



Leidsche Rijn – angelegt nach dem Muster klassischer Städte. [Imago/www.viennaslide.com]

Der pittoreske Stadtkern von Utrecht ist Touristenmagnet; hier findet der Reisende das prototypische, „gezelige“ Bild der Niederlande. Tatsächlich ist Utrecht aber eine attraktive Großstadt, Standort einer der wichtigsten Universitäten des Landes. Neben der Altstadt liegt der größte Bahnhof der Niederlande, hier entsteht gerade das „Healthy Urban Quarter“ als Versuch, einen Hochhauscluster als grüne Stadtoase zu bauen. Wahrzeichen des Viertels ist „Wonderwoods“, eine stark begrünte Hochhausgruppe von MVSA Architects, 2024 fertiggestellt. Von hier erreicht man per Bahn in wenigen Minuten die Station Leidsche Rijn. Das „Vinex-Viertel“ ist die größte Stadtentwicklungszone der Niederlande, seit den 1990er-Jahren steht der Begriff für Neubaugebiet in Außenbezirken großer Städte, die gesamtheitlich gedacht werden. Solche Zonen sollten die Bestandsstadt ergänzen, existierende Infrastruktur nutzen und durch Verdichtung den Bebauungsdruck auf ländliche Flächen reduzieren. Auch soll durch gute Durchmischung aller Funktionen neuer Verkehr weitgehend vermieden werden.

Leidsche Rijn ist das größte Beispiel für diese niederländische Art des Städtebaus. Das nun fertiggestellte Zentrum des Areals wurde nach dem Muster klassischer Städte angelegt: Blockrandbebauung, Geschäfte statt eines Einkaufszentrums, ein Hauptplatz. Die Qualität der öffentlichen Räume ist ebenso hoch wie die der Architektur; anders als beim hiesigen Baufeldurbanismus, bei dem jedes Projekt an der Grundstücksgrenze endet, spürt man die Harmonie, die gesamtheitliche Herangehensweise, die sich in lebendigen Erdgeschoßen ebenso äußert wie in kleinen Details, die die Vielfalt, die Magie historischer Städte evozieren. Auch die Häuser mit ihren Backsteinfassaden sind keine Kakophonie unterschiedlicher Konzepte, die erdigen Farbtöne des Naturmaterials ergeben ein warmes, geschlossenes Bild. Trotzdem gleicht kein Haus dem anderen, die Differenzierungen sind subtil.

Ein Hauch von Rue de Rivoli

Der Brusselplein ist der „Hauptplatz“ der Gegend, ein gelungener Platzraum, der auch in jeder gewachsenen Stadt so aussehen könnte: Cafés, Bäume, ein Markt, als Kopfgebäude eine öffentliche Bibliothek. Hinter einem Risalit mit Art-déco-Anklängen eine elegante, mehrere Stock hohe Eingangshalle, Vorraum zu einem Supermarkt. Die Retail-Flächen sind hinter den Wohnhäusern aber ebenso gut versteckt wie die Pkw-Hochgarage und das Fahrradparkhaus, nur das beige Portal ist zum Platz hin sichtbar. Sehr vorteilhaft ist die durchgehend hohe Erdgeschoßzone, die den Geschäften und Cafés „Luft zum Atmen“ gibt. Nach europäischen Städten benannte Straßen durchziehen das Areal, nur der „Parisboulevard“ ist für den Autoverkehr freigegeben. Er ist eine Musterkollektion der niederländischen Verkehrsplanung: kleinteilige Pflasterung, die Fußgängerquerungen auf Gehsteigniveau angehoben, die Fahrspuren optisch aufs Mindestmaß ver-

Wenn das Auto nur zu Gast ist

Das „Vinex-Viertel“ in Utrecht ist die größte Stadtentwicklungszone der Niederlande. Der Begriff steht für Neubaugebiet in Außenbezirken großer Städte, die gesamtheitlich gedacht werden. Sie nutzen existierende Infrastruktur und reduzieren den Bebauungsdruck auf ländliche Flächen.

Von Harald Jahn

schmälert - in dieser Wohnumgebung ist das Auto nur Gast. Die Geschäftsfronten liegen hier unter hohen Arkaden, neben dem regenfeuchten Wind weht damit auch ein Hauch von Rue de Rivoli durchs Quartier.

Die stark befahrene Autobahn nach Amsterdam unterquert das Gelände von Nord nach Süd, erst mit ihrer Einhausung war die Entwicklung des Kerngebietes von Leidsche Rijn möglich. Der Höhensprung an den Flanken der Betonschachtel wird geschickt genutzt. Ge-



Hof van Monaco, Leidsche Rijn, Utrecht. [Imago/www.viennaslide.com]

nerell ist es eine sanfte Böschung, beim „Hof van Monaco“ ist die Kante stärker ausgeprägt, da am ursprünglichen Niveau ein historisches Gebäude erhalten blieb, es dient heute als Gemeindezentrum. In einer Reihe von Natursteinbögen sind Szenelokale und Künstlerateliers untergebracht, eine Treppe durchstößt die Arkaden und führt hinauf in einen urbanen Park, um den herum Schule und Kindergarten liegen. Auch der Berlijnplein ist dort: Dieser „Berliner Platz“ ist noch Brachland, auf einem unbebauten Grundstück gibt es kulturelle Zwischennutzung, ein Nachbarschaftszentrum, das allen offen steht, dazu einige Werkstätten.

Der Pausenhof der Schule ist am Dach

All das soll später in das noch zu errichtende Gebäude übersiedeln, die „Pioniere“ bleiben also - eine Sache, die in Wien selten klappt, hier werden die Zwischennutzer bei Projektstart immer vertrieben, was zu unschönen Konflikten führt und die informell entstehende Nachbarschaft wieder zerreißt. Ansonsten ist der Geländestreifen über der Autobahn leider nicht attraktiv, es ist ein Leerraum, der die Stadtteile trennt. Dahinter geht es dann mit großvolumigeren Mixed-Use-Blöcken weiter. Hier steht auch ein bemerkenswerter Schulbau: Die „Academie Tien“ vom Büro de Architekten Cie. für 1600 Schüler. Der Pausenhof ist am Dach, die Jugendlichen haben Gesellschaft - poetische Statuen von Elisabeth Stienstra (Droomtheater/Traumtheater) bevölkern den Ort, und er ist typisch für die niederländische Denkweise: Es ist fast selbstverständlich, dass man als Passant über einige Terrassen hinaufgehen und den Bereich ebenfalls nutzen kann.

Abseits der Kernzone um die Autobahn sind die Flächen dann weniger dicht bebaut. Zwei bis drei Geschoße, viele Freiflächen, aber auch hier: Qualität und Schönheit, liebevolle Details. Als Provisorium gibt es einige Containerhäuser für sozial schwache Gruppen, die noch einige Jahre hier bleiben werden; generell ist der Einkommensdurchschnitt in den Vinex-Vierteln höher als in den Zentren. Die neue Bebauung endet an der Dafne Schippersbrug, von hier erreicht man die Innenstadt per Fahrrad in zehn Minuten. Diese Brücke ging durch alle Architekturmedien: Sie verbindet das historische Zentrum und den Bahnhof mit dem Stadtentwicklungsgebiet und überquert den Amsterdam-Rhein-Kanal. Besonders schön ist die stadtseitige Auffahrt, die Fahrbahn verläuft in angenehmer Steigung in einer Schlaufe und führt über das Dach einer Schule, in der Rundung der Schulhof, angelegt wie ein Amphitheater. Zurück am Bahnhof parkt man am besten in der größten Fahrradgarage der Welt: Unter dem Bahnhofsvorplatz verwirklichte das Rotterdammer Büro Ector Hoogstad einen eleganten, lichten Entwurf für über 12.000 Räder. Utrecht gilt als Fahrradhauptstadt in einem Land, in dem sanfte Mobilität überall im Fokus steht; wie ernst das genommen wird, sieht man einen Steinwurf entfernt: Die malerische Gracht, die die Altstadt umgibt, sah nicht immer so aus - einige Jahrzehnte lang war im Bett der Catharjnesingel eine mehrspurige Autostraße.

AM SPIELTISCH

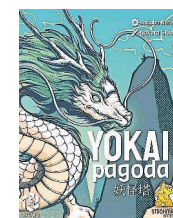
Diese Geister könnten lästig werden

Von Erwin Uhrmann

An Spielen mit japanischen Themen komme ich nicht vorbei. Beim jüngst erschienenen „Yokai Pagoda“ schon gar nicht, denn es geht um - wie der Titel schon sagt - Yōkai, jene zwiespältigen Geister aus der japanischen Mythologie, die gerissen oder sogar gefährlich sein können. Im Spiel begegnen wir etwa fuchsgestaltigen Kitsune oder einem Glück bringenden Kirin in der Gestalt eines kapitalen Hirschen.

Wenn wir die Spieleschachtel öffnen, dann wecken wir sozusagen die Yōkai, die sich nur mit Opfergaben beschwichtigen lassen. Diese Gaben sind Spielkarten, die nummeriert sind und einer von zehn Yōkai-Arten entsprechen. Jeder spielt nun eine Karte pro Runde auf einen von zwei Opfergabenstapel. Je nachdem, ob diese auf die darunterliegende passt, höher oder niedriger ist, geschehen unterschiedliche Dinge. Man darf etwa einem anderen eine Karte geben, muss eine abheben oder wertet und beendet die Runde. Der Wertungsmechanismus ist nun der Clou des Spiels. Denn von jeder Yōkai-Art, die man noch auf der Hand hat, wird nur die niedrigste Karte gewertet. Die Karten, die pro Runde übrig bleiben, legt jeder auf seinen Stapel verschmähter Opfergaben, die am Ende dann gewertet werden. Wer die wenigsten Punkte hat, gewinnt.

Trotz einfacher Regeln gibt es unzählige Möglichkeiten, das Spiel zu meistern, und so gewinnt es an Reiz, je öfter man es spielt. Man kann spekulieren und auf niedrige Karten hoffen, sich einmal ausgespielte Karten möglichst gut merken. Doch die beste Strategie ist es wohl, in jeder Runde zu versuchen, dem anderen möglichst viele unterschiedliche Yōkai mit hohen Nummern unterzujubeln.



Jakob Rufete
Nakara Studio
Yokai Pagoda
2-5 Personen, 15 Min.,
€ 12,20 (Strohmann Games)

BRIDGE

Zwei Möglichkeiten

Teiler:	♠ 976		
S	♥ K10		
Gefahr:	♦ B106		
alle	♣ AK762	♠ D54	
		♥ A9843	
		♦ 753	
		♣ B9	
	♠ K103		
	♥ D65		
	♦ AKD8		
	♣ 843		

S	W	N	O
1 ♦	pass	2 ♣	pass
2 NT	pass	3 NT	alle passen

Ausspiel: ♠-2

Nach dem unangenehmen Ausspiel - immerhin haben Sie dann überhaupt keinen Stopper mehr in der Farbe des Gegners - stechen Sie mit dem ♠-König und zählen als sorgfältiger Alleinspieler Ihre sicheren Stiche: ein ♠-, vier ♦- und zwei ♣-Stiche. Es gilt, noch zwei weitere Stiche zu entwickeln. Falls Sie automatisch Ihre längste Farbe (♠) gewählt haben, so geben Sie einen ♠-, einen ♥- und mindestens drei ♣-Stiche ab. Damit haben Sie fünf Stiche abgegeben und sind somit einmal gefallen. Für die Entwicklung der beiden noch benötigten Stiche gibt es auch die Möglichkeit in der ♥-Farbe. Dazu muss der ♥-Impass auf jeden Fall gelingen, und Sie geben nur das ♥-Ass und hoffentlich - bei einem 4:3-Stand - nur drei ♠-Stiche ab. Daher ist die beste Spielweise: klein ♥ zum Zehner im zweiten Stich. Immerhin hat der Impass eine 50-Prozent-Chance, und Sie geben hoffentlich nur einen ♥- und drei ♠-Stiche ab.

Jovanka Smederevac
jovismed@yahoo.de