

Vreugde in naoorlogse winkelstraten

*een vergelijking tussen
Lijnbaan en Prager Straße*



Vreugde in naoorlogse winkelstraten

een vergelijking tussen

Lijnbaan en Prager Straße

vakcode:

docent:

huidig semester:

naam:

studentnummer:

datum:

AR3A150

C. Wagenaar

Msc4 Dwelling

Jeroen van Rijsbergen

1315234

12-04-2010

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Lijnbaan	
Intermezzo	3
Geschiedenis	4
Ontwerpuitgangspunten	5
Opbouw ensemble	6
Winkels	7
Woongebouwen	7
Ontvangst door de buitenwereld	8
Toekomstperspectief	9
Prager Straße	
Intermezzo	10
Geschiedenis	11
Ontwerpuitgangspunten	11
Opbouw ensemble	13
Appartementen	13
Hotels	13
Restaurant International	14
Winkels	14
Centraal Warenhuis	14
Winkelpaviljoens	14
Bioscoop	14
Wiener Platz	15
Ontvangst door de buitenwereld	15
Toekomstperspectief	15
Vergelijking	17
Ontstaansgeschiedenis/context	17
Schaal/menselijke maat	17
Eenheid en identiteit	18
Flexibiliteit	18
Conclusie	20
Ontstaansgeschiedenis/context	20
Schaal/menselijke maat	20
Eenheid en identiteit	20
Flexibiliteit	20
Bronvermelding afbeeldingen	21

Voorwoord

Voor u ligt de scriptie die ingaat op de wederopbouwarchitectuur die zo kenmerkend is geworden voor Europa. Er wordt ingezoomd op twee projecten die voor beide contexten uniek in hun soort waren: winkelpromenade De Lijnbaan in Rotterdam en de Prager StraÙe in Dresden. Vijftig jaar na hun totstandkoming is het een goed moment om beiden te vergelijken en terug te kijken op hun ontstaansgeschiedenis. Onder welke omstandigheden zijn ze tot stand gekomen? Wat is er van beide winkelstraten geworden in de 21 eeuw? Voldoen ze tientallen jaren na hun ontstaan nog aan hun verwachtingen? Wat is hun architectonische waarde vandaag de dag? Besloten wordt met conclusies.

Jeroen van Rijsbergen

Lijnbaan

Het is het voorjaar van 2009 als ik een bezoek breng aan een Argentijns restaurant op de Lijnbaan. Opvallend is dat in het verlengde van de entree de trap naar de eerste verdieping is gelegen. Ik neem plaats aan een tafel bij het raam op de begane grond. Buiten op het terras wordt ook gegeten. De bar bevindt zich tegen de achtergevel. Op de eerste verdieping is de keuken gevestigd, die met een liftje verbinding met beneden houdt. Een typische vorm van improvisatie in een voor zijn functie niet ideaal ontworpen behuizing. Vermoedelijk heeft het restaurant zich hier pas ver na oplevering van de Lijnbaan gevestigd, toen de gevestigde winkelier er geen brood meer in zag. Ik geniet van mijn biefstuk en betwijfel of het personeel enig benul heeft van de architectuurhistorie te midden waarvan zij werkzaam is.

Fig. 1 Luchtfoto van de Lijnbaanhoven. Achter de hoven ligt de Lijnbaan.



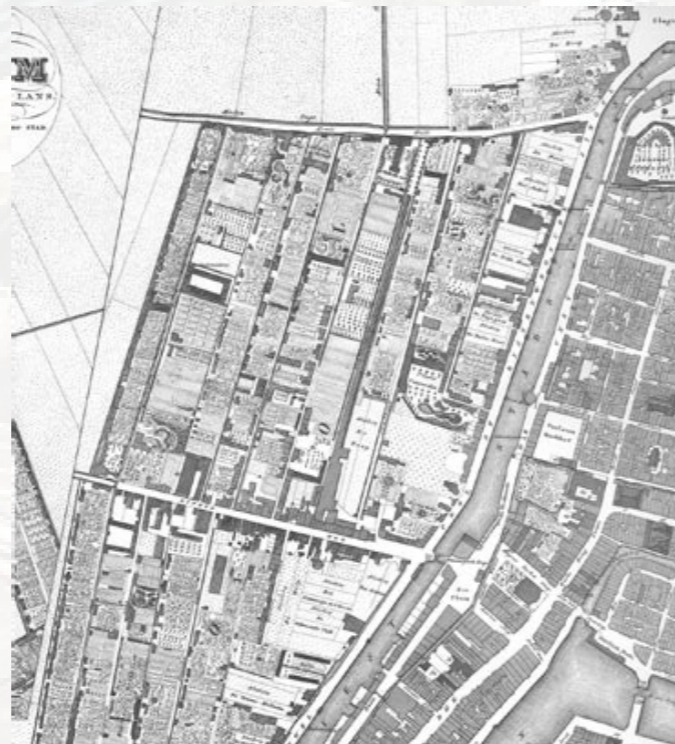


Fig. 2 De Lijnbaan medio 19e eeuw: een landschap van lanen



Fig. 3,4 Het centrum van Rotterdam, voor en na het bombardement

Geschiedenis

Tot 1839 was het gebied waar nu in Rotterdam de Lijnbaan ligt een landelijk lanenlandschap. De lanen waren bedoeld voor voetgangers en daarom afgesloten van het overige verkeer door middel van een hek of slagboom. In het midden van de 19e eeuw kwam de verstedelijking op gang. De oude lijnbaan verdween als gevolg van verschuivingen in functies. Het semilandelijke gebied veranderde door de ongecoördineerde bouw van woningen in een ongezonde stinkende stad. De aanleg van de Westersingel moest hier verandering in brengen. Sloten werden gedempt en het stratenpatroon dat nu nog herkenbaar is, werd neergelegd. Er ontstond een ensemble van gesloten bouwblokken. Het zuidelijk deel van de Lijnbaanstraat werd ingenomen door een ziekenhuis. In 1940 werd het centrum van Rotterdam zwaar getroffen door een bombardement. Het kloppend hart van de stad met al haar winkels werd in een zee van vuur weggevaagd. Na opruimen van het puin ontstond een maagdelijke vlakte die pas tegen het eind van de 20e eeuw vol raakte. Winkelcentrum De Lijnbaan werd de eerste nieuwe straat op deze vlakte. Het gebied is van karakter veranderd maar de oorspronkelijke lange lijn van de vroegere lijnbaan is nog altijd zichtbaar en voelbaar.¹

De Lijnbaan is ontstaan als idee, geboren uit nood en in luttele jaren uitgegroeid tot een thans wereldwijd begrip; het schoolvoorbeeld van een modern winkelcentrum. De algemene bereidheid tot samenwerking was de basis waarop gewerkt werd aan de Lijnbaan. Met elkaar zette men de schouders eronder en op basis hiervan is het winkelklimaat ontstaan.

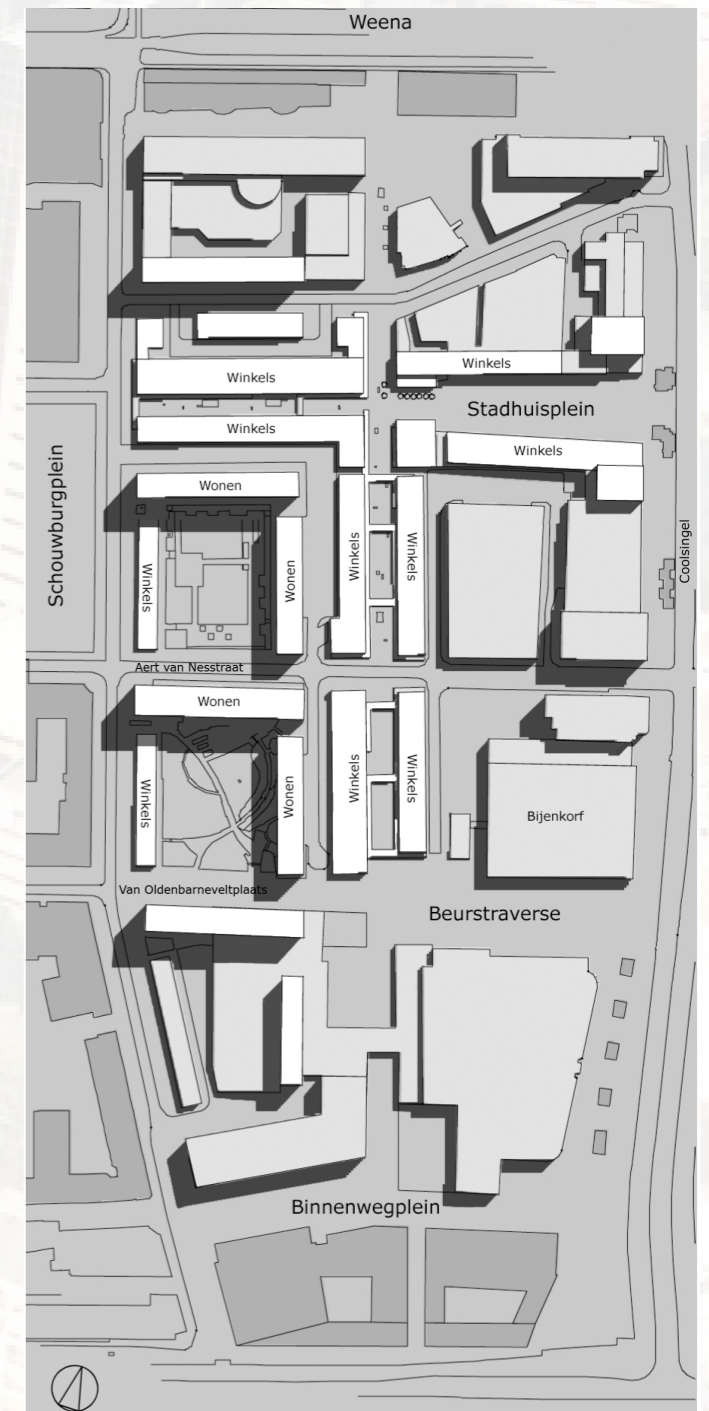


Fig. 5 Plattegrond van de Lijnbaan in zijn omgeving met verdeling van functies.

¹ CRIMSON 2004, *De Lijnbaan - Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble* (Rotterdam, 2004)

Lijnbaan

Ontwerputgangspunten

Voordat het specifieke plan voor de Lijnbaan ontstond, werden al ideeën voor het nieuw te vormen winkelhart van Rotterdam omschreven door de private sector. De winkelstraten dienden een geringe straatbreedte te krijgen gecombineerd met een grote bebouwingshoogte en zo min mogelijk doorgaand verkeer: Een vergelijking werd gemaakt met de Kalverstraat, Hoogstraat en Veenestraat: nauwe geasfalteerde winkelstraten met door haar hoge bebouwing gefilterd licht. Verder was men het er over eens dat er binnenstadhoven moesten worden gerealiseerd ten behoeve van wonen, kantoren, parkeren en expeditie.

In beginsel werden plannen ontwikkeld op basis van individuele percelen. Het latere plan voor het nieuwe Rotterdam was van een veel grotere schaal. Dit resulteerde in de wens tot het realiseren van grote samenhangende complexen. De eenheid in de binnenstad zou op die manier worden bevorderd en daarnaast een kostenbesparing voor architect en uitvoering opleveren -in naoorlogse tijd geen ongewenst gegeven.²

Een belangrijke beslissing die voorafging aan de vorming van het eigenlijke Lijnbaanconcept was de wijziging in richtlijnen die maakte dat winkeliers niet langer waren gebonden aan de eis om hun winkel hoger op te bouwen met verdiepingen gevuld met andere functies. Deze maatregel leidde tot een nieuw voorgesteld beeld van een promenade begrensd door parterrewinkels van hooguit één verdieping. Dit beeld werd ontleend aan het in laagbouw uitgevoerde noodwinkelcomplex op de Coolingsingel dat een contrast vormde met de hier aanwezige hoogbouw.

Kort na de oorlog, al in 1946, publiceerde Van den Broek de uitkomsten van zijn studie van de ontleding van het stadsblok tot een zgn. basisplanblok. Zijn conclusie was dat de stadsblokken ravijnachtige straten opleverden. Hij stelde voor kantoren en woningen los te koppelen van de winkels. Door ook de ontstane restruimtes functies te geven, ontstond het concept dat

de Lijnbaan thans is: een winkelstraat voor voetgangers met daarachter expeditiestraten, waarlangs woonblokken liggen met op de eerste verdieping kantoren. Er is lang gedebatteerd over de breedte van de winkelpromenade. Uiteindelijk kwam men uit op 12 tot 18 meter.

In 1951 kreeg het bureau Van den Broek en Bakema de opdracht tot het ontwerpen van het Lijnbaangebied. De stedenbouwkundige opzet voor het gebied was toen al gereed. Het ensemble is in twee fasen gerealiseerd. Het eerste, noordelijke deel bestond uit een noord-zuidas met haaks hierop de Korte Lijnbaan. Richting Coolingsingel is de Korte Lijnbaan verbreed om een plein te vormen voor het stadhuis. De tweede fase bestond uit het doortrekken van de Lijnbaan naar het zuiden. Hiervoor moest eerst het Coolingsingelziekenhuis wijken. De verlenging is geïntegreerd met de toen reeds bestaande warenhuizen De Klerk en Termeulen die eveneens door Van den Broek en Bakema waren ontworpen. Ter plaatse van het oude ziekenhuis is een klein plein gevormd. Hiermee werd voldaan aan de wens om een oude kastanjeboom uit de voormalige ziekenhuistuin te behouden. Ook is een tuinpoort behouden. Deze is opgesteld op de rooilijn van de etalages op de Lijnbaan. Daarnaast is op deze locatie haaks op de Lijnbaan een overbouwning gerealiseerd die dienst deed als voetgangersbrug voor het winkelend publiek. Ten slotte verrees een ondergronds winkelpleintje, bereikbaar via een roltrap vanaf de promenade. Dit plein deed dienst als bioscoop, theater en restaurant.

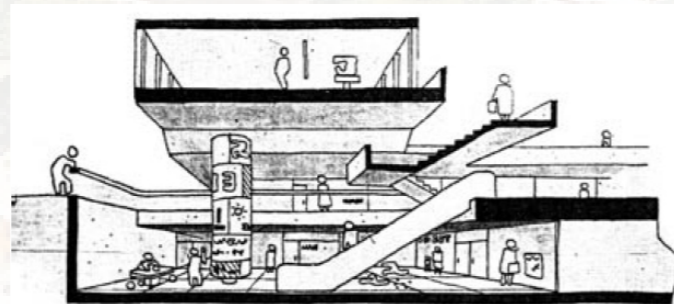


Fig. 6 Perspektivische doorsnede van het ondergronds winkelplein. Tegenwoordig is het overdekt en huisvest het een muziekzaak.

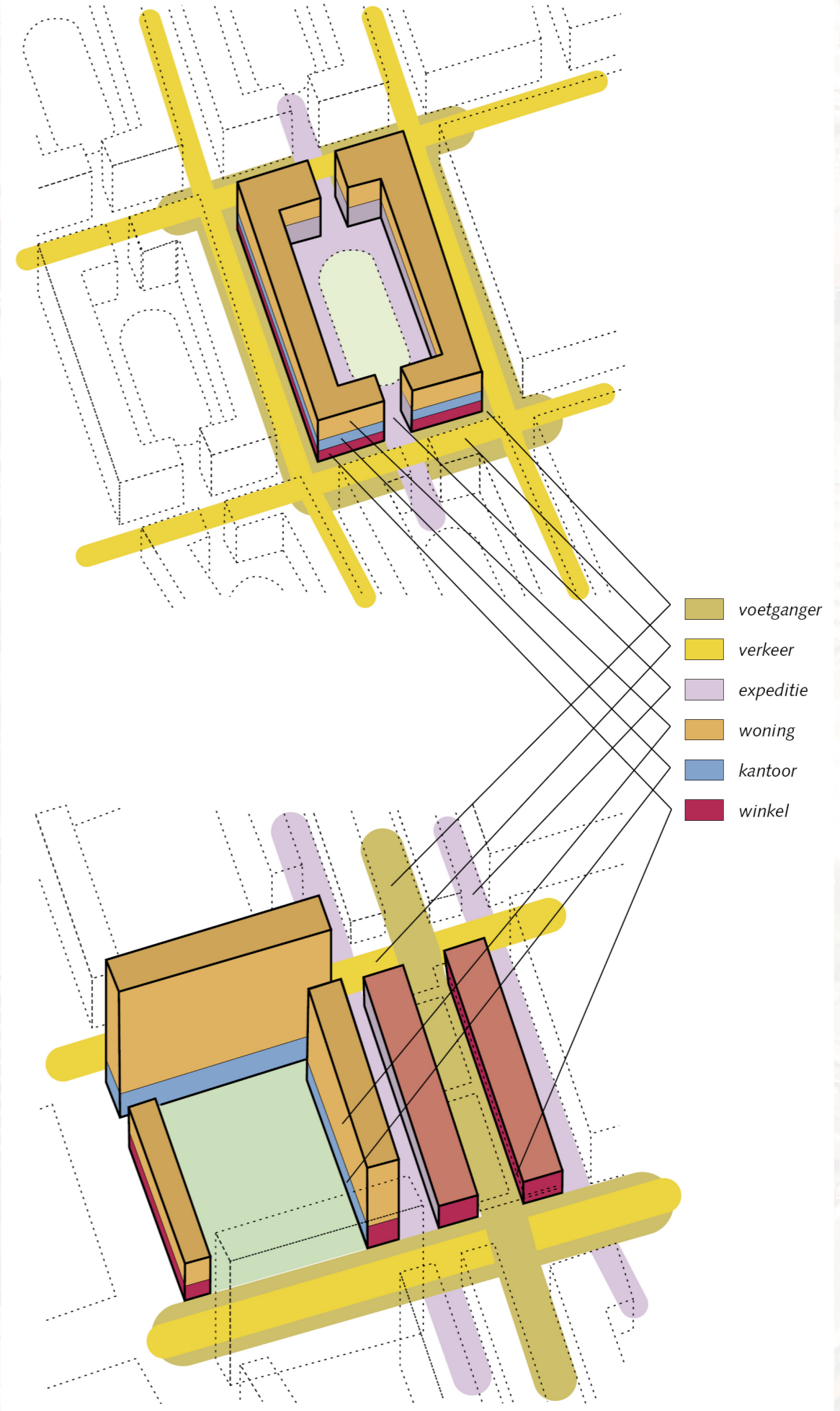


Fig. 7 Ontleding van het traditonele stadsblok in de configuratie van de Lijnbaan.

2 Boor, W.S. van der, *Stedebouw in samenwerking*, (Alphen aan den Rijn, 1991), p.88.

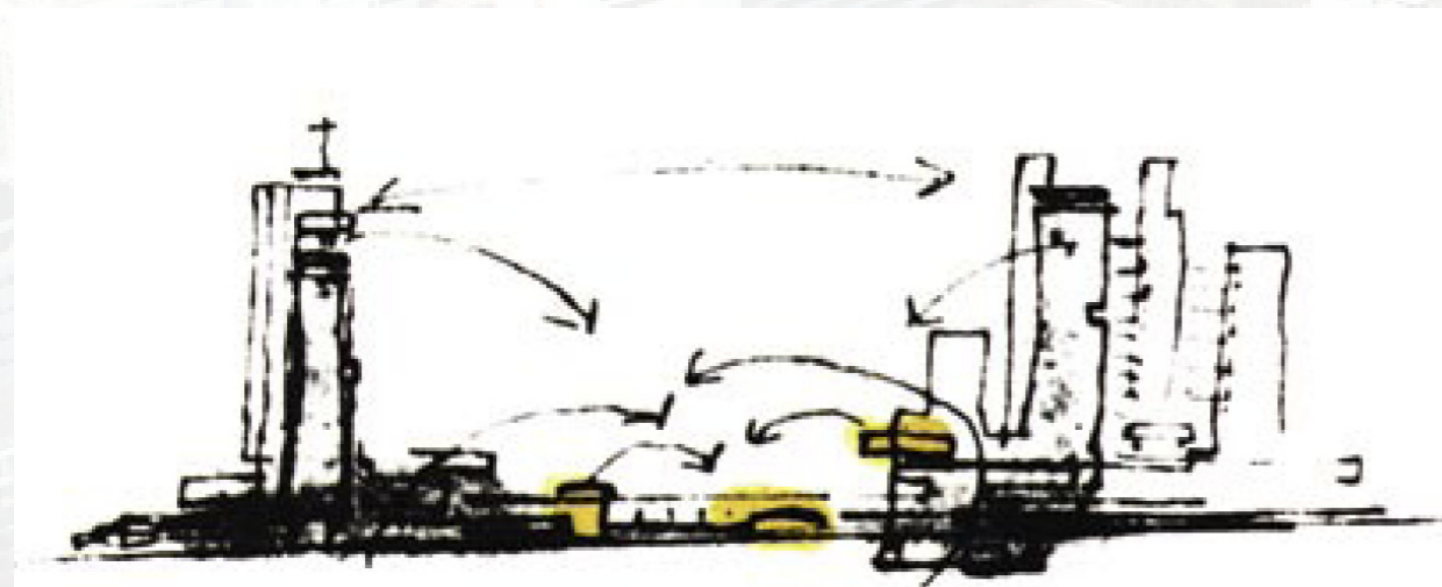


Fig. 8 Doorsnedeschets van de Lijnbaan, zoals Van den Broek en Bakema het voor ogen hadden.

Amerikaans voorbeeld

In de Verenigde Staten werden midden 20e eeuw vernieuwingen op het gebied van winkelcentrumarchitectuur gerealiseerd. Een van de pioniers hiervan was Victor Gruen, een Oostenrijkse immigrant. Hij was verantwoordelijk voor het Northland Shopping Centre, dat gereed kwam in 1954. Het concept van dit centrum was gebaseerd op de wens om suburbs van openbare ruimte te voorzien en gemeenschappen te bouwen. Gruen voorzag de winkels van kinderdagverblijven, speeltuinen, auditoria, bowlingbanen e.d.

De opbouw bestaat uit grote verzamelgebouwen en warenhuizen met daartussen pleinen en patio's met paviljoens, bloemperken en beeldende kunst. Het openluchtkarakter, de inrichting van de openbare ruimte en de architectonische uitvoering leggen de link met de Lijnbaan.

Van den Broek en Bakema vertaalden het Amerikaanse concept naar een meer Europese situatie en vervlochten het met het omringende stadsweefsel. Hierdoor heeft de Lijnbaan meer weg gekregen van een openluchtpassage dan een mall. De Lijnbaan is in feite een platte openluchtversie van een verzamelgebouw als het Groothandelsgebouw.³

Opbouw van het ensemble

De Lijnbaan is qua opbouw een ontleding van het traditionele stadsblok in afzonderlijke elementen die vervolgens weer in elkaar gezet zijn. Deze configuratie heeft geresulteerd in een dichtbebouwd open stadsdeel, waarin werd gewerkt, gewoond, gerust en gewinkeld in een situatie waarin alle functies op hun meest ideale locatie liggen. Zij is geordend als ware het een omgekeerde piramide: in het midden bevindt zich het wandelgebied en de verblijfsruimte, terwijl deze wordt geflankeerd door lage winkels en hieromheen middenmaat hoogbouw. Haaks hierop bevinden zich de meer grootschalige woonflats in een ritme van schijven dat dusdanig geordend is dat het gebied tussen Blaak en Weena, en Coolsingel en Van Oldenbarneveltstraat van bovenaf gezien een strak grid heeft. (zie figuur 5)

Winkelend publiek dat op de Lijnbaan langs de etalages slentert, ziet als het omhoog kijkt links en rechts hoge woongebouwen afgewisseld met nieuwe kantoortorens en woonflats. Iedere keer als er weer een wolkenkrabber is gerealiseerd, vormt het perspectief weer een nieuw samenhangend stadsgezicht.



Fig. 9 Hoogbouw op de achtergrond vormt het perspectiefbeeld voor het winkelend publiek

Het slenteren langs de etalages was voor die tijd een ongekennde luxe met de luifels die bescherming boden tegen weer en wind. De wandelaar was verlost van het rijdend verkeer en kon zich geheel richten op de winkels en hun koopwaar. De wandelstraat kreeg een breedte van 12 tot 18 meter, wat ruimte bood voor verfraaiing door bloemperken, banken

Fig. 10 Straatbeeld met de luifels die de winkelpassage oversteken.



en terrassen. Deze elementen zijn op het grid van de doorlopende bestrating ontworpen, wat het geheel een samenhangend beeld geeft. Hiermee is het niet puur een verkeersader geworden maar vooral ook een verblijfsgebied. Men hoopte dat door het langere verblijf het winkelend publiek meer zou inkopen. Door bovendien de etalages volledig in glas uit te voeren, trachtte men de drempel tussen trottoir en winkel nóg kleiner te maken. Achter de winkelblokken zijn expeditiestraten gelegd. Van hieruit worden de winkels bevoorradt zonder dat het winkelend publiek hier last van heeft. Het verkeer kan de Lijnbaan kruisen over de Van Oldenbarneveltstraat en Aert van Nesstraat, die de Coolsingel met de Karel Doormanstraat verbinden. De overige oversteekplaatsen zijn autovrij gemaakt en doen hiermee recht aan de functie van het voetgangersgebied. (figuur 10)

Winkels

De winkels zijn door Van den Broek en Bakema ontworpen volgens diverse ontwerp-thema's. Deze kunnen worden omschreven met de term 'overgangselementen': elementen die de overgang vormen tussen de kleinste individuele details van de winkels en de grotere elementen als de woongebouwen. Dit sluit naadloos aan bij de bureau-philosophie van het architectenbureau, welke is verwoord in het boek 'Van stoel tot stad' dat zij publiceerden. De Lijnbaan bleek het ideale ontwerp om aan deze gedachtegang te koppelen.

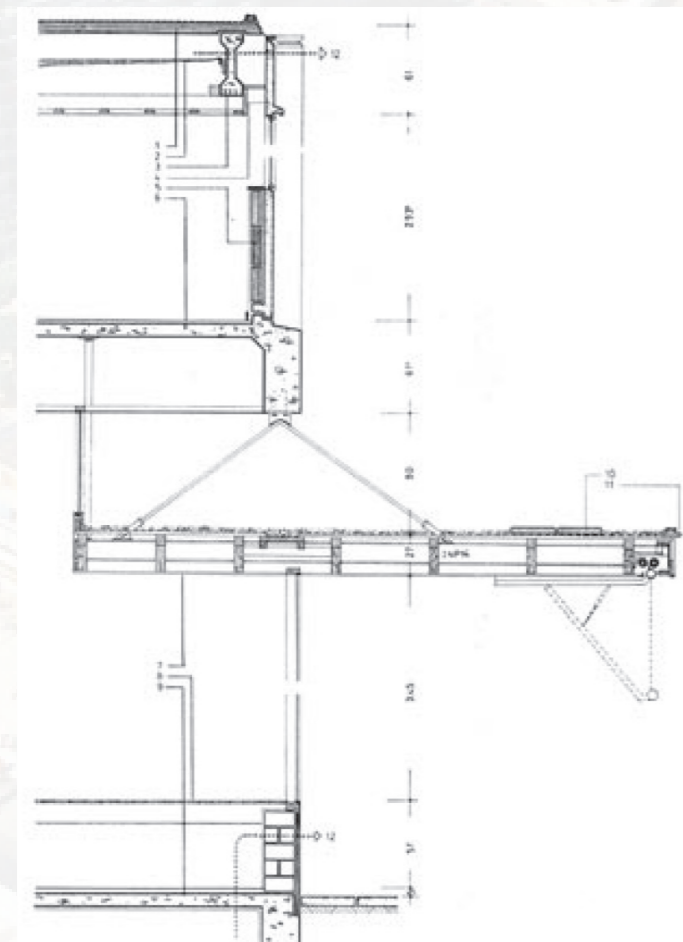


Fig. 11 Doorsnede van de luifels die een gefaseerde overgang vormen van buiten naar binnen.

Op grotere schaal heeft de Lijnbaan zich gevoegd in het stedenbouwkundig patroon van de stad. De Korte Lijnbaan is dusdanig gepositioneerd dat zich voor het stadhuis aan de Coolsingel een plein kon vormen. Zo kreeg de rooilijn van de winkels hier ook betekenis op grotere schaal. Op kleinere schaal valt het materiaalgebruik op. De winkels zijn opgebouwd als een betonskelet van drie bouwlagen, waarvan één laag

ondergronds. Waar de begane grond een glazen etalage heeft, daar is de verdiepingsgevel aan de voorzijde voorzien van betonnen stijlen en platen, bekleed met natuursteensplit. De gevels hebben een stramen van 1,10 meter. De voorgevel is overwegend in glas uitgevoerd, dit in tegenstelling tot de zij- en achtergevels, die beheerst worden door grijze panelen.



Fig. 12 Het stadhuisplein heeft zijn ontstaan mede te danken aan de compositie van de Lijnbaan.



Fig. 13 Gevelbeeld op de Lijnbaan.

Meest in het oog springend element zijn de luifels, opgebouwd uit stalen liggers die aan de winkel zijn gehangen door middel van stalen stangen. Door de manier van ophanging komt er licht bij de gevel op de begane grond. Op die manier oogt de luifel als een doorgaand element op de schaal van de gehele Lijnbaan. Dit effect wordt versterkt doordat de luifels op sommige plaatsen oversteken naar de overzijde van de winkelpromenade. Hierdoor kunnen de bezoekers droog oversteken. Het achttien meter brede voetgangersgebied van de Lijnbaan is opgedeeld in vijf meter verkeersruimte, acht meter verblijfsgebied en weer vijf meter verkeersruimte. De buitenruimte is volgens hetzelfde grid van 1,1 meter ingericht als de gevels. Qua winkelunits zijn vier types te onderscheiden, ieder in verschillende breedtes. Verder is er verschil in verdiepingsindeling en positionering van de trappen. Ook in de gevels is er contrast zichtbaar. Ter plaatse van de oversteek van luifels werd bijvoorbeeld volstaan met een glazen gevel over de gehele hoogte.

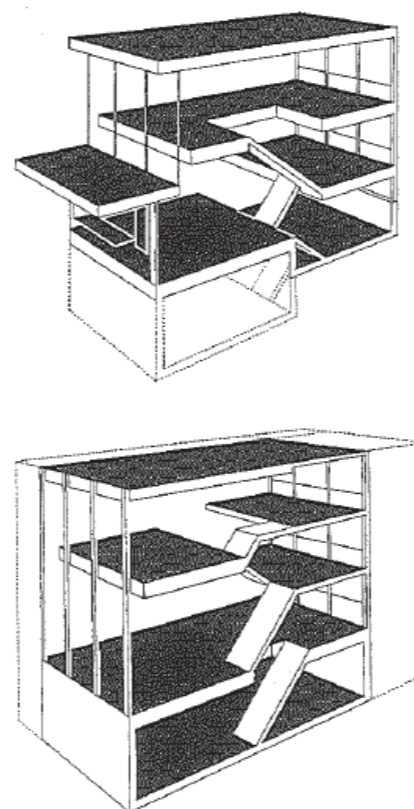


Fig. 14 Twee basiswinkeltypen: het entresoltype en het normaaltype met verdiepte kelder

De relatie binnen-buiten wordt versterkt door de eerste verdieping over te laten kragen over de promenade, waarbij de vloer buiten eenzelfde natuursteenafwerking heeft gekregen als de binnenvloer van de winkel.

Woongebouwen

Ten westen van de Lijnbaan zijn vanaf 1955 woongebouwen rondom groene hoven gesitueerd.⁴ Haaks op de Lijnbaan staan de dertien verdiepingen hoge woonschijven en parallel hieraan de negenlaagse woongebouwen. Zo ontstond vanaf de winkels gezien een trapsgewijs oplopende gebouwhoogte.

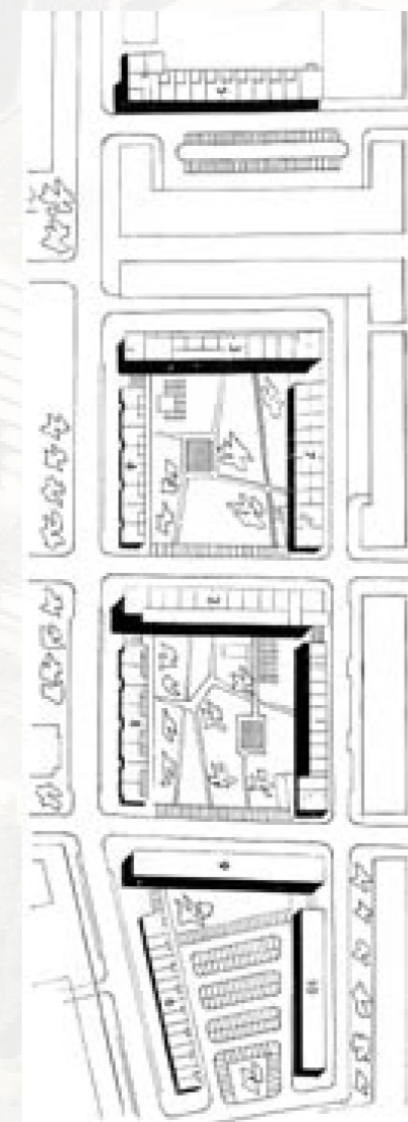


Fig. 15 Positionering van de woonflats met hun (parkeer) hoven. Rechts hiervan loopt de Lijnbaan.

4 Van Traa, C., Rotterdam. De geschiedenis van tien jaren wederopbouw, (Rotterdam, 1955)

Aan de westzijde van de hoven zijn over drie lagen winkels en maisonnettes geplaatst. De entrees van de woningen zijn allen georiënteerd op het groene hof. De flats zijn afzonderlijk door verschillende architecten ontworpen. Architect Hugo Maaskant coördineerde dit proces en was zelf verantwoordelijk voor de eerste flat aan de Kruiskade.



Fig. 16 De Lijnbaan met op de achtergrond de woonflats.

Het ritme van de woonschijven ten westen van de Lijnbaan is ook vanaf de Coolsingel nog merkbaar. Hier springt de rooilijn ter hoogte van de hoge Lijnbaanflats steeds naar voren. Ook de omgekeerde piramide van de Lijnbaan is hier gekopieerd door middel van paviljoens die de overgang van trottoir naar hoogbouw vormen. De woonblokken hebben een buitenmaat van 100 bij 65 meter. De groene hoven zijn vierkant, meten 65 bij 85 meter en zijn aan één zijde open. Vanuit de hoven worden de flatgebouwen ontsloten middels ruime dubbelhoge entreepartijen die zijn gedecoreerd. Vanuit deze entrees zijn via een galerij ook de kantoren en praktijkruimtes op de eerste verdieping ontsloten.



Fig. 17 Temidden van wolkenkrabbers behouden de kopblokken hun functie als structurerend element aan de Coolsingel.

Aan de galerijen zijn driekamerwoningen gelegen, terwijl op de koppen vierkamerwoningen liggen. De woonkamers zijn georiënteerd op de hoven. Op de begane grond bevinden zich garages en bergingen, die op hun beurt ontsloten worden vanuit de expeditiestraten. Ook hieruit blijkt weer de ingenieuze scheiding van voetgangers en verkeer die Van den Broek en Bakema voor ogen hadden.

Aan de hoven kenmerken de woonflats zich door het ritmische patroon van de balkons, terwijl aan de straatzijde en de Lijnbaan het horizontale galerijenritme in het oog springt.

Door de deconstructie van het oorspronkelijke stadsblok in elementaire onderdelen van schijven en groene vlakken vallen de hoogste schijven het meest op in de compositie. Zij bepalen een ritme dat doorloopt tot buiten het Lijnbaangebied. De oost-west lopende woonschijven worden doorgezet in het noorden via het Cityhouse tot het voormalige Centrale Postkantoor naast het Centraal Station.

Aan de Coolsingel is het ritme te herkennen aan de uitstekende kopblokken. Deze lopen vanaf het Hiltonhotel door tot aan Blaak. Ook na de realisatie van nieuwe torens die de skyline van Rotterdam zijn gaan bepalen, behouden de flats hun structurerende functie.



Fig. 18 Eén van de groene hoven, omgeven door woonflats

Ontvangst door de buitenwereld

Na twee jaar bouwen was in oktober 1953 de feestelijke opening een feit. De enigszins terughoudende opstelling van de Rotterdamse winkeliers was op dat moment compleet omgeslagen. Dat het idee was ontleend aan architectuur van noodwinkels en een gebrek aan investeringsmogelijkheden van winkeliers

was in één klap vergeten.⁵ De Lijnbaan bleek de ideale winkelstraat te zijn, ondanks het feit dat zij niet als vernieuwende architectuur bedoeld is geweest. Zij is het positieve resultaat geworden van een aantal negatieve processen. De Lijnbaan is het bewijs van wat er mogelijk is wanneer gestuurd door buitengewone omstandigheden, publieke en private, individuele en collectieve belangen samengebracht worden in een project dat het belang van de stadsgemeenschap voorop stelt. Zijn cultuurhistorische waarde staat buiten kijf. De Lijnbaan is uniek in zijn soort en daarmee een symbool voor Rotterdam geworden. Architectonisch is zij van wereldwijd belang. Haar status is vergelijkbaar met die van de Van Nellefabriek, het Rietveld-Schröder-huis en het Burgerweeshuis. In stedenbouwkundig opzicht is de Lijnbaan in alle internationale handboeken vertegenwoordigd. Hier zijn drie redenen voor aan te voeren:

- De Lijnbaan is een voorbeeld van wederopbouw van een gebombardeerd stadscentrum door middel van moderne architectuur die tracht vorm en beeld van de oude stad te benaderen.
- Het was een van de eerste wandelgebieden ter wereld en hiermee van grote invloed op de bouw van andere winkelcentra.
- Zij vormde een van de eerste alternatieven voor het aloude gesloten stadsblok dat lange tijd de enige typologie was die gebruikt werd bij de bouw van steden en wijken.⁶

De menselijke schaal van de Lijnbaan sprak de buitenlandse vakpers bijzonder aan, evenals het feit dat de voetganger er vrijspel heeft. Een kenmerkend verschil met Amerika was dat de Lijnbaan in het centrum van de stad zijn plaats kreeg in plaats van in de suburbs. De Lijnbaan werd het prototype voor veel nieuwe winkelcentra in Europa. Ook het stedenbouwkundige stadsmodel verspreidde zich sinds de realisatie van het ensemble over de rest van de wereld.

⁵ W.S. van der, *Stedebouw in samenwerking*, (Alphen aan den Rijn, 1991), p.96

⁶ CRIMSON 2004, *De Lijnbaan - Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble* (Rotterdam, 2004)

Er kan niet ontkent worden dat de Lijnbaan qua afmetingen precies op maat is ontworpen voor de in de jaren '50 geldende functies. De exclusieve zaken van lokale eigenaren hebben inmiddels allemaal plaats gemaakt voor de grote ketens van vandaag de dag. Slechts de juwelierszaak heeft zijn oorspronkelijke eigenaar nog behouden.⁷

Hoe anders zijn de opvattingen tegenwoordig. Het algemeen publiek waardeert de Lijnbaan niet bijzonder meer. Dit heeft als oorzaak de harde architectonische stijl van de gebouwen, de ongezelligheid ervan en het feit dat er hedentendage nog geen schaarste is aan dergelijke modernistische gebouwen. Daarnaast wordt door de wereld van stedenbouwkundigen en planners de Lijnbaan afgeschilderd als ouderwets en roept men om sloop en modernisering.

Ruim veertig jaar na oplevering is het merendeel van de luifels vervangen door een hightech versie van glas en staal. Deze ingreep samen met de herinrichting van de straat en verdwijnen van architectonische details resulteerde in de teloorgang van de zo gewaardeerde eenheid in verscheidenheid waar het oorspronkelijke plan zijn kracht aan ontleende. Ook de individuele aanpassingen van de winkeliers aan hun panden dragen in belangrijke mate bij aan het nu gefragmenteerd straatbeeld.

Het feit dat de Lijnbaan stand heeft gehouden in de loop der tijd is te danken aan de organisatorische en architectonische complexiteit ervan. De objecten langs de wandelpromenade zijn verdeeld over verschillende ongelijksoortige eigenaars, wat het ooit gemeenschappelijke project uit elkaar doet vallen. Daarnaast maakt de schaal van het gebied de bescherming en handhaving ervan een ingewikkelde zaak. Het stadsbestuur is de mening toegedaan dat het gebied ruimte voor ontwikkeling moet blijven houden. De woonflats dreigen anno 2010 ten



Fig. 19 De openbare ruimte is tegenwoordig op gefragmenteerde wijze ingericht.

prooi te vallen aan de slopershamer. Nieuwbouw is het devies.

Toekomstperspectief

Hoe zal het de Lijnbaan vergaan in de toekomst? Zal zij stand houden te midden van al de architectonisch hoogbouw? Of komt er een moment dat alles tegen de vlakte zal gaan? Duidelijk is dat er iets gedaan moet worden aan de gefragmenteerdheid die de Lijnbaan nu tentoonspreid. De wandelpromenade is in de jaren negentig opnieuw ingericht. Er is voorzien in nieuw tegelwerk en het verblijfsgebied is grotendeels ontdaan van zijn karakteristieke elementen als etalages en bloemperken. Er zijn kiosken met horeca voor in de plaats gekomen die het gebied ook in de avonduren voorzien in haar behoefte. Later op de avond wordt de Lijnbaan het domein van hangeugd en zwervers. Om dit verschijnsel te voorkomen, zouden publiekstrekkingen als horeca en culturele voorzieningen het gebied ook na toegankelijk kunnen houden. De expeditiestraten blinken ook niet uit in sociale veiligheid. Deze typische achterkanten behoren niet meer tot de sfeer die een 21e eeuwse stadscentrum zou moeten uitstralen. Ook hiervoor geldt dat het toevoegen van functies een ommekeer teweeg zou kunnen brengen.

De compositie van de Lijnbaan als omgekeerde piramide is onveranderd gebleven.

Nieuwgebouwde torens sluiten probleemloos aan in het perspectief dat het winkelend publiek

geboden wordt als het over de Lijnbaan loopt. De winkelpromenade past zich keer op keer aan zijn omgeving aan en is hiermee zeer flexibel. Het is echter de vraag of de momenteel in aanbouw zijnde woontoren naast de Bijenkorf het beeld van oplopende bouwhoogtes niet zal gaan verstoren. Kwaliteiten als lichttoetreding en bezonning kunnen met de nieuwbouw voor de Lijnbaan in het geding komen.

Bij de uitbreiding in zuidelijke richting in de jaren '60 werd het hof te midden van de nieuwe woonflats niet ingericht met groen maar als parkeergebied. Blijkbaar had het oorspronkelijke plan niet voldoende voorzien in parkeervoorzieningen, al was het gebied inmiddels wel beter bereikbaar per openbaar vervoer dankzij de aanleg van Nederlands eerste metro. Veertig jaar later is de stad een aantal parkeergarages rijker en houden de groene hoven nog altijd stand.

Wel is het zo dat de hoven een meer ongedefinieerde functie hebben gekregen. Waar de bewoners het beschouwen als hun achtertuin, daar gebruiken de junks en zwervers het om te verblijven terwijl het winkelend publiek de bomen benut als openbaar toilet. De verplaatsing in de tijd van de woningentrees naar de expeditiezijde heeft er mede toe geleid dat de bewoners minder van het hof gebruik maken. Het terugplaatsen van de entrees naar de groene hoven zou kunnen leiden tot meer levendigheid en daarmee ook sociale controle.



Fig. 20 De twee Lijnbaanhoven, de Joost Blanckertplaats en de Jan Evertsenplaats zijn tegenwoordig openbare groene stadstuinen.

Prager Straße



In september 2009 breng ik een bezoek aan Dresden. Sinds mijn bezoek tien jaar eerder is er veel veranderd in het centrum van de stad. Ook de Prager Straße heeft een grondige update ondergaan en het einde is nog niet in zicht getuige de bouwhekken die de straten domineren. Veel kenmerken van het oorspronkelijke Prager Straße-ensemble zijn gerenoveerd. Slechts de hotels, het kenmerkende Rundkino en een enkele fontein zijn onaangetast gebleven in de vernieuwingsdrift.

Fig. 21 De Prager Straße, gezien vanuit het zuiden, in 2009.

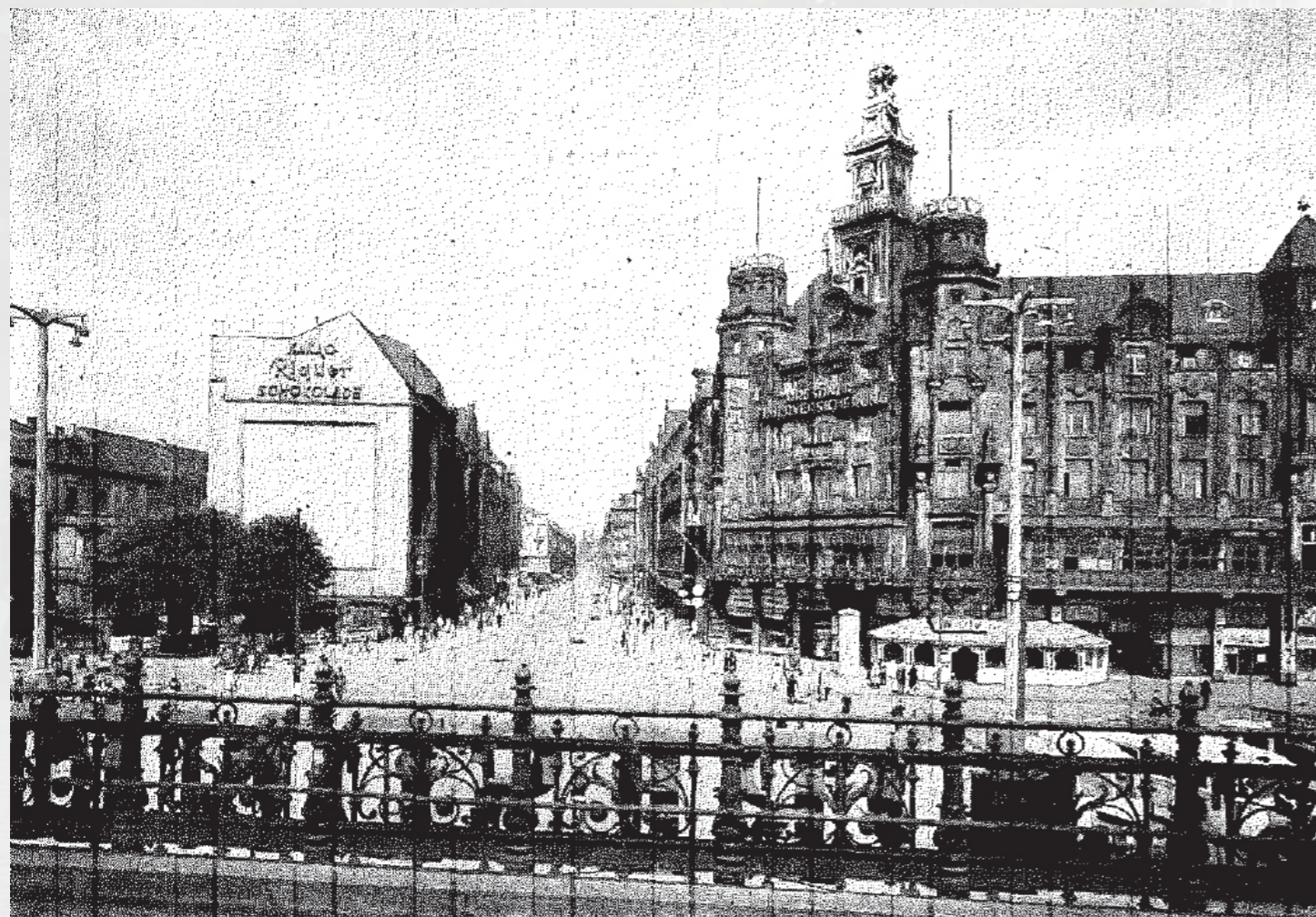
Geschiedenis

Het is januari 1945 en de Tweede Wereldoorlog zou dat jaar eindigen. Dresden is gevrijwaard gebleven van bombardementen. Een maand later ligt de binnenstad van de Oost-Duitse stad alsnog in puin. Een onverwachte luchtaanval van de Amerikaans/Engelse luchtmacht legt de rijke historie van de stad in de as.

Zeer spoedig werden er plannen ontwikkeld voor de wederopbouw. Men vond dat de gebombardeerde delen moesten wijken om plaats te maken voor een nieuwe stad, gericht op de toekomstige socialistische maatschappij. De herinrichting van de Prager Straße nam een belangrijke plaats in op de gemeentelijke agenda.¹

1 Gutschow, N., *The Prager Straße in Dresden. Planned in 1963, built between 1965 and 1972 in: Happy : cities and public happiness in post-war Europe* (Rotterdam, 2004)

Fig. 22 De Prager Straße van voor de oorlog, gezien vanaf het station richting het noorden.



Het gedachtengoed van Stalin bereikte Dresden. Hij had specifieke ideeën geformuleerd over de zgn. compacte stad. In het begin van de jaren '50 voorzag hij een stad met magistrales, een socialistische term voor de 'Stalinistische' architectuur die uitging van een traditionele en classicistische vormtaal: representatieve gesloten bouwblokken en lange statige boulevards. Toen Chroetsjev aan de macht kwam en Stalin was overleden, waren deze idealen verleden tijd. Uit financieel oogpunt gooide hij het over een andere boeg. De ontwikkelingen neigden meer en meer richting een socialistische versie van de consumptiemaatschappij. Men richtte zich van nu af aan op het modernisme. De herinrichting van de Prager Straße symboliseert deze omwenteling. Reeds voor het bombardement van 1945 was de Prager Straße een van de meest prominente winkelstraten in Oost-Duitsland. In de loop der tijd zou deze zijn status niet verliezen, zo bleek later.

De jaren '60 braken aan. Onder het socialistische bewind van Ulbricht werd vanaf 1961 de Berlijnse muur gerealiseerd. Dresden moest tot een moderne socialistische stad worden gemaakt. De planning voor de Prager Straße kwam tot stand in een tijd dat de DDR zich op wetenschappelijk gebied begon te ontwikkelen. Tot begin jaren '70 volgde Ulbricht op strikte wijze het Russisch bewind. De toekomstplannen voor de Prager Straße moesten de kracht en onverslaanbaarheid van het socialisme visualiseren. Ulbricht maakte duidelijk dat hij een open visuele verbinding wilde tussen het station en het Cultuurhuis aan de Altmarkt. (zie figuur 24) Hij opteerde voor ruimtelijkheid en eenheid. Nadat men in eerste instantie meer zag in het opbouwen van het oorspronkelijke stratenpatroon werd in 1962 uiteindelijk een ontwerprijvraag uitgeschreven. Belangrijkste vereiste was dat het ontwerp het socialistisch leven in de stad ten goede moest komen. Het plan diende bezoekers van Dresden op bijzondere wijze te verwelkomen en moest het karakter en belang van de stad weerspiegelen.

Ontwerpplanning

Toen in 1962 de prijsvraag uitgeschreven werd

voor de herinrichting van de gebombardeerde Prager Straße, was dit een van de belangrijkste van die tijd. Het Programma van Eisen schreef voor dat de volgende functies een bestemming zouden krijgen: een warenhuis, speciaalzaken, industriële functies, hotels, restaurants, concertcafés, theaters, bioscopen, dienstverlenende bedrijven, een bankkantoor en tweeduizend parkeerplaatsen. Hoe uitgebreid deze eisen ook waren, dit Programma van Eisen gaf geen antwoord op de vraag "Wie soll sich das Leben im Zentrum Dresdens und besonders im Gebiet Prager Straße auf sozialistische Weise entwickeln, und wie soll dieses Gebiet städtebaulich und architectonisch zum Erlebnis kommen?"² Duidelijk was dat het ontwerp nauwkeurig toegespitst moest worden op de socialistische levensstijl van die tijd.

De nieuwe Prager Straße moest een verbinding vormen tussen het treinstation en de Altmarkt in het centrum van de stad. De verbindende functie ervan moest duidelijk worden zonder dat de straat als zelfstandig object gezien kon worden. De Prager Straße werd gezien als aanvulling op het stadscentrum en moest zich hierdoor onderscheiden van de overige stadsdelen. Er werden twee voorwaarden gesteld waaraan het ontwerp moest voldoen: de Prager Straße moest als een geheel worden ontworpen en tegelijk mocht er geen gesloten gevelbeeld ontstaan. Hiermee werd tevens duidelijk gemaakt dat een link met het verleden uitgesloten was; de oorspronkelijke Prager Straße bestond uit aaneengesloten bouwblokken.



Fig. 23 De Prager Straße, een jaar na het bombardement.

2 Münster, G., *Wettbewerb Prager Straße im Dresden in: Deutsche Architektur, Berlin, 1963, volume 3*

Prager Straße

Fig. 24 De opbouw van het plan voor het gebied Prager Straße, jaren '60

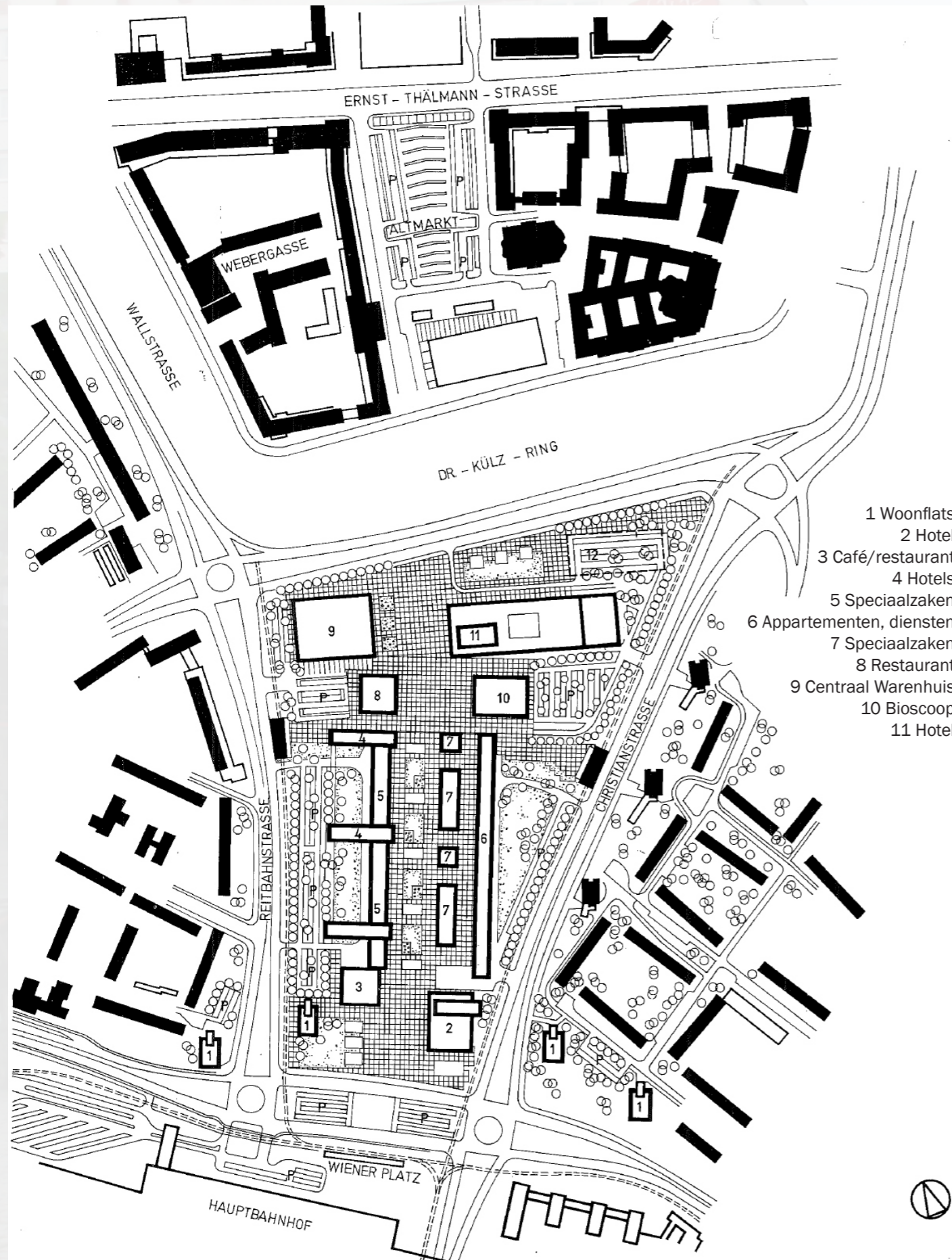


Fig. 25 De maquette van het plan, gezien richting het noorden. Bovenin is de bebouwing van de oude stad zichtbaar

*“Großzügig und weiträumig, unter Anwendung der neuesten Erkenntnisse des sozialistischen Städtebaus, der Architektur und der fortschrittlichen Baumethoden, soll dieses Gebiet gestaltet werden. Es soll das Zentrum funktionell bereichern, indem mit der Bebauung die Bedürfnisse des immer stärker werdenden Touristenverkehrs, der verschiedenen Formen der Kunst und Kultur, des sozialistischen Handels und auch der Gastronomie eine Großzügige Befriedigung erfahren.”*³

In bovenstaande omschrijving staan de eisen omschreven waaraan het complex moest voldoen. De straat moest een hoogtepunt worden van het nieuwe socialistische leven van de stad. Zijn architectuur moest een collectief karakter krijgen. Het motto van het plan luidde ‘Absage an das alte Dresden’⁴. De hotels in het plan

³ Münter, G., *Wettbewerb Prager Straße im Dresden* in: Deutsche Architektur, Berlin, 1963, volume 3, p.134

⁴ Münter, G., *Wettbewerb Prager Straße im Dresden* in: Deutsche Architektur, Berlin, 1963, volume 3

moesten het silhouet van de oude binnenstad domineren. Vanuit de hotelkamers is er zicht op de binnenstad met zijn kenmerkende torens.

De eerste prijsvraaginzendingen voldeden niet aan de verwachtingen van de jury. Zij bleken te individualistisch en algemeen van aard en onderscheidden zich niet voldoende van de shoppingmalls die destijds massaal in de Verenigde Staten verrezen. De conclusie luidde dat de ontwerpers nog onvoldoende bekend waren met algemene opvattingen over de ordening van sociale stadscentra. De samenleving was blijkbaar nog niet gereed voor de nieuwe idealen.

Eerdere ingezonden plannen gingen uit van een winkel- en cultuurcentrum van drie verdiepingen met los daarvan hotels. In een later stadium werden de schijven met hotels uit economisch oogpunt hoger opgetrokken en werd ruimte gecreëerd voor pleinen en een stratenpatroon. Verdere inkrimping van het winkel- en cultuuraanbod moest leiden tot meer ruimte

voor hotels en appartementen. Hotels nabij het station leken uit reistijd en –kosten oogpunt een voordelige ontwerpstrategie. Appartementen werden ondergebracht in een schijfvormig bouwvolume met op de begane grond ruimte voor winkels. Een van de hoofdvragen die gesteld werd, was die van de verdeling in functies. Moesten zij verspreid worden over de gehele stad of was een stadscentrum gewenst dat met functies in alle deelgebieden vertegenwoordigd was? Politiek-culturele redenen wezen uit dat de laatste variant de meest gewenste was. Alleen op deze wijze zou een voldoende gedifferentieerd stedenbouwkundig geheel kunnen ontstaan. “In jedem Falle muß die Gestaltung den übergeordneten räumlichen Zusammenhang fühlbar machen”⁵. De onderlinge samenhang van de gebouwfuncties werd als zeer belangrijk verondersteld voor het ensemble.

Latere prijsvraaginzendingen gaven meer blijk van begrip voor de socialistische cultuur van de DDR. Publieke gebouwen werden ontworpen als monoliete, levendige, opvallende verschijningen, terwijl fontein zorgden voor een vriendelijke atmosfeer. Alles stond in het teken van de propaganda ter verheerlijking van het socialisme. Bij de viering van het twintigjarig bestaan van de DDR was het eerste deel van het Prager Straße ensemble gereed. Het zou uiteindelijk nog tot 1972 duren voordat het gehele project gereed was.

Opbouw ensemble

Appartementen

Als eerste bouwwerk van de wederopbouw van de Prager Straße werd een 240 meter lang appartementencomplex gerealiseerd. Het gebouw bestaat uit vier aan elkaar geschakelde identieke huiseenheden en is gebaseerd op een doorgaand constructieraster van 4,80 meter. Dit is tevens het stramien van de dekplaten van de gevel en vormt de breedte van één woning. De woonschijf wordt via de achterzijde van de Prager Straße ontsloten,



Fig. 26 Kopgevel van het appartementencomplex met zijn pilotis. In de plint is horeca gevestigd.

terwijl de plint aansluiting biedt op de wandelpromenade middels winkelruimten. Deze zijn voorzien van verdiepingshoge beglazing en hebben aan de achterzijde een gesloten gevel. Doordat de woonschijf op pilotis is gegrondvest, zijn verbindingen gerealiseerd op maaiveldniveau. De woningen zijn afwisselend op het oosten en westen georiënteerd en worden ontsloten middels een corridor in het midden. Om de link met Le Corbusiers Unité d’Habitation te completeren werd de dakverdieping ingericht als collectieve ruimte.⁶

Hotels

Drie identieke hotels werden gerealiseerd. Deze zijn evenals de woonschijf twaalf verdiepingen hoog en volgens een kamstructuur van noord naar zuid georiënteerd. De hoofdentrees bevinden zich aan de Prager Straße, terwijl aan

⁵ Münter, G., *Wettbewerb Prager Straße im Dresden* in: Deutsche Architektur, Berlin, 1963, volume 3

⁶ Wölfle, G., *Die Prager Straße in Dresden. Zum Umgang mit dem Erbe der Nachkriegsmoderne* in: www.kunsttexte.de, 2006, volume 1



Fig. 27 Entree van een hotel aan de wandelpromenade.



Fig. 28 Zicht op Hotel Newa, na de renovatie



Fig. 29 Het mozaïek dat de plint siert van Hotel Newa.

de achterzijde gasten met hun auto’s voorrijden. Deze zijdelings gelegen toeristenhoven bieden tevens de mogelijkheid tot uitrusten en vertoeven, maar zijn in de loop der tijd in onbruik geraakt of vervangen door parkeervoorzieningen.

Een ander hotel, Hotel Newa, markeert het zuidelijk deel van de Prager Straße en vormt de overgang van de Wiener Platz naar het treinstation. De naam van het hotel wordt eer aan gedaan door de versiering van de gevel: een achttien meter lang mozaïek van een rivierenlandschap uit Sint Petersburg. De entree van het hotel komt uit op de wandelpromenade. De hoogwaterstand van de rivier de Elbe in 2002 heeft ertoe geleid dat de gevels van het hotel moesten worden vervangen. Na de renovatie is de nieuwe gevel 63 centimeter naar buiten geplaatst en geheel in glas uitgevoerd, waardoor het hotel oogt als nieuwbouw. Latere nieuwbouw richting het station heeft de dominante positie van het hotel nog meer versterkt.

Restaurant Bastei was het volgende complex dat gerealiseerd werd. Doordat alle gevels in één vlak zijn gehouden, kreeg het gebouw de gedaante van een solid. Betonlamellen domineren de gevel van de hoge eerste verdieping. Het dak wordt gevormd door een gewelfd betondak, terwijl een



Fig. 30 Restaurant Bastei met de gevelversiering die de bezoekers van de stad moest verwelkomen.

pergola aan de wandelpromenade het restaurant verbond met de objecten aan de overzijde van de Prager Straße. Het restaurant fungeerde als toegang vanaf de Wiener Platz.⁷

In de jaren '80 en '90 werd het gebouw reeds geplaagd door leegstand. Begin 21e eeuw is het restaurant afgebroken om plaats te maken voor een meer eigentijds verlengstuk van de winkelpromenade.

Restaurant International

In aansluiting op de kamstructuur van de hotels werd een tweede restaurant gebouwd. Dit gebouw is omgeven door terrassen op de eerste verdieping die een horizontale geleiding aan de gevel geven. Het dak van het restaurant is plastisch vormgegeven. Na de Wende in 1989 werd het restaurant opgeheven.⁸ Tegenwoordig staat op zijn locatie een winkelcentrum dat aansluiting geeft op de westelijke winkelpromenade.



Fig. 32 De winkelruimten die de hotels onderling verbinden, foto uit 1975.



Fig. 33 Het Centraal Warenhuis in oorspronkelijke staat.



Fig. 34 Het Centraal Warenhuis na de renovatie, medio 2009.



Fig. 31 Restaurant International vormde in meerdere opzichten de overgang van hotel naar Centraal warenhuis

Winkels

De twee verdiepingen tellende winkelruimten die de hotels aan elkaar schakelen, worden vanaf de achterzijde bevoorrad via de hoven. Net als de paviljoens aan de oostzijde worden de winkels aan elkaar verbonden door een arcade. Na de overstromingen zijn de winkels gemoderniseerd en hebben ze een extra

7,8 Bauch, J., *Städtebauliches Ensemble Prager Straße Dresden* in: Deutsche Architektur, Berlin, 1973, volume 3

verdieping gekregen. Ook de arcades werden opgehoogd. Het dak van de overkapping is overgedimensioneerd en de kolommenrij werkt als een monumentale zuilenorde. Tezamen ogen ze als element op zich. Het spanningsrijke contrast tussen het grondvlak, de winkels die de straten begeleiden en de oprijzende hotels is hiermee verloren gegaan. De eenheid in de westelijke wand van de Prager Straße is teniet gedaan: de winkelblokken worden nu als op zichzelf staande elementen waargenomen.

Centraal warenhuis

Het centraal warenhuis is boven de plint voorzien van driedimensionale gevelementen uit aluminium die ervoor zorgen dat passanten droog kunnen passeren. De grotendeels gesloten gevel heeft ervoor gezorgd dat zijn functie als warenhuis weinig rendabel was. Het gebouw is inmiddels herbouwd met eenzelfde kenmerkend gevelreliëf; alleen het casco is nog origineel. Het beeld van de karakteristieke gevel is gebruikt in een minder massieve compositie.

Winkelpaviljoens

De winkelpaviljoens verdelen de wandelpromenade van de Prager Straße in een hoofdas en zijas. Langs de hoofdas loopt een glazen gevel die het geheel een continu beeld geeft. De achterzijde levert een meer gesloten beeld op. Een pergola verbindt de twee paviljoens met elkaar. Tegenwoordig zijn de paviljoens gerenoveerd en is de zichtbaarheid van de gevel vergroot. Er is meer glas gebruikt en de pergola is opgetild.



Fig. 35 De winkelpaviljoens flankeren het appartementencomplex en Hotel Nawa.

Bioscoop

Het Rundkino onderscheidt zich door zijn unieke vormgeving van de overige bebouwing. Door zijn prominente positionering kwam het gebouw volledig tot zijn recht. Met op de voorgrond de fontein was het een geliefd fotografieobject. In de loop der tijd is de bioscoop door nieuwbouwen en de overstroming van de Elbe in het gedrang gekomen. Tegenwoordig functioneert de bioscoop weer maar heeft zij concurrentie gekregen van het door Coop Himmelb(l)au ontworpen Imaxtheater, dat direct achter het Rundkino is gebouwd. De functie van de bioscoop als onderdeel van het ensemble is door de nieuwbouw grotendeels verloren gegaan. Hieruit blijkt dat het belangrijk is veranderingen en nieuwbouw op de schaal van het gehele ensemble van de Prager Straße te beschouwen.



Fig. 36 Het Rundkino was in vroeger tijden een landmark.



Fig. 37 Tegenwoordig is het Rundkino naar de achtergrond verdrongen door een nieuw winkelgebouw.



Fig. 38 Een prominente route vanaf het station leidde vroeger naar de Wiener Platz.

Wiener Platz

De Wiener Platz vervult een functie als ontvangstruimte voor de bezoekers. Het voetgangersgebied tussen de winkels in functioneert door zijn grote breedte als verkeersgebied en tegelijk als verblijfsgebied. Het gebied werd ingericht met waterpartijen, bomenrijen en beplanting als gelegenheid voor ontspanning. In het weidse middengebied is het een komen en gaan van mensen. Momenteel wordt de Wiener Platz gedomineerd door moderne winkelcentra.

Ontvangst door de buitenwereld

Het is de veelheid aan belevenissen in vormen en kleurendetailing die het ensemble zijn eenheid heeft gegeven. De bezoekers spraken evenals de vakpers lovend over het ensemble van de Prager Straße, dat voorzag in een gezelschapsvoorziening. Dresden kon trots zijn op zijn aanwinst. Verhitte discussies hadden de stad Dresden gedurende een decennium lang in zijn greep gehouden. Nu was dat allemaal verleden tijd.⁹

In de jaren '70 bloeide de Prager Straße verder op. De huisvesting van het Wereld Jeugd Festival werd aangegrepen om het ensemble te promoten als manier om de mensen vrolijk te stemmen. De Prager Straße kwam op de bezoekers over als een nieuwe wereld, een weerspiegeling van de Westerse consumptiemaatschappij.

De kwestie over de juiste dimensioneringen was een belangrijk discussiepunt geweest. Het zijn de gebouwde contrasten die het totaalconcept zijn rijkdom geven. De compositie van bouwvolumes maakt het ensemble tot een contrastrijk geheel: de vlakke opbouw van de warenhuizen contrasteert met de hoogbouw van de hotels en de ruimtelijke aaneengeslotenheid van het woonblok. De strikte ordening van de gevels staat haaks op het fonteinenspel.

Toekomst

Hoewel ontwerpogaven in later tijden niet meer volgens het concept van een 'centraal ensemble'

⁹ Bauch, J., *Städtebauliches Ensemble Prager Straße Dresden* in: Deutsche Architektur, Berlin, 1973, volume 3

werden opgesteld, kunnen de ervaringen van de wederopbouw van de Prager Straße van belang zijn zonder hieruit direct richtlijnen op te stellen. De Prager Straße is een uniek staaltje architectuur gebleken, gerealiseerd door het knap leidinggeven en ondersteunen van de staatsregering.

Toch zijn er ook voor de Prager Straße verbeterpunten aan te wijzen. Zo vormt de hoogbouw bij het station geen harmonisch geheel met de rest van het gebied doordat het wordt gekruist door een verkeersas. De keuze van de gebouwfunctie hotels heeft ertoe geleid dat de belevingswaarde van de binnenruimtes naar buiten toe onvoldoende benut wordt. Grote kapsalonzaken en etalages met postzegels hadden midden jaren '70 al niet meer de juiste aantrekkingskracht in dit gebied dat net buiten

Fig. 40 De huidige Wiener Platz, gezien vanaf het station



het stadscentrum is gelegen.

Het is lastig gebleken gelegenheid te bieden aan vrije tijdsbestedingen. Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn om tentoonstellingen of podia in te richten in de meer rustige zijruimten. Verder leek de woonfunctie op de verkeerde locatie ondergebracht te zijn. Kinderen horen buiten te kunnen spelen, zo was de opvatting, en dit is niet eenvoudig te combineren met het voor de deur aanwezige winkelgebied. Toch heeft het gebied voordeel gehad van zijn multifunctionaliteit. Uit het veelvuldig gebruik van de gemeenschappelijke ruimtes op het dak van het woongebouw bleek dat een afzonderlijk cultuurhuis overbodig was. Het samenspel van architectonische details van de afzonderlijke gebouwen en het gebied als geheel oogt nogal divers van aard. Hoewel de kunstwerken binnen en buiten het gebied thematisch geordend zijn, is



Fig. 39 Impresie van de situatie na de nieuwbouw van het Centraal Warenhuis

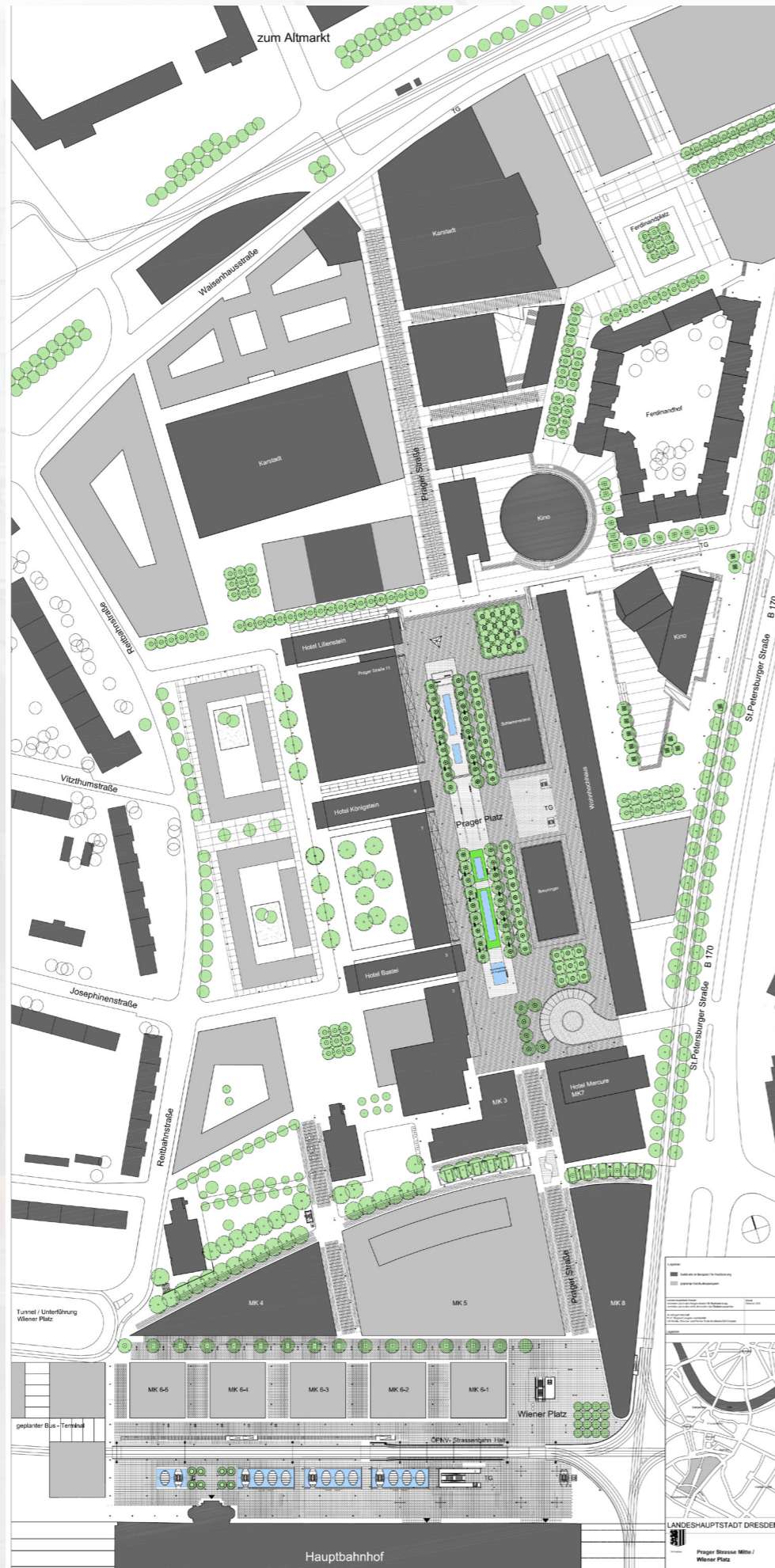


Fig. 41 Inrichting Prager Straße zoals deze tegenwoordig is.

de ordening op architectonisch vlak achterwege gebleven.

In haar 120-jarig bestaan heeft de Prager Straße zich tot een begrip ontwikkeld onder de Dresdenaren. Waar zij vroeger een drukke verkeersader was, vormt zij tegenwoordig een bron van vrijetijdsbesteding die de stadsstructuur ten goede is gekomen. Het is niet alleen een winkel- en amusementsstraat maar tevens een levendige voetgangersverbinding die de route van station naar Altmarkt markeert. De as wordt in noordelijke richting voorgezet tot in de levendige pleinen van het historische centrum, de oever van de Elbe en het toekomstige nieuwbouwgebied rondom de Straat der Bevrijding. De eerste roltrap van Dresden, de eerste premiere-bioscoop, cafés, bars en restaurants hadden het gebied tot een gewilde vrijetijdsbesteding gemaakt. Het aanbod van winkels was echter van bedroevende aard: postkantoor, reisbureaus, elektroindustrie en kappers. Hierdoor is de Prager Straße na de val



Fig. 42 Prager Straße tegenwoordig, 2006

het winkelhart van Düsseldorf en München.¹⁰

Reeds voor de val van de muur functioneerde de Prager Straße niet meer naar behoren. Er was sprake van leegstand van winkels en hierdoor bleven de bezoekersaantallen laag. De Prager Straße veranderde in een Angsträum, ook omdat de aandacht in eerste instantie uitging naar het oude centrum.

In 1991 had Dresden een plan klaar voor de ontwikkeling van de binnenstad. Er moest kleinschalige bebouwing komen met een grote dichtheid, gecombineerd met duidelijk te onderscheiden stratenpatronen. Nieuwbouw aan de Wiener Platz heeft gezorgd voor een betere aansluiting met het treinstation in het zuiden. Op deze wijze werd voor de voetganger een betere overgang naar het station gecreëerd. Na de overstromingen in 2002 van de Elbe waren de bestrating en fontein dermate bevuild en aangetast dat de openbare ruimte volledig vernieuwd moest worden. De wandelpromenade heeft een meer eenduidige route gekregen. De veel oost-west gelegen waterpartijen zijn in de nieuwe configuratie meer noord-zuid georiënteerd aangelegd. Dit heeft voor een heen- en weerroute gezorgd. Nieuwbouw met smalle straten maakt dat de configuratie van de Prager Straße meer de dimensies van een plein heeft gekregen.

Er zijn twee redenen om de Prager Straße als monument aan te merken: de betekenis ervan in de architectuurgeschiedenis als bijzonder goed voorbeeld van de wederopbouw alsmede haar waarde voor de culturele en economische groei in de voor Dresden zo belangrijke jaren '60.¹¹

¹⁰ Wölfle, G., *Die Prager Straße in Dresden. Zum Umgang mit dem Erbe der Nachkriegsmoderne* in: www.kunsttexte.de, 2006, volume 1

¹¹ Wölfle, G., *Die Prager Straße in Dresden. Zum Umgang mit dem Erbe der Nachkriegsmoderne* in: www.kunsttexte.de, 2006, volume 1

Hoewel de Lijnbaan en Prager Straße in totaal verschillende regimes tot stand zijn gekomen, zijn er overeenkomsten aan te wijzen die ten grondslag liggen aan het succes.

Ontstaansgeschiedenis/context

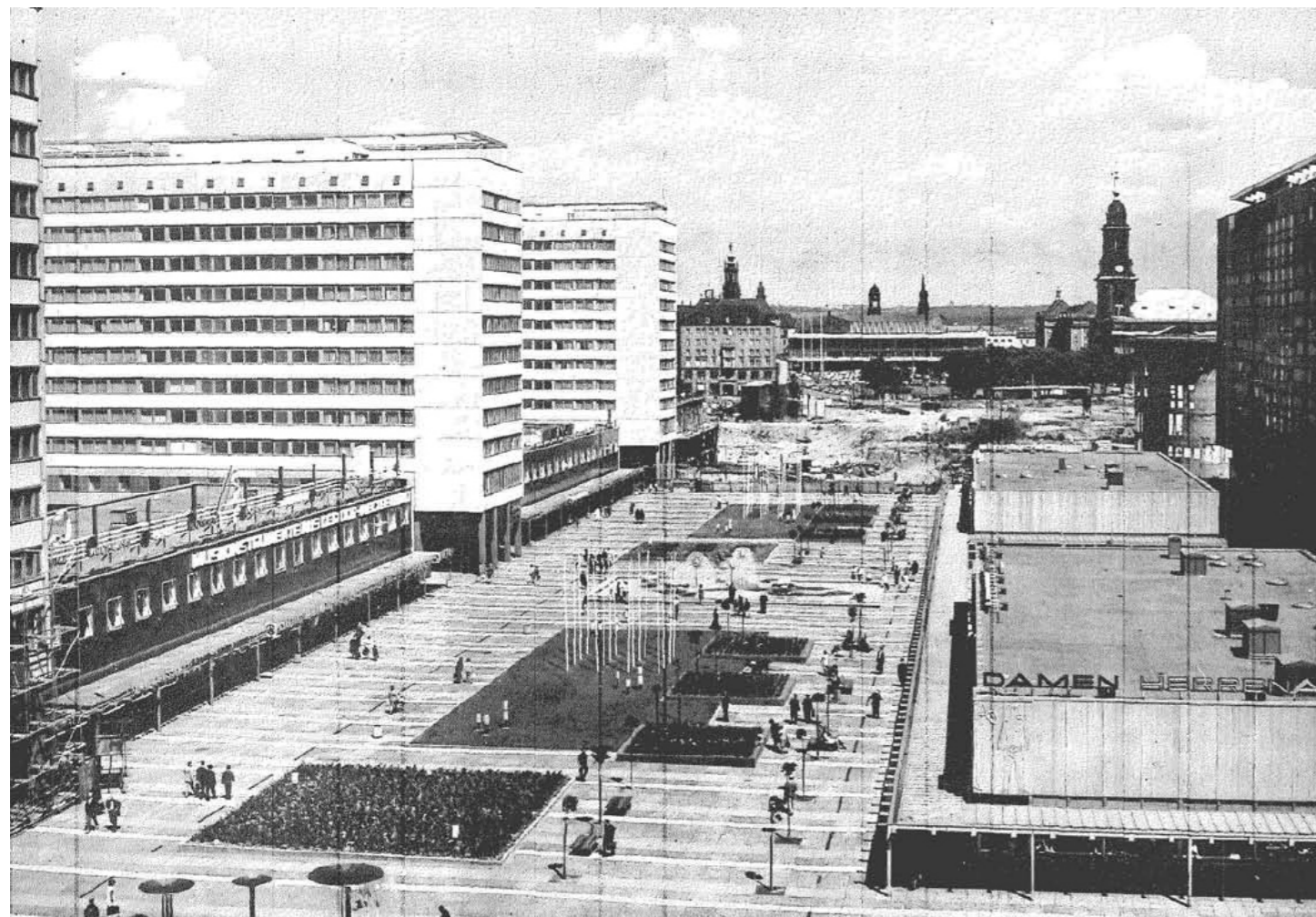
Omdat de Lijnbaan in een eerder stadium is gebouwd en grote bekendheid verwierf, heeft deze naar alle waarschijnlijkheid invloed gehad op de ontwikkeling van het winkelhart van Dresden. De Lijnbaan verscheen in de jaren '50 op de tekentafel. Dit gebeurde in een tijd dat Nederland middenin de wederopbouw zat. Na de opening van de Lijnbaan in 1953 duurde het bijna tien jaar voordat de herinrichting van de Prager Straße concrete vormen begon aan te nemen onder het regime van de DDR. Waar het in Rotterdam het eerste bouwproject betrof in het centrum, daar was het in Dresden een van de laatste projecten in de wederopbouw van de stad. Het kan niet worden ontkend dat bij het ontwerp van de Prager Straße het ontwerp



Fig. 43 Opening van de Lijnbaan, oktober 1953.

van de Lijnbaan zeer goed bekend was. Deze vernieuwende opzet met strikte functiescheiding leverde het tegenwoordig zo vanzelfsprekende voetgangersgebied op. In de jaren '60 werd dit voorbeeld veelvuldig gekopieerd bij

Fig. 44 De Prager Straße kort na de oplevering, jaren '60.



nieuwbouwprojecten voor stadsuitbreidingen in Groot-Brittannië en Frankrijk.

De Lijnbaan zou nooit tot stand gekomen zijn zonder samenwerking tussen de vele winkeliers en gemeentelijke overheid. Er ontstond een grote saamhorigheid die tot uiting is gekomen in het winkelklimaat. De sfeer die uit de foto van de opening van de Lijnbaan blijkt, spreekt hier van. De Prager Straße is later na de oorlog pas heringericht. Hiervoor werd een prijsvraag uitgeschreven waaraan de gehele samenleving kon deelnemen. Een jury nam aan de hand van de inzendingen een definitief besluit over het ontwerp.

Schaal/menselijke maat

Qua omvang komen beide projecten goed overeen met elkaar. De Lijnbaan is in totaal bijna 500 meter lang terwijl de Prager Straße ruim 400 meter meet. De breedte van beide winkelboulevards verschilt wel aanzienlijk. Waar het winkelgedeelte van de Lijnbaan meer compact is ontworpen, is het winkelgebied van de Prager Straße in grotere schaal opgezet. Dit heeft er aan bijgedragen dat het een ruimere opzet kent waarin meer ruimte is geweest voor aanpassingen.

In de loop der tijd heeft de Lijnbaan zijn zo kenmerkende menselijke maat altijd behouden. De luifels zijn gemoderniseerd en het winkelend



Fig. 45 Aansluiting van de hotelentree (links) op de nieuwe arcade van de winkelpromenade. Vergelijk met de oorspronkelijke situatie op figuur 44 hiernaast.

publiek ervaart nog steeds de geleidelijke overgang van buiten naar binnen. De luifels van de Prager Straße zijn met de recente renovaties dubbel zo hoog geworden. Het heeft hierdoor een minder menselijke schaal gekregen. Wel is de continuïteit in het totaalplan verbeterd, omdat er een betere aansluiting op de entreearcade is verwezenlijkt.



Fig. 46 Winkelend publiek op de Lijnbaan benut de nieuwe luifels als zonnescerm.



Fig. 47 De luifels van de Prager Straße zijn na de renovatie behoorlijk opgetild.

Eenheid en identiteit

Zowel de Prager Straße als de Lijnbaan wordt gedomineerd door het veelvuldig gebruik van beton dat in het zicht is gelaten. Dit is gecombineerd met een terughoudendheid in het aanbrengen van kleur. Hierdoor werd de afleesbaarheid vergroot van de rationalisering van het bouwproces. De opbouw van beide projecten is zeer rationeel: doosvormige bouwvolumes werden gecombineerd met orthogonale zichtlijnen.

De Lijnbaan heeft sinds zijn ontstaan zijn identiteit altijd behouden. De luifels en buitenruimte zijn gemoderniseerd. Hierdoor is de eenheid weliswaar aangetast, maar door de gelijke gebouwhoogte oogt het ensemble nog steeds als een samenhangend geheel. De later gerealiseerde nieuwbouw rondom de Lijnbaan heeft zijn kracht zelfs versterkt.

nieuwbouw. Het heeft hierdoor veel van zijn oorspronkelijke identiteit als ensemble verloren. Ter vergelijking de plattegronden van de oorspronkelijke en huidige situatie:

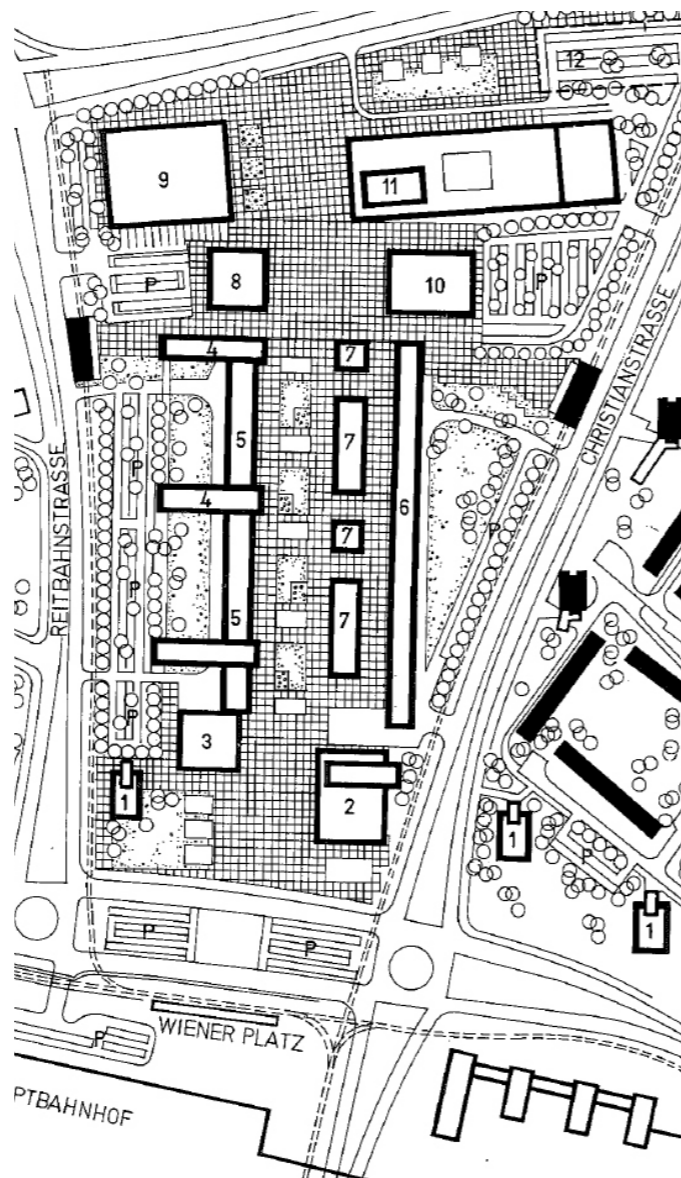


Fig. 49 De situatie zoals deze was volgens het definitief ontwerp

- 1 Woonflats
- 2 Hotel
- 3 Café/restaurant
- 4 Hotels
- 5 Speciaalzaken
- 6 Appartementen, diensten
- 7 Speciaalzaken
- 8 Restaurant
- 9 Centraal Warenhuis
- 10 Bioscoop
- 11 Hotel



Fig. 48 Winkelpromenade de Lijnbaan met op de achtergrond de hoogbouw die een steeds wisselend decor vormt.

De Prager Straße is in de loop der jaren gemoderniseerd en uitgebreid. Beeldbepalende landmarks op de koppen van de straat zijn ombouwd of gesloopt en vervangen door

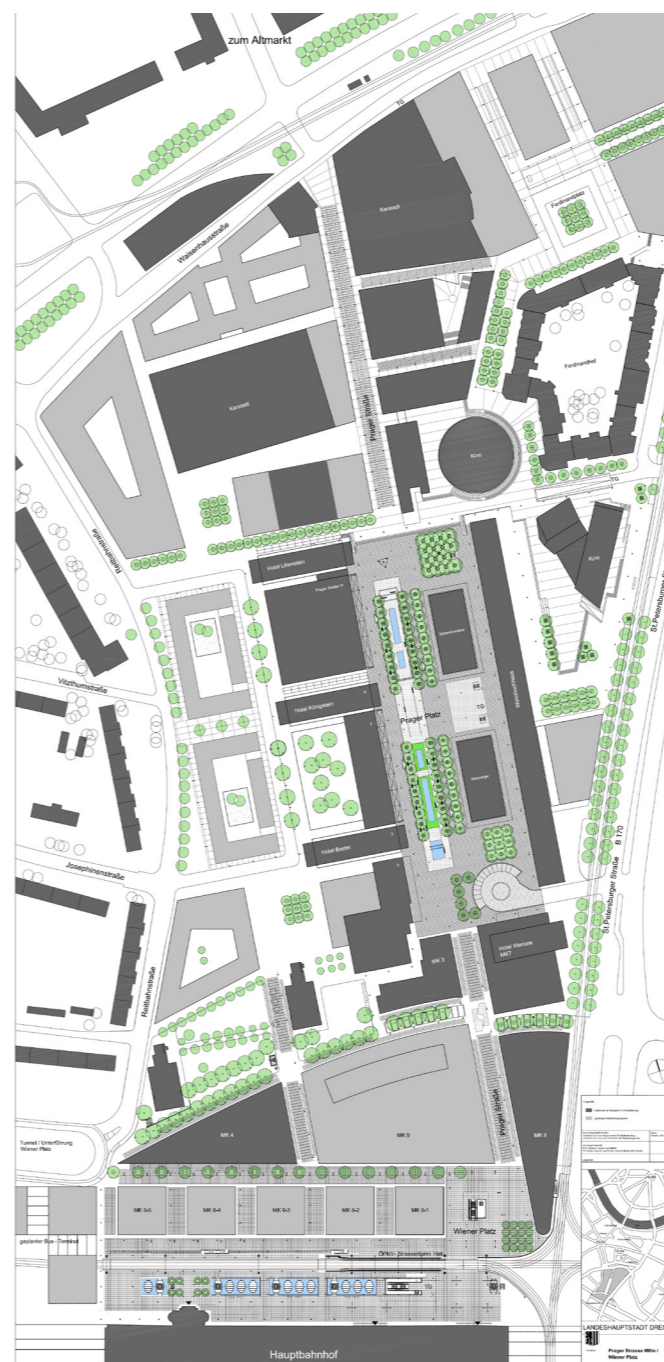


Fig. 50 De bebouwing die in de loop der jaren een uiterlijke gedaanteverandering heeft ondergaan:

- 3 Café/restaurant
- 5 Speciaalzaken
- 6 Appartementen, diensten
- 7 Speciaalzaken
- 8 Restaurant
- 9 Centraal Warenhuis
- 11 Hotel

Flexibiliteit

De winkelruimten van de Lijnbaan zelf zijn in de loop der tijd niet bijzonder flexibel gebleken. De winkels waren al gauw te klein en moesten worden samengevoegd of uitgebreid. De winkelstraat zelf, die eigenlijk één gebouw vormt, is in opbouw niet veranderd. Het Lijnbaanensemble is alleen uit te breiden in de hoogte omdat de winkelpromenade niet breed genoeg is.

De Prager Straße is in de laatste jaren grondig gerenoveerd. De grote breedte van de wandelpromenade heeft flexibiliteit en mogelijkheden geboden om wijzigingen door te voeren. Er is een extra bioscoop bijgekomen en de slecht functionerende winkel- en horecagedeelten zijn vervangen door nieuwbouw.

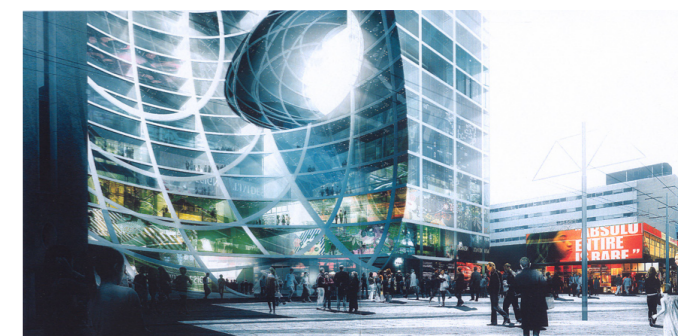


Fig. 51 De 'Gatenkaas' van Rem Koolhaas zal over enkele jaren de Lijnbaan opsieren.



Fig. 52 Het door Coop Himmel(l)au ontworpen Imaxtheater, aan de achterzijde van het appartementenblok.

Vergelijking Lijnbaan / Prager Straße

De Lijnbaanhoven zijn van functie veranderd. Vroeger vormden ze de toegang tot de woonflats. Tegenwoordig zijn de entrees naar de achterzijde verplaatst. De hoven hebben een meer openbaar karakter gekregen. Dit hebben ze te danken aan het feit dat de ze vanaf de winkelpromenade goed bereikbaar zijn.

Aan de Prager Straße zijn de groene hoven mede door de ongunstige ligging ten opzichte van het winkelhart hun aantrekkingskracht kwijtgeraakt. Vanaf de winkelboulevard zijn ze alleen via een zijstraat te bereiken. Alleen vanuit de hotels zijn de hoven rechtsreeks toegankelijk. Ze worden dan ook vrijwel niet gebruikt voor recreatie.



Fig. 54 De groene hoven langs de Lijnbaan, aan vier zijden omgeven door woonflats.



Fig. 55 Het groene hof, ingeklemd tussen twee hotels, wordt nauwelijks nog gebruikt en ligt er verlaten bij.

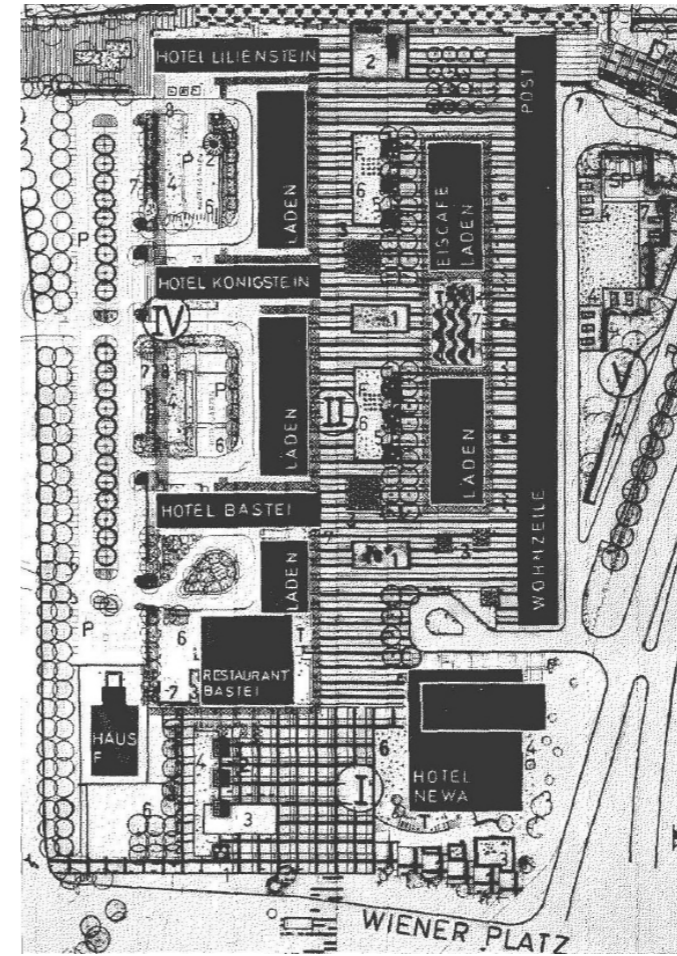


Fig. 56 De hoven van de Prager Straße liggen aan de westzijde van de winkelpromenade en zijn door twee hotels en een strook winkels ingesloten.



Fig. 53 Het groene hof heeft een open relatie met de winkelstraten rondom de Lijnbaan.

Ontstaansgeschiedenis/context

Bij het ontwerp van de Prager Straße was de Lijnbaan reeds een succes. De functiescheiding die zo kenmerkend was voor de Lijnbaan is in grote lijnen overgenomen in het ontwerp voor de Prager Straße. Het ligt voor de hand dat men dit project als referentie heeft gebruikt bij de uiteindelijke keuze voor de invulling van de locatie in Dresden. De inzenders van de prijsvraag zullen de Lijnbaan ongetwijfeld als voorbeeld hebben gebruikt voor hun ontwerpen.

De Lijnbaan en Prager Straße zijn beide tot stand gekomen dankzij democratische besluitvormingsprocessen. Het was in beide gevallen wederopbouwarchitectuur van een omvangrijke schaal.¹ Winkeliers hadden inspraak en ontwerpers konden middels een prijsvraag hun standpunten poneren. Lokale bewoners werden betrokken bij de invulling van het winkelhart van hun steden.

Schaal/menselijke maat

De menselijke maat speelt een bepalende rol in het gebruik van de openbare ruimte. De laagbouw van de Lijnbaan in combinatie met het omgekeerde piramideverloop van de omringende bebouwing maakt dat het als prettig beloopbaar wordt ervaren.



Fig. 58 Het appartementenblok levert een minder aangenaam beloopbare route op.

De hoogbouw in de Prager Straße zoals die van het appartementencomplex levert minder aangename openbare ruimte op aan de voet van het gebouw.

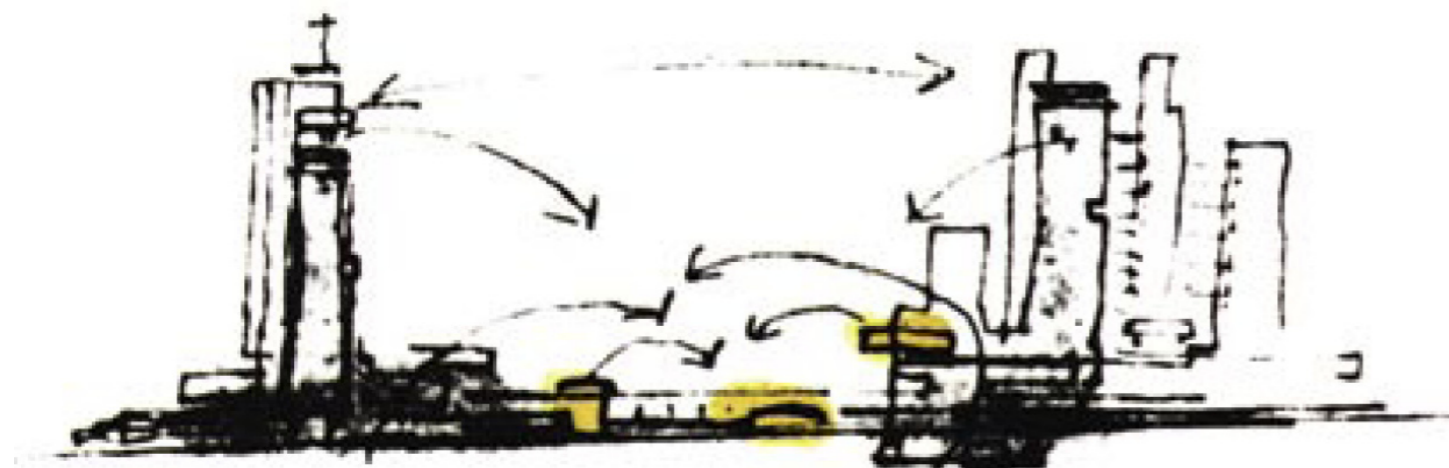


Fig. 57 Doorsnedeschets van de Lijnbaan, zoals Van den Broek en Bakema het voor ogen hadden.

Eenheid en identiteit

Eenheid in het ontwerp zorgt ervoor dat het gebouwensemble een sterke identiteit krijgt. Aantasting van deze eenheid komt de samenhang niet ten goede. De eenheid was bij beide projecten in beginsel aanwezig. De doorgaande luifels in beide projecten verbinden de gebouwen met elkaar en zorgen voor een continuïteit in horizontale richting.

De Lijnbaan heeft zijn eenheid na de renovatie vast weten te houden. De materialisering is nu weliswaar meer divers van aard, maar de luifels die op menselijke maat zijn ontworpen, behouden hun ordenende karakter.

De Prager Straße wordt na de afronding van diverse nieuwbouwprojecten gekenmerkt door een eenheid in verscheidenheid. Tussen station en Prager Straße is veel nieuwbouw gerealiseerd die afsteekt tegen de oudbouw van het oorspronkelijke ensemble. De nieuwe luifels hebben dit niet kunnen voorkomen.



Fig. 59 Perspectief vanaf het treinstation. De route wordt geflankeerd door nieuwbouw met een transparant karakter. In het midden doemt de bebouwing van de Prager Straße op.

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat bij renovatie rekening dient te worden gehouden met de oorspronkelijke eenheid van het winkelensemble om het tot een geheel te laten blijven. Er dient een gezond evenwicht te zijn tussen oudbouw en nieuwbouw om samenhang te behouden. Beeldbepalende elementen als luifels kunnen hierin een grote rol spelen.

Flexibiliteit

De Lijnbaan is door zijn smalle beloopbare vlak slechts in verticale zin uit te breiden, terwijl een brede winkelboulevard als de Prager Straße meer ruimte biedt voor veranderingen. Gezien het feit dat er voor de Lijnbaan al diverse malen plannen zijn ontwikkeld om het gebied op de schop te gooien, is het de vraag hoe lang de winkelpromenade in zijn huidige staat zal blijven bestaan. Een smalle winkelboulevard biedt nu eenmaal minder mogelijkheden tot uitbreiding en flexibiliteit. Nieuwbouw ligt voor de hand, al zal dit niet eenvoudig zijn daar de Lijnbaan recent is aangewezen als monument.

Het feit dat de groene hoven in Rotterdam nog altijd in gebruik zijn en in Dresden hun functie hebben verloren, heeft als oorzaak het verschil in bereikbaarheid. De winkelboulevard van de Lijnbaan biedt door zijn ligging zijdelings toegang tot de hoven, terwijl de hoven in Dresden verder van de winkelstraat af liggen en grenzen aan een parkeerplaats. Wat ook meespeelt, is de mate van ombouwing. In Rotterdam zijn de hoven aan alle vier de zijden ombouwd door woningen, terwijl in Dresden de hoven aan slechts twee zijden geflankeerd worden door hotels.

¹ Dit is tevens een van de hypothesen die Tom Aevermate poneerde op het colloquium *Revisions: Reconsidering Post-war Architecture and Culture*, gehouden 2 maart 2010 te Delft.

voorpagina

- | | | |
|--|-------|---|
| ansichtkaart www.marktplaats.nl , september 2009 | 39 | www.tourdresden.de/?cat=7 , april 2010 |
| 1,14 Komossa, S. <i>Atlas van het Hollandse Bouwblok</i> (Bussum, 2005) | 41,50 | www.dresden.de/media/pdf/infoblaetter/wiener_platz_prager_strasse_gestaltungsplan.pdf , september 2009 |
| 2,3,4,5,6,7,8,9,11,12,15,43,57
CRIMSON 2004, <i>De Lijnbaan - Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble</i> (Rotterdam, 2004) | 44,56 | Bauch, J., <i>Städtebauliches Ensemble Prager Straße Dresden</i> in: <i>Deutsche Architektur</i> , Berlin, 1973, volume 3 |
| 10,16,19
www.pepijnbakker.nl/projectbeschrijving-lijnbaan.pdf , <i>De Lijnbaan Van den Broek en Bakema</i> , september 2009 | 46 | www.obr.rotterdam.nl/Rotterdam/Openbaar/Diensten/OBR/afb/afb_groot/Winkelen-op-de-Lijnbaan.gif , maart 2010 |
| 13 www.broekbakema.nl , maart 2010 | 48,54 | www.archined.nl/oem/bijlage/MasterplanLijnbaanhoven.pdf , april 2010 |
| 17 www.googlemaps.com , maart 2010 | | |
| 18 www.top010.nl/html/lijnbaanhoven.htm , maart 2010 | 49 | Sniegou, P., <i>Die Planung des Gebietes Prager Straße in Dresden</i> in: <i>Deutsche Architektur</i> , Berlin, 1965, volume 1 |
| 20 www.nrc.nl/multimedia/dynamic/00220/lijnbaanhoven_220057e.jpg , maart 2010 | 51 | www.fotosvanrotterdam.nl/pix/01/1364.jpg , april 2010 |
| 21,26,27,28,34,40,45,47,52,55,58,59, <i>achteromslag</i> eigen foto's, september 2009 | | |
| 22 Münter, G., <i>Wettbewerb Prager Straße im Dresden</i> in: <i>Deutsche Architektur</i> , Berlin, 1963, volume 3 | | |
| 23 www.das-neue-dresden.de/prager-strasse-1963-70.html , oktober 2009 | | |
| 24,25 Sniegou, P., <i>Die Planung des Gebietes Prager Straße in Dresden</i> in: <i>Deutsche Architektur</i> , Berlin, 1965, volume 1 | | |
| 30 upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Fotothek_df_ps_0003734_x.jpg , maart 2010 | | |
| 31,32,33,35,36,37,42
Wölfle, G., <i>Die Prager Straße in Dresden. Zum Umgang mit dem Erbe der Nachkriegsmoderne</i> in: www.kunsttexte.de , 2006, volume 1 | | |
| 38 upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Fotothek_df_n-30_0000588_Fahrzeugscheiben.jpg , maart 2010 | | |



pullman
HOTELS

McDonald's

s Keyl

Fitness First

SPIELE MAH

SCHWAMARKT