

Urbanisierung einer Hafenanlage: Wohnbauten von Diener & Diener Architekten in Amsterdam

Autor(en): **Beckel, Inge**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **115 (1997)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79212>

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.

Inge Beckel, Zürich

Urbanisierung einer Hafenanlage

Wohnbauten von Diener & Diener Architekten in Amsterdam

Die vom Basler Büro Diener & Diener geplanten Gebäude sind Teil einer grossangelegten Umnutzung des vormaligen Amsterdamer Osthafens, der kaum zwei Kilometer vom Kanalgürtel aus dem 17. Jahrhundert entfernt liegt. Im folgenden werden mit Schwergewicht urbane Aspekte ihrer Arbeit vor dem Hintergrund des gesamten Vorhabens Osthafen thematisiert.

Das Gebiet besteht zur Hauptsache aus vier Halbinseln, erstens den beiden über einen zentralen Quai mit dem Festland verbundenen Landzungen Java gegen Westen und KNSM gegen Osten mit der dazugehörigen marinen Erschliessungsfläche. Java und KNSM zusammen sind zwei Kilometer lang und 150 m breit und nahezu West-Ost orientiert. Südlich davon liegen Borneo und Sporenburg, die beide gegen Westen im Festland verankert sind. Java und Borneo benennen die geografischen Orte, wohin früher der Handel führte; KNSM steht für «Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij», zu deutsch Königlich Niederländische Dampffahrts-Gesellschaft, die sich 1902 auf jenem künstlich aufgeschütteten östlichen Landstreifen niedergelassen hatte. Hier sollen nun bis zum Jahr 2000 auf insgesamt 313 Hektaren 8500 Wohnungen entstehen. Diese Fläche besteht nun aber zu zwei Dritteln aus Wasser und nur zu einem Drittel aus Land¹ - d.h., erst die grossen, offenen Wasserflächen ermöglichen es, die Quartiere derart dicht zu bebauen.

Bis 1990 wurden alle Projekte im östlichen Hafengebiet von einem städtischen Erneuerungsfonds finanziert. Im Frühjahr 1989 ging die Stadt Amsterdam den niederländischen Staat um Subventionen an, worauf folgende Regelung getroffen wurde: Bis ins Jahr 1993 hatte die Stadt 5767 Wohnungen zu erstellen, wobei 50% dem sozialen und 50% dem freitragenden Wohnungssektor zuzuführen waren. Als Gegenleistung erhielt Amsterdam rund 80 Mio. Gulden Subventionen, weitere 96 Mio. waren für Infrastrukturbauten bestimmt; Amsterdam selbst investierte gut 77 Mio. in Bauvorhaben und 55 Mio. in die Infrastruktur.² Die KNSM-Insel wurde

zum Pilotprojekt erklärt und steht heute kurz vor Bauabschluss. Auf Java wird derzeit rege gebaut, während Borneo und Sporenburg noch mehrheitlich in der Planungsphase stecken.

Romantisch-kulturalistischer Urbanismus

Am Ende der 60er Jahre war Amsterdams Zentrum - damals wohl im europäischen Durchschnitt liegend - ein reiner Geschäftsdistrikt. Die Wohnbevölkerung zog die Stadtränder oder gar sogenannte familienfreundlichere kleinere Städte im Umland vor. Etwa gleichzeitig entleerte sich der Osthafen; die Reedereien waren in den näher zur offenen See gelegenen Westhafen gezogen. Zudem hatte der gesamte Schiffsverkehr infolge des rasanten Aufstiegs der Luftfahrt nach dem Zweiten Weltkrieg ohnehin an Bedeutung verloren. 1975 beschlossen die Verantwortlichen Amsterdams, den ehemaligen Osthafen zu einem dicht besiedelten Wohngebiet umzubauen. Diese Dichte avisierten sie aus zwei Gründen: Erstens konnten die anstehenden, teuren - teils unter Wasser geplanten - Infrastrukturbauten für den öffentlichen wie privaten Verkehr nur mit einer hohen Benutzerfrequenz legitimiert werden, zudem wollte die Stadt potente Steuerzahler zurückgewinnen. Hierfür musste sie an zentraler Lage attraktive Wohnmöglichkeiten schaffen.

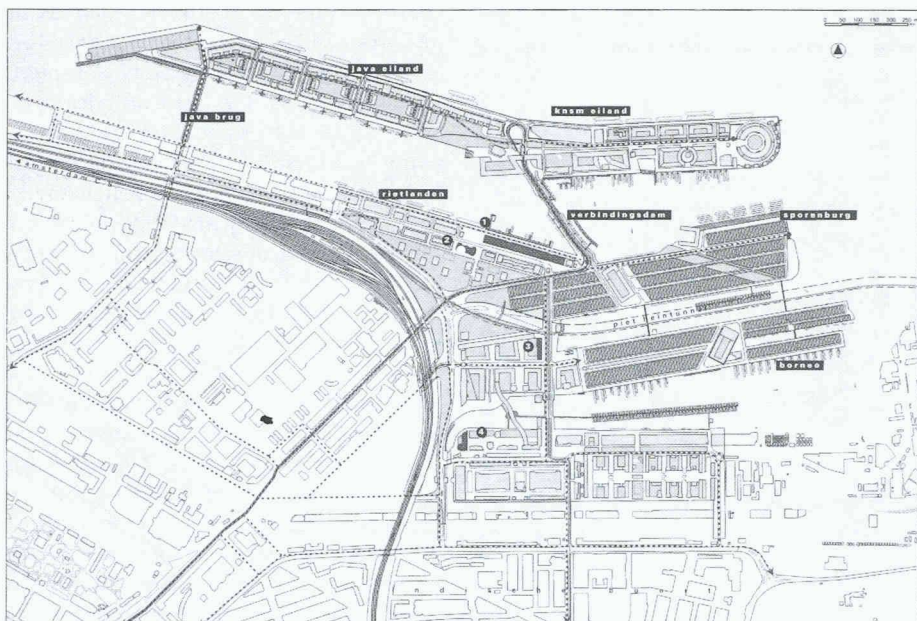
Infolgedessen publizierte die Stadt 1986 ein Memorandum, das das Ende des zu seiner Entstehungszeit (1935) wegweisenden AUP (Algemeen Uitbreidingsplan) bedeutete. Der Verfasser jenes Stadterweiterungsplans hiess Cor van Eesteren, der zur gleichen Zeit Präsident des C.I.A.M. (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) und als solcher massgeblich an der Ausarbeitung der «Charta von Athen» beteiligt gewesen war.³ Das Memorandum forderte im Gegensatz zum AUP u.a. die Senkung des Landverbrauchs bei gleichzeitiger Förderung unterschiedlicher städtischer Milieus.⁴ Das Schlagwort hiess «compact city», also Stadtentwicklung nach innen. Das Memorandum zielte darauf ab, eben jenen funktional ausgerichteten Städtebau der Moderne der Zwi-



schenskriegszeit durch einen mehr «romantischen und kulturalistischen Urbanismus»⁵ zu ersetzen.

Das Problem, wie heute in bestehenden Stadtzentren formal wie städtebaulich weiterzubauen ist, lösten die Verantwortlichen mit Rekurs auf die geografische Lage des Osthafens innerhalb des Stadtgebiets. Frühere Erweiterungen hatten sich Baumringen vergleichbar radial um den jeweils älteren Stadtkern gelegt. Auf diese unterschiedlichen Morphologien sollte nun zurückgegriffen werden.⁶ Während Java grösstenteils dem Kreis des mittelalterlichen Kanalgürtels zuzurechnen ist, liegt das Pilotprojekt auf der KNSM-Insel im nächstfolgenden Ring, dem Bereich der Stadterweiterung des späten 19. Jahrhunderts. Hier prägen Strassenblöcke das Bild. Dem Architekten Jo Coenen wurde die Aufgabe übertragen, auf dieser Grundlage einen Masterplan auszuarbeiten. Ihm traute man als einem von wenigen holländischen Architekten zu, dem neuen Quartier eine gewisse städtebauliche «Grandeur» zu verleihen.⁷ Coenen ging bei seinem Entwurf stark von der vorgefundenen Situation aus. So behielt er die bestehende Infrastruktur bei: den zentralen Boulevard und die 15 m breiten Quais am Nord- und am Südufer der Landzunge. Er variierte aber die Blockrandgevierts des 19. Jahrhunderts und setzte anstelle der alten Lagergebäude am Südufer drei sogenannte Superblöcke. Diese haben ein Ausmass von 170 m Länge, 60 m Tiefe und sind an ihrer Südkante acht Geschosse hoch, gegen Norden können sie höher sein. Sie haben einen öffentlichen Durchgang und nehmen je etwa 300 Wohneinheiten auf. Am Ostende von KNSM plante Coenen eine «Engelsburg», die er inzwischen selbst realisierte, am Nordquai reihen sich neben einem erhaltenen alten Backsteingebäude ein Hochhaus von Wiel Arets mit 95 Eigentumswohnungen sowie vier sechsgeschossige Wohnbauten von Paul und Frank Wintermans, ebenfalls dem Marktsektor zugehörend.

Für Java wurde der Masterplan des Holländers Sjoerd Soeters zur Ausführung empfohlen. Dieser sieht fünf zwischen dem Nord- und dem Südufer der Insel eingespante, durch vier kleinere Kanäle untereinander getrennte Strassenblöcke vor.



1

Das östliche Hafengebiet in Amsterdam vor der jüngsten Umnutzung (links aussen)

2

Situationsplan mit den Masterplänen für Java- (oben links), KNSM-eiland (oben rechts), Sporenburg (Mitte rechts) und Borneo (unten rechts)

3

Nordufer von KNSM-eiland mit dem Hochhaus von Wiel Arets

4

Im Hintergrund der Piräus-Block von Hans Kollhoff und Christian Rapp. Im Vordergrund der Bauplatz für das Hofhaus von Diener & Diener Architekten

5

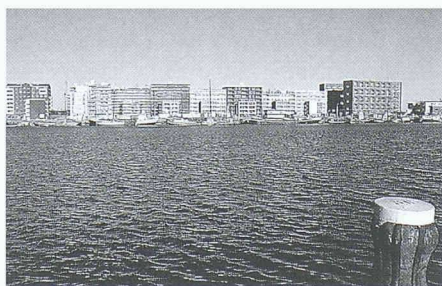
Ansicht Südufer von Java, Dezember 1996

6

Geplante Ansicht von Sporenburg mit dem Hochhaus-Block von Steven Holl

Die einzelnen, bis zu neun Geschosse hohen Blöcke wurden unter insgesamt 29 teils renommierten Architekten verteilt. Ob allerdings das damit verbundene Ziel, dem in kurzer Zeit realisierten Quartier den Anstrich eines natürlich gewachsenen zu geben, erreicht werden wird, kann derzeit nicht beantwortet, jedoch bezweifelt werden. Das Wohnungsangebot auf Java basiert auf einem von der Stadt Amsterdam entwickelten «Wohnatlas», der auf einem marktorientierten Lifestyle-Konzept mit 14 unterschiedlichen Wohnungstypen aufbaut.⁸

Schliesslich ist noch der äusserst interessante Masterplan für Borneo und Sporenburg zu erwähnen.⁹ Diese beiden Halbinseln werden gänzlich für und durch den freien Markt realisiert. Gefordert waren 2500 Wohneinheiten, zu 80% in «low-rise»-Bauweise (denn hierfür ist die Nachfrage gemäss Auftraggeber am grössten). Adriaan Geuze entwickelte mit West 8 eine stark verdichtete, dreigeschossige Bebauung, die im Unterschied zu den ansonsten üblichen holländischen Reihenhäusern jedoch keine Vor- und Hintergärten aufweist, sondern die privaten Aussenräume als Patios oder Dachgärten zwischen Vorder- und Hinterhaus integriert. Damit knüpft Geuze direkt an die Morphologie des Grachtenhauses des 17. Jahrhunderts an, wie es in Amsterdams altem Kern hundertfach zu finden ist – obwohl, strenggenommen, dieses Gebiet im Ring der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts liegt. Der Geuzesche Häuserteppich wird durch drei meteoritenartige, bis zu 18geschossige Bauten durchbrochen, so etwa durch einen von Steven Hall entworfenen Wohnblock, der mit dem inter-



nen Bootshaus und dem Hafen in seiner luxuriösen Selbstzufriedenheit durchaus an Bertrand Goldbergs Marina City in Chicago von 1959–67 erinnern kann.

Städtebauliches Sowohl-als-auch

Zurück zu den Superblöcken auf KNSM. Zwei der geplanten drei sind bereits gebaut: Gegen Osten liegt jener des Belgiers Bruno Albert und gegen Westen der bis anhin bekannteste Bau im Amsterdamer Osthafen, nämlich der Piräus-Block von Hans Kollhoff und Christian Rapp. An der Schnittstelle von KNSM, Java und dem zentralen Erschliessungsquai war ein dritter grosser Block geplant. 1995 wurde über das Gebiet ein Studienauftrag unter dem Holländer Rudy Uytenhaak, den Spanier MBM und den Schweizern Luigi Snozzi und Diener & Diener ausgeschrieben – woraus das Basler Büro als Sieger hervorging. Baubeginn für diese letzte Einheit ist voraussichtlich Ende dieses Jahres.

Diener & Diener teilten den einen, zusammenhängenden Block mit öffentlichem Durchgang in zwei vollständig getrennte Bauten: in ein West-Ost orientiertes achtgeschossiges Langhaus von 141 m auf 25 m und ein siebengeschossiges Hofhaus von 42 m auf 34 m. Das Langhaus, obwohl auf der Seite von Java gelegen, schliesst die Reihe der Superblöcke insofern ab, als seine Südfassade exakt auf die entsprechende Flucht der beiden Superblöcke gegenüber auf KNSM zu liegen kommt. Da Java gegenüber KNSM leicht gegen Norden abgewinkelt ist, wird die südliche Hausfassade des Langhauses zur neuen Uferlinie und – den Palazzi am Canal



Grande von Venedig vergleichbar - un-mittelbar am Wasser stehen. Gegen Norden soll der Zwickel zwischen heutiger Uferlinie und Neubau zu einer Böschung aufgeschüttet werden. Das Langhaus erinnert durch seine Lage und Proportion entfernt an die Kähne, die hier früher am Südufer des alten Hafenbeckens verankert lagen. Nordöstlich davon, auf der andern Seite der Erschliessungsstrasse, kommt das Hofhaus zu stehen, dessen Nordfassade nun die nördliche, hintere Flucht der Superblöcke aufnimmt. Das kompakte Hofhaus krägt gegen Osten ab dem dritten Obergeschoss um 7 m über die Erschliessungsstrasse des Südquais aus. Bauträgerschaft der beiden Wohnbauten ist die Amsterdamer Immobilienfirma Amstelland; das Langhaus soll 127 Wohneinheiten, das Hofhaus deren 50 aufnehmen. Im Erdgeschoss beider Gebäude sind Ateliers, im Hofhaus zudem Läden vorgesehen.

Wie der Holländer Joost Meuwissen richtig sagt, sind die Coenenschen Superblöcke sowohl «Stadtraum», und stehen damit in der Tradition der den öffentlichen Raum fassenden Blöcke des 19. Jahrhun-

derts, als auch aktive Baukörper, also Solitäre, wie sie mitunter das Neue Bauen der Zwischenkriegszeit hervorbrachte.¹⁰ Durch seine geschlossene monolithische Grossform dominiert der Block von Kollhoff und Rapp sowohl das Insel-Südufer, scheidet in seiner Mitte aber gleichzeitig zwei Innenhöfe aus. Diener & Diener interpretieren diese Situation anders. Sie bilden zwei Baukörper, trennen diese voneinander. Sie schliessen die Reihe der Superblöcke mit einem «gelichteten» Ensemble ab, das die beiden Halbinseln Java und KNSM diskret zusammenbindet. Die Körper werden jedoch durch das Einspannen in jenen übergeordneten Parameter der Superblöcke einerseits, durch ihre Ausgestaltung und Materialisierung andererseits - die darüber hinaus auf die alten, noch bestehenden Hafengebäude verweisen - klar zueinander in Beziehung gesetzt. Es handelt sich um eine «Komposition von Teilen, die sich in einem labilen Gleichgewicht»¹¹ hält, wie die Architekten argumentieren. Dieses Streben nach gestalterischer Freiheit bei gleichzeitiger Einordnung ins Umfeld subsummierte Sigfried

Giedion in seinem Spätwerk «Architektur und das Phänomen des Wandels» als Simultaneität der ersten Raumkonzeption - Architektur als «Plastik» - und der zweiten - jener, die Architektur als «Innenraum» beschreibt. Bei verschiedenen hohen Gebäuden, die «chaotisch nebeneinandergestellt werden, taucht das Problem der plastischen Organisation von Volumen im Raum auf»,¹² meinte Giedion. Die erst anbrechende dritte Raumkonzeption habe nun scheinbar Widersprüchliches zusammenzuführen, nämlich einerseits den Baukörper als Solitär auszugestalten - ihn also von seinem Umfeld zu isolieren -, ihn andererseits aber zu diesem Umfeld präzise in Beziehung zu setzen und folglich den offenen Stadtraum bewusst auszuscheiden. Die Coenenschen Superblöcke wie auch deren «Variation» experimentieren bewusst mit diesem doppelten Anspruch.

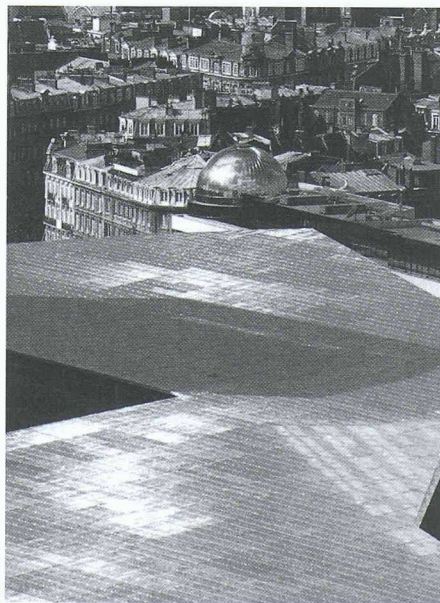
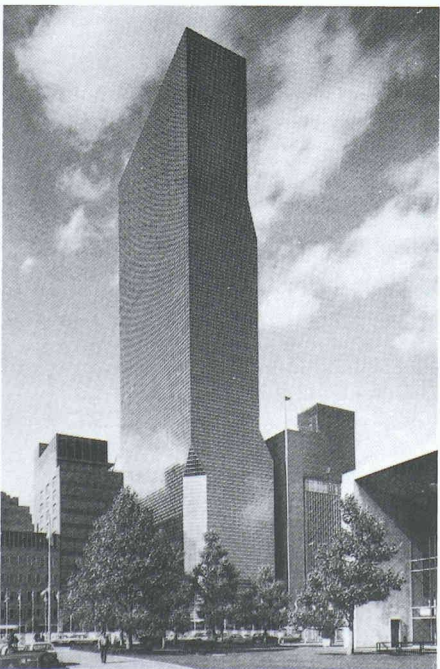
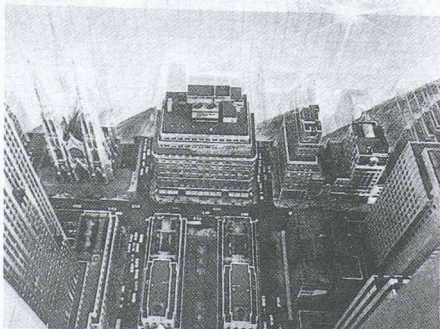
Über Massstäblichkeit

Der Massstab des KNSM-Masterplans beruht auf den vorgefundenen Strukturen der Hafenbecken, die ihrerseits Weltmeere überquerende Dampfer bestimmten. Jemand, der heute den Massstab zu einem zentralen Thema der Architektur erhoben hat, ist Rem Koolhaas. So bedeuten die Abkürzungen des von ihm mit Bruce Mau 1995 herausgegebenen Buchs «S, M, L, XL» bekanntlich «Small», «Medium», «Large» und «Extra Large», also durchwegs Massbezeichnungen. Speziell mit grossen Volumen setzte sich der Österreicher Laurids Ortner auseinander, der zusammen mit Manfred Ortner im vergangenen Jahr den Studienauftrag für ein Kultur- und Werkzentrum auf dem Zürcher Escher-Wyss-Areal für sich entschieden hat, als er Anfang der 90er Jahre den «europäischen Grossbau»¹³ thematisierte und damit wiederum das Moment des Massstabs.

Blenden wir kurz in die Zeit des Wiederaufbaus beziehungsweise des Wirtschaftswachstums nach dem Zweiten Weltkrieg zurück. Hermann Henselmann realisierte im ehemaligen Osten von Berlin bereits zwischen 1952 und 1958 den ersten Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee als geschlossenen Strassenraum mittels riesiger, zusammengebundener Scheibenhochhäuser. Die Blütezeit der Grossbauten und -siedlungen im Westen datiert in die 60er und 70er Jahre. Damals wurden besonders an den Peripherien der Ballungszentren Satellitenstädte hochgezogen, man denke etwa an das Märkische Viertel (1962-72), ebenfalls in Berlin, oder die Überbauung «Grüzefeld» in Winterthur, erbaut von 1964 bis 1967 von den Architekten Cramer, Jaray, Paillard und Leemann.

«Seit einigen Jahren gibt es Bauwerke, die wie ein Gasbehälter oder ein Raketenmontagegebäude die Vergleichbarkeit mit den menschlichen Massen verweigern. Sie stehen als riesenhafte Einheitsformen in der Stadt und entziehen sich der proportionalen Messbarkeit.»¹⁴ Mit diesem Vergleich beschrieb Heinrich Klotz 1985 Bauten des Amerikaners Kevin Roche aus den späten 60er und frühen 70er Jahren. Klotz spricht hier nicht nur von grossen Volumina, sondern solchen, deren Grösse für die Betrachter schwer zu fassen ist. Ein Bau wie das United Nations Plaza Hotel in New York (1967-1970) von Kevin Roche und John Dinkeloo zeigt in seinen Fassaden keinerlei vertikale Gliederungen; Sockel, Dachabschluss oder Brüstungsbänder fehlen gänzlich - die Ablesbarkeit der Stockwerke und damit eine Vorstellung seiner Höhe ist nicht möglich. Den Baukörper charakterisiert demgegenüber eine aussen absolut homogene Fassadenhaut, die jeweils unverändert von oben bis unten reicht. Die heutigen Grossbauten sind mehrheitlich wohl bei jenen volume-

trisch schwierig fassbaren Kuben der 70er Jahre anzusiedeln. Das für Euralille 1994 fertiggestellte «tilted triangle» von Jean Nouvel, das Rem Koolhaas in dem erwähnten Buch unter «XL» zeigt, weist gewisse Parallelen zu einem Projekt von Superstudio aus dem Jahre 1969 auf. Die Art und Weise, wie die Grosszügigkeit jener homogenen Dachfläche mit der Kleinteiligkeit der unmittelbar angrenzenden Altstadt von Lille kontrastiert, erinnert an den Zusammenprall des gleichförmigen Megariiegels, den Adolfo Natalini zusammen mit Superstudio in dem Projekt «monumento continuo» für Manhattan entworfen und zwischen die alte, heterogene Bebauung der Insel geschoben hatte. In seinen Proportionen könnte der Dienersche Baukörper entfernt als Ausschnitt dieses Riegels gelesen werden, denn auch dort zieht sich der Fassadenraster fast ausnahmslos von der Dachkante bis zu der Stelle, wo der Baukörper ins Erdreich beziehungsweise Wasser eintaucht - wie andererseits ausschliesslich ein Fassadenmaterial den gesamten Baukörper aufbaut.



7

Situation mit den Gebäuden von Diener & Diener Architekten (dunkel gehalten) [gegenüberliegende Seite]

8

«Monumento continuo». Architekt Adolfo Natalini zusammen mit Superstudio, 1969

9

United Nations Plaza Hotel in New York. Architekten Kevin Roche & John Dinkeloo, 1967-1970

10

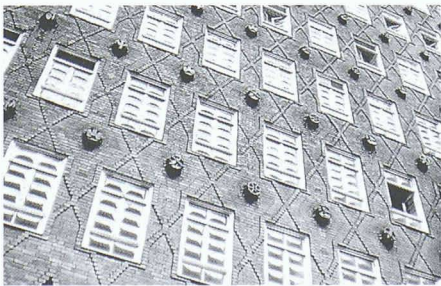
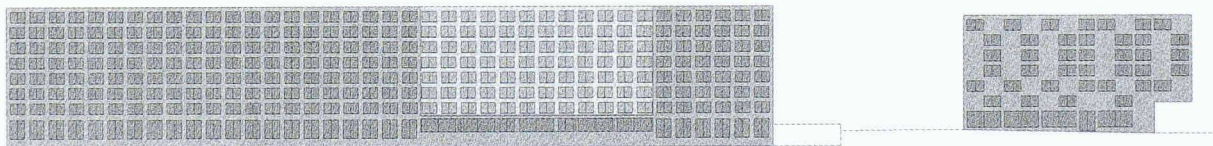
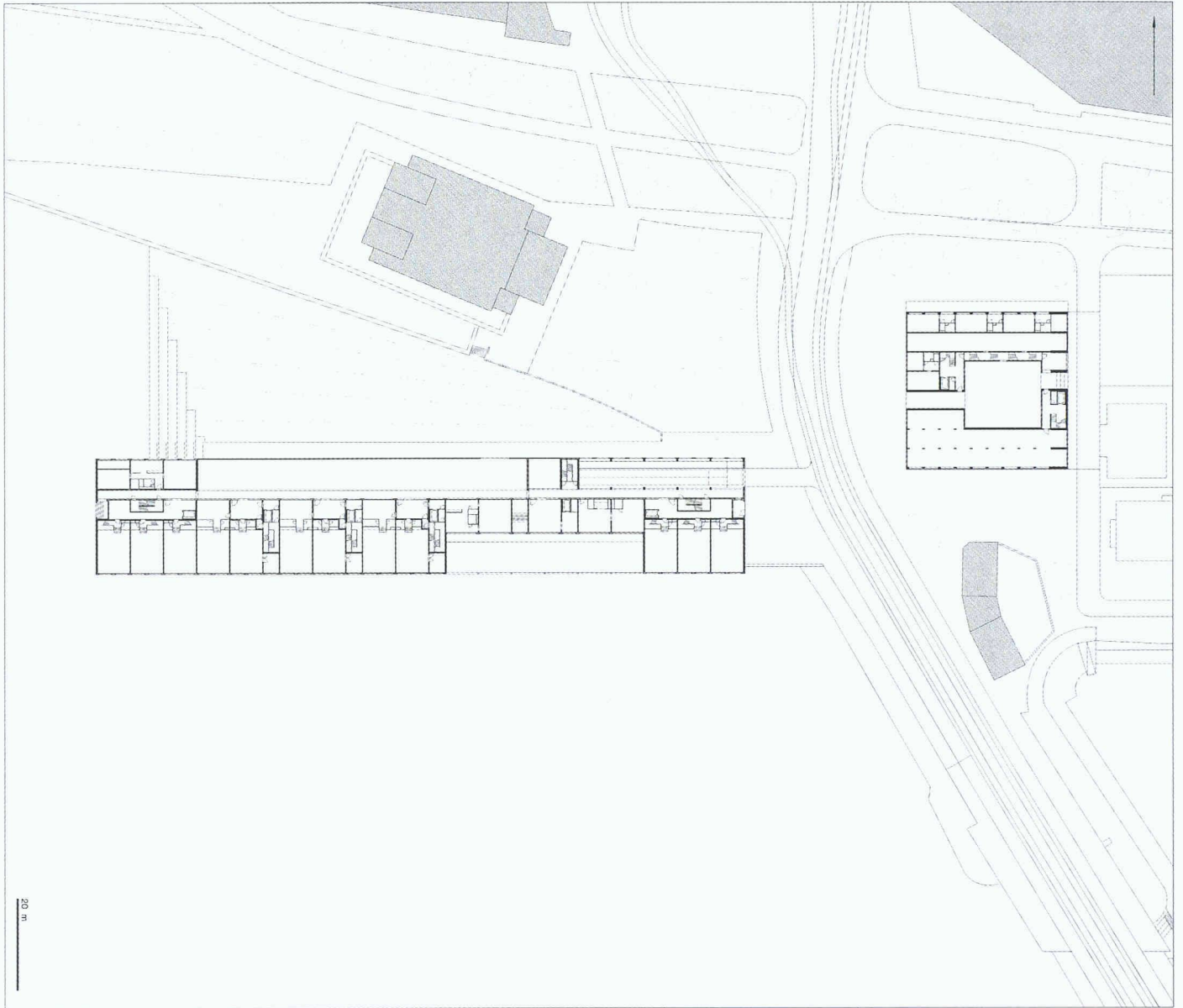
«Tilted triangle» für Euralille, Lille. Architekt Jean Nouvel, 1994

Neue Einfachheit

Konstruktiv handelt es sich bei beiden Amsterdamer Häusern um Schottenbauten. Die Wohneinheiten des Langhauses werden innerhalb der quer zur Hauptrichtung verlaufenden Schotten mit einem Achsmass von 7,20 m organisiert. Der kubisch ausgestaltete Körper weist ab dem Erdgeschoss nord- wie südseitig zwei gegeneinander verschobene, sich rund 18 m überschneidende Aussparungen (einseitig offene Höfe) von 71 m beziehungsweise 42 m Länge auf; dies mitunter mit dem Ziel, möglichst viele Wohnungen in den Genuss von Sonne und Panoramablick aufs Wasser kommen zu lassen. Das Hofhaus, das ein Achsmass von 4,20 m aufweist - wobei die Schotten parallel zur Hauptrichtung laufen -, bietet Möglichkeiten für unkonventionelle, teilweise hintereinandergeschaltete Grundrisseinheiten.

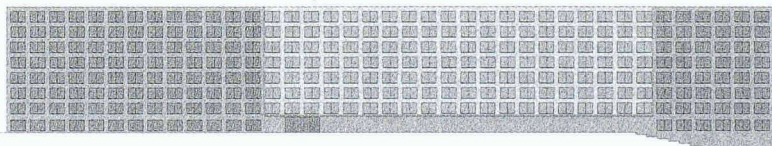
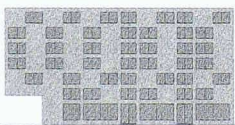
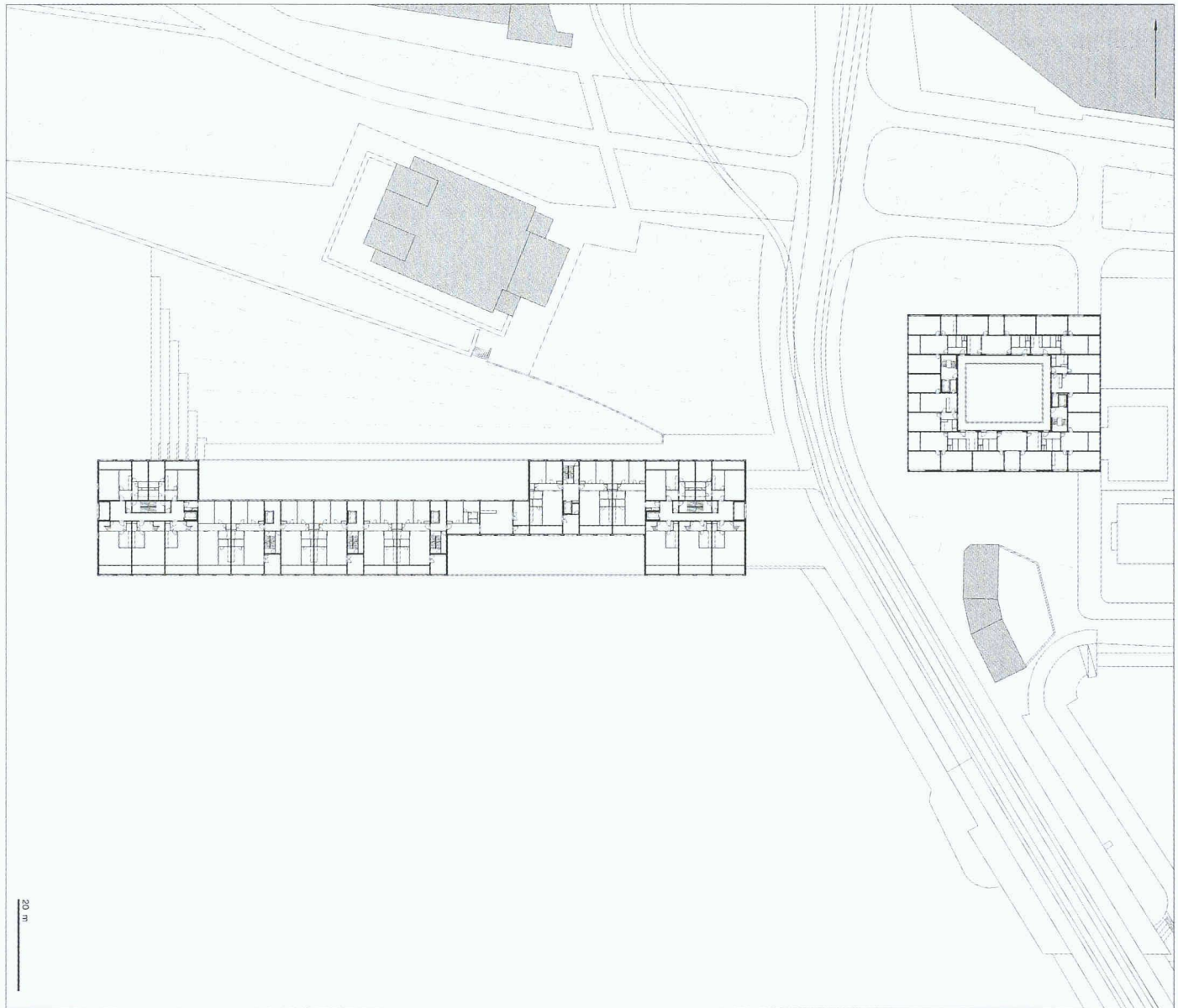
Materiell ist für beide Häuser ein roter Backstein von rauher Oberfläche vorgesehen. Diese Unebenheit in der Oberfläche des Steins wiederholt sich sinngemäss im Fassadenaufbau: Die Fenster des Langhauses werden um einen ganzen, diejenigen des Hofhauses um einen halben Backstein aus der äusseren Flucht in den Baukörper zurückgenommen. Das eigentliche Fassadenbild der nichttragenden Aussenwände von Lang- wie Hofhaus aber prägt jener starre, ja fast monotone Raster, der sich aus der Überlagerung von vertikalen Schotten und horizontalen Stockwerksdecken ergibt. Bei genauem Betrachten jedoch oszillieren die Fenster von Stockwerk zu Stockwerk leicht nach links beziehungsweise nach rechts. Dieses Oszillieren ist ein Spiel in der Logik des Backsteinbaus: wie ein Backstein gegenüber dem jeweils unteren um einen halben Stein versetzt wird, so sind die Fenster von einem Stockwerk zum nächsten um diesen halben Stein gegeneinander verschoben. Die Öffnungen der tragenden Schottenaussenwände sind freier organisiert und fallen selbstverständlich weniger zahlreich aus.

Lagerbauten sind traditionsgemäss monolithische Backsteinbauten; das Büro Diener nennt sie denn auch explizit als Referenz.¹⁵ Die Tatsache jedoch, dass das Verhältnis der Öffnungen zum Mauerwerk der Amsterdamer Wohnbauten mehrheitlich sechs zu vier lautet, lässt darüber hinaus an Backsteinarchitekturen anderer Nutzung denken. Erwähnt sei etwa das Rathaus in Hilversum (1928-30) von Willem Marinus Dudok, das übrigens wie das Langhaus einseitig im Wasser steht. Von Interesse sind in unserem Zusammenhang auch Bauten von Fritz Höger aus Hamburg, besonders der Sprinkenhof (1922-24), dessen einfacher Baukubus mit im Prinzip



14
Fassadenausschnitt «Sprinkenhof» in Hamburg.
Architekt Fritz Höger, 1922–1924



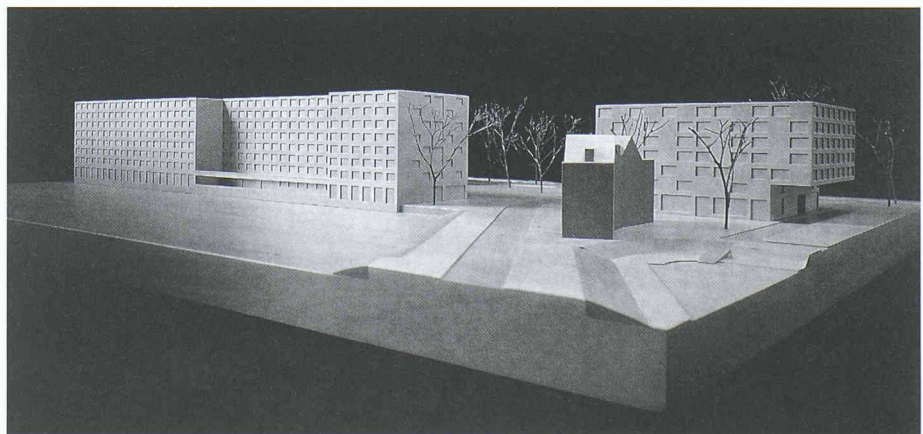


11
Wohnbauten für Amsterdam. Architekten
Diener & Diener, Basel. Grundriss Erdgeschoss
(oben links)

12
Grundriss Normalgeschoss (oben rechts)

13
Ansichten, Schnitte

15
Modellfoto, Stand des Wettbewerbs von 1995



glatten Aussenwänden von einem feinen, diagonal aufgespannten Muster netzartig überzogen wird. Auch dieses Muster entwickelt sich aus der Logik des Backsteinbaus, jedoch nicht in der Fläche wie das Oszillieren der Amsterdamer Fenster von Diener & Diener, sondern es greift in den Raum unmittelbar vor die Fassadensenhaut hinaus. Die ornamentale Wirkung kann in diesem Fall durch Schattenwurf der vorstehenden Steine auf die darunterliegende Fassade noch verstärkt werden. Das Dienersche Projekt ist selbstverständlich viel zurückhaltender, es kann aber in gewissem Sinne als ein stark purifizierter Nachkomme der nordischen Backsteinarchitektur gelesen werden. Dieses Purifizieren ist andererseits Ausdruck der Neuen Einfachheit der 90er Jahre, die heute gerade in der deutschsprachigen Schweiz verbreitet ist und zu deren Vertretern Diener & Diener erklärermassen gehören.¹⁶

Epilog

«Urbaner Flickenteppich in Amsterdam»¹⁷ war unlängst ein Beitrag über das östliche Hafengebiet betitelt. Während in Amsterdam die grosszügigen Masterpläne für die Gebiete KNSM, Java, Borneo und Sporenburg aber für eine gewisse Einheitlichkeit sorgen, zeigt sich die Situation im nahegelegenen Den Haag sehr viel zerstückelter. Den Haag ist der Sitz der niederländischen Regierung, hier residiert die Königin. Es ist ein beliebtes Reiseziel in- und ausländischer Touristen. Und auch im Zentrum von Den Haag wird derzeit rege geplant und gebaut; es handelt sich aber um kleinere Gebiete als in Amsterdam. Zum Schluss eine kurze Gegenüberstellung der beiden Vorgehensweisen.

Auf einem zwischen Zentralbahnhof und Regierungsviertel gelegenen Areal, genannt «de Resident», baut in Den Haag

beispielsweise der Amerikaner Michael Graves ein ehemals «sprödes» Bürohochhaus der Nachkriegsjahre in ein massiv wirkendes, mit spitzen Giebedächern bewehrtes Zwillinghochhaus um. Auf demselben Areal sind u.a. Cesar Pelli und Rob Krier tätig.¹⁸ Der Holländer Koolhaas demgegenüber plant in diesem zentralen Gebiet der Regierungsstadt heute unterirdisch: die S-Bahn-Station Spui. Fast scheint es, als ob die architektonische «Moderne» im Herzen Den Haags derzeit primär im Hinter- beziehungsweise Untergrund wirken soll. Für die zahlreichen Politiker, Diplomaten und Touristen aber – die sich alle gleichermaßen von Foto-, Film- und Videokameras konfrontiert sehen – halten die Stadtverantwortlichen offensichtlich formal historisierende «Kullissen» für adäquater.¹⁹ Amsterdam hingegen ist nicht Regierungsstadt, sie ist eine Wirtschaftsstadt, die im Konkurrenzkampf um den Rang einer international relevanten Metropole steht. Ein Entwicklungsprojekt, wie es der ehemalige Osthafen darstellt, kann durchaus als Teil eines umfassenden Stadtmanagements gelesen werden, das Bewohner, in- und ausländische Investoren, sicherlich auch Touristen anzieht. Baufachleute jedenfalls gehen hin.

Bilder

1: aus: Oostelijk Havengebied Amsterdam. Eastern Docklands. New Architecture on Historic Ground, Amsterdam 1995. 2, 6: Kommerzielle Prospekte zum Oostelijk Havengebied, Amsterdam. 3, 4, 5: Karima Beckel, Amsterdam. 7, 11, 12, 13: Diener & Diener Architekten, Basel. 8, 9: aus: Heinrich Klotz: Moderne und Postmoderne, Architektur der Gegenwart 1960–1980, Braunschweig/Wiesbaden 1985. 10: aus: Rem Koolhaas, Bruce Mau: S, M, L, XL, Rotterdam 1995. 15: C. Baur, Basel. 16: aus: Vincent van Rossem: Civil Art: Urban Space as Architectural Task. Rob Krier in The Hague: The Resident, Rotterdam 1996.

Anmerkungen

¹Oostelijk Havengebied Amsterdam. Eastern Docklands. New Architecture on Historic Ground, Amsterdam 1995, S. 9

²Marina Laméris: History. The KNSM Island before Jo Coenen, in: Wiederhall 18, Rotterdam 1995, S. 26

³Gerd Albers: Entwicklungslinien der Raumplanung in Europa seit 1945, in: DISP 127, Oktober 1996, S. 3

⁴Wie Anm. 2, S. 25

⁵Wie Anm. 2, S. 25

⁶Wie Anm. 2, S. 27

⁷Wie Anm. 1, S. 24

⁸Wie Anm. 1, S. 25

⁹Vgl. hierzu: Adriaan Geuze, West 8: Landschaftsarchitektur, Rotterdam 1995, S. 68 ff.

¹⁰Joost Meuwissen: Blockpoint Blockline. The KNSM Island after Jo Coenen, in: Wiederhall 18, Rotterdam 1995, S. 30

¹¹Roger Diener, Martin Steinmann: Das Haus und die Stadt. Diener & Diener – Städtebauliche Arbeiten, Luzern 1995, S. 85

¹²S. Giedion: Architektur und das Phänomen des Wandels. Die drei Raumkonzeptionen in der Architektur, Tübingen 1969, S. 13

¹³Lauids Ortner: Der europäische Grossbau, in: Werk, Bauen + Wohnen, September 1992, S. 45 ff.

¹⁴Heinrich Klotz: Moderne und Postmoderne, Architektur der Gegenwart 1960–1980, Braunschweig/Wiesbaden 1985, S. 71

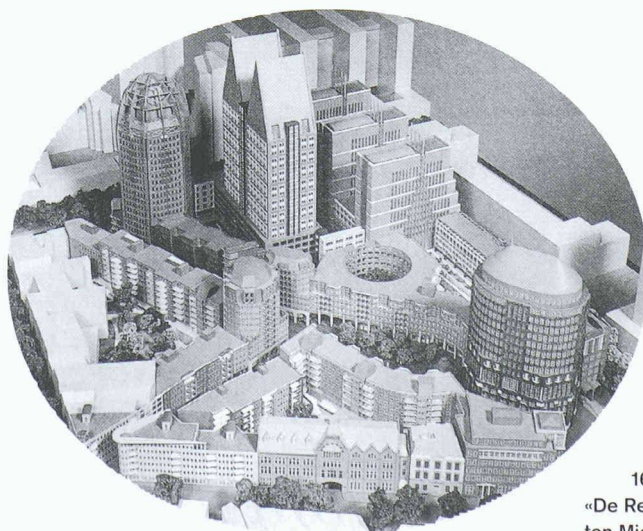
¹⁵Wie Anm. 11, S. 85

¹⁶Vgl. hierzu u.a.: minimal tradition, Max Bill und die «einfache» Architektur 1942–1996, XIX Triennale di Milano 1996, Bern 1996

¹⁷Bart Lootsma: Urbaner Flickenteppich in Amsterdam, in: Daidalos 60, Juni 1996, S. 87

¹⁸Vgl. hierzu: Vincent van Rossem: Civil Art: Urban Space as Architectural Task. Rob Krier in The Hague: The Resident, Rotterdam 1996

¹⁹Vgl. hierzu als eine Schweizer Parallele: Stanislaus von Moos: «Nicht Disneyland». Anmerkungen zu Tourismus und Baukultur. Eine Nachlese im Jahr des Luzerner Brückenbrands, in: Georges-Bloch-Jahrbuch des Kunstgeschichtlichen Seminars der Universität Zürich 1994, Zürich 1994, S. 210 ff.



16

«De Resident», Planung für Den Haag. Architekten Michael Graves, Cesar Pelli, Rob Krier u.a.