An aerial photograph of Rotterdam, Netherlands, showing a dense urban landscape with a mix of traditional and modern architecture. The harbor is filled with numerous boats, including large cargo ships and smaller vessels. The text 'ROTTERDAM' is overlaid in large, white, bold, sans-serif capital letters across the center of the image. The background shows a mix of brick buildings, modern glass-fronted structures, and a canal with several boats. The overall scene is a vibrant, busy port city.

ROTTERDAM

**W O R K S H O P
R O T T E R D A M
04.11. BIS 09.11.2003**

Kees Christiaanse

Thomas Hildebrand
Kerstin Höger
Nicolas Kretschmann
Mark Michaeli
Tim Rieniets





Die Entstehung des Niederländischen Architektur Instituts war nicht frei von Schwierigkeiten. Zunächst hatte man sich nach zähem Ringen dafür entschieden, drei in Amsterdamer ansässige Institutionen gemeinsam in Rotterdam unterzubringen. Auch die Vergabe des Auftrages an J. M. J. Coenen war nach dem hochkarätigen Wettbewerb überraschend. Und auch lange nach seiner Fertigstellung gehen die Meinungen über das NAI weit auseinander.

Der Entwurf besteht im Wesentlichen aus vier ineinander verschränkten Baukörpern höchst unterschiedlicher Gestalt: Ein schlichter Backsteinbau beherbergt die Ausstellungsfunktionen. Der auffällige, auf Stützen schwebende und leicht gebogene Riegel beinhaltet das Archiv. Im gläsernen Turm befinden sich Büros und die Bibliothek. Der alle Bauteile verbindende Beton-Pavillon beinhaltet Foyer, Buchladen und ein Café. Das gesamte Arrangement der Baukörper wird von der Südseite von einem Wasserbecken umschlossen, in dessen Mitte eine Plastik von Auk de Vries platziert ist.

HAUS SONNEVELD 02

Nahe des INA befinden sich drei bedeutende Beispiele für die Periode des ‚Neuen Bauen‘. Es sind die Häuser Sonneveld und Boevé (Brinkman & Van der Vlugt), die 1933 fertig gestellt wurden und das Chabotmuseum (L. Stolka).

A. H. Sonneveld gehörte dem Direktorat der Firma Van Nelle an, für die Brinkman & Van der Flugt zu dieser Zeit ein neues Fabrikgebäude am Rande der entwarfen. Seit 2001 ist dieses Haus für die Öffentlichkeit zugänglich.



03 CHABOTMUSEUM

L. Stolka 1938



04 HAUS BOEVÉ

Brinkman & An der Vlught 1931-1933



03 MUSEUM BOIJMANS VAN BEUNINGEN 05

A. J. van der Steur	1928-1935
A. Bodon	1963-1972
H. A. J. Henket	1989-1991
Robbrecht & Daem	1997-2003

Der Ursprungsbau entstand in den Jahren 1928 bis 1935. Als Vertreter der Traditionalisten in den Niederlanden, verband Van der Steur traditionelle Motive mit modernen Entwurfsschemata. Dem damaligen Architekturdiskurs entsprechend wurde das Gebäude von den Vertretern der neuen Sachlichkeit vehement kritisiert. Die Ausstellungsräume des Museums gruppieren sich auf zwei Etagen um einen Innenhof. Das Erdgeschoss ist dem Kunstgewerbe vorbehalten, die darüberliegende Etage der Malerei. Der Turm wurde aus ästhetischen Gründen errichtet und enthält lediglich Lagerräume.



Das Museum wurde mehrfach erweitert. Zunächst wurde 1963-1972 eine neue Ausstellungshalle angefügt (A. Bodon), die sich im Material dem Altbau unterordnet. 1989-1991 folgte der Gartenpavillon (H. A. J. Henket), der sich mit seinen voll verglasten Fassaden dem Museumspark zuwendet. 1999 wurde vom Atelier van Lieshout Sanitarräume angebaut, die das Museum sowohl funktional als auch künstlerisch ergänzen. Kürzlich wurde nach langer Umbauzeit ein zusätzlicher Erweiterungsbau (Robbrecht & Daem) in Betrieb genommen. Er präsentiert sich mit einer 123 Meter langen Glasfront entlang der Mathenesserlaan und ermöglicht eine größere Präsenz der museumseigenen Sammlung und die Unterbringung des neuen digitalen Museums.

06 MUSEUMPARK

OMA / Y. Brunier 1985-1993

Mit dem Bau der Kunsthal (08) wurde auch der verbliebene Teil des früheren, klassisch-symmetrischen Museumsparks neu gestaltet. Die Fläche ist in vier Teile gegliedert: Im südlichste Abschnitt liegen Kunsthal und naturkundliches Museum, gefolgt von einem romantischen Garten mit Fußgängerbrücke, einer Veranstaltungsfläche aus schwarzem Asphalt und einem Vorhof mit

07 NATURKUNDLICHES MUSEUM, ANBAU

Mecanoo 1994-1995

Die naturkundliche Sammlung war für einige Jahre in der neoklassizistische Villa Dijkzigt untergebracht. Der Anbau aus Glas, Beton und Backstein beherbergt einen großen Ausstellungsraum und die Bücherei.

Die Kunsthal liegt am südlichen Ende des Museumpark (06). Dort besetzt sie den Schnittpunkt des Parks mit dem vielbefahrenen Westerzeedijk. Der Höhenunterschied zwischen Deich und Park beträgt hier einige Meter. Westlich liegt das Naturkundliche Museum in unmittelbarer Nachbarschaft, im Süden liegt das Ensemble des Museum Boijmans van Beuningen. Diese räumliche, topographische und strukturelle Schnittstelle verlangen eine besondere Bezugnahme zu den örtlichen Bedingungen. Aus der Auseinandersetzung mit diesen Gegebenheiten generiert die Kunsthal ihre Komplexität, ein ambivalentes Spiel aus Diversität und Kontinuität in Raum, Programm und Material.

Die Verbindung des Museumpark mit dem Westerzeedijk geschieht über eine Fußgängerampe, die durch das Gebäude hindurchgeführt



wird und das Museum auf diese Weise in zwei Flügel teilt. Die Rampe dient zugleich der Erschließung des Museums und setzt sich im Inneren des Gebäudes fort.

Im östlichen Gebäudeflügel liegen zwei große Ausstellungssäle, im westlichen Flügel befinden sich ein Restaurant, ein Auditorium und ein zusätzlicher Ausstellungsraum. Diese Räume unterscheiden sich alle in Form, Material und Konstruktion. Zugleich sind sie aber Teil eines räumlichen Kontinuums, das in Gestalt von Rampen alle Räume zu einem fließenden Ganzen verbindet.

Nach außen setzt sich das Spiel aus Diversität und Kontinuität fort. Der glatte, rechteckige Baukörper wird an allen vier Seiten durch unterschiedliche Materialien bespielt. Das Verhältnis von Innen- zu Außenraum ist der jeweiligen Situation entsprechend unterschiedlich. Am Westerzeedijk suggeriert das große Vordach und die Verglasung eine repräsentative Eingangssituation. Auf der Südseite dagegen verbindet sich das Gebäude mit dem Park. Der Boden fließt ins Innere des Gebäudes und die Natur wird durch die mit massiven Baumstämmen verkleideten Stützen thematisiert.



09 MEDIZINISCHE FAKULTÄT

A. Hagoort, G. Martens, J. Prouvé, P. Struycken 1965-1968



Das 114 Meter hohe Hochhaus der Medizinischen Fakultät beinhaltet Laboratorien, das flachere Gebäude daneben Vorlesungsräume und administrative Funktionen. Die Stahlbetonkonstruktion des Gebäudes wurde durch Jean Prouvé vollständig mit Aluminium-Sandwich-Paneelen verkleidet. Das Hochhaus demonstrierte einen hohen bautechnologischen Standart, während es städtebauliche bis heute kaum Akzeptanz findet.

10 MÜLLERPIER

C. Christiaanse seit 1998

Mit de Architecten Cie., EGM architecten, Neutelings & Riedijk

Aus der Distanz gesehen gleicht der Müllerpier einem Hafenaerial, das sich in Maßstab und Skulpturalität in die Hafen-Skyline integriert. Aus der Nähe betrachtet ist er ein abwechslungsreiches und intimes städtisches Gefüge. Die große Diversität der einzelnen Objekte wird

durch den gemeinsamen städtebaulichen Plan zusammengehalten, so dass die Gebäude sowohl als Solitäre verstanden werden können, oder als Teil eines größeren Ganzen. Dieser ‚Flip-Flop-Effekt‘ gibt dem Müllerpier seine eigene stadträumliche Qualität. Die abwechslungsreiche Konfiguration der Gebäude – das Nebeneinander von Groß und Klein, die Intimität der Zwischenräume, die Weite der Kais – wurde von der Ikonographie der Hafearchitektur inspiriert. Der öffentliche Raum ist eine durchlaufende, modulierte Fläche aus Plastersteinen, mit eingelassenen Spielplätzen, Sportplätzen und anderen Funktionen.

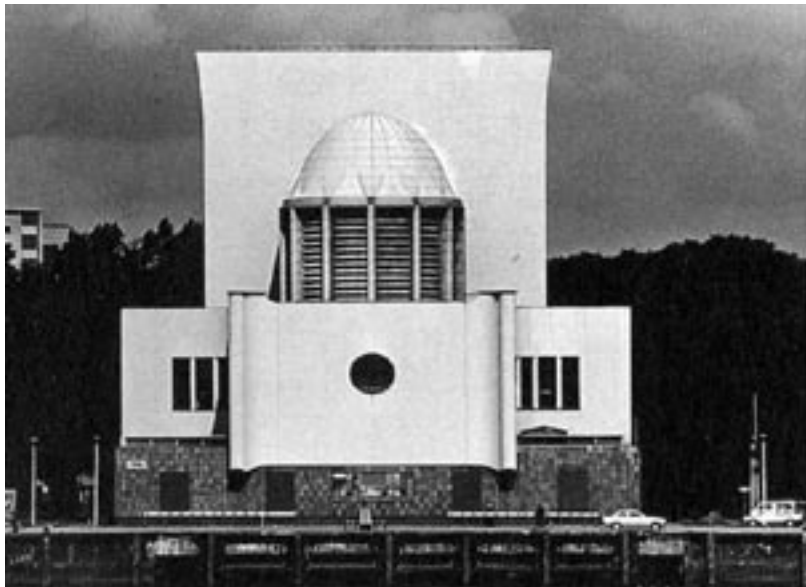


11 MAASTUNNEL

J. P. van Bruggen, A. J. van der Steur 1937-1941

Der Maastunnel war zu seiner Zeit das bedeutendste infrastrukturelle Projekt in Rotterdam. Die Nord- und Südseite der Stadt waren nur durch eine Brücke für den Autoverkehr miteinander verbunden. Die Entspannung der Verkehrslage und der Aufbau eines übergeordneten Verkehrsnetzes waren dringend erforderlich. Nachdem der Bau einer weiteren Brücke durch einflussreiche Hafen-Industrielle abgelehnt worden war, entschied man sich für den Tunnel.

Der Maastunnel verbindet die beiden Maasufer auf mehreren Maßstabsebenen: erstens stellte der Maastunnel die erwähnte zusätzliche Verbindung der Beiden Maasufer dar, zweitens wurde ein schneller Frachtaustausch zwischen dem Maashafen links der Maas und den neuen Häfen am rechten Maasufer ermöglicht und drittens konnte die Stadt mit einer durchgehende Schnellstraße von Den Haag nach Antwerpen besser in die Region eingebunden werden. Die übergeordnete Bedeutung des Maastunnel für die Stadt und deren weitere Entwicklung wurde durch die beiden monumentalen, weithin sichtbaren Ventilationsgebäude (A. J. Van der Steur) in die Silhouetten der Maasufer eingeschrieben.



EUROMAST 12

H. A. Maaskant 1958-1960
Gemeentewerken 1969-1970

Der Euromast wurde 1960 zur Floriade – einer Blumenschau im De Heuvel Park – fertig gestellt. Für Maaskant sollte der ideale Aussichtsturm 100 Meter hoch sein, so dass noch alle Objekte erkennbar sind. Er sollte nahe zu bewegten Objekten liegen und sich für jedes Wetter und für Familienausflüge eignen.

Mit dem ‚Krähennest‘ an der Spitze und der Schiffsbrücke, die sich in 30 Meter Höhe am Turmschaft befindet, bedient sich der Euromast deutlich der Formensprache der Schiffe und Seefahrtstechnik. Durch diese unverwechselbaren Formen, die Höhe und die Proportionen wurde der Euromast eine unverwechselbare Landmark.

Als mehr und mehr Hochhäuser in der Silhouette von Rotterdam auftauchten, büßte der Euromast nach und nach seine herausragende Position ein. 1969 wurde der Euromast durch den ‚Space Tower‘ verlängert. Dort kann der Besucher mit einem rotierenden Panorama-Aufzug, begleitet von Raketengeräuschen und Rauchschwaden, auf eine Höhe von 176 Metern fahren. Durch die Steigerung der Höhe und des Unterhaltungswertes hat der Euromast allerdings von seiner Unverwechselbarkeit eingebüßt.



13 DE HOGE HEREN

W. Artes 2000



Die Zwillingstürme der ‚Hogen Heren‘ sind 35 Etagen hoch und liegen in unmittelbarer Nähe der Maas und der Erasmusbrug (15). Die beiden Türme ruhen auf einem 6 Etagen hohen Sockel, welcher Parkdecks und eine Erholungsetage mit Schwimmbad, Sauna und Dachterrasse enthält. Die dadurch erreichte Höhe und die Grundrisse erlauben jedem Mieter oder Eigentümer der 285 Appartements nach Süden den Ausblick auf die Maas und nach Norden auf die Innenstadt.

14 MAASTORENFLAT

H. D. Bakker 1955-1956

Das Maastorenhochhaus von H.D. Bakker am rechten Maasufer war lange Zeit das einzige Hochhaus an der Maas und die Wohnungen im 14. Stock waren die höchsten in den Niederlanden. Die Prominente Lage und die Kombination von Wohnungen und kommerziellen Funktionen suchten nach einer außergewöhnlichen Lösung.

Auffallendstes Element des Gebäudes sind die auskragenden, raumhoch verglasten Büroetagen, die wie eine Manschette den Schaft des Hochhauses umschließen. Darunter befindet sich ein zwei Etagen hoher Sockel, der als Hochwasserschutz fungierte und ursprünglich nur sekundäre Funktionen beinhaltete. Über der Manschette befinden sich elf Etagen mit Wohnungen. Die funktionale und architektonische Trennung wird durch die separate Erschließung vervollständigt. Eine Dachterrasse und ein verglaster Aufzugschacht auf der Rückseite sollten der einmaligen Lage des Gebäudes zusätzlich Rechnung tragen.



15 ERASMUSBRUG

B. van Berkel 1990-1996



Die Erasmusbrug wurde als Symbol für ein modernes Rotterdam entworfen und als Auftakt für die Realisierung des Kop van Zuid () auf der Südseite der Maas. Heute ist der ‚Schwan‘ nicht mehr aus der Skyline der Stadt wegzudenken und wurde tatsächlich zum Emblem der Stadt.

Die asymmetrische Brücke besteht im Wesentlichen aus drei Elementen: Die filigrane Fahrbahn, die sich von Norden über die Maas wölbt, der Pylon, der auf zwei Sockeln über der Wasseroberfläche ruht und die Klappbrücke am südlichen Brückenkopf.

Auffallend sind die sorgsam ausgewählten und detaillierten Materialien der Brücke. Die Farbe des Pylon ähnelt der von Kriegsschiffen, so dass sich die Brücke allen Licht- und Wetterverhältnissen anpasst und immer neu in Erscheinung tritt.

Obwohl die Erasmusbrug erfolgreich zur infrastrukturellen und zur

symbolischen Verbindung beider Maasufer beigetragen hat, war der Bau nicht ohne Schwierigkeiten. So klagt man über die schmalen Fahrbahnen und die langsame Mechanik der Klappbrücke. Die Stahlseile mussten wegen Vibrationsproblemen neu aufgehängt werden und die Brückenköpfe, - vorgesehen für Gastronomie, ein Boxoffice für Hafenrundfahrten und Parken – konnten erst kürzlich fertig gestellt werden.

BOOMPJES 16

K. Cristiaanse, Mecano 1989-1990

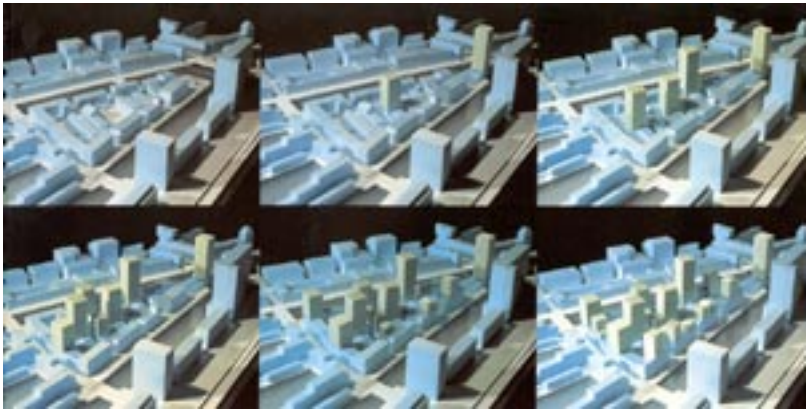
Erst, nachdem die Sanierung der Innenstadt abgeschlossen war und die Uferkanten der Maas – soweit sie nicht Hafengebiet waren – bebaut waren, rückte die Bedeutung des Wassers plötzlich in das Bewusstsein von Planern und Öffentlichkeit.

Boompjes kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, da es in der Entstehungsgeschichte der Stadt eine besondere Stellung einnimmt. Um für größere Schiffe erreichbar zu sein, wurde dem mittelalterlichen Stadtdreieck die Wasserstadt vorgeschaltet, eine auf Palisaden gegründete Hafenanlage, deren wasserseitiger Abschluss wegen der in die Maasbiegung gerammten Baumstämme bis heute Boompjes (Bäumchen) heißt. Hier befanden sich zuerst Werften an der Wasserseite, die später durch Kaufmannshäuser auf die Rückseite der schmalen Hafeninsel gedrängt wurden, bevor sie ganz durch Lager und Handel abgelöst wurden. Boompjes war der ganze Stolz der Stadt, mit dieser Kade präsentierte sich Rotterdam den ankommenden Schiffen

In der neuen Gestaltung von Boompjes wurde eine Promenade angelegt, die sich zum Wasser hin abtreppt und von Arkaden aus schwarzem Terrazzo begleitet wird. Integraler Bestandteil der Promenade ist ein Café, das sich durch seine Gestalt und das speziell entworfene Mobiliar (Victor Mani) dem Fluß zuwendet.

17 WIJNHAVEN

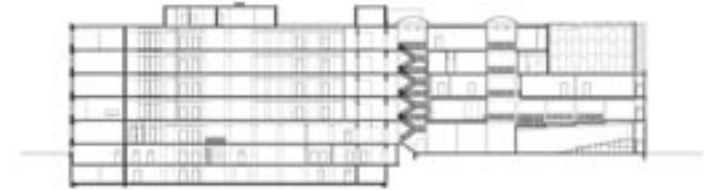
K. Christiaanse 2001



HOOGE SCHOOL 18

K. Christiaanse 1995-1998

Das Projekt besteht aus der Sanierung der bestehenden Gebäude und einem Neubau, der die bestehende Bebauung auf der Südseite des Grundstückes ergänzt. Der Neubau besteht aus zwei Scheiben, zwischen denen ein großes Atrium Platz findet. In diesem Raum sind verschiedene gemeinschaftliche Funktionen ‚eingehängt‘, die das Atrium durch das räumliche Spiel von Körpern und Durchblicken bereichern. Der Neubau dient auch als zentrale Erschließung für den gesamten Komplex. Vom Atrium aus können die Besucher die verschiedenen Gebäude erreichen. Eine ‚Treppen-Kaskade‘ verbindet die verschiedenen Niveaus der einzelnen Bauwerke.



19 HET WITTE HUIS

W. Molenhoek 1897-1898

Mit 11 Etagen und einer Höhe von 45 Metern war dieses Gebäude über viele Jahre das höchste Gebäude Europas. Auch wenn die glasierten Steine und Mosaik als Kitschig galten, so war das Haus wegen seiner Aussichtsplattform beliebt. Das Haus hat als eine der wenigen Gebäude der Innenstadt das Bombardement von 1940 überdauert.

20 PAALWONINGEN / HET POTLOOD

P. Bloom 1978-1984



Mit der Überbauung des vielbefahrenen Burgermeester van Walsum Weg setzte Piet Bloom seiner Serie der sogenannten ‚Pfahlwohnungen‘ einen Höhepunkt. Die räumliche Dichte der Bebauung soll Geborgenheit und mediterrane Intensität erzeugen. Zusammen mit dem, in unmittelbarer Nachbarschaft stehenden Hochhaus, hat Piet Bloom sein kurioses Ensemble erweitert. Das Hochhaus wird wegen seiner auffälligen Form ‚der Bleistift‘ (Het Potlood) genannt.

BINNENROTTE 21

West 8 1994



Die Binnenrotte wurde 1994, nachdem die an dieser Stelle befindliche Bahntrasse in den Untergrund verlegt wurde, von West 8 neu gestaltet. Der Raum, den die Trasse hinterlassen hatte, wurde offen gelassen. Er trennt das heutige Zentrum vom Laurentskwartier, einem Teil des ehemaligen historischen Zentrums. Die umliegende dichte Bebauung trifft unvermittelt auf den Platz, der mit ca. 50 x 500 Metern monumentaler Ausmaße hat. Er ist nur sparsam möbliert, mit einigen Sitzbänken, Baumscheiben und einer unauffälligen Fahrrad-Garage.

Auf der Binnenrotte ist der größte Wochenmarkt der Stadt zu Hause. Zu diesem Zeitpunkt ist dies der belebteste Platz der Stadt; ansonsten ist die Binnenrotte meist menschenleer. Dann inszeniert sie eine Weite und Offenheit, die man sonst kaum in innerstädtischen Lagen vorfinden kann, ein monumentales Plädoyer für die Leere.

22 DE NEDERLANDSE VAN 1845 / CAFÉ DUDOK

W. M. Dudok 1942-1952



Ursprünglich war das Gebäude als Sitz einer Versicherung geplant und benutzt worden. Erst, als die repräsentative Haupthalle zu einem Café umfunktioniert wurde, gelangte dieses Gebäude in den Blick der Öffentlichkeit.

Das Gebäude besteht aus zwei Elementen: der 6 Meter hohen und großflächig verglasten Haupthalle und einem 5 Etagen hohen Baukörper aus Backstein. Durch die räumliche Verschneidung beider Teile, kann das Gebäude auf unterschiedliche Art und Weise auf die Straße reagieren. An der Meent kann das Gebäude über einen zurückversetzten Eingang betreten werden, zur Westewagenstraat präsentiert sich das Haus mit der breiten Glasfassade der Haupthalle.

23 COOLSINGEL

Der Coolsingel, ursprünglich ein Graben von Rotterdams westlichen Wallanlagen, wurde durch die Sanierung der Innenstadt in einen der bedeutendsten Boulevards der Stadt verwandelt. Die Sanierung der Innenstadt war ein Umbauvorgang, der durch Ankauf und Enteignung

von Grundstücken erhebliche Schwierigkeiten mit sich brachte. Die Errichtung des Rathauses und weiterer Großbauten erfolgte deshalb auf dem zugeschütteten Coolsingel, wodurch das Zentrum, sofern es überhaupt vorhanden war, nach Westen verschoben wurde. Der Coolsingel erstreckt sich vom Hofplein (36) im Norden bis zu zum Leuehaven und setzt sich von dort als Schiedamse Dijk und Erasmusbrug (15) bis in den Süden der Stadt fort.. Mit seiner direkten Anbindung an den Leuehaven, öffnet der Coolsingel gemäß dem Basisplan von ein „Ein Fenster zum Fluss“ (24).

Das erste neue Gebäude war das Rathaus (H. Evers, 1912-1920), gefolgt von der Hauptpost (G. C. Bremer, 1923). Diese Gebäude waren der Beginn einer Reihe von weiteren Repräsentativbauten, unter ihnen das Kaufhaus Bijenkorf (M. Dudok). Der Erste Weltkrieg setzte dieser Entwicklung ein vorläufiges Ende. 1926 fand ein Wettbewerb für den Neubau der Börse statt, den Staal für sich entschied. Es folgten weitere bedeutende Projekte, wie der Neubau des Kaufhauses Bijenkorf (M. Breuer, 1953-1957) (27) und das Versicherungsgebäude „De Utrecht“ (J. J. P. Oud, 1954-1961).



24 HET VENSTER / MARITIEM MUSEUM



An der Stelle des alten Bijenkorf (27), südlich des Churchillplein, wurde eine Terrasse angelegt, die für die Innenstadt ein ‚Fenster zum Fluss‘ öffnen sollte. Durch die unmittelbaren Blickbeziehungen von der Innenstadt auf die Binnenschifffahrt im Leuvehaven und das Hafengeschehen an Wilhelminapier (46) und Kop van Zuid (40) sollte das maritime Geschehen dicht an das Herz der Stadt gerückt werden. Der Hafen bewegte sich aber zusehends aus dem Blickfeld des Fensters Richtung Westen. Der Kop van Zuid galt bereits vor dem Krieg als veraltet, weil er für die stets größer werdenden Schiffe zu klein war. Der Leuvehafen entwickelte sich mehr und mehr zum Museumshafen, auch der Binnenschifffahrtsumschlag hatte sich maasabwärts verlagert. Damit war das Fenster zum Hafen leer und

die geplante Inszenierung des Hafens war hinfällig geworden. Auf der Terrasse wurde inmitten der vom Krieg hinterlassenen Leere eine Skulptur des russisch-französischen Künstler Ossip Zadkine aufgestellt: ‚Die verwüstete Stadt‘. Die Klagende Figur mit dem herausgerissenen Herz thematisiert den schmerzlichen Verlust, den Rotterdam erleben musste. Mit dem Bau des Maritiem Museum (W. G. Quist, 1981-1986) wurde das Fenster endgültig ‚geschlossen‘. Auch Zadkine Skulptur musste an eine weniger prominente Stelle weichen.

KOOPMANSBEURS / WORLD TRADE CENTER 25

26

J. F. Staal 1925-1940

Groosman Partners 1983-1986

Die Börse ging aus einem Wettbewerb hervor, den J. F. Staal 1928 für sich entscheiden konnte. Der Entwurf, der letztlich zur Ausführung kam, unterschied sich aber deutlich vom ursprünglichen Entwurf und ähnelte viel mehr dem Wettbewerbsbeitrag von J. J. P. Oud. Nach außen zeigt sich die Börse mit einem aufgeständerten Konferenzsaal und einem schlanken Glockenturm. Der 60 x 90 Meter große Börsensaal liegt hinter dem Eingangsbau. über dem Saal erhebt sich seit 1986 ein 20stöckiges Hochhaus. Form, Farbe und Materialien wurden durch das alte Börsengebäude inspiriert.



27 DE BIJENKORF

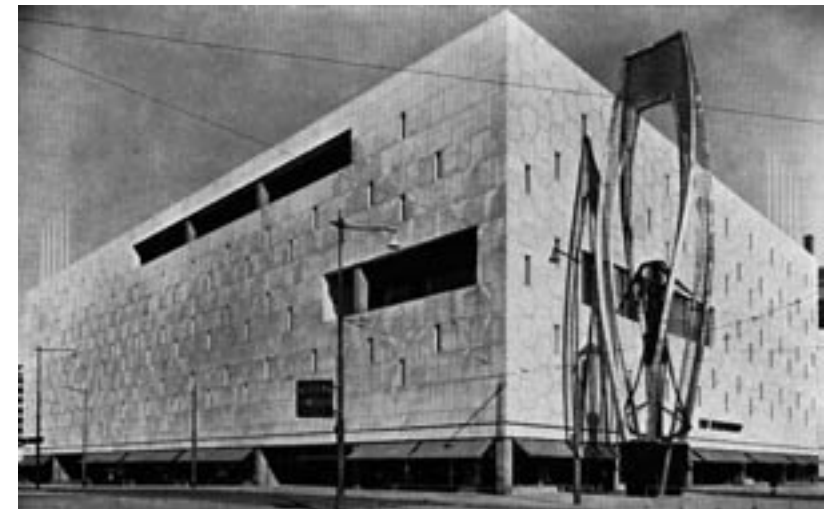
W. M. Dudok 1929-1930
M. Breuer



1929-1930 realisierte W. M. Dudok das erste große Kaufhaus der Warenhauskette ‚Bijenkorf‘ in Rotterdam. Es war das Flaggschiff der Bijenkorf-Kette und eines der bemerkenswertesten modernen Bauwerke der Niederlande zu seiner Zeit. Das große Volumen des

Gebäudes wurde durch die Verschneidung einzelner Gebäudeteile und durch das Spiel mit horizontalen und vertikalen Elementen aufgebrochen. Die Fassaden waren großflächig verglast und ein schlanker Turm, der von einem gläsernen Kristall gekrönt war, markierte das Gebäude in der Stadt. De Bijenkorf bildete den südlichen Abschluss des Coolingsingel (23). Ein Zentralraum im Innern erstreckte sich über die gesamte Höhe des Gebäudes.

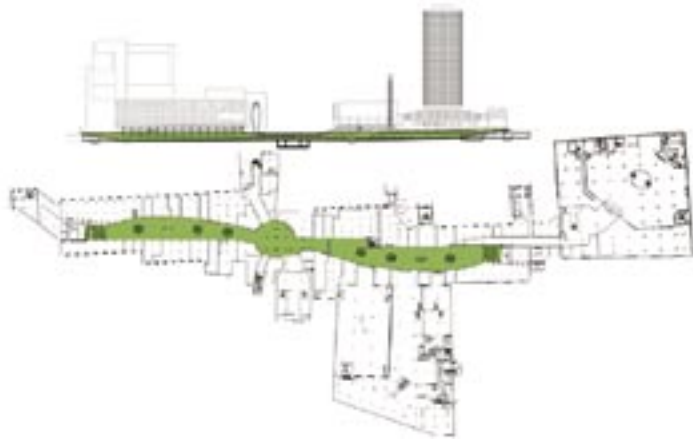
Im zweiten Weltkrieg beschädigt, fiel das alte Kaufhaus schließlich den Plänen zum Wiederaufbau der Stadt zum Opfer. Um den Bau breiter Hauptverkehrsstraßen und rechtwinkliger Kreuzungen zu ermöglichen, war ein neues Gebäude erforderlich. Der Neubau des Kaufhauses Bijenkorf galt als eines der ersten ‚amerikanischen‘ Warenhäuser in den Niederlanden. Das gilt auch für die architektonische Lösung, die - entgegen des Vorgängergebäudes - eine geschlossene Fassade vorzieht und künstlich belichtet und klimatisiert wird. Drei große Öffnungen erlauben den gezielten Ausblick auf die Stadt. Die sechseckigen Travertinplatten der Fassade versinnbildlichen den Namen ‚Bijenkorf‘ (Bienenkorb). Die zurückgesetzte Hauptfassade mit der Plastik Naum Gabo resultiert aus der Gebäudestaffelung des Coolingsingel, die zunächst zu Konflikten mit Breuers Vorstellungen eines rechteckigen und symmetrischen Grundrisses geführt hatten.



28 SHOPPING CENTER BEURSPLEIN

P. B. Bruijn (Architecten Cie) 1992-1996

Durch die Traverse werden die Lijnbaan (29) und die Hoogstraat unterhalb des Coolsingel (23) miteinander verbunden. Hinter den Seitenwänden der Traverse befinden sich Ladenlokale und unterhalb des Coolsingel hat man Zugang zur U-Bahn. Flache Treppen, Wasserspiele und seitliche Überdachungen sollen die Benutzung der Traverse so angenehm wie möglich machen. Der Bau des Shopping Centrums war höchst aufwendig und forderte auch teilweise schwerwiegende Eingriffe in den Baubestand.



29 DE LIJNBAAN

Van den Broek & Bakema, F. J. van Gool 1949-1953

Im sogenannten ‚Basisplan‘ zum Wiederaufbau von Rotterdam wurde ein neues Einkaufszentrum vorgesehen, das in Größe und Funktionalität den neuen Bedürfnissen entsprechen sollte. Es wurde westlich des Coolsingel (23) vorgesehen, wodurch das Zentrum der Stadt, das ursprünglich um Coolsingel und Hoogstraat gelegen war, nach Westen verschoben wurde.

Die Voraussetzungen für dieses Vorhaben waren zunächst schwierig, da das zerstörte Zentrum keinerlei Anziehungspunkte für Händler und Käufer bot. Man hatte sich bereits auf die Situation der Stadt eingestellt. Stellenweise wurde auf städtischem Grund Getreide angebaut; anderenorts waren temporäre, zweigeschossige ‚Noodwinkelcentra‘ (Noteinkaufszentren) entstanden. Darüber hinaus war der geplante Wiederaufbau für die Einzelhändler zu kostspielig.

Darum entstand die Idee, eine gemeinsame und damit wirtschaftlichere Lösung zu finden. Die Erfahrungen aus den Noodwinkelcentra waren durchaus positiv und das Groothandelgebouw (34) demonstrierte die Vorteile einer kompakten Baustruktur.





Zunächst sollten fünf Innenstadthöfe errichtet werden. An den Außenseiten der Blöcke waren ebenerdig Ladenlokale vorgesehen, darüber Büros und Wohnungen. Im endgültigen Entwurf wurden die Funktionen voneinander getrennt. Flache Ladenzeilen säumen die Einkaufstraße, während große Apartmenthäuser in zweiter Reihe stehen. Zwischen den Läden und den Apartmenthäusern ist die Anlieferungszone, so dass die neuartige Idee der verkehrsfreien Einkaufsstraße erhalten blieb.

Für die Läden wurde aus Kostengründen ein vereinheitlichtes Bausystem vorgesehen. Mit der Strategie der ‚organisierten Diversität‘ verfolgte man das Ziel funktionale Flexibilität bei gleichzeitiger individueller Gestaltung der einzelnen Geschäfte.

Mit einer Breite von 12 bis 18 Metern und einer aufwändigen Möblierung durch Bänke, Schaukästen, Kioske, Blumenkübeln usw. bekam die Lijnbaan einen beinahe innenräumlichen Charakter. Mit diesem Konzept wurde die Lijnbaan über Stadt- und Landesgrenzen zum Vorbild moderner Stadtplanung. „Merely being in the Lijnbaan is a pleasure, even if there is no shopping to be done“ (Lewis Mumford).

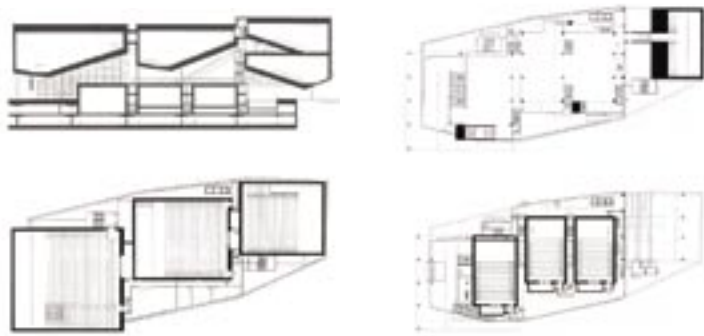


Der Schouburgplein soll für den Benutzer auf vielfältige Art erlebbar sein. Am auffälligsten hierbei sind die Anspielungen auf die, von der benachbarten Theaters ‚Schouburg‘ entlehnte Bühnenarchitektur: Der Platz selbst ist die Bühne, um 35 cm vom eigentlichen Grund erhöht. Vier Scheinwerfer - aufgehängt an riesigen beweglichen Kränen - versetzen die Besucher in die Lage, sich im wahrsten Sinne des Wortes ins Rampenlicht zu stellen. Die Kulisse dieser Bühne bildet die Schouburg, das Pathé Kino (30), De Doelen und die dahinter liegenden Hochhäuser der Weena (35). Ein anderer Aspekt dieser Erlebnisarchitektur sind die vielen unterschiedlichen Bodenbeläge, die nicht nur als Materialcollage ihre Wirkung tun, sondern deren unterschiedliche Härten und Oberflächen beim Laufen spürbar sind.

Der Schouburgplein – in der Fachwelt viel zitiert – hat im Alltagsgebrauch auch Probleme. Das Podest erschwert die ungehinderte Benutzbarkeit des Platzes, ebenso die Bodenbeläge, die bei mancher Witterung schlecht zu begehen sind. Damit steht der teuerste Platz der Niederlande in der öffentlichen Meinung nicht nur positiv dar.

31 PATHÉ KINO

K. J. Van Velsen 1992-1996



Das Kino besetzt die nordwestliche Ecke des Schouburgplein (30) und überdeckt wie dieser eine darunter liegende Tiefgarage. Aus diesem Grund wurde eine leichte Stahlskelettkonstruktion gewählt, die von außen mit transluzenter Kunststoffwelle verkleidet ist. Im Innern befinden sich sieben Auditorien. Vier große Säle sind aufgeständert und zeichnen sich deutlich in der Außenhaut des Gebäudes ab. Die drei kleineren Säle liegen unterhalb des Platzniveaus. Der fließende Raum zwischen den aufgeständerten und den untenliegenden Sälen dient als Foyer und Erschließungsfläche.

32 CAFÉ DE UNIE

J. J. P. Oud 1924-1925

C. J. M. Weeber 1985-1986

J. J. P. Ouds () Café De Unie wurde 1925 fertiggestellt und war bald eine Ikone holländischer moderner Architektur. 1932 wählte Philip Johnson dieses Gebäude aus, um es auf der seiner einflußreichen Ausstellung ‚International Style‘ in New York zu zeigen.

Die Fassade des Cafés stellt ein mustergültiges Beispiel einer De Stijl Graphik dar, ein Experiment zur Befreiung von Form und Farbe. Das Café Unie blieb trotz seiner Zerstörung im Krieg und der zeitweiligen Ausgrenzung Ouds eine Exempel der De Stijl-Bewegung und damit auch für die Wurzeln der holländischen Moderne.

Im Jahre 1986 wurde die Fassade des Cafés durch Carel Weeber wieder aufgebaut. Sie war Teil einer allgemeinen Wiederbelebung modernen Formensprache (39, 52) in den Niederlanden. Doch die Rekonstruktion war weniger denkmalpflegerischer, sondern symbolischer Natur. Denn es wurde einzig die Fassade rekonstruiert und schräg gegenüber des ursprünglichen Standortes platziert.



33 STATION

K. J. Van Velsen 1992-1996



Bereits vor dem Krieg bestand das Bedürfnis, den alten Bahnhof aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens und technischer Neuerungen zu ersetzen. 1940 wurde er durch die Bombardierung von Rotterdam zerstört und der Neubau dringend notwendig. Die Ursprünglichen Pläne für den Wiederaufbau des Schienennetzes räumten dem Zugverkehr eine vorrangige Stellung ein aber erwiesen sich als nicht wirtschaftlich. Darum konnte erst 1953 mit der Realisierung einer sparsameren Variante und dem Bau des neuen Bahnhofgebäudes begonnen werden. 1957 wurde der neue Hauptbahnhof eröffnet und damit der Wiederaufbau des Schienennetzes vollendet.

Mit dem Wiederaufbau von Rotterdam war eine westlichere Lage des neuen Bahnhofes vorgesehen, um der allgemeinen

städtebaulichen Entwicklung Rechnung zu tragen und um einen wichtigen Knotenpunkt im Verkehrsnetz der Stadt zu besetzen. Bahnhof und Vorplatz bildeten den neuen Abschluss für den südlich gelegenen Westersingel. Die Stadtteile nördlich der Schienentrasse sollten durch die enge Anbindung des Bahnhofes an das öffentliche Verkehrsnetz enger mit dem Zentrum verbunden werden.

Der Bahnhof war als städtebauliches Ensemble geplant, dass an Ostseite vom Groothandelsgebouw (34) begrenzt wurde und das an der Westseite durch eine spiegelbildliche Bebauung abgeschlossen werden sollte. Der Bahnhof zeichnet sich äußerlich durch die 140 Meter breite, horizontal gegliederte und leicht geschwungene Hauptfassade aus. Mittig liegt die Haupthalle, die sich nach Süden zur Stadt öffnet und nach Norden durch einen Tunnel fortgesetzt wird, der die Halle mit den Bahnsteigen und dem Nordausgang verbindet.

1986 wurde die Verkehrsführung auf dem Vorplatz reorganisiert und durch eine Überdachung mit Informationsschalter (Office for Metropolitan Architecture) ergänzt.



34 GROOTHANDELSGEBOUW

H. A. Maaskant 1945-1952



Die Kriegszerstörungen 1940 vernichteten mit einem Schlag 450.000 Quadratmeter Gewerbefläche und es war dringend erforderlich, Ersatz zu schaffen. Wegen gestiegener Baukosten war der Neubau für einzelne Investoren nicht sehr attraktiv und so wurde auf Initiative der Handelsstiftung der Bau eines Gewerbekomplexes geplant, der durch eine gemeinschaftliche Gebäudeinfrastruktur niedrige Mieten gewährleisten sollte.

Für diese Aufgabe wurde das Büro W. van Tijn und H. A. Maaskant beauftragt, die sich bereits vor dem Krieg durch Gewerbebauten ausgezeichnet hatten und darüber hinaus über gute Beziehungen zur Industrie verfügten. Der Entwurf dauerte von 1945-1947 und wurde maßgeblich von H. A. Maaskant vorgenommen. Der Bau dauerte nochmals fünf Jahre.

Maaskant selbst schlug den Standort am neuen Bahnhof vor, der dem Groothandelsgebouw städtebaulich und transporttechnisch eine zentrale Lage verschaffen sollte. Mit einer Grundfläche von 220 x 84 Metern war das Groothandelsgebouw das größte Bauwerk der Niederlande und folgte der städtebaulichen Vorgabe der ‚Maßstabvergrößerung, die mit dem Wiederaufbau der Stadt realisiert werden sollte.

Das Groothandelsgebouw ist ein rechteckiger Block mit drei Innenhöfen. In den Höfen befindet sich eine aufwändige Erschließung für Fußgänger und LKW auf mehreren Niveaus. Auf der Außenseite befinden sich zu ebener Erde Ladenlokale. Die gemeinschaftlichen Funktionen wurden auf dem Dach untergebracht: Zwei Kantinen und ein Kinosaal, dessen verglaste Stirnseite nach der Vorstellung den Blick auf die Stadt frei gibt.



35 WEENA

1982-1993



Weena war lange Jahre eine unbebaute Fläche in der Stadt. Nachdem keiner der Pläne aus den 70er und 80er Jahren umgesetzt wurde, entstand schließlich innerhalb kürzester Zeit ein amerikanisch anmutender Boulevard mit Hochhäusern zu beiden Seiten, der den Hauptbahnhof (33) mit dem Hofplein (36) verbindet. Auf der Südseite wurde eine zweireihige Bebauung realisiert, während auf der Nordseite nur eine Reihe neuer Gebäude vor der schon bestehende Bebauung platziert wurde. Dadurch ist der Straßenquerschnitt recht schmal, was durch die Höhe der Gebäude noch stärker zur Geltung kommt.

Am Bahnhofplatz hat die Weena ihren Auftakt mit dem verspiegelten Doppelturm der Nationale Nederlanden (A. Bonnema, 1986-1991) auf der Südseite und einem neuerlich fertig gestellten, postmodern anmutenden Büroturm auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Am Hofplein wird die Weena durch ein Wohngebäude (C. Dam, 1981-1984) und das bereits bestehende Hilton Hotel von H. A. Maaskant (1966-1968) eingeleitet.

Durch die deutlichen Anleihen an amerikanischer Großstadtarchitektur und durch die kurze Bauzeit, demonstriert die Weena die metropolitanen Ansprüche Rotterdams. Nichtsdestoweniger bleibt die Weena als städtische Einheit eine Ausnahme, die keine Bezüge zum übrigen Muster der Stadt hat.

HOPPLEIN 36

1982-1993

Der heutige Hofplein wurde in Folge der Aufwertung des Coolingsingel (23) geplant. Der Hofplein war zu dieser Zeit ein ungestaltetes Gebiet, auf dem sich Wasser-, Straßenbahn- und Autowege auf unübersichtliche Weise kreuzten. Zudem war der Platz Zentrum des Rotterdamer Nachtlebens. Für den repräsentativen Coolingsingel sollte nun ein angemessener Abschluss gefunden werden. So entstanden seit 1915 etwa 40 Entwürfe, unter anderem von prominenten Planern wie Berlage. Schließlich wurde Witteveens 1936 vorgeschlagener Plan umgesetzt, der die rein stadträumliche Gestaltung dem reibungslosen Verkehrsfluss unterordnete. Dieser Entwurf wurde als entscheidender Kurswechsel im Städtebau gewertet: „Die feste Form, die bei Berlage später Leben erhalten musste, hat man verworfen zugunsten eines lebendigen Wachstumsprozesses, bei dem die Form am Schluss entsteht.“ (Van Traa). Der Hofplein wird heute von prominenten Bauwerken gesäumt, wie dem Hilton hotel (H. A. Maaskant, 1960-1964) und dem Shell-Hochhaus.



37 VAN NELLE FABRIK

M. Brinkman, Van der Vlugt, M. A. Stam 1925-1931



Die Van Nelle Fabrik ist wohl das berühmteste Gebäude der Vorkriegsmoderne in Rotterdam und eine Ikone des International Style. In Auftrag gegeben wurde es von dem Industriellen Van der Leeuw, der diese Bauaufgabe dem ihm vertrauten Architekten Michiel Binkman übertrug. Van der Leeuw fasste seine Ideen für diese Moderne Fabrik mit den Worten zusammen: „das Äußere einer Fabrik muss sich aus den Anforderungen ergeben, die für das Innere gelten. Beim Entwurf muss das menschliche Element mindestens ebenso sehr beachtet werden wie das mechanische...“

Tatsächlich setzte die Fabrik architektonisch und funktional neue Maßstäbe. 1925 übernahm Jakob Brinkman das Büro seines Vaters, der wenig später im Jahre 1926 verstarb. Van der Leeuw überzeugte den jungen Ingenieur, sich mit dem Architekt Leendert van der Vlugt zusammenzutun, die dann gemeinsam mit Mart Stam die Van Nelle Fabrik vollendeten.

Das Gebäude präsentiert sich als neutrale und hygienische Industriearchitektur. Nichts weist darauf hin, dass dieses Gebäude für die Verarbeitung von Kaffee, Tee und Tabak entworfen wurden. Die Fabriketagen sind mit breiten Fensterbändern verglast, die Pilzstützen ermöglichten eine glatte Deckenuntersicht. Neben diesen räumlichen Qualitäten verfügte die Fabrik über außerordentlich hohe Einrichtungs-Standards für die Beschäftigten. Nach Anweisung von Van der Leeuw, wurde ergonomisches Mobiliar hergestellt. Es waren sogar Sporteinrichtungen vorhanden, Tennisplätze für die höheren und ein Fußballplatz für die niedrigeren Angestellten.

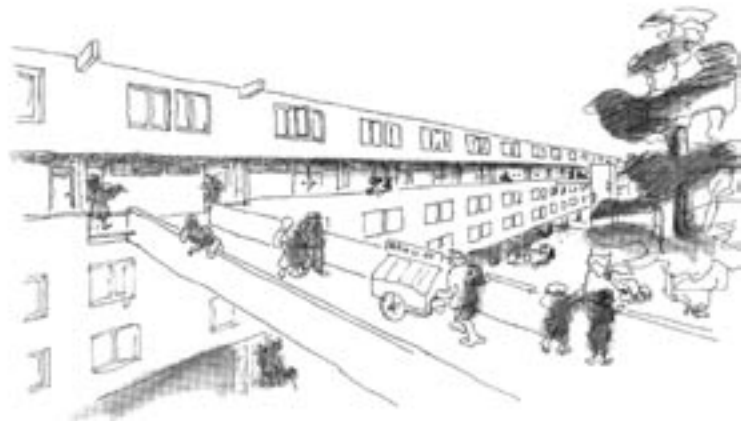
Die Transport- und Verkehrseinrichtungen – Treppenhäuser, Aufzüge und Rampen – geben der Van Nelle Fabrik ihre technoide Prägung. Ebenfalls auf Initiative von Van der Leeuw, wurde die Fabrik mit einem, dem deutschen Expressionismus verwandten, gläsernen Tearoom gekrönt.

Nachdem der eigentliche Betrieb schon lange eingestellt worden ist, soll die Fabrik heute für die Ansprüche der Informations- und Dienstleistungsgesellschaft wieder in Produktion gehen. Sie beherbergt Büros für Design, Medien und Architektur und soll ihren Mythos unter dem neuen Namen ‚Ontwerpfabrik‘ (Entwurf-fabrik) weitertragen.



38 BLOCK X, SPANGEN

M. Brinkman 1919-1922



Mit dem Block X in Rotterdam Spangen setzte Michiel Brinkman 1919 neue Maßstäbe im sozialen Wohnungsbau. Der Komplex besteht aus einem Gebäudeblock mit 147 x 84 Meter Kantenlänge. Das Innere dieses Blocks wird durch weitere Gebäudeeinheiten gegliedert. Durch den Block führt eine öffentliche Straße, die das zentrale Versorgungshaus umschließt. Die Wohnungen auf den beiden Untergeschossen der Gebäude werden ebenerdig erschlossen. Die darüberliegenden Maisonetten erreicht man über

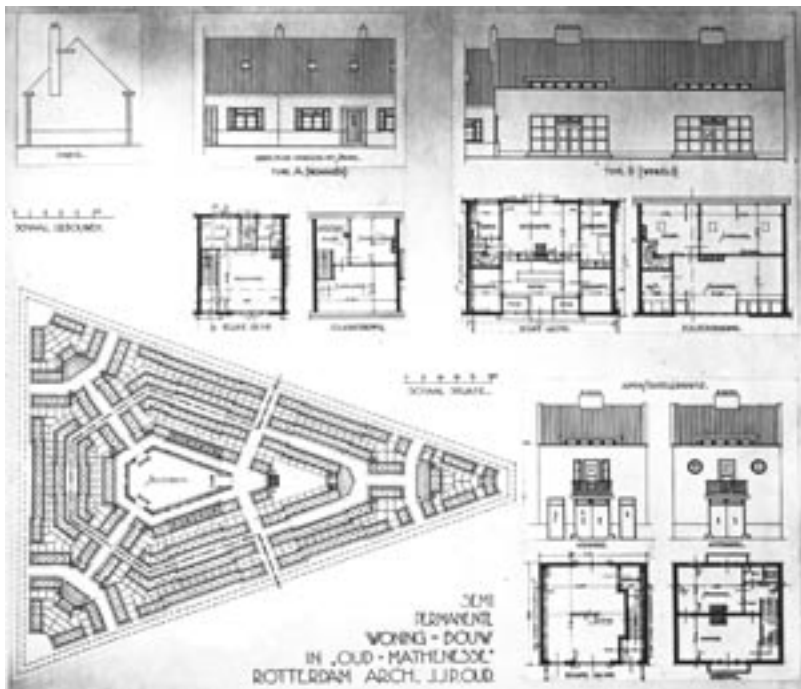
eine weit ausladende Betongalerien. Diese neuartige Form der Erschließung war der Versuch, moderne Wohnformen mit tradierten städtischen Strukturen zu verbinden. Ein Foto aus den 20ern zeigt diese Galerien als belebte Strasse. Ein Bäckerkarren als Synonym für kleinstädtische Wohnqualität unterstreicht die Idee dieser Wohnform. Von vielen Zeitgenossen wurden die Galerien allerdings als abstoßend empfunden.

Nichtsdestotrotz sollte die Idee der Galerie später noch großen Einfluss auf die moderne niederländische Architektur haben und sie wurde in vielen späteren Projekten verarbeitet. Vor allem J. B. Bakema – Brinkmans Nachfolger – benutzte das Thema in seinen Entwürfen und Veröffentlichungen. Er bemühte immer wieder das Bild der kleinen Stadt, deren Plätze und Straßen in die Luft gehoben werden und immer wieder taucht der Bäckerwagen aus Spangen auf. Mit ihm sollte die Kontinuität und der Erfolg der heroischen Periode und die Erfüllung der sozialen Versprechen moderner Planung und Politik bewiesen werden. Als Gründungsmitglied von Team X hat Bakema die Ideen seines Vorgängers in den Architekturdiskurs seiner Zeit übertragen.



39 HET WITTE DORP / DIRECTIEKEET

J. J. P. Oud



1985 entschied die Stadt Rotterdam, das historisch bedeutende Witte Dorp umzustrukturieren, da es den Ansprüchen nicht mehr genügen könne. So wurde Haus um Haus abgerissen. Für einen Rest Authentizität blieb ein Haus als Museum bestehen. Alle anderen Häuser wurden wieder aufgebaut. Das Kunststück bestand darin, die, zu ihrer Entstehungszeit als vorbildlich geltende Siedlung eine neue Gültigkeit für die Gegenwart zu verleihen. Dazu wurden jeweils die beiden Wohnungen eines Doppelhauses zu einer großen Wohnung zusammengefasst. Die überflüssige Eingangstür wurde zum Fenster und verbildlicht die aufgegebene Nachbarschaft. Im Zuge des Wiederaufbaus der Siedlung wurde auch eine Replik der Bauhütte von J. J. P. Oud errichtet. Die Bauhütte war ursprünglich als temporäre Konstruktion geplant und wurde im Hungerwinter 1944 aus Mangel an Brennstoff abgetragen. Nun steht der vielleicht vollkommenste de Stijl-Entwurf Ouds etwas abseits der Siedlung und soll die historische Bedeutung seines zwischenzeitlich in Vergessenheit geratenen Erbauers sicher stellen.



40 KOP VAN ZUID



Nach der Zerstörung der Innenstadt von Rotterdam lagen die Bemühungen vor allem im Wiederaufbau des nördlichen Maasufers; der Kop van Zuid war zu dieser Zeit noch als Hafengebiet in Benutzung. Aber so, wie in allen großen Hafenstädten Europas, unterlag auch der Hafen von Rotterdam großen strukturellen Veränderungen. Um die immer größer werdenden Schiffe abfertigen zu können und um durch modernste Hafentechnik konkurrenzfähig zu bleiben, verlagerten sich die meisten Hafenaktivitäten Richtung Nordsee. So wurden mehr und mehr Hafengebiete in attraktiver und stadtnaher Lage für neue Nutzungen oder neue Bebauungen frei.

Der ersten, für Wohnzwecke umstrukturierten Hafengebiete in der Stadt von Rotterdam waren die am Nordufer gelegenen Gebiete Oude Haven, Leuvehaven, und Delfshaven-Buitendijks. Der Kop van Zuid geht aber weit über diese Beispiele hinaus, da das betroffene Areal um ein Vielfaches größer ist und weil mit der Planung das ambitionöse Ziel verbunden war, die Südseite städtebaulich und infrastrukturell mit dem alten Zentrum auf der Nordseite zu verbinden. In den 80er Jahren wurden konkrete Schritte für die Realisierung dieses städtebaulichen Vorhabens unternommen, die schließlich in einem Masterplan von Teun Koolhaas mündeten. Das Programm umfasst etwa 5.000 Wohneinheiten, 380.000 m² Bürofläche, 3.500 m² für Einzelhandel und 50.000 m² für Freizeit und Kultur.

Die neue Bebauung erstreckt sich entlang zweier Hauptachsen, die eine T-förmige Figur beschreibt. In südlicher Richtung

begleitet blockartige Bebauung (42, 43) den Binnenhaven und den Spoorweghaven. Parallel zur Maas liegt die Hochhausbebauung des Wilhelminapier (46) und der Entrepohaven (41). Am Kreuzungspunkt beider Achsen, wo die Erasmusbrug (15) in den Kop van Zuid mündet, sind zentrale und repräsentative Funktionen positioniert: Der Wilhelminahof (Kraaijwanger & Urbis, C. Dam & Partners, 1994-

ENTREPOT 41

Cepezed 1994-1995

Das erste Projekt auf dem Kop van Zuid (40) ist der Umbau eines Speichergebäudes aus dem 19. Jahrhundert. Im Erdgeschoß befindet sich ein großflächiger Supermarkt, der durch die thematische Ausrichtung als ‚Exotic Festival Market‘ ein besonderes Käuferlebnis bieten soll. Über dem Supermarkt befinden sich Büros und Wohnungen, deren innenliegende Laubengänge einen unmittelbaren Kontakt zur Markthalle herstellen.

Das große freistehende Gebäude wird an seiner Nordseite durch einen halbrunden Wohnungsbau kontrastiert. Die Wohneinheiten dieses Gebäudes zeichnen sich durch ihre versetzt angeordneten, holzvertäfelten Fassaden an der Außenseite ab. Durch die Stellung beider Gebäude wird der Freiraum in zwei verschieden große Plätze geteilt.

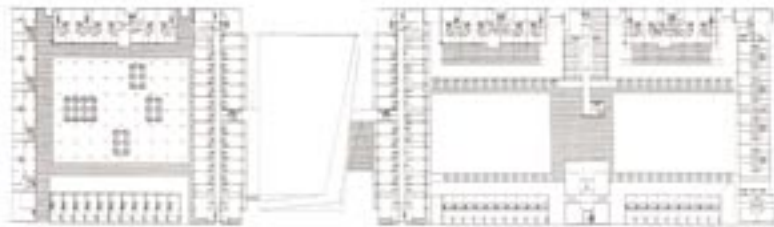
APARTMENTHÄUSER LANGE TONG 42

F. J. van Dongen (Architecten Cie) 1994-1996

Zwischen Binnenhaven und Spoorweghaven liegt der größte Wohnungsbau des Kop van Zuid (40), mit 623 Wohneinheiten, Einzelhandel, Tiefgaragen und Tennisplätzen. Trotz ihrer Größe ist die Anlage vielfältig und reagiert höchst unterschiedlich auf sein städtisches Umfeld.

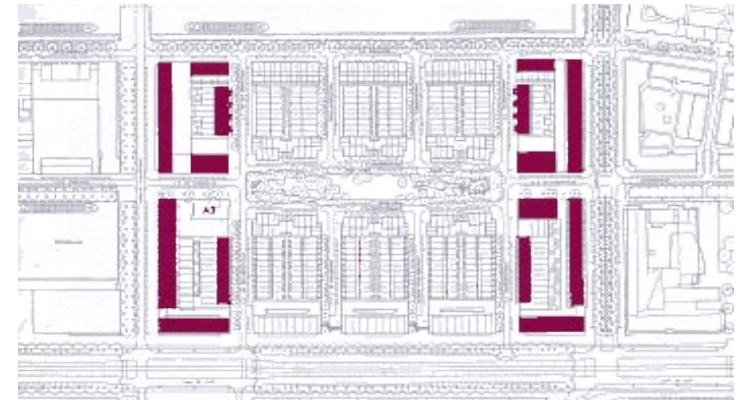
Die Komposition der Baumassen lässt sich auf unterschiedlich Weise lesen. Im Stadtgrundriss zeichnet sich die Anlage in Form zweier geschlossener Blöcke ab. Nähert man sich jedoch von Westen, treten die fünf langgestreckten, scheibenförmigen Hauptbaukörper in den Vordergrund. Sie unterteilen die zwei Blöcke in drei private und

einen öffentlichen Hof. Drei der fünf Hauptbaukörper sind nach Süd-Westen abgestaffelt, was dem Wohnbaukomplex eine markante skulpturale Erscheinung gibt und für großzügige Dachterrassen sorgt. Die Baublöcke werden auf dieser Seite durch kleinere, losgelöste Baukörper geschlossen. Sie geben den Blöcken auf der Westseite ein aufgelockertes Erscheinungsbild. Von Osten hingegen präsentiert sich der Komplex als ein Ensemble von gedungenen Türmen, das dem Entrepohaven ein starkes Gegenüber bietet.



K. Christiaanse

Stdstuinen ist ein geschlossenes Quartier auf dem Kop van Zuid (40). Es besteht aus 8 geschlossenen Baublöcken, die um einen lang gestreckten Platz gruppiert sind. An der Außenseite des Quartiers liegen Apartmenthäuser von 7 bis 9 Etagen Höhe. Die Eckgebäude (K. Christiaanse) nutzen die prominente Lage für abwechslungsreiche Wohnungstypologien und für großzügige, verglaste Außenräume. Im Inneren des Quartiers liegen niedrigere Gebäude mit grundgebundenen Wohnungen und Gärten. Die Ecken des zentralen Platzes werden durch vier Stadtvillen markiert, darunter ein Schulgebäude (44).

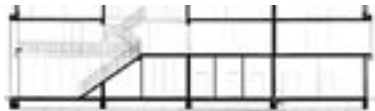


44 BASIS SCHOOL

K. Christiane

Die Schule ist eine kompakte Stadtvilla am Quartier Stadstuinen (43) auf dem Kop van Zuid (40). Zur Strassenseite präsentiert sie sich als geschlossener Backsteinbau. Die Backsteinfassade zieht sich fugenlos über alle Flächen des skulpturalen Baukörpers. Die Textur der profilierten Steine unterstreicht das plastische Spiel der Flächen. Auf der Innenseite hingegen öffnet sich die Schule zum Hof.

Das unterschiedliche Alter der Schüler ist in der Architektur des Gebäudes verarbeitet worden, was sich schon an den verschiedenen hohen Eingangstüren ankündigt. Im Erdgeschoss betritt man eine Hall, von der eine breite, tribünenartige Treppe zum Obergeschoß. Von dort sind zwei großen Außenräumen.



LUXOR THEATER 45

Bolles & willson 1998-2001



Zusammen mit der Erasmusbrug (15) bildet das Theater – das seine Bühne ursprünglich am Nordufer der Stadt hatte – die glamourösesten und symbolträchtigsten Bausteine im Masterplan des Kop van Zuid (40). Mit ihrem Entwurf setzten sich Bolles & Wilson 1996 gegen weitere fünf eingeladene Architekturbüros durch (u.a. OMA, K. Christiaanse). Im September 1998 war Baubeginn und im April 2001 konnte das neue Luxor eröffnet werden.

Den Mittelpunkt des Hauses bilden Bühne und Zuschauerraum, um die herum spiralförmig die Funktionsräume gruppiert sind. Weil im Luxor-Theater vorwiegend fremde Produktionen zu sehen sein sollen, wurde auf Werkstätten und ein großes Requisitenlager verzichtet. Trotz seiner kompakten und geschlossenen Form, versucht der Solitär nach allen Seiten ein anderes Gesicht zu zeigen. Dazu zählt die spektakulär auskragende LKW-Auffahrt, der leuchtende Turm mit dem Schriftzug ‚Luxor‘, die gewölbte und gebogene Westfassade oder die Bemalung der Ostseite.

46 WILHELMINAPIER

Der Wilhelminapier ist das ökonomische Zentrum des Kop van Zuid (40). Der Masterplan von Sir Norman Foster sieht eine gemischt Nutzung vor, wobei der Anteil an Bürofläche mit 180.000m² weit überwiegt. Die wichtigsten Zeugnisse der ehemaligen Hafennutzung, wie das Gebäude der Holland Amerika Lijn (50) und einige Speicherhäuser wurden in den Plan integriert. Allerdings liegen die meisten dieser Gebäude in zweiter Reihe. Die geplanten und teilweise bereits realisierten Hochhäuser auf beiden Seiten verschaffen dem Wilhelminapier eine weithin wahrnehmbare Präsenz im Stadtbild – auch vom Nordufer aus gesehen. Außerdem sorgen einige exklusive Funktionen und Architekturen – wie das World Port Center (49), das Café Hotel New York, der Toren van Zuid (48) u. a. – für eine Breitenwirkung im städtischen Gefüge von Rotterdam.

47 BRÜCKENHAUS

Bolles & willson



48 TOREN VAN ZUID

R. Piano

Der Toren van Zuid markiert den Anfang des neuen Wilhelminapier (46). Als Emblem für den Bauherrn (KPN-Telekom) und als Reaktion auf die prominente Lage des Gebäudes, wurde die Ost-Fassade als Digital-Screen ausgebildet der noch weit über die Maas hin sichtbar ist. Er ist 40 Meter breit und 89 Meter hoch. Ursprünglich sollten Passanten kurze Botschaften über eine Tastatur eingeben können,

um sie über die Maas zu senden. Anstelle der öffentlichen Benutzung strahlt die Fassade heute Werbung und grafische Muster aus.

Der geneigte Screen sollte ursprünglich keinen Kontakt zum Boden haben und an dem großen Pylon abgehängt werden. Da die notwendige Konstruktion zu kostspielig war, werden die Lasten nun auf konventionelle Weise durch Stützen abgetragen. Man entschied sich dennoch, den Pylon als gestalterisches Element beizubehalten. Die ursprüngliche konstruktive Idee zeigt sich nur noch in der fehlenden Stütze in der Mittelachse der Fassade.

WORLD PORT CENTER 49

Sir N. Foster 1998-2001

Das World Port Center steht in unmittelbarer Nachbarschaft zum Café Hotel New York (50). Damit markiert es das westliche Ende der neu bebauten Wilhelminakade. Das Gebäude ist 124 Meter hoch und setzt sich aus zwei Türmen zusammen. Der westliche, gerundete Turm ist 32 Etagen hoch und wird von dem 21 Etagen hohen Südturm flankiert. Der verbindende Kern ragt über beide Türme hinaus und trägt ein ‚Krähennest‘, in dem sich ein Konferenzzentrum befindet.



50 HOLLAND AMERIKA LIJN / CAFÉ HOTEL NEW YORK

J. Müller, C. B. van der Tak 1901-1920

Ursprünglich diente das Gebäude als Hauptsitz der transatlantischen Rederei ‚Holland Amerika Lijn‘. Damit blickt das Haus auf eine bewegte Vergangenheit zurück, denn von hier haben zahlreiche Menschen ihre Heimat in Richtung Neue Welt verlassen. Das Gebäude steht an der Spitze des Wilhelminapier (46), der früher fast ausschließlich für die Holland Amerika Lijn bestimmt war. Das Gebäude wurde in mehreren Abschnitten gebaut und fand sein heutiges äußeres im Jahre 1920.

1971 wurde der Betrieb der Holland Amerika Lijn eingestellt und das Gebäude blieb ungenutzt zurück. Erst 1992 wurde es saniert und beherbergt heute ein Hotel und ein weitläufiges Restaurant. Nicht nur der Name, sondern auch viele andere Reminiszenzen sollen an den vergangenen Glanz erinnern.

Da in den Anfangsjahren des Café Hotel New York weder die Erasmusbrug existierte, noch die neuen Aktivitäten auf dem Kop van Zuid, wurde für den Betrieb der Gastronomie eigens ein Pendelverkehr mit Wassertaxen eingerichtet. Sowohl das Café Hotel New York, als auch die Wassertaxen sind heute ein fester Bestandteil von Rotterdams touristischen Attraktionen.

51 ANKUNFTHALLE / CAFÉ ROTTERDAM

Brinkman, van den Broek & Bakema 1937-1953

Durch das Bombardement der Stadt Rotterdam im Jahre 1940 wurden ein großer Teil der Anlagen der Holland Amerika Lijn zerstört. Die Ankunftshalle von Brinkman, Van den Broek & Bakema wurde nach dem Krieg gebaut. Das zweie Etagen hohe Gebäude besteht aus 6 Tonnengewölben mit einer Spannweite von je 18 m und verglasten Fassaden. Heute wird das Gebäude für Gastronomie und andere Zwecke genutzt.

Unmittelbar anschließend an die Ankunftshalle steht das Maritime Simulationszentrum. Es beherbergt eine Simulationsanlage einer Schiffsbrücke und wurde 1993-1994 von Sir Norman Foster gebaut. Es gehört damit zu den ersten Neubauten auf dem Kop van Zuid.

HILLEKOP 52

Mecanoo 1985-1989

Der Komplex bildet den Endpunkt der Afrikaanderwijk (Afrikanerviertel). Er besteht aus einem Wohnblock mit geschwungener Fassade und einem Wohnturm mit flügelartigem Grundriss. Das Ensemble nimmt mit seiner Formensprache deutlich Bezug auf Vorbilder der Moderne. Vor allem der weithin sichtbare Turm mit seinen fächerförmigen Wohnungsgrundrissen ähnelt unzweifelhaft Aaltos Neue Vahr in Bremen. Damit reiht sich Hillekop ein in eine Anzahl niederländischer Wohnbauprojekte und Sanierungen der 80er Jahre, die das Moderne Erbe wieder aufleben ließen (32, 39).

MHELFABRIK 53



DKV 53

????

DKV 52

????

54 PENDRECHT

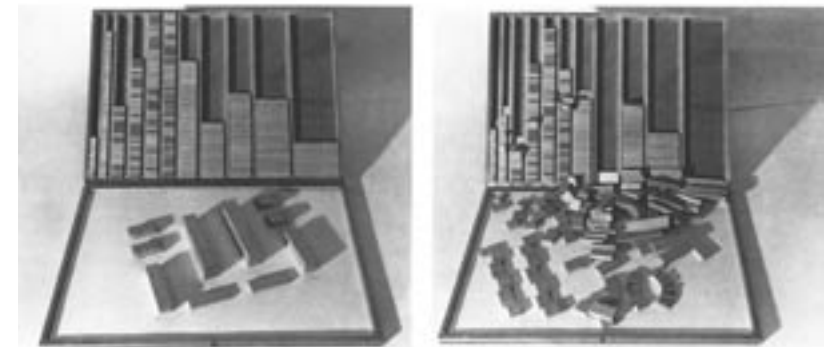
C. I. A. Stam-Beese 1949-1952



Eines der wichtigsten Aspekte im ‚Basisplan‘ zum Wiederaufbau Rotterdams war die Idee des Quartiers. Van Traa glaubte an die soziale Integrität auf Grundlage kleiner, homogener Quartiere, die den Bewohnern das Gefühl von Geborgenheit und Zusammengehörigkeit vermitteln. Auf der linken Maasseite waren die Erweiterungen Pendrecht, Zuidwijk und Lombardijen geplant.

Der Bau von Pendrecht begann 1948. Die niederländischen CIAM-Vertreter wollten das Quartier auf dem Kongress in Bergamo 1949 präsentieren. Die insgesamt 6300 Wohnungen sollten durch eine hierarchisch abgestufte Folge räumlicher Einheiten organisiert werden: Wohnung, Block, Nachbarschaft, Distrikt. Die maßgebende städtebauliche Komponente ist die ‚Wohneinheit‘ (Cluster). Im Gegensatz zur geschlossenen Bolckrandbebauung kann sie als räumlich und sozial offenes System verstanden werden. Sie besteht aus zwei in Nord-Süd-Richtung angeordneten großen Gebäudeeinheiten (drei und vier Etagen) und drei kleineren Einheiten (ein und zwei Etagen), die rechtwinkelig dazu angeordnet sind.

Jedes Cluster verfügt über eigene gemeinschaftliche Einrichtungen, wie Geschäfte, Kindergarten, Spielplätze. Größere Einrichtungen, einschließlich eines Shopping Center befinden sich im Zentrum von Pendrecht. Grundschulen und Kirchen liegen zwischen den Clustern. Auch das orthogonale Straßenraster folgt einem hierarchischen Prinzip. Sackgassen verbinden die kleinen Gebäude mit den nächst größeren Straßen, die entlang der großen Gebäude verlaufen. Diese Straßen münden in einer zentralen Hauptstraße, die den gesamten Distrikt mit der Stadt verbindet.



ANHANG



1939



1965



1940



2015





1940



1945

Der Scherhals des Wiederaufbaus und Neubaus ist erst sehr langsam, später aber doch recht schnell ins Rollen geraten.



1946



1947



1948



1949



1950



1951



1952



1953



1954



1955

QUELLEN

Gids voor Rotterdam, Paul Groenendik, Piet Vollard, 010, Rotterdam 1969

Geschichte der Niederländischen Architektur
Rotterdam 1945-1970

Der Wiederaufbau von Rotterdam, Tina Merkes, Rüdiger Hundsdörfer

Making Dutch Modernism, Anja Dönges, Tim Rieniets

LITERATUR

Rotterdam, der Neubau einer Stadt, C. van Traa (Hrsg.), Rotterdam vor 1957

Architectuur en Planning Nederland 1940-1980, S. Umberto Barbieri, (Hrsg.) , 010, Rotterdam 1983

City and Port, Han Meyer, Rotterdam 1999

J.J.P. Oud, Bauten und Projekte 1906 bis 1963, B. Stamm (Hrsg.), Kupferberg, Mainz 1984

Mart Stam's Trousers, Crimson mit M. Speaks und G. Hadders, 010, Rotterdam 1999

Rotterdam, verstedelijkt landschap, F. Palmboom, 010, Rotterdam 1987

Stedebouw in Rotterdam, Plannen en opstellen 1940-1981, U. Barbieri (Hrsg.)van Gennep, Amsterdam 1981

Vijftig Jaar Wederopbouw Rotterdam, een Geschiedenis van Toekomst

Die neue Stadt, Rotterdam im 20. Jahrhundert, C. Wagenaar, M. Provoost, Hatje, Stuttgart 1993

Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920 - 1960, Museum Boijmans van Beuningen, Delft University Press 1982

De Stijl 1917-1931, Carsten-Peter Warncke, Benedikt Taschen Verlag, Köln 1990

Architectuur- en stedebouwkaart van Rotterdam, Rotterdamse Kunststichting 1994

Rotterdam dynamische stad, Cas Oorthuys, 1959

www.rotterdamers.nl

S,M,L,XL, Rem Koolhaas und Bruce Mau, 010, Rotterdam 1995

Van den Broek en Bakema, The function of the form, Ausstellung im NAI, 2000

