

Bijmermeer-Strip

Autor(en): **Koolhaas, Rem**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art**

Band (Jahr): **64 (1977)**

Heft 5: **Grossüberbauungen**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49437>

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.

Rem Koolhaas

BIJLMERMEER-STRIP

Las Vegas

Das Bijlmermeer verhält sich zum Wohlfahrtsstaat wie Las Vegas zum Spätkapitalismus.

Wie Las Vegas, so ist auch das Bijlmermeer im Grunde ein *Strip*.

Jedoch anstelle des sinnlichen Overkill von Bedeutung und – wenn auch, weiss Gott, trivialen – Informationen zeigt die Autobahnbrücke entlang von Bijlmermeer bloss die Zeichen und die Sprache des Sozialismus: eine Reihe identischer Wohnhochhäuser in grauem Beton in die Form kolossaler Hexagone geknickt. Zwischen diesen Wohnhochhäusern befindet sich ein Fussgängerpark, noch immer im Kindheitsstadium, mit einem raffinierten Wegnetz für Radfahrer. Entlang der Strasse ziehen sich die mehrstöckigen Betonkuben der Parkhäuser hin.

Die – wenn auch latenten – Themen des Bijlmermeer-Strip» sind: Gleichheit, Puritanismus, physische und geistige Gesundheit, das neue Zeitalter.

Mit etwas Glück kann der Besucher sogar die silbernen Züge der künftigen Untergrundbahn beobachten, auf einer Probefahrt den «Strip» mittels eines grauen Betonviadukts überquerend. Die Linie soll demnächst eröffnet werden, und sie wird die neue Satellitenstadt von Amsterdam als ein noch getreueres Abbild von Planungsprinzipien und -dogmen zeigen, die in den dreissiger Jahren erdacht worden sind.

Panik

Seit seiner Vollendung vor fünf Jahren hat dieses sozialistische Las Vegas bei der holländischen Intelligenz Furcht und Abscheu provoziert, ja eine Art Panik. Zum Beispiel wurden einige von Hollands berühmtesten Architekten – unter ihnen Aldo van Eyck – am nationalen Fernsehen vorgeführt, wobei ihnen ob dieses wahnwitzigen Angriffs auf die Menschlichkeit und vor dem Hintergrund von teilnahmslosem, grauem Beton wirkliche Tränen über die ausgehärmten Wangen strömten.

Komplikationen

Das Bijlmermeer stellt eine ganz bestimmte architektonische Doktrin dar, welche in den dreissiger Jahren am konsequentesten von den CIAM vertreten worden ist. Aber es handelt sich um eine *retrospektive Verwirklichung* dieser Doktrin. Insofern kommt es zu einer ungewöhnlichen Komplikation der Architekturdiskussion (und diese Diskussion wird noch an Bedeutung gewinnen in Anbetracht der zunehmend erratischen und

verletzlichen Kanäle, durch die die Verwirklichung architektonischer Ideologien zustande kommt). Die Komplikation besteht darin, dass es immer mehr Episoden gibt, welche zusammen eine Architekturgeschichte *ausserhalb der ursprünglich beabsichtigten Abfolge von Ereignissen* konstituieren.

Ähnlich wie zum Beispiel im Falle des Plateau Beaubourg – die «sechziger Jahre» in der Adaptation der konservativen siebziger Jahre – verleiht diese «verrückte» Chronologie auch dem Bijlmermeer einen polemischen Charakter, der von den Initianten durchaus nicht beabsichtigt war.

Während die CIAM und andere moderne Planungen gegen die akademischen «Reaktionäre» gerichtet waren, erweist sich das Bijlmermeer, vierzig Jahre «zu spät», aufgrund seiner exzessiv langen Geburtswehen als eine polemische Kritik an den nach-modernen, gegen die CIAM gerichteten Prinzipien zum Beispiel des Team X (Aldo van Eyck) und seiner holländischen Ableger à la Hertzberger und Piet Blom. Wenn es zutrifft, dass das Architekturgespräch die endlose Neuinszenierung der Geschichte vom Sohn, der seinen Vater umbringt, darstellt, so präsentiert das Bijlmermeer eine mögliche Umkehrung dieser Ödipus-Formel – nämlich eine Situation, wo der Vater den Sohn umbringt.

Hier ist es nämlich nicht das Team X, welches die mechanistischen Prinzipien der CIAM und ihre fetischistischen Wahnvorstellungen von Objektivität und Quantifizierbarkeit angreift. Vielmehr sind es die CIAM, welche – sozusagen posthum – die ebenso fetischistische Fixierung auf das Unausprechliche in Frage stellt, welche ihre scheinbar so humanistischen Ersatzleute vom Team X kennzeichnet.

Heilmittel

Holland bemüht sich gegenwärtig – genauso wie andere Teile Westeuropas – um eine Architektur als soziales Heilmittel: Waisenhäuser, Altersheime, Kasbas, Gemeinschaftszentren, Studentenheime usw. – eine atemlose Produktion von Räumen für voraussehbare und korrekte Formen gesellschaftlichen Verkehrs, von denen man erwartet, dass sie «Öffentlichkeit» herstellen werden. Man baut für die geistig und physisch Behinderten, die Verletzlichen. So entsteht eine Architektur, die insgesamt einen grotesken Urbanismus sozialer und physischer Gebrechlichkeit konstituiert. In formaler Hinsicht – durch eine ausgesprochene Betonung von Reichtum und Abwechslung – wird der Eindruck erweckt, als sei diese Architektur (obwohl durchwegs vom Staat als Teil seiner Sozialprogramme finanziert) Resultat eines quasi improvisierten Wachstums; als sei



40 Dämmerung über Bijlmermeer. / Le crépuscule du Bijlmermeer.

sie, im Gegensatz zu den tatsächlichen Bedingungen ihrer Herstellung, das Resultat glücklicher Zufälle, aufgrund von Inspiration und ohne jeden Vorbedacht entstanden.

Jedoch: im Rahmen eines politischen Systems – so liberal und wohlwärtig es auch sein mag –, wo der Staat die Bedürfnisse festlegt, das Programm definiert, die letztlich entscheidende Kostenlimite festlegt, die Investitionen vornimmt und die Bauindustrie abwechselnd als Bremse und zur Ankurbelung der Wirtschaft einsetzt, wo der Staat mit Hilfe eines ganzen Netzes von «Schönheitskommissionen» darüber wacht, dass keine formal unakzeptablen Dinge passieren, die Bauplätze auswählt, den Architekten bestimmt und schlussendlich den Künstler einsetzt, der – durch seinen Eingriff – soviel von dem angerichteten Schaden wie möglich widergutmachen soll, in einem solchen System ist die Varietät, welche versucht, synthetisch eine Umwelt herzustellen, die so aussieht, als sei sie von jeder Kontrolle frei – wobei ihr Zustandekommen möglich ist nur aufgrund eben jener Kontrolle, die sie auszuschalten vorgibt.

Erfrischend

Die Tatsache, dass das Bijlmermeer – besonders unter den dramatischen Lichtverhältnissen der niederländischen Witterung – eine gewisse monumentale Grösse besitzt, dass es, trotz seiner Eintönigkeit, Rohheit und Unbeholfenheit ein architektonisches Spektakel ist; das ist der Beweis dafür, dass die Ideologie und die Ästhetik des internationalen Stils nach all den Jahren noch immer imstande ist, das Phänomen einer völlig von Staates wegen inszenierten Besetzung des Territoriums adäquater und relevanter zur Darstellung zu bringen als jede andere architektonische Formensprache.

In seiner Monotonie, Härte, ja Brutalität ist das Bijlmermeer ironischerweise erfrischend.

Dass es allen Kategorien seiner Bewohner Schwierigkeiten und Probleme bietet, von denen einige unüberwindbar sind – darüber besteht kein Zweifel. Aber es wurde zumindest kein Versuch gemacht, das Element des Abenteuerlichen durch übertriebene Sensibilität oder durch eine Überdosis an guten Absichten zu ersticken.

Von seiner elementaren Nacktheit geht sogar so etwas wie das Urgefühl von Siedlung aus, die so unmoderne Helligkeit des Neuen.

Sogar der vermeintliche Mangel an Möglichkeiten sozialer Begegnung, das Fehlen der konventionellen Formen von Nachbarschaft könnte in den siebziger Jahren ganz besonders aktuell sein insofern, als diese «Isolation», eingewickelt bis zum Siedepunkt von einer explosiven Mischung aus Wohlfahrtsstaat und Konsumgesellschaft für den zeitgenössischen Hedonisten genau die richtige Basis abgibt, seine *Sorties* in die Welt zu planen.

Gegenüber der künstlichen Wiederbelebung des «öffentlichen Bereichs», welche das Thema der Post-Modernisten von van Eyck bis hin zu den Kriers ist, erweist sich der ausgebleichte «Geschäftsbereich» des Bijlmermeer als unendlicher Vorzug.

Schwächen

Das Bijlmermeer hat viele Schwächen.

Die puritanische Landschaft seiner Materialien ist tragisch – eine spartanische Symphonie von Ortsbeton, vorfabrizierten Betonblöcken, Kies und geteerten Pfählen (als Dekoration). Langweilige Grundrisse, Kies, Betonziegel, galvanisiertes Metall.



Das Bijlmermeer zeigt mehr Grausubstanz vor als irgendeine andere Lokalität der Erde.

Eine zweite, noch wichtigere, *konzeptuelle* Schwäche des Bijlmermeer, zumindest in seiner heutigen Form (eine vorge-sehene Entwicklung von Zentrumsfunktionen im Bijlmermeer wird erst stattfinden, wenn sich die Wirtschaft erholt haben wird ...), ist die absolute visuelle und mithin symbolische Dominanz von Wohn- und Parkhausblöcken.

Was immer vom Gemeinschaftsleben übriggeblieben ist, wurde ganz einfach unter die Autobahnbrücke verlegt, in einer drastischen Negation jeder sozialen Hierarchie, die um so schlimmer ist, als ihr eine mehr oder weniger unbewusst getroffene Entscheidung zugrunde liegt aus der pragmatischen und bestechenden Überlegung heraus, dass Läden und andere Einrichtungen unter dem Betondach der Autobahn weniger Schutz benötigen als unter freiem Himmel. Diese Lösung hat eine Folge von pathetischen Konsequenzen nach sich gezogen: diskrete Zeichen des Shopping-Centers erscheinen wie Periskope von unterhalb des Strassenniveaus, um den Schauplatz des «Lebens» anzuzeigen; überdies hat man jungen Architekten ein «Chance» gegeben, dieser Unterwelt mit noch sensibleren und phantasievolleren Gesten zu entfliehen: Gemeinschaftsräumen mit pyramidenförmigen Glasdächern, deren Spitzen leider kaum über das Strassenniveau emporragen.

Zusammen mit den Kunstwerken, die die Aufgabe haben, da und dort die grossen Betonmassen etwas aufzulockern, bilden solche ausgleichenden Gesten ein melancholisches Vokabular von zu spät gekommenen Ideen und Schuldgefühlen, welches die begangenen Fehler noch akzentuiert, statt sie korrigiert.

Als besonders verschwenderisch und unglücklich hat sich jedoch die vollständige Vernachlässigung und die Nichtauswertung der Autobahn als eines möglichen Instrumentes wünschbarer sozialer Aktivitäten ausgewirkt.

Vielleicht war es unausweichlich, dass in diesem Projekt, das ja im Grunde in den europäischen dreissiger Jahren konzipiert worden war *und nicht wirklich adaptiert* wurde, das Auto – trotz der Megastrukturen von Autobahn und Parking-Häfen – letztlich als ein Eindringling in die sozialistische Idylle gesehen wurde. So, wie die Architekten sich ihn vorstellen, möchte der *wirkliche* Bewohner von Bijlmermeer nicht einmal einen Wagen besitzen, sondern vielmehr glücklich und zufrieden zwischen City und Satellitenstadt hin- und herpendeln – in einem üppigen Angebot von öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieser Dogmatismus hat eine Anomalie zur Folge – nämlich die Tatsache, dass die Strasse zwar materiell dominiert, aber konzeptuell ignoriert wird.

In den holländischen siebziger Jahren hätte der beinahe universale Autobesitz eine *sozialistische Drive-in-Kultur* bewirken können und sollen, einen wirklichen «Strip», freilich nicht bestehend aus vulgären ausbeuterischen Casinos, sondern flankiert von sozialen Kondensatoren, die alle mit dem Auto erreicht werden können. Dazu alte und neue Arten von Einrichtungen, die auch die Polarität *Bijlmermeer vs. Amsterdam* respektiv *modern vs. traditionell* artikuliert und somit seine Identität und die Beweggründe seiner Existenz artikuliert hätte.

Bis diese noch immer latente Möglichkeit realisiert sein wird, hat man allen Grund, Bijlmermeer als historisch oder doch zumindest als unvollendet zu betrachten. Übers. S. v. M.

Abbildungen und Fotos: 21 aus *Amsterdam Zuid-Oost*, Dienst der Publieke Werken, Amsterdam; 22 *Amsterdam – Stedebouwkundige ontwikkeling*, Dienst der Publieke Werken, Amsterdam 1975; 23, 34, 36, 38 aus *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer*, Stadsontwikkeling, februari 1968; 24 Gerrit Oorthuys, Amsterdam; 25, 28–33, 35, 37, 39, 40: Thijs Koobs, Amsterdam-Bijlmermeer; 27 aus *Hoofdcentrum Bijlmermeer. Uitgangspunten voor de bebouwing*, Architect F.J. van Gool en de sector Stadsontwikkeling, april 1974