Architekturreisen mit a-tour

Rotterdam und
Amsterdam
Mai 2017

Amsterdam und Rotterdam - das war eine unschlagbare Kombination. In beiden niederländischen Städten ist in den letzten Jahren eine Fülle an außergewöhnlichen Bauten und städtebaulichen Ensembles entstanden.

Kubushäuser Piet Blom 1984

Donnerstag
Mit dem ersten Flieger ging es von Hamburg nach Amsterdam und direkt vom Flughafen Schiphol komfortabel mit dem Zug weiter nach Rotterdam. So erreichten wir unser Hotel schon am frühen Morgen. Umso glücklicher waren wir, dass wir schon einchecken und, bevor die Führung startete, die Stadt einwenig auf eigene Faust erkunden konnten.

Gegen 14.00 Uhr stand das Treffen in der Hotellobby mit unserem guiding architects Netzwerkpartner Paul Vlok an. Paul von architour, der als gebürtiger Holländer in Delft studierte und nun in Amsterdam lebt, kennt die Stadt noch aus Studienzeiten wie seine Westentasche. Nach einer Vorstellungsrunde und einer kurzen Einführung in die Stadtentwicklung starteten wir mit der Architekturführung. Als erstes standen die legendären Kubushäuser von Piet Blom auf dem Programm. Unser Hotel, das Citizien M, lag sehr zentral, insbesondere die vielen Architekturprojekte befanden sich quasi in direkter Nachbarschaft.

Zu den Kubushäusern benötigten wir nur eine Minute. Paul berichtete über die Entstehungsgeschichte des Rotterdamer Hafens und die Auswirkungen der Gezeiten auf die Stadt, die bis zu 6m unter dem Meeresspiegel liegt. Weiter erzählte er über die soziale Mischung, die in den Niederlanden von Beginn an als Auflage für alle Bauprojekte mit vorgegeben wird.

So sei es auch bei den Kubushäusern und den angrenzenden Gebäuden gewesen. Eigentlich sollte hier eine Brücke über eine viel befahrene Straße gebaut werden. Blom schlug jedoch 1978 vor, die Brücke mit dem Bau von Wohnungen zu verbinden. Die Ponte Vecchio in Florenz hat seiner Idee dabei Pate gestanden. So erstreckt sich der Wald von 51 Kubushäusern als Brücke über die Straße, wobei der öffentliche Platz die Brücke bildet, und die Häuser als Bäume, mit einem „Stamm“ zur vertikalen Erschließung der Wohneinheit in der „Baumkrone“, aus der Brücke erwachsen sind. Die Gruppe der Häuser bezeichnete Blom selbst als „Wald“ oder „Dorf“.

Wir erfuhren, dass die Baumhäuser auf Basis von würfelförmigen, auf einer Ecke stehenden Quadern entwickelt wurden. Paul erklärte, dass der Stamm einen sechseckigen Grundriss hat und aus drei Stahlbetonsäu-

len besteht, die mit Betonblocksteinen vervollständigt wurden. Der Kubus hat eine Kantenlänge von 7,5 Metern, ist gekippt und steht auf einer Ecke, so dass drei Seiten nach unten und drei nach oben zeigen. Das Tragwerk und die Geschossplatten bestehen aus Ortbeton, die Außenwände sind in Holzskelettbauweise aus Kiefernholz errichtet. Die Geschossfläche beträgt ohne Stamm circa 100 m².

Wir besuchten eine Musterwohnung in den Kubushäusern. Der Kubus hat drei Etagen. Auf der untersten besichtigten wir den Wohn- und Essraum mit der Küche. In der mittleren Etage waren zwei Schlafzimmer und ein Bad zu sehen, wobei die Wand zwischen den beiden Schlafzimmern entfernt wurde, um einen besseren Rundgang zu ermöglichen. Auf der obersten Etage, mit direktem Himmelsblick, zeigte sich ein pyramidenförmiger Raum mit Fenstern zu allen Seiten, der als Sonnenraum genutzt werden kann.

Von den Kubushäusern spazierten wir weiter und kamen an der Markthalle vorbei. Unser Guide erklärte uns das interessante Konzept der neuen Markthalle von MVRDV. Die Halle ist 40 Meter hoch und 100 Meter lang und beinhaltet Marktstände, Wohnen und Parken unter einem Dach. Dabei wird die Marktfläche von einer zwölfgeschossigen Mantelbebauung geschützt, in der sich Wohnungen und Geschäfte befinden werden.

Der größte Straßenmarkt von Rotterdam befindet sich im Stadtzentrum in direkter Nähe zur neuen Markthalle. Paul führte uns dorthin und erklärte, dass an der Binnenrotte zweimal wöchentlich der Markt stattfindet. Entlang der Wasserhäuser am Noordmolenwerf setzten wir unseren Rundgang fort zum imposanten Neubau, den OMA nach einem 2009 gewonnen Wettbewerb realisieren konnte.

Das 2015 fertiggestellte Timmerhuis

Rotterdam

ist eine Mischung aus Stadtverwaltungs-, Büro- und Wohnungsbau. Apartments würfeln sich hier in die Höhe und werden ergänzt durch eine Stadtverwaltung, in der kein Mitarbeiter einen festen Schreibtisch hat. Die 1.800 Angestellten müssen sich auf 1.200 Schreibtische aufteilen, was durch Teilzeitbeschäftigung und Home-Office-Lösungen gelingt. Wer einen bestimmten Schreibtisch haben will, muss früh aufstehen.

Das Timmerhuis insziniert sich nicht selbst, sondern stellt mit seiner Pixelwolke das Dazwischen in den Mittelpunkt. Dieses beginnt bereits mit dem Verhältnis des Neubaus zum Bestand. OMA ersetzte eine schnell und schlecht gebaute Erweiterung aus den Siebzigerjahren und schmiegt sich an die 60 Jahre alten Mauern des Stadtimmerhuis an. Die weiße Stahlkonstruktion trifft dabei auf den Beton der Nachkriegsmoderne, bildet eine Ergänzung und geht als Ganzes und im Detail einen Dialog ein.

Von außen sieht man davon zunächst wenig, die Fassade lässt kaum Rückschlüsse zu, wie sich die kubistische Struktur nach innen abbildet. Während das nackte Gittermodell die Konstruktion abbildet, hüllt sich die Rasterfassade in Farbenschattierungen von hellblau bis tiefgrau und nimmt so die Farben des Himmels über Rotterdam auf. Das Gebäude scheint so fast zu verschwinden und hat, wie von Zauberhand, trotzdem eine starke Präsenz. Die Fassade besteht aus einer dreifachen Isolierverglasung.

Wir erfuhren, dass durch die Ver-

Timmerhuis OMA

wendung einer Stahlkonstruktion viel Zeit und somit auch Budget gespart werden konnte. Das Gebäude konnte in nur neun Monaten Bauzeit fertiggestellt werden und erlaubte gleichzeitig mehr Freiheit im Entwurf. Das Primärtragwerk des Gebäudes besteht aus einem Stahlgerüst mit den Rastermaßen 7,20 x 7,20m x 3,60m. Diese Glaskisten stapeln sich übereinander, so dass im Norden ein 14-geschossiger Turm entstand.

Paul führte uns in die öffentliche Passage im Erdgeschoss, die wie eine Stahlwolke über dem Boden zu schweben schien. Wir hörten, dass dies durch zwei Turmkonstruktionen, die den Bau wie eine Brücke tragen, ermöglicht wurde. So konnten die 12 Meter hohe Passage komplett stützenfrei ausgebildet werden.
Über der Passage und den Büros stapeln sich 84 Wohnungen, von der keine der anderen gleicht. Mit einem Quadratmeterpreis ab 3.000 Euro sind im Timmerhuis längst alle Wohnungen verkauft, mit Apartmentgrößen zwischen 54 und 350 Quadratmetern waren sowohl Singles, Paare und Familien Zielgruppe. Insgesamt umfasst das Projekt etwas mehr als 48.000 Quadratmetern.

Beeindruckt von den „Zauberwürfeln“ beschließen wir um die Ecke einen kurzen coffee-stop einzulegen. Ganz nach niederländischem Vorbild musste unser Koffeinpegel gehalten werden.

Als Nächstes stand die legendäre Einkaufspassage Lijnbaan, welche ursprünglich 1948 gebaut wurde, auf dem Programm. Von unserem Guide erfuhren wir, dass die Einkaufspassage nach der Zerstörung des Stadtzentrums im Zweiten Weltkrieg nach Plänen des Büros Van den Broek en Bakema erbaut wurde und als Musterbeispiel für viele deutsche Einkaufspassagen galt. Paul zeigte uns auch den einzigen, noch im Original erhalten Laden, ein Juwelierladen. Wir erfuhren, dass die Lijnbaan Rotterdams beliebteste und zugleich die erste autofreie Einkaufsstraße Europas ist. Sie wurde inspiriert durch das amerikanische Modell der Shopping Mall. Vor einigen Jahren wurde die Gesamtanlage unter Denkmalschutz gestellt.

Aus der Lijnbaan hatte man einen guten Blick auf das Wohnhochhaus De Karel Doorman. Das neue Wohngebäude mit einer Höhe von bis zu 70 Metern hat 114 Wohnungen und wurde über das bestehenden Ter Meulen Kaufhaus gebaut. Paul erklärte uns, dass dies ein ungewöhnliches Projekt sei, da das neue Gebäude förmlich auf den Pfeilern und Fundamenten der bestehenden Struktur liegt. Die einzigen wirklichen Erweiterungen seien ein paar Aufzugsschächte aus Beton, die auch für die Stabilität verantwortlich seine. Das verwendete Tragprinzip sei unkonventionell für die Niederlande, da die Hauptstruktur aus Stahl sei, anstatt aus schweren Materialien wie Beton.

Das Ter Meulen Gebäude, ursprünglich 1951 von Van den Broek en Bakema realisiert, wurde selbst originalgetreu restauriert und beherbergt wieder drei Einkaufsebenen. Die zweite Ebene und das Dach des Bestands bieten nun Platz für Parkplätze. Das neue Wohngebäude, welches 2012 nach dem Entwurf von Ibelings & Van Tilburg, gebaut wurde, hat hingegen eine Außenschicht aus

Schouwburgplein West 8

bedrucktem Glas und bleibt somit abstrakt. Die Loggias und Galerien sind hinter der verglasten Hülle angeordnet. Die Fassade der Wohnungen selbst ist mit Douglaskiefer verkleidet.

Unsere Architekturführung ging weiter zum fast 13.000 Quadratmeter großen Schouwburgplein, den das Büro West 8 1997 umgestaltete. Architekt Adriaan Geuze nahm bei der Gestaltung des Kultur-Areals Elemente des Hafens auf: Vier 35 Meter hohe Schwenklaternen, die in Intervallen ihre Position verändern, erinnern an Kräne, die Ablufttürme des Parkhauses unter dem Platz zitieren die Schlote alter Ozeanriesen, und der Bodenbelag ist Schiffsplanken nachempfunden.

Zum Abschluss des ersten Tages zeigt uns Paul noch den neuen Hauptbahnhof, den wir am folgenden Tag noch näher von innen kennen lernen sollten. Bei der Außenbesichtigung ging es vielmehr um die städtebauliche Wirkung und die Bruchkanten im Organismus von Rotterdam, die an der Bahnhofsachse besonders intensiv erlebbar sind. Wir erfuhren, dass das Zentrum von Rotterdam 1940 durch die Bomben der Deutschen fast vollständig zerstört wurde und es daher nur wenige historische Häuser gäbe. Die im Krieg entstanden Brachflächen habe man in Rotterdam allerdings als Chance begriffen, städtebaulich neues zu wagen.

Vom Hauptbahnhof führte uns die Tour zurück zu unserem Hotel, dem CitizienM. Ein kurzer Stopp an der Markthalle von MVRDV sollte noch einen Inneneinblick gewähren. Doch Paul war so inspiriert vom neuen Gebäude, dass er vor dem Gebäude noch so lange referierte und gar nicht bemerkte, dass hinter ihm die Markthalle bereits geschlossen wurde. Wir verlegten die Innenbesichtigung daher kurzer Hand auf den kommenden Tag.

Freitag

Am zweiten Tag in Rotterdam stand Kop van Zuid und Katendrecht auf dem Programm.
Wir starteten wieder im Hotel. Diesmal ging es mit der U-Bahn bis auf die Nordseite der Erasmusbrücke. Von dort spazierten wir über die 1996 von UN Studio entworfene Brücke nach Kop van Zuid hinüber.

Paul erläuterte uns das direkt an der

De Rotterdam
OMA

„Ich habe keine Antwort. Ich kann nur sagen, dass ich mich für Inhalte interessiere, für Strukturen, für das, was Architektur eigentlich ausmacht.“ Rem Koolhaas

Maas gelegene Hochhaus von Rem Koolhaas „De Rotterdam“. Seit 1997 sei das Projekt vor allem ein Spiegel der Kräfte des Marktes gewesen, die sich an den insgesamt 162.000 Quadratmetern Wohn-, Büro- und Hotelnutzungen sowie einigen öffentlichen Programmen materialisiert haben. Der Name des Gebäudes, das auf der Halbinsel neben Nachbarn von Foster, Siza, Mecanoo und Piano steht, verweise auf die „De Rotterdam“, das Flaggschiff der Holland-Amerika-Linie, die über Jahrzehnte hinweg Zehntausende nach New York brachte.

Spannend beim „De Rotterdam“ ist, dass es sich nicht nur um ein Hochhaus, sondern um derer drei handelt. Der Komplex ist eine vertikale Stadt aus Wohnen, Büro und Hotelnutzung, die sich durch das Spiel der Volumen und die nach Süden ausgerichteten Balkone des Wohnturms ablesen lassen. Die drei Türme ruhen auf einem gemeinsamen, dreißig Meter hohen Sockel, der Parkraum, Lobbys, Bars und Restaurants beinhaltet. Hauptnutzerin der Büroflächen sei die Stadt Rotterdam, wobei nur deren Mietzusicherung das Projekt überhaupt erst möglich gemacht habe, erklärt uns Paul.

Nach der obligatorischen Kaffeepause im 7. OG des „De Rotterdam“, von dessen Terrasse wir einen fantastischen Blick auf die Skyline der Stadt hatten, setzten wir unsere Führung fort. Es stand ein Rundgang über die Insel Kop van Zuid auf dem Programm.

Unser Guide wusste zu berichten, dass im 19. Jahrhundert der Hafen von Rotterdam vom Stadtzentrum nach Kop van Zuid, am südlichen Maasufer zog. Als er dann nach dem Zweiten Weltkrieg in Richtung Maasmündung verlagert wurde, verfiel Kop van Zuid zusehens – bis in den 1980ern Pläne gemacht wurden, um die alten Hafengebiete in ein prestigereiches Stadtviertel nach dem Vorbild der Londoner Docklands umzuwandeln.

Wir besuchten die Wohnanlagen De Landtong von Frits van Dongen und deArchitektenCie sowie die Stadstuinen von KCAP, die hier Anfang der 2000er Jahre gebaut wurden. Auch das Luxor Theater der in Münster ansässigen Architekten Bolles & Wilson und das Wohnhochhaus New Orleans, welches Alvaro Siza 2011 realisierte, erläuterte Paul uns im Detail.

Rijnhaven

Am Rijnhaven stellte uns Paul zwei Kunstprojekte vor. Der "floating pavillion" aus dem Jahre 2010 besteht aus drei schwimmenden gläsernen Kuppeln, die ineinander übergehen. Er sieht ein bisschen aus, wie ein futuristisches Gewächshaus und erinnerte uns an unsere Architekturreise nach Brasilien und die Entwürfe von Oscar Niemeyer. Thema des von DeltaSyn realisierten Projekts aus ultraleichter Spezialfolie ist die schwimmende Stadt. Ein Drittel der Niederlande liegen unterhalb des Meeresspiegels, und heute sind ganze Regionen nur bewohnbar, weil Wasserpumpen sie trocken halten. Der Pavillion soll Antworten darauf geben, wie in den Niederlanden bei steigenden Meeresspiegeln gewohnt werden kann.
Das Projekt „bobbing forest" oder der „schwimmende Wald" des niederländischen Künstlers Jorge Bakker wurde im Frühjahr 2016 eröffnet. Es besteht aus 23 Ulmen, die in ausrangierten Bojen stehen und auf dem Wasser schwimmen. Es soll den Bewohnern die Umwelt besser bewusst machen und vor Augen führen, welchen Einfluss die Natur auf die Stadtbewohner hat.

Auf Kop van Zuid entstanden ganze Straßenzüge neu. Gerade wurde das Werkstattgebäude Las Palmas, welches 1948 von Van den Broek & Bakema, einem der bedeutendsten Büros der niederländischen Nachkriegsmoderne gebaut wurde, von renommierten Architekturbüro Benthem Crouwel saniert und aufgestockt. Wir sahen auch das nur einen Steinwurf entfernte „Hotel New York", eines der wenigen Gebäude, die noch an die einstige Bestimmung als Hafenviertel erinnern. Heute steht das frühere Hauptquartier der Holland-Amerika-Linie zwischen dem World Port Center von Sir Norman Foster und dem 151 Meter hohen Apartmenthaus Montevideo.

Das ehemalige Hafengebiet gehört zweifelsohne zu den spannendsten Architektur-Laboratorien der Niederlande.

Von „Hotel New York" ging es auf die angrenzende Insel Katendrecht. Wir sahen von hier sehr klar, wie sich „Kop van Zuid" der Vollendung nähert und dass nun die Gentrifizierung weiter nach Süden vordringt, nach Katendrecht, wo sich früher das Rotlichtviertel von Rotterdam befand. Inzwischen entstehen "op de Kaap" die ersten Neubauwohnungen, viele Restaurants und der alternative Fenix Food Market, wo wir auch unsere Mittagpause verbrachten.

Nach der Mittagspause bestiegen wir eins der zahlreichen Wassertaxen, die uns nach kurzer, aber atemberaubender Fahrt zum Dakpark brachte.

Hier zeigte sich uns wie viel Raum für innovative Initiativen die Nachkriegsstadt Rotterdam zu bieten hat. Der Dakpark, welchen das Büro Sant en Co 2014 realisierte, befindet sich über einem Einkaufzentrum. Der die Stadt schützende Deich wurde erhöht und für die Bewohner der angrenzenden Quartiere eine erlebnisreiche Parkanlage geschaffen. Finanziert werden konnte das Projekt durch den Bau eines Einkaufzentrums, das quasi die Stützmauer des neuen Deichs bildet.

Wir hörten, dass neben dem Dakpark in den letzten Jahren von Architekten und Einwohnern eine Reihe weiterer interessanter Projekten initi-

Markthal
MVRDV Winy Maas, Jacob van Rijs, Natalie de Vries

iert wurden, die nun zur Nachhaltigkeit der Stadt beitragen. Vernachlässigte urbane Rückseiten wurden so revitalisiert, vom Klimawandel verursachte Probleme angegangen und hochwertige öffentliche Räume geschaffen. Dies alles auf eine sehr unorthodoxe, kreative Art. Auf der weiteren Tour besuchten wir auch den Benthemplein, welcher 2014 von De Urbanisten zu einem Regenwasser-Rückhaltebecken mit einem Fassungsvolumen von 1,7 Millionen Liter Wasser umgestaltet wurde. Im trockenen Zustand beherbergen die drei in die Erde begehbar eingelassenen Becken freizeitliche Aktivitäten.
Eine originelle Umsetzung eines nachhaltigen Regenwassermanagements, das so im Extremfall Wasser aufnimmt, das in Städten, deren Flächen heute größtenteils versiegelt sind, sonst nicht abgeleitet werden könnte.
Beeindruckt waren wir auch von der Fußgängerbrücke „Luchtsingel" die als nächstes auf unserem Programm stand. Die gelbe Brücke verbindet eine verwaiste Gegend im Norden Rotterdams mit drei anderen Stadtteilen. Das Büro ZUS realisierte diese durch ein Crowdfundingprojekt. Für 25 Euro konnte man ein Brett der Brücke kaufen und sich gleich darauf verewigen lassen. In nur wenigen Wochen waren 17.000 Bretter verkauft, und die Stadt beschloss, den Restbetrag für die Brückenfinanzierung zu übernehmen.

Von der „Luchtsingel" spazierten wir zur Straßenbahn und fuhren zur Markthalle, deren Innenbesichtigung wir am Vortag verpasst hatten. Danach galt es schon, die Koffer im Hotel abzuholen und mit der U-Bahn zum Hauptbahnhof zu fahren.
Paul erklärte uns hier noch das Gebäude des neuen Hauptbahnhofs, der 2013 von West 8, Benthem Crouwel und Meyer en Van Schooten gebaut wurde und der ein Schlüsselprojekt in der Rotterdamer Stadtentwicklung darstellt.

Luchtsingel ZUS

Nach einer 30-minütigen Zugfahrt erreichten wir Amsterdam, dessen Architektur uns in den kommenden Tagen beschäftigen sollte. Vom Hauptbahnhof nahmen wir die U-Bahn zu unserem Hotel, das wieder zur Citizien M Gruppe gehörte.

Samstag
Am nächsten Morgen starteten wir gegen 9:00 Uhr in der Hotellobby. Wie auch schon die Vortage war das Wetter ausgesprochen gut. An diesem Tag sollte das Thermometer 34 Grad erreichen, und die Gruppe war froh, dass für den Samstag nur ein halbtägiges Tourenprogramm angesetzt war.

Zunächst besuchten wir eine erfolgreiche Konversion einer der östlichen Hafeninseln. Wir erfuhren wie Amsterdam, nachdem es dem Wasser jahrelang den Rücken zugekehrt hatte, in den neunziger Jahren das IJ-Ufer wiederentdeckte. Paul erklärte uns hier, dass es das ausdrückliche Ziel der Hafenkonversionen war, die Mittelklasse an die Stadt zu binden und somit Steuern zu generieren. Zunächst sahen wir aber Amsterdams jüngste Stadterweiterung IJburg, die einmal 18.000 Wohnungen zählen soll. Es besteht aus 7 künstlichen Inseln im IJmeer, die sukzessive angelegt wurden. Charakteristisch für IJburg ist die große Vielfalt an Wohnungstypologien, von Apartmentblöcken über Reihenvillen bis hin zu schwimmenden Wohnhäusern. Hier wollte man den neuen Bewohnern viele Möglichkeiten geben. Nur die Pfahl-

gründung und Aufschüttung des Baugebietes wurde durch die Stadt in Vorleistung erbracht. Die einzelnen Parzellen verkaufte die Stadt dann mit groben Vorgaben an Städtebau und in Mindestausbauqualitäten, welche durch Baupreise definiert wurden. Daraus ist ein interessantes Sammelsurium an verschieden Gebäuden entstanden. Einheit durch Vielfalt. Auf einem Spaziergang über das Steigereiland erlebten wir Bauten von VMX Architects, Claus en Kaan, Rocha Tombal, Faro sowie Bürobauten am Wasser von Dedato, OZ-P, BO6 und schwimmende Wohnhäuser von Marlies Rohmer, welche von ihr dort 2010 realisiert wurden.

Von IJburg ging es mit der Straßenbahn in Richtung Borneo-Sporenburg. Zunächst besuchten wir das 2005 von MVRDV revitalisierte Lloyd Hotel. Es ist das erste 1 bis 5 Sterne Design Hotel der Welt. Es unterscheidet sich vom klassischen Sternesystem dadurch, das Zimmer ausschließlich anhand der Größe klassifiziert werden. Wir erfuhren, dass drei junge Leute aus der Amsterdamer Gastro-Szene das Gebäude aus den 1910er Jahren entwickelten und die architektonischen Umbauten von MVRDV entworfen wurden. Die Gestaltung der 117 Zimmer stammt von verschiedenen niederländischen Designern.

Vom Lloyd Hotel führte uns unsere Tour auf die nördlich angrenzende Landzungen Borneo und Sporenburg. Wir hörten von Paul, dass der Städtebau 1999 von West 8 entworfen wurde. Hier entstand ein komplettes neues Stadtviertel, in dem Wasserflächen den Grünraum ersetzen. Wir erlebten unterschiedliche Architekturen von Claus & Kaan, Enric Miralles, Neutelings Riedijk, de architectengroep, de Architecten-Cie, Koen van Velsen und MVRDV.

Schwimmende Häuser
Marlies Rohmer

Borneo und Sporenburg

Auch Paul lebt hier selbst in einem wunderschönen Townhouse. Er ließ es sich natürlich nicht nehmen, uns dieses von innen zu zeigen, und wir bekamen so einen besonderen und unvergesslichen Eindruck. Nach einer Besichtigung von Pauls Haus machten wir noch einen kurzen Abstecher zur sogenannten „Pythonbrücke“, die ebenfalls von West 8 entworfen wurde und die als Fußgängerbrücke Borneo mit Sporenburg verbindet. Dann ging es zurück zum Lloyd Hotel, wo unsere Tour an diesem Tag mit einem Mittagsimbiss an schattiger Stelle endete.

Sonntag

Der letzte Reisetag war der Sonntag. Alle Teilnehmer trafen sich mit Koffern im Schlepptau in der Lobby. Wir fuhren gemeinsam zum Hauptbahnhof, wo wir die Koffer in Schließfächern verstauten. Dann startete die Architekturführung mit dem Funenpark.

Paul erklärte uns, dass auf dem Gelände eines ehemaligen Rangierbahnhofs ein neues Wohngebiet hinter einer zu den Bahngleisen gelegenen Lärmschutzbebauung entstanden ist. Zwei Wohnblöcke umarmen so gleichsam ein autofreies Grüngebiet mit Stadtvillen. In der Parkanlage sind Wohnbauten von verschiedenen Architekturbüros mit jeweils 16-25 Wohnungen entstanden. Beim durchqueren des Parks von Landlab sahen wir die 2008-09 realisierten neuen Wohnungsbauten von Frits van Dongen, de ArchitektenCie, NL Architects, Dick van Gameren, DKV sowie Geurst & Schulze und waren angetan von der architektonischen Vielfalt der Anlage.

Mit der Straßenbahn fuhren wir anschließend zurück in die Innenstadt zum Bahnhof. Nach Durchquerung der 2015 von Benthem Crouwel fertiggestellten „langzaamverkeerspassage “ erfuhren wir von unserem Guide, dass die Künstlerin Irma Boom diesen Tunnel mit mehr als 77.000 Fliesen ausgestattet hat, von den mehr als die Hälfte handbemalt wurden und die mit Ihren Verlaufsbildern Amsterdam von der Historie bis in die Gegenwart zeigen.

Paul gab uns noch ein paar Hintergrundinformationen zur von Wiel Arets gestalteten IJ-Halle, deren langes Dach sich parallel des IJ erstreckt. Wir erfuhren, dass das prägende Element die neue Decke ist, an der reflektierende, innen be-

Funenpark

leuchtete Metallplatten montiert wurden. Diese sollen Assoziationen an die reflektierende Wasseroberfläche wecken. Unter dem neuen Bus-Terminal an der Nordseite sind Lufträume entstanden, die Licht in die Halle lassen und mit hängenden Gärten den Eindruck einer Unterführung vermeiden.

Dann setzten wir mit der Fähre nach Amsterdam Nord über. Als erstes stand der Besuch der Aussichtsplattform des Adam Lookout an. Von hier hatten wir einen großartigen Überblick über die Stadt und konnten die Einrücke der letzten beiden Tagen noch mal Revue passieren lassen.

Danach stand der Besuch des EYE Film Institute auf dem Programm. Das von den österreichischen Architekten Delugan Meissl 2012 entworfene Gebäude dominiert den Ort wie ein gelandetes Raumschiff. Unübersehbar thront der weiße Bau als Blickfang am nördlichen Ufer und wird flankiert vom ehemaligen Shell-Hochhaus aus den 1960er Jahren. Bevor die Teilnehmer auf eigene Faust das EYE Film Institute erkundeten, erklärte uns Paul das Gebäudekonzept. Wir erfuhren, dass das EYE Film Institute das nationale Filmmuseum der Niederlande ist und über Filmarchiv, 4 Kinosäle und eine große Ausstellungsfläche verfügt. Der Entwurf basiere auf einer Überlagerung zweier kreativer Disziplinen, in deren Zentrum Realität und Fiktion, Illusion und tatsächliches Erleben stünden. Das Konzept würde so zum Story Board, die Architektur zur Abbildung filmischer Szenografie. Die weiße Fassade aus aluminiumbeschichteten Sandwichpaneelen reflektiert dabei das Sonnenlicht und ändert je nach Witterungsverhältnissen ihren Farbton. Die Form der Gebäudekubatur erscheint auf den ersten Blick willkürlich. Paul referierte, dass Delugan Meissl den Wettbewerb gewonnen hätten, da sie als einzige Teilnehmer kein Modell und Pläne eingereicht sondern eine Art Drehbuch geschrieben und damit die Wirkung der Räume, die sie erzeugen wollten, beschrieben.

Dann ging es daran, das Gebäude zu entdecken. Jeder für sich erkundete die besonderen Räume, die sich im Inneren ergeben. Es wurde uns deutlich, dass es bei der Gestaltung den Architekten insbesondere um das filmische Element ging und die Orientierung nach allen Seiten. Wir sahen, dass zwar nicht alle

EYE Film Institute
Delugan Meissl

Räume gelungen sind, aber die meisten von ihnen doch ein interessantes Raumerlebnis erzeugen, das im Kontrast zur einfachen rechtwinkligen Kubatur der Säle steht. Am meisten beeindruckte uns die Raumlandschaft des Foyers, das sich zum Wasser hin öffnet. Durch die Erhöhung der Verkehrszonen zum wichtigsten Bereich des Gebäudes ist den Architekten hier eine überzeugende Geste gelungen.

Die tollen Tage in den Niederladen vergingen wie im Fluge. Amsterdam und Rotterdam, das war wirklich eine unschlagbare Kombination. Kreativität, Pragmatismus, Leben mit dem Wasser und künstliche Landschaften sind die Stichworte, die man treffender nicht formulieren kann. Gefragt, welche der beiden Städte interessanter war entschieden sich die meisten der Teilnehmer klar für Rotterdam. Aber man darf dabei auch nicht vergessen, dass die Reise gesegnet war von hochsommerlichem Reisewetter. Bei Nieselregen wäre Rotterdam sicherlich nur halb so schön gewesen.

Etwas schade war es sicherlich, dass die Gruppe am Ende sich sehr schnell verlief. Das werden wir beim nächsten Mal sicher besser machen und ein gemeinsames Beisammensein am Ende der Führung vorsehen. Denn sicher ist, wir werden wiederkommen, in die beiden Städte, die gegenteiliger nicht sein könnten.

Haben Sie Lust bekommen und möchten in die Niederlande reisen?

a-tour
Torsten Stern Architekt
Donnerstraße 5
22763 Hamburg
Tel. +49 40 - 23939717

mail@a-tour.de
www.a-tour.de