

Trotz der ausgefallenen Form ist New Metropolis kein Solitär, sondern perfekt in die bestehende Stadtstruktur integriert

ke. Das hat im Sommer zwei architektonische Glanzstücke hervorgebracht, die durch ihre Kühnheit den großangelegten Eingriffen der Vergangenheit eine neue, menschliche Dimension verleihen.

Es handelt sich dabei einerseits um ein Technologiuseum von Renzo Piano oberhalb einer Tunnel-einfahrt und andererseits um Atelierräume und Kleinbetriebe zusammen mit einem Parkhaus unterhalb des Bogens eines gemauerten Bahndamms. Die Pläne stammen vom Architektenbüro Zeinstra, Ploeg, van der Waals (Amsterdam). Durch diese zweite Bauwerkbestimmung wird die Stadt mit Gebieten bereichert, in denen man sich gerne aufhält, während es früher Orte waren, die man nachts besser meiden sollte.

NEW METROPOLIS

New Metropolis, das Science & Technologycenter, ist ein Museum für Kinder und Technik, das Renzo Piano auf die hässliche Eingangskonstruktion des Tunnels unter dem IJ setzte, der das Zentrum mit dem Norden Amsterdams und Hollands verbindet. Das hat mit der neuen Rolle, die die Stadtverwaltung diesem verlorenen Gebiet geben wollte, zu tun. Schon 1985 beschlossen die Stadtbauer die Realisation eines Wissenschaftsmuseums am Oosterdok. 1990 wurde Renzo Piano beauftragt, neben dem Schiffahrtsmuseum einen anderen großen Publikumsmagneten an der Wasserfront zu entwerfen. Und nun liegt New Metropolis dort. Wie ein Schiff taucht es aus dem Oosterdok auf. Mit seinen kupferbeschlagenen Seitenfassaden zieht es die ganze Aufmerksamkeit auf



FOTO: EG SEEDER FÜR NEW METROPOLIS SCIENCE AND TECHNOLOGY CENTER

sich und lässt die beiden nahegelegenen Boote, nämlich ein kitschiges Chinarestaurant und ein klinisches Hotelboot, verschwinden.

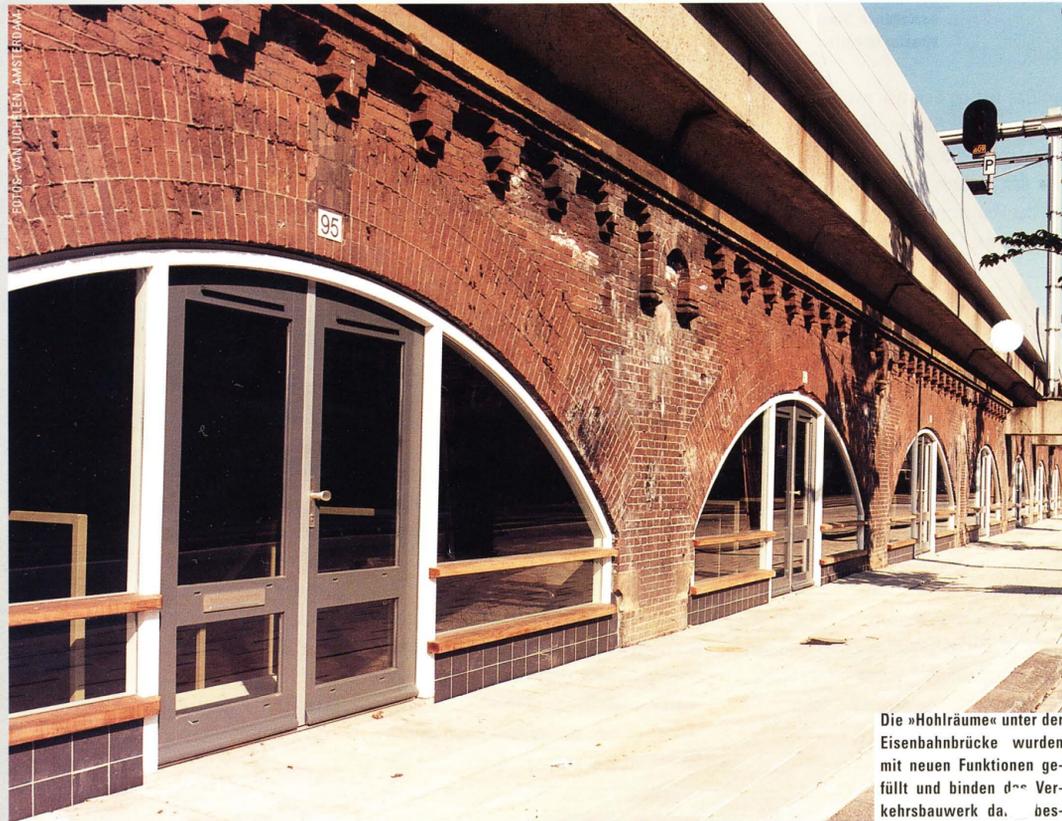
Die Kupferplatten haben sich sofort grünlich verfärbt, wodurch sich New Metropolis gut in die Umgebung von Luft und Wasser fügt. Der Unterbau aus Backsteinen sorgt für die Verankerung mit dem Tunnel; dieser Materialgebrauch stellt auch eine Verbindung zur Backsteinkultur der alten Innenstadt her. Im Erdgeschoß befinden sich die Räume für das Publikum; die gesamte Etage ist verglast. Innen im Sciencecenter findet man eine geräumige und verspielt erscheinende Architektur; und doch bleibt das Schönste das Verhältnis zwischen Gebäude und Umgebung.

Während der Tunnel sich in die Tiefe bohrt, steigt das Gebäude aus dem Tunnel auf. Ein prächtiger Stadtplatz ist dadurch entstanden, bestehend aus großen Betonstufen, der über rund 50 Meter leicht ansteigt. Wenn man nach oben läuft und sich am Ende umdreht, überblickt man in einer Höhe von dreißig Metern den Grachtengürtel - ein Ausblick, den man nirgends sonst in Amsterdam hat. Wieder einmal

wurde mit der Realisation dieses Gebäudes bewiesen, daß Architektur für sich beurteilt werden kann, daß aber auch der Erlebniswert für die städtische Landschaft über den Mehrwert eines neuen Gebäudes für die Stadt entscheidet. New Metropolis hat diesen Mehrwert.

ZEINSTR, PLOEG, VAN DER WAALS

Ein zweites Beispiel für das planerische Aufgreifen einer dominanten, aber verwahten Infrastruktur in der Stadt ist die Neubestimmung des sogenannten Bogens an den Haarlemmerhouttuinen. Dort liegt parallel zur Ausfallstraße eine Eisenbahnüberführung, deren gemauerter Teil aus dem Ende des vorigen Jahrhunderts stammt. Das sich über eine Länge von rund 500 Meter ausstreckende Bauwerk schirmt die dahinter liegenden Inseln Prinseneiland und Bickerseiland von der Innenstadt ab. Im räumlichen Sinne durch den doppelten Eisenbahndamm und die Ausfallstraße; im funktionalen Sinn, da eine Innenstraße zwischen den Dämmen sich mit Garagen und Lagerräumen außer als Filmkulisse vor allem als Nische für Kleinkriminelle eignete, die dort ihren Geschäften nachgingen. Die Architektin Anke Zeinstra des Architektenbüros van der Waals/Zeinstra und



Die »Hohlräume« unter der Eisenbahnbrücke wurden mit neuen Funktionen gefüllt und binden das Verkehrsbauwerk besser an seine Umgebung an

Tijmen Ploeg, hatten in der Vergangenheit die geplante Verbreiterung der Überführung kritisch beobachtet. Die niederländische Eisenbahn wollte die Innenstraße beibehalten und in die schmale Eilandsgracht eine neue Überführung auf Pfählen bauen. Beide Architektenbüros wurden wegen ihrer kritischen Haltung und der guten alternativen Ideen mehr und mehr ins Projekt miteinbezogen. Schließlich bekamen sie von der Wohnungsbaugesellschaft »Het Oosten« den Auftrag, auf Grund ihrer Vorstellungen von einer Neubestimmung der Infrastruktur einen Plan für Kleinbetriebe und ein Parkhaus zu entwerfen. Zu diesem Zweck wurde das Architektenbüro Zeinstra, Ploeg, van der Waals gegründet, um an der technisch

schwierigen, aber aufregenden Aufgabe zu arbeiten. Die Vorgaben waren nicht leicht: Die niederländische Eisenbahn stellte hohe Anforderungen an Brand- und Schallschutz. Eigentlich hatte sie lange Zeit kein Interesse an einer Umnutzung gezeigt, da sie befürchtete, keine Kontrolle mehr ausüben zu können (Explosionsgefahr!). Aber die Gemeinde, die gerne den Raum für Betriebe vergrößert haben wollte und die ambitionierte Baugesellschaft »Het Oosten« setzten sich durch. Es entstanden Räume mit minimalen Mietpreisen, in die nun Ateliers, kunsthandwerkliche Betriebe und Büros mit kreativen Aktivitäten nach und nach einziehen können. Ein überraschendes Resultat!



EINE LIAISON ZWISCHEN KREATIVITÄT UND INFRASTRUKTUR

Das Konzept des Bogens, aufgezeigt anhand des im Juli 1997 abgeschlossenen ersten Bauabschnitts, zeichnet sich durch Einfachheit aus. Auf der Nordseite wurde entlang der Eilandsgracht ein etwa 300 Meter langer, über dem Wasser schwebender Laufsteg entworfen, an dem die 70 Einheiten anliegen (in der Größe variierend von 60 bis 350 m²).

Architektin Anke Zeinstra: »Wir haben das Horizontale und die Bewegung des Viadukts gesucht und deshalb die große Glasfront mit Western Red Cedar aufgeteilt und die liegenden Teile hervorstehen lassen.« Eine Tafelung aus Aluminiumplatten unterstützt die Leichtigkeit der Konstruktion. Außen wird die Fassade von teils versenkten Lampen angeleuchtet, so daß das Gebäude auch nachts einen bescheidenen Horizont formt.

Innen konnte die Geräuschbelastung der oberhalb vorbeidonnenden Züge stark reduziert und die zweistündige Feuerbeständigkeit dadurch erreicht werden, daß die Konstruktion des Innenausbau (betonsteinerne Wände und Betonböden) keinen Kontakt zum Viadukt hat. Hinter den 60 m² großen Ateliers befindet sich ein langes Parkhaus mit 50 Stellplätzen für die Bewohner. Die Ateliers haben zwei verschiedene Deckenhöhen, die sich durch die Forderung der Eisenbahner ergaben, mindestens einmal jährlich die Auflager inspizieren zu können. Dafür mußten im Abstand von etwa 14 Meter vorgefertigte Viadukte eingelassen werden, die zu einer regelmäßig wiederkehrenden Deckenabhängung führten. Die Architekten haben diese niedrige Decken-

höhe für die Naßzellen der Ateliers genutzt. Zudem war dies nach Zeinstra der Anlaß, mit dem Innenmaß der Ateliers zu spielen; zehn Meter in der Breite, sechs Meter in der Tiefe und fast dreieinhalb Meter in der Höhe haben zu einem optimalen, einseitigen Lichteinfall geführt.

Auf der Straßenseite liegen die Räume der Kleinbetriebe (ebenfalls etwa 60 m² groß) innerhalb der alten gemauerten Bögen. Nur sind hier die Tiefe und Breite im Vergleich zu den Ateliers umgedreht. Die breiten Bögen sorgen für Tageslicht und der vertiefte Boden begünstigt den Lichteinfall zusätzlich. Die authentisch gewölbten Decken sorgen automatisch für eine handwerkliche Sphäre. Die Betriebsräume können hier um weitere Einheiten vergrößert werden. Vor den stets wiederkehrenden bogenförmigen Fenstern verläuft ein breiter Bürgersteig, der Abstand zur verkehrsreichen Straße schafft und zum Spazieren einlädt.

Mit der Wiederbelebung des Bogens ist die räumliche Abgrenzung der Inseln nicht aufgehoben, aber funktional betrachtet wird das Bogenprojekt eine kulturelle Vermittlung zwischen dem belebten Haarlemmerviertel und den weslichen Inseln am IJ werden.

Nicht allein im großen Maßstab kann die Infrastruktur als Basis für neue Stadtstrukturen dienen, auch am Rand der Amsterdamer Innenstadt sind Proben eines hoffnungsvollen Könnens zu bewundern.



Aus dem Niederländischen übersetzt von Marinus Pütz

New Metropolis:
Bauherr: Stichting Nationaal centrum voor wetenschap en technologie
Planung: Renzo Piano, Genua

De Bogen:
Bauherr: Woningcorporatie Het Oosten, Amsterdam
Planung: Zeinstra, Ploeg, van der Waals, Architekten, Amsterdam

Literatur:
[1] Architecture in the Netherlands (Architectuurjaarboek 1996-1997) NAI uitgevers, Rotterdam
[2] Impuls: het nieuwe science centrum in het Oosterdok in Amsterdam, Hans van der Made, Plan Amsterdam (August 1995)
[3] Die Wiederbelebung des Amsterdamer Traumes, Tobias Woldendorp in Feuilleton Frankfurter Allgemeine Zeitung, 11. Oktober 1995