

Es wächst in Almere

Die Schlafstadt und ihr neues Stadtzentrum
Text: Harald Mooij

Mit der Fertigstellung von weiteren Gebäuden im Stadtzentrum von Almere scheint der zurzeit am meisten beachtete Ballungsraum in der niederländischen Polderlandschaft tatsächlich ein Zentrum von fast un-niederländischer Anmutung zu bekommen. Und während die Bürger von Almere die neuen öffentlichen Räume zaghaft erkunden, treiben die Lokalpolitiker ihre Stadt bereits zu neuen Zielen. Westwärts soll es diesmal gehen, über das Wasser hinweg. Lag dort nicht ein nettes altes Städtchen mit Grachten namens Amsterdam?

Wer gegen Ende der sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts – wir sprechen von einem Zeitraum von gerade mal vierzig Jahren – über die weite leere Ebene fuhr, die soeben dem IJsselmeer abgerungen worden war, der dürfte ein Gefühl von Freiheit empfunden haben. Hier lag Neuland, ein für die West-Niederlande beispielloser Luxus an Weite, mit der Verheißung auf neue Möglichkeiten, eine Befreiung aus dem beklemmenden Ballungsraum der Randstad. Nur wenige dürften damals geglaubt haben, dass man sich hier bereits dreißig Jahre später nach Verdichtung, Stapelung von Funktionen, Komplexität und Hochbau sehnen würde. Geschweige denn, dass all dies erneut ein Gefühl von Befreiung mit sich bringen würde.

Die Geschichte von Almere beginnt eigentlich bereits mit dem Anlegen des *afsluitdijk*, des Abschlussdeichs, mit dem sich das Hochwasser der Nordsee besser kontrollieren ließ. Sein 75-jähriges Bestehen wird in diesem Jahr mit viel Aufmerksamkeit gefeiert. Dieses nationale Symbol des Kampfes gegen das Meer bildete den Schlüssel zu den *zuiderzeewerken* des Ingenieurs Cornelis Lely, die dem Schutz des niederländischen Binnenlandes dienten, aber auch der Eindeichung von Neuland und der Gründung von neuen Städten: der Noordoostpolder mit den Städten Emmeloord und Nagele, der Flevopolder mit Lelystad und Almere und schließlich Markerwaard, das zwischen Almere, Amsterdam und der Provinz Noord-Holland hätte entstehen sollen, auf das aber später, auch aus Gründen des Umweltschutzes, verzichtet wurde.

Nachdem die wirtschaftliche Depression und der Zweite Weltkrieg die Bauarbeiten zum Erlahmen gebracht hatten, wurden sie in den fünfziger Jahren wieder aufgenommen: Zum ersten Mal seit langer Zeit besteht die Möglichkeit, die Stadt neu zu erfinden und moderne Theorien über die Stadt und den Städtebau in die Praxis umzusetzen. So entsteht ein Laboratorium des Städtebaus und der Architektur, das national und in-



ternational von Befürwortern und Gegnern aufmerksam begleitet wird.

Konstante Kontroverse

Die neuen Städte werden nacheinander, angefeuert durch eine boomende Wirtschaft und großes Bevölkerungswachstum, in kürzester Zeit gebaut. Damit bilden sie deutlich die damals vorherrschenden Trends und Ideologien ab, nehmen aber auch die jeweils von der Kritik geforderten Veränderungen in die nächste Planung auf. Ist Lelystad (1959) zum Beispiel noch nach den Prinzipien des funktionalen Städtebaus angelegt – mit einer strikten Trennung von Funktionen in separate Gebiete und einer einseitigen funktionellen Herangehensweise an das Wohnen, eingebettet in eine großstädtische und rigide Verkehrsstruktur –, so wird davon bei der Planung von Almere (1968) bereits abgewichen. Zwar wird wie in Lelystad die Trennung von Autoverkehr, öffentlichem Verkehr und Fahrrad übernommen, aber der weitere Aufbau der Stadt steht eher im Geiste der siebziger Jahre. Nachkriegsideen über eine Dezentralisierung der Stadt und eine erneute Konzentration auf die Stadtviertel gewinnen an Gewicht, und verstärkt durch das

lang nachhallende Echo von Ebenezer Howards Gartengedanken entsteht so etwas wie das niederländische suburbane Wohnideal: Wohnen im Grünen, doch nah bei allen städtischen Einrichtungen.

Almere wird aufgebaut als VINEX-Viertel *avant-la-lettre*, eine polynukleäre Wohnstadt für Amsterdam, bestehend aus unterschiedlichen Vierteln in niedriger Bebauung. Die Gestaltung, die keinem rigiden Gesamtplan unterliegt, wird flexibel gehalten und dem jeweiligen Erkenntnisstand angepasst, immer gemäß der Idylle eines „gewöhnlichen niederländischen Städtchens“ mit enger Verbindung zwischen Stadt und Landschaft. Am Anfang stand denn auch die Pflanzung von Bäumen: der *beginbos*, der „Anfangswald“.

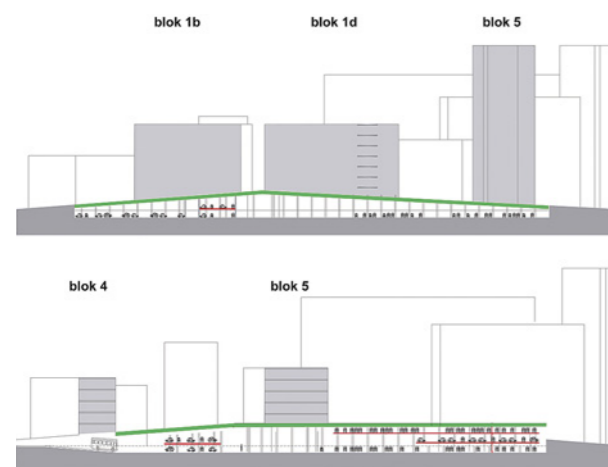
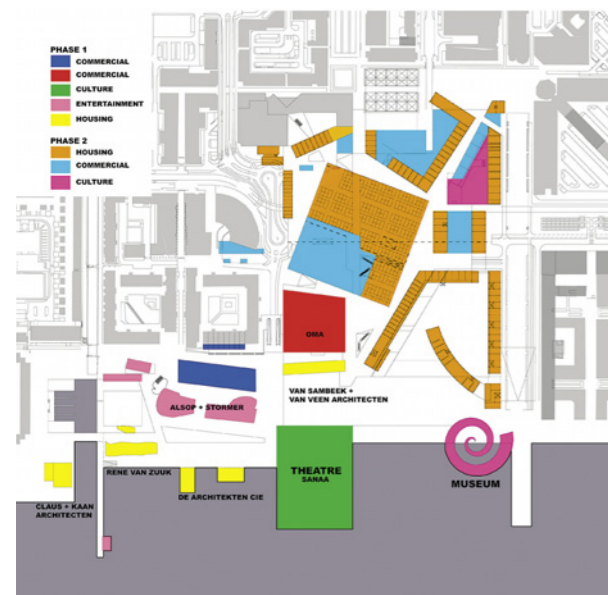
Ursprünglich war die Stadt mit drei Kernen geplant: Almere-Haven, Almere-Stad und Almere-Buiten, ausgelegt für eine überschlägige Einwohnerzahl von 100.000 bis 250.000. Die Kerne erhalten jeweils eine eigene Identität und unterschiedliche, voneinander unabhängige Wohnumgebungen, die stufenweise und nach den zeittypischen Wunschvorstellungen umgesetzt werden können. Mit zunehmendem Wohlstand wird die Wahlfreiheit der Bewohner zum Ziel erkoren und als Argument ein-

Das Luftbild zeigt das Stadtzentrum von Almere: deutlich erkennbar ist der aus dem Straßennetz verschwenkte Wohn- und Geschäftskomplex „De Citadel“. Linke Seite: das rapide Wachstum der Stadt im Kartenbild.

Luftbild: OMA; Abbildungen links: Stadtverwaltung Almere

„Interessant am Boom war, dass er nicht nur einen Hype unter Architekten, sondern auch unter Auftraggebern auslöste. Sie konnten sich plötzlich über Architektur profilieren, und je jünger und verrückter die war, desto besser. Das führte aber auch dazu, dass der Hype sich irgendwann selbst aufgefressen hat. Inzwischen sind die Exzesse der neunziger Jahre vorbei, die Stimmung ist nicht mehr so überdreht. Etwas Positives, das vom Boom übrig geblieben ist, ist auf jeden Fall die große Aufmerksamkeit für Architektur in den Niederlanden. Wir bekommen auch immer noch jede Menge Bewerbungen von jungen Architekten aus dem Ausland, die die Niederlande für ein Architekturparadies halten. Dabei muss man hier genauso kämpfen und schufteln wie überall sonst.“

Marcel van der Lubbe (geb. 1969) leitet seit 1997 gemeinsam mit Jannie Vinke das Architekturbüro ANA in Amsterdam. ► www.ana.nl



gesetzt, um sie in die neue Stadt zu holen. Diese Freiheit der Bewohner wird zum Aushängeschild, mit dem die junge Stadt sich schmückt.

Rückblickend lässt sich leicht erkennen, wozu dies geführt hat: Alles, was einmal Mode war oder gewünscht wurde, wurde gebaut. Angefangen mit dem Wohnwunsch der neuen Mittelklasse, die Amsterdam zu entfliehen sucht und für die hier ein eigenes Haus im großen Maßstab bezahlbar wird. So entsteht Almere-Haven am Gooimeer als eine „traditionelle“ Hafenstadt an der Zuiderzee, mit Grachten und Grachtenhäusern und einer Mischung von Wohnen, Arbeiten und Erholung. Autos werden außerhalb der Stadt gehalten, Fußgängerzonen und öffentliche Verkehrsmittel erschließen die Viertel. Diese bestehen aus wiederkehrenden Flachbaustrukturen mit klar umrissenen Wohnmilieus. Das Konzept zeigt einen Bruch mit den als missglückt angesehenen Errungenschaften des Modernismus zugunsten der Wunschbilder der Bewohner. Für Kritiker ist es unbegreiflich, wie eine komplett neue Stadt eine solche traditionelle Gestaltung bekommen konnte. Verweise auf „geistige Verarmung“ und „neue Borniertheit“ sind nicht ganz aus der Luft gegriffen.

Metropole oder Schlafstadt?

Ist Almere-Haven mit seinen etwa 20.000 Einwohnern nie als selbständige Kommune beabsichtigt gewesen, so war Almere-Stad (1978) von Anfang mit einem zentralen Kern für 130.000 Einwohner geplant: eine selbständige Stadt mit großstädtischen Einrichtungen, die aber auch individuellen Wohnwünschen entspricht und auf aktuelle Tendenzen reagiert.

Dieser Stadtkern am künstlich angelegten Weerwater (erst Wasser, dann Land, nun wieder Wasser, auf niederländisch: *weer water*) bietet seit den achtziger Jahren Raum für eine Reihe prominenter Wohnungsbauprojekte. Dazu gehören der Wettbewerb „Ungewohntes Wohnen“ (1985) im Viertel *De Fantasie*, gefolgt von *De Realiteit* (1986), in dem eigene Wohnhäuser von und für Architekten gebaut werden; die Bauausstellungen „Neue Wohnformen“ (Muziekwijk, 1990), „Bauen für morgen“ (Filmwijk, 1992), *Regenboogbuurt* (Almere-Buiten, 1997) und „*Ge Wild Wonen*“ (2001; der Name ist ein unübersetzbares Wortspiel aus „wildem“ und „gefragtem“ Wohnen). Allein diese Aufzählung belegt, dass sich das Verhältnis zwischen Bewohnern, Immobilienmarkt und Obrigkeit geändert hat und die Partizipation der Bewohner bei der Schaffung von Wohnraum eine immer größere Rolle spielt.

Doch noch dreht sich alles ausschließlich um das Wohnen, denn für die meisten kulturellen und kommerziellen Einrichtungen bleibt man in Almere auf die umliegenden Zentren von Amsterdam, Utrecht und Hilversum angewiesen. Der Raum, der für das Zentrum reserviert ist, bleibt frei, die einzigen Orte städtischer Begegnungen sind ein paar überdachte Einkaufsstraßen, eine Poldervariante der großstädtischen Passagen. Das anhaltende Wachstum von Almere-Stad steigert den Druck auf diese Einrichtungen jedoch dermaßen, dass sich die Stadt kurz nach ihrem 21. Geburtstag und mit dem

Überschreiten der Einwohnerzahl von 100.000 für reif genug erklärt, um auf eigenen Füßen zu stehen. Das Ziel lautet ab jetzt: Die Stadt muss mit einem vollwertigen eigenen Zentrum und hochwertigen städtischen Einrichtungen auf den Plan treten; man will ein „Postkarten-Image“ und eine Skyline. In dem Einladungswettbewerb für das neue Stadtzentrum bricht das Office for Metropolitan Architecture (OMA) mit allen Ausgangspunkten, auf denen Almere bislang aufgebaut ist, und gewinnt damit den Wettbewerb.

OMA (1994)

Der Masterplan besteht aus zwei Kerngebieten: einem Business-Park am Bahnhof und einem städtischen Einkaufs- und Vergnügungszentrum am Weerwater. Beide Kerne brechen mit dem festen Muster von Almere. Die Rede ist nicht mehr von einer horizontalen Trennung von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichem Verkehr und einem auf Abstand dazu gesetzten Individualverkehr. Koolhaas' Plan führt eine vertikale Organisation von städtischen Funktionen ein, bei der jedwede motorisierte Mobilität auf der untersten Ebene zusammengeführt wird. Auch die Autos fahren nun bis ins Herz der Stadt.

Dafür wurde eine Megastruktur mit einem angehobenen Bodenniveau für Fußgänger entworfen, die bis auf eine Höhe von sechs Metern ansteigt und sich über die umliegende Bebauung erhebt. Obenauf liegen die städtischen Einrichtungen: Läden, Plätze, Terrassen, Cafés, ein Restaurant, eine Bibliothek, ein Kino und ein Urban Entertainment Center. Die Zulieferung erfolgt aus der Unterwelt, wo auch die Parkplätze untergebracht sind. Die höher gelegenen Ebenen sind für Wohnungen und Büros gedacht. Zum Weerwater hin senkt sich das Bodenniveau wieder ab. Dort, an einem großzügigen Platz gelegen, sind das neue Theater und einige markante Wohntürme situiert, die – jedenfalls von der Autobahn aus gesehen – tatsächlich eine Skyline formieren.

Auch diese Planung musste sich, ganz in almerischer Tradition, im Lauf des Prozesses den Wünschen des Marktes anpassen. In öffentlich-privater Zusammenarbeit wurde die ursprünglich orthogonal angelegte Gliederung vom Projektentwickler als zu dunkel für die Geschäftsflächen und zu unattraktiv für Bewohner angesehen. In einer Überarbeitung des Planes (1997) setzte OMA die Fragmente deswegen freier, beinahe willkürlich, so wie in einem „mittelalterlichen europäischen Städtchen“.

Nun, da die Fußgängerzone fertiggestellt ist und die Plätze und Terrassen in Gebrauch genommen sind, ist zu spüren, wie klug dieser Beschluss war: Entstanden ist ein kontinuierlich sich mal weitender, mal verengender Straßenraum mit überraschenden Durchblicken zu den Seiten, nach oben und nach unten, der den Rundgang durch das neue Zentrum tatsächlich zu einem anregenden Stadtspaziergang macht. Zugleich zerschlägt die kontrastierende Gestaltung der unterschiedlichen Fragmente, von denen einige laut nach individueller Aufmerksamkeit schreien, jede Illusion von mittelalterlicher Homogenität.

De Citadel

Mitten über dem erhöhten Bodenniveau steht – oder besser gesagt: schwebt – der Wohn- und Gewerbeblock des Pariser Architekten Christian de Portzamparc. Es ist ein abstrakter rechteckiger Kubus von 130 x 130 Metern Seitenlänge, hochgehoben und verdreht in Bezug auf das gewölbte Bodenniveau und durchschnitten von schmalen Fußgängerstraßen. Seine bizarr geformte Fassadenverkleidung aus strukturierten erdfarbenen Betonelementen bindet den Komplex zusammen. Der Kubus überdacht die verglasten Verkaufsflächen, deren Schaufensterflächen sich dem Auf und Ab des Eingangsniveaus anpassen. Kleine Brücken überqueren die schmalen Einkaufsstraßen und bieten dem Städter einen Einblick in die Welt darüber, die nur für die Bewohner der auf dem Dach gelegenen Reihenhäuser und Apartments zugänglich ist.

Dort befindet sich ein gewellter Dachgarten, inspiriert von der limburgischen Hügellandschaft. Die Wohnungen haben hier jede eine eigene „Haustür“. Eine massiv auskragende Terrasse für Besucher des Restaurants „La Place“ schafft ein interessantes Spiel zwischen öffentlichem, halböffentlichem und privatem Raum. Das Zentrum von De Citadel wird markiert durch einen kleinen Wohnturm.

De Kunstlinie

Hinausgeschoben in das Weerwater liegt das neue Theater De Kunstlinie, entworfen von Kazuyo Sejima und Ryue Nishizawa. Nach der visuellen Dichte der neuen Bebauung um De Citadel strahlt das glatte weiß-graue Gebäude eine wohlthuende Ruhe aus: ein flacher Bau auf einer Grundfläche von etwa 100 x 100 Metern, aus dem die Volumen der drei Theatersäle als abstrakte Kuben herausragen. Auch im Inneren herrscht eine nahezu unwirkliche visuelle Stille. Hinter der Eingangshalle mit dem angrenzenden Restaurant und dem Foyer gelangt man in das labyrinthisch organisierte Kunstzentrum, in dem alle aufeinander folgenden Räume an Sichtlinien aufgereiht sind. Durch dünne gläserne Wände sieht man in den angrenzenden Räumen hin und wieder Gruppen von Kindern, die Musikunterricht erhalten, all das in einer Umgebung, die rein und sauber ist, aber ebenso befremdlich. Als sei man in einem Stummfilm gelandet, in dem der Kameramann eine Übung in visueller Reinheit bis zur Perfektion gebracht hat. Die langen, klug inszenierten Aussichten über das Weerwater und das Spiel des Sonnenlichts in den Patios verstärken diesen Effekt noch. Unordnung ist hier schwerlich anzurichten.

Das Theater jedenfalls ist gut besucht, und die Almerer lernen ihr neues Stadtherz schätzen, das eine gelungene Lösung jener Problematik zeigt, mit der manche Innenstadt zu kämpfen hat: für die breite Masse erreichbar zu bleiben, ohne die Qualität des öffentlichen Raumes zu opfern. Eine gestapelte Landschaft, mitten in einem weitläufigen Polder.

Aus dem Niederländischen von Konstanze Lieb

Der städtebauliche Masterplan des Office for Metropolitan Architecture: Der Verkehr bleibt unter einem gewölbten Deckel verborgen, obenauf sind die Baukörper verteilt.

Abbildungen: OMA



De Citadel: Zwei verglaste Ladungsetage (37.000 m²) bilden die Basis für die Wohnungen (8000 m²), die in Reihenhausanmutung ein be-
grüntes Dach umstehen; der kleine Wohnturm hat sechs Apartments.
Fotos: Christian Richters

Architekt

Christian de Portzamparc,
Paris

Projektleiter

André Terzibachian,
Marie-Elisabeth Nicoleau,
Urban Stinberg

Mitarbeiter

Pierre Auffan, Christophe
Echapasse, Nanda Eskes,
Jeanne Ravet

Kontaktarchitekten

Beekink + Molenaar, Den Haag

Tragwerksplanung

Pieters Bouwtechniek, Almere

Bauherr

Ontwikkelings Combinatie
Chappij – Almere Hart

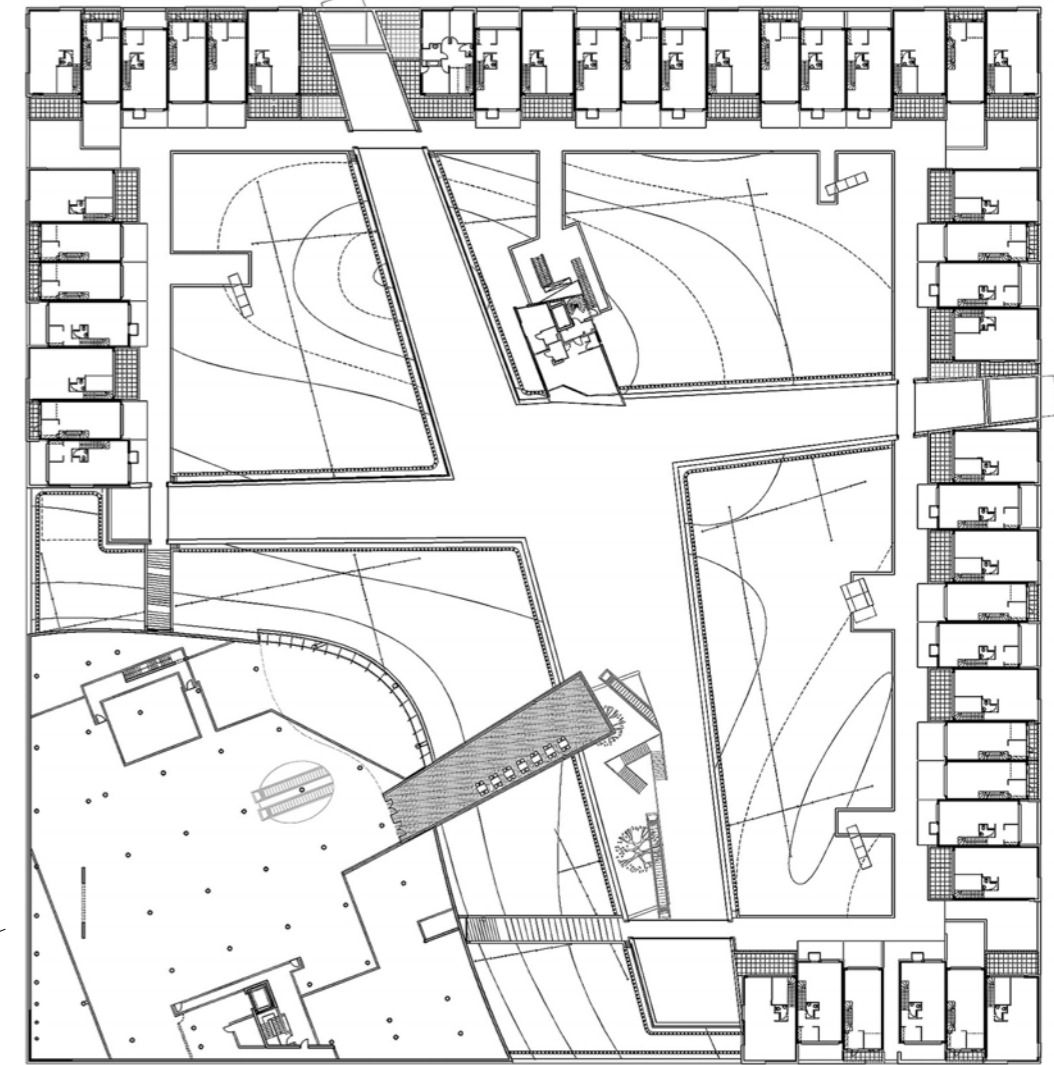
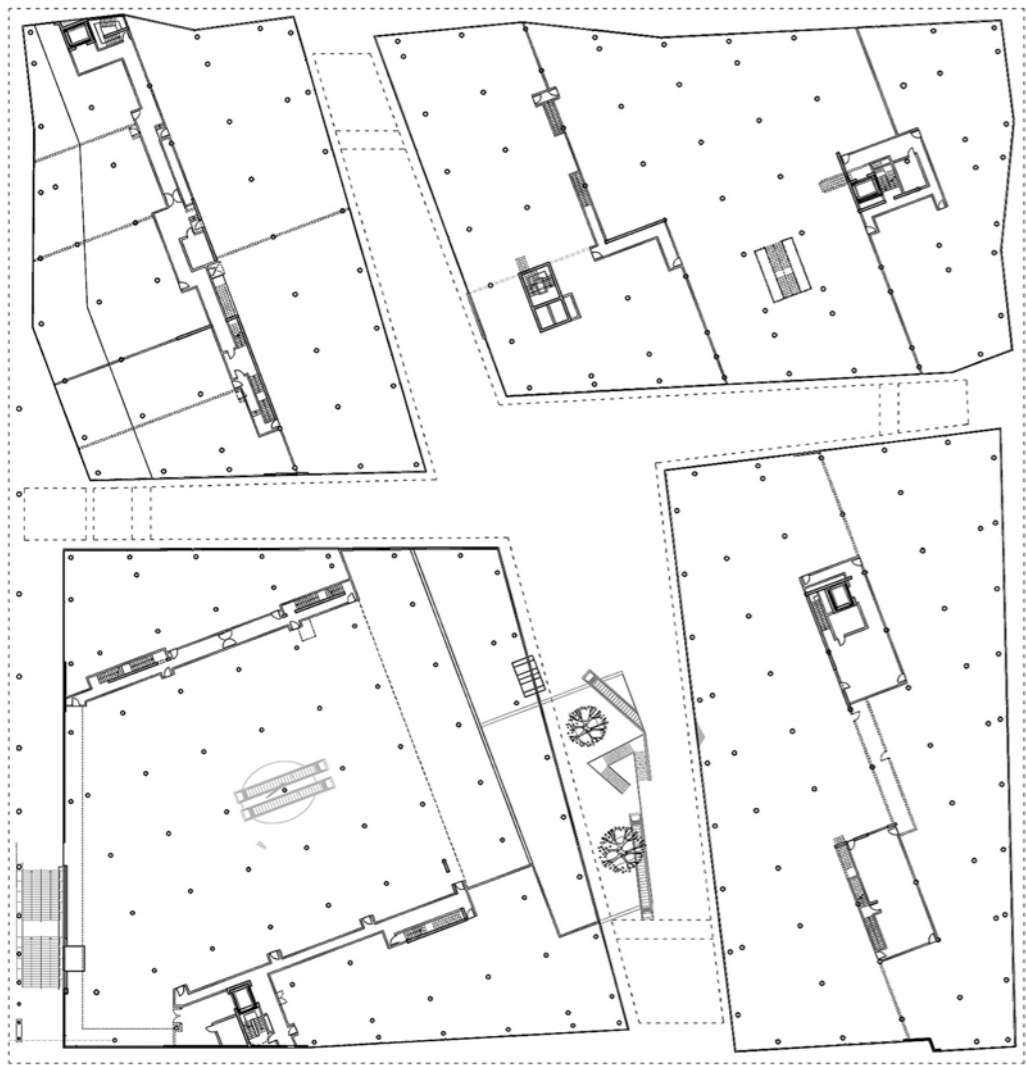
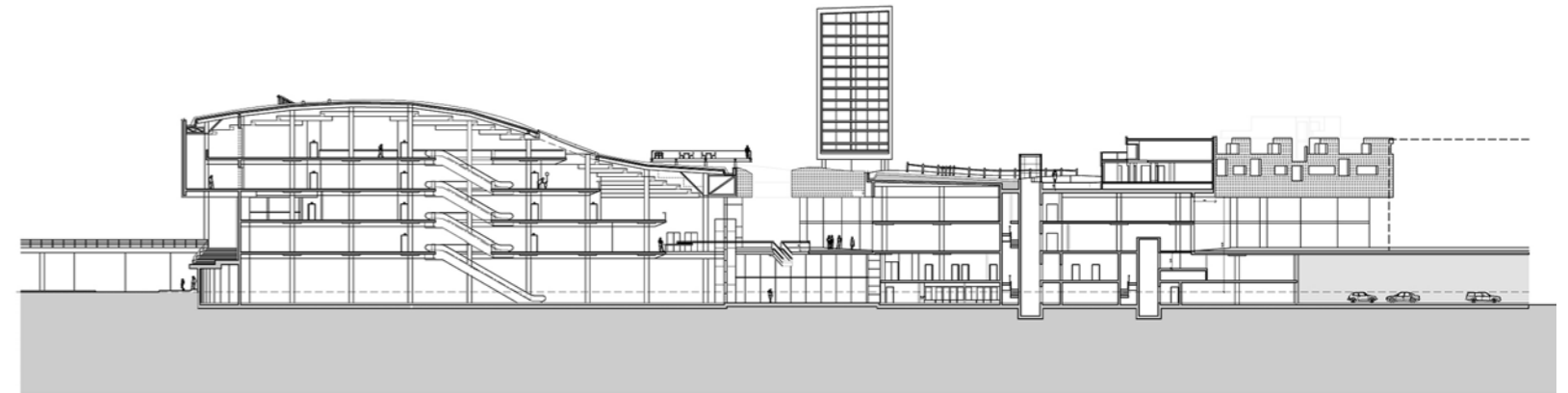
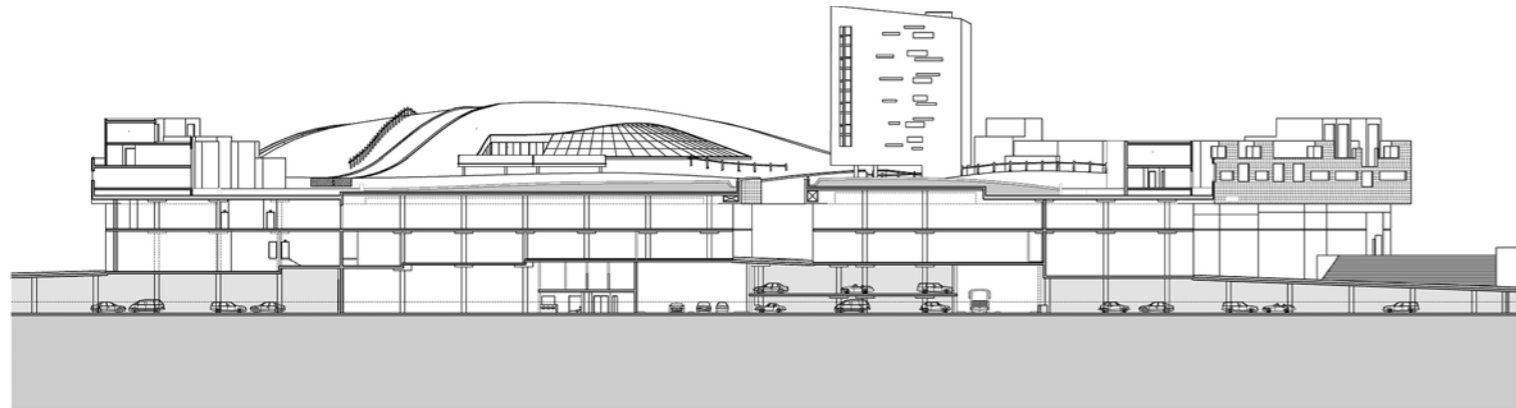


„Es ist schön zu hören, dass junge Talente sich nicht mehr vom durch und durch subventionierten und von den Medien hochgeputzten SuperDutch-Hype beeindruckt lassen. Viele der niederländischen Stimulierungsprogramme für Architektur haben genau das Gegenteil von dem bewirkt, was sie bezweckten: Durch den Imponiereffekt, den die subventionierten Berühmtheiten auf viele junge Architekten hatten, haben sie eine offene und vielseitige Debatte über aktuelle Architektur verhindert. Es ist erfreulich, dass dieses Phänomen sich nun offenbar erschöpft hat.“

Joris Molenaar (geb. 1956) und Wilfried van Winden (geb. 1955) führen seit 1985 ihr Büro Molenaar & Van Winden in Delft. Sie gehören zu den bekanntesten Vertretern des Postmodernismus in den Niederlanden. ► www.molenaarvanwinden.nl
(zitiert nach: NRC Handelsblad, 1.11.2006)



Grundrisse Niveau 1B,
2A und 2B sowie Schnitte im
Maßstab 1:1000





Der Theaterbau De Kunstlinie vereinigt drei Säle mit 1050, 350 und 150 Plätzen, Gastronomie und ein kommunales Kulturzentrum; das große Foyer dient als gemeinsamer Verteiler. Die Fassade verwei-

gert jeden Hinweis auf die Nutzung, der Haupteingang lässt sich erst auf den zweiten Blick finden.

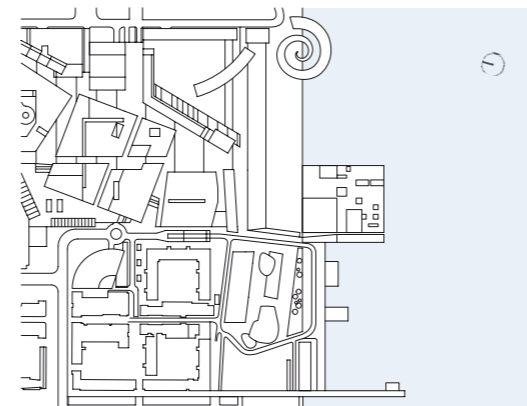
Lageplan im Maßstab
1:10.000

Architekten
Kazuyo Sejima + Ryue Nishizawa/SANAA, Tokio

Tragwerksplanung
Sasaki Structural Consultants, Tokio; ABT Consulting Engineers, Arnhem

Generalunternehmer
Ballast Nedam bv, Speciale Projecten, Utrecht

Bauherr
Stadt Almere



Die Tragstruktur des von Patios perforierten Flachbaus besteht aus 40 mm starken Stahlwänden. Rechts: Blick aus dem mittelgroßen Saal.

Grundriss Erdgeschoss und Schnitte im Maßstab 1:1000
Fotos: Christian Richters

