

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 46 (1959)
Heft: 7: Mensch und Stadt

Artikel: Städtebau im neuen Rotterdam
Autor: Hartsuyker, Hendrik
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35989>

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: 15.04.2025

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



1

Planung und Städtebau

Planung ist eine Tätigkeit des Vorsehens – ein Festlegen von Strukturen im großen Rahmen, ein Inbeziehungsetzen der Umweltelemente in Zeit und Raum.

Wo die Planung aber in die Realität übergeht, also Städtebau wird, da zerfällt heute die strukturelle Einheit in isolierte, unkohärente Räume und Bauten. Die Planung – und damit sind alle darin enthaltenen Teilplanungen, wie die demographischen, ökonomischen, politischen, verkehrs-, wohn-, arbeits- und erholungstechnischen, gemeint – geht vom Ganzen aus; der Städtebau aber realisiert noch stets nur isolierte Einzelprobleme, die nicht zu einer Einheit zusammenschmelzen. Die schöne Struktur des Gesamtplanes wird nicht widerspiegelt in der unmittelbaren Umwelt von Gebäuden, Straßen, «Stadtschaft» und Landschaft. Man vergißt, daß Gebäudemassen, gebaute Volumen, allmählich nur ein kleiner Teil unserer Umwelt geworden sind.

Umfassende Umweltgestaltung

Was heute fehlt, ist das allgemeine Bewußtsein, daß die Menschen die gegebene, natürliche Umwelt allmählich in eine künstliche, «menschliche» Umwelt umwandeln. Was heute not tut, ist die innere Koordination der Formgebung aller Aspekte unserer Umwelt – und nicht allein ihrer Funktionen – und die Bewußtwerdung der Notwendigkeit einer umfassenden Umweltgestaltung, der sichtbaren kohärenten Form einer strukturellen Planung.

Was heute not tut, ist die Erweiterung des architektonischen Denkens zum Raum-, Zeit- und Beziehungsdenken. Wichtig ist nicht «le jeu magnifique des volumes sous la lumière», sondern das prächtige Spiel des Raumes, seiner Modulationen und seiner Begrenzungen.

Maßgebend ist die Totalform unseres Lebensraumes, die For-

mung von Räumen im Gebiet der Stadt, der Siedlung, der Industrie, des Verkehrs, analog zu den Raumvariationen der natürlichen Landschaft, nicht mehr das einzelne Haus oder die einzelne Gebäudegruppe. Umweltgestaltung bezieht sich auf *alle* Elemente und Aspekte unseres Milieus und nicht nur auf «Architektur» als gebautes Volumen. Unsere Zeit hat schon vieles an Bewußtwerdung der neuen Architekturform gezeigt – Wohnhäuser, Paläste, Bürogebäude, Kirchen, Bahnhöfe, Siedlungen, Fabriken, Lagerhäuser, Flughäfen, Brücken. Es sind dies aber fast alles Volumen, Objekte einer klassischen Architekturauffassung. Eine Bewußtwerdung des *Raumes* als eines formbildenden Elementes ist nur sporadisch anzutreffen. Deshalb die Schwierigkeit bei der Umwandlung von Planung in Städtebau. Wir sind immer noch gewohnt, entweder Architektur oder Leere zu sehen statt Raumelemente. Straßen, U-Grundbahnen, Verkehrszentren, Flugplätze, Industriekomplexe, Hochspannungsleitungen und Hafenanlagen – sie alle greifen in die Umwelt, in der wir leben, ein und sollten als derart raumbestimmende Elemente ebenso bewußt und kohärent gestaltet werden wie die Wohngebiete.

Nur wenn all diese Elemente nicht als zufällige, einzelne Teile, sondern als Gesamtheit unserer Umwelt gesehen und gestaltet werden, kann die sich anbahnende Entwicklung abgebremst und in eine annehmbare Richtung gesteuert werden. Andernfalls entsteht eine Verstärkung riesiger Gebiete, wobei die Mietskasernen und Hinterhöfe des 19. Jahrhunderts idyllische Altertümlichkeiten sein werden gegenüber dem endlosen Dschungel einer ungestalteten, raumlosen, künstlichen Welt.

Heute ist Architektur ohne Städtebau undenkbar und Städtebau ohne Raum ebenso. Raum aber als Beziehungssetzung erfordert eine allumfassende Umweltgestaltung.

Rotterdam

Die oben skizzierten Möglichkeiten und Mängel des heutigen Städtebaus sind auch für Rotterdam und seine Aufbauprobleme charakteristisch. Indessen wird das neue Rotterdam von vielen Städtebauern und Theoretikern (unter ihnen zum Beispiel Lewis Mumford) als die modernste Stadt Europas erkannt – modern in dem Sinne, daß großzügige städtebauliche Prinzipien zur Realisierung eines einheitlichen, sinnvoll ge-

1

Der Hafen, eine der Existenzgrundlagen der Stadt
Le port est une des sources de richesse de la ville
The port, one of the vital means of subsistence of the town

2

Rotterdam ist die größte Ölstadt Westeuropas. Die Raffinerien von Pernis
Rotterdam est le premier port pétrolier d'Europe occidentale; ici, les raffineries de Pernis
Rotterdam is the largest oil-town in Western Europe; picture shows Pernis refineries



2



3

ordneten, neuen Kerns und zu neuen Industrieanlagen, Hafenkonzernen und Wohnquartieren geführt haben.

Lage und Bedeutung

Rotterdam liegt an der Mündung des Niederrheins und ist der natürliche Hafen für das hochindustrialisierte Einzugsgebiet des Rheines von Basel bis zum Meer. Vor dem Kriege war Rotterdam ein wichtiger Umschlagshafen, aber keine ausgesprochene Industriestadt. Nach dem Kriege wurde die Funktion von Hafen- und Transithafen intensiv entwickelt, und heute ist Rotterdam nach New York der wichtigste Hafen der Welt. Rohöl und Massengüter (Kohle, Erze und Getreide) sind die Hauptprodukte, welche hier umgeschlagen werden. Daneben wurden, zwecks Erreichung einer ausgeglicheneren Wirtschaftsbasis, viele neue Industrien angesiedelt: Ölraffinerien (die größten Europas), die damit verbundenen chemischen Industrien, Metallindustrie, Schiffsbau und Reparaturwerften.

Die Lage als Stadt am Schwerpunkt zwischen den zwei wichtigsten industriellen Gebieten Europas – Rhein/Ruhr und England – und als Kopf des «holländischen Städteringes» von Utrecht, Amsterdam, Haarlem, den Haag, Delft, Rotterdam, Gouda ist für die Entwicklung der Stadt besonders günstig. Ausgedehnte Industrie- und Hafengebiete wurden mit erstaunlicher Schnelligkeit nach dem Krieg erschlossen. Heute werden die Pläne ausgearbeitet für den «Europoort»: ein neues Hafengebiet von etwa 1500 Hektaren am Verbindungskanal von Rotterdam mit der Nordsee. Der Hafen wird für Supertanker eingerichtet, die Gelände werden Werften, Lagerplätze für Massengüter, Öllagerungen, Ölraffinerien, Fabriken und einen Hochofenbetrieb aufnehmen können.

Die Bevölkerung dieses großen Industrie- und Hafengebietes findet ihr Heim in der Stadt Rotterdam, in ihren Vororten und

neuentstandenen Wohnquartieren und in den im Ausbau sich befindenden Städten Schiedam, Vlaardingen und Hillegeberg.

Das administrative, ökonomische und kulturelle Zentrum des Gebietes befindet sich nach wie vor im Kern der Stadt.

Zerstörung und Planung

Im Jahre 1940 wurde der Kern der Stadt durch ein sinnloses Bombardement und durch den darauffolgenden Brand zerstört: 260 Hektaren mit etwa 25000 Wohnungen und einer großen Zahl von Läden, Büros und Betrieben wurden in Asche gelegt.

Nur wenige Gebäude – das Rathaus, die Post, die moderne Börse, der Barockpalast Schielands Huis – blieben erhalten. Mit großem Mut und Weitblick wurde von der Gemeinde, mit Unterstützung des Staates, sofort mit Maßnahmen für den Wiederaufbau begonnen: Ausarbeitung eines generellen Wiederaufbauplanes, Enteignung der zerstörten Gebiete sowie des notwendigen Baugrundes am Rande der Stadt.

Die Tätigkeit eines dem Einfluß der deutschen Besatzungsmacht entzogenen Planbüros führte zum Basisplan 1946. Er wurde von Gemeinde und Staat akzeptiert und mit einigen Änderungen als Basisplan 1955 zum Ausführungsplan der neuen Stadt bestimmt.

Die Hauptmerkmale der Planung und des daraus resultierenden städtebaulichen Planes sind die folgenden:

1. Dem neuen Kern wurden, mehr als früher, Geschäfts-, Administrations- und Kulturfunktionen gegeben, die vorher hier angesiedelten Industrien und Betriebe wurden nach anderen Quartieren und ein Großteil der zerstörten Wohnungen in die neue Siedlung an der Peripherie der Stadt verlegt.
2. Die verschiedenen Funktionen wurden neu geordnet und zusammengefaßt. So sind die Verkehrsbetriebe und die verkehrs-



4

3
Blick über den Leuvehaven zum Zentrum. Links Wohnhäuser und Bürohochhaus am Quai
Leuvehaven et centre de la ville; à gauche, maisons d'habitation et immeuble de bureaux donnant sur les quais
Leuvehaven and center of the town, left: residential buildings and office-point houses overlooking the quay

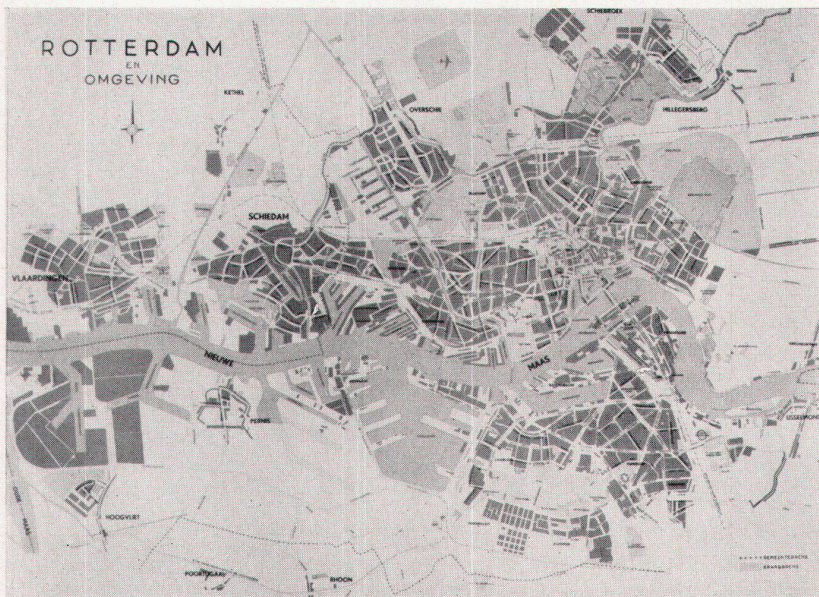
4
Die Lijnbaan, das bekannte Ladenzentrum, das für den Fußgänger reserviert ist (Architekt: J. H. van den Broek)
Lijnbaan, centre d'achats réservé aux piétons
The famous Lijnbaan shopping center, accessible to pedestrians only



5

5
Der Kreuzungspunkt der Lijnbaan mit der Verkehrsstraße
Croisement du Lijnbaan avec une rue de circulation
Lijnbaan-traffic road crossing

6
Generalplan von Rotterdam und seiner nächsten Umgebung mit dem seit 1957 entstandenen Hafen
Plan général de la ville de Rotterdam et de sa banlieue, avec le port construit après 1957
General map of Rotterdam and surroundings, with port completed in 1957



6

intensiven Betriebe in die Nähe des Zentralbahnhofes gelegt; die Banken gruppieren sich rund um die Börse; die Läden und Warenhäuser befinden sich im Gebiet der Lijnbaan und der Hoogstraat; das kulturelle Zentrum mit Theater, Sälen und zukünftiger Konzerthalle liegt zwischen Bahnhof und Lijnbaan; die öffentlichen Gebäude stehen in unmittelbarer Nähe des Rathauses.

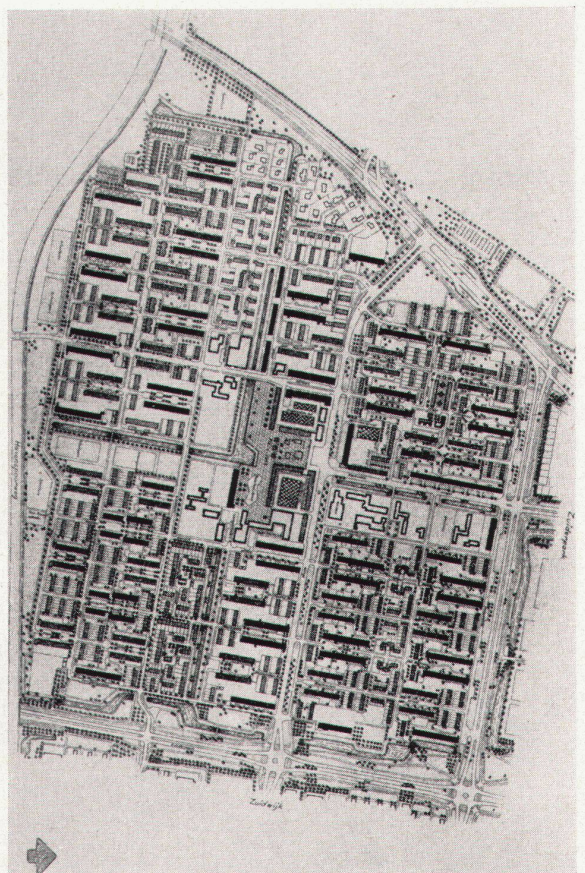
3. Ein neues, rechtwinkliges Straßennetz ersetzt das frühere, wirre und winklige System. Die Struktur ist weitgehend differenziert: Straßen für Schnellverkehr, für örtlichen Verkehr, Anfuhrstraßen, Fußgängerstraßen. Hauptachse bleibt der Coolingsingel, die wichtigste Straße der alten Stadt. Die Dreiecksform des alten Stadtkernes konnte jedoch nicht mehr abgeändert werden; der Anschluß an das Bestehende ist dadurch manchmal unklar.

4. Der neue Kern wurde im Maßstab vergrößert. Geräumigkeit wurde durch breitere Straßen und Plätze und durch höhere und differenziertere Bebauung angestrebt. Somit konnte bei ungefähr gleichbleibender Gebäudefläche eine gegenüber 1940 annähernd doppelt so große Fläche unbebaut bleiben.

5. Der vor dem Kriege schon längst verlorene Kontakt mit dem Fluß Nieuwe Maas, der Schlagader der Stadt, konnte wieder hergestellt werden, indem der Leuvehaven, verbreitert, mit



7



9

7 Das Groothandels-Gebouw und die Auffahrtsrampe der Schnellverkehrsstraße
Le «Groothandels-Gebouw» (immeuble de bureaux) et la rampe d'accès à la voie de circulation rapide
Groothandels-Gebouw with access ramp to high-speed traffic road



8

8 Der Basisplan von 1955 und die Realisierungen bis zu diesem Jahr
Plan de base établi en 1955, avec les constructions jusqu'à présent réalisées
Basic plan of 1955 showing which portions of it have been executed up-to-date

neuen Quais ausgestattet, in direkte Berührung mit der Stadt gebracht wurde. Zu diesem Zweck soll das alte Bijenkorfgebäude (Architekt: W. M. Dudok), vor dem Kriege eines der modernsten Warenhäuser Europas, abgebrochen werden, um eine räumliche Weiterführung des Coolsingels entlang des Leuvehavens zu ermöglichen. Die Integration von Stadt, Fluß und Hafen wird dann sinnfällig zum Ausdruck kommen.

6. Ein neuer Spaziergängerstreifen wurde im Stadtorganismus freigelegt, er führt über Grünzonen vom Leuvehaven in östlicher Richtung dem Maasufer entlang und soll die Stadt mit dem Erholungsgebiet des Kralinger Hout (Wald und Wasser) verbinden. So wird eine großartige Abfolge von Stadt, Hafen, Fluß, Grün und See entstehen. An der bevorzugten Lage des Maasboulevards werden Büros und Wohnhochhäuser entstehen.

So wurde im neuen Kern versucht, durch Ordnung der Funktionen und Vergrößerung des Maßstabes der Komplexität einer dynamischen Großstadt gerecht zu werden und ihrer Entwicklung durch großzügige Raumreserven Rechnung zu tragen.

Beschränkungen

Der Basisplan von 1946/1955 ist trotz der Kühnheit seiner Idee städtebaulich stark durch seine Entstehungszeit geprägt. Viele



10

der sich damals abzeichnenden theoretischen Entwicklungen im Städtebau konnten nicht mehr zur Genüge absorbiert werden. So wurde zum Beispiel der enteignete Boden, neu parzelliert, wieder an Private verkauft, und nicht, wie zum Beispiel in Amsterdam, in Erbpacht abgegeben, wodurch eine zukünftige städtebauliche Entwicklung gesteuert werden kann. Eine konsequente Trennung von Schnellverkehr und Fußgängerverkehr konnte nicht überall durchgeführt werden – die Zeit und die Bewohner waren dazu noch nicht reif. Wo sie aber realisiert wurde – in der berühmten Lijnbaan –, ist ihr Vorzug nun für jedermann ersichtlich. Die Hofbebauung und ihr Korrelat, die Straßenschlucht, fanden leider wieder Anwendung, wodurch das Bauen im Raum nicht allgemein verwirklicht werden konnte.

Realisierung

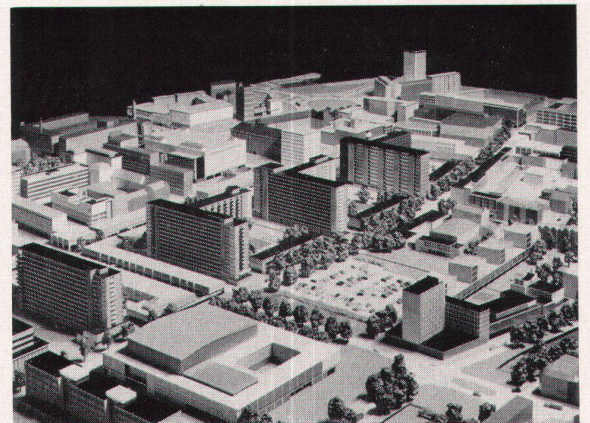
Dennoch hat die Realisierung des Basisplans unter der Leitung des Städtebaudirektors C. van Traa im großen ganzen den heutigen Erwartungen entsprochen. An einigen Stellen ist ein Organismus entstanden, der einer allumfassenden Umweltgestaltung entspricht. In der Lijnbaan zum Beispiel ist die Komplexität der Großstadt allgegenwärtig und entspricht trotzdem den Menschen und ihren Kauf- und Flanierbedürfnissen.

Das Groothandelsgebouw, ein Bürogebäude mit 120000 m² Nutzfläche, birgt einen Drittel der Bürobodenfläche des alten Stadtkerns. In diesem Bau ist die Umweltgestaltung eines Teiles der heutigen Welt – der des Handels – auf großartige Weise mit seinen Bürofluchten, Magazinen, inneren Straßen, Terrassen, Ausstellungssälen und internen Autorampen realisiert. Im Leuvehaven frappt die Verbindung von Wohn- und Bürogebäuden, Boden und Wasser und die mehr geahnte als ersichtliche Anwesenheit des gewaltigen Hafenkörpers; hier

9
Übersichtsplan von Pendrecht (neues Wohnquartier für 20000 Einwohner im Süden der Stadt). Periphere Schnellstraßen, Erschließungsstraßen, Wohnstraßen, Einteilung in vier Nachbarschaften mit eigenen Zentren, Häusergruppen aus verschiedenen Bauten räumlich komponiert
Plan d'ensemble de Pendrecht, nouveau quartier au sud de la ville, destiné à recevoir 20000 habitants
Assembly plan of Pendrecht, a new residential district in the southern part of the town, with a capacity of 20000 inhabitants

10
Blick auf den Coolsingel; vorn das Erasmus-Denkmal, links hinten der neue «Bijenkorf», rechts hinten die Börse
Vue du «Coolsingel»; à gauche, le nouveau bâtiment «Bijenkorf»
View of the "Coolsingel", left the new "Bijenkorf" department store

11
Modell der neuen Innenstadt; im Vordergrund die geplante Konzerthalle, hinter den Hochhäusern die Lijnbaan
Modèle du nouveau centre de la ville
Model of the new town center



11

begegnen sich die statischen Raumformen der Wohnstadt und die dynamischen Raumelemente des Hafenbetriebs.

Vorhandenes und Fehlendes

Das neue Zentrum Rotterdams ist in seinen Grundzügen festgelegt. Aber immer noch ist es im Aufbau begriffen. Welle um Welle von Gebäuden entstanden – zuerst Banken, Bürohäuser und Lagerhallen, dann die Läden und die Warenhäuser, zuletzt die Wohnungen. Die Mittelpunkte des sozialen Lebens und die Vergnügungsstätten sind bis jetzt nur sporadisch entstanden. Als eines der ersten Gebäude nach dem Krieg wurde als symbolische Tat das Theater gebaut; seitdem sind einige Kinos, Dancings, Restaurants und Cafés entstanden, die letzteren vor allem im Zusammenhang mit dem Geschäftsleben. Nur allmählich rücken die Cafétische auf das Trottoir vor, entstehen Inseln des Flanierens und der Beschaulichkeit. Es fehlen immer noch viele Dinge, welche dem Leben, dem Sein ohne gerichteten Zweck, Folie, Glanz und Freude geben. Es fehlt vor allem an einem Platz, wo der Fußgänger sein und sitzen kann, wo er bezahlte und unbezahlte Vergnügen findet, wo er seine anonymen Mitbürger sehen kann.

Das kulturelle Zentrum, welches an das bestehende Theater anschließen soll, liegt bis jetzt noch im Entwurfsstadium. Es soll dort eine Konzerthalle errichtet werden mit größeren und kleineren Sälen, Läden und Cafés. Ein großer Platz ist teilweise für die Fußgänger, teilweise als Autoparkplatz bestimmt. Auf der Westseite sind ein Hotel und die Räume einer Jugendorganisation errichtet worden. Andere kulturelle Gebäude sollen ebenfalls hier ihren Platz finden.

Die Möglichkeit zur Kristallisierung eines echten Brennpunktes des sozialen und kulturellen Lebens der Stadt wäre somit vorhanden.

Bis jetzt ist das neue Rotterdam vor allem eine «Tagstadt» –



12

dynamisch, jung, weiträumig, hell, großzügig; man kann arbeiten, Geschäfte machen, Handel treiben, an der Börse spekulieren, kaufen, den Läden entlang flanieren, den Binnenhafen und seine Geschäftigkeit beobachten, sich ein- und ausschiffen. Eine Abendstadt, oder gar Nachtstadt ist es noch nicht; diese Funktionen, das Ausruhen in der Gemeinschaft, das passive und aktive Vergnügen, die geistige Zerstreuung und Erholung, die Pflege des Kulturellen, haben noch nicht ihren eindeutigen Platz im Stadtorganismus erhalten.

Das Wohnen

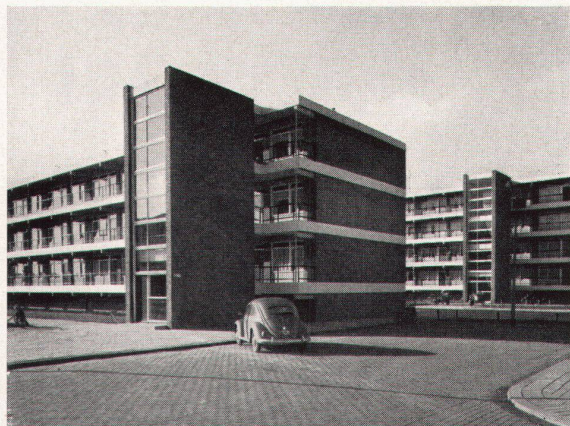
Das neue Wohnen konzentriert sich vor allem in den drei neuen Quartieren – Kleinpolder im Norden, Pendrecht und Zuidwijk im Süden der Stadt. Weitere Quartiere sind im Entwurfs- oder Entwicklungsstadium – Hoogvliet im Südwesten, Lombardijen im Südosten, Groot-Ijsselmonde im Osten. Pendrecht ist wohl die interessanteste Siedlung. Bestimmt für etwa 22000 Bewohner, wurde sie durch ein Team von Planern unter der Leitung von Frau Stam-Beese entworfen. Viele der grundsätzlichen Ideen wurden aus den Studien der Rotterdamer CIAM-Gruppe übernommen.

Die Hauptmerkmale sind: klare Einteilung des Siedlungsgebietes in vier Quartiere, getrennt durch Wasser, Grünstreifen oder öffentliche Gebäude, mit gemeinsamem Zentrum; übersichtliche Anlage des Straßennetzes und Differenzierung nach Verkehrsarten: periphere Schnellstraßen, Quartierhauptstraßen, Zufahrtstraßen, Parkstraßen, Spiel- und Flanierstraßen; Gruppenbildung der Wohngebäude, mit Differenzierung der Wohnmöglichkeiten innerhalb der Gruppe – niedrige und hohe Bebauung;

Bildung von differenzierten Außenräumen;

Einbeziehung der Grünflächen und der Bäume;

Formung eines Zentrums mit Fußgängerplatz, Läden, Werk-



13

12
Wohnhochhaus «Parkflat» in der Nähe des Zentrums, Architekt: E. F. Groosman
Grande maison d'habitation près du centre
Residential point-house near the center

13
Wohnhäuser in Pendrecht, Architekten: Y. und L. de Jonge
Maisons d'habitation à Pendrecht
Residential buildings in Pendrecht

Photos: 1–3, 5 Aart Klein, 7, 10, 12, Cas Oorthuys, 11, Openbare Werken, Rotterdam, 13 Roovers, Rotterdam

stätten, öffentlichen Gebäuden, Schulen, Rollschuhbahn. Kleinere Läden und Kindergärten sind jedem Viertel zugeordnet. Dies ist der große positive Beitrag Rotterdams zum heutigen Städtebau.

Die Gesamtstruktur ist klar; die einzelnen Wohngebäudegruppen sind räumlich gut komponiert, das Zentrum soll in Verbindung mit den Wasserflächen einen eher statischen Charakter haben und den Brennpunkt des sozialen Lebens bilden. Die Realisierung erfolgte in weitgehender Zusammenarbeit von Planer, Städtebauer, Architekt und Bauunternehmer.

Zusammenfassung

Das neue Rotterdam ist eine überzeugend moderne Stadt, eine Stadt unserer Zeit. Die Planung der Stadt und ihrer Umgebung – der Hafenkomples im Westen, die Vororte und Siedlungen, die Anschlußstellen an den benachbarten, ebenfalls wachsenden Ortschaften Vlaardingen, Schiedam, Hillegersberg – erfolgt auf breiter Basis. Die Intensivierung durch die Realisation des Europoort-Projektes und die Erschließung des südlich von Rotterdam gelegenen Deltagebiets wird Rotterdam zum Brennpunkt eines der größten Arbeitsgebiete Hollands machen.

Der Hauptakzent liegt immer noch auf der Produktion und ihren Mitteln. Das Leben im breitesten Sinn wird überlagert vom Schatten der Industrie und des Handels; ein bewußtes Gleichgewicht zwischen Mensch, Gesellschaft und Industrie ist noch nicht verwirklicht. Dies spiegelt sich wider im Städtebau und in der Realisation: die bewußte allgemeine Umweltgestaltung zeigt sich nur in sporadischen Ansätzen. Die Notwendigkeit einer allumfassenden Umweltgestaltung für die Entwicklung eines stets größer werdenden künstlichen Milieus und seine vorläufig noch zerstückelte und inkohärente Form ist aber unbestreitbar.