

Roland Günter

Amsterdam: Die Auferstehung eines Stadtviertels

Altstadtzerstörung und Altstadterhaltung – in Amsterdam ist das ein Thema, das seit fast 20 Jahren zu heftigen Auseinandersetzungen führt, die zeitweise zu bürgerkriegsähnlichen Formen eskalierten. Nun wurde in einem Stadtteil eine Lösung gefunden, die (fast) alle zufriedenstellt.

Prof. Dr. Roland Günter ist Kunsthistoriker und Buchautor in der BRD.

Der Blick nach Osten wandert immer noch über eine Wüste, die nach Krieg aussieht. Noch ein Jahr werden die riesigen Brandmauern eines Blockes frei aufragen – mit ihren großen, feierlichen Aufschriften: „Wohnungs-

verluste durch Krieg: 366. Durch 10 Jahre Sanierung: 353. Für die Metro: 113.“

Was Bewohner und Künstler an dieser Klagemauer, sorgfältig aufgemalt, forderten, erschien in diesem Trümmerfeld utopisch – aber nun wird es wohl Realität werden: „Wir wollen eine Stadt mit Nachbarschaften, wo Wohnen, Spielen, Arbeiten, Lernen und Einkaufen dicht beisammen sind, für junge und alte Menschen.“

Es entsteht nun geradezu eine Wallfahrt von Interessierten: nicht nur zur Auferstehung eines Stadtviertels, sondern auch um zu sehen, auf welchem hohem Niveau sozialer Wohnungsbau gemacht werden kann.

Wiederaufbau?

Zwischen Neumarkt, Zuider-Kirche und Rembrandt-Haus liegt Boden,



Neubauten in der Zwanenburgwal: Rekonstruktion mit moderner Technik

der nicht satter an Geschichte sein könnte. Kein Amsterdamer, der sie nicht wenigstens in Grundzügen kennt. In diesem Sumpfland wurde immer schon in großem Maßstab gebaut und verändert. Geradezu gigantisch griff hier um 1420 die Stadterweiterung ins Wasser aus, legte trocken, schuf eine Zone von aufgereihten christlichen Krankenhäusern, anschließend Werftarbeiter-Wohnungen und, jenseits der Stadtmauer, eine riesige Produktionsstätte, die damals zu den bestorganisierten der Welt gehörte. Gigantisch war auch das Unternehmen, 1593 den gesamten Werftbereich auf drei neue Inseln nach Osten zu verschieben und an seiner Stelle Wohnungen zu bauen. Nicht zufällig hatte es etwas mit Krieg und Kriegsgewinnen zu tun. Ein noch gewaltigeres Unterfangen war es, den Werften-Bereich ein weiteres Mal weiterzuschieben, auf drei wiederum neugeschaffene östliche Inseln, und an der alten Stelle einer Flut von geflüchteten armen Juden eine Heimat zu geben.

Rembrandt hat vor seinem Haus das Leben dieser armen Leute gezeichnet: ihre Erbärmlichkeit und ihre Würde. Erst die Nazis machten das Viertel zum Ghetto. Sie vernichteten eine der dichtesten jüdischen Kulturen. Kaum jemand überlebte.

Im Hungerwinter 1945 trieb die Kälte die ärmsten Amsterdamer dazu, aus den verlassenen Häusern das brennbare Holz herauszureißen. Wo keine Bombe fiel, sah es dann aus wie nach einer Bombennacht.

Wiederaufbau-Plan nannte sich 1953 der Zynismus, der in die Kleidung des Fortschritts gesteckt war: gereinigt werden sollte das Viertel, wie ein Bewohner sagt, „von allen Huren, Kommunisten, Elendwohnungen. Schön sauber gemacht. Das schien nur durch totales Abräumen realisierbar“.

Die Utopie der „neuen Welt“ wurde vorgestellt: ein Plan mit einer autobahnartigen Schnellstraße quer durch das Viertel, seitlich Parkhäuser und Verdichtung mit Wolkenkratzern für Büros. So kann man es heute an der Wibautstraat oder draußen am Ringweg sehen. Eine Metro sollte hinzukommen. Planung nach dem international verbreiteten Motto „Länge mal Breite mal Geld“.

Widerstand, fast Bürgerkrieg

Als das Vorhaben in eine heiße Phase geriet, um 1968, entstand Wider-

stand, der über 10 Jahre hinweg mehrfach geradezu in einen Bürgerkrieg eskalierte: Rund 1000 Menschen besetzten leergeräumte Häuser, bauten einige davon bunkerartig aus. Illegal funkte ihr Sender „Radio Sirene“. 1973 wurde die Metro-Trasse besetzt, 1975 demonstrative Selbstbauer vertrieben. Wandzeitungen. Als grimmige Wandsprüche enthüllt wurden, gab es Verhaftungen. Prozesse und Feste. Und immer wieder Straßenschlachten.

So erbittert wurde nirgendwo in Europa gegen die „City-Bildung“ gekämpft. Nicht zu vergessen: dieser Widerstand war ansteckend, wurde geradezu exportiert – z. B. nach Kopenhagen und Berlin.

Je mehr Häuser leergeräumt wurden, desto mehr Hausbesetzer setzten sich im Viertel fest. Daraus entstand eine Koalition: auf der einen Seite handfeste Volkstümlichkeit und Witz, auf der anderen Seite anarchische Gedanken, Intellektualität und Fachkunde.

Was sich hier über rund 50 Jahre abspielte, war eines der größten Dramen Europas. „Ausweinen und aufbauen“, schrieb Amsterdams linksliberale Zeitung „Volkskrant“. Schuld und Sühne sind heute sichtbar – eine typisch Amsterdamer Lösung. Künstler durften in der Metro-Station Neumarkt in Bildern den Kampf darstellen – traumatisch und ironisch.

Im Tageslicht darüber blüht nun aus den Ruinen neues Leben. Wiedergutmachung nach einer Art Bürgerkrieg. Ohne den Kampf der Bewohner wäre es nie dazu gekommen.

Beraten von der „Werkgruppe Amsterdam 1975“ erzwangen sie 1969 ein wichtiges Zugeständnis: zum ersten Mal in Amsterdams Geschichte mußten die Politiker der Verwaltung einen Teil der Planung aus der Hand nehmen. In einem beschränkten Wettbewerb sollten drei Büros Städtebau entwerfen – allerdings innerhalb der Vorgaben von Metro, Schnellstraße und Parkplätzen. Noch taten alle drei dies ganz brav: meinten zu retten, was zu retten wäre. Naiv schlug ein Architekt sogar eine Hochstraße vor. Im Kreuzfeuer des Bürger-Widerstandes schämten und ärgerten sie sich, auf die Knebel-Bedingungen sich eingelassen zu haben, gestanden ein: „Irrsinn, was wir machten“, waren froh, daß ihre Pläne in die Schublade gerieten.

Die Umkehrung des Prozesses

Die Stadt gewann die Schlacht, aber nicht den Bürger-Krieg. Der Zynismus hatte eines seiner Ziele erreicht: für eine Milliarde entstand eine elegante U-Bahn, 18 km lang, von der Satellitenstadt Bijlmermeer bis zum Hauptbahnhof. Die Folgen der Schlacht: weite Sandflächen mitten in der Stadt – für Müll und Autos. Einige Gärten. In der kaputten Szenerie breitete sich das Heroin aus, stieg die Kriminalität.

Aber in Amsterdam, wo der Staat stets minimiert und man die Kriege lieber weit entfernt in Übersee führte, war inzwischen die Kraft des Zynismus gebrochen, setzte das große Erschrecken ein. Nun ließ sich die Poli-



Bauen auf dem Metrodach: Spezialfundament (Bildmitte), links und rechts die ersten Neubauten von Theo Bosch

tik Schritt für Schritt eine Wiedergutmachung abhandeln.

Zunächst verzichtete die Stadt auf alle weiteren Metro-Pläne, dann auf den noch geplanten Abriß im Viertel. Ein dramatisches Tauziehen. Jahrelang wurde alles und jedes zwischen dem Wohnerrat beziehungsweise seiner Begleitkommission, dem Entwurfsteam der Architekten und der Projektgruppe der Gemeinde diskutiert.

„Wir haben den Prozeß umkehren können“, so Wim Heupermann, einer der Architekten, die auch als Mitkämpfer dabei waren. „Die geplanten Büros wurden an die Umgehungsautobahn vertrieben. Da stehen sie besser. Und volkswirtschaftlich billiger. Für das Viertel konnten wir erzwingen, daß fast alles sozialer Wohnungsbau wurde. Und darüber hinaus: in den Zuweisungsregeln, entstanden aus großer Wohnungsnot, haben die verdrängten Bewohner Vorrecht. Mit Zeitungsanzeigen werden sie zurückgerufen.“

„Unglaublich, wie viele Leute die Wohnungen haben wollen“, sagt Katrin Mulder, die im Städtischen Wohnungsamt tätig ist. „Ein Mädchen bedrängte mich Woche für Woche, sagte energisch, es sei ihr Recht, denn jahrelang habe sie dort gekämpft. Sie bekam die Wohnung.“

Rekonstruktion mit moderner Technik

Die zweite Überraschung: „Das Viertel sollte sein altes Klima wieder erhalten“, sagt Karel Kupka. „Ausgangspunkt war die Straße, die voll-

ständige Straße. Daher wurde das alte Straßennmuster mit seinen Straßenträumen rekonstruiert.“ Nur das südliche Kopfstück weicht ein wenig davon ab – und das wird kritisiert.

So städtisch dicht wie möglich sollte das Viertel wieder werden – mit vielen Wohnungen und kleinen Geschäften. Die Gemeinde-Planer konnten sich schlecht damit abfinden, was hier zueinander gepackt wurde. Technisches Problem: Bauen auf der Metro. Finanzielles Problem: die Stadt mußte mit der subventionierenden Zentralregierung in Den Haag ebenso hart ringen wie die Bewohner mit der Stadt. Binnen kurzem wird nun die Metro-Schneise unsichtbar werden, die Metro völlig von Straßen und Häusern überbaut sein.

Zunächst sollte Theo Bosch die Architektur-Pläne für das gesamte Viertel entwerfen. Aber der Wohnerrat, der zweimal monatlich in einer ehemaligen Schmiede tagt, in der „Smederij“, legte sich quer: „Eine einzige Handschrift für ein ganzes Viertel? Ein einziges Temperament? Nein! Und wenn es noch so gut ist.“ Eigentlich wollten die Bewohner Häuschen für Häuschen gebaut sehen, uralte Holländisches, wie in der Altstadt. Aber das wäre zu teuer gewesen. So schloß man einen Kompromiß, mit dem nicht alle zufrieden sind. Unter der Koordination von Theo Bosch, der nach eigener Aussage „mehr gegen die Ämter als für sie arbeitet“, sprach der Wohnerrat mit 26 Architekten und stimmte schließlich zu, daß 10 Aufträge erhielten.

Was noch aufrecht stand, vor allem die vielen Denkmal-Häuser, sollte erhalten werden, doch darüber hinaus wollte man nicht Restauration, sondern neue Architektur – aber eine, die die alten Werte wieder aufnahm und weiterführte. „Menschliches Maß!“ forderten alle. „Einen Monumental-Architekten hätten wir nicht akzeptiert“, sagt ein Bewohner. „Guter Wohnungsbau ist mehr als guter Innenraum“, forderte darüber hinaus das Viertel. Daher sollte es so vielfältig werden wie die Gesichter und Gesten der Menschen.

Wer die Rohbauten sah, begegnete Skeletten, die nicht höher industrialisiert sein könnten, knallhart vorgefabrizierten Gerüsten. Für diese Rationalisierung des Bauens haben Holländer seit Jahrhunderten die größten Erfahrungen. Gleichermassen aber sind sie erfahren und bemüht, die von der Bauerschließung im Sumpfland abgezwungene Brutalität des ersten Schrittes wieder unsichtbar zu machen. Was unter der Haut liegt, wird mit eingefügten, sogar serienmäßigen Elementen raffiniert überformt, so gelungen gespiegelt, versetzt, variiert, daß geradezu eine Orgie an Individualisierung entstanden ist.

Von den Balkonen blickt man auf Ufer und Wasser, zur alten Schleuse – aber auch hinüber zu dem Monster an Rathaus, das sich mit einer Oper zu zieren versucht, einem gigantischen Bauwerk mit eigenem Maß, das leider nicht aus der Amsterdamer Altstadt stammt, sondern eher von einem riesigen Meteor oder aus der späten Mussolini-Architektur.

Einer der Architekten knüpfte an einen alten Amsterdamer Haustyp an: Wohnungen mit Vor-, Zwischen- und Rückhaus, Lichthof. Veränderbare Wände, später ausbaubare Balkone. Eingefügt in die Fassade: alte Skulpturen aus dem abgerissenen Ringbahnviadukt. Das sieht metallisch, gerüsthaft aus, ist ein Labyrinth aus Räumen.

Nach Ordnung darf man hier nicht fragen

Ein Mann aus dem Viertel, engagiert in den Auseinandersetzungen, baut an der nördlichen Antonisbreestraat, rekonstruiert an deren Rückseite die Grundidee des alten Kirchhofes, den er zu einem noch umfangreicheren Theater macht. Mehrschalig wird der Halbkreis: vor den Häusern stehen hell gestrichene Mauern, mit vielen Durchgängen, darüber Logen in Fülle. Auf einem eingebauten Luft-



Der gleiche Platz nach Fertigstellung des „Pentagon“ (Architekt: Theo Bosch)

schacht der Metro rinnt über eine elf Meter hohe Spiegelfläche ein dünner Schleier von Wasser. Im Becken plantschen Kinder. Und auf den Stufen treffen sich Punks.

Alle haben sich gewünscht, daß es freundlich aussehen soll. Denn sie sind geschockt von den Erfahrungen in der vielkritisierten Satellitenstadt Bijlmermeer. Alle Architekten nehmen deshalb den Wänden die Schwere, lösen sie auf, machen sie durchsichtig. „Immer kann man sehen, daß da Leute sind und was sie tun – das nennen wir hier gesellig.“

Einsehbar und zugänglich ist in dieser Stadt eigentlich seit jeher nahezu alles gewesen. Große Fenster, Eingänge und Treppchen signalisieren es. Hinzu kommen in diesem neuen Viertel nun noch Arkaden und eine Fülle von Passagen, die oft wie Gassen anmuten. Schon alte holländische Bilder zeigen diese Lust am Durchblick durch viele Räume. Es scheint, als könnten wir auch die Dächer, diese für unsere Empfindungen schwierige Zone, betreten – auf Terrassen und in Erkern.

So laufen wir nun durch eine verwirrende, labyrinthische Fülle an Situa-

tionen. Wir erleben, was Raum-Phantasie ist: Raum stuft sich, franst sich aus, hat viele Zugänge, Durchgänge, zeigt vor allem die hohe Kunst einer erstaunlichen Variation von Übergängen – eine historisch gewachsene Amsterdamer Spezialität.

Nach Ordnung darf man hier nicht fragen: In dieser Stadt, die seit jeher wie ein großer Kramladen aussah und in der die Leute nur kurze Zeiten die Hierarchie von Königen über sich hatten, herrscht, als bürgerlich-städtischer Zustand die typische „Amsterdamer Anarchie“, wie die Leute selbst sich spielerisch ironisieren.

Und die Kosten?

Ausländer staunen über die Baukosten: 130.000 Gulden (820.000 Schilling) pro Wohnung – eingeschlossen 20.000 Gulden Mehrkosten für oft ungünstige Bauplätze und Bauen auf der Metro sowie hohe Fundierungskosten auf tiefen Pfählen. „Die Preise sind doch von der Baustruktur abhängig“, sagt Guido van Overbeek, „das weiß hier jeder. Eine bessere Fassade kostet nur ein Pro-

zent mehr.“ An Monatsmiete, einschließlich Nebenkosten, zahlen die Anwohner 350 bis 450 Gulden (2200 bis 2800 Schilling). Architekt Guido van Overbeek: „Aber hier muß man für 30 Wohnungen mehr tun als für 500 in der Hochhausstadt Bijlmermeer. Glücksproduktion verlangt eben mehr als Fließbandarbeit im Wohnungsbau.“

Eine Fülle von Problemen wartet auf Lösungen: drohende Kürzungen und dadurch Qualitätsminderungen, die nahe Drogenszene und Kriminalität – doch über allem herrscht der typische Amsterdamer Optimismus, der stets zugleich kritisch und zupackend ist. Er trägt auch die Philosophie des energischen Baudezernenten Jan Schäfer: „1978 hatten wir 500 Neubawohnungen, im letzten Jahr 10.000 – im sozialen Wohnungsbau. Das Volk muß in der Stadt wohnen können – und zwar städtisch. Ich vertraue darauf, daß diese Herausforderung auch zu guten Lösungen führt – zu einem Wettbewerb an Qualität.“ Außer Rotterdam hat wohl keine Stadt der Welt so vielen und so vorzüglichen sozialen Wohnungsbau in seinem Zentrum.

Vorsprung durch Forschung für Menschen von morgen für Märkte von morgen

Das weltgrößte Viskose- und Modalfaserwerk erhöht heuer das Budget für die Entwicklung neuer Produkte, neuer Verfahren und neuer Umweltschutzeinrichtungen auf 150 Millionen S

Die Investitionen für die Verbesserung von Wasser und Luft bis 1989 betragen 900 Millionen S

Lenzings Zukunft für Österreichs Zukunft

Lenzing AG — A-4860 Lenzing

akzente

HEFT 3/4

MÄRZ/APRIL 1985

**Umdenken —
auch
im
Wohnbau**

**Stadtsanierung:
Ist
das Geld
vorhanden?**

**... und nimm
uns unseren
täglichen
Müll**



**BRAUCHEN WIR EINE NEUE
KOMMUNALPOLITIK?**

Zeitschrift des Bundes sozialistischer Akademiker