

# Integrierte Umstrukturierung einer Großsiedlung

Das Stadtumbauprogramm für Amsterdam-Bijlmermeer Gerben Helleman, Frank Wassenberg

Amsterdam-Bijlmermeer ist die modernste, idealistischste und meist diskutierte Siedlung der Niederlande. Sie ist außerdem eine der bekanntesten Großsiedlungen Europas. Aber Bijlmermeer wird schon bald nicht mehr Bijlmermeer sein. Die Siedlung wird baulich, sozial und ökonomisch umfassend erneuert. Im Jahr 2010 wird die Hälfte der wabenförmigen Hochhausscheiben abgerissen sein. Und die Bewohner begrüßen diese Entwicklung. Bijlmermeer ist damit ein Beispiel für eine umfassende und integrierte Umstrukturierung.

Wohnungen, verwaltet von 15 Wohnungsgesellschaften, errichtet vor allem für Familien mit Kindern und mittlerem Einkommen. Für die damalige Zeit waren die Wohnungen mit ihren großen Abstellräumen, Zentralheizung, Müllschluckern und luxuriösen Sanitäreinrichtungen gut ausgestattet.

Die großzügige Anlage von Bijlmermeer entstand vor allem auf Wunsch der Stadtplaner und Politiker. „Die Genese der Amsterdamer südöstlichen Stadterweiterung zeigt den grandiosen Widerspruch zwischen den Werten der

dass Bijlmermeer nicht fertig gebaut wurde. Viele geplante Einrichtungen für Handel, Sport und Freizeit sowie ein Nahverkehrsanschluss sind beim Bau eingespart worden oder wurden viel zu spät verwirklicht. Deshalb ist außer Wohnen wenig zu erleben. Die dritte Problemkategorie ist die Wohnzufriedenheit. Aus Bewohnerumfragen, die in den achtziger und neunziger Jahren vorgenommen wurden, werden immer wieder drei Probleme genannt: Verschmutzung, Vandalismus und Sicherheit. Die Medien kostete es wenig



Abb. 1–3: Abriss Verschmutzung in Amsterdam-Bijlmermeer (Fotos: Woningstichting Patrimonium, Helleman/Wassenberg)

## DIE STADT DER ZUKUNFT

Bijlmermeer liegt südöstlich des Stadtzentrums von Amsterdam. In den sechziger Jahren wurde die Großsiedlung als „Stadt der Zukunft“ für den Menschen von heute angekündigt. Umgesetzt wurde diese Idee mit Hochhäusern, umgeben von weitläufigen Parks, in denen man sich wie mitten in der Natur fühlen sollte, mit großen, aber einheitlichen Wohnungen, mit zahlreichen Gemeinschaftseinrichtungen im Gebäude, mit Tiefgaragen, in denen die Autos verschwanden, und mit Straßenräumen, auf denen der motorisierte Verkehr von Radfahrern und Fußgängern getrennt wurde. 1968 wurde das erste Gebäude fertig gestellt. Zu einer Zeit, in der überall in Europa Großsiedlungen aus der Erde schossen. In hohem Tempo wurde ein Hochhaus nach dem anderen gebaut, meist als lang gezogene Zeilen mit zehn Geschossen. Das Viertel sollte der Höhepunkt des modernen Städtebaus werden: auf der Grundlage der Ideen des CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne; für einen internationalen Vergleich von Großsiedlungen siehe Turkington et al. 2002). Mit der Fertigstellung im Jahr 1975 zählte das Viertel 31 Hochhäuser mit 13.000

Planer, die an einer Stadt der Zukunft bauen möchten, und den Wohnwünschen der Bewohner“ (Mentzel 1989, 248). Die Bewohner wurden nämlich nicht gefragt.

## DIE STADT DER ZUKUNFT HAT ZAHLREICHE MÄNGEL

Schon kurz nach Fertigstellung wurden in Bijlmermeer viele miteinander verknüpfte Probleme deutlich, die sich in drei Kategorien einteilen lassen. Zunächst gab es ein Wohnungsmarktproblem. In nahe gelegenen Städten wie Hoorn, Purmerend und Almere wurden Einfamilienhäuser gebaut, die für die Familien als Zielgruppe viel attraktiver waren. Gleichzeitig begann Ende der siebziger Jahre die Erneuerung der alten Viertel, so dass viele Amsterdamer ihre Wohnungen nicht zu verlassen brauchten. Darüber hinaus zogen viele neue Bewohner von Bijlmermeer schnell wieder aus, wenn ihre Erwartungen nicht erfüllt wurden: 1974 betrug die Fluktuation im Jahresdurchschnitt 30 %. Als 1975 die niederländische Kolonie Surinam unabhängig wurde, führte dies zu einem großen Strom von Immigranten in die leer stehenden Wohnungen von Bijlmermeer. Das zweite Problem war,

Mühe, dieses negative Bild immer wieder zu verstärken.

Viele Ideale der ersten Stunde veränderten sich in Nachteile. Privatsphäre wandelte sich in Anonymität, die kollektiven und egalitären Ideen wurden nicht angenommen, die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit führten zu sozialer Unsicherheit und die Begegnungsräume in den Luftgeschossen entwickelten sich zu Angsträumen und zu einem Zuhause für Obdachlose und Drogenabhängige.

## ZWEI LÖSUNGSWEGE: ERNEUERUNG ODER UMBAU?

Von Anfang an wurden zwei Lösungswege für die Erneuerung diskutiert. Die erste geht von einer Anpassung und Verbesserung des vorhandenen Konzeptes aus, die zweite von dessen Misserfolg und zielt auf radikale Veränderungen ab: „Abbruch und Neustart“. Zunächst wurde mit einer behutsamen Erneuerung begonnen. Die Bewohnervereinigung entwickelte 1980 einen Verbesserungsplan, darauf aufbauend entstand 1983 ein Rehabilitationsprogramm: Die Mieten und Nebenkosten wurden gesenkt, Organisation und Verwaltung durch die Wohnungsgesellschaften wurden verbessert. Ende der

## DER UMBAU VON BIJLMERMEER IN ZAHLEN\*

	1990		Abbruch		Neubau		2010	
Wohnungen im Hochhaus	12.500	(100 %)	6.568	0	5.932	(44 %)		
Wohnungen in Parterre oder Luftgeschoss	0	(0 %)	0	4.600	4.600	(35 %)		
Reihenhäuser	0	(0 %)	0	2.850	2.850	(21 %)		
INSGESAMT	12.500		6.568	7.450	13.382			

\* Diese Zahlen beziehen sich nur auf den Besitz der Wohnungsgesellschaft Nieuw Amsterdam/  
Patrimonium (über 95 % der Hochhäuser); Quelle: Finale Plan van Aanpak, 2001

siebziger Jahre wurde Bijlmermeer durch eine neue Metro mit der Stadt verbunden. Darüber hinaus wurden Einrichtungen wie eine Sporthalle, ein Schwimmbad, eine Polizeistation und eine Moschee gebaut. Ende der achtziger Jahre wurde das große Einkaufszentrum „Amsterdamse Poort“ fertiggestellt. Auf der anderen Bahnseite wurden hochpreisige Büros errichtet. Aber die hoch dotierten Arbeitsplätze bildeten zunächst einen schreienden Kontrast zu den vielen Arbeitslosen in Bijlmermeer in weniger als einem Kilometer Entfernung.

Inzwischen stieg die Zahl der leer stehenden Wohnungen auf bis zu 25 % im Jahr 1985, während gleichzeitig jedes Jahr die Hälfte der Bewohner wieder auszog. Der Wohnungsgesellschaft drohte der Bankrott und in Folge auch der Gemeinde Amsterdam. Erste Vorschläge für den Abriss wurden gemacht. Die gesellschaftliche Akzeptanz für Szenarien mit Abbruch und Privatisierung fehlte allerdings. Als Ende der achtziger Jahre der Wohnungsbau in Amsterdam zusammenbrach, verminderte sich die Zahl der leer stehenden

Wohnungen wieder, und die Forderungen nach Abriss verstummten.

Um das Wohnen selbst attraktiver zu gestalten, wurden im Laufe der achtziger und neunziger Jahre zahllose Maßnahmen ausgeführt, z. B. Lifteinbauten, Wohnungsteilungen, Videoüberwachung, Hausmeister, Aufteilung von Luftgeschossen, Abriegelung von Abstellräumen, Einbau von Wohnungen in das Erdgeschoss (anstatt der Keller), Neuaufteilung von Tiefgaragen, eine Differenzierung der Hochhäuser, Umgestaltung der Grünanlagen, neue Hausordnungen und zahlreiche Beteiligungsprojekte. Die Mitarbeiter der Wohnungsbaugesellschaft klagten, dass alle nur vorstellbaren Maßnahmen in Bijlmermeer ausprobiert wurden, aber keinen durchschlagenden Erfolg hatten.

#### ERSTE UMSTRUKTURIERUNGS- MAßNAHMEN – ABRISS UND NEUBAU

Die schier unlösbaren Vermietungsprobleme und die bodenlosen finanziellen Verluste machten im Laufe der Zeit deutlich, dass Bijlmermeer strukturell verändert werden musste. Nach zahlreichen jahrelangen Debatten, Verwaltungsexperimenten, Ergänzungen und Teillösungen wurde 1990 vorgeschlagen, Bijlmermeer rigoros umzubauen, um so vor allem die Marktposition zu verbessern. Die erste Karte zeigt die Situation vor der Erneuerung. Die Hochhäuser Groeneveen und Kruitberg, auf die 1992 eine El-Al-Boeing abstürzte, sind hier noch intakt. Der Plan bestand darin, ein Viertel der Wohnungen abzureißen, und zwar zu einer Zeit, in der Abriss in den Niederlanden noch ein Tabu war. Umfragen ergaben, dass fast die Hälfte der Bewohner sich auf den Abriss freute. 1992 genehmigten die Gemeinde, der Stadtteil und die Wohnungsgesellschaft mit Unterstützung des Centraal Fonds Volkshuisvesting (Fonds zur Unterstützung finanziell angeschlagener Wohnungsgesellschaften) die Pläne, ergänzten sie aber um zwei Programme, die sich auf die sozialökonomische Erneuerung und die Verbesserung der Verwaltung und der Wohnbarkeit richteten. Integrierte Vorgehensweise war das Credo. Bijlmermeer wurde damit ein Vorläufer des landesweiten Großstädteplans (GSB), mit dem eine integrierte Vorgehensweise bei baulichen, sozialen

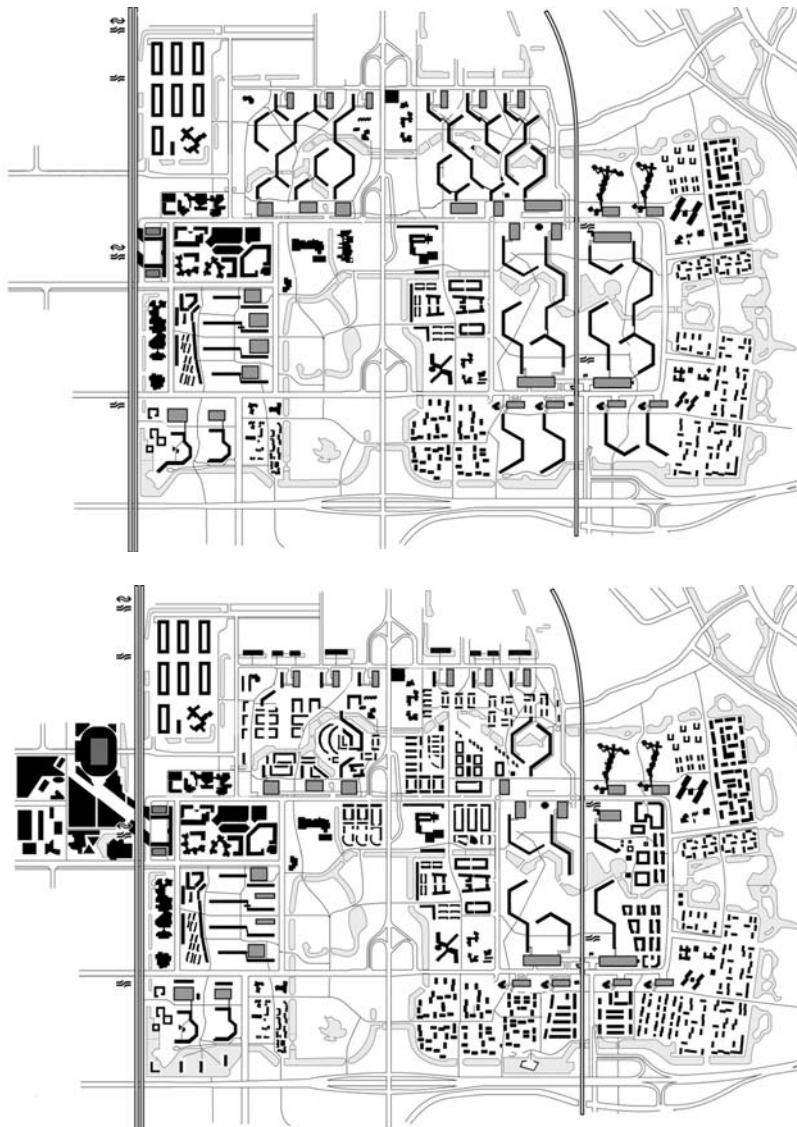


Abb. 4/5: Situation vor dem Stadtumbau; Masterplan zum Umbau von Bijlmermeer

und ökonomischen Maßnahmen in Stadtvierteln realisiert werden sollte (vgl. Haars, Helleman, Kurth 2002).

### ZWISCHENBILANZ DES UMBAU-PROGRAMMS

Auf Grundlage einer Bewertung dieser ersten Erneuerungsphase (1992–1999) erfolgte eine Verschärfung des Umbauprogramms. Hauptziel bleibt die Revitalisierung der Siedlung, aber es werden letztlich viel weniger Hochhäuser stehen bleiben, als in den ursprünglichen Erneuerungsplänen angenommen. Das Konzept wurde als gescheitert angesehen. Darüber hinaus waren die neuen Reihenhausbaugebiete in Bijlmermeer ein großer Erfolg.

Die Erneuerungspartner standen vor der Frage, wie viele und welche Hochhäuser sie abreißen, renovieren, verkaufen und umbauen sollten. Ausgangspunkt war, dass die Maßnahmen in großem Umfang den Wünschen der heutigen Bevölkerung entgegen kommen sollten. Die Bewohner wurden daher – im Gegensatz zum Zeitpunkt des Baus – nach ihrer Meinung gefragt. An der Umfrage nahmen 3.556 Personen teil – mit einem Rücklauf von 77 %. Daraus ergab sich, dass die meisten Bewohner den Abriss der Hochhäuser (68 %) wünschten. Das Bild veränderte sich kaum, wenn die Bewohner mit dem Abriss ihrer eigenen Wohnung konfrontiert wurden (60 %) (Abb. 6).

### DIE NEUE STADT DER ZUKUNFT

Die Gemeinde, der Stadtteil und die Wohnungsgesellschaft berücksichtigten die Wünsche der Bewohner und präsentierten im Oktober 2001 den „Finale Plan van Aanpak“ (Endgültiger Maßnahmenplan, Abb. 5). Der Plan beinhaltet

den Abriss von 3.400 der noch verbleibenden 4.900 Wohnungen (69 %), den Umbau von 640 Wohnungen (13 %) für höhere Einkommenschichten, Studenten oder z. B. ein Hotel, sowie die Renovierung der verbleibenden 860 Wohnungen (18 %). Mit Abschluss der Erneuerung um 2010 wird nur noch die Hälfte der Hochhäuser in Bijlmermeer stehen. An der Ostseite des Viertels bleiben einige ursprüngliche Wabenhochhäuser erhalten – sie werden heute bereits „Bijlmermuseum“ genannt. Die Bewohner erhalten die Garantie, wieder in eine passende und bezahlbare Wohnung in ihrem Viertel oder irgendwo im Amsterdam zurückkehren zu können, wenn ihre Wohnung abgerissen wird.

Anstelle der Hochhäuser werden vor allem Reihenhäuser und niedrige Geschossbauten in hoher Dichte gebaut. Gemäß des Maßnahmenplans werden 2010 in Bijlmermeer mehr Häuser (+13 %) als 1990 stehen. Eine Folge des Umbaus ist die Reduzierung von großen Freiräumen, was deren Pflege vereinfachen soll. Die Siedlungsteile werden stärker differenziert, z. B. in Reihenhäuser am Wasser oder zentrale städtische Apartmentkomplexe.

Obwohl die bauliche Erneuerung am deutlichsten sichtbar ist, handelt es sich dennoch um eine integrierte Vorgehensweise. Infrastruktureinrichtungen wie ein Apartmenthotel, Ateliers, Kinderkrippen, Spielplätze, Gesundheits- und Lehrinrichtungen, Räume für Betriebsgründungen, Kirchen und Moscheen wurden errichtet. Zur sozioökonomischen Stabilisierung wird darüber hinaus das nahe gelegene Gebiet rund um das Stadion „Amsterdam ArenA“ des Fußballvereins Ajax weiterentwickelt. Der dritte Pfeiler ist die Verbesserung des

Wohnumfelds und der Sicherheit, um die Lebensqualität zu erhöhen. Dies ist insbesondere begleitend zu den Abriss- und Baumaßnahmen von großer Bedeutung.

Bijlmermeer entstand am Zeichentisch als Inbegriff des modernen Denkens. Schon bald zeigte sich, dass die Bewohner eine ganz andere Meinung über diesen „schönsten Wohnort“ hatten und die „Stadt der Zukunft“ mieden. Die Probleme konzentrierten sich, Lösungen wurden im ersten Ansatz in der Verbesserung und der Abrundung des Konzepts gesucht. Im Gegensatz zu den sechziger Jahren sind heute die Wünsche der Bewohner in Bijlmermeer und vielerorts in den Niederlanden ein wichtiger Ausgangspunkt für Erneuerung. Auf die Bewohner zu hören bedeutet in Bijlmermeer, mehr abzureißen und mehr neue Einfamilienhäuser zu bauen. Wenn auch Bewohner anderer Erneuerungsgebiete dies wünschen, bedeutet das eine enorme Umstrukturierungsaufgabe. Inzwischen werden auch in anderen Städten der Niederlande Umstrukturierungsprogramme („Herstrukturierung“) für Nachkriegssiedlungen umgesetzt, um den Wohnungsbestand stärker zu differenzieren – Bijlmermeer war somit der Vorläufer für eine neue Erneuerungsstrategie.

*Gerben Helleman, Drs. Geograph, wissenschaftl. Mitarbeiter am OTB Research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies, TU Delft*  
*Frank Wassenberg, Drs. Raumplaner, wissenschaftl. Mitarbeiter am OTB Research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies, TU Delft*

### LITERATUR

- Haars, Anne; Helleman, Gerben; Kurth, Detlef (2002):** Stadttumbau als präventive Strategie der Stadterneuerung. In: Jahrbuch Stadterneuerung 2002 (erscheint Herbst 2002)
- Helleman, Gerben und Frank Wassenberg (2001):** Bewonersonderzoek Finale Plan van Aanpak Bijlmermeer, Delft
- Helleman, Gerben und Frank Wassenberg (2001):** Bijlmermeer: de stad van morgen wordt verleden tijd. In: Geografie, 10–6, S. 24–27
- Turkington, Richard; Ronald van Kempen; Frank Wassenberg (2002):** The future of European high-rise, Delft (noch nicht erschienen)
- Mentzel, Maarten (1989):** Bijlmermeer als grenslegend ideaal. Delft
- Projectgroep Vernieuwing Bijlmermeer (2001):** Finale Plan van Aanpak. Amsterdam
- Wassenberg, Frank; Ronald van Kempen (1996):** Trouble in highrise paradise. In: Geografie, 5–5, S. 20–23

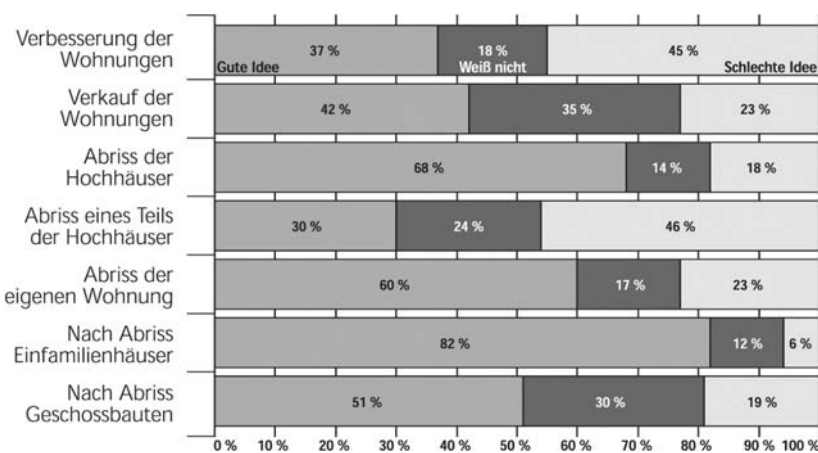


Abb. 6: Einschätzung der Erneuerungsmaßnahmen in Bijlmermeer