

## Die Insel und die Stadt

Neugründung von IJburg bei Amsterdam

### Gesamtplanung Archipel:

Frits Palmboom, Jaap van den Bout,  
Rotterdam

### Masterplan Haveneiland:

Frits van Dongen, Ton Shaap,

Felix Claus, Amsterdam

### Projektentwickler:

Projectbureau Consortia IJburg PCIJ,  
Amsterdam

Mehr als hundert Jahre liegen die letzten Neuland-Aufschüttungen der Stadt Amsterdam zurück. Damals wurden das Gelände um den Bahnhof, die Post und die Hafenanlagen angelegt.

Die neuen Landgewinnungen im Osten des Hafens sind meist nach der „Pancake method“ errichtet, bei der die Sandaufschüttungen Stück für Stück eingebracht werden und keine umfassende Deichmauer mehr nötig ist. Wenn sich der Boden als zu unsicher erweist, werden vor der Einbringung von Sand Kunststoff-Matten verlegt.

Fotos: De Architecten Cie, Amsterdam

Seit Jahrhunderten werden die Menschen nicht schlauer. Davon nicht angefochten, verkünden Utopisten auch heute noch ohne Zögern: Alles wird besser! Damit haben sie sogar Recht, jedenfalls im Gegensatz zu den Kulturpessimisten, die da verkünden, „alles wird schlimmer“. Die Utopisten können später immerhin für sich verbuchen, dass Teile ihrer Utopien verwirklicht worden sind. Damit sind sie den Pessimisten haushoch überlegen, die lediglich melden können, dass sie Recht hatten.

Städtebauliche Großprojekte, die für Außenstehende schon ob ihres enormen Umfangs utopischen Charakter haben, sind in den Niederlanden wieder en vogue. Durch Einwanderung wächst die Bevölkerung von derzeit 16 Millionen ständig, und der Anspruch an die Größe der Wohnungen wächst ebenfalls. Alle größeren Städte erweitern deshalb ihr Angebot an Wohn- und Gewerberaum. Bei der dichten Besiedlung ist das nicht einfach, und in Amsterdam erweist es sich als besonders schwierig. Bis 1965 entstanden nach einem Konzept von Cornelis van Eesteren die Stadterweiterungen im Süden und im Westen, die wie Finger einer Hand in die Agrarlandschaft ausgestreckt sind. Mit dem Bau der Trabantenstadt Bijlmermeer im Südosten der Altstadt erlebte dann auch die Amsterdamer Stadtplanung der siebziger Jahre ihre Pleite. Mittlerweile versucht man, sie durch Abrisse und Neubauten in kleinerem Maßstab zu reparieren. Utopien, so scheint es, halten auch in den Niederlanden maximal dreißig Jahre.

Die stadtnahen Räume waren weitgehend ausgeschöpft, nachdem man in den letzten zehn Jahren die ehemaligen Hafeninseln Java-Eiland, KNSM-Eiland, Oostelijke Handelskade und

Borneo-Sporenburg (Heft 38/1999) zu Wohnquartieren umgebaut hatte. So fassten die Amsterdamer Stadtplaner 1996 den Beschluss, neues Land zu gewinnen, und begannen bald darauf, auf der Ostseite der bisherigen Hafenanlagen mittels einer Pipeline aus dem IJmeer das Bauland für 18.000 neue Wohnungen anzuspülen: Bis 2012 entsteht nach einem Entwurf von Frits Palmboom und Jaap van den Bout der künstliche Archipel „IJburg“ mit seinen sieben Inseln.

Die ersten beiden Inseln, Haveneiland und Rieteiland, werden derzeit bebaut. Der städtebauliche Entwurf sah zunächst vor, diese Inseln zu reinen Schlafstädten zu machen. Trotz eines sicher bestehenden Bedarfs hätte dieses Konzept nach den Erfahrungen der Amsterdamer Stadterweiterungen der letzten hundert Jahre eine geringe Halbwertszeit gehabt. Im Auftrag der Investorenvereinigung PCIJ (Projectbureau Consortia IJburg) arbeiteten in der Folge Frits van Dongen, Ton Shaap und Felix Claus den Entwurf zu einem flexibleren System um. Dabei wird das Haveneiland mit einer dichten Blockrandbebauung versehen, während das südwestlich vorgelagerte schmalere Rieteiland im Kontrast dazu eine lockere Bebauung mit Einfamilienhäusern erhält. Dieses Konzept soll einen Übergang vom städtischen Charakter des Haveneilands zu der als Natur inszenierten Landschaft des Diemerparks auf dem südlichen Festland garantieren.

Die großen Baublöcke, für Wohnen und Arbeiten ausgelegt, sehen die Planer als geeignete Struktur an, um ein Gleichgewicht zwischen Ordnung und Chaos, zwischen Zusammenhang und Vielfalt zu generieren. Zwischen diesen Blöcken lassen die von Ufer zu Ufer durchge-



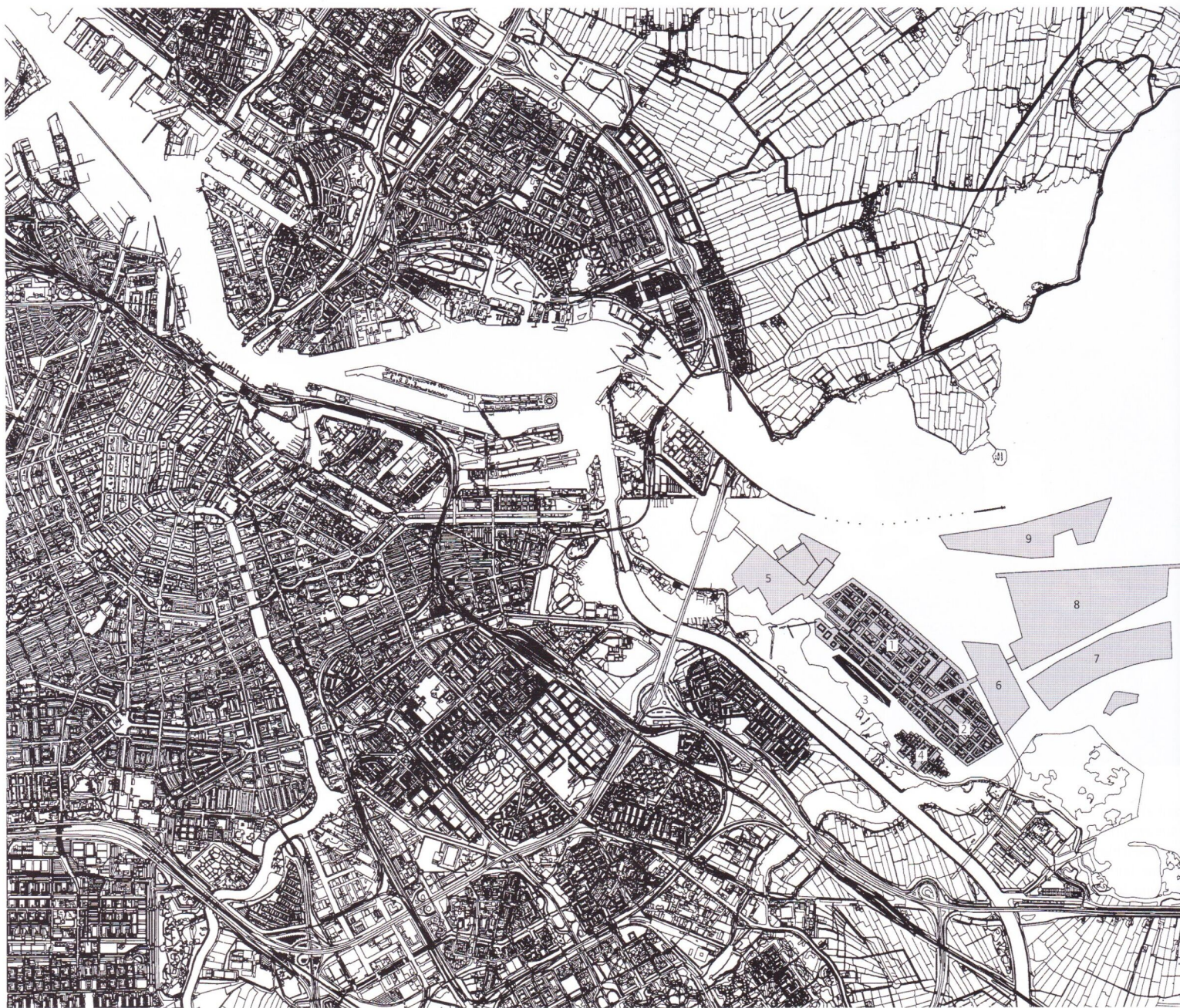




Zurzeit entsteht als erster Schritt der Gesamtplanung, die bis zum Jahr 2012 abgeschlossen sein wird, der westliche Teil von Haveneiland. In eineinhalb Jahren sollen hier die ersten Wohnungen bezugsfertig sein.





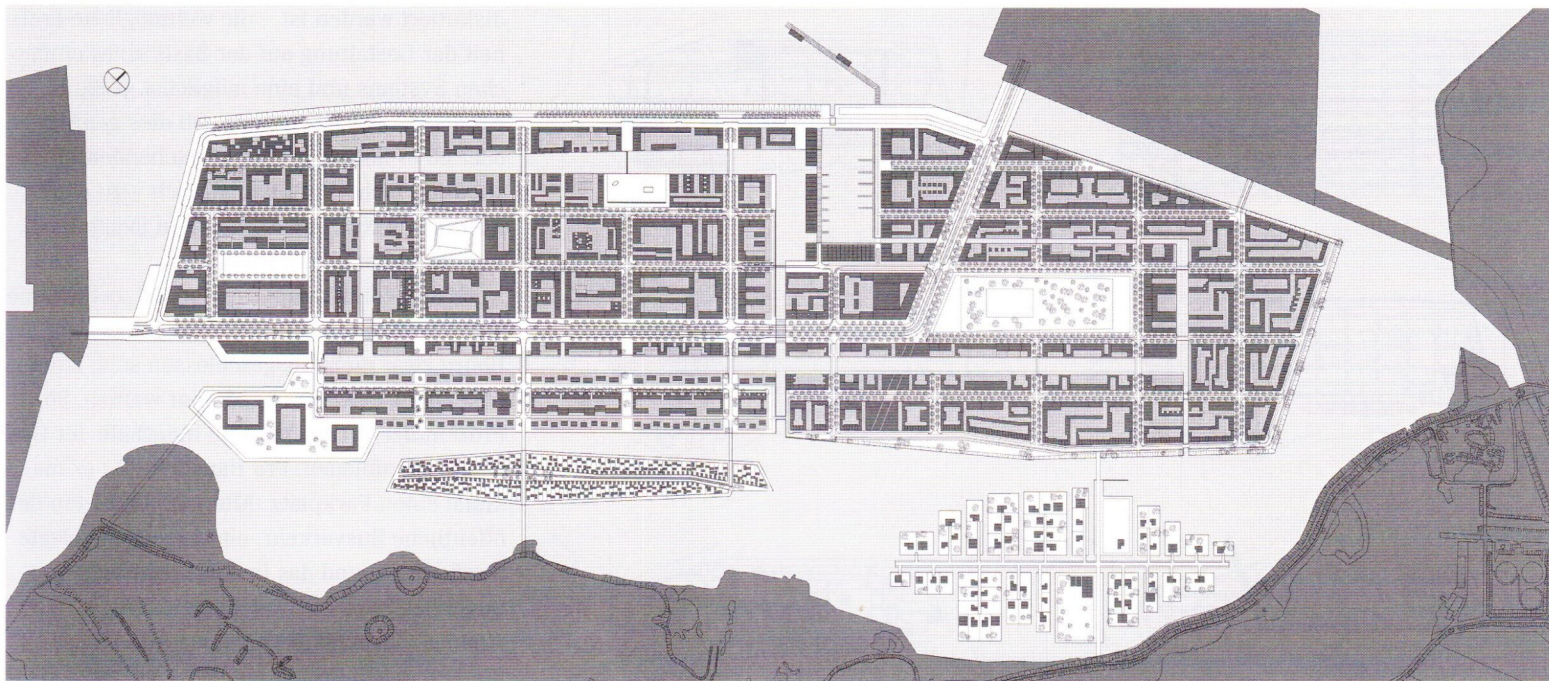


Östlich der Stadtautobahn ist Amsterdam vom IJmeer umgeben, dem größten See der Niederlande. Dort entstehen die neuen Inseln für die große Stadterweiterung mit insgesamt 18.000 Wohnungen. Die Form der Inseln wurde von den Planern Frits Palmboom und Jaap van den Bout bewusst künstlich gestaltet.

- 1 Haveneiland West
- 2 Haveneiland Ost
- 3 Rieteiland West
- 4 Rieteiland Ost
- 5 Steigereiland
- 6 Centrumeiland
- 7 Strandeiland
- 8 Middeneiland
- 9 Buiteneiland

Lageplan mit den neuen Inseln  
ohne Maßstab





zogenen Straßen die künftigen Bewohner an jedem Punkt erfahren, dass sie sich auf einer Insel befinden. Innerhalb der Blöcke selbst ist beabsichtigt, durch Integration von 30 Prozent Gewerbefläche eine gemischte Nutzung zu ermöglichen. Da für jeden Baublock ein anderes Büro Ideen entwickelt, soll die von den Generalplanern gewünschte Gestaltungsvielfalt auch umgesetzt werden können. Dabei bleibt den einzelnen Planungsbüros überlassen, ob sie die relativ großen Blöcke mit einer hohen Randbebauung und einer niedrigeren Binnenbebauung entwerfen oder ob sie die Gebäude gleichmäßig über den zur Verfügung stehenden Raum verteilen. Bedingung ist lediglich, dass der Blockrand deutlich definiert ist. Auch in Bezug auf die Bauhöhen werden bis auf die Toleranzgrenzen von drei Geschossen bis maximal fünf keine weiteren Vorgaben gemacht.

Die Erschließung von Haveneiland ist vergleichsweise simpel: An zwei Längsseiten sind breite Boulevards angelegt, dazwischen gibt es ein System von Längs- und Querstraßen. Eine U-förmig durch die gesamte Insel verlaufende Gracht ist in das Verkehrssystem einbezogen. Diese Gracht wird nach Fertigstellung der gesamten Insel ausgegraben und dann erst geflutet. Die Häuser werden zum Kanal hin direkt aus dem Wasser aufragen. Ansonsten sollen alle Wohnungen – anders als es etwa die Planung von Sjoerd Soeters für

Java-Island vorsah – direkt zur Straße orientiert sein.

Um das Problem mit den Erdgeschosswohnungen zu lösen, verläuft auf jeder Straßenseite ein 1,20 Meter breiter erhöhter Vorbereich, der zwar optisch zum öffentlichen Raum gehört, mit Bänken und kleinen Trittstufen zur Wohnung ausgestattet aber als erweiterter Wohnraum genutzt werden kann – als Pufferzone zur Straße hin.

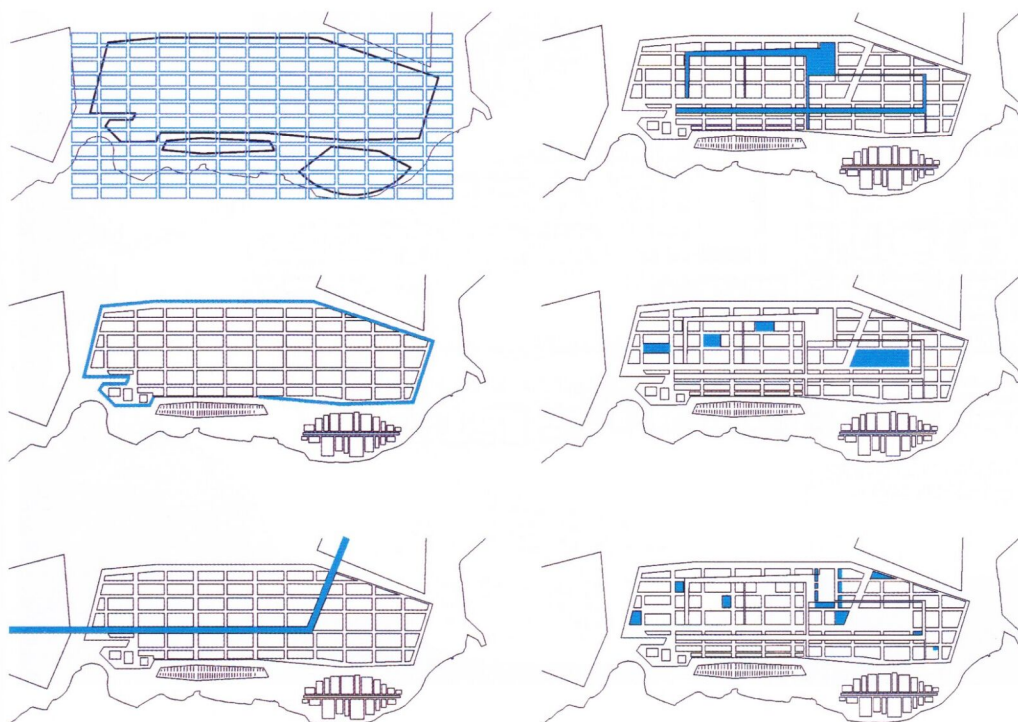
Um auch für künftige zusätzliche Nutzungskonzepte Spielraum zu haben, sollten nach Vorstellung der Planungsgruppe zehn Prozent der Fläche unbebaut bleiben. Die Investoren akzeptierten aber lediglich drei Prozent. Die neue Stadt, so glauben die Planer, sei gleichwohl flexibel und werde sich den wechselnden Bedürfnissen in Zukunft schon anpassen können.

Wie bereits erwähnt, wird jeder Baublock von einem einzelnen Architekturbüro geplant. Um eine möglichst große Bandbreite an Hausformen innerhalb des Blocks zu erhalten, ist aber jedes dieser Büros aufgefordert, mit mindestens drei weiteren Büros zusammenzuarbeiten – Juniorpartnern sozusagen. So arbeiten an dem Entwurf der 6240 Wohnungen der ersten Phase auf Haveneiland derzeit etwa 50 Architekturbüros. Betrachtet man sich das Konzept der „flexiblen Blöcke“, so scheint auch hier ein Ziel im Vordergrund zu stehen, das bei jüngeren Städtebauvorhaben immer wieder

Haveneiland wird das Zentrum der neuen Vorstadt sein und mit seiner Blockbebauung auch einen dezidiert städtischen Charakter bekommen. Das südlich anschließende Rieteland West wird nur halb so dicht bebaut, vornehmlich mit Einfamilienhäusern.

Lageplan Haveneiland im Maßstab  
1:15.000

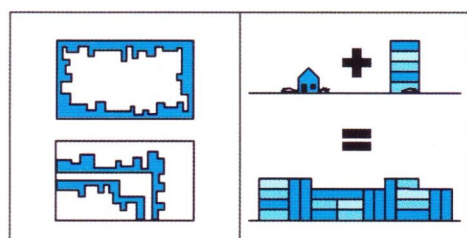




Die Skizzen oben zeigen die Entwurfsprinzipien, die die drei Architekten Frits van Dongen, Ton Shaap und Felix Claus für Haveneiland entwickelt haben: Ein regelmäßiges Blockraster, das flexibel angepasst wird und von einer einmal geknickten Haupteinfahrt durchzogen ist, zusätzlich eine Reihe von Grach-

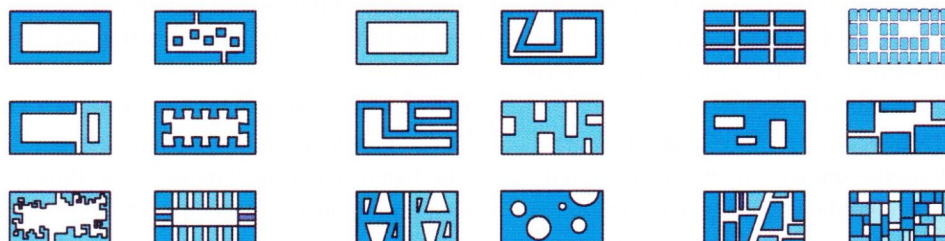
ten aufweist, drei kleinere und einen größeren begrünten Platz umfasst und schließlich von einer Reihe von „solids“ ergänzt wird – fülligen Großbauten mit großzügiger Deckenhöhe, die unterschiedliche Funktionen in einem einzigen Bau vereinen sollen.

Unten: Prinzipien der Blockbildung



Strenge Blockform außen, „beliebige“ Füllung innen

Mischung von Haustypologien auch in der Blockfassade



Möglichkeiten, den lang gestreckten Block zu variieren: Addition zusätzlicher Elemente im Inneren

Verlängerung des Blockäußeren durch „Stretchen“, Punktieren und Einschnitten

Gliederung des Blocks durch eine Matrix

diskutiert worden ist – die weitmögliche Freiheit der Gestaltung auf der Basis eines einfachen Systems und eine möglichst große Lebendigkeit der Nutzungen. Ob dies gelingt oder ob es doch – bei der herrschenden Marktsituation nicht unwahrscheinlich – zu einem maximalen Nutzungsvolumen in jedem Block kommt, bleibt abzuwarten.

Auch das Verkehrskonzept ist auf „behutsame Steuerung“ hin angelegt: Autos sollen von IJburg zwar nicht ausgeschlossen sein, zumindest aber stark zurückgedrängt werden. 80 Prozent der Parkplätze sind innerhalb der Gebäude einzuplanen. Pro Haushalt gibt es maximal einen Parkplatz. Alternativen bieten der öffentliche Busverkehr, eine eigens angelegte Straßenbahn und das in den Niederlanden unverzichtbare Fahrrad. Eigene Fahrradwege sind auf Haveneiland nicht vorgesehen. Die Straßen gelten primär als Radwege, auf denen auch Autoverkehr zugelassen ist.

Der westliche Teil des Haveneilands wird 2003 bezogen sein; der weitere Ausbau des Archipels wird weitere neun Jahre in Anspruch nehmen: In der Folge entstehen um das Steigereiland schwimmende Häuser und Hausbootsiedlungen, auf dem Rieteiland individuelle Einfamilienhäuser, auf dem Centrumeiland drei- bis achtgeschossige Wohnhäuser, auf dem Strandeiland und dem Middeneiland Apartments, ebenfalls Hausbootsiedlungen – und ein Friedhof. Auch die jüngste Utopie braucht den Ausblick in eine ferne und jenseitige Zukunft.





Luftbild von Haveneiland im aktuellen, noch nicht vollständig aufgeschütteten Zustand.

Unten: fünffach vergrößerte „Topographie“ der gesamten Insel mit ihren Brücken, Grachten und sanften Erhebungen. Rechts unten das für eine Hausbootsiedlung vorbereitete Rieteiland Ost.

Luftfoto: De Architecten Cie, Amsterdam

