

STADTPLANUNG IN ASIEN

Lebenswerte und sozial gerechte Planung

Kathrin S. Moore

Vice President Urban Design, Smith Group, San Francisco

Die wirtschaftliche Erfolgsgeschichte der Tigerstaaten Asiens war ein weltweit beachtetes Phänomen der vergangenen anderthalb Jahrzehnte. Wenig Aufmerksamkeit hingegen wurde der Kehrseite der Medaille gewidmet: daß Asiens Städte und deren Millionen Einwohner einen hohen Preis für das wirtschaftliche Wachstum zahlen.

Die rasante Industrialisierung basiert vor allem auf dem starken Erfolg exportorientierter Industriezweige, welcher in der Folge ein beachtliches Wachstum in ganz Asien angefacht hat. Dieses Wachstum ist in seinem Umfang derzeit weltweit einzigartig und zeigt trotz der zwischenzeitlichen Krisen insgesamt nur wenig Zeichen eines Abklingens. Dabei wird der Trend der Verstädterung Asiens zu einer irreversiblen Entwicklung.

Die Zahl der Stadtbevölkerung nimmt kontinuierlich zu. Bis zum Jahr 2020 wird die Hälfte der Bevölkerung in städtischen Räumen leben.

Das starke Wachstum der Städte hat eine Myriade von Problemen mit sich gebracht. Innerhalb eines kurzen Zeitraumes haben sich große ländliche Regionen im Umkreis der Städte zu Ballungsräumen entwickelt, die unter Verkehrsproblemen, verschmutzten Flüssen und Smog leiden und somit durch eine abnehmende Lebensqualität gezeichnet sind.

Diese Probleme werden sich in Zukunft verschärfen, solange städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen nicht effizienter betrieben werden.

Unser Büro arbeitet heute an vielen Projekten in Asien, unter anderem in China, Hongkong, Taiwan, Korea, Japan, Indonesien, Malaysia, den Philippinen und Vietnam. Vieles unserer derzeitigen Arbeit betrifft dabei die sogenannten 'Mega-Städte', das heißt Städte mit mehr als vier Mio. Einwohnern, die sich vor allem aus dem Zusammenwachsen mehrerer Mittelstädte ergeben.

Im Folgenden möchte ich sechs typische Entwicklungsprobleme der Mega-Städte darstellen und aufzeigen, mit welchen Ansätzen wir als Stadtplaner und Architekten darauf reagieren.

1. Problem: Hohe Dichte

Der rasante Wandel von kleineren asiatischen Städten in Megastädten führt dazu, daß eine hohe zugelassene Geschoßflächenzahl den Erhalt historischer Bauten und einen Nutzungsmix schwierig macht. Alte Gebäude können nicht dem Immobilienwert von Neubauten standhalten. Ältere Gebäude fallen "radikalen Slum Beseitigungen" zum Opfer und erscheinen als erhaltener historischer Solitär fragwürdig, sobald der darumgewachsene Kontext verschwunden ist.

Hieraus lernen wir, bestehende kulturell und historisch bedeutende Gebäude und deren Umgebung zu schützen und eine globale Homogenität des urbanen Raumes zu vermeiden.

In Ho Chi Minh City, Vietnam, wird das Ziel verfolgt, Bereiche außerhalb des historischen Zentrums stärker zu verdichten und infrastrukturell an die bestehende Stadt anzubinden.

Ho Chi Minh City, ehemals Saigon, ist durch französische und chinesische Einflüsse geprägt. Anfang des 20. Jahrhunderts verfügte die Stadt über 115.000 Einwohner, 1940 war sie auf 500.000 Einwohner angewachsen. Heute beträgt die Bevölkerungszahl mehr als 4,5 Millionen.

Um dem schnellen Wachstum gerecht zu werden, wird Saigon Süd als Stadterweiterung für eine weitere Million Einwohner geplant.

2. Problem: Identitätsverlust

Viele der neuen Megastädte erstrecken sich weitflächig über große Gebiete. Im Verlauf ihrer Ausdehnung gingen ortstypische Qualitäten wie Wasserwege und Kanäle verloren und wurden zugeschüttet.

Städte, die einen hohen Wiedererkennungswert haben, sind durch individuelle Qualitäten gekennzeichnet, wie durch eine einzigartige natürliche Lage, besondere Boulevards, Straßen oder Grünbereiche.

Hieraus lernen wir, natürliche Gegebenheiten mit in die Planung zu integrieren und zu nutzen. Dies umfaßt die Geländetopographie, Wälder, Flüsse und Kanäle. Diese Elemente können die Einzigartigkeit einer Stadt unterstreichen und als Quelle der Identifikation dienen, sofern sie richtig in die Planung miteinbezogen werden.

Der 2,600 ha große Bereich von Saigon Süd ist durchzogen von mäandrierenden Flüssen und Kanälen. Das Land zeichnet sich durch Ebenen mit Reisfeldern und Kokosnußbäumen aus.

Der neue Stadtbereich soll als 'Stadt der Inseln' entstehen. Jede Insel ist ein Stadtquartier und bildet die primäre Planungseinheit der Stadtentwicklung. Kanäle und Wasserstraßen definieren die Grenzen jedes Quartiers. Sie sind Teil eines 'grünen Netzwerkes' von Parks und Erholungsflächen, denen Schulen und andere städtische Einrichtungen zugeordnet sind.

Im Zentrum von Saigon Süd liegt 'Crescent City', ein Quartier, das seine Identität und seinen Namen aus einer angrenzenden sichelförmigen Wasserfläche erhält und die zukünftige 'downtown' Saigons darstellen wird. Dieser Bereich wird die höchste Bau-dichte erhalten und durch eine Skyline entlang der Uferflächen gekennzeichnet sein.

3. Problem: Verlust der Maßstäblichkeit für Fußgänger

In Manila wird der traditionelle kleine Laden an der Ecke mehr und mehr durch riesige Einkaufszentren ersetzt, die zu weiten Entfernungen und zunehmenden Verkehrsproblemen führen. In Shanghai werden neue Großprojekte nur entlang der Hauptverkehrsachsen entwickelt und durch diese Art "einseitiger" Planung werden Probleme für Fußgänger geschaffen und unvermeidliche "einseitige" Verkehrsstaus verursacht.

Traditionell sind asiatische Städte stark fußgängerorientiert. Voraussetzung dafür sind dichte Quartiere mit nahe gelegenen Erholungsbereichen, Schulen, Dienstleistungen und Anschlüssen zum öffentlichen Nahverkehr. Modelle für die fußläufig erschließbare Stadt stellen Hongkong und Singapur dar. Ihre zentralen Stadtviertel bilden Kernbereiche mit Durchmessern von 1 bis 1,5 km.

Hieraus lernen wir, den Maßstab des Fußgängers als Entwurfsgrundlage zu verwenden und kompakte, fußläufig erschließbare Quartiere zu schaffen, die über Stadtteileinrichtungen und Grünbereiche verfügen. Die Stadt wird nicht als ein Ensemble singulärer, losgelöster Bauten verstanden.

Saigon Süd ist als Stadt der Inseln konzipiert. Jede Insel ist als 'eigenständiges' Quartier geplant und basiert auf maximalen fußläufigen Entfernungen von 1500 Metern.

Der erste Bezirk von Saigon Süd befindet sich derzeit im Bau. Das erste fertiggestellte Gebäude ist eine internationale und vietnamesische multi-funktionale Schule.

4. Problem: Monotonie durch die Wiederholung von Gebäudetypen

Zahlreiche Gebäude in Asiens Stadtzentren erscheinen wie Gebäude in jeder anderen Stadt der Welt. Die zunehmend fehlende Identität dieser Städte macht Städte in der Zwischenzeit zunehmend unattraktiv für Investitionen, den Tourismus und nicht zuletzt als Lebensort.

Im Makati District von Manila fordert die Stadt, Gebäude mit ganz unterschiedlichen Höhen zu bauen, um eine unverwechselbare Skyline zu schaffen. Entsprechend traditioneller Grundbesitzstrukturen sind die Baugrundstücke vergleichsweise klein. Entwickler werden ermutigt mehrere Parzellen zusammenzufassen, um Gebäude mit unterschiedlichen Erscheinungsbildern und unterschiedlichen Höhen zu schaffen sowie individuelle Freiräume zu erzeugen.

Hieraus lernen wir, kulturelle und historische Bezüge in neue Bauten und ihre Umgebung mit einzubeziehen und jedem Projekt eine eigenständige Identität zu geben. Aus Erfahrungen in Shanghai, Peking, Saigon Süd und Hanoi haben wir gelernt, daß viele Leute keine strikt traditionellen Gebäude oder Viertel wünschen. Sie sind eher zukunftsorientiert als vergangenheitsbezogen.

Der 88-geschossige Jin Mao Tower in Shanghai erinnert mit seinem achteckigen Grundriss an die Form alter Pagoden durch sanft rhythmisierte Abstufungen. Jin Mao ist das weltweit dritthöchste Gebäude und wird dieses Jahr fertiggestellt werden.

Mit der Makati Börse im Makati District in Manila wurde ein identitätsstiftender Torbogen geschaffen, der als symbolisches Tor zu einem öffentlichen Freiraum in der hochverdichteten Innenstadt konzipiert ist.

In Peking wird bei der 'Industrial/Commercial Bank of China' das Symbol von Himmel und Erde reflektiert. Der Grundriß entspricht einem Kreis, der einem Quadrat überlagert ist, und somit einen Bezug zum Tempel des Himmels schafft.

5. Problem: Der Mangel an Infrastruktur und Freiräumen

Taipeh, Manila, Bangkok und Peking sind Beispiele für Negativentwicklungen. Wie in vielen anderen Megastädten hinkt hier die Entwicklung der Infrastruktur dem Wachstum der Stadt stark hinterher. Bestehende Straßen beispielsweise werden nicht als Durchgangsstraßen zur Aufnahme großer Verkehrsströme angelegt. Flächen werden nicht rechtzeitig ausgewiesen, um Trassen für öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen, sei es oberirdisch aufgestellt oder unterirdisch. Spätere Verbesserungen der Infrastruktur gehen so auf Kosten der Lebensqualität.

Hieraus lernen wird, die notwendige Infrastruktur vorab zu planen und zu bauen. Dies umfaßt sowohl den Bau von Straßen als auch die Errichtung 'sozialer' Infrastruktur wie Schulen, städtische Einrichtungen und Parks. Erst im Anschluß daran wird die eigentliche Entwicklung vorgenommen. Die Errichtung der notwendigen Infrastruktur von Anfang an erscheint vielen Entwicklern unrentabel und unattraktiv wegen der damit verbundenen hohen Anfangskosten, bringt aber langfristig Einsparungen und ermöglicht ein geregelteres Wachstum und nachhaltigere Stadtqualität.

In Saigon Süd ist das Straßennetz vorausschauend geplant worden, um einem späteren Siedlungswachstum gerecht zu werden. Das Stadtviertel wird von einem Raster nord-süd und ost-west orientierter Straßen durchzogen. Hierarchisch organisiert bilden sie stadtteilverbindende Transitkorridore, Hupterschließungsstraßen und untergeordnete Nebenstraßen zur Anbindung der Wohngebiete. Die Transitkorridore bieten die Möglichkeit, zusätzliche Trassen für öffentliche Verkehrsmittel unterzubringen und die Straßenkapazität zu erhöhen. Die notwendigen Reserveflächen werden produktiv als Baumschulen und städtische Gärten zwischengenutzt.

Die Planung der Infrastruktur beinhaltet auch den Vorbehalt regionaler und stadtübergreifender Freiräume, um Lebensqualität für die Zukunft zu sichern. In Saigon Süd wurden großzügige Flächen für einen Grüngürtel vorgesehen, für ein Naturschutzgebiet, einen zoologischen Garten, lineare Freiräume und ein Überschwemmungsgebiet zur Erhaltung von Feuchtgebieten.

6. Problem: Unkontrolliertes urbanes Wachstum

In den Städten Asiens ist unkontrolliertes Wachstum oft mit starken Bodenspekulationen verbunden. Diese hat viele Städte jenseits definierbarer und handhabbarer Grenzen gebracht. Im Verlauf dieses Wachstums wurden ländlicher Wohnraum, ertragreiches Ackerland, wertvoller Naturraum und landestypische Dörfer zerstört. Das Problem unkontrollierten Wachstums ist nicht einzigartig für Asien (und stellt im übrigen auch ein wesentliches Problem in den USA dar). In Asien jedoch sind überhaupt keinerlei städtebaulichen Regularien vorhanden, so daß die Probleme des unkontrollierten Wachstums fatalere Folgen haben als anderswo.

In Bangkok hat unkontrollierter Wildwuchs die Freiräume und das Ackerland vollständig zerstört, zu einem zerstörerischen Wachstum von Straßen und Infrastruktur geführt und Slums in den Brach- und Randflächen entstehen lassen.

Hieraus lernen wir, klar definierte Wachstumsgrenzen um die Städte zu legen, um die Entwicklung zu steuern und einen ungeplanten, zerstörerischen Wildwuchs zu vermeiden. Natürliche Gegebenheiten wie Flüsse, Kanäle, Täler und Bergrücken werden zur Schaffung dieser Grenzen genutzt.

Der Stadtgrundriß für Saigon Süd legt klar die Wachstumsgrenzen fest, um Wildwuchs zu verhindern und ökologisch wertvolle und empfindliche Bereiche zu schützen und zu erhalten. Mitbeinhaltet ist die Instandsetzung und Erhaltung der Sumpfgebiete entlang der Wasserstraßen um eine hohe Wasserqualität zu garantieren.

Resümee

Weltweit sind die entstehenden Mega-Städte durch viele weitere Probleme gekennzeichnet. Im vorliegenden Beitrag habe ich die für uns sechs wichtigsten Punkte erörtert, die unsere Arbeit am wesentlichsten beeinflussen.

Resümierend möchte ich nochmals die für Saigon Süd bestimmenden Planungsprinzipien aufzählen:

1. Kompaktheit
2. Fußläufig erschließbare Viertel
3. Vernetzung der Entwicklung mit Infrastrukturmaßnahmen
4. Stadtwachstumsgrenzen
5. Erhaltung der natürlichen Gegebenheiten

Diese Prinzipien schaffen eine ökologisch basierende Planungsgrundlage, so daß wir die Konzeption von Saigon Süd als Beispiel für eine nachhaltige Stadtplanung verstehen können.

Durch die Implementierung dieser grundsätzlichen Planungsgrundsätze können asiatische Politiker höhere Lebensqualität für die Bevölkerung schaffen und weiterhin ausländische Investitionen und Besucher anziehen, mit anderen Worten, können gut geplante Städte ein Schlüsselement zukünftiger positiver wirtschaftlicher Entwicklungsstrategien Asiens sein.