungsbau und wies den Gemeinden Baukontingente zu. Das Ministerium für Raumordnung legte für Provinzen und Gemeinden eine bindende Raumentwicklung fest. Das gut koordinierte Vorgehen dieser Ministerien bildete auch den Nährboden für den einheitlichen, modernistisch-sachlichen Ausdruck im Städtebau und in der Architektur dieser Zeit. Meist gehörten die Führungsleute von Wohnbaugenossenschaften, Stadtentwicklung, Planung und Bau zur sozialdemokratischen Partei oder standen ihr nahe.

Ab den Sechzigerjahren verfasste das Land alle fünf Jahre eine «Nota Ruimtelijke Ordening», die die wichtigsten Leitlinien für Siedlungsräume, Infrastrukturen, Wachstumskerne und Landschaft skizzierte. Zehn Jahre später bröckelte es an dieser Ordnung. Die Demokratisierung forderte humanere Lebensumgebungen – als Reaktion auf die zahlreichen neuen Vorstädte und den steigenden Wohlstand. Am Tiefpunkt der niederländischen Baukunst mit ihrer berüchtigten fleischfarbenen «Affenfelsen-Architektur» keimte das Interesse für Stadterneuerung, partizipative Verfahren und Umweltpolitik auf.

In den Achtzigerjahren entwickelte sich eine neue Sachlichkeit, diverser und nuancierter als jene der Nachkriegsperiode. Mit dem Fall der Berliner Mauer und der Globalisierung überliess man Raumordnung, Städtebau und Architektur weitgehend dem Markt. Auf die quantitative Wohnungsnot folgte die qualitative, der Sozialwohnungsbau wurde fast eingestellt. Die Planungshoheit verlagerte sich immer mehr vom Staat zu den Gemeinden, die miteinander in Konkurrenz traten. Ein grosser Bauboom und extreme Zersiedelung waren die Folgen, getragen von einer politisch gewollten, stark ansteigenden Nachfrage nach Wohneigentum. Das steuerlich geförderte Hypothekensystem machte es für viele erschwinglich, ein Haus mit hohen Krediten zu kaufen und führte zu einer extremen Immobilienblase, die in der Finanzkrise 2008 platzte.

In dieser Zeit entwickelte Zef Hemel, heute stellvertretender Direktor des Stadtplanungsamts Amsterdam (siehe Seite 14, im Auftrag der Regierung das Konzept für die fünfte «Nota Ruimtelijke Ordening»). Es unterteilte die Niederlande radikal in rot umrissene, zu verdichtende Gebiete – die Siedlungsräume – und in grün umrissene Gebiete mit Bauverbot. Dazwischen hätte nur im Ausnahmefall gebaut werden dürfen. Doch dieses Konzept war politisch nicht durchsetzbar. Stattdessen setzte man die nachfolgende und zahnlose «Nota Ruimte» in Kraft.

In den Niederlanden ist der Staat mächtig, die Provinzen sind politisch und finanziell schwach, die Gemeinden selbstständig und stark. Die wichtigsten Planungsin-

strumente sind die nationale «Structuurvisie Infrastructuur en Ruim» (SVIR), die heute die «Nota Ruimte» ersetzt und Infrastrukturplanung und Raumordnung zusammenführt, und – eine niederländische Errungenschaft – die «Structuurvisies», eine Art Raumkonzept der Gemeinden, Regionen und Provinzen. Hinzu kommen die kommunalen, eigentümerverbindlichen Bau- und Zonenordnungen. Diese funktionieren, eine Besonderheit, als Regel- und Sonder-nutzungspläne in einem. Denn es gibt diverse zusätzliche Instrumente, um die BZO flexibel auszugestalten.

Bei den Strukturvisionen – anders als bei den Richtplänen in der Schweiz – handelt es sich um politisch-strategische Abkommen. Sie werden über Verordnungen verbindlich. In der Schweiz koordinieren die Kantone mit dem Richtplan die räumliche Entwicklung – in den Niederlanden gibt es diese starke politisch-administrative Ebene so nicht. Dafür funktioniert die Gemeindeautonomie in beiden Ländern ähnlich. Ein Beispiel: Die Amsterdamer Flughafenregion Schiphol ist ein staatliches Schlüsselprojekt, die Flughafenregion Zürich dagegen ein kantonales.

Man hat in den Niederlanden oft versucht, Stadtregionen und überregionale Planungs- und Verwaltungseinheiten einzuführen. Die hufeisenförmige Randstadt, auch Deltametropole genannt, von Utrecht über Amsterdam und Rotterdam bis nach Dordrecht als neue starke Provinz scheiterte aber ebenso wie die Superregion Rijnmond von Rotterdam bis Hoek van Holland. Es scheint, als ob solche Räume erst über Jahrhunderte zusammenwachsen. Die Idee der Randstadt zerfiel in einen Nord- und einen Südflügel: Amsterdam, Almere, Haarlem und die Flughafenregion haben sich nun zur Metropoolregio Amsterdam (MRA) zusammengeschlossen und erarbeiten eine gemeinsame «Structuurvisie». Vielleicht gelingt dies. Sonst müssen wir akzeptieren, dass die regionalen «Structuurvisies» durch die nationale SVIR ersetzt worden sind.

Ruimtelijke planning tussen het water

Om het land droog te leggen, moesten steden en dorpen in Nederland al vroeg samenwerken. Zo legden zij de basis voor een sterke traditie van planning van staatswege, die verantwoordelijk was voor de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkeling en de bevordering van de woningbouw. In de jaren '70 van de vorige eeuw begon dit systeem af te brokelen. Eerst eiste de democratiseringsbeweging inspraak in stadsvernieuwing en milieubeleid. Vervolgens liet men in de jaren '80 de ruimtelijke ordening, stedenbouw en architectuur zoveel mogelijk aan de markt over. De zeggenschap over planning verplaatste zich van de staat naar de gemeenten. Een boom in de bouw en extreem ongeordende bebouwing waren de gevolgen. De destijds ontwikkelde Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zou het land radicaal in rode, dichter wordende stedelijke gebieden, en groene ruimten met bouwverboden hebben verdeeld.

De nota was politiek echter niet haalbaar. In plaats daarvan trad de tadeloze Nota Ruimte in werking. Ook mislukten pogingen om stadsregio's en supraregionale planning- en bestuurseenheden in te voeren, zoals de superregio Rijnmond of de hoefijzervormige Randstad (ook wel Deltametropool genoemd). Daarvoor verenigden zich Amsterdam, Almere, Haarlem en de luchthavenregio tot de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en stelden een gezamenlijke structuurvisie op. Misschien lukt dat. Verder moeten we accepteren dat de als voorbeeldig beschouwde regionale structuurvisies door de nationale SVIR zijn vervangen. ●



Kees Christiaanse ist Gründer und Partner von KCAP mit Büros in Rotterdam, Zürich und Shanghai und Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich. Aufgewachsen ist er in den Niederlanden.

Kees Christiaanse is oprichter en partner van KCAP met kantoren in Rotterdam, Zürich en Shanghai en professor architectuur en stedenbouw aan de ETH Zürich. Hij is in Nederland opgegroeid.

Literatur
Christian Salewski, Dutch New Worlds: Scenarios in Physical Planning and Design in the Netherlands, 1970–2000. Rotterdam 2012