

# Gemischte Gefühle : VINEX - erweiterter Wohnungsbau in Holland

Autor(en): **Priemus, Hugo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **88 (2001)**

Heft 6: **Wohnen, wohnen = Habitats = Housing**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65779>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



VINEX-Siedlung Almere-Ost

# Gemischte Gefühle

VINEX – erweiterter Wohnungsbau in Holland

Die Raumpolitik, die derzeit in den Niederlanden umgesetzt wird, ist im «Vierten Raumplanungsmemorandum Anhang» (VINEX) formuliert, das 1990 vom Ministerium für Wohnungsbau, Raumplanung und Umwelt (Ministerie van VROM) ausgearbeitet wurde. Ziel dieser Politik ist eine kompakte Urbanisierung. Deswegen sollten grossmassstäbliche Bauprojekte vornehmlich im Stadtzentrum oder zumindest im Stadtgebiet angesiedelt werden, während periphere Lagen anfänglich nur als Ausweichoption in Betracht gezogen wurden. Die Realität ist aber eine andere. Der Autor nimmt auch kritisch Stellung zur Frage, inwiefern die VINEX-Wohnungen die Bedürfnisse der Erstbewohner befriedigen, auf welche «Normalität» bzw. auf welche Bevölkerungsschicht die Wohnungstypen ausgerichtet sind und inwiefern die VINEX-Wohnungen den zukünftigen Anforderungen der Bewohner, aber auch der Gesellschaft als komplexes Ganzes gerecht werden.

1995 einigten sich die holländische Regierung und die lokalen und regionalen Planungsbehörden auf eine Planungsdirektive, welche die Anzahl der Wohnungen, das Ausmass der Bürogebäude und den Umfang der Infrastruktur festlegte, die bis 2005 auf den so genannten VINEX-Gebieten gebaut werden sollten. Dabei sind die VINEX-Erweiterungsgebiete und die VINEX-Stadtgebiete auseinander zu halten.

Diese Gebiete unterscheiden sich zunächst durch ihre Dichte. In den Erweiterungsgebieten beträgt sie ungefähr 30 bis 35 Wohnungen pro Hektar, in den innerstädtischen Quartieren liegt sie entsprechend höher. Der Staat enthielt sich jeglicher gestalterischer Vorgabe für die VINEX-Bebauung, stellte aber die grundsätzliche Bedingung, dass mindestens 50 Prozent der innerstädtischen Gebiete und mindestens 70 Prozent der Erweiterungsgebiete auf dem freien Markt verfügbar sind (zumeist in Form von Eigentumswohnungen).

#### Fit für die Erstbewohner?

Pro Jahr entstehen in den Erweiterungsgebieten mehr als 600 000 Wohneinheiten. 80 Prozent davon sind Einfamilienhäuser, bei den restlichen 20 Prozent handelt es sich um Mehrfamilienwohnhäuser. 80 Prozent der Bewohner besitzen ihre Wohnung, 20 Prozent wohnen in Miete (die Zahlen beziehen sich auf die Gesamtzahl der Wohnungen und überlappen beide Wohnungstypologien). In der Folge sind monotone Wohngebiete entstanden, die von langen Reihen aus Einfamilienhäusern gesäumt sind und nur spärliche öffentliche Räume aufweisen. Der Bau von Versorgungseinrichtungen wie Schulen und Einkaufsmöglichkeiten hinkt dem Wohnungsbau um Jahre hinterher. Unbebaute Räume sind mit Autos voll gestellt, eine Folge des hohen Autobesitzanteils unter den Bewohnern (1,2 Autos pro Haushalt).

Die Wohnungen fallen in der Regel eher schmal aus (durchschnittlich 5 bis 6 Meter breit) und sind in ihren Grundrissen nur wenig flexibel. Sie sind im Wesentlichen für Familien mit zwei Kindern gedacht. Ziemlich ungeeignet sind sie dagegen für ältere Menschen oder junge Menschen, die zu Hause arbeiten. In die Planung der VINEX-Bebauung sind die Bewohner in keiner Weise eingebunden worden, ein Umstand, den der gegenwärtige Staatssekretär für Wohnungsbau Johan Remkes sehr bedauert. Er plädiert für einen Anteil von 30 Prozent an individuellen Grundstücken, auf denen Bewohner Häuser nach ihren eigenen Vorstellungen in Auftrag geben können. Dass bei einem solchen Vorgehen eine differenziertere Wohnbebauung erreicht werden könnte, ist offensichtlich. Doch kommt Remkes zu spät für die VINEX-Planung, welche die Architekten dazu zwingt, Standardhäuser mit geringfügig variierenden Oberflächendesigns auszustatten.

#### Auswirkungen auf innerstädtische Nachkriegsquartiere

Gleichzeitig droht die Gefahr einer schleichenden Überproduktion an Wohnungen, nicht zuletzt wegen eines Überhangs

von mehr als 200 000 Wohnungen in Bebauungsplänen ausserhalb der VINEX-Erweiterungsgebiete. Dass die Preise für Häuser in den VINEX-Gebieten und anderswo beträchtlich angestiegen sind, kann allerdings nicht als Indiz für eine Wertsteigerung angesehen werden. Beim geringsten Anzeichen einer Überproduktion stünden sofort die weniger attraktiven Wohnungen in den Quartieren aus der Nachkriegszeit unter Marktdruck, wie wir aus Erfahrung mit Gebieten mit geringem Wohnungsbedarf wissen (beispielsweise im Norden Hollands). Um dieser Gefahr frühzeitig vorzubeugen, hat das Ministerium VROM die urbane Restrukturierung zu einer neuen Aufgabe der Politik erklärt. Die Wohnbaugesellschaften, die gegenwärtig die grössten Wohnungsanbieter in diesen häufig monoton komponierten Wohngebieten sind, haben diese Aufgabe mit Entschiedenheit angenommen und geben ihr mittlerweile Priorität gegenüber dem Wohnungsneubau in VINEX-Erweiterungsgebieten. Letzterer ist für Wohnbaugesellschaften angesichts fehlender öffentlicher Förderungsfonds sowieso ökonomisch unattraktiv.

#### Zielgruppen und Ausgeschlossene

Der Wohnungsbau auf VINEX-Erweiterungsgebieten richtet sich vor allem an solche Wohnungssuchende, die ihren Wohnstatus durch eine genauere Auswahl verbessern wollen. Trotz vielstimmiger Kritik am neuen Wohnungsbau auf den VINEX-Erweiterungsgebieten kann man davon ausgehen, dass dieser einen grossen Anteil des auf einer grösseren Auswahl beruhenden Marktbedarfs abdecken wird. Ein Einwand gilt dennoch: Aufgrund der staatlichen Vorgabe, mindestens 70 Prozent des Wohnungsbaus in diesen Gebieten dem freien Markt zu unterstellen, dürften kaum preiswerte Wohnungen – zum Beispiel für ältere oder junge Menschen – gebaut werden. Auf diese Weise wird letztlich nur ein sehr begrenztes Marktsegment berücksichtigt.

#### Ausgerichtet auf eine überholte «Normalität»

Anlass zur Sorge bietet die Bevölkerungszusammensetzung der VINEX-Erweiterungsgebiete, die von einer extremen Homogenität gekennzeichnet ist: so gut wie keine jungen Leute, keine älteren Menschen, keine ethnischen Minderheiten und keine armen Leute. Das bedeutet, dass sich der Bedarf an Schulen und Altenbetreuung radikal wandeln wird, was sich in leer stehenden Kapazitäten äussern wird. Ähnlich problematisch ist der angesprochene Mangel an Flexibilität der meisten Wohnungen. Die in der Regel auf zwei mit einer schmalen Treppe verbundenen Geschossen organisierten Grundrisse sind äusserst behindertunfreundlich. Darüber hinaus erlauben sie in den seltensten Fällen, Wohn- und Arbeitsbereich miteinander zu kombinieren – was für die wachsende Zahl von Telearbeitern sehr attraktiv wäre. Und schliesslich herrscht ein eklatanter Mangel an Vielfalt bei den Wohnungstypen. Zwar haben die Architekten sich bemüht, den Wohnungen Charakter



| 1

und Individualität zu geben, doch beschränkt sich die Differenzierung auf Oberflächlichkeiten und lässt keine wirkliche Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Wünschen realer Bewohner erkennen.

#### Anti-urban und mangelhafte Infrastruktur

Genauso problematisch ist die mangelnde Durchmischung in der Nutzungsstruktur. Einer überwältigenden Anzahl kleiner Wohnhäuser mit winzigen Gärten steht eine verschwindende Menge von Einkaufsmöglichkeiten und Schulen gegenüber – also das genaue Gegenteil der programmatischen Heterogenität, die man von urbanen Quartieren sollte erwarten können. Vielmehr Peripherie als Stadt, tragen die VINEX-Gebiete kaum zu einem intensiveren städtischen Leben bei. Im Gegenteil: Durch die Abwanderung von Bewohnern aus intakten Stadtquartieren in neue VINEX-Erweiterungsgebiete verliert die existierende Stadt sogar noch an Urbanität. Da die VINEX-Erweiterungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher unterversorgt sind, entwickelt sich der Autoverkehr hier ganz nach dem bekannten Muster der Suburbanisierung zum dominanten Verkehrssystem.

Aus Studien, die mit Bewohnern von VINEX-ähnlichen Wohngebieten gemacht wurden, geht hervor, dass sich die Arbeitswege der Berufstätigen, gemessen in Kilometern, leicht verringern. Dennoch gehen viele Beobachter von einer Zunahme des Autoverkehrs aus, weil grössere Investitionen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs in VINEX-Erweiterungsgebieten angesichts ihrer niedrigen Dichte sehr zweifelhaft sind.

#### Der Markt bestimmt

Aufgrund der Weichenstellung der Politik, die die Spielregeln bestimmt hat, sowie der strategischen Position privater Entwickler, die das Bauland zu einem sehr frühen Zeitpunkt gekauft haben, erweist sich der Wohnungsbau in den VINEX-Erweiterungsgebieten als hochgradig marktbestimmt. Da die Baugesellschaften denselben Konzernen gehören wie die Entwicklungsgesellschaften, wird jeglicher Wettbewerb durch eine faktische Monopolsituation vereitelt. Der Markt bestimmt, wie sich der Verkauf von neuen Wohnungen in den VINEX-Erweiterungsgebieten gestalten wird. Eine rasche und genaue Kontrolle dieser Entwicklung wird immer notwendiger. Entwickler und lokale Autoritäten brauchen alternative Szenarios, um effektiv auf Marktveränderungen reagieren zu können. Lediglich das Tempo der Baumassnahmen und die Phaseneinteilung zu verändern, ist sicher nicht ausreichend. Existierende Pläne müssen flexibel gestaltet werden, damit auf Veränderungen in der Marktsituation reagiert werden kann (Kauf/Miete, Einfamilienhaus/Mehrfamilienhaus, Miete/Preiskategorie, Hausgrösse usw.). Wie gut sich die VINEX-Bebauung auf dem Markt wird behaupten können, werden schon die nächsten Jahre zeigen.

#### Bisheriges Fazit

Ein hochwertiger öffentlicher Nahverkehr existiert nicht. Die Strukturen der Besiedlung sind nicht dazu geeignet, mit einem öffentlichen Transportnetz verbunden zu werden. Die Nahverkehrsstrukturen, die tatsächlich entstehen sollen, werden beträchtlich weniger komplex ausfallen als ursprünglich geplant. Vor allem aber kommt die Schaffung einer Nahverkehrs-



| 2

infrastruktur viel zu spät, um positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten in den VINEX-Gebieten zu haben.

Inzwischen ist in Planungskreisen und in der Presse lautstark Kritik an der architektonischen wie auch der Wohnqualität geäußert worden. Die Differenzierung ist unbefriedigend, der urbane Charakter entspricht nicht den gemachten Zusicherungen, die prägenden Merkmale der unterschiedlichen Quartiere und Wohnungen sind enttäuschend, umso mehr als die Bewohner bei deren Planung weitestgehend ausgeschlossen worden sind. Nur ein kleiner Anteil des Wohnungsmarktes ist überhaupt berücksichtigt worden: Haushalte mit doppeltem Einkommen mit einem oder zwei Kindern. Ethnische Minderheiten sucht man vergebens, ebenso wie Berufsanfänger; ältere Menschen und einkommensschwache Gruppen sind zahlenmäßig untervertreten.

Schliesslich bestimmen die VINEX-Erweiterungsgebiete das Gesicht des holländischen Wohnungsbaus entscheidend. Viel geringer ist die Bauaktivität auf den innerstädtischen VINEX-Gebieten, wie beispielsweise der Kop van Zuid in Rotterdam. Hier ist die urbane Qualität bedeutend höher: Die Dichte ist höher, die Nutzungsstruktur weitaus besser durchmischt, es gibt mehr verschiedene Wohnungstypen mit mehr Flexibilität sowie eine intakte öffentliche Nahverkehrsstruktur. Nimmt man die Bedürfnisse der Bewohner und der Gesellschaft als Ganzes zum Massstab, dann sind die innerstädtischen VINEX-Gebiete jenen ausserhalb der Stadt somit bei weitem überlegen.

Die ursprüngliche politische Intention des VINEX-Programms, die Urbanität zu stärken und die Landschaft vor weiterer Zersiedelung zu bewahren, wird also durch die Realität geradezu konterkariert. Das ändert allerdings nichts daran,

dass das VINEX-Programm marketingmässig ein voller Erfolg geworden ist. Die Wohnungen verkaufen sich wie heisse Semmeln, und die Kaufpreise steigen. Doch während die VINEX-Wohnungen den regionalen Wohnungsmarkt klar dominieren, verschärfen sich die Probleme der Wohnsiedlungen aus der Nachkriegszeit. **H.P.**

Gekürzte Fassung; Übersetzung aus dem Englischen: Andreas Ruby

VINEX = Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra  
VROM = Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Hugo Priemus** \*1942

Bauingenieur. Seit 1977 Professor für Wohnungsbau an der Technischen Universität Delft, seit 1985 leitender Direktor am OTB, einem Forschungsinstitut für Wohnbau, Städtebau und Verkehr an der TU Delft; Gastprofessor für Stadtentwicklung an der Universität Glasgow.

**1, 2 | VINEX-Siedlungen De Strijp, Den Haag  
(Fotos: Dirk Dubbeling)**