

## Altstadtsanierung in den Niederlanden seit dem Zweiten Weltkrieg: zwei unterschiedliche Lösungen\*

Das Verb *sanieren* (aus Lat. *sanus* 'gesund') bedeutete ursprünglich, rein medizinisch gesprochen, 'den Krankheitsherd in einem Körperteil beseitigen', was schon bald in abgeschwächter Form und dann auch in übertragenem Sinn zu 'heilen' 'gesund machen' oder 'wieder funktionstüchtig machen' wurde. Letztere Bedeutung ist wohl nahezu ausnahmslos dem Bereich der Städtebau und Planologie vorbehalten, wo sie in durchaus positiver Absicht auf die gesellschaftliche und wirtschaftliche Rehabilitierung alter, heruntergekommener Stadtteile hinzielt.

In den ersten beiden Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in mehreren niederländischen Städten jedoch Sanierungen durchgeführt, die eher - um im Bereich des Medizinischen zu bleiben - Amputierungen gleichkamen, indem man das nicht mehr Funktionsfähige einfach abriß oder - um das Bild weiter zu verfolgen - dem Patienten Arme und Beine abnahm. Daß so mitunter auch das alte Herz einer Stadt herausgeschnitten wurde und man eigentlich nirgends in der Lage war, dem Patienten sofort ein Austauschherz zur Verfügung zu stellen, führte schon bald dazu, daß dem Wort Sanierung ein übler Beigeschmack anhaftete. Sanierung war um die Mitte der sechziger Jahre nur noch ein Euphemismus für Abriß und Kahlschlag. Für eine historisch gewachsene Stadt bedeutet das ganz einfach den Verlust ihrer kunst- und kulturhistorischen Substanz, was von der Mehrheit der Bevölkerung zunächst als Preis hingenommen wurde, den man zu zahlen hatte für den Fortschritt, das Zauberwort der Nachkriegszeit. Endlich wollte man aufräumen mit dem beengenden Geist der Vergangenheit, die, allzu vereinfachend, mit sozialem Elend, Armut und Krankheit assoziiert wurde. Endlich wollte man nun die ideale Stadt entwerfen: großzügig geplant, zeitgenössisch modern und vor allem autogerecht - und man fühlte sich technisch durchaus in der Lage, sie auch auszuführen.

Die Stadt als Phänomen war damals wie heute der sichtbare Ausdruck einer sich ändernden Gesellschaft, und so darf es auch nicht wundern, daß man kurz nach dem Zweiten Weltkrieg die Chance ergriff, sich alter, überkommener Strukturen zu entledigen, sowohl in gesellschaftlicher als auch städtebaulicher Hinsicht. Für historisches Bewußtsein oder kunsthistorisches Interesse war in diesem Konzept kein Platz. Nur das offensichtlich wertvolle, intakt gebliebene Einzelobjekt, mit für jeden erkennbaren Stilmerkmalen, wie eine gotische Kirche oder ein Rathaus im Stil der Renaissance durfte als steinernes Gewissen des Bildungsbürgertums - man wollte ja nicht als Kulturbanause gelten - stehenbleiben. Die 'Stadt als Kunstwerk' war kein Thema.

---

\* Dr. Willem-Jan Pantus war wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Katholieke Universiteit Nijmegen. Der vorliegende Text entstand anlässlich eines Vortrages an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster am 3. November 1993.

Erst um die Mitte der sechziger Jahre, als der allgemeine Wohlstand einen solchen Grad erreicht hat, daß die Qualität der Wohnumgebung allmählich mehr ins Gewicht fiel, entstanden die ersten Anzeichen eines Umdenkens: Nachdem die materiellen Bedürfnisse befriedigt worden sind, kommt der Hunger nach dem Geistigen. Es schien den hochmodernen Neubausiedlungen mit ihren schnurgeraden, autogerechten Straßen und Hochhäusern in Reih' und Glied, weitab der Intimität der Altstadt, eben doch etwas zu fehlen.

In diesem Beitrag sollen zwei niederländische Städte vorgestellt werden, die beide über einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten hinweg mit dem Problem der Altstadtsanierung gerungen haben und dabei zu ganz unterschiedlichen Lösungen gekommen sind.

Es handelt sich einerseits um die Stadt Deventer, im Mittelalter eine wichtige Handels- und Hansestadt an der IJssel, im 13. und 14. Jahrhundert sogar Zentrum der geistigen Reformbewegung um Geert Groote mit dessen *devotio moderna*, zeitweilig sogar Bischofssitz. Durch den Verfall des Handels sank sie dann ab Mitte des 17. Jahrhunderts zur unbedeutenden Provinzstadt ab. Ihrer Blütezeit verdankt Deventer jedoch eine relativ große Altstadt, die die Jahrhunderte, einschließlich des Zweiten Weltkriegs, ohne größere Schäden überstand. Dieser Beitrag konzentriert sich auf die Probleme in bezug auf die Sanierung des sogenannten 'Bergkwartiers'.

Andererseits soll hier als Kontrast die Altstadtsanierung in Nimwegen erörtert werden. Die Stadt entstand bereits zur Römerzeit auf einer Anhöhe am südlichen Waalufer und war im Mittelalter dank des Vorhandenseins einer Kaiserpfalz auf dem Valkhof zeitweilig eine freie Reichsstadt. Nach dem Frieden von 1648 als Grenzfestung sehr in ihrer Entwicklung gehemmt, erlebte sie erst im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert wieder einen Aufschwung, u.a. als Zentrum des Katholizismus durch die Gründung einer Katholischen Universität. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt durch einen versehentlichen alliierten Bombenangriff schwer heimgesucht. Die Innenstadt lag in Schutt und Asche, der älteste Stadtteil, die direkt am Fluß gelegene Unterstadt, blieb jedoch größtenteils unversehrt. Auf die Probleme der Sanierung dieses Stadtteils wird weiter unten eingegangen.

## Deventer

Wer sich Einblick in die Struktur der organisch gewachsenen Altstadt verschaffen möchte, vertieft sich am besten zunächst in den Stadtplan.<sup>1</sup> Eine Karte des Jahres 1867 zeigt im Grunde noch immer das Bild der mittelalterlichen Stadt und wie diese entstanden ist. Genau an der Stelle, wo der Schipbeek - wie der Name besagt ein schiffbarer Bach - in die IJssel mündet und hier einen natürlichen Hafen bildet, liegt auch der Grund für die Entstehung der Stadt. Zu einer Zeit, da Flüsse weitaus

---

<sup>1</sup> Zur städtebaulichen Struktur Deventers siehe H.Th. DIJKSTRA, *Bergkwartier als situatie in de stedebouwkundige structuur van Deventer*; historische Notizen bringt A.C.F. KOCH, *De nederzetting op de Heest*, beide in: H.M. GOUDAPPEL (Hrsg.), *Tien jaren stadsherstel. Bergkwartier Deventer 1967-1977*, Deventer [1978], S. 50-61 bzw. S. 41-49.

wichtigere Verbindungen als Straßen darstellten, kreuzten sich hier die Handelsströme vom Rheinland in Richtung Amsterdam mit denen von der Scheldemündung (Brügge, Gent) nach Westfalen und weiter nach Hamburg, Lübeck und den Städten an der Ostsee.

Der Stadtplan zeigt noch immer in klarer Weise den Prozeß der Stadtbildung aus zwei unterschiedlichen Kernen: einem älteren in den Niederungen an der IJssel und einem etwas erhöht, eben auf einem 'Berg' gelegenen an der Schipbeek. An deren Nahtstelle gähnt noch immer eine weite Fläche, die dann aber als Marktplatz eine zentrale Funktion im Stadtgeschehen erhielt: 'de Brink'. Neun größere und kleinere Tore, unter denen der nördlich gelegene 'Brinkpoort' und der östlichere 'Bergpoort'<sup>2</sup> auf der Landseite die wichtigsten waren, verschafften dem Reisenden Zugang zur befestigten Stadt. Eine feste Holzbrücke über die IJssel gab es bereits seit 1483, bis sie 1578 in den Wirren des Unabhängigkeitskampfes gegen die Spanier in Flammen aufging. Sie lag allerdings viel nördlicher als die spätere, für die Schifffahrt günstigere Schiffbrücke.

Diese Situation blieb durch den Rückfall der Wirtschaft in Deventer bis etwa 1940 erhalten. In jenem Jahr wurde eine neue, feste Brücke mit einer Auffahrt direkt an der Stelle des zu diesem Zweck zugeschütteten Hafens eröffnet, was einen wesentlichen Eingriff in die alte Stadtstruktur bedeutete. Das angrenzende Bergkwartier wurde unmittelbar davon betroffen.

Sehen wir uns dieses Bergkwartier doch einmal näher an. Mittelpunkt bis heute ist die alte Nicolaas- oder Bergkerk, um 1200 von Mönchen der Abtei Varlar bei Coesfeld erbaut und dem Patronat des Hl. Nikolaus, Beschützer der Schiffer und Kaufleute, unterstellt. Sie liegt an höchster Stelle der Erhebung, eben auf dem 'Berg'. Im Bergkwartier läßt sich ein nördlicher und ein südlicher Teil unterscheiden. Im südlichen steigen die drei Hauptstraßen Rijkmanstraat, Menstraat und Bergstraat leicht vom Brink, dem Handelszentrum mit seinen vornehmen Häusern und der monumentalen Stadtwaage, zur Kirche an. Dieser Teil des Bergkwartiers ist bis heute am besten erhalten geblieben. Der nördliche Teil, oberhalb der Roggestraat, wurde bis vor wenigen Jahren von einem großflächigen Struktureingriff, der Kapselabrik DAIM, beherrscht. Die geschlossene, abgerundete Form im Stadtplan, die jetzt von einem Neubauprojekt mit dem Altstadtcharakter angepaßtem Sozialwohnungsbau eingenommen wird, verrät noch immer den ehemaligen Propsthof oder die Propstei, den Grundbesitz des höchsten Kirchenggeistlichen.

Unterziehen wir die Bebauung des Bergkwartiers einer eingehenderen Betrachtung, so fällt auf, daß die Häuser schmal (4-6 m), dafür aber sehr tief (12 m) sind. Die Vorderhäuser zu ebener Erde sind sehr hoch, was den hier ursprünglich meistens befindlichen Werkstätten und Geschäften viel Licht und Platz bot. In halber Höhe ist in der Regel teilweise eine Decke eingezogen, wodurch ein Zwischengeschoß entstand, das als Wohnraum genutzt werden konnte. Im ersten Stock wurde ebenfalls gewohnt, während etwaige übrige Stockwerke und die hohen Steildächer Platz für Handelswaren boten. Hausnamen wie 'De Dom van Keulen', 'De Dom van Munster', 'Die Koesfelt' und 'De Olaf' deuten auf die bestehenden Handelskontakte.

---

<sup>2</sup> Heute im Garten des Amsterdamer Rijksmuseums.

Das Straßenbild wird heute von einer großen Vielfalt an Fassadenformen aus der Zeit vom 16. bis zum 20. Jahrhundert geprägt, die meist ältere Häuser schmücken.<sup>3</sup> Man erkennt spärliche Reste der Gotik, einige Häuser mit Renaissanceformen und viele des 17. und 18. Jahrhunderts, darunter solche, die besonders charakteristisch für Deventer und die gesamte IJsselgegend sind, nämlich die ein- und ausgeschwenkten Giebel mit kurzen, flachen Fialen, die ausnahmslos der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts angehören. Weiter findet man einige Glockengiebel des 18. Jahrhunderts und natürlich viele mit einfachem Kranzgesims, die mehrheitlich dem 19. Jahrhundert angehören. Diese reiche Vielfalt war Mitte der sechziger Jahre nach Meinung von vielen 'abbruchreif' - eine Meinung die vereinzelt (Rijkmanstraat) auch schon in die Tat umgesetzt wurde.

Wie hatte es so weit kommen können? Mehrere Faktoren sind nachweisbar, die zusammen dem Bergkwartier fast den Todesstoß gegeben hätten.

Zunächst wurden Ende der zwanziger Jahre außerhalb der Altstadt geräumige und 'hygienische' Sozialwohnungen gebaut, was die Abwanderung eines Teils der ursprünglichen Bevölkerung zur Folge hatte. Zwar wurden die leerstehenden Wohnungen sofort wieder belegt, diesmal jedoch von Vertretern der untersten sozialen Schicht, die keine Möglichkeit hatten, die Häuser vor dem fortschreitenden Verfall zu schützen.

Zwei weitere Ereignisse taten ein übriges dazu: 1933 schloß die bereits seit 1755 am Rande des Bergkwartiers ansässige Eisenhütte Nering-Bögel ihre Tore, was Arbeitslosigkeit bedeutete und dem Viertel viel von seiner Lebendigkeit und Betriebsamkeit nahm. Ende der dreißiger Jahre wurde dann, im Vorfeld des Brückenbaus über die IJssel, der Hafen, direkt vor den Toren des Bergkwartiers, zugeschüttet. Eine breite Durchgangsstraße mit ansteigender Brückenauffahrt nahm seine Stelle ein, wodurch das Bergkwartier in eine Abseitslage gerückt wurde. Dies war der erste große Eingriff in die städtebauliche Struktur Deventers seit dem Mittelalter. Der Zweite Weltkrieg brachte der Stadt zwar einige Schäden, doch das Bergkwartier blieb weitgehend unversehrt.

Das Interesse der Nachkriegszeit galt nun aber nicht der Altstadt, sondern vielmehr der Schaffung neuer Stadtteile. Es gab eine große Wohnungsnot, und deswegen versuchte man, möglichst schnell umfangreiche Wohngebiete außerhalb der Stadt zu erschließen. Außerdem wurde die kleinteilige Struktur der Altstadt als nicht mehr funktionsfähig, unzeitgemäß und vor allem nicht autogerecht abgelehnt. Durch die komplizierten Eigentumsverhältnisse konnte hier auch kein Durchbruch geschaffen werden, den man übrigens nicht nur in übertragaener Bedeutung, sondern auch wörtlich anstrebte. Um 1960 kamen von seiten der Stadtverwaltung nämlich Pläne, eine direkte Querverbindung zwischen der Brückenauffahrt und dem Brink zu bauen. Wären diese Pläne zur Ausführung gelangt, hätte es heute kein Bergkwartier mehr gegeben.

Als 1966 zwei große Fabrikschließungen in Deventer bevorstanden und die Stadtverwaltung darauf mit recht utopischen Vorstellungen zur Gründung einer Doppelstadt mit über 250.000 Einwohnern reagierte, klang aus der Bevölkerung

---

<sup>3</sup> Zur historischen Bausubstanz siehe R. MEISCHKE/G. BERENDS, *Straten en huizen in het Bergkwartier*, in: GOUDAPPEL (wie Anm. 1), S. 68-93.

eine ganz andere Botschaft: Es sollte nicht noch mehr Energie in weitere Expansion gesteckt werden, während der eigentliche Kern, die Altstadt, immer mehr verfiel. Aus Kreisen der Vereine 'Deventer Culturele Gemeenschap' und 'Stichting Oud Deventer' wurde noch im selben Jahr eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, die in weiten Kreisen Interesse für die kulturhistorischen Qualitäten des Bergkwartiers erwecken wollte. Erklärtes Ziel dieser Arbeitsgemeinschaft war wörtlich: "Wege zu finden, zusammen mit den Beteiligten, Stadtverwaltung und Privatpersonen, das Bergkwartier unter Wahrung seines historischen und ästhetischen Wertes zu einem bewohnbaren Bestandteil der Stadt Deventer zu erheben".<sup>4</sup> Hier wird zum erstenmal Kulturelles, genauer gesagt Geschichte und Kunst, hervorgehoben als Aspekt, der einen historischen Stadtteil erhaltenswert macht. Kernpunkt der Diskussionen, die im darauffolgenden Jahr stattfanden, ist die Frage nach der Bestimmung des Viertels und nach deren Finanzierbarkeit.

Gute Kontakte mit dem staatlichen Amt für Denkmalpflege sorgten für finanzielle Zusagen, und so konnte recht bald (1968) eine Gemeinschaft mit beschränkter Haftung nach niederländischem Recht gegründet werden, die 'N.V. Bergkwartier, Maatschappij tot Stadsherstel'.<sup>5</sup> Diese Gesellschaft, an der sich auch einige Versicherungsanstalten beteiligten, basierte auf einem ausgeklügelten Plan. Von der Stadt erwarb man für wenig Geld verfallene Häuser, die dann mit Hilfe der staatlichen Subventionen sowie der unter der Deventer Bevölkerung abgesetzten Aktien restauriert und anschließend mit Gewinn weiterverkauft wurden. Der Erlös aus dieser ersten Aktion wurde dann in der zweiten, weniger rentablen Phase eingesetzt, die die gesamte Restaurierung des übrigen Bergkwartiers zum Ziel hatte.

Die ganze Unternehmung war in wirtschaftlicher Hinsicht eine fast rein kommerzielle Angelegenheit, wenn auch ein finanzieller Gewinn kaum zu erwarten war.<sup>6</sup> Man kann sich dem Eindruck nicht entziehen, daß die ersten Planer zunächst an die Wiederherstellung der historischen Substanz dachten und sich dann auf dem freien Markt nach einer Nutzungsmöglichkeit umsahen. Populär gesagt: Man restaurierte ein Haus und wartete ab, welchen Weg es ging. Ganz bezeichnend ist in diesem Zusammenhang ein Passus aus dem *Wiederherstellungsplan* des Jahres 1967: "Das Wiederherstellen des Bergkwartiers bedeutet neben dem Restaurieren, Umbauen und Rekonstruieren einer großen Zahl von Häusern und Gebäuden im Rahmen eines Wiederherstellungsplans das Wiederfinden einer richtigen Nutzung".<sup>7</sup> Und dann werden die in Betracht kommenden Möglichkeiten der Reihe nach

---

<sup>4</sup> GOUDAPPEL (wie Anm. 1), S. 20, Übersetzung WJP.

<sup>5</sup> Zur Geschichte der NV. Bergkwartier siehe H.M. GOUDAPPEL, *Stadsherstel en Bergkwartier*, in: GOUDAPPEL (wie Anm. 1), S. 9-20.

<sup>6</sup> Zu den sozialen Aspekten der Altstadtrestaurierung siehe F. VAN DER PLOEG, *Binnenstadsherstel is meer dan restaureren*, in: GOUDAPPEL (wie Anm. 1), S. 117-124.

<sup>7</sup> W.A. Heineman in dessen *Herstelplan 1967*, zitiert nach VAN DER PLOEG (wie Anm. 6), S. 117, Übersetzung WJP.

aufgezählt: Häuser für die Vertreter der freien Berufe, Ateliers, Empfangsräume, Galerien, ein Studentenhaus, ein exklusives Restaurant, kleine spezialisierte Boutiquen. Weiter heißt es: "Die Silberschmiede und Schreiner, Kunstmaler und Bildhauer, Restauratoren und Antikhändler, Töpfer und Korbflechter, Kräuterdrogisten und Weinhändler werden sich mit noch vielen anderen in einer passenden Umgebung konzentrieren, wo das Publikum sie zu finden wissen wird. Sonst ist noch die Rede von 'Flanieren' und fällt sogar der Name 'Montmartre'. Heute würde man vielleicht abschätzig sagen: "Hier soll ein Luxusviertel für die Schickeria entstehen".

Zwar ist durch rechtzeitiges Eingreifen ein ganzes Altstadtviertel in seiner historischen Substanz erhaltengeblieben und wieder für längere Zeit konserviert, doch ist durch das Fehlen eines sozialen Paragraphs die ehemals in sozialer Hinsicht bunt gemischte Bevölkerung einseitig auf wenige Wohlhabende reduziert worden. Durch die Verfahrensweise der N.V. Bergkwartier sind die alten Bewohner des Viertels verdrängt worden, weil die Mieten stiegen. Die Wiederherstellung des Viertels, so gut sie rein optisch gelungen sein mag, ist nicht mit einer Wiederherstellung des ehemaligen sozialen Klimas einhergegangen. Es ist zu einem recht steril wirkenden Luxusviertel für Anwälte, Architekten und Galeriebesitzer geworden, die in vielerlei Hinsicht anders leben als die ehemaligen Bewohner. Meist sind ihre Familien klein, spielt sich ihr Leben nicht auf der Straße ab, und bleiben Türen und Fenster daher geschlossen. Man wendet sich von der Straße ab, die Häuser wurden zum geschlossenen Bühnenbild. Kurz, das Leben gibt sich weniger 'malerisch' als früher. Schwerwiegende Kritik aus heutiger Perspektive ist ebenfalls, daß es nur einem kleinen, wohlhabenden Personenkreis ermöglicht wurde, in einer historischen Umgebung zu leben, die mit Subventionsgeldern aus der Gemeinschaft wiederhergestellt worden ist. Der neuerdings zustandegekommene Sozialwohnungsbau auf dem ehemaligen DAIM-Gelände kann durch sein ghettohafte Lage diese Kritik nur zum Teil entlasten.

Eine heutige Kritik aus Kreisen der Denkmalpflege richtet sich darauf, daß das Bergkwartier künstlich in eine 'historische' Situation zurückversetzt worden ist, die es in Wirklichkeit niemals gegeben hat.<sup>8</sup> Dabei wurden spätere, als unhistorisch empfundene Modernisierungen rückgängig gemacht. So rekonstruierte man längst verschwundene Giebelformen und ganze Hausfassaden aufgrund spärlicher Hinweise, baute an einer offenen Stelle sogar spiegelverkehrt eine Hausfassade auf, die in Zevenaar, etwa 40 km südlicher, verschwinden sollte, und schuf quasi-historische Formen neu anstelle von Originalen aus dem späten 19. Jahrhundert. Bauten aus jener Zeit paßten nach damaligem Empfinden sowieso nicht in das 'historische Bild, das man vor Augen hatte.

Nur an einer Stelle (abgesehen von der aktuellen Wohnbebauung auf dem ehemaligen DAIM-Gelände) wurden zwei Häuser abgerissen und in moderner Detaillierung neu aufgebaut.<sup>9</sup> Dabei wurden die wesentlichen Elemente der alten

---

<sup>8</sup> Zur Praxis des Restaurierens siehe H.M. GOUDAPPEL, *Restaurieren, renovieren, invullen en opknappen*, in: DERS. (wie Anm. 1), S. 128-172.

<sup>9</sup> Siehe GOUDAPPEL (wie Anm. 1), S. 137 (Abb.) und 148.

Bauten, wie Umrisse, Stockwerkhöhen, Tür- und Fensteröffnungen, im großen und ganzen beibehalten, doch in moderne Form, wenn auch in alten Materialien, transponiert. Sogenannte Anpassungsarchitektur kommt häufig vor; ehrlicher, aber harmonisch sich ins Stadtbild einfügender Neubau so gut wie nicht, auch nicht an den Stellen, wo er angebracht wäre. Der Zauber der Geschichte darf eben nicht durchbrochen werden; man geht herum wie im Freilichtmuseum; die Sinne werden berauscht durch eine von oben herab verordnete Harmonie und Einheitlichkeit in Farben, Formen und Materialien.

## Nimwegen

Die Probleme der Altstadtanierung konzentrierten sich in Nimwegen durch die weitgehende Zerstörung der Oberstadt im Jahre 1944 ausschließlich auf die Unterstadt.<sup>10</sup> Sie fingen jedoch bereits sehr früh an, die Diskussion dauerte länger, und die Bevölkerung verhielt sich zu Anfang recht teilnahmslos, so daß die Probleme des Wiederaufbaus (1975-1989) erheblich größer waren als in Deventer. Die in Nimwegen getroffene Wahl unterscheidet sich denn auch wesentlich von der Deventer Lösung.

1874 wurde die Festung Nimwegen aufgehoben, was bedeutete, daß die überfüllte Stadt endlich aufatmen konnte. Nachdem die Mauern und Festungswerke abgerissen worden waren, entwarf man einen großzügigen Plan zur längst fälligen Stadterweiterung. Diese hatte nun jedoch eine ungewollte soziale Konsequenz: Die Wohlhabenden zogen in die geräumig angelegten Neubauviertel, während die Armen die verlassenen Patrizierhäuser aufteilten und intensiv bewohnten. Dabei verfiel die alte Bausubstanz zusehends. Schon kurz vor 1900 wurden die ersten Sanierungsmaßnahmen getroffen: Das Prostitutionsviertel um die Rozemarijngas wurde bis zum untersten Stein abgerissen, als Wurzel allen Übels, das es auszulöschen galt. Gleichzeitig rief man eine Kommission ins Leben 'zur Untersuchung der Lebensumstände in der Unterstadt'. Nach und nach entstand die Einsicht, daß es so nicht weiter ginge und nun endlich durchgreifende Maßnahmen getroffen werden sollten. In den Jahren 1930-1933 entstand dann der erste städtebauliche Entwicklungsplan, der eine behutsame Sanierung unter Beibehaltung des historischen Charakters und Straßenplans vorsah. Doch es geschah nichts. Die dreißiger Jahre waren eine Zeit wirtschaftlicher Krisen, und das Geld zur Ausführung der Pläne fehlte einfach.

---

<sup>10</sup> Der Paragraph über die Nimweger Unterstadt stützt sich hauptsächlich (in chronologischer Reihenfolge) auf: W.-J. PANTUS, *Een stad sloopt zich een toekomst*, in: *Heemschut* 57 (1980), S. 191-197; R. VERHEIJEN, *De Benedenstad van Nijmegen 1930-1981*, in: *Futura* 16 (1981), S. 7-17; R.J.H. DOCTER, *De Benedenstad van Nijmegen. Beschermde stadsgezicht in 80 jaar van verval naar herstel*, in: *Futura* 17 (1982), S. 7-13; *Leven in afbraak en herbouw. Een beeld van de Nijmeegse benedenstad 1874-1974*, (Ausstellungskatalog Nimwegen 1982); und W.-J. PANTUS, *Nijmegen of de januskop van een stad*, in: *Heemschut* 64 (1987), 11/12, S. 14-17.

Das Jahr 1936 bezeichnet einen erneuten Angriff auf die städtebauliche und soziale Ordnung der Unterstadt: Es ist das Jahr der Eröffnung der Waalbrücke, der damals größten Bogenüberspannung Europas. Die Brücke bildete ein wichtiges Glied in der Nord-Süd-Verbindung, der durch den Verlauf der Flüsse Maas, Waal und Rhein ja immer schon problematisch war. Der Bau der Waalbrücke hatte direkt die Aufhebung der uralten Fährverbindung zur Folge. Mit dem Durchgangsverkehr wurde nun auch das letzte bißchen Leben der Unterstadt entzogen. Die Grotestraat ehemals Hauptverkehrsachse der Stadt, wurde zur Sackgasse; der Verfall nahm zu.

Endlich rührte sich 1938 das Bürgertum. Unter dem vielsagenden Namen SOS (Sanering Oude Stad) formierte sich ein Ausschuß, der drei Architekten einlud, einen Sanierungsplan für die Unterstadt zu entwerfen, und in Aussicht stellte, den besten Plan der Stadtverwaltung vorzulegen. Auserkoren wurde der Plan der Architektengemeinschaft Granpré-Molière, Verhagen und Kok aus Rotterdam unter dem Titel *Het Groene Balcon*. Grundgedanke war hier, der Unterstadt ihren Wohlstand wiederzubringen, und zwar durch eine Verbesserung ihrer Infrastruktur. Konkret hatte man vor Augen, die steil zum Fluß abfallenden Gassen verschwinden zu lassen und die zum Teil erheblichen Höhenunterschiede durch Terrassenausbau zu überwinden. Auf diesen Terrassen sollte dann eine Wohnhausbebauung entstehen für Leute, die - laut Planerläuterung - 'sich ordentlich benehmen und keine Wäsche nach draußen hängen'. Der Name *Het Groene Balcon* deutet auf die Schaffung von Terrassen hin, die, mit Bäumen und Sträuchern geschmückt, zu Balkonen vor der neuen Fassade der Stadt werden sollten. 1940 wurde dieser Plan von der Stadtverwaltung übernommen; zugleich wurden von staatlicher Seite erhebliche Subventionen zur Ausführung in Aussicht gestellt. Der Zweite Weltkrieg setzte jedoch aller Begeisterung ein jähes Ende. Die Nachkriegszeit stand dann gänzlich im Zeichen des Wiederaufbaus der zerstörten Oberstadt.

Erst 1953 wurde, recht übereilt und kontextlos, ein Teil des Groene-Balcon-Plans zur Ausführung gebracht, allerdings durch Geldknappheit bedingt in vereinfachter Form und ohne die dazugehörige Wohnhausbebauung. Dennoch präliederte man auf eine integrale Planausführung, indem man bereits die Voraussetzungen dazu schuf: leerstehende Häuser wurden abgerissen, so daß allmählich ein Kahlschlaggebiet entstand.

1956 kamen die Stadtpolitiker mit einem ganz neuen, für die Nachkriegszeit typischen Gedanken. Man brach mit der bisherigen Idee von behutsamem Eingreifen, Wiederherstellen und Ergänzen. 'Hochbau mit völlig neuer Infrastruktur und radikales Aufräumen mit dem Alten!', lautete die Losung. Nur *eine* Gasse, die Ottengas, durfte als Erinnerung an die 'gute alte Zeit' bleiben, ebenso wie die Stephanskirche und drei vereinzelte Baudenkmäler als Kuriositäten im Grünen. Doch auch diesmal blieben die Pläne in der ersten Phase der Ausführung stecken, in der Abbruchphase. Ganze Straßenzeilen verschwanden zu dieser Zeit, um neuen Parkplätzen und provisorischen Grünanlagen Raum zu bieten.

Seit etwa 1970 machte ein neues Phänomen seinen Eintritt in die städtische Gesellschaft: Die wenigen noch verbliebenen ursprünglichen Bewohner, deren Bildungsniveau meist recht bescheiden war, mischten sich, unterstützt von Studenten mit sozialen Idealvorstellungen, in heftige öffentliche Diskussionen mit Vertretern der Stadtverwaltung um die Zukunft der Unterstadt. Es wurde eine Front



gegen die Geschäftsleute der Oberstadt gebildet, die in der Unterstadt attraktive Erweiterungsmöglichkeiten erblickten. Auch die Stadtverwaltung sah hier im Prinzip noch immer Chancen zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur der Oberstadt. Doch stehen Büro- und Geschäftsgebäude im Widerspruch zu dem Sozialwohnungsbau, der von den Bewohnern und Studenten gefordert wurde. Nach Neuwahlen für den Stadtrat und erneuten Diskussionen fiel 1971 eine Entscheidung, die bis heute ihre Spuren in der Unterstadt hinterlassen hat: Sie wurde ausschließlich für den Wohnungsbau bestimmt.

Man beachte jedoch: Seit dem Zweiten Weltkrieg kamen in keinem der Pläne die Begriffe Kunst und Kultur vor. Die Erhaltung historischer Strukturen und aus denkmalpflegerischer Sicht wertvoller Bausubstanz war niemals ein Thema ... bis 1974, ziemlich unerwartet, der niederländische Kultusminister die gesamte Unterstadt zum 'erhaltenswerten Ensemble' erklärte. Obwohl von einer historischen Bebauung kaum noch die Rede sein konnte, wurden als Gründe für diesen Beschluß erwähnt: "der Straßenplan mit steilen Straßen, Gassen und Treppenanlagen und die Lage der Hügelstadt mit historischen Baudenkmalern an exponierten Stellen". Durch diesen Beschluß entstanden einerseits zwar einige Beschränkungen in bezug auf die Erhaltung des Straßenplans, die Festlegung der Bauhöhe, der anzuwendenden Baumaterialien und -formen. Andererseits wurden jetzt staatliche Subventionen für das wenige was an historischer Bebauung noch übrig war, in Aussicht gestellt. Kurz darauf (1980) wurden auch umfangreiche staatliche Mittel für die Verwirklichung des Sozialwohnungsbaus zur Verfügung gestellt, und das war eigentlich, worauf Generationen von Stadtvätern gewartet hatten. Jetzt galt es, innerhalb kurzer Zeit zu realisieren, was jahrzehntelang unmöglich gewesen war: die Unterstadt ihren Bewohnern wiederzugeben. Der Sozialwohnungsbau hatte zwar den Vorteil, daß besonders die weniger betuchten Einwohner der Stadt hier einziehen konnten, jedoch auch den Nachteil, daß in finanzieller Hinsicht nicht viele Sprünge möglich waren. Die Entscheidung, für die Masse bauen zu wollen, führte also zwangsläufig zu einem hohen Maß an Standardisierung, zu großen Baublöcken und zu rationellem Planen und Bauen. Nur drei Architekten und drei Bauunternehmen bauten innerhalb von 5 Jahren (1980-1985) fast die gesamte Unterstadt auf dem alten Straßenplan wieder auf.

Die direkt am Flußufer gelegene Zone war davon ausgenommen, weil man befürchtete, sonst ein allzu einseitiges Bild zu kreieren. Hier wurde nach Abschluß der Bautätigkeit im Sozialwohnungsbereich versucht, denen entgegenzukommen, die auch geschäftlich am Phänomen Unterstadt interessiert waren, den Restaurant- und Gaststättenbesitzern, den Unternehmern.

Wenn die sozialdemokratisch geprägten Stadtväter der siebziger Jahre diese Entwicklung zu Anfang auch abzubremsten versuchten, so fand in den späten achtziger Jahren doch ein klarer Umschwung statt. Das Wirtschaftsdenken dieser Zeit verwandelte dieselben Stadtväter schlagartig, als ein großes niederländisches Spielkasino anbot, das Waalufer mit einem luxuriösen Spielpalast zu einer touristischen Spitzenattraktion auszubauen. Damit war der Ton gesetzt, und jetzt, nach Abschluß der Bauarbeiten, reihen sich am Fluß Kneipe an Kneipe, Restaurant an Restaurant. In den oberen Stockwerken haben die Wohlhabenden doch noch ihre Luxusapartements erhalten, so daß die Unterstadt insgesamt schließlich dennoch

die soziale Mischung und breite Fächerung an Funktionen erhalten hat, die früher so charakteristisch für sie war. Trotzdem läßt sich heute leicht eine klare Kritik formulieren.

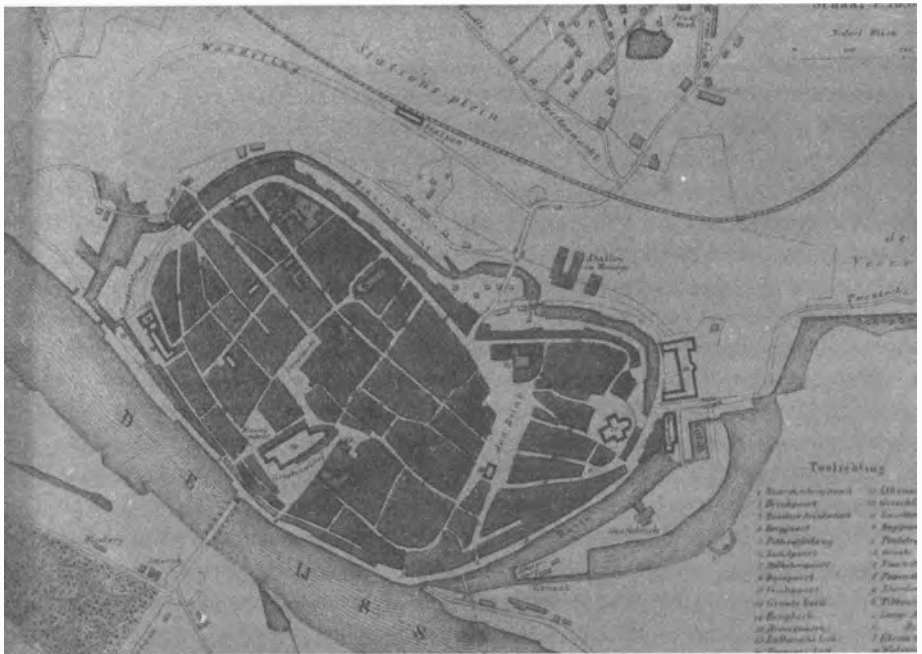
Dadurch daß bei der Nimweger Bevölkerung kulturhistorisches Interesse an der Eigenart der Altstadt - anders als in Deventer - so gut wie fehlte, ging die historische Bausubstanz größtenteils verloren. Was erhalten blieb, sind einige Höhepunkte wie Stephanskirche mit Umgebung, die ehemalige Johannitercommanderie, die alte Synagoge, zwei vereinzelt Wohn-Geschäftshäuser aus dem 16. Jh. und wenige geschlossene Straßenzüge, darunter die Ottengas und den Bereich um den Lage Markt. Sonst erinnern nur der Straßenplan und die hier und da in Hausfassaden eingemauerten Wappensteine an die frühere Bebauung an jenen Stellen.

Weil die Bewohner die Diskussion um die Zukunft der Unterstadt relativ spät einsetzten und dabei von Studenten der 68er Generation ideologisch unterstützt wurden, hat die Unterstadt größtenteils ein einseitiges soziales Gepräge erhalten; was in den späten achtziger Jahren entstanden ist, trägt einen ganz anderen, deutlich kommerzielleren Charakter. Durch diese Trennung, die auch räumlich zu verstehen ist, gibt es keine wirkliche Mischung von Funktionen und herrscht in den Wohnvierteln eine ständige Sonntagnachmittagsatmosphäre. Das östliche Waalufer dagegen ist zur fast ausschließlichen Domäne des Vergnügung suchenden, durstigen Mitmenschen geworden.

Was gebaut wurde, macht einen ehrlichen, zeitgemäßen Eindruck und fügt sich dennoch mehr oder weniger harmonisch in das historisch gewachsene Stadtbild ein. Die trotz der erforderlichen Standardisierung erreichte Variation ergibt sich logisch aus den unterschiedlichen Haustypen und deren Lage an abschüssigen oder gekrümmten Straßen. Dennoch ist gut erkennbar, daß ganze Häuserblöcke von *einer* Hand entworfen und in *einem* Zug gebaut wurden: Was historisch gewachsen ist, läßt sich nicht innerhalb von fünf Jahren nachbauen. Trotzdem sind gewisse Phasenverschiebungen innerhalb einzelner Baublöcke erkennbar.

Die Altstadtsanierungen von Deventer und Nimwegen sind beide die Kinder ihrer Zeit: Deventer als Erzeugnis einer einseitig auf die Erhaltung der historischen Bausubstanz gerichteten kommerziell-privaten Unternehmung, wodurch das restaurierte Bergquartier nur den Wohlhabenden vorbehalten blieb, - Nimwegen als verspätete Reaktion auf die Ideologie der sozialen Revolution von 1968 mit relativ billigem Sozialwohnungsbau innerhalb der Beschränkungen des "historischen" Stadtbildes als Endergebnis.

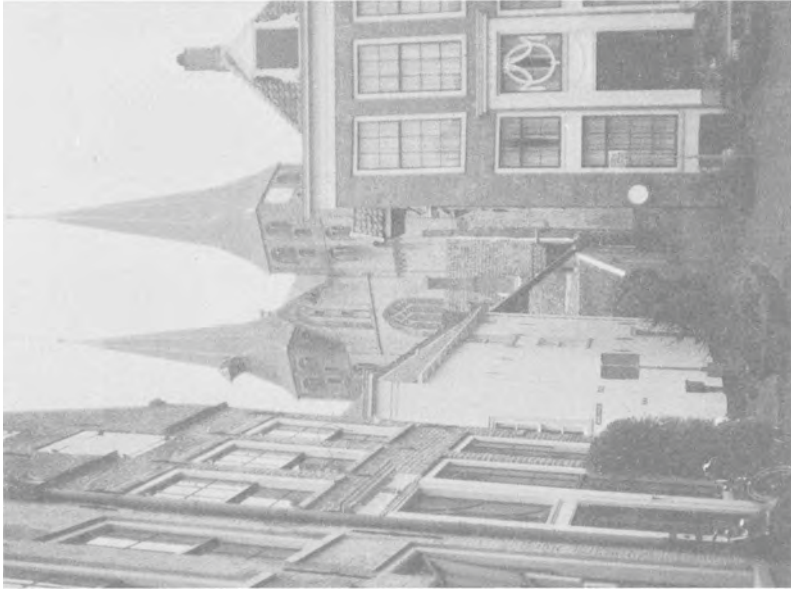
Es wäre schön, wenn sich beide Modelle in Zukunft miteinander in Einklang bringen ließen. Die wirklich historische Stadt gehört sowieso der Vergangenheit an.



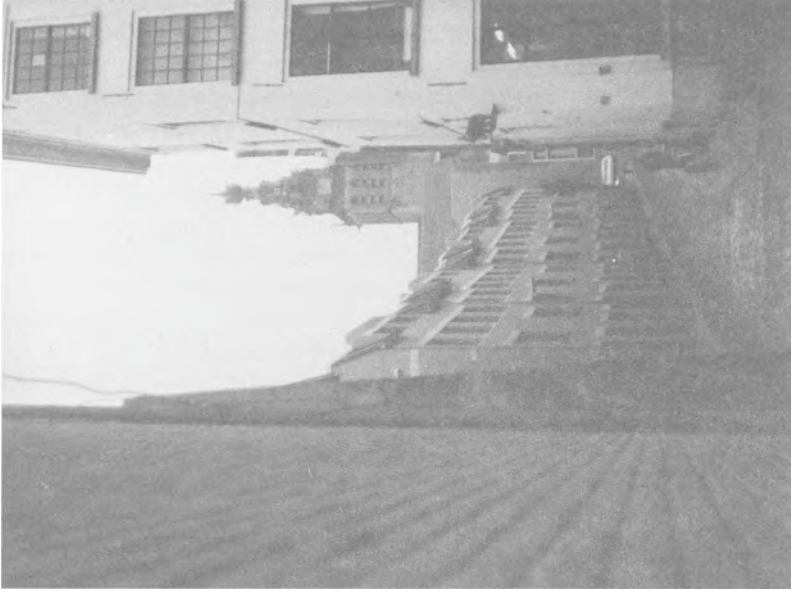
1. Deventer. Stadtplan aus dem Jahre 1867. Das Bergkwartier befindet sich rechts vom Nord-Süd verlaufenden Brink.



2. Nijmegen. Stadtplan aus dem Jahre 1581. Die Unterstadt befindet sich zwischen dem Ost-West verlaufenden Straßenzug und der Waal.



3. Deventer. Bergschild mit Blick auf die Bergkerk.  
Aufnahme WJP 1993.



4. Nimwegen. Blick in die Priemstraat auf den Stephans-  
turm, mit links Neubau und rechts restaurierten  
Häusern. Aufnahme WJP 1990.