Links: Rotterdams City mit der Markthalle im Zentrum – rechts: Die Erasmusbrug über der Nieuwe Maas verbindet Rotterdams Innenstadt mit dem Kop van Zuid und dem angesagten Viertel Wilhelminapier mit dem ikonischen Wolkenkratzer De Rotterdam. OSSIP VAN DUIVENBODE / CHRISTOPH DRIESSEN

Rotterdam: Eine Stadt hat sich erneuert

Aus dem Drecksloch Hollands wurde einer der spannendsten Metropolen Europas. Ein Vorbild auch fürs Ruhrgebiet

Rotterdam. Emiel Arends wohnt im südlichen Teil Rotterdams. Wenn er ins Zentrum zum Arbeiten oder Meeting fährt, ist er stolz darauf, was hier passiert. Der 46-Jährige ist ein Urban Designer und für die Metropole an der Maas seit 2007 in Sachen Stadtentwicklung tätig.

Rotterdam war nicht immer ein glitzernder Hotspot, so wie er heute Millionen Touristen aus aller Welt anlockt und Amsterdam den Rang als eine der angesagtesten City Europas streitig macht.

Im Interview verrät Emiel Arends, wie es dazu kam, dass die Hafenstadt vom Drecksloch Hollands zur Boomtown wurde.

Emiel Arends, vor 30, 40 Jahren haben Auswärtige am liebsten einen großen Bogen um Rotterdam gemacht. Heute kann sich die Stadt vor Gästen kaum retten. Was ist in dieser Zeit passiert?

Emiel Arends: Eine Menge (lacht)! Damals stand Rotterdam auf jeder schwarzen Liste: hohe Arbeitslosigkeit, viel Kriminalität, wenig Lebensqualität. Vor allem in der City gab es kaum Platz zu wohnen, beziehungsweise sind die Menschen weggezogen, weil es dort einfach nicht schön war. Also haben sich die Leute aus der Verwaltung mit guten Architekten an einen Tisch gesetzt und gesagt: Wir wollen das ändern und brauchen einen Plan.

Wann war das genau, gab es eine Art Stunde Null, zum Beispiel mit dem Bau des ersten Wolkenkratzers oder eines der anderen ikonischen Bauwerke in Rotterdam?

Stadtentwicklung ist ein Prozess, im besten Fall kommt eins zum anderen. 1989 haben der Rat der Stadt und die Regierung in Den Haag ein großes Städteprogramm aufgelegt. Es ging in erster Linie darum, den Kop van Zuid, bis dahin ein heruntergekommenes Hafengebiet, ans Zentrum anzubinden. Der Bau der Erasmusbrug war sicherlich eines der wichtigsten Projekte, wodurch eben auch der Wilhelminapier mit seinen Hochhäusern massiv aufgewertet wurde.

Warum kam man nicht schon vorher auf die Idee, gerade das Zentrum lebenswert zu machen?

Rotterdam wurde ja im Zweiten Weltkrieg fast komplett zerstört. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten in den Niederlanden gab es keinen historischen Kern mehr, den es zu erhalten galt. Also wurde die Stadt zunächst mit möglichst wenig Geld wieder aufgebaut, ohne dass man sich Gedanken darüber gemacht hat, wie man etwas gestalten könnte. Als später immer mehr Leute in außerhalb gelegene Viertel gezogen sind, wurde alles noch schlimmer. Die Menschen sind zum Arbeiten ins Zentrum gefahren und danach wieder nach Hause, Zeit haben sie dort nicht verbracht. Das wollten wir massiv ändern.

Nennen Sie uns Beispiele?

Gerne! Nachdem ab den 1990er Jahren die ersten großen Projekte gestartet sind und ab den 2000er Jahren die Entwicklung richtig Fahrt aufgenommen hat, haben wir einen neuen Plan aufgelegt. Vieles ist ja neu gebaut worden, aber wir wollten unser kleines bisschen kulturelles Erbe bewahren. In anderen Städten ist dieses 400, 500 Jahre alt, bei uns in Rotterdam haben wir uns mit den 1960ern beschäftigt. Wir haben also geschaut, welche Häuser wir aus dieser Zeit erhalten können – und auf einen modernen Stand bringen. Das war günstiger und nachhaltiger, als einfach alles abzureißen und neu zu bauen.

Apropos Geld: Wenn man heute durch Rotterdam läuft, denkt man sich: Wie viel hat das wohl gekostet und wer hat das alles bezahlt?

Die exakte Summe weiß ich nicht, aber da ist schon einiges zusammengekommen (lacht). Häufig lief das nach dem Prinzip ‚sale and lease back' ab: Die Stadt hat die Grundstücke an private Investoren verkauft und diese beim Bau mit Subventionen unterstützt. Bei der Markthalle im Zentrum zum Beispiel hat die Stadt die Tiefgarage bezahlt und ein Investor das Gebäude.

In der Markthalle gibt es auch Wohnungen, das ist sicherlich sehr schick. Aber können sich ‚normale Leute' das Wohnen in Rotterdam überhaupt noch leisten?

Klar ist alles teurer geworden, aber wir sind froh darüber, dass viele Menschen Rotterdam wieder als sehr lebenswert empfinden. Ab 2005 haben wir beschlossen, dass wir keine Bauprojekte mehr außerhalb wollen, da wir in der City selbst genügend Platz haben. Von 2007 bis heute hat sich die Zahl der Menschen, die im Zentrum wohnen, verfünffacht – von 12.000 auf 60.000. Und statt 80.000 Menschen arbeiten hier jetzt über 120.000.

Und wie geht es weiter?

Die nächsten Projekte sind schon gestartet – alles unter nachhaltigen Aspekten, Stichwort ‚Die grüne Stadt'. Am Keilehaven entsteht ein neues Viertel mit 7.000 neuen Häusern, der Hofbogenpark auf einer nicht mehr genutzten Stadtautobahn wird eine grüne Oase mit Wohnhäusern, Kreativquartieren, Gastronomie und schönen Läden. In Rotterdam gibt es halt kein Zurück mehr, auch wenn es teuer ist.

Was würden Sie Städteplanern im Ruhrgebiet raten, wenn diese bei der Entwicklung ihrer Viertel an Rotterdam denken?

Macht einen großen Plan – und dabei geht es nicht um Architektur oder schöne Vorzeigeprojekte, sondern um Identifikation! Ich erlebe die Veränderung ja selbst. Damals haben die Leute entsetzt gefragt: ‚Oh, du wohnst in Rotterdam?' Heute fragen Sie: „Kann ich bei dir wohnen, wenn ich in der Stadt bin?'

In der Riege der Weltstädte angekommen

Im Zuge der Stadtentwicklung in den letzten Jahren ist Rotterdam auch für Touristen immer interessanter geworden. 2016 sprang die Metropole an der Maas in der Travel-Kampagne von Lonely Planet auf **Platz fünf** in der Kategorie „Top 10 Städte der Welt".

Weitere internationale Medien wie die New York Times, das Wall Street Journal und CNN folgten dem Hype, den architektonische Meisterleistungen wie die **Markthalle**, das fulminante Hochhaus **De Rotterdam** und der neue Bahnhof **Centraal** begründeten.

Beliebte Salatschüssel im Museumspark

Mehr als eine halbe Million Kunstfans im Depot Boijmans van Beuningen

Rotterdam. Die Eröffnung war vor zwei Jahren, im November 2021. Und selbst in einer von architektonischen Highlights reichen Stadt wie Rotterdam markierte der Bau aus mehreren Gründen eine neue Zeitmarke. Das Depot Boijmans van Beuningen ist nicht nur weltweit der erste und bisher einzige für die Öffentlichkeit zugängliche Lagerort für Kunstwerke, sondern hat auch dem Museumspark gleich zu neuem Glanz verholfen.

Dabei wurde das knapp 40 Meter hohe, ovale und außen komplett verspiegelte neue Wahrzeichen der Stadt an der Maas zunächst verspottet: „Salatschüssel" hieß es meist in Anlehnung an die Form des Gebäudes. Damit ist es längst vorbei, das hochdekorierte Rotterdamer Architekturbüro MVRDV hat hier ein weiteres Statement gesetzt.

„Seit der Eröffnung hatten wir bereits mehr als 500.000 Besucherinnen und Besucher", verrät Vincent Cardinaal, der Media Officer des Depots. „Das ist viel mehr, als wir erwartet hatten."

Depot Boijmans van Beuningen in Rotterdam. OSSIP VAN DUIVENBODE

Während das Museum Boijmans van Beuningen noch einige Jahre lang saniert wird, die Eröffnung ist für 2029 geplant, ist das Depot nicht nur von außen ein Hingucker, sondern auch innen sehenswert. Insgesamt 152.000 Kunstwerke gehören zum Bestand, ein Teil lagert hier bei konstant 19,7 Grad Celsius – und ein Teil wird ausgestellt. Per App und Audioguide erfahren Kunstfans mehr über die Werke und wie sie im Depot gepflegt werden.

Im Museumspark nahe der medizinischen Fakultät Erasmus-Universität warten übrigens unter anderem noch die Kunsthal und das Naturhistorische Museum auf Gäste.

Ausstellungstipp: bis zum 14. Januar 2024: Art Amid The Ruins über Rotterdam kurz nach der Bombardierung durch die deutsche Luftwaffe am 14. Mai 1940. Infos und Öffnungszeiten: www.boijmans.nl/en.

Wie Albert Einstein: von Rotterdam in die weite Welt hinaus

Ab 2025 am Südufer des berühmten Hafens: „Fenix Museum of Migration" erzählt die Geschichte vom Weggehen und Ankommen

Heiko Buschmann

Rotterdam. In die weite Welt hinaus, dieser Wunsch lebt in vielen Menschen. Das Hafenbecken der Nieuwe Maas war der Schauplatz eines solchen Sehnsuchtsorts. Vom „Hotel New York" aus haben sich im 19. Jahrhundert mehr als drei Millionen Menschen aus den Niederlanden und anderen europäischen Ländern in die neue Welt aufgemacht. Von Rotterdam nach New York, diese Route bediente einst die „Holland America Line". 1921 zählte ein gewisser Albert Einstein zu den Passagieren. Gegenüber, am Becken des neuen Szeneviertels Katendrecht, wird die Migrationsgeschichte der Metropole bald ganz groß erzählt.

Noch ist es eine Betonwüste, doch wo einst die „Holland America Line" im „Fenix Warehouse" Waren aus aller Welt lagerte, soll Mitte 2025 ein besonderes Museum eröffnen: das „Fenix Museum of Migration in Rotterdam". Anne Kremers gerät ins Schwärmen, wenn sie über die Baustelle führt. „Es wird das erste Museum der Welt, das sich komplett dem Thema Migration widmet", kündigt die „Fenix" -Direktorin an.

Die Dimensionen sind enorm, die einst größte Lagerhalle der Welt wurde 1923 eröffnet, im Zweiten Weltkrieg zerstört und nach 1945 wieder komplett aufgebaut. In den letzten Jahren wurde das Gebäude aber nicht mehr benutzt und drohte zu verfallen – bis Ma Yansong kam.

Spacig: die auch „Tornado" genannte Wendeltreppe im „Fenix Museum of Migration Rotterdam". MAD

Chinatown in Rotterdam

Der Auftrag der finanziell gut aufgestellten Stiftung Droom en Daad, Besitzer der Immobilie, ging an das chinesische Büro „MAD". Dass ein Architekt aus dem Reich der Mitte den Zuschlag erhielt, kommt nicht von ungefähr. „1911 kamen die ersten Chinesen aus England nach Rotterdam, als die Hafenarbeiter gestreikt haben", erzählt Anne Kremers. „So entstand hier die erste Chinatown Kontinentaleuropas."

Stahl, Beton und Glas sind die bestimmenden Elemente im „Fenix". Zunächst wurde das Gebäude entkernt, in der Mitte der doppelstöckigen Halle die Fassade und das Dach entfernt und durch Glasfassaden und -decken ersetzt. Zentrales Element ist eine spektakuläre Wendeltreppe, später wird das der Eingangsbereich. „Tornado" genannt, schraubt sich die Doppelhelix in den Himmel und endet an einer Aussichtsplattform. „Von hier wird man dann einen der besten Blicke auf Rotterdam haben", verspricht Anne Kremers.

Das Thema der erste Fenix-Ausstellung steht schon fest: „Bewegung" heißt es zur Eröffnung Mitte 2025.