



Haag geboren, schrieb: *Was ist mir denn in Erinnerung geblieben? Der Himmel, rot vom brennenden Rotterdam in der Ferne. Fallschirmjäger, die sehr langsam herabschwebten, wie gefährliche Engel. Der Einmarsch der deutschen Truppen, den ich an der Hand meines Vaters erlebte. Ich war sechs Jahre alt.*

Aber paradoxerweise war die radikale Zerstörung



der Stadt Fluch und Segen zugleich war, denn schon in den ersten Jahren nach Ende des 2. Weltkrieges sollte der Wiederaufbau ein neues Rotterdam schaf-



fen, was aber dann zunächst doch nicht so gelang. Das zyklische Werden und Wachsen der Stadt dauerte Jahrzehnte, denn zunächst galt es, die Stadt menschenwürdig und funktionstüchtig wieder aufzubauen. Außer der Laurenskerk und der Ruine des Stadhuis war in der historischen Altstadt fast nichts übrig geblieben. Durch weitere Luftangriffe, die aber auch von den Alliierten gegen die deutschen Besatzer geflogen wurden und durch die Sprengungen im Hafengelände, die von den geschlagenen und abziehenden deutschen Truppen hinterlassen wurden, blieb Stadtplanern und Architekten eine riesige Freifläche, die nun den Lebensbedingungen der Menschen und den ökonomischen Herausforderungen angepasst und gestaltet werden musste. Die Fünfziger und Sechziger Jahre standen in Mitteleuropa und dem Osten ganz im Zeichen des Wiederaufbaus und trotz der verheerenden Hinterlassenschaften des Krieges auch als Beginn einer neuen blühenden Periode, die zwangsläufig entstehen musste, weil überall ein industrieller und ökonomischer Neubeginn aus



der Asche der Vergangenheit einen wirtschaftlichen Motor des Wachstums und des konsumorientierten Nachholbedarfs nach sich zog. In der Not und der Fülle der zu bewältigenden Aufgaben machte man aber zunächst die gleichen Fehler wie überall in Europa, wo Städte zerstört daniederlagen. In sogenannter modernistischer Manier wurden bestehende Straßenraster verworfen, die meisten Grachten wurden zugeschüttet, um Platz zu schaffen. Die Verkehrswege in und um der Stadt wurden begradigt und auf den wachsenden Straßenverkehr ausgerichtet. Das alte Rotterdam verschwand, bis nur noch der Turm der Laurenskerk an die Vergangenheit erinnerte. Die scheinbar innovative Idee, Arbeiten, Wohnen und Freizeit zu trennen, verwandelte gewachsene Strukturen in getrennte Lebensfelder und führte zu den bekannten Problemen, die nach einer derartigen Umwälzung überall entstanden: Entfremdung, Vereinzelung, soziale Probleme und nicht zuletzt Kriminalität und xenophobe Ausgrenzungen.

Die Ölkrise, die eine einschneidende allgemeine



Wirtschaftskrise auslöste traf Rotterdam mit seinen vielen Raffinerien und weiterverarbeitenden Industrieanlagen besonders und zog Arbeitslosigkeit und

baulichen Verfall nach sich. Sprach man von Rotterdam, fielen auch immer die Begriffe: Armut und Kriminalität, obwohl der riesige Hafen immer noch das größte europäische Tor zur Welt war. Ein Tor, das auch den unterschiedlichsten Kulturen und Völkern dieser Erde offen stand. Waren es seit Jahrhunderten zu Beginn Hugenotten, flüchtende Flamen, chinesische Seeleute, deutsche Hausangestellte und viele ehemalige Bewohner der holländischen Kolonien in Ostasien, kamen später Gastarbeiter aus allen Ländern der europäischen Peripherie und aus Surinam oder den Kapverden, um beim zweiten und dritten Wieder- oder Neuaufbau der Stadt mitzuhelfen.

Die Krise krepelte das Leben Rotterdams um: Die Holland-Amerika-Linie stellte ihren Dienst ein und der innerstädtische Hafen war viel zu klein geworden. Die nahenden Zeichen der Globalisierung ließen das Güteraufkommen für den Hafen immer umfangreicher werden und so wurden im Westen des Maasdeltas neue, den Anforderungen des weltweiten Containerverschiffens notwendige Hafenanlagen geschaffen, die kilometerlang ins Meer reichten. Dadurch entstanden im Herzen der Stadt große Leerflächen, die in irgendeiner funktionalen Systematik neu belebt werden mussten.

In dieser Phase der Stadtentwicklung entstand bei einigen weitsichtigen Entscheidern und vielen zukunftsorientierten Bürgern Rotterdam die Idee und der Plan, keinen Neubeginn nach herkömmlich restaurativen Charakter vorzunehmen, sondern sich da-

für zu entscheiden, die Stadt neu zu erfinden und im Wandel der Zeit, den Gegebenheiten und Anforderungen einer Metropole, schließlich ist Rotterdam die

zweitgrößte Stadt der Niederlande, strukturell und ästhetisch anzupassen.

Seit den 1980er Jahren sahen die Verantwortlichen im Magistrat die große Chance, der Hafenstadt ein visuell einmaliges Gesicht zu verleihen und das Leben der Bürger in Arbeit und Freizeit wieder auf einen Nenner zu bringen. Das Bild der heutigen City zwischen Centralstation und südlichem Maasufer ist diesem Denken geschuldet und hat Rotterdam für seine Einwohner und für alle, die die Stadt wegen ihrer architektonischen und kulturellen Attraktivität besuchen wollen, zu einer Stadt gelebter Visionen werden lassen.

*„Die Zerstörung wurde als Möglichkeit gesehen, unsere Stadt als moderne weltoffene Metropole neu zu erfinden. Von den Stadtvätern gefördert, und dank großer Talente wie Rem Koolhaas wurde Architektur neben dem Hafen zu einem*

tal brauchte und damit auch Rendite ausgerichtete Investoren ins Spiel kamen, die natürlich eigene Vorstellungen hatten, die sich gegebenenfalls nach den zu erwirtschaftenden Profiten richteten. Daraus entstand der Kompromiss am Kop van Zuid mehr auf teure Luxusapartements zu setzen, was zur Folge hatte, dass dort sozial verträgliche Bausubstanz für den Geldbeutel der Mehrheit der Bürger vernachlässigt wurde. Die Idee des vermischten und verzahnten Stadtlebens bedeutete auch, dass in der Stadt, die mehr als 600.000 Einwohner zählt, überall bis in die äußerste Peripherie das Miteinander der Lebensformen so ideal zu sein hatte wie in der City und am nördlichen Rand der Südstadt. Die Baustrukturen der Nachkriegszeit sind außerhalb des inneren Kerns nicht zu übersehen, aber man geht schrittweise daran, die Visionen, die jetzt schon im Herzen der Stadt Wirklichkeit geworden sind, in neue Quartiere oder Stadtteile zu implantieren.



*zweiten Standbein. Rotterdamer Bauplanung ist ein Exportschlager.“*

Marcel Geerding, Architekt

Andere Städte haben Hochhäuser, aber Rotterdam hat hohe Skulpturalhäuser, könnte man sagen, wenn man der Vielfalt der kreativen Umsetzungen in Rotterdams Wohn- und Verwaltungswelt gerecht werden will. Vermutlich würden viele Architekten einiges dafür geben, diese Bau- und Gestaltungsbedingungen nutzen zu können, denn tatsächlich kann der Bürger in Rotterdam Leben und Arbeit, Freizeit und Kommerz, Tür an Tür, Haus an Haus miteinander verbinden und als hohe Lebensqualität erfahren. Allerdings muss auch angemerkt werden, dass der Bau der Wohnhochhäuser sehr viel Kapi-

Diese Mammutaufgabe, ganz Rotterdam umzustrukturieren und Ghettobildungen wie soziale Schief lagen zu verhindern, wird noch viel Zeit brauchen, aber Rotterdam packt diese Probleme an. Allein die Tatsache, dass jeder zweite Rotterdamer aus einer Einwandererfamilie stammt, bedingt die geforderte Durchmischung aller Klassen, Religionen und Kulturen in allen Stadtteilen. Eine Mammutaufgabe und keiner weiß, ob sie gelingen wird. Die Stadtverwaltung geht bestehende und mögliche kommende Probleme auch durch Gesetzesvorlagen an, so werden beispielsweise zeitlich begrenzte Zugangsbeschränkungen in sozial prekären Siedlungen erhoben, um negative Entwicklungen zu verhindern und diffuse Entwicklungsprozesse im Griff zu behalten. In sogenannten „Transfer-Informationspunkten wird von

Beginn an dagegen gesteuert. Hier handeln Verwaltungsangestellte Schulleiter, Sozialarbeiter oder Richter gemeinsam, um Problemfamilien zu helfen und



kümmern sich im Dialog mit den Bewohnern, um soziale Strukturen mit positivem Input umzusetzen. Für Migranten oder Asylbewerber werden Sprachkurse verpflichtend angeboten, Zeugnisse für die Kinder werden ausschließlich an die Eltern übergeben und durch konsequente und kontinuierliche Beratungsangebote gelingt Integration besser als in vergleichbar ähnlichen Großstädten, sei es in den Niederlanden oder anderen Städten Europas. Im alten Stadtteil Charlois, einem Stadtviertel, das durch soziale Probleme und Kriminalität von sich Reden gemacht hat, wurde die Dordtseslaan, eine heruntergekommene lange Straßenflucht, aufwendig restauriert. In vielen anderen, auch kleineren Wohngebieten des Südens plant man, ebenso vorzugehen.

Dennoch: Man muss hinter die bunten und glänzenden Fassaden schauen, um „inside Rotterdam“ zu verstehen. Das Motto „Rotterdam durft“- Rotterdam hat Mumm“ ist die umgedeutete Parole für „Null Toleranz“. Das geht noch zurück auf Pim Fortuyn (bei



einem Attentat getötet), dem rechtspopulistischen Lokalpolitiker mit seiner Partei :Leefbaar Rotterdam, Lebenswertes Rotterdam. Man kontrolliert überall massiv und hat in allen öffentlichen Bereichen umfassende Sicherheitsmaßnahmen eingerichtet.

Bei vielen Bürgern Rotterdam kommt das nicht so gut an, aber man scheint sich inzwischen in der Tatsachenlage eingerichtet zu haben.

Die US-amerikanische Soziologin Saskia Sassen hat



einmal gesagt: *Die Stadt ist schon lange ein strategischer Schauplatz für die Erkundung der dringendsten Themen, mit denen die Gesellschaft zu kämpfen hat.*

Wenn ich es mir aussuchen könnte, würde ich mit einem Schiff in den alten Hafen fahren und am Boompijeskade an Land gehen, um dann am Witten Huis vorbei in die Innenstadt zu flanieren.

Die angenehmste Weise, in die Stadt gelangen, wird in diesen Tagen aber über Gleise sein, denn ohnehin kann man in Rotterdam gut auf das Automobil verzichten. Ich komme also in der Centraalstation im Norden der City an, einem der ersten und vorrücktesten Architektursymbole der Stadt: Eine silberne glänzende Eisscholle oder ein Felsgrat in eine Edelstahlhülle verpackt, reckt seine Spitze in den Himmel. In dem weitläufigen Gebäude kommen alle Züge aus Osten, Norden und Süden an, denn in einem Kopfbahnhof ist eine Windrichtung im-



mer außen vor. Vor dem 2. Weltkrieg gab es keinen Zentralbahnhof in der Stadt und seit seiner Eröffnung 2014 ist der Bahnhof der Verkehrsknotenpunkt

der Stadt. In 20 Minuten erreicht man den Flughafen Amsterdam Schiphol und vor dem Bahnhofsgebäude kreuzen die Straßenbahnen, die den Reisenden über den Metrolinienverteiler an der Börse in alle Stadtteile gelangen lassen.

Mit einer der Linien 4, 7, 8, 21, 23 - wir können wählen - fahren wir zunächst zur Börse - Beurse, um dann über die Willemsbrug auf die kleine Insel Noorderland zu gelangen, wo auch die alte Eisenbahnziehbrücke „De Hef“ aus dem Jahre 1933 die zweite oder dritte Stufe der Postindustrialisierung versinnbildlicht. Westwärts gelangen wir dann in den neuen, im Prinzip flächenmäßig sehr kleinen Stadtteil Kop van Zuid, der inzwischen mit seinen Büro- und Wohntürmen das zweite Wahrzeichen des modernen Rotterdams geworden ist. Auf der kleinen Landzunge, die in der Maasströmung unmittelbar zwischen dem linken und rechten Maasufer liegt, entstand nach dem Masterplan des Stadtplaners Teun

Angesicht bewundern zu können, ist es notwendig, langsam an der Maas zum Kop van Zuid zu spazieren. Hinter der Brücke über den Spooeweghaven liegt das neue Wohnquartier „an der Ravestejnkande“, ein backsteinroter burgähnlicher Gebäudekomplex mit grünen Spitzdächern. Dahinter wurde zwischen Laan of Zuid und Hof of Zuid ein weiteres großes in sich geschlossenes rotes Büroareal in die Höhe gezogen. Nun betreten wir das eigentliche Hochhausquartier Kop van Zuid und es beginnt mit dem neuen Luxor-Theater und einem von Renzo Piano gebauten Telekom-Tower. Dann folgt das in sich versetzte Dreierensemble von Rem Koolhaas „De Rotterdam“ mit der stattlichen Höhe von 149 Metern aus dem Jahre 2009. Am Ufer der Maas liegt das Cruise Terminal, die Anlege- und Umschlagstelle für die großen Kreuzfahrtschiffe. Der silbrig glänzende, halbrunde Turm des World Port Center von Norman Foster schließt sich an der linken Seite an und der über 150 Meter in den Himmel ragende gegeneinander versetzte



Koolhaas das Großprojekt Kop van Zuid als neues Stadtzentrum, auch das Manhattan (Maashattan) von Rotterdam genannt. Mit der 1996 fertiggestellten Erasmusbrücke von Ben van Berkel war der Anfang gemacht. Bauingenieure nennen diese Brückenkonstruktion „Schrägseilbrücke“ und die inzwischen landläufige Bezeichnung „Schwanenhals“ für den geknickten Pylon in der Mitte wurde ein weiteres Wahrzeichen im Rotterdamer Stadtpanorama.

Mit der Straßenbahn sind wir dann in 10 Minuten im „Neuen Königshafen“, der inzwischen als Hafen keine Bedeutung mehr hat. Um die ganze Wucht der architektonischen Highlights von Angesicht zu

Würfelbau des Montevideo (Mecanoo Architekten) an der rechten Seite wird schließlich mit dem New Orleans Tower vollendet. Zwischen beiden steht aber noch das sehr flache Las Palmas, ein multifunktionales Zentrum für Kunst, Kultur und unterschiedliche Events. Hier findet man auch Hollands trendiges Fischlokal, ein Muss für alle Gaumenartisten.

Am Ende der Landzunge kehren wir wieder in die Geschichte der Stadt zurück, denn das pittoreske Jugendstilgebäude mit den zwei Türmchen war einmal der Sitz der Holland-Amerika Linie, heute ist es das First Class Hotel „New York“ und eine gelungene visuelle Kontrapunktierung zu dem massiven Hochhausge-

birge. Vor 100 Jahren gebaut, war es der zentrale Verbindungspunkt für Auswanderer und Europatouristen.

Auch wenn am Kop van Zuid kaum bezahlbarer Wohn- und Arbeitsraum für den normalen Geldbeutel geschaffen wurde, mit diesem Schritt, die Mitte der Maas zu beleben und gewissermaßen für die „Wohlhabenden“ zu veredeln, war der Weg zum Süden der Stadt geebnet. Denn allen war klar, um eine homogenes Miteinander der Kulturen und sozialen Schichten zu erreichen und die multikulturelle Stadt für die Zukunft fit zu machen, musste sehr rasch der vernachlässigte Süden saniert und in das Geschehen

funktional zusammengehörig, liegen die Bildungszentren für die human resources jeweils unmittelbar an der inneren Peripherie der eigentlichen City. Mit der Erasmusbrücke war nun das Zentrum der Stadt durch eine breite Verkehrsader direkt mit dem Süden der Stadt verbunden und die Landzunge oder das ehemalige Pier Kop van Zuid ist jetzt nach den Plänen der Stadtarchitekten auch als Anlaufpunkt für die großen Kreuzfahrtschiffe angelegt. Das Vorhaben, die Stadt zu einer attraktiven Metropole zu machen, kann nur gelingen, wenn einerseits die Bürger der Stadt von den neuen Baumaßnahmen profitieren und andererseits Touristen aus aller Welt in

sind auch Gesetze und nationalpolitische Systeme, die trotz EU in allen Ländern zumindest in Europa unterschiedlich sind. Was in London, der boomenden Metropole, aktuell unter dem bauwütigen Bür-



germeister Boris Johnson in die Stadt geklotzt wird, unterliegt einer Kritik, die diese Entwicklung aus Gründen der finanziellen Blasenbildung und der Verteilungsgerechtigkeit als sehr gefährlich einstuft. Als Touristen bestaunen wir die spektakulären Bauwerke und baulich visionären Umstrukturierungen in den Städten, die wir besuchen, können aber in der kurzen Zeit, die wir vor Ort sind, nicht in die inneren sozialen oder kulturellen Labyrinth dieser Agglomerationen eindringen. Auch deshalb versuchen wir in den newsletters so viele Informationen aufzuspüren und in allen uns zur Verfügung stehenden Quellen zu recherchieren und als Fakten anzubieten, die der Reisende unmöglich in so kurzer Zeit finden kann.



der lebendigen Mitte eingebunden werden. Städte die an hierarchischen und althergebrachten Kategorien des in sich verkapselten Nebeneinander festhalten, werden im Wettbewerb der ökonomischen Kraftpotentiale nicht mithalten können.

Der Plan, mit außergewöhnlicher und zeitgemäßer Architektur in Ästhetik und Bauökologie ins 21. Jahrhundert aufzubrechen, ist erst der Anfang weiterer Umstrukturierungen und neuer Bauprojekte, die



nun außerhalb des Zentrums entstehen sollen. Auch das Beispiel der Erasmus-Universität im Osten und der Erasmus Medisch Klinik im Westen, beide sind

die bislang eher gemiedene Stadt angezogen werden würden.

Vieles sieht nach der Theorie des amerikanischen Soziologen Richard Florida aus, der postuliert hat, dass die kreative Klasse die Zukunft der Städte maßgeblich bestimmen wird. Wenn diese Menschen, die in vielen Berufen wie Design, Kultur, Kommunikation oder Architektur ihre Ideen einbringen, einmal da sind, dann wird die Wirtschaft und die Dienstleistungsbranche quasi zwangsläufig nachziehen und die wirtschaftliche Kraft wie die gesellschaftliche Attraktivität konsolidieren und in neue Dimensionen treiben. In diesem Zusammenhang könnte man auf den Guggenheim-Effekt in Bilbao verweisen und die urbanistischen Bemühungen der Stadt Montpellier anführen. Ob aber diese theoretischen Ansätze oder Ausführungen wirklich die Zukunft einer Stadt im Sinne des Menschen formen und gestalten kann, wird man an den einzelnen Beispielen von städtischen Lebensformen, die wir weltweit beobachten können, analysieren müssen. Ein wichtiger Indikator

Der Weg zurück ins Zentrum der Stadt führt über die Erasmusbrücke und auf der linken Seite stehen die Türme der Residenzhäuser „de hoge Heeren“. Ein-



hundert Meter weiter auf der rechten Seite sehen wir das Inntel, eines der als sehr gut eingestuftes Nobelterbergen in Rotterdam. Das Besondere an dieser Lokalität ist das Restaurant im obersten Stockwerk, welches über den eigentlichen Bau hinaus zur Maas oder zur Brücke hinausragt und einen sehr schönen Blick auf „Kop van Zuid“ und die Maas bietet.

Ungefähr hundert Meter stadteinwärts steht an der Kreuzung de Blaak - Schiedmasedijk das „Maritiem Museum“ (Ein Muss für alle Segler, Kreuzfahrer und andere Meersüchtige), an dessen östlicher Seite die

eindrucksvolle Bronzeplastik des russisch gebürtigen Künstlers Ossip Zadkine „De Verwoeste Stad“ (The Destroyed City) auf dem Plein 1940 aufgestellt wurde, die an die totale Zerstörung der Innenstadt durch deutsche Bomber 1940 erinnern soll.



Der „Blaak“ ist eine der Boulevardachsen der Stadt und führt von West nach Ost parallel zum Flussbett der Maas. Der Fußgänger kann entweder in Richtung „Markthal“ und „Kubushäuser“ oder zum Museumspark mit dem alten Klinkerbau des Museums „Boijmans van Beuningen“ gehen. Weiter südwestlich, durch den Park, gelangt man zur Kunsthalle und dem Naturhistorischen Museum sowie zum Euromast, der am Ufer der Maas mit 176 Meter Gesamthöhe die Stadt überragt. In direkter Nähe liegt der Eingang zum Maastunnel, den man zu Fuß durchqueren kann. Eines der attraktivsten neuen Architekturschönheiten ist die Markthalle am Coolsingel, einer Tunnelartigen langen Röhre von 117 Metern Länge, 70 Meter Breite und ca 40 Meter Höhe. Im Profil hufeisenförmig, beherbergt dieses eigenwillige Kauf und Markthaus ein feststehendes Marktstandensemble. Hier kommt der Besucher gastronomisch auf seine Kosten mit Spezialitäten, die die reiche Produktpalette der niederländischen Agrarwirtschaft in Einzelhandelsständen oder Restaurants anbietet. Die Innenfassade der halbrunden Kuppel wurde vom niederländischen Künstler Arno Coenen und seinem Team mit einer einzigartigen Glasbedruckung (computerbasierte Composingtechnik) von 11.000 qm mit dem Titel „Hoorn des Overvloeds“ („Das Horn der Fülle“) gestaltet, die unterschiedliche Stillleben holländischer Meister zitiert und den Betrachter eindrucksvoll die großartige Schönheit der Vielfalt allen „Essbaren“ vermittelt. Die Aussenhülle beherbergt neben Geschäften und Büros in den unteren Etagen 228 Wohnungen und einzelne Penthausapartements. Dieses kühne und verblüffende Gesamtkunstwerk wurde vom Architekten Winy Maas aus dem Büro MVRDV geplant und bis 2014 ausgeführt.

Wenn man die Halle wieder verlassen hat und auf dem Kolk steht, wo die futuristisch anmutende Metrostation Blaak den Blick sofort gefangen hält, sollte man innehalten, denn die Markthalle verdeutlicht präzise, wie die beauftragten Architekten in Rotterdam mit Sinnlichkeit und verrücktem Spieltrieb die Stadt beleben und sie zu einem architektonischen Wunderland gestaltet haben. Der nächste Blick fällt auf die Kubushäuser „de Blaakse Bos“ und den runden Wohnturm mit spitzem Dach, der aus einer mittelalterlichen Inspiration entstanden sein könnte. Die Kubushäuser, wohlgemerkt die einzelnen Kuben stehen auf einer Ecke und reihen sich in einer gelb-silbergrauen Kette aneinander. 40 Häuser im Spitzentanz, das hat man so noch nicht gesehen. Alle scheinen bewohnt zu sein, zumindest gibt es zahlreiche Studentenapartments, Läden und ein Café. Die

Seine Intention war, eine Assoziation an einen Wald oder eine Baumkrone zu schaffen, die sich deutlich von den herkömmlichen horizontal-vertikal Sehgewohnheiten abhebt. Wenn man wissen will, wie sich 45° Wohnen mit kippenden Wänden anfühlt, sollte man die Museumswohnung „Kijk-Kubus“ betreten. Eine Passage führt durch den Kubus-Wald und wenn man dann auf der anderen Seite entlang des Oudehavens weitermarschiert sieht man schon ein weiteres, historisches Wahrzeichen der Stadt „das Witte Huis“. Einst das mit 43 Metern höchste Bürogebäude Europas, ist der Jugendstilbau nationales niederländisches Erbe. Auf 1000 Pfählen steht das 11-stöckige Haus und wer die Ornamentik dieses Stils mag, sollte unbedingt zumindest das Café besuchen. Als eines der wenigen Bauten, die die Bombardierung stark beschädigt überlebt hatten, steht es wie 1897 als



üblichen Konventionen eines Hauses sind regelrecht auf den Kopf gestellt. Jeder Kubus verfügt über drei Etagen. Wobei die obersten Etagen ein pyramidenförmiger Raum ist, der zu allen Seiten Fenster hat. Architekt war Piet Blom, der in Holland inzwischen



mehrere dieser Hauskonstruktionen realisiert hat.

Monument einer anderen Zeit an dieser exponierten Stelle. Einen Steinwurf weiter stehen die beiden Bürohochhäuser „The red Apple“ am „Wijnhaven“ und das silberne glänzende „de Willemswerf“. Ersteres bezog die Formen der Nachkriegsarchitektur eines bestehenden Gebäudes in die Planung ein und ähnelt nun einem Baukastengebilde mit gegeneinander versetzten Kubenformen.

Mit der Straßenbahn fahren wir zum Museumspark, um zwei der schönsten und mit umfangreichen Sammlungen bestückten Museen Mitteleuropas zu besichtigen. Das Museum Boijmans van Beuningen wurde schon in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut und ist vom Architekten van der Steur von der sogenannten skandinavischen Bauästhetik inspiriert worden. Das stattliche Gebäude ist

aus rotem Backstein gemauert und wird von einem Turm überragt. Hinter dem Eingang gelangt man in einen großen Innenhof, der nach allen Seiten mit Galerieflügeln flankiert wird. Sehr angenehm ist die



Lösung der Beleuchtungsfrage, indem man soweit es möglich war, die Einstrahlung des Tageslichtes genutzt hat. Das Gebäude wurde nach dem Krieg mehrere Male erweitert und die röhrenförmige Spitze

seit 2015 das niederländische Architekturinstitut mit den Sonderabteilungen Fashion und Design. Drei Formsprachen prägen die Gestaltung: der Glaskubus umgeben von einer fragil erscheinenden Säulenkolonade, die ein breitmäsiges Gitterdach aus Stahl trägt und der eigentliche quadratische Ausstellungsblock aus hellen Ziegeln. Lichtinstallationen lassen das gesamte Gebäude und den vorgelagerten kleinen Teich nachts spektakulär aufleuchten. Geht man ein Stück zurück um die Ecke und biegt in die Jongkindstraat ein, findet man Ende der Straße ein vom Bauhaus inspiriertes Schmuckstück aus dem 1933: das „Sonneveld House“: Funktionelles neues Bauen im Holland der Dreißiger Jahre mit lichtdurchfluteten, in Orange, Beige, Bronze und Blattgrün gehaltenen Räumen, vielen Fenstern und Türen, keine tragenden Wände und modernste Haustechnik. Für die Bewohner, den Sonnevelds, war das der Einzug in eine neue Kultur und selbst die Standorte oder Wände für Skulpturen, Bilder und Fotos wurden von den Architekten Brinkman und van der Vlugt vorgegeben. Südwärts durch den Park gelangt man zur Kunsthal, geplant und erbaut vom Stararchitekten Rem Ko-

Was heißt aber alternative Künstler? Die Antwort beinhaltet alle Werke und Stilübungen- oder versuche von art brut bis zu den Arbeiten von Autodidakten und den Insassen von psychiatrischen Kliniken. Diese Namen sprechen für das Motto „EQUAL RIGHTS FOR ALL ARTISTS“: Morton Bartlett, James Castle, Henry Darger, Sam Doyle, Guo Fengyi, Willem van Genk, Paulus de Groot, Paul Laffoley, Augustin Lesage, Martín Ramírez, Nek Chand Saini, Marianne Schippanboord, Tomoyuki Shinki, Marcel Storr, George Widener and viele andere.

In der Szenemeile Witte de Withstraat steht das gleichnamige Museum, das seit 1990 zugänglich ist.



Das „Witte de With“ bezeichnet sich selbst als alternativer Kunstort im Gegensatz zu den traditionellen Museen der Staat und will neuen Perspektiven der zeitgenössischen Kunst den notwendigen Raum bieten, den sie ansonsten nicht unbedingt bekommen würde. Das Konzept der Kuratoren eröffnet Möglichkeiten für junge Künstler und für neue Experimente.



des Turmes strahlt nachts über die Stadt. Wer das bekannte Bild „Turmbau zu Babel“ von Pieter Breugel im Original und viele andere Meisterwerke sehen will, sollte unbedingt dieses Museum aufsuchen. Vier weitere Kunstorte, die allesamt in einem Viertel liegen, sind noch auf dem Zettel, wenn man wissen will, wie die Stadt Rotterdam die schönen Künste fördert und dem Publikum zugänglich macht. Diagonal gegenüber dem Boijman's wurde 1993 „Het Nieuwe Instituut“ von Jo Coenen errichtet und beherbergt

olhaas. Dieser Kunstort zeigt das innovativste und außergewöhnlichste, was die Kuratoren unter dem großen Begriff „Kunstaussstellung“ verstehen. Da wird etwas gewagt und die Räume bzw. die gesamte Gestaltung des Gebäudes gibt alles her, was man dazu benötigt. Wir sahen eine wunderbare Ausstellung, die „The Museum of Everything“ genannt wurde, eine große international bestückte Retrospektive mit über einhundert Künstlern der sogenannten „alternative artists“ aus dem 19., 20. und 21. Jahrhundert.

In diesem newsletter können nicht alle architektonischen Ausnahmeleistungen dezidiert aufgeführt werden, aber mir erscheint zum einem die Schouwburgsplein mit der Pauluskirche, dem „Calypso“, der Alsop-Architekten, „de Doelen“, die Rotterdamer Konzerthalle und dem Pathé-Kino wichtig, wie das Lloydsquartier mit dem World Trade Center, dem „Weenarturm“ (1990) oder dem „Schielandturm“. Der Euromast, der unmittelbar am Ufer der Maas der Stadt einen perfekten Aussichtspunkt bietet, ermöglicht nicht nur eine offene Sicht auf die architektonische Spielwiese der Stadt, sondern einen weiten Blick bis Den Haag, Delft und auf den lang gestreckten neuen, sich immer weiter vergrößernden Handelshafen, der bis weit ins Meer reicht. Von der Plattform und dem Restaurant in 100 Meter Höhe kann man entweder draußen einmal rundum gehen oder es sich innen a la carte gut gehen lassen.

Wer jetzt Lust auf Rotterdam bekommt, wird sicherlich im aufbrechenden Frühling ein unvergessliches Reiseerlebnis haben.

Wolfgang Neisser