

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 78 (1991)
Heft: 1/2: Industriebrachen = Jachères industrielles = Industrial fallow land

Artikel: Umnutzung des alten Hafens von Antwerpen : Wettbewerb 1990 : Projekte von Yves Lion, Manuel de Solà-Morales, Beth Gali, Bob van Reeth, Rem Koolhaas und Toyo Ito

Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59116>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

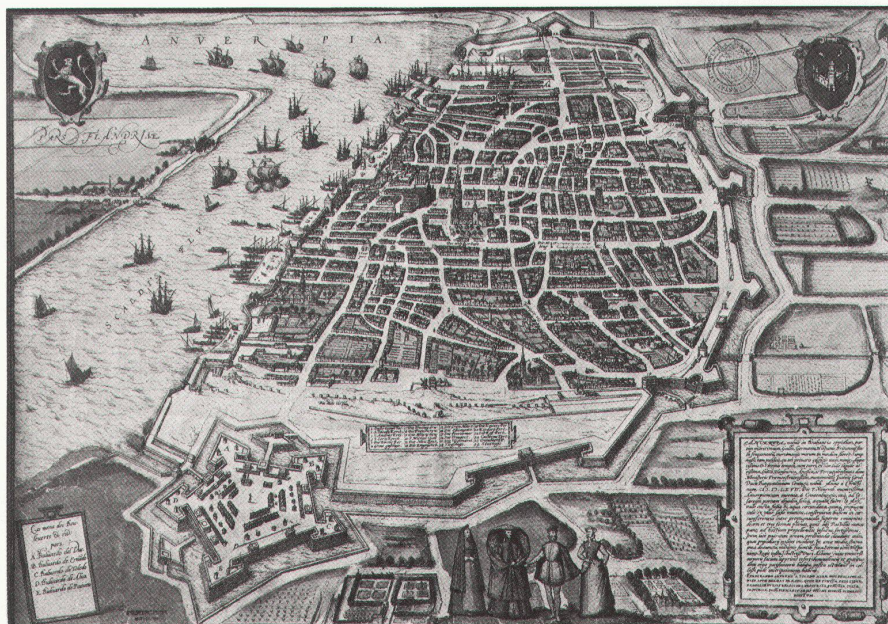
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Umnutzung des alten Hafens von Antwerpen Wettbewerb 1990

Für die immer grösseren Schiffe waren die Docks und Kanäle des alten Hafens von Antwerpen nicht mehr brauchbar. Die neue Hafenanlage wurde für die modernen Container-Verladesysteme eingerichtet und – weiter entfernt vom Stadtzentrum – näher ans Meer gerückt.

Die so entstandene Hafenbrache steht (bedingt durch die gute Erschliessung und die Nähe zum Stadtzentrum) unter ökonomischem Verwertungsdruck; sie gilt auch für die Stadtbehörden (zwei Drittel des Hafensareals besitzt die Stadt) als städtebauliches Entwicklungsgebiet: Die Wasserfront soll eine neue Bedeutung durch die Umnutzung eines Umschlagplatzes in einen neuen Stadtteil am Quai erhalten. Der Stadterweiterung entspricht die vorgesehene Programmatik aus Wohnungen und Dienstleistungsbetrieben.

Antwerpen, mit einer halben Million Einwohnern Belgiens zweitgrösste Stadt, versucht seit Jahren wirtschaftlich und kulturell den internationalen Anschluss zu finden. Von einem ersten Schritt wird ein wirtschaftlicher Aufschwung erwartet: im Kampf (mit Hamburg und Rotterdam) um Frachtgut erhielt Antwerpen den Zuschlag von 80000 Containern aus den USA. In einem zweiten Schritt will Antwerpen seine Rolle als Kulturstadt 1993 ausspielen. Bei der Städterwerbung um kulturelle Marktanteile und um die Geltung als europäische Metropole werden nicht zuletzt städtebauliche und architektonische Mittel eingesetzt. Mit grossem Aufwand wurde auch in Antwerpen ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Rahmenveranstaltungen in Form eines Festivals mit Theater- und Kunstaktionen die neue «Stadt am Strom»



propagiert hatten. Bisher wurde das von den Stadtbehörden unterstützte Projekt hauptsächlich von Geschäftsleuten mit rund vier Millionen Franken finanziert.

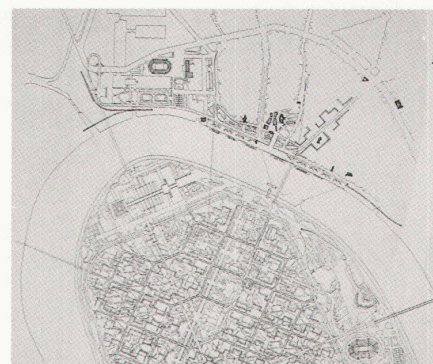
Auf der Suche nach einem städtebaulichen Gesamtkonzept wurden Erfahrungen mit anderen Hafenstädten ausgetauscht und an sechs Architekten (die mit den entsprechenden Problemen vertraut sind) städteplanerische Studienaufträge erteilt – an Manuel de Solà-Morales, Yves Lion, Bob van Reeth, Beth Gali, Rem Koolhaas sowie Toyo Ito. Zudem wurde ein internationaler Wettbewerb veranstaltet, aus dem 120 Vorschläge eingingen.

Das Hafengebiet wurde für den Wettbewerb in verschiedene Perimeter aufgeteilt, die zugleich die verschiedenen Problemgebiete bezeichnen: die (heute sehr verkehrsreiche) Zone mit den Zuiderdokken und die drei Ufergebiete Eilandje, Kaaien und Zuid (Le Corbusier beschäftigte sich 1933 mit der anderen Uferseite, dem stadtabgewandten Schelde-Strand).

Von den auf den folgenden Seiten vorgestellten Projekten wurden diejenigen von Solà-Morales und Ito (ausserdem das Projekt von van Berkel, van Veen und van Meer) zur Weiterbearbeitung empfohlen. Red.

1 Antwerpen um 1572, Stich / Anvers vers 1572, gravure / Antwerp around 1572, etching

2 3 Le Corbusiers Vorschlag für das Gebiet auf der rechten Seite der Schelde / Proposition de Le Corbusier pour le territoire de la rive droite de l'Escaut / Le Corbusier's proposal for the area on the right-hand side of the Schelde





4



5



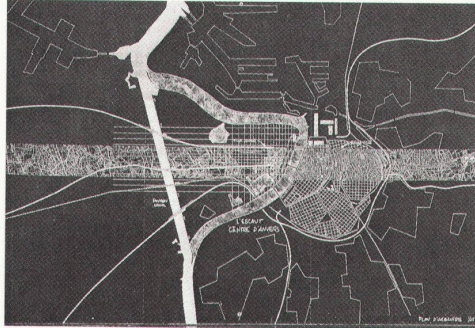
6



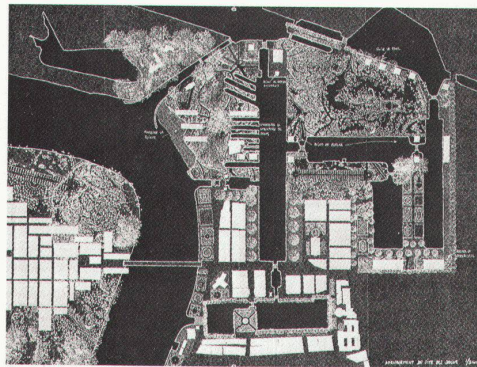
7

4-7
 Quai und Docks, heutiger Zustand / Quai et docks, état
 actuel / Quay and docks, present-day state

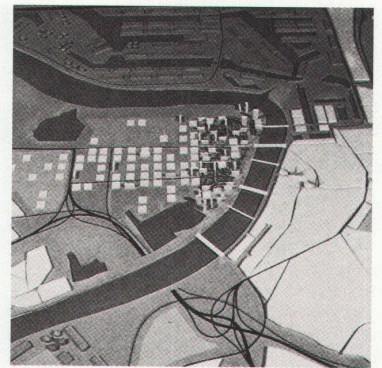
Der Fluss bildet das «Zentrum» einer neuen, bipolaren Stadt. Ein Prozess städtischer Dynamik wird am linken Ufer in Gang gesetzt. Dabei handelt es sich nicht um eine bloße Erweiterung der Stadt. Das Layout der Schelde und ihrer angrenzenden Zonen wird zum verbindenden Element der neuen mit der alten Stadt. Der Park auf «Het Eilandje» bewahrt seine maritime Infrastruktur und wird zu einem Museum industrieller Archäologie. Der Charakter dieses Stadtparks wird durch den Einbezug einer Anzahl Elemente verstärkt, die zur Stadtlandschaft beitragen. Einige Hochhäuser werden genau in die Biegung der Schelde und im südöstlichen Winkel von «Het Eilandje» plaziert. Die zahlreichen Brücken zwischen den linken und rechten Uferzonen stützen die verbindende Funktion.



1

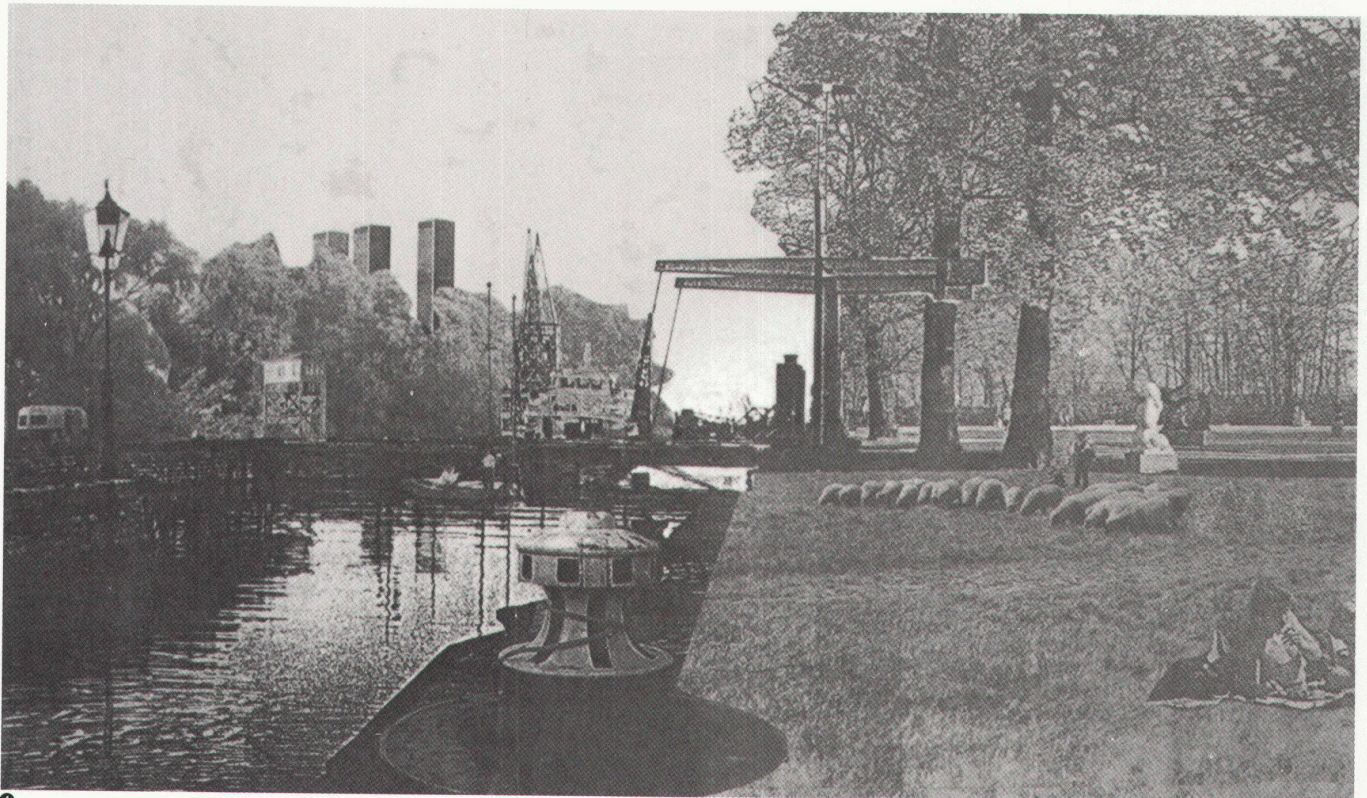


2



3

1-3 Yves Lyons Vorschlag für das Inselgebiet / Proposition d'Ives Lyon pour la zone insulaire / Yves Lyon's proposal for the island area



4

Der spanische Architekt entwickelt verschiedene Szenarien, die städtebauliche Eigenarten aus der Vergangenheit und der Gegenwart von Antwerpen thematisieren. Er schlägt lediglich punktuelle und strukturelle Eingriffe vor.

Die Falcon-Nassau-Achse ist in verschiedenster Form ein bereits vorhandenes Rückgrat der Stadt; sie soll zusätzliche städtische Funktionen aufnehmen und das städtische Netz ausweiten. An dieser Achse – zwischen Bonaparte und Willemdok – soll ein Kulturzentrum entstehen, umringt von Hochhäusern, die die Antwerpener Skyline neu definieren.

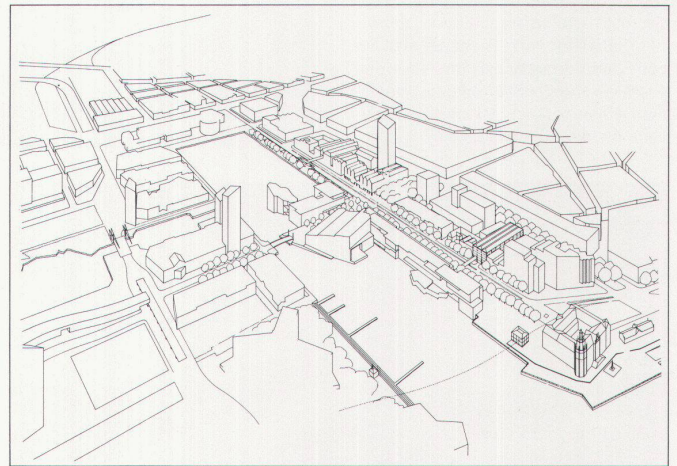
Das Montevideo-Gebiet soll zu einem multifunktionalen, zwischen Stadt und Hafen gelegenen Bezirk (mit Wohnüberbauungen, Büros, kleineren Geschäften usw.) werden, der sich in Zukunft zu einem urbaneren Gebiet entwickeln soll. Dem Konzept entspricht auch eine strategische Evaluation von den unterschiedlichen Interessen und Voraussetzungen des Hafen- und Stadtgebietes.

Das Cadix-Gebiet, ein lebhaftes Hafenviertel, wird lediglich mit punktuellen Massnahmen in seinen Besonderheiten verstärkt. Die bauli-

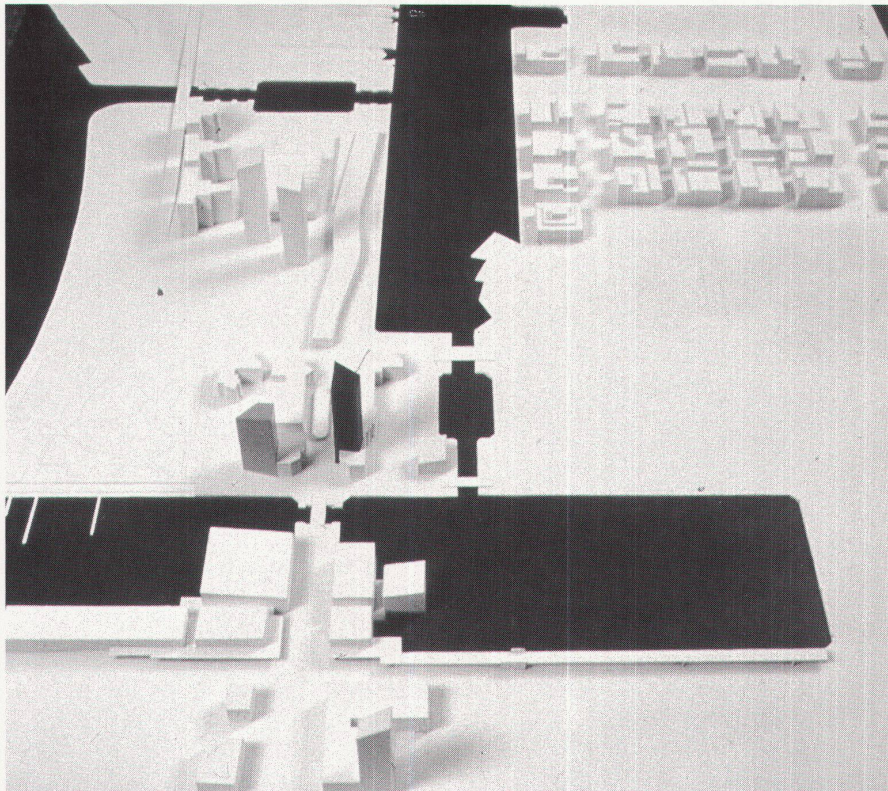
chen Ergänzungen ordnen sich der Dominanz der historischen Bauten unter.

Die Öffnung des Bonaparte-Docks auf den Fluss bildet die nördliche Grenze des Uferbereichs und betont die Falcon-Nassau-Achse und das Zentrum um den Henzestedenplaats. Als Basis dieses Vorschlages dient ein Stadtplan aus dem 16. Jahrhundert. Die Uferfront wird entlang ihrer Längslinie aufgesplittert. So entsteht ein städtebauliches Muster, das demjenigen der alten Werften gleicht. Mit dieser räumlichen Durchlässigkeit sollen Quai und Fluss näher an die Stadt gerückt werden. Der Uferstreifen (100 m breit) wird in drei Zonen unterteilt (die – mit anderen Funktionen – auch den Werften der Vergangenheit eigen waren): die der Stadt zugewandte Zone mit der repräsentativen Gebäudeseite; die Wasserfront mit zum Fluss hin möglichst offenen Gebäuden; schliesslich die Zwischenzone mit einer Baustruktur für vielfältige Nutzungen.

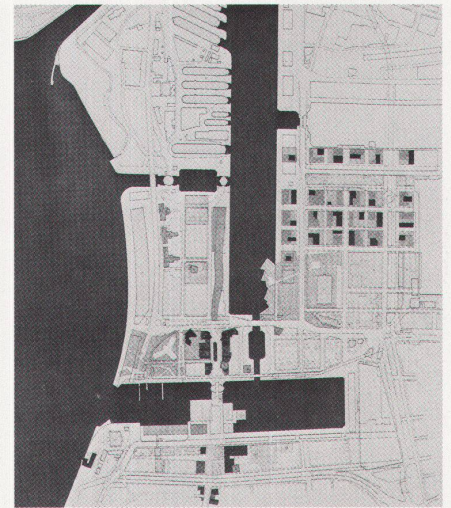
Ähnlich wie in Barcelonas neuer Uferanlage schirmt Solà-Morales die Wasserfront vom Verkehr ab: ein Boulevard am Wasser und ein halb-offener Tunnel vor den «Werften».



5



6



7

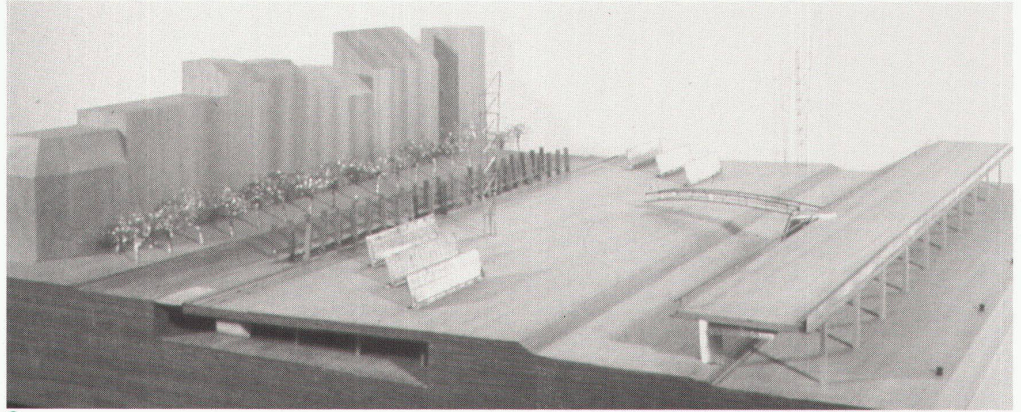
5 6 7

Solà-Morales' Vorschlag für das Inselgebiet / Proposition de Solà-Morales pour la zone insulaire / Solà-Morales' proposal for the island area

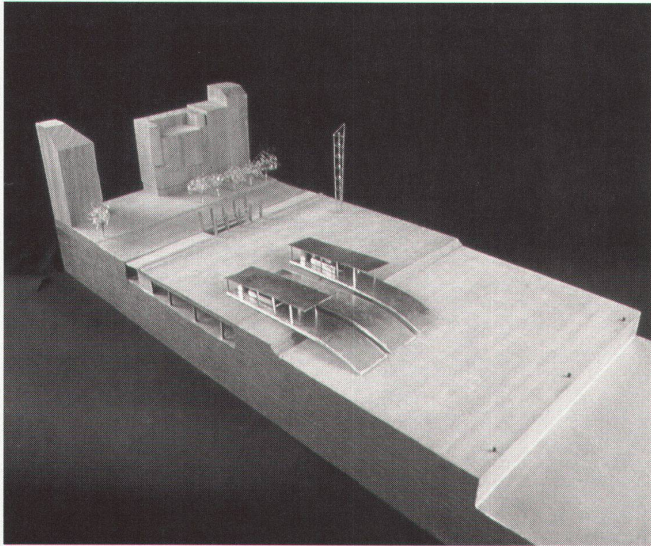
Beth Gali

Der Entwurf des Uferbereichs rekonstruiert den Uferquai des 19. Jahrhunderts, der keinerlei Begrenzungen entlang des Flusses hatte. Am Quai sollen die Solitars, das Trinity House und das Meeresmuseum, in Hotels umgewandelt werden. Zusammen mit den existierenden Bars und Restaurants werden entlang dem Quai Objekte und Zwischenräume aneinandergereiht. Die restaurierten Schiffe sollen zusätzliche Freizeit- und Touristenaktivitäten am Ufer anbieten.

Galis Entwurf orientiert sich an der Flussuferlandschaft und setzt den geschlossenen, städtischen Bauformen einen offenen Raum mit baulichen Installationen entgegen.



1



2

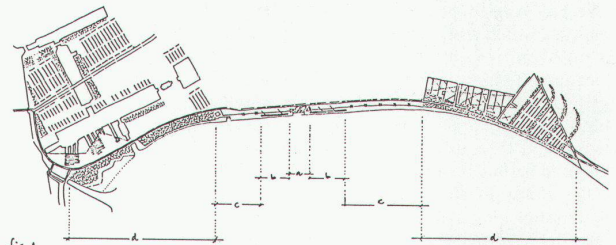


fig. 1.

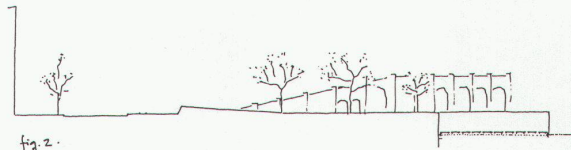


fig. 2.

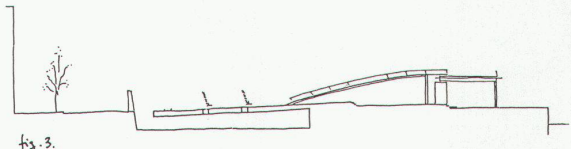


fig. 3.

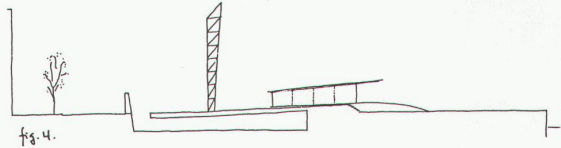


fig. 4.

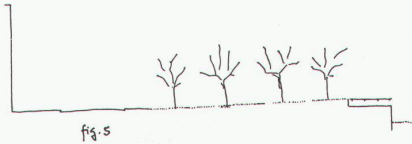


fig. 5.

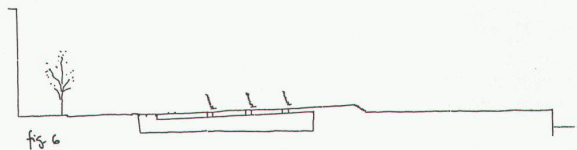
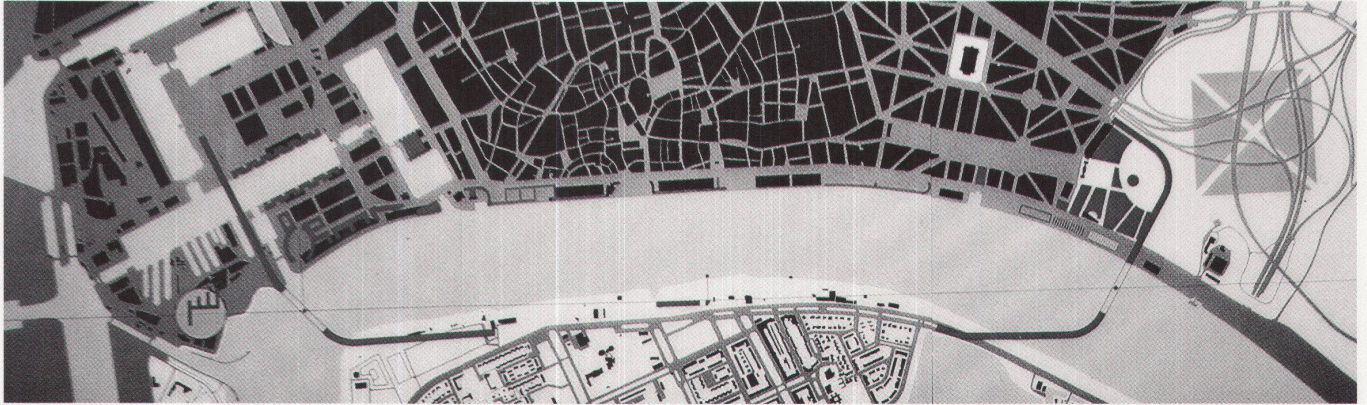


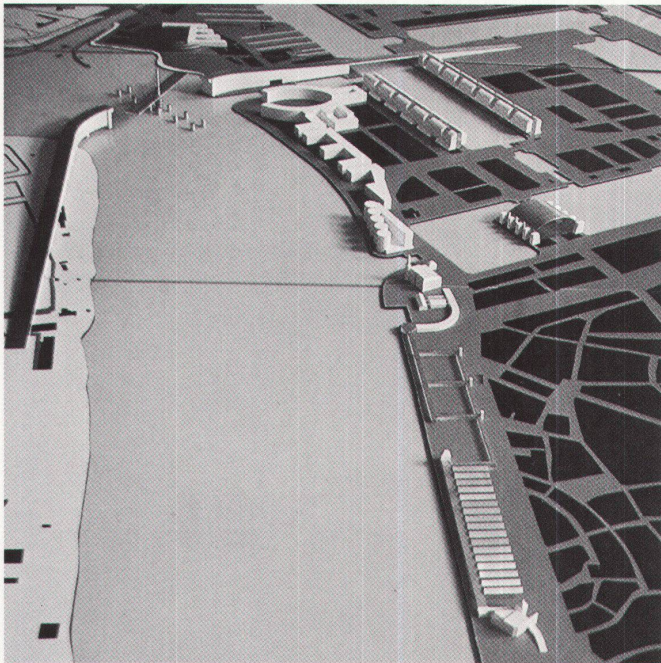
fig. 6.

3

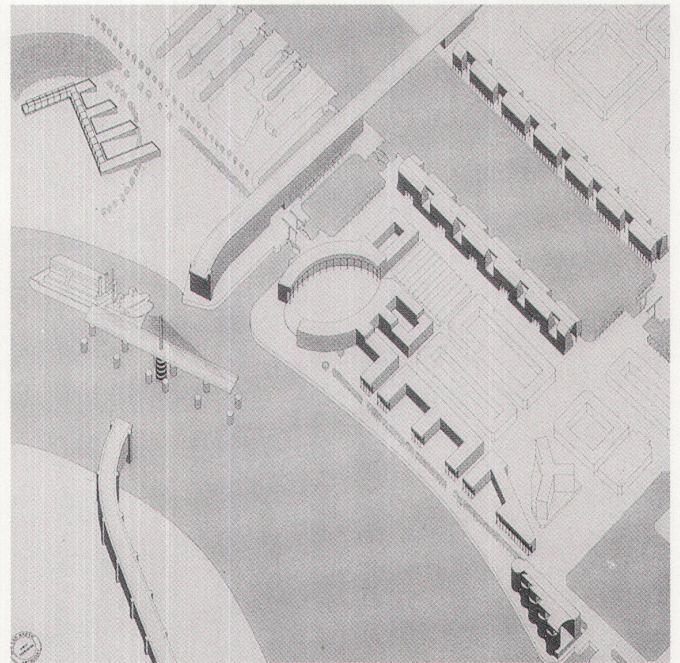
1 2 3
Beth Galis Vorschlag für den Quai /
Proposition de Beth Gali pour le quai /
Beth Gali's proposal for the quay



4



5



6

Mit zwei monumentalen Brücken über die Schelde soll die Stadt begrenzt werden. Der Fluss zwischen den zwei Brücken würde so zu einem künstlichen Teil der Stadt – zu einer Seelandschaft.

Zwischen den Brücken, entlang den Ufern, sind ein Baupark, ein zentraler Platz mit Denkmal am linken Ufer, ein weiterer Park mit Esplanade auf der kleinen Insel und schliesslich Promenadenwege um das Antwerpen-Dam-Nebengeleise der Bahn. Zusammen mit dem *Galgenweel* und *Stadspark* bilden diese Parks einen Grüngürtel.

4 5 6
 Bob van Reeths Vorschlag für den Quai /
 Proposition de Bob van Reeth pour le
 quai / Bob van Reeth's proposal for the
 quay

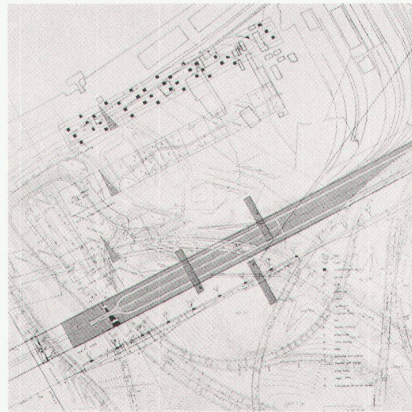
Die Vorschläge beschränken sich auf Antwerpens südliche Grenzbezirke, die mit der Peripherie von Brüssel oder Rotterdam vergleichbar sind: weder ländlich noch städtisch – Orte ohne Eigenschaften.

Koolhaas konzipiert eine Wohn- und Arbeitsgegend mit einer Ansammlung von niedrigen Häusern entlang der aus dem 19. Jahrhundert stammenden Stadtgrenzen im Süden. Vereinzelte Hochhäuser unterbrechen gewisse Achsen (eine Strassenachse, eine Radialachse, ein Boulevard aus dem 19. Jahrhundert usw.), um die Ambivalenz von peripherem und städtischem Ort zu verstärken.

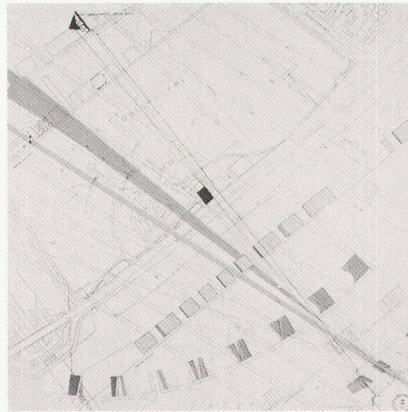
Eine andere Reihung von Türmen entlang der Bahnlinie (nach Boom und Gent) kennzeichnet den Zugang zu den Inseln. Diese Türme sollen vielfältige Dienstleistungen anbieten.

Entlang der Wasserfront – am rechten wie linken Schelde-Ufer – bilden Wohnhochhäuser eine städtebauliche «Kante», die eine urbane Topographie evozieren.

Auf den Plateaus und den Hügeln zwischen den Autostrassen wird ein Konglomerat von durch Brücken verbundenen Gärten geschaffen: ein neuer Stadtpark.



1



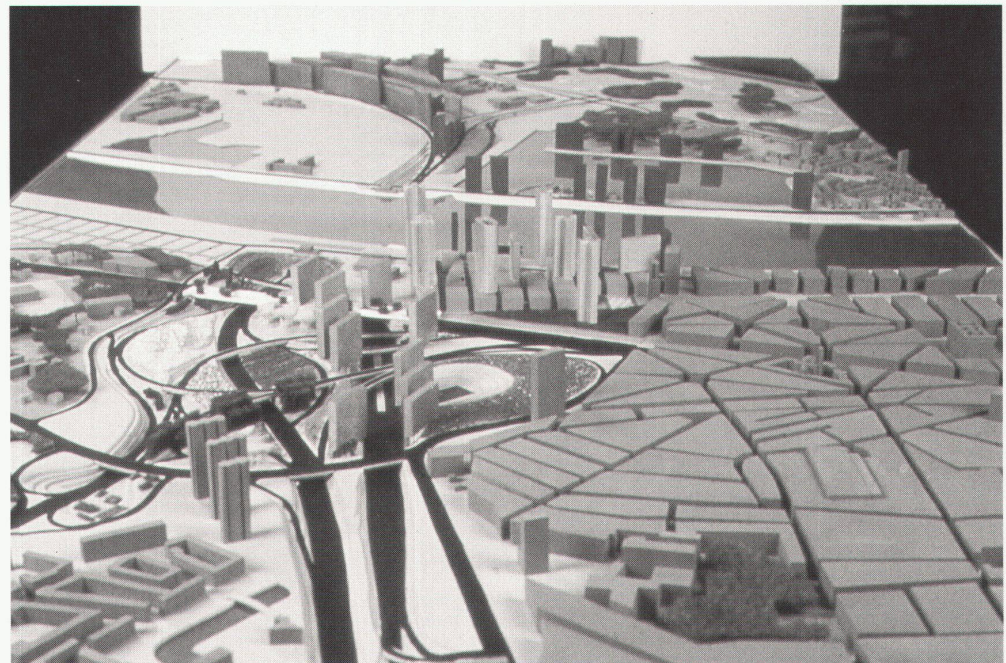
2



3



4



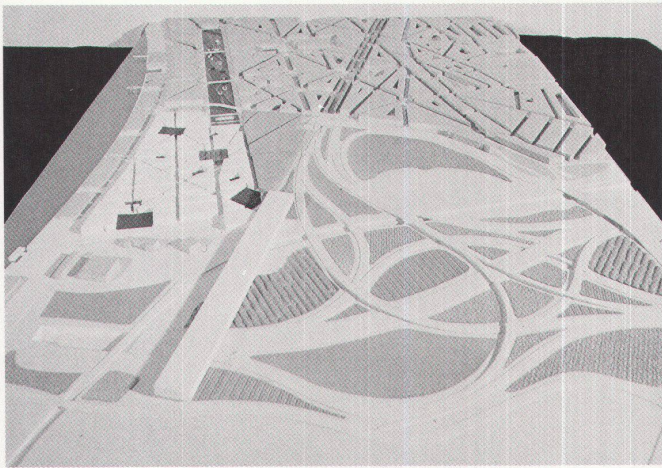
5

1-5
Rem Koolhaas' Vorschlag für das südliche Gebiet, verschiedene Szenarien / Proposition de Rem Koolhaas pour la zone sud, divers scénarios / Rem Koolhaas' proposal for the southern area, various scenarios

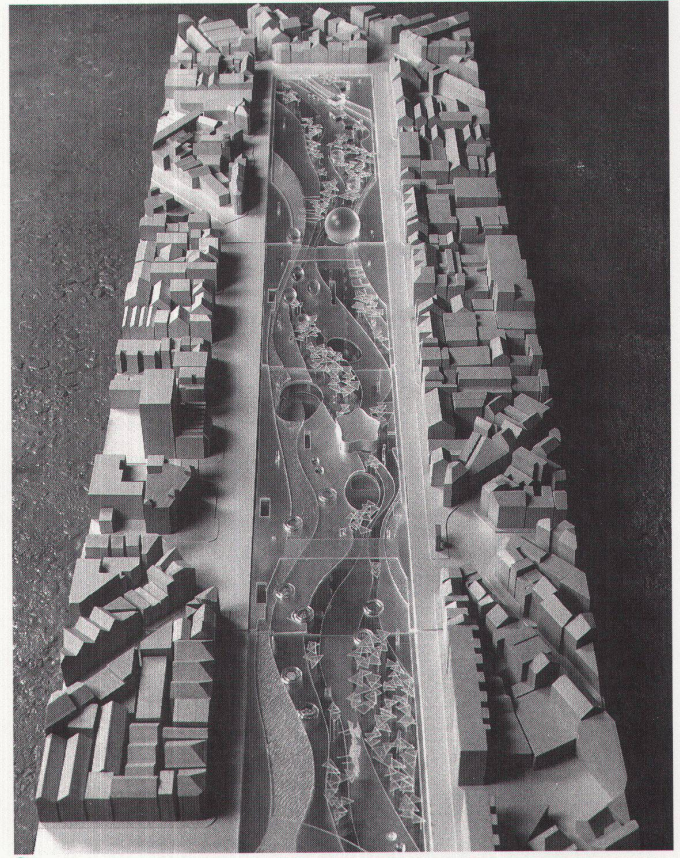
Toyo Ito

Die Stadt wird durch einen breiten Gürtel begrenzt, der parallel zur bestehenden Ringstrasse verläuft. An ihn schliesst im Süden ein scharf umrissenes Wohnquartier am Fluss an. Der *Amerikalei-Bolivarplaats* wird erweitert, um insbesondere einen Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr (Tram/Untergrundbahn/Zug und Bürobauten) zu schaffen. Der Grüngürtel wird zur Stadt hin durch Bürohauszeilen abgeschirmt, die parallel zur Bahnlinie verlaufen.

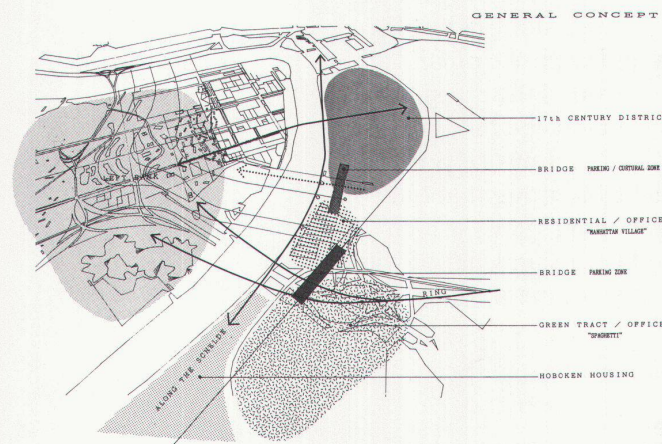
Die aufgeschütteten Zuider Docks werden als «dynamisch-städtischer Raum» aufgewertet: Sie sollen mit verschiedenen Nutzungen versehen werden (Kinos, Gallerien, Bibliotheken usw.), ohne deswegen die Eigenarten der umliegenden Stadtteile aus dem 19. Jahrhundert zu stören. Die für den Park vorgeschlagene Architektur entwickelt sich als eine Abfolge von «fließenden» Räumen und Einzelobjekten, die zusammen den urbanen Schmelztiegel bilden sollen.



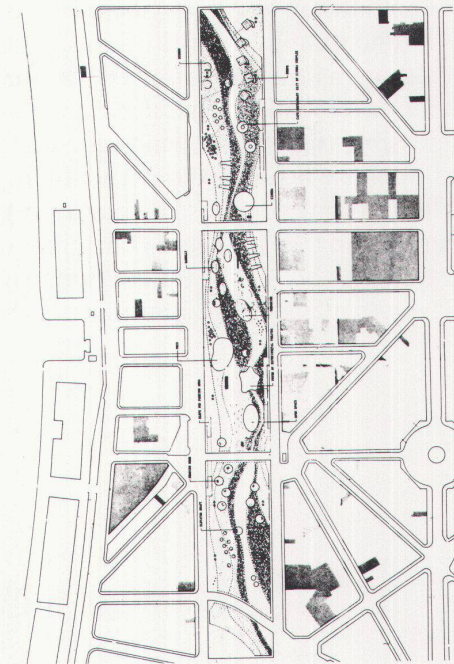
6



7



8



9

6-9 Toyo Ito's Projekt für das südliche Gebiet und die Umnutzung eines Docks in einen Park / *Projet de Toyo Ito pour la zone sud et la reconversion d'un dock en parc* / Toyo Ito's project for the southern area and the re-functioning of a dock into a park