

Eine "Patchwork"-Metropole : die städtische Entwicklung des Südrandes von Den Haag, eine Studie (1988-1989)

Autor(en): **W.J.N.**

Objektyp: **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: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58326>

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.

Eine «Patchwork»-Metropole

Die städtische Entwicklung des Südrandes von Den Haag, eine Studie (1988–1989)

Im Auftrag des Stadtplanungsamtes von Den Haag verfasste W.J. Neutelings eine Langzeitstudie, die «im Kontext der räumlichen Entwicklungen der <Randstad>* die möglichen und erwünschten städtischen Entwicklungen in der Agglomeration von Den Haag, insbesondere an den Rändern der Stadt und entlang der Autobahnen» (Auftragsformulierung), untersucht.

Le développement urbain de la périphérie sud de La Haye, une étude de 1988–1989

Sur la demande du Service d'Urbanisme de La Haye, W.J. Neutelings a procédé à une longue étude qui «dans le cadre de l'expansion spatiale de la ville limitrophe,* aborde les développements urbains possibles et souhaitables de l'agglomération de La Haye, notamment à la périphérie de la ville et le long des autoroutes» (énoncé de la commande).

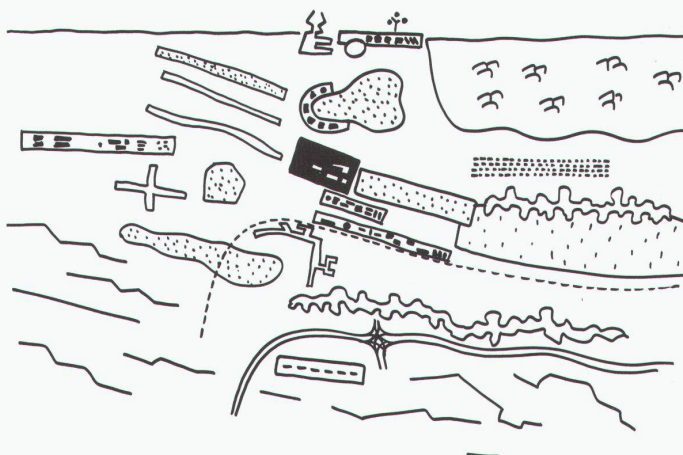
The Urbanistic Development of the South Periphery of The Hague, a Study (1988–1989)

On behalf of the municipal planning office of The Hague, W.J. Neutelings has written a long-term study which investigates “the possible and desirable urbanistic developments in the agglomeration of The Hague, especially on the periphery of the city and along the motorways, within the context of the spatial development of the <Randstad>”* (as it was formulated in the assignment given the author).

* Als «Randstad» bezeichnet man die Kette der niederländischen Städte Amsterdam, Utrecht, Den Haag und Rotterdam, die sich wie ein Kranz um das landwirtschaftlich genutzte Binnenland legt.

On appelle «ville limitrophe» la chaîne de cités néerlandaises d'Amsterdam, d'Utrecht, de La Haye et de Rotterdam qui ceinture la région agricole intérieure.

“Randstad” is the designation given to the chain of Dutch cities (Amsterdam, Utrecht, The Hague and Rotterdam), which like a wreath encircle the agricultural interior of the country.



1

1 Die lineare Zonierung der wichtigsten programmatischen Fragmente parallel zur Küste / Le zonage linéaire des principaux fragments programmatiques le long de la côte / The linear zoning of the most important programmatic fragments parallel to the coast

Städtebau beschränkt sich traditionellerweise auf die zwei Grundelemente einer Landkarte: grün = Landschaft und rot = Bebauung. Das Problem einer Stadterweiterung wird damit auf die Frage reduziert, welcher grüne Bereich künftig rot werden soll. Diese Auffassung von Stadterweiterung fördert jedoch eine falsche Polemik zwischen Stadt und Landschaft: der romantisch inspirierte Gegensatz von einem paradiesischen Arkadien und einer megalomanen Metropole, die sich wie ein roter Fleck in der grünen Ebene ausdehnt.

Die herkömmlichen Wachstumsmodelle der Stadt – konzentrische Stadt, lineare Stadt, Trabantenstadt – implizieren einen städtischen Kern in einer ihn umgebenden landschaftlichen Leere.

Diese Betrachtungsweise reicht heute nicht mehr aus, um ein derart komplexes System wie jenes der «Randstad Holland» zu interpretieren. Innerhalb eines Radius von 35 Kilometern umfasst dieses Gebiet vier grosse und etwa zwanzig mittelgrosse Städte mit insgesamt fünf bis sechs Millionen Einwohnern, zahlreichen historischen Stadtzentren und ausgedehnten grünen Aussenquartieren, zwei Häfen von Welt-rang – einer sogar der weltgrösste –, den viertgrössten Flughafen Europas, eine komplexe Verkehrsinfrastruktur, ein -zig

Quadratkilometer grosses Anbaugelände mit Gewächshäusern, die wichtigsten niederländischen Industriezentren, internationale Dienstleistungszentren, sechs Universitäten, eine Vielzahl kultureller Institutionen, mehrere Badeorte an der Nordsee, Naturschutzgebiete in den Dünen usw.

Diese Aufzählung zeigt, dass sich das Phänomen der «Randstad» als ein Teppich von räumlich-programmatischen Fragmenten interpretieren lässt. In dieser «Patchwork»-Metropole hat der klassische Gegensatz Stadt–Land einer durchgehenden Landschaft von wechselnden Szenarien Platz gemacht. Die Fragmente dieses «Flickwerks» befinden sich in einem Gleichgewicht ohne nachweisbares Zentrum wie Sterne im Weltall. Sie liegen in einem Kräftefeld politischer, geografischer, ökonomischer, historischer und kultureller Faktoren, die jeder Nutzung eine bestimmte Position im Teppich zuweisen.

Jeder Ort im Teppich verfügt demnach über ein spezifisches Programm und hat eine eigene räumliche Erscheinung. Innerhalb der «Teppichmetropole» verliert das Bild der Stadt als eine klare Einheit seine Konturen. Die Stadt Den Haag sollte als Collage von Fragmenten, Teile eines

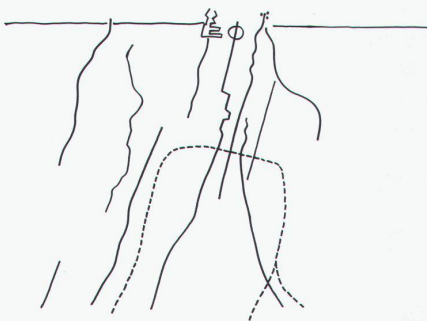
Teppichs von der Nordsee bis zur «Nieuwe Maas», aufgefasst werden. Die Bewohner dieses Teppichs stellen ihre eigene Stadt wie einen Bausatz zusammen. Sie arbeiten in Rijswijk, schlafen in Zoetermeer, kaufen ihre Möbel in Sliedrecht und liegen am Wochenende am Strand von Scheveningen.

Die Erweiterung Den Haags ist denn auch nur denkbar im Rahmen der «Patchwork»-Metropole – einem sich ständig transformierenden Feld. Vorhandene Fragmente lassen sich in neue Fragmente umwandeln. Die Kunst besteht darin, das Gleichgewicht des Ganzen zu verbessern, d.h. eine Art Transformationsmodell zu entwickeln.

Merkmale der Haager Collage

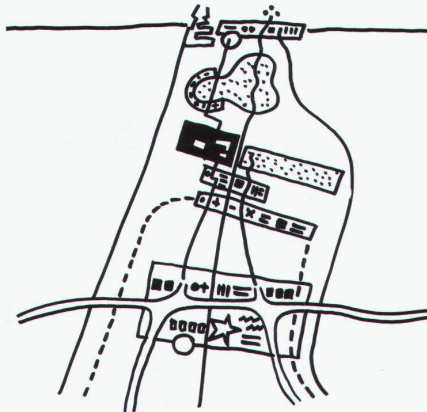
Charakteristisch für die Struktur von Den Haag ist eine mehr oder weniger parallel zur Küste verlaufende, lineare Zonierung der wichtigsten programmatischen Fragmente. Senkrecht dazu steht ein System von Verbindungslinien: durchgehende Boulevards, die die programmatischen Schichten buchstäblich wie eine Schnittansicht der Stadt quer durchlaufen.

Die Zentrumsfunktionen verschieben sich nach aussen. Für neue grossflächige Nutzungen fehlt in der Altstadt der Platz;



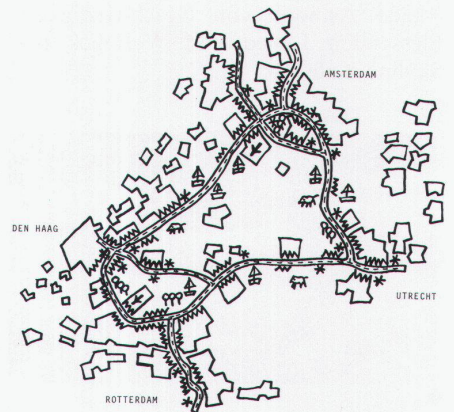
2

Das System von Verbindungslinien landeinwärts, senkrecht zur Küste / Le système de raccordements vers l'intérieur, perpendiculaires à la côte / The system of connections running inland, perpendicular to the coast



3

Die neuen Zentrumsfunktionen verschieben sich nach aussen / Les nouvelles fonctions du centre se déplacent vers l'extérieur / The new centre functions are shifted outwards



4

Der Südrand der Stadt als Teil einer nationalen Servicezone entlang der Autobahnen / La périphérie sud de la ville, part d'une zone de services nationale le long des autoroutes / The south periphery of the city as part of a national service zone along the motorways

sie gruppieren sich deshalb in spezialisierten Zonen, teils in Richtung Küste – wie das Kongresszentrum –, aber vor allem landeinwärts, z.B. entlang der «Utrechtsbaan».

Periphere Zentren entstehen neu auch entlang der Autobahnen. Diese Orte haben wegen ihrer strategischen Position im Herzen des «Patchworks» potentiell die Möglichkeit, zu wichtigen Schwerpunkten auszuwachsen. Es sind die letzten grossflächigen Areale der Agglomeration, wo umfangreiche Programme entwickelt werden können – an günstiger Lage zwischen den alten Zentren und den Vororten.

Der Südrand Den Haags ist eines der Gebiete innerhalb der «Randstad», das in nächster Zukunft einen wichtigen Schwerpunkt der Agglomeration von Den Haag bilden kann. Gleichzeitig ist er Teil einer nationalen «Service Zone», die sich entlang der Autobahn wie ein Band von Einrichtungen der Massenkultur ansiedelt und ihren eigenen architektonischen, programmatischen und kulturellen Bedingungen gehorcht.

Analyse des Südrandgebietes:

Topographie

Es handelt sich um eine Zone mit den typischen Merkmalen einer Stadtperipherie:

- ein grünes Konglomerat von Schrebergärten, Sportfeldern und Erholungsgebieten;
- ein Komplex von Verkehrswegen, Autobahnkreuzungen und Bahngeleisen;
- eine zusammenhanglose Folge grossflächiger Elemente wie Flugfeld, Gewerbebezonen und Verteilzentren;
- eine Ästhetik von Geschwindigkeit, fließenden Linien und Weitblick mit Skyline-Kulissen;

– eine symbolhafte Wirkung als Entree der Stadt.

Bebauung

Der Südrand von Den Haag ist ein zusammenhängendes Gebiet zwischen ausgefranst Stadträndern. Als durchgehende Zone kann er nur mit einem Gesamtmodell angegangen werden, denn jede unüberlegte Teileinfüllung wird zu einem Pfropfen und droht den Durchfluss dieses schmalen Streifens zu blockieren.

Strassen

Der Südrand bildet eine Sammlung brüsk unterbrochener Verbindungen und Strukturen. Mangels ausreichend dimensionierter Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen vermischt sich nationaler, regionaler und lokaler Verkehr auf den Hauptstrassen, die damit hoffnungslos verstopft werden. Zudem zwingen sich diese Verbindungen wie durch einen Trichter und münden alle in einem Punkt in der Stadt.

Politik

Psychologisch gesehen ein Niemandland, ist der Südrand politisch ein Jedermannsland. Obwohl städtebaulich und ökonomisch zusammenhängend, liegt der Südrand in der Oberhoheit von zehn verschiedenen politischen Gemeinden.

Das Transformationsmodell

Das Transformationsmodell für den Südrand von Den Haag sollte nicht als städtebaulicher Plan, sondern als eine Reihe von Massnahmen betrachtet werden, mit denen der Südrand entwickelt werden könnte. Für diese Massnahmen gilt es, sowohl die Qualität des bestehenden Teppichs zu berücksichtigen, als auch von den Bedingungen der neuen Program-

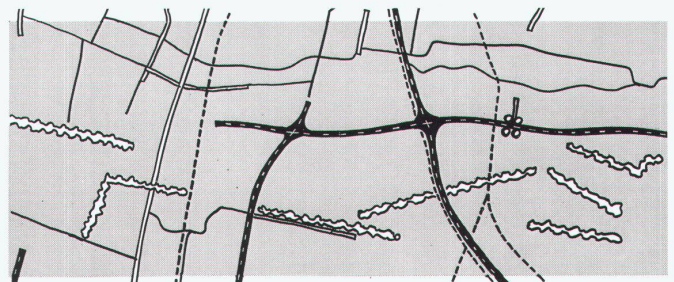
me auszugehen. Die verschiedenen Eingriffe lassen sich unabhängig voneinander vornehmen und sind imstande, im Planungsgebiet eine Reihe von attraktiven Standorten zu bestimmen, an denen künftige Programme angekoppelt werden können. Im Teppich der «Randstad» entstehen auf diese Weise neue Konfigurationen von einzigartigen Fragmenten.

Das Massnahmenpaket sieht unter anderem vor:

- die *Autobahn* Amsterdam–Rotterdam fertigzustellen. Beidseitig wird ein paralleles System von kurzen Ein- und Ausfahrten zur Verteilung des Lokalverkehrs über die Region von Den Haag angelegt. Daran angeschlossen wird ein Sekundärsystem von Boulevards und Parkhäusern in der Nähe der Schnellbahnhaltstellen.
- den Zusammenhang des Gebietes zu verstärken, indem die bestehenden *Boulevards* in ein Netz von charakteristischen städtischen Achsen mit Gebäuden für kommerzielle, kulturelle und öffentliche Zwecke integriert werden.
- den öffentlichen Verkehr mit der Einführung eines *Schnellbahnsystems*, das rasche Verbindungen zwischen den Stadtteilen der Agglomeration von Den Haag und den Bahnhöfen und Autobahnausfahrten gewährleistet, zu verbessern. Es folgt zum Teil den bestehenden Bahntrassen, und neue Linien können auf dem Mittelstreifen der Boulevards angelegt werden.
- den Rand der Stadt als ein System paralleler Parzellen, in dem bestehende Landsitze, Sportfelder und Schrebergärten absorbiert werden, zu organisieren. Dieses dichte Muster wird die Kontraste des Gebietes verstärken und lässt in den *Randzonen* idyllische Wohngebiete in unmittelbarer Nähe der Stadt entstehen.
- mittels eines *linearen Parks* von zehn



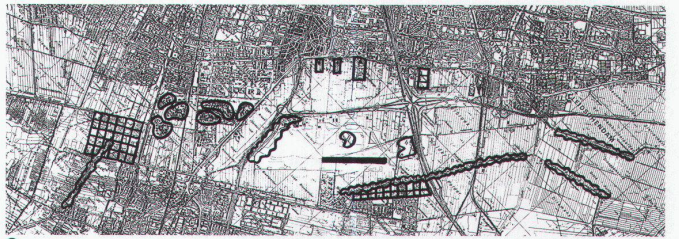
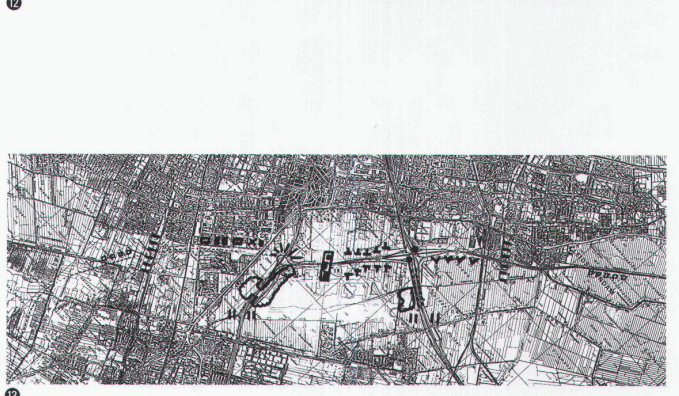
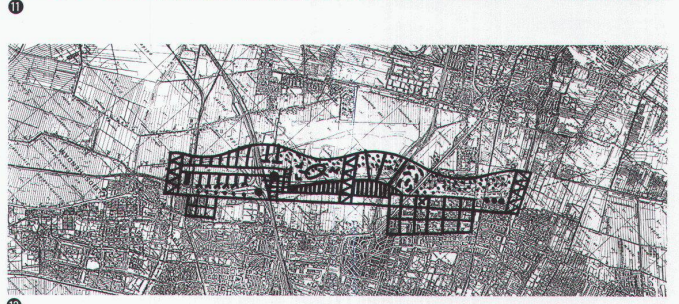
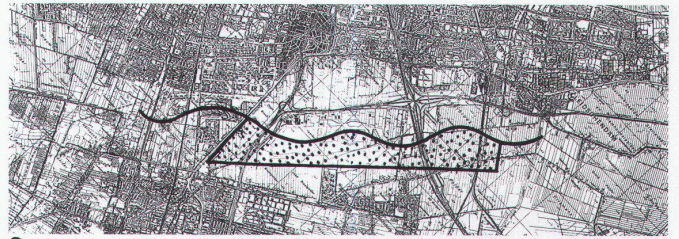
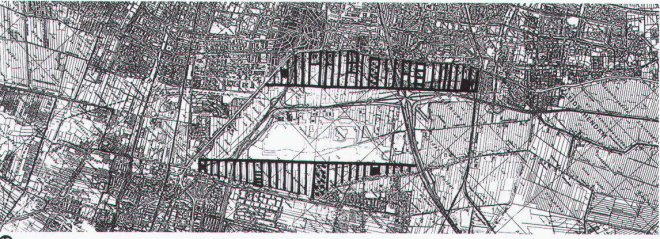
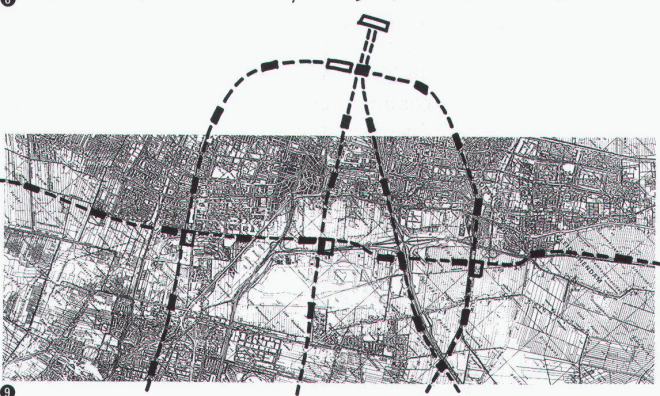
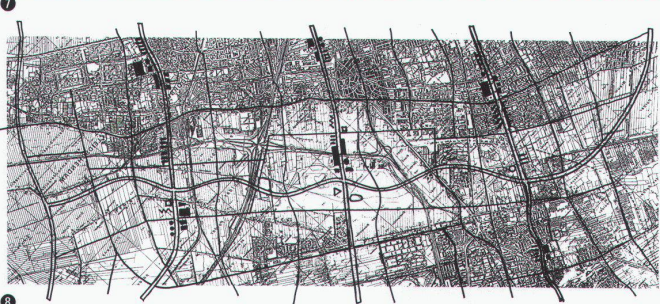
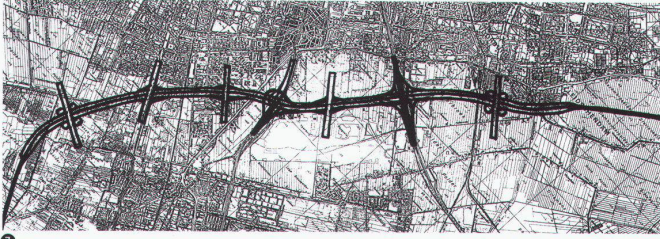
5



6

5 Die Bebauung der Peripherie: Die ausgefranst Stadtränder lassen nur einen schmalen Streifen frei / L'occupation de la périphérie: les bords irréguliers de la ville ne laissent libre qu'une bande étroite / Building on the periphery: the outer fringe areas leave only a narrow strip free

6 Die Strassen: eine Ansammlung von unterbrochenen Verbindungen / Les rues: un amas de liaisons interrompues / The streets: an accumulation of interrupted connections



7-14
Einzelmassnahmen / Mesures ponctuelles /
Single measures

7
Die Autobahn wird verlängert / On assure
la continuité de l'autoroute / The
motorway is completed

8
Netz von charakteristischen Achsen / Un
réseau d'axes caractéristiques / Network of
characteristic axes

9
Das Schnellbahnsystem / Un système de
voies rapides / The rapid transit railway
system

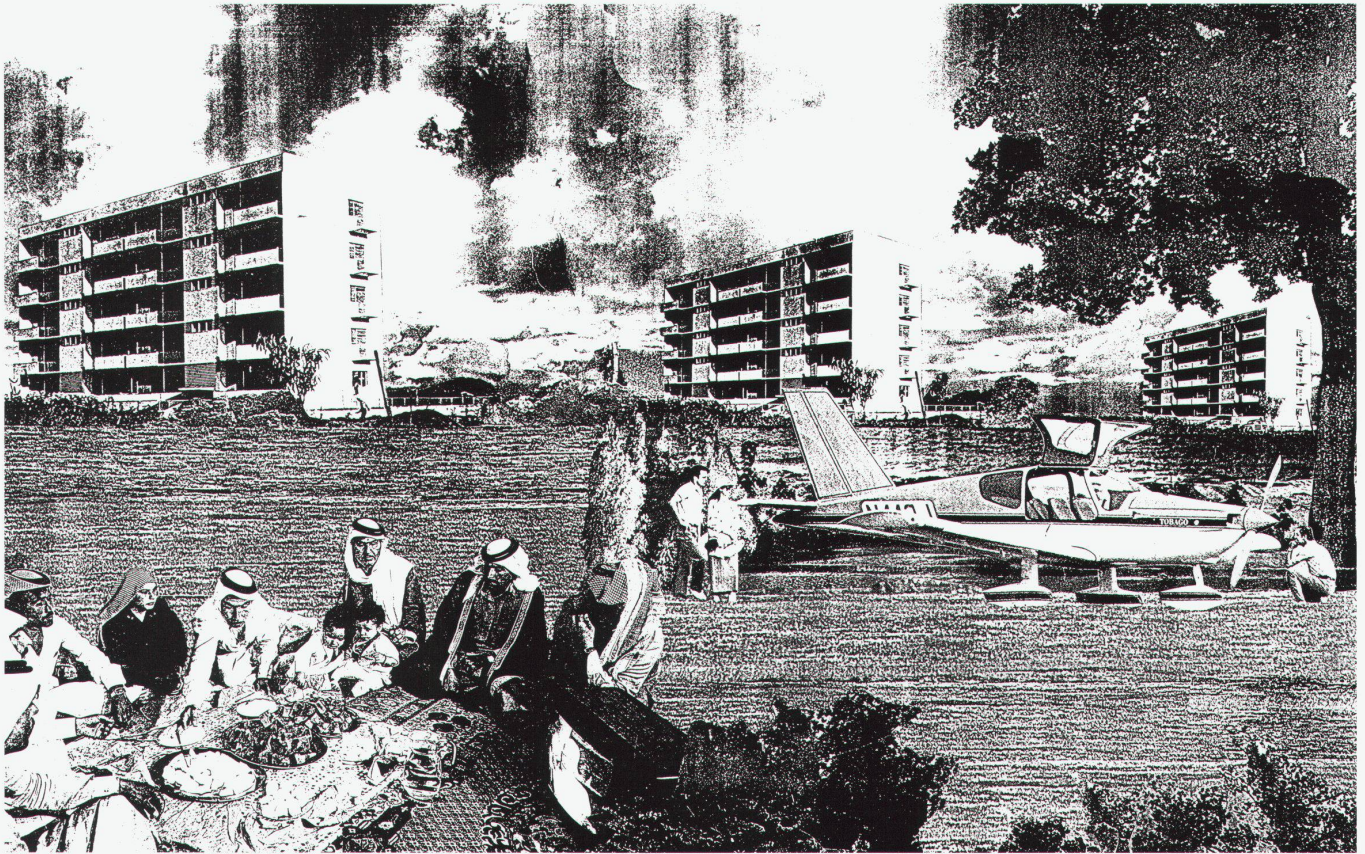
10
Die Randzonen werden zu Wohngebieten
/ Les zones latérales deviennent résidentiel-
les / The peripheral zones become
residential areas

11
Der Park von 10 km Länge / Le parc long
de 10 km / The park 10 km long

12
Das periphere Zentrum für grossflächige
Programme / Le centre périphérique pour
un programme de grande étendue / The
peripheral centre for large-scale pro-
grammes

13
Die Autobahnzone als neue Stadtkulisse
komponiert / La zone de l'autoroute
conçue comme un nouveau décor urbain /
The motorway zone composed as a new
urban background

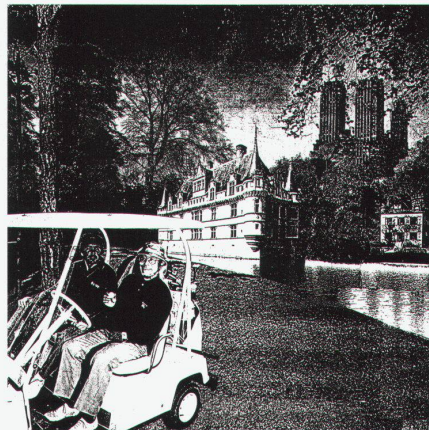
14
Aufgewertete Landschaftselemente /
Éléments de paysage revalorisés /
Upgraded landscape elements



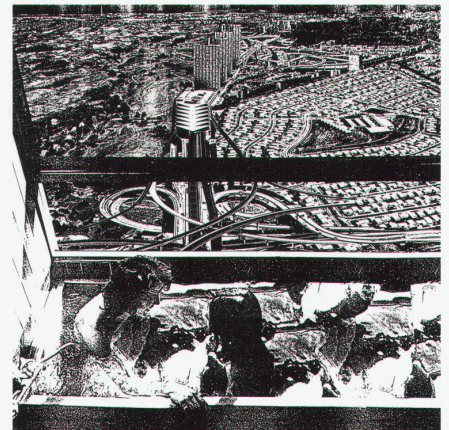
15



16



17



18

15 Wohnen im Park: eine Serie von viergeschossigen Scheiben mit Familienwohnungen entlang des südlichen Randes des linearen Parks / Habiter dans le parc: une série de volumes en lame à quatre niveaux avec logements pour familles, longeant le côté sud du parc linéaire / Living in the park: a series of four-storey blocks with single-family flats along the southern edge of the linear park

16 Science-Stadt: An der südlichen Autobahnzone liegen Unterrichts- und Forschungsbauten mit freistehenden Appartementshäusern für Wissenschaftler, Kursbesucher usw. / Science-ville: Bâtiments de formation et de recherche avec blocs de studios pour chercheurs et participants, etc. situés dans la zone sud de l'autoroute / Science city: There are situated on the southerly motorway zone classroom and research buildings with detached apartment houses for scientists and participants in courses, etc.

17 Golfstadt: ein reizvolles Gebiet mit Appartementshäusern für Pensionierte in ruhiger Lage neben dem neuen Golfklub, mit einer *check-up*-Klinik und einem geriatrischen Untersuchungszentrum / Golf-ville: une région pleine d'attrait avec blocs de studios pour retraités implantés au calme à côté du nouveau club de golf, avec clinique de *check-up* et centre d'examen gériatrique / Golf city: an attractive area with apartment houses for retired people, in a quiet location adjacent to the new Golf Club, with a *check-up* clinic and a geriatric examination center



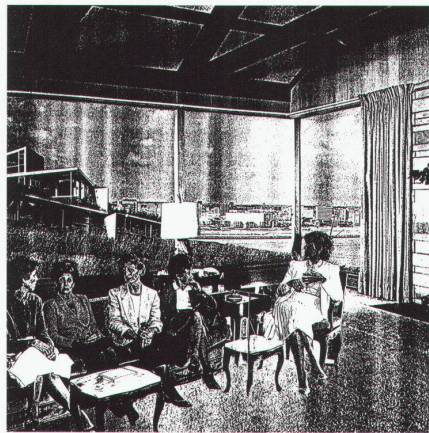
19

18
 Ypenburg City: An der Autobahn liegen hybride Hochhäuser mit Büros, Gewerbe, Läden und Wohnungen. Im peripheren Zentrum über der «Spaghettikreuzung» der Autobahn wird zuoberst mit einer fantastischen Aussicht gewohnt, während unten, im überdeckten Einkaufszentrum, ein exklusives Nachtleben herrscht / Ypenbourg-City: Des immeubles hybrides surmontant l'autoroute avec bureaux, locaux professionnels, magasins et logements. Dans ce centre périphérique au-dessus du «tréfle» autoroutier, on habite tout en haut avec une vue magnifique, tandis qu'en bas, dans le centre d'achat couvert, règne une vie nocturne raffinée / Ypenburg City: There are situated on the motorway hybrid high-rises with offices, workshops, stores and flats. In the peripheral center above the "spaghetti intersection" of the motorway, there are, on top, flats with a fantastic view, while, below, in the roofed-over shopping-center, there prevails an exclusive night life

19
 Platz 1999 / Place 1999 / 1999 Square

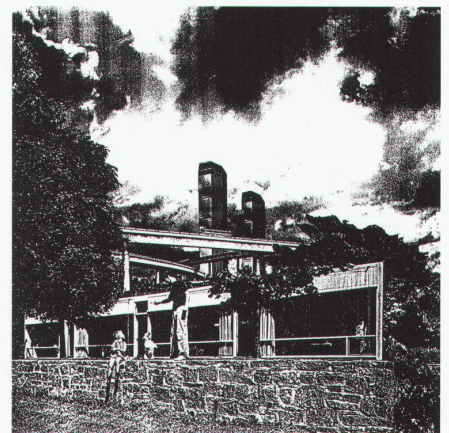


20



21

20
 Kommerz-Boulevard: eine moderne, nach Branchen organisierte Gewerbezone. Jede Branche verfügt über separate Gemeinschaftseinrichtungen am Boulevard / Boulevard-commerce: Une zone d'activités moderne organisée par branches. Chaque branche dispose d'équipements communautaires donnant sur le boulevard / Commerce Boulevard: A modern commercial zone organized according to lines of business. Each kind of enterprise has separate communal facilities on the Boulevard



22

21
 Hügelstadt: Die ehemaligen Müllhalden von Rijswijk wurden vor zehn Jahren in Parkhügel umgestaltet. Mittlerweile ein ausgezeichnetener Standort für eine neue «Goldküste» mit Aussicht auf Den Haag / Ville-colline: Il y a dix ans, l'ancienne décharge de Rijswijk fut transformée en une colline-parc devenue entre-temps un emplacement recherché, nouvelle «côte d'or» avec vue panoramique sur La Haye / Hill town: The former slag heaps of Rijswijk were transformed ten years ago into park areas. Have become a first-rate locality for a new "Gold Coast" with view of The Hague

Kilometern Länge ein durchgehendes landschaftliches Element zu schaffen. Als grossmassstäblicher Akzent bindet es künftige Fragmente an. Die ausgedehnte Fläche ermöglicht es, Freizeiteinrichtungen aller Art unterzubringen.

- die Mitte des Gebietes als *peripheres Zentrum* der Region zu entwickeln. Dank der zentralen Lage in der nationalen «Service Zone», der ausgezeichneten Erschliessung und der zur Verfügung stehenden grossen Grundstücke ist dies der Ort für grossflächige Programme.

- aus der *Autobahnzone* ein eigenständiges Element der Peripherie zu machen – ein Band von Gebäudekomplexen, das aus der Optik der Autobahn als Stadtkulisse mit bildbestimmenden Akzenten komponiert wird.

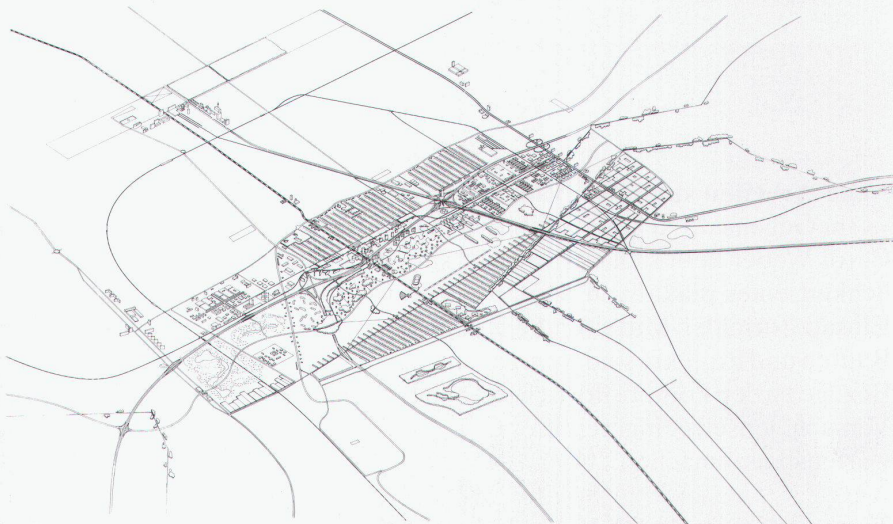
- bestehende *Landschaftselemente* in charakteristische Fragmente aufzuwerten: eine Parklandschaft mit Hügeln, Wäldern, Wasserpartien, alten Landsitzen entlang einem Kanal usw.

- von der möglichen *Etappierung und politischen Machbarkeit* auszugehen. Die Eingriffe sind als autonome Projekte jeweils auf dem Gebiet einer Gemeinde entworfen, deren Grenzen unsichtbar respektiert und deren besondere Bedürfnisse berücksichtigt werden.

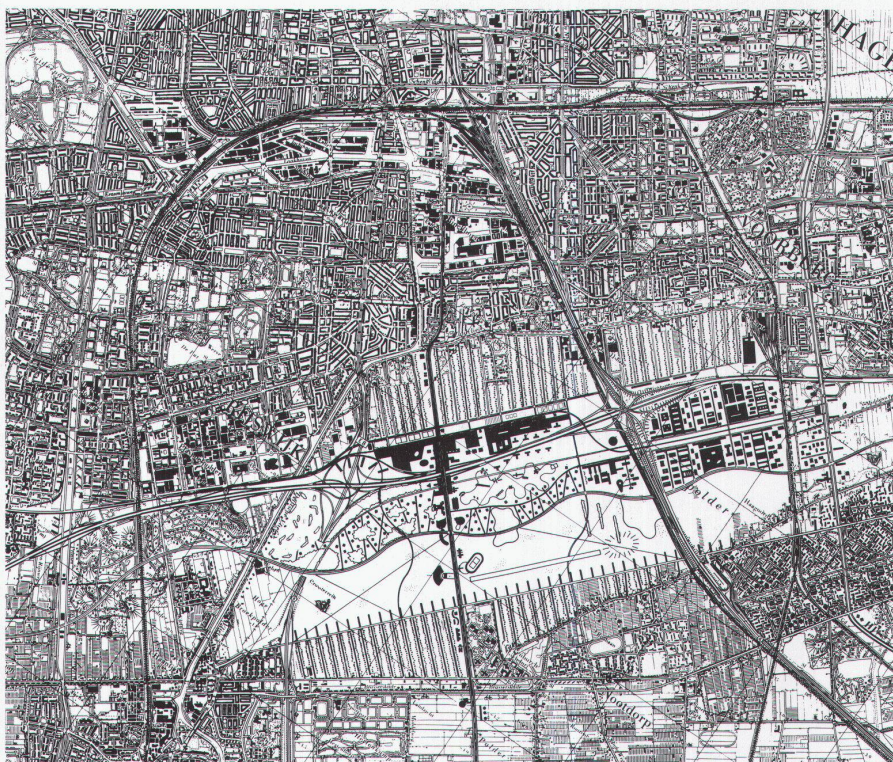
Programmatiscbe Ausfüllung

Das Transformationsmodell liefert einen flexiblen Rahmen, der im Laufe der Zeit auch künftige Entwicklungen aufnehmen kann. Es erlaubt ein grosses Mass an Interpretationen, ohne dass der Gesamtzusammenhang unterzugehen droht. Für die verschiedenen Standorte werden nicht nur Programme festgelegt, sondern zum Teil auch architektonische Typologien vorgeschlagen, um so den spezifischen Qualitäten einzelner Gebiete Rechnung zu tragen. Auf diese Weise entstehen neue Fragmente mit eigener räumlich-programmatischer Identität, die durch ihre Kontraste die Identität der «Teppichmetropole» als Ganzes verbessern.

W.J. N.



23



24

22 «Vliet-en Polderstad»: socio-bungalows als neuer Typus von alleinstehenden Einfamilienhäusern in unmittelbarer Nähe der Boulevards / «Vliet en Polderstad»: *socio-bungalows*, nouveau type de maison familiale pour célibataires à proximité immédiate du boulevard / “Vliet-en Polderstad”: *socio-bungalows* as new type of detached, single-family houses in the immediate vicinity of the Boulevard

23 Axonometrie des Gesamtprojekts unter Berücksichtigung der Unterteilung der Einzelprojekte in Gemeinden / Axonométrie du projet d'ensemble tenant compte des différents projets de chaque commune / Axonometry of the total project, taking into account the subdivision of the individual projects in townships

24 Gesamtplan des Transformationsvorschlags für den Südrand / Plan général de la proposition de transformation pour la périphérie sud / General plan of the transformation proposal for the south periphery