

Rotterdam – Neuerfindung einer Stadt im Wiederaufbau

Ingrid Ostermann

Das Zentrum Rotterdams wurde während des Zweiten Weltkrieges im Mai 1940 weitgehend zerstört, weitere Bombardements folgten 1941 und 1943/44. Rotterdam hat seine Maßnahmen zum Wiederaufbau nach den schweren Kriegszerstörungen als Chance für einen Neuanfang begriffen. Ein Zitat aus einem Artikel über den Wiederaufbau Rotterdams, den Lewis Mumford im *New Yorker* 1957 veröffentlichte, verdeutlicht, wie positiv man in den 1950er-Jahren diese Bemühungen international wahrnahm: „Everyone says Rotterdam is the one city in Europe that has turned the disasters of war and occupation into a triumph. For once, everyone is right.“¹

Der Wiederaufbau Rotterdams durchlief verschiedene Phasen und setzte sich letztendlich bis in die 1990er-Jahre fort. Und auch die heutigen umfangreichen Bautätigkeiten reagieren auf den Wiederaufbau der ersten Jahrzehnte.²

Zur Ausgangssituation zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Der Hafen der Handelsstadt Rotterdams entwickelt sich im 20. Jahrhundert rasant, der Hafenausbau wird vorangetrieben. Die Bevölkerung wächst explosiv an (1900: 318.000, 1930 bereits 580.000 Einwohner); es herrschen große Wohnungsnot und katastrophale Wohnbedingungen. Als Reaktion auf das 1901 verabschiedete Wohnungsbaugesetz entstehen in Rotterdam an das Gartenstadtmodell angelehnte Arbeitersiedlungen. Da ein angemessenes Stadtzentrum fehlt, wird unter anderem der Coolsingel zugeschüttet und zum Großstadtboulevard umgewandelt.

Witteveens „Allgemeiner Erweiterungsplan für Groß-Rotterdam“ 1928

Willem Gerrit Witteveen, ab 1924 in leitender Funktion beim Rotterdamer Stadtplanungsamt, sieht sich mit einer komplexen städtebaulichen Situation konfrontiert. Das explosive Bevölkerungswachstum führt zu ungezügelter Stadtausbreitung, Erholungsgebiete gehen verloren. Die Zunahme der Mobilität und die Ausweitung der Infrastruktur weichen das Stadtbild auf; Industrie und Gewerbe ziehen an den Stadtrand.

Bei der Suche nach Lösungsansätzen informiert Witteveen sich über internationale Erkenntnisse zur Städtebaukunde, zum Beispiel Fritz Schumachers Planungen für Hamburg und Köln sowie das sogenannte Park Movement

in den USA. Seine Lösung für die Problematik lautet: Regionalplanung. Er entwickelt einen Erweiterungsplan, der umfängliche Eingemeindungen vorsieht. Witteveen tritt für eine klare und moderne Regionalstadt ein, seine rigorosen Durchgrünungsvorschläge sollen Stadt und Land verbinden. Witteveen entwickelt den Allgemeinen Erweiterungsplan für Groß-Rotterdam 1928 mit folgenden Teilbereichen, die ein großstädtisches, modernes Erscheinungsbild bewerkstelligen sollen:

- Rotterdam Süd (Wohnen mit eigenem Zentrum),
- Land van Hoboken (Grüne Lunge mit Kultur),³
- Hofplein (Verkehrsknotenpunkt),
- Kralingse Bos (Naherholung und Wohnen; Vorbild: Hamburger Stadtpark),
- Diergaarde (Wohngebiet und zoologischer Garten).

Um die Innenstadtfunktionen zu stärken, entstehen im Zentrum Rotterdams Ende der 1920er-Jahre vermehrt Geschäftshäuser und Bürohochhäuser. Ein prominentes Beispiel ist das Warenhaus De Bijenkorf (1928–1930) von Willem Marinus Dudok. Es ist hell und geräumig und wird als modernstes Kaufhaus Europas gefeiert (Abb. 1). Bereits 1936, also vor Kriegsbeginn, sind die genannten Erweiterungspläne weitgehend umgesetzt.

Die Zerstörung 1940 und erste Maßnahmen für den Wiederaufbau

Am 14. Mai 1940 finden die verheerenden deutschen Luftangriffe statt. Das durch die Bomben verursachte Feuer greift aufgrund der dichten Bebauung schnell um sich und ist für Löscharbeiten nur schwer erreichbar – eine katastrophale Situation, die für viele Städte Europas zutraf. Im Stadtkern wird eine Fläche von 260 Hektar zerstört, 25.000 Wohnungen, 70 Schulen, 4.400 Geschäfte und Büros sowie kulturelle Einrichtungen sind verloren.⁴ Mehr als 900 Tote sind zu beklagen, 78.000 Menschen werden obdachlos. 1941 und 1943 folgen Bombardements der Alliierten (R.A.F. und US Air Force), die zusätzliche Tote und Verletzte fordern. 1944 werden nochmals große Hafengebiete durch die Deutschen vernichtet.

In der Innenstadt liegt die gotische St. Laurenskirche, vor 1940 von dichter Bebauung umgeben (Abb. 2), als schwer beschädigte Ruine inmitten von Schutt und Asche (Abb. 3). Sie wird aufgrund ihrer historischen Bedeutung und als Symbol der alten Stadt, nicht jedoch ohne die notwendigen Debatten, wiederaufgebaut und darf als einzige



Abb. 1: Werbung für „De Bijenkorf“ als modernstes Kaufhaus Europas

bedeutende Rekonstruktion Rotterdams gelten. Auch Dudoks gefeiertes Warenhaus De Bijenkorf ist stark in Mitleidschaft gezogen. Die Zerstörung der als eng und hässlich beurteilten Innenstadt wird von Stadtplanern nicht betrauert, sondern vielmehr als Ausgangspunkt für die Umsetzung einer neuen City aufgefasst. In niederländischen Publikationen wird immer wieder betont, dass für die damalige Bevölkerung der Hafen im Mittelpunkt der Identifikation stand. Die komplette Zerstörung der historischen Altstadt machte den Weg frei für eine bereits vor dem Krieg angedachte Umplanung der Innenstadt.

Der Vorschlag, alle Grundstücke mit zerstörten Gebäuden sowie Grundstücke, die für die Ausführung von Witteveens Plänen benötigt werden, zu enteignen, wird zügig umgesetzt. So kann die Stadtverwaltung über den Innenstadtbereich mit dem darauf befindlichen Schutt von 5.000.000 Kubikmetern verfügen. Schon wenige Tage nach dem Bombardement beginnt man den Schutt zu räumen, dabei wird er sorgfältig sortiert und wiederverwendet. Sechs Monate später ist die Räumung abge-



Abb. 2: Die Rotterdamer Innenstadt vor 1940, oben links die St. Laurenskirche, 1412

schlossen. Zusätzlich werden die Fundamente sowie die unterirdische Infrastruktur (Leitungen) entfernt. Dies sind die entscheidenden Voraussetzungen für die Umsetzung der Neuplanungen.

Der Rotterdam-Kenner Witteveen wird kurz nach der Zerstörung mit dem größten Stadtplanungsauftrag in der niederländischen Geschichte, dem sogenannten Wederopbouwplan (Wiederaufbauplan) beauftragt. Er knüpft dabei an seine Planungen aus den 1920er-Jahren an und orientiert sich noch an dem Vorkriegszustand. Er greift damit den Wunsch vieler auf, das wieder zu erlangen, was man durch das Bombardement verloren hatte. Der „Wederopbouwplan“ ist bereits Ende 1941 fertiggestellt. Seine Zielsetzung ist, die regionale Stadt mit einem Citymagneten auszustatten. Als erste Maßnahmen werden Notwohnungen, -läden, -betriebe und -schulen durch Stadtverwaltung und Privatinitiativen errichtet.

Witteveens Planungen stoßen jedoch nicht überall auf Zustimmung, sie werden als nicht fortschrittlich genug beurteilt; er muss schließlich seinen Arbeitsbereich zugunsten seines ehemaligen Assistenten Cees van Traa räumen. 1946 wird die neue Wiederaufbauplanung als Basisplan unter Van Traa präsentiert.

Der Wiederaufbau – der Basisplan

Der Basisplan geht auf den „Wederopbouwplan“ zurück und soll der erhofften Wohlstandsgesellschaft räumliche und ideelle Wurzeln geben. Aus Witteveens Planung übernimmt er unter anderem die Umgestaltung der Innenstadt zur City mit Büro- und Geschäftsnutzung und rigoroser Funktionstrennung sowie die Verlagerung des Wohnens aus dem Stadtkern in Außenbezirke. Wesentliche Unterschiede sind: Der Verkehr wird verbindendes Element (unter anderem große Hauptverkehrsadern), die Ost-West-Achse am Hofplein wird geschwächt, die Aneinanderreihung ästhetischer Knotenpunkte entfällt. Dafür wird ein neuer Typ öffentlichen Raums eingeführt: der autofreie Innenstadthof. Die Stadtstruktur wird deutlich



Abb. 3: Die Rotterdamer Innenstadt nach der Schutträumung, oben links die Ruine der St. Laurenskirche



Abb. 4: Innenstadt vor 1940, 55% der Fläche bebaut



Abb. 7: Robaver am Coolingsingel, im Bau



Abb. 5: Basisplan 1946, 31% der Innenstadt bebaut

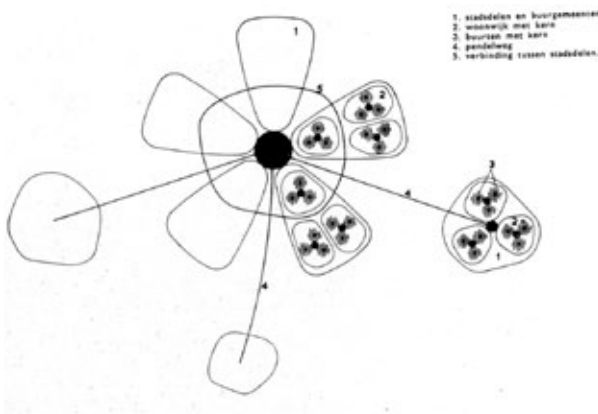


Abb. 6: Schematisches Modell der „aufgelockerten Stadt“

aufgelockert. Betrug der Anteil der bebauten Fläche vor 1940 in der Innenstadt noch 55 Prozent, wird dieser laut Basisplan deutlich gesenkt auf 31 Prozent (Abb. 4 und 5). Dies führt zu einer stärker vertikal orientierten Neubebauung. Was bei Witteveen noch die regionale Stadt war, ist nun die „aufgelockerte Stadt“ (Abb. 6).

Solitäre des Wiederaufbaus

Die ersten Wiederaufbaugebäude sind solitäre Bankgebäude. Sie prägen zunächst die neugestaltete Innenstadt. Herman Friedrich Mertens ist der Architekt der Niederlassung der Rotterdamse Bankvereniging (Robaver) am Coolingsingel (Abb. 7 und 11). Das Gebäude folgt aufgrund des frühen Baubeginns im Herbst 1941 der Fluchlinie der Planung von Witteveen, die später zugunsten des sogenannten Fensters zum Fluss verlegt werden wird. Der Bau wird 1943 stillgelegt und kann erst im Frühjahr 1945 fortgesetzt werden, die Fertigstellung erfolgt 1948. Das erste „Wederopbouw“-Gebäude Rotterdams galt damals als das größte Bankgebäude Europas.

Neben dem Wiederaufbau und der Expansion des Hafens entstehen weitere solitäre Gebäude. Sie sind bis heute identitätsstiftend und gelten als Höhepunkte des Wiederaufbaus. Exemplarisch seien hier das „Groothandelsgebouw“ (Großhandelsgebäude) aus dem Büro Maaskant und der ebenfalls von Maaskant entworfene Euromast genannt. Mit seinen 107 Metern war er lange Zeit das höchste Gebäude Rotterdams und hat für die Welthafenstadt Wahrzeichenfunktion. Als besonderer Höhepunkt des Wiederaufbaus gilt die berühmte Einkaufsstraße „Lijnbaan“ (1948–1956) aus dem Büro Van den Broek und Bakema (Abb. 8 und 9). Sie ist Symbol des Aufschwungs der Wiederaufbaujahre und gleichzeitig architektonisches und städtebauliches Musterbeispiel, das unter anderem in Hamburg-Altona, Neue Große Bergstraße, und Dresden, Prager Straße, aufgegriffen wird. An den Endpunkten wird die Lijnbaan mit neuartigen Warenhäusern und durch kulturelle Angebote (Kinos, Theater) sowie ein Hotel ergänzt. Die Straßenmöblierung lädt zum Verweilen ein und durch geschickt platzierte Vordächer kann das Einkaufspublikum, übrigens bis heute, trockenem Haupte entlang der Schaufenster flanieren: in der Nachkriegszeit eine wichtige Freizeitfunktion. Die flankierende Wohnbebauung aus dem Büro Maaskant besteht unter anderem aus sechs Apartmenthochhäusern, die zwei öffentliche Grünhöfe umgeben.

Das beschädigte Warenhaus De Bijenkorf, zunächst als Notgeschäft genutzt, wird 1957 abgerissen, obwohl Re-



Abb. 8: Lijnbaan 1948–1956 mit flankierender Wohnbebauung

konstruktionspläne schon bereit lagen. Es blockierte den neuen Straßenverlauf, das erwähnte Fenster zum Fluss. Der Neubau von Marcel Breuer wurde am Ende der Lijnbaan, direkt am Coolingsingel situiert. Die Auftraggeber hielten an einem zurückgesetzten Standort fest und platzierten in der vom Basisplan vorgeschriebenen Fluchtlinie die identitätsstiftende 25 Meter hohe konstruktivistische Skulptur Naum Gabos (Abb. 10). Kunst am Bau und im öffentlichen Raum stellt ein wichtiges Element im Wiederaufbau Rotterdams dar. So ist beispielsweise die Skulptur „Die verwüstete Stadt“ von Ossip Zadkine als Allegorie der Zerstörung des Zentrums zu verstehen und das wichtigste Kriegsmahnmal Rotterdams (Abb. 10). Zudem entstehen viele weitere Kaufhäuser und Geschäftsbauten im Geist der luftigen und leichten Nachkriegsmoderne.

Ausblick: Wie entwickelte sich die Rotterdamer Innenstadt weiter?

Die gesellschaftlichen Veränderungen der folgenden Jahrzehnte führen dazu, dass die Lijnbaan längst nicht mehr als „städtisches Wohnzimmer“ fungiert. In der Innenstadt sind noch immer große leere Flächen vorhanden. Es entstehen typische Solitäre der 1980er-Jahre wie das Schauspielhaus und das Maritim Museum, beide von Wim Quist, sowie die bekannten Baumhäuser von Piet Blom. Dann kommt es zu einem entscheidenden Richtungswechsel der Stadtverwal-

lung: Ab jetzt soll sich die Stadt mit ihrer Skyline profilieren. Rotterdam erwirbt sich den Ruf, dass architektonisch mehr möglich ist als anderswo in den Niederlanden. Der in den 1980er-Jahren verlassene und verwaahrloste Schouwburgplein wird von Adriaan Geuze/West 8 neu eingerichtet. Nach seiner Fertigstellung 1996 wird er hochgelobt, insbesondere wegen der interaktiven Elemente, und lockt Fachbesucher in die Stadt. Mittlerweile wurde auch er mehrmals überarbeitet.⁵

1995 wird mit der von der Stadt initiierten Veranstaltung „50 Jahre Wiederaufbau – 50 Jahre Zukunft“ Resümee gezogen und in die Zukunft geblickt. Bei der zukünftigen Entwicklung der Innenstadt soll die Qualität angehoben werden. Von zentraler Bedeutung dabei sind: bessere Wegeverbindungen, die Realisierung eines größeren Wohnungsangebots sowie eine höhere Funktionsdichte durch Nachverdichtung. Das Wohnen soll in die Innenstadt zu-

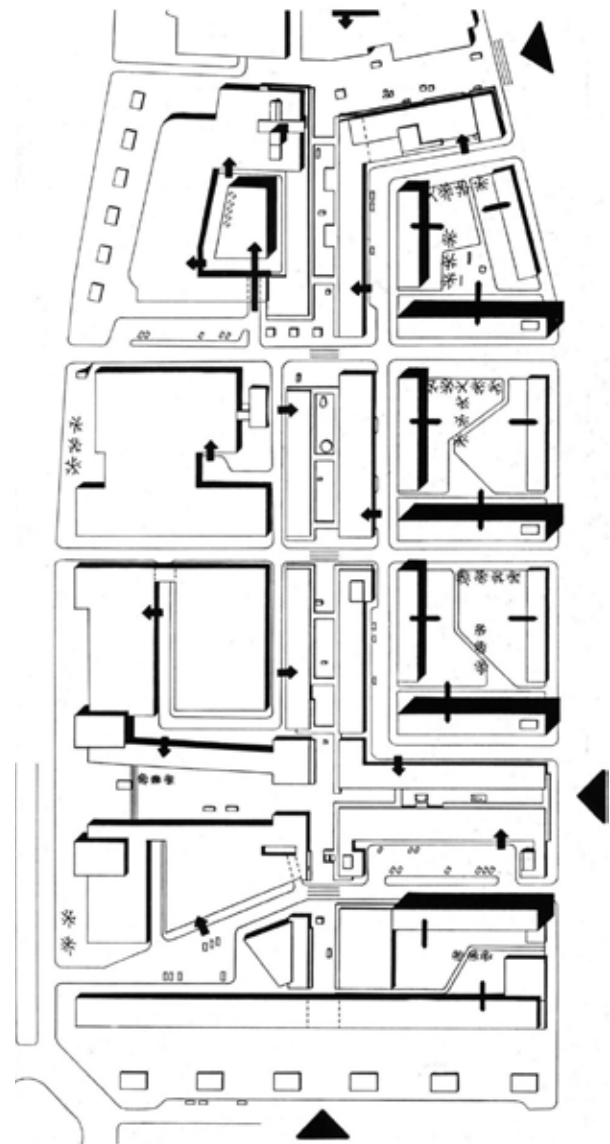


Abb. 9: Lijnbaan, Lageplan



Abb. 10: Anlandung der Skulptur von Naum Gabo am 7. Mai 1957; links „De verwoeste stad“ von Ossip Zadkine

rückkehren, die Verödung nach Ladenschluss wird als Problem erkannt.⁶

Doch noch einmal zurück zur Lijnbaan: Die Fußgängerzonen der Nachkriegsjahre sind in etlichen europäischen Städten kläglich gescheitert. Auch die Lijnbaan hat im Laufe der Jahre diverse Umbauten erfahren, die Läden jedoch sind gut vermietet und die Fußgängerpassage tagsüber belebt. Seit 2005 haben verschiedene Planungen zur Umgestaltung rund um die Lijnbaan zu kontroversen Debatten geführt, insbesondere da der Abriss einzelner Wohnriegel thematisiert wurde. Veränderungen in der Innenstadt sind möglich und gewünscht, wenn es aber die Lijnbaan betrifft, gibt es heftigen Widerstand aus der Bevölkerung, der Rotterdamer Politik und aus Fachkreisen. So rief beispielsweise 2009 die niederländische Ländergruppe der internationalen Vereinigung DOCOMOMO, in der sich Architekten, Stadtplaner, Denkmalschützer und andere Fachleute für den Erhalt moderner Architektur einsetzen, mit einer Petition zum Erhalt des Ensembles auf, die international unterstützt wurde. Außerdem forderte DOCOMOMO, das Ensemble aus Einkaufsmeile und den sogenannten Lijnbaanflats unter Denkmalschutz zu stellen, eine Initiative, die Erfolg hatte. Seit 2012 genießt das Ensemble, das ein Jahr später seinen 60. Geburtstag feierte, den höchsten Baudenkmalstatus eines staatlich geschützten Denkmals.⁷

Dies bedeutet jedoch nicht, dass in dem Gebiet nichts mehr passiert. So werden in den letzten Jahren verschiedene große Wohnprojekte in der Innenstadt realisiert, ins-

besondere junge Menschen sollen ins Zentrum gezogen werden. Ein besonders großes Projekt, das zurzeit die Gemüter erhitzt, ist das multifunktionale „Forum“ (Abb. 11 und 12) aus dem Büro OMA, unter anderem mit Büros, Geschäften, Kino, Gastronomie, Museum und einem Hotel, das an das denkmalgeschützte Wiederaufbau-Bankgebäude von Mertens anschließt, welches ebenfalls für neue Funktionen von Wessel de Jonge architecten umgebaut wird.⁸

Rotterdam als Sinnbild einer modernen zukunftsorientierten Stadt

Kriegszerstörung ist heute leider aktueller denn je. Über die Medien erreicht uns der Schrecken des Krieges jeden Tag. Wenn es jedoch gelingt, einer zerstörten Stadt eine neue Zukunft zu geben, indem man die Chance zur Modernisierung ergreift, kann das Leben hoffnungsvoll weitergehen, wie das Beispiel Rotterdam zeigt.

Rotterdam ist nach wie vor Boomtown und vermarktet sich als „Manhattan an der Maas“. Die Stadt lockt Einkaufslustige wie Architekturliebhaber gleichermaßen an. Das Zentrum ist mittlerweile dicht bebaut, vielfach durch Hochhäuser. Einige der ersten Wiederaufbaugebäude mussten anderen Projekten weichen, weitere große Neubauprojekte sind geplant. Rotterdam hat die Möglichkeiten des Wiederaufbaus vielfältig genutzt, aus Fehlern gelernt, sie teilweise behoben und beim Versuch, auf die



Abb. 11: Fotomontage Forum, ursprüngliche Planung, rechts De Bijenkorf mit Skulptur Naum Gabo

jeweils veränderten Herausforderungen der Zeit zu reagieren, neue gemacht. In diesem Prozess ist es gelungen, Rotterdams Image als moderne Architekturstadt auszubauen. Für die Verankerung der Gesellschaft ist es jedoch von großer Bedeutung, auch gebaute Zeugnisse der Geschichte zu erhalten. Hierfür macht sich neben der Denkmalpflege auch die Bevölkerung stark, wie das Beispiel der Lijnbaan gezeigt hat.

Literatur

¹ Zitiert nach LIESBROCK, Die neue Stadt, S. 11.

² Die Verfasserin veranstaltete im Rahmen eines viertägigen Seminarzyklusses zur niederländischen Architekturgeschichte im 20. Jahrhundert am Fachgebiet Geschichte und Theorie der Architektur der Universität Darmstadt ein Hauptseminar zum Wiederaufbau Rotterdams. Der vorliegende Aufsatz ist eine stark überarbeitete und aktualisierte Version des Aufsatzes „Rotterdams dynamischer Umgang mit dem Wiederaufbau“.

³ Vgl. WITTEVEEN, Het uitbreidingsplan voor het land van Hoboken, 1927.

⁴ Vgl. MOOS, Zum Beispiel Rotterdam, 1978, S. 60.

⁵ Kritikpunkte sind der glatte Bodenbelag, die problematische Zugänglichkeit, die störungsempfindliche Beleuchtung sowie die technische Ausstrahlung.

⁶ Vgl. u. a. HORSTEN, Een schone lei (...), 1995. Siehe auch AARTS, Vijftig Jaar Wederopbouw Rotterdam, 1995.

⁷ Ebd.

⁸ Informationen des Projektentwicklers zum Forum: <http://forumrotterdam.nl>.

Astrid AARSEN, 60 jaar lijnbaan – het hart van de Rotterdamse wederopbouw, Rotterdam 2013.

Martin AARTS (Red.), Vijftig Jaar Wederopbouw Rotterdam Een geschiedenis van toekomstvisies, Rotterdam 1995.

Jan v. ADRICHEM / Jelle BOUWHUIS / Mariette DÖLLE (Hrsg.), Sculpture in Rotterdam, Rotterdam 2002.

S. U. BARBIERI u. a. (Red.), Stedebouw in Rotterdam. Plannen en opstellen 1940–1981, Amsterdam 1981.

Reinder BLIJSTRA, Stadtplanung in den Niederlanden nach 1900, Amsterdam 1965.

K. BOSMA / Cor WAGENAAR u. a., Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedebouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland, Rotterdam 1995.

Rob DETTINGMEIJER, Open Stad, planontwikkeling, stedebouw, volkshuisvesting en architectuur in Rotterdam tussen de twee wereldoorlogen, unveröffentl. Diss. Rijksuniversiteit Utrecht 1988.

DROS (Hrsg.), Rotterdam, 50 Jaar Wederopbouw: Architectuur van Rotterdam stad, Rotterdam 1989.

Forum, April–Mai 1953, Rotterdam-Sondernr.

Hans HORSTEN, Een schone lei Rotterdam vijftig jaar trots op de Wederopbouw, in: De Volkskrant, Dossier, 28. Juni 1995.

Hans IBELINGS, Van den Broek en Bakema 1948–1988: architectuur en stedenbouw, de functie van de vorm, Rotterdam 2000.

Rolf ITALIAANDER u. a. (Hrsg.), Rotterdam. Der Neubau



Abb. 12: Fotomontage Forum zum Baubeginn, Herbst 2017

- einer Stadt, Rotterdam o.J. [1958].
- Jürgen JOEDICKE (Hrsg.), *Architektur und Städtebau*, das Werk van den Broek und Bakema, Stuttgart 1963.
- Percy JOHNSON-MARSCHALL. Rotterdam, How It Is Being Rebuilt, in: *The Architects' Journal (AJ)*, Oktober 1955. S. 557–570.
- Hansdietmar KLUG, Rotterdam – eine Weltstadt im Aufbau, in: *baukunst und werkform*, 1958, Jg. 11, Nr. 5.
- Heinz LIESBROCK, (Hrsg.). *Die neue Stadt. Rotterdam im 20. Jahrhundert – Utopie und Realität*, Ausstellungspublikation, Stuttgart 1993.
- Stanislaus v. MOOS, Zum Beispiel Rotterdam. Aufbau und Katzenjammer einer modernen Stadt, in: *werk + archithese*, Heft 19/20, Sondernr. Bilanz 78, 1978. S. 53–60.
- Ingrid OSTERMANN, H. F. Mertens, *Architekt zwischen Tradition und Moderne*, Diplomarbeit Universität Hannover, Hannover 1997.
- Ingrid OSTERMANN, Rotterdams dynamischer Umgang mit dem Wiederaufbau / Rotterdam's Dynamic Approach to Reconstruction, S. 152–177, in: Ingrid SONNTAG (Red.) und Sächsische Akademie der Künste (Hrsg.), *Labor der Moderne. Nachkriegsarchitektur in Europa / Laboratory of Modernism. Post-war Architecture in Europe*, Dresden 2014.
- Hans REINHARDT, *Rotterdam. Sinnbild der Wiedergeburt Hollands*, Rotterdam 1957.
- J. v. RHIJN, *Rotterdam 1940–1946. Een fotoreportage uit de jaren 1940–1946 / A Pictorial Story during the Years 1940–1946*, Delft 1947.
- E. ROELOFSZ, *De Frustratie van een droom*, De Wederopbouw van (de im mei 1940 verwoeste delen van de binnenstad Kralingen en het Noordereiland) Rotterdam 1940–1950, Rotterdam 1989.
- C. VAN TRAA, (Red.), *Rotterdam. Der Neubau einer Stadt*, Rotterdam 1958.
- Cor WAGENAAR / Gerrie ANDELA (Red.), *Een stad voor het leven. Wederopbouw Rotterdam 1940–1965*, Rotterdam 1995.
- W. G. WITTEVEEN, *Het uitbreidingsplan voor het land van Hoboken, Nederlandsch Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw und Vereeniging voor stadsverbetering Nieuw Rotterdam* (Hrsg.), Haarlem 1927.

Rotterdam – the Reinvention of a City by Reconstruction

Abstract

Rotterdam is the second largest city in the Netherlands; its port became one of the largest in the world after the Second World War. Not least due to the orientation of its reconstruction, it was also able to develop into an attractive shopping city. The centre of Rotterdam was largely destroyed in May 1940; further bombardments followed. The essay highlights the potentials and limits of the reconstruction and describes the current state as well as the architectural value of the realised measures.