

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 77 (1990)
Heft: 1/2: Neues aus den Niederlanden = Du nouveau des Pays-Bas = News from the Netherlands

Artikel: Die Neuorientierung Amsterdams : die Verstädterung der Peripherie
Autor: M.K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-58325>

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: 30.03.2025

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

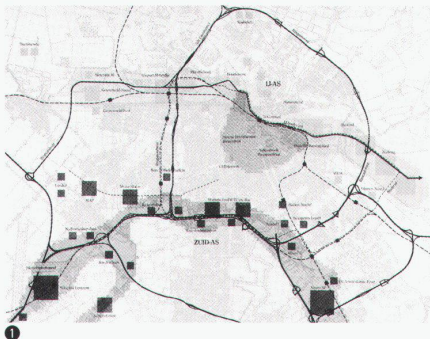
Die Neuorientierung Amsterdams

Die Verstädterung der Peripherie

Während Amsterdam in den niederländischen Medien meist relativ schlecht abschneidet und die Geschäftswelt sich regelmässig negativ zum Investitionsklima in der Hauptstadt äussert, entfaltet sich in der Peripherie der Stadt eine rege Bautätigkeit. Überall entlang der Ringautobahn und längs des Trasses der Ringbahn – insbesondere im Umkreis einzelner Bahnhöfe – errichten Unternehmen spiegelnde dreidimensionale Visitenkartchen. Diese Entwicklung spielt sich ab vor dem Hintergrund eines weltweiten neuerlichen Aufschwungs der Städte, dessen Auswirkungen auch in den Niederlanden spürbar sind.*

L'urbanisation de la périphérie

Tandis que dans les médias néerlandais, Amsterdam est le plus souvent mal vue et que le monde des affaires adopte régulièrement une attitude négative en ce qui concerne le climat des investissements dans la capitale, une activité architecturale intense se développe à la périphérie de la ville. Partout, le long de l'autoroute périphérique et de la ceinture ferroviaire – notamment autour de certaines gares – des entreprises érigent des cartes de visite miroitantes en trois dimensions. Ce développement se fait sur l'arrière-plan d'un nouvel essor des villes à l'échelle mondiale, dont les conséquences se font aussi sentir aux Pays-Bas.

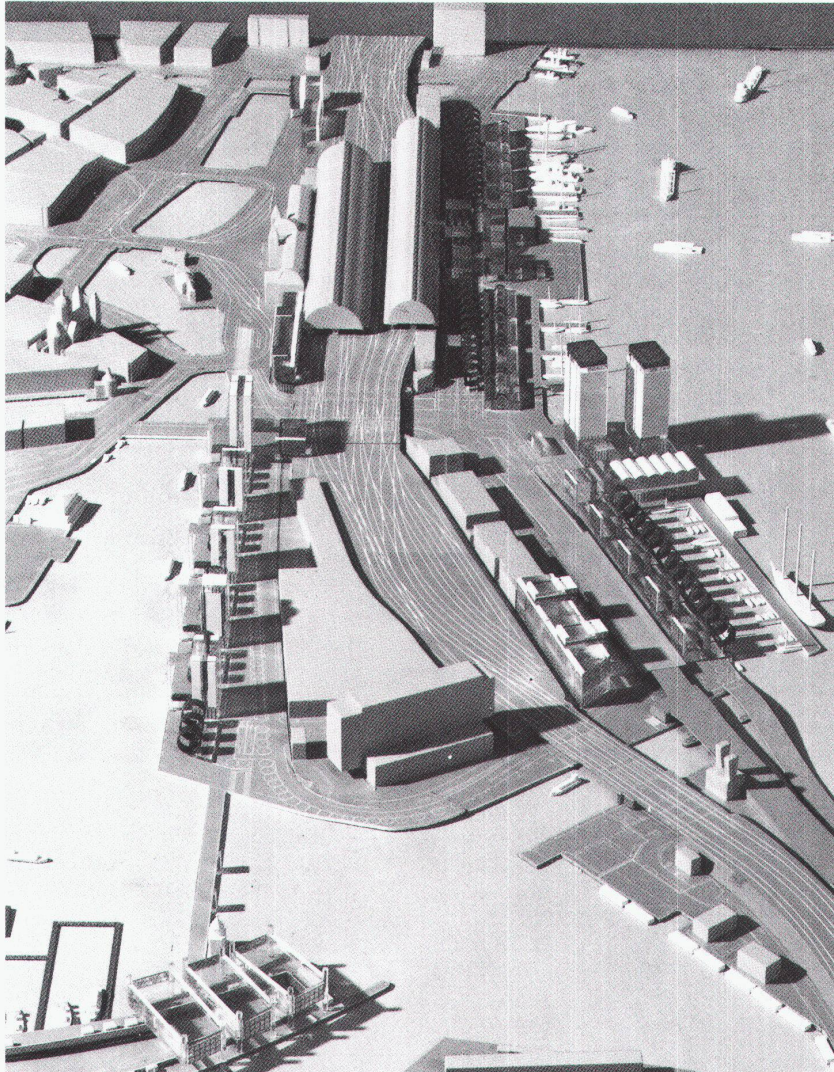


The Urbanization of the Periphery

Whereas Amsterdam comes off rather badly in the Dutch media and the business community expresses persistently negative opinions on the investment climate in the capital city, a great deal of very lively building activity is going on on the periphery of the city. Everywhere along the peripheral motorway and along the line of the peripheral railway – especially around certain stations – firms are putting up their bright, three-dimensional visiting cards. This development is taking place against the background of the worldwide upswing in the field of urbanization, which is having its repercussions in Holland as well.

* Dieser Text ist eine redaktionelle Bearbeitung der Einleitung «Boomtown Amsterdam», herausgegeben von Maarten Kloos, Onno Vlaanderen, Amsterdam, 1988.

* Ce texte est une version rédactionnelle de l'introduction «Boomtown Amsterdam», publiée par Maarten Kloos et Onno Vlaanderen, Amsterdam, 1988.



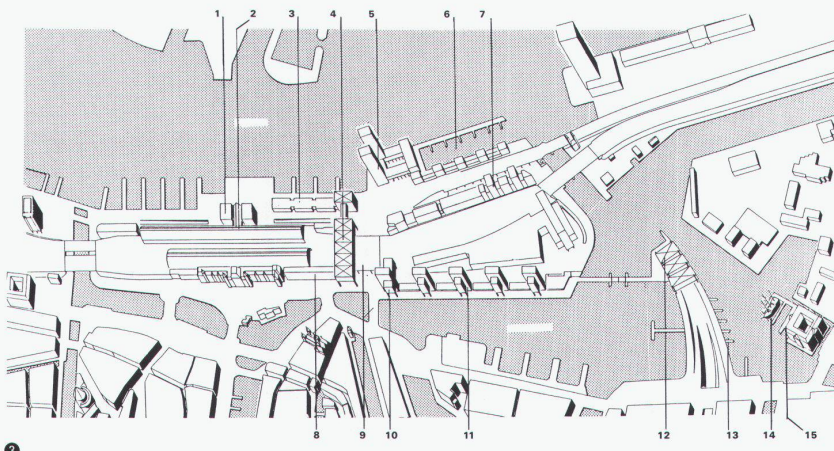
2

1 Ringautobahn, IJ-Achse (oben) und Südachse (Zuid-As) / Autoroute périphérique, axe IJ (en haut) et axe sud (Zuid-As) / Highway circuit, IJ axes (top) and southern axes (Zuid-As)

2 3 IJ-Ufer, Bebauungsvorschläge in der Nähe des Hauptbahnhofs / Berge IJ, proposition d'aménagement à proximité de la gare centrale / IJ-banks, development suggestions near the main station

2 Modellaufnahme von Osten / La maquette vue de l'est / Model views from east

3 Übersicht: 1 Konferenzraum/öffentliche Hotelbereiche / 2 Kreuzungsfreie Fußgängerpassage, verbreiteter Hauptgang mit Informationsbereich / 3 gedeckter Durchgang mit öffentlichen Dienstleistungen / 4 öffentlicher Bereich / 5 Büros/öffentlicher Hotelbereich / 6 Anlegestelle für Ausflugsboote / 7 Büros / 8 öffentlicher Dienstleistungsbereich / 9 Renovation der östlichen Zufahrt und neue Brücke / 10 öffentlicher Hotelbereich / 11 Wohnungsbau mit öffentlichen Einrichtungen / 12 Museum / 13 Seefahrt / 14 Schiff der Vereinigten Ostindischen Gesellschaft / 15 Seefahrtsmuseum / Plan d'ensemble: 1 salle de conférence, zone hôtelière publique / 2 passage piétonnier sans croisement, circulation princ. avec zone d'information / 3 passage couvert avec services publics / 4 zone publique / 5 bureaux/zone hôtelière publique / 5 ponton d'accostage pour bateaux d'excursions / 7 bureaux / 8 zone de services publics / 9 rénovation de l'accès est et nouveau pont / 10 zone hôtelière publique / 11 logements avec équipements communautaires / 12 musée / 13 zone de navigation / 14 navires de la compagnie des Indes Orientales / 15 musée de la navigation / Aspects: 1 conference room-hotel-functions aimed at the public / 2 junction-free pedestrian passageway/widening central passage C.S. including information functions / 3 covered passage with functions aimed at the public / 4 functions aimed at the public / 5 offices-hotel-functions aimed at the public / 6 excursions quay / offices / 8 functions aimed at the public / 9 renovation of the eastern access and building the new bridge / 10 hotel-functions aimed at the public / 11 housing-functions aimed at the public / 12 museum / 13 nautical area / 14 United East Indies Company-ship / 15 Nautical Museum



3

Nach einer Periode der Stadterneuerung, bei der die Erhaltung des städtischen Erbgutes im Mittelpunkt stand und man einem weiteren Zerfall der Städte zuvorkam, ist nun seit einiger Zeit von einem neuen Glauben an die Zukunft der Städte und von einer neuen städtischen Architektur die Rede. Die Angst vor dem städtischen Wachstum ist der Überzeugung gewichen, dass dieses kontrolliert werden könnte.

Die neue Anerkennung der Stadt als ein durch und durch gesellschaftliches Ereignis wäre vor wenigen Jahren nicht denkbar gewesen. Da eine direkte Abhängigkeit der räumlichen Gestalt grossstädtischer Gebiete von einer spezifischen sozioökonomischen Struktur¹ heute wohl unbestritten ist, müssen wir diese neue Entwicklung auf gesellschaftliche Veränderungen zurückführen.

Eine dieser Veränderungen betrifft zweifellos das Bewusstsein der Städte hinsichtlich ihres wachsenden Prestiges und der geänderten Beziehung zum Staat. Einst waren die Kontakte der Handelsstädte untereinander oft wichtiger als diejenigen zwischen den Ländern, zu denen sie gehörten. Erst seit Anfang des 19. Jahrhunderts hat sich der Staat die Städte gewissermassen angeeignet.

In letzter Zeit scheint jedoch der Staat mehr und mehr von den Städten abhängig zu werden.

Die Staatsbehörden in den Niederlanden übten im Laufe der Zeit einen immer grösseren Einfluss auf die Struktur- und Nutzungspläne aus, aber dies brachte den Städten kaum finanziellen Gewinn. Wenn 1992 die Landesgrenzen im Europa der EG verschwinden, werden die Städte ihre Zukunftspläne nach wie vor selbst finanzieren. Die Städte sind in zunehmendem

Masse auf sich selber und auf ihre eigenen Kontakte angewiesen. Sie stehen untereinander in einem harten Konkurrenzkampf um die Gunst in- und ausländischer Investoren.

IJ-Achse

Amsterdam konzentriert sich in diesem Zusammenhang auf die sogenannten IJ-Ufer und darauf, den Rückstand bei der Verbesserung der Infrastruktur wettzumachen. Zunächst soll die östliche Hälfte der Ringautobahn vervollständigt werden. Dies wird zu einer wichtigen Entlastung des Verkehrs in der Innenstadt führen, und in der Folge wird die Verkehrsschneise Weesperstraat-Wibautstraat, die das Gewebe der Stadt zerschneidet, redimensioniert werden können.

Die IJ-Achse ist ein milliardenschweres Prestigeobjekt und seit geraumer Zeit Gegenstand eines Hin und Her zwischen Gemeinde und Investoren. Es ist nicht einfach, das Projekt in den Griff zu bekommen, da es sich sowohl um eine grossmassstäbliche Verbindung zwischen Ost und West (die IJ-Boulevards), als auch um Wohnquartiere im östlichen Hafengebiet sowie um gemischte Nutzung des Gebietes rund um den Hauptbahnhof handelt.

Die Anziehungskraft der Lage hinter dem Hauptbahnhof ermöglicht es, das Zentrum der Stadt durch den Bahnhof hindurch bis ans Wasser auszudehnen. Es gibt genügend Raum für eine Durchmischung von Wohnen, Büros, Läden, Fünf-Stern-Hotels und publikumsattraktive soziokulturelle Aktivitäten. Dies würde einem *face-lifting* des Stadtzentrums gleichkommen – aber in welchem Rahmen spielt sich diese Transaktion eigentlich ab?

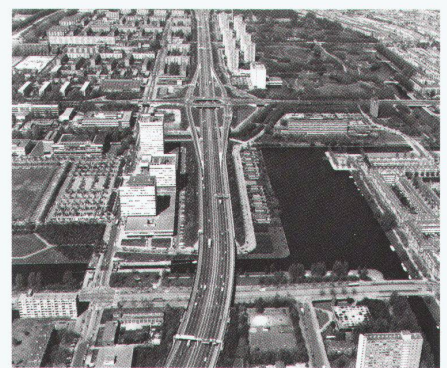
An sich scheint das Bestreben, das Herz der Stadt aufzuwerten, selbstverständlich zu sein. Die Notrufe, welche auf den Niedergang des Zentrums hinweisen, müssen ernst genommen werden, weil die Stadtmitte von Amsterdam das kulturelle Herz von Stadt und Region bleiben sollte. Dies ist aber nur nach einer gründlichen Sanierung des Stadtzentrums zu erreichen.

Das Stadtzentrum wird eine noch differenziertere Begegnungsstätte werden müssen, als es bis jetzt schon ist: ein Stadtteil, wo gewohnt wird, wo Betriebe mit öffentlichen Funktionen angesiedelt sind und wo Touristen in gut erreichbaren Hotels Unterkunft finden. Wichtig dabei sind die Verbesserungen der Parkierungsmöglichkeiten und minimale Abstände zwischen dem Stadtzentrum und den neuen Nutzungen am IJ-Ufer.

Akzentverschiebung der Stadt

Dass das Stadtzentrum einer Aufwertung bedarf, hat seine eigentliche Ursache in der Verlagerung der ökonomischen Ausrichtung Amsterdams nach Süden – eine Verlagerung, die nicht als Bedrohung, sondern als neuer Impuls für die ganze Stadt verstanden werden sollte. Um die Bedeutung hiervon ermessen zu können, ist es notwendig, drei verschiedene Ebenen zu unterscheiden: erstens der Kontext der Stadt selber, zweitens die Beziehung zwischen Amsterdam und dem Rest der Randstadt und drittens die Lage der Stadt im internationalen Rahmen.

Einmal werden die Verbindungen der Innenstadt mit dem Südrand Amsterdams laufend verbessert: Eine neue S-Bahn-Linie verbindet das Zentrum via Südbahnhof und World Trade Center mit den südlichen Vororten. Immer mehr Stimmen



4

4
Der Westast des Autobahnringes / La branche ouest de l'autoroute périphérique / The western part of the highway circuit

fordern einen Südast der Metro. Mit dem Südrand ist Amsterdam aber auch in den Städtering Centraal Nederland (einem Ring mit den städtischen Knotenpunkten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam und Utrecht) eingebunden, und ebenfalls im Süden liegt der Interkontinentalflughafen Schiphol, einer der *mainports* der Niederlande. Hier arbeiten schon heute rund 35 000 Personen, und im Hinblick auf die zu erwartende Verdoppelung der Fluggäste bis zum Jahr 2000 ist ein ehrgeiziger Um- und Ausbau im Gange. 1995 wird Amsterdam mit Schiphol über einen modernisierten Flughafen mit breitem Dienstleistungsangebot verfügen, was einschneidende Veränderungen nach sich ziehen dürfte.

Amsterdam – einst eine Stadt mit majestätischem Hafen im Norden – wird in Zukunft eine Stadt mit Lufthafen im Süden sein. Dies bedeutet die totale Umkehrung seiner Ausrichtung. Der internationale Verkehr erreicht Amsterdam nun von Süden her. Folglich liegen im Westen, Süden und Südosten die bevorzugten Betriebsstandorte – in der Reihenfolge ihrer Nähe zum Flughafen. Die südlichen Vororte Buitenveldert und Amstelveen werden, mehr als sie es jetzt schon sind, bevorzugte Wohn- und Arbeitsstätten. Alle diese Aspekte müssen in die Diskussion um die Entwicklung der Stadt mit einbezogen werden, insbesondere in die Auseinandersetzung um die IJ-Ufer.

Offiziell wird die IJ-Achse als Teil einer dreipoligen Entwicklung des Stadtgrundrisses dargestellt: die IJ-Achse selber, das Stadtzentrum und die Südachse (gemeint ist der grosse Bogen von Schiphol via Südbahnhof/World Trade Center und dem RAI-Messezentrum bis hin zum Südosten im Bijlmergebiete. Realistischer

wäre es, von der Annahme auszugehen, dass das Stadtzentrum zwischen einer Südachse und einer Westachse liegt und die IJ-Achse von diesen beiden abgeleitet wird. (Abb. 1)

Die Folgen für die Stadtgrenzen

Amsterdam verleiht dank seiner Doppelfunktion – als städtische Einheit und als Teil der Randstadt – sämtlichen Gebäuden der Peripherie entlang dem Ring eine doppelte Bedeutung. Sie müssen die Stadtgrenzen gleichzeitig bejahen und verneinen, sowohl an der Identität der Stadt als auch an einem grösseren Ganzen teilhaben.

Die Bauaktivität entlang des Rings sollte eine zusammenhängende, das Gesamtbild der Stadt prägende Zone schaffen mit einer Reihe von aufeinander bezogenen Akzenten und Orientierungspunkten, deren Bedeutung seit Kevin Lynchs *The Image of the City* wohl von keinem Architekten oder Städteplaner ignoriert werden können. Auch der französische Städtetheoretiker Paul Virilio hat seinerzeit ausdrücklich auf den Stellenwert erkennbarer Stadtgrenzen hingewiesen.²

Dergleichen scheint allerdings auch in Amsterdam nicht sehr ernst genommen zu werden, und in diesem Zusammenhang ist die Position des Stadtplanungsamtes zur Diskussion zu stellen – eines Amtes, das früher eine grosse Rolle bei der Zukunftsplanung von Amsterdam gespielt hat, dem jetzt aber sämtliche Machtmittel zu fehlen scheinen. Es gibt weder eine klare Linie in der Ausarbeitung der einzelnen Plangebiete noch eine Vision für die Gesamtstadt. Es herrscht eine gewisse Ratlosigkeit gegenüber den Plänen der «project developers» und darüber, wie die gegen-

sätzlichen politischen und ökonomischen Faktoren zu gewichten wären. Die Frage ist berechtigt, ob das Stadtplanungsamt überhaupt noch etwas zu sagen hat, wenn Projekten einmal grundsätzlich zugestimmt wurde. Als Behörde müsste es die Dynamik der Stadt in städtebauliche Rahmenbedingungen umzusetzen verstehen, um diese in der Folge optimal ausnutzen und kontrollieren zu können.

Der öffentliche Raum spielt dabei eine besondere Rolle. Ein Blick auf die Karte von Amsterdam zeigt, welche Herausforderung der Ring um Amsterdam für die Idee der «kompakten Stadt» bedeutet. Der Begriff steht für eine Neueinschätzung der städtischen Kultur und für die Überzeugung, dass die Stadt über genügend Platz verfügt, um die für sie notwendigen Wohnungen und Dienstleistungen innerhalb ihrer eigenen Grenzen anzubieten. Auf dieser Philosophie baut der Strukturplan von 1985 tatsächlich auf. In der Praxis scheint dies jedoch nur für das kommunale Wohnbauprogramm zu gelten. Die städtebaulichen Pläne rund um die Bahnhöfe hingegen fallen durch ihre mangelhafte Infrastruktur und die wenig phantasiereiche Behandlung des öffentlichen Raumes auf. Das chaotische Geschäftsviertel im Südosten Amsterdams bildet in dieser Hinsicht den Höhepunkt. Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, feststellen zu müssen, dass die unglaublichen Investitionen, zu denen Amsterdam zurzeit Anlass bietet, noch fast nirgends zu einer höheren Qualität der Architektur führten. *M.K.*

Autoren: Maarten Kloos, Koordinator des Architektur-zentrums Amsterdam (ARCAM), in Zusammenarbeit mit Onno Vlaanderen. Redaktionelle Bearbeitung und Übersetzung: Jan Verwijnen

Anmerkungen

1 Siehe z.B. Manuel Castells, «La question urbaine», Paris 1972, S. 34 ff.

2 Paul Virilio, *La ville surexposée* in «L'espace critique», Paris 1984, S. 12 ff.



5



6

5 6
Die neuen Bürogebäude im Südosten / Les nouveaux immeubles de bureau dans le sud-est de la ville / The new office buildings in the southeast