

TRIALOG 75

A Journal for Planning and Building in the Third World 4 / 2002

New Settlements / Stadterweiterungen

Volume Editors: Peter Gotsch / Michael Peterek

List of Contents / Inhalt

4	Tabula Rasa Urbanism City Extensions in Vietnam KELLY SHANNON
9	Saigon-Süd: Parallelstadt im Süden Zu den Produktionsmechanismen und Typen einer neoliberalen Stadt PETER GOTSCH
14	Bauen an der Peripherie Die neuen Wachstumsmuster Beijings ELMAR GROSS
<u>17</u>	Anting New Town, Shanghai Europäische Planungsprinzipien in Asiens Boomtown JOHANNES DELL / ALBERT SPEER
21	Navi Mumbai Emerging from the Shadow of Mumbai? RITA RAJE
26	Towards Achieving Good Urban Governance in Egyptian New Cities MOSTAFA MADBOULY / AYMAN EL-HEFNAWI
30	Toshka City Project for a New Town in Southern Egypt RAMI EL DAHAN / SOHEIR FARID
33	Alphaville Die Brasilianisierung des "Edge City"-Modells JOHANNES FIEDLER
38	Mexiko-Stadt – grenzenloses Wachstum? Erweiterungspläne und neue Wachstumsmuster KLAUS TESCHNER
42	Neue Städte im Süden Urbane Modelle für das 21. Jahrhundert? PETER GOTSCH / MICHAEL PETEREK
47	Neue Bücher / Book Reviews
55	Aktuelles / News
E C	Verandeltungen / Forthooming Fronts

Tabula Rasa Urbanism

City Extensions in Vietnam

KELLY SHANNON

Stadterweiterungen in Vietnam

Unter dem Einfluss globaler Kräfte kollabiert, sogar in den wenigen verbliebenen sozialistischen Ländern, das Prinzip der zentralen Planung – und sein damit zusammenhängender Drang nach ständiger Industrialisierung und Modernisierung der staatlichen Ökonomien - zu einem "Marktsozialismus". Nirgendwo sind die Veränderungen so erbarmungslos, schnell und umfassend wie in Südostasien. Ökonomischer Wettbewerb zwischen den Regionen und in der Tat auch zwischen den Städten führt sowohl zu ambitionierten Stadterweiterungsplänen als auch zur Entwicklung neuer Städte.

Die Betrachtung von Vietnam und zweier seiner Zentren verdeutlicht die erheblichen Probleme und Herausforderungen des Landes für das 21. Jahrhundert. Gegenwärtig sind erst 20% des Landes urbanisiert. Zurückhaltende Schätzungen gehen von einem Wachstum dieses Anteils auf 45% bis zum Jahr 2020 aus. Die Ziele des ländlichen Exodus sind die größten Städte des Landes, Ho Chi Minh City (Saigon), Hanoi, Haiphong und Danang. Mit bis zu 200.000 EW/km² in zentralen Lagen ist ihre gemeinsame Kapazität bereits weit überspannt. Um mit dieser Situation fertig zu werden, wird von Regierungsseite sowohl die Entwicklung neuer Satellitenstädte als auch die Nach-

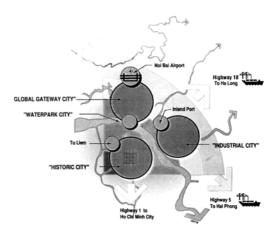
Under Pressure

Planning is inextricably tied to ideology. The mechanisms of economics dictate operative tools in spatial planning. The 'incompleteness of the modern project' is bound to the global retreat of socialism. Even amongst the number of the remaining supposed hard-core 'communist' countries, central planning and its consequent conscious steering of a ruthless drive towards industrialization and modernization of national economies has collapsed into 'market socialism.' The unfettered harnessing of capitalism has fundamentally eroded the 'cradle to grave' security of the socialist project. Housing production is no longer the ultimate built proof of governmental responsibility for the social welfare of its inhabitants. Yet, as these societies attempt to fully enter the world stage and become integrated into the so-called New World Order, they are building like never before.

Ideologically, self-sufficient housing estates have yielded to business parks and condominiums of the nouveaux riches, community houses to banks, meagerly rationed grocery shops to glitzy shopping malls and impoverished fishing villages to deep-sea ports. Spatially, this has translated to erasure, and more commonly, bizarre juxtapositions. Modern office buildings, high-rise apartments and hotels dwarf pre-colonial buildings and neighborhoods. New industrial zones emerge from paddy fields. Local urban fabrics near transport corridors of airports are overrun with global advertising and 'big-box' architecture. 'Gated communities' for the rapidly rising middle- and upper-classes of the local societies are appearing as compounds of exclusion and privilege.

Nowhere are the changes so brutal, fast and comprehensive as in South East Asia. Presently, all of the South East Asian, market-orientated economies have witnessed a shift of direct foreign investment by transnational corpo-

rations from primary commodity production and trade to export-orientated manufacturing. Cambodia, Myanmar, Laos and Vietnam have recently revised their political systems and the socialist project has been substantially undermined in practice, although not completely in rhetoric. Economic competition among regions, and indeed between cities, is leading to ambitious city extension plans as well as to the development of new cities.



Vietnam's doi moi Urbanism

The focus on Vietnam and in particular two cities in the country make explicit the tremendous pressures and challenges for the 21st century. In 1986, the Vietnamese adopted the policy of doi moi (literally meaning 'renovation' but more commonly translated as the 'restructuring' of the economy), wherein the country adopted the vagaries of the free market economics whilst retaining Communist Party rule. Since doi moi, the fundamental nature of settlement in Vietnam has been redressed. Land ownership has been reformed and is now similarly structured to that of Hong Kong. While the Vietnamese Government retains a freehold interest in all



land, leaseholds of up to 50 years are permitted. The encouragement of private investment and the permission for an 'individual economy' to flourish independently from the state sector has not only brought an onslaught of international investors, but also encouraged a frenzy of family-run enterprises. This is resulting in adaptive re-use of imperial and colonial sites and the revival of the traditional private shophouses into a new distinctively Vietnamese postmodernism, with fanciful facades and frivolous rooflines.¹

Officially, urban planning in Vietnam remains centrally vested in the country's strong, vertically controlled state. The National Institute of Urban and Rural Planning (as a branch of the Ministry of Construction) in Hanoi retains the exclusive right to dictate land use and urban development. Presently, 20% of Vietnam is urbanized. This figure is modestly expected to rise to 45% by the year 2020. The largest cities, Ho Chi Minh, Hanoi, Haiphong and Danang are targets for the rural exodus, however their collective carrying capacity is far outstripped. To deal with the unprecedented urbanization, government policies are encouraging the development of new satellite cities as well as densification of secondary urban centers. More specifically, a network of 53 export processing zones (EPZs) and industrial zones (IZs) has been nationally planned and is part of the developing satellite cities. However, the EPZs and IZs have met difficulties in mobilizing enough investment capital and subsequently the vacancy rate is astonishingly high and new investment has stagnated.

The grand plans and decrees of the central government, however, are only one track of urbanization in Vietnam. In addition to this official 'party line' – which incidentally remains mostly on paper, whereas corruption often leads to the colonization of space in a number of unplanned manners – runs a parallel, informal mode of urbanization. Natural logics of development fol-

lowing infrastructure, resources and labor markets have risen to the fore and strings of ribbon development are found throughout the country. More often than not, master plans remained out-dated long before implemented. As well, most of the recently determined building and planning regulations are easily ignored or circumvented, since the profits to be made far outweigh any fines that may be levied for noncompliance. Laws governing land use are, by Western standards, almost non-existent.

The contemporary development of the northern, capital city of Hanoi (population 3,700,000) and the imperial capital and present-day secondary city of the center of Vietnam, Hué (population 310,000), will illustrate a number of potentials and constraints in the country's process of rapid modernization and urbanization.

Hanoi New Town

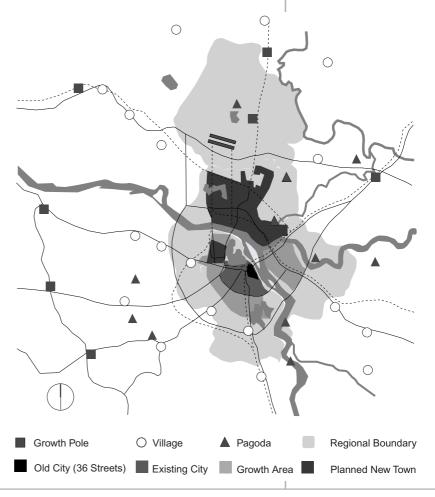
Hanoi, with its compact and nearly intact 'indigenous quarter' (referred to as 36 Streets), broad, tree-lined boulevards with stately mansions from the French colonial period, 'KTT' housing estates from its 1954-1986 Soviet sponsored era and post-doi moi commercial skyscrapers, is hoping to avoid the errors of other Asian metropoli. By 2020, Hanoi's metropolitan area is expected to grow to 4.5-5 mil-

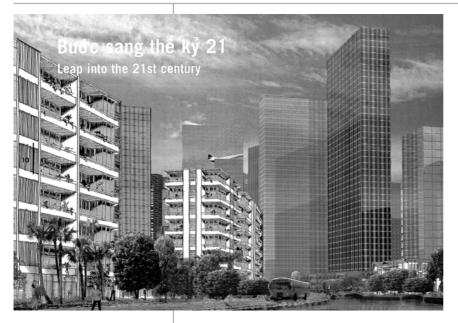
verdichtung bestehender sekundärer Zentren gefördert. In diesem Zusammenhang wurde ein Netzwerk aus 53 "export-orientierten Zonen" (EPZ) und industriellen Zonen geschaffen. Dieses ist auch Bestandteil der Planung von Satellitenstädten. Der Artikel erörtert die Chancen und Gefahren der städtischen Entwicklung in Vietnam anhand der aktuellen Entwicklung der Hauptstadt Hanoi (3,7 Mill. EW) im Norden sowie der imperialen Hauptstadt und des heutigen Mittelzentrums Huè (310.000 EW) im Zentrum des Landes.

left column / Future Scenario / Source: Bechtel

Illustration p. 4 / Hanoi New Town Concept

Geography of the Hanoi Region (Note the Relation of the existing City to the New Town Development) / Source: GLORA







Future Scenarios / Source: OMA

The complex system of restrictive residential permits has been abandoned and the country's over 78 million inhabitants are free to move as they please. In urban centers, natural growth is swelled by an influx of peasants lured from back-breaking work in the rice paddies in hopes of richer harvests: there are also numerous of urban citizens returning from their forced relocation to 'new economic zones' (the crux of Vietnam's de-urbanization policy of the period following the American-Vietnamese War).

Koolhaas, 1995, p.309-310

lion inhabitants with another 2-2.5 million in satellite towns west and north of the city. A series of concentric rings of infrastructure are planned to connect the strings of new centers and radial lines which connect the centers to Hanoi. Although the satellite cities follow the mould of numerous others planned throughout the country, the city's decision-makers worked with a group of international consultants to design the immediate metropolitan extension. Hanoi New Town - dubbed City of the Millennium, Community of the Future - has been designed to propel Hanoi forward as a worldclass capital, fully linked into the global economy. The grandiose scheme, modelled on the concept of La Défense and Canary Wharf, creates a new city covering an area larger than Amsterdam. It will be the largest concerted urban development in Hanoi since the colonial period.

The multi-billion dollar development, to be phased over 20 years, will account for approximately 50% of the city's total area, enveloping 7,000 hectares on the northern bank of the Red River. Another 640-hectare parcel in the city's Tu Liem district will be developed to the southwest of the existing center. The developers believe that as the economy expands, Hanoi will naturally develop towards the north, as more industry is attracted to the area of the airport and along the Haiphong-Hanoi corridor.

A 'dream team' of architecture heavyweights masterminded the project. San Franciscobased engineering design consultants, Bechtel, took the lead on behalf of South Korea's Daewoo Corporation. Upon completion of a conceptual land use plan, the crème de la crème development of particular areas was left to Rem Koolhaas and OMA (the Dong Anh District), Skidmore, Owings & Merrill (Van Tri Lake area) and Japan's giant Nikken Sekkei Consultants (Tu Liem District). In November 1998, the Prime Minister approved Hanoi New Town and a joint task-force team between Daewoo, the Ministry of Construction and the Hanoi People's Committee integrated it into a feasible master plan for the city.

The development strategy is based upon the creation of a new commercial center on both banks of the river, surrounded by a series of smaller urban districts, typically with 8,000 people in each. Each of these would include a commercial center, low and high-density housing, light industrial parks and recreational areas. Detailed plans have been made for five of the new city districts; the principal organizing features include inland waterways, inter-connected open space systems, pedestrian networks and mass-transit corridors. A series of renderings show pristine neighborhoods of bricolage east-west imagery, business districts with tree-lined canals where speed-boats glide by and children bicycle past high-rise blocks surrounded by greenery.

Hanoi New Town has the inherent danger to become merely another 'generic city' of Asia, wherein "the entire territory has become completely artificial; the urban tissue does not endure in any kind of stability beyond a relatively short period of existence. As a city, it represents nothing more or less than the coexistence of a number of apparently unconnected buildings which, by the simple fact of sharing a certain proximity, form an urban condition."2 The infamous dubbing of 'Generic City,' scripted by Koolhaas himself, was complete before his authoring of Hanoi New Town. He is now a mastermind of what he criticises, a place where the eerily familiar quaintness of Disney's Celebration is unsettlingly combined with the sparkling high-rise environment of Singapore.

Although the overall image of the city will be one of modern high-rise structures, 'preserving the past' is also on the agenda. The plan calls for integrating a series of existing villages into the new developments. By concentrating modern, high-rise buildings in a new city, planners hope to preserve the historic character of old Hanoi. A 'historic park' is envisioned, creating a visual axis, and linking the new development with the old quarter. Amongst other programs, this area would house a new Vietnamese National Cultural and History Center, conference center and concert hall. Will the charming old Hanoi merely become the theme-park appendage to the 'world-class city' across the river?

Hué's Mono-functional Satellites

A similar question could be made of the preservation/urbanization strategy of one of Vietnam's secondary cities. Hué is one of the few Vietnamese cities that has historically urbanized both sides of its riverbank. The city's morphology opposes – face-to-face – an emblematic mandarin, oriental city with a colonial, occidental city in the valley between the rugged Truong Song mountain range (Annamite Cordillera) and across the meandering Huong Giang (River of Perfumes). The fundamental conundrum of Hué lies in its drive for modernization and simultaneous safeguarding of its rich natural and cultural heritage.



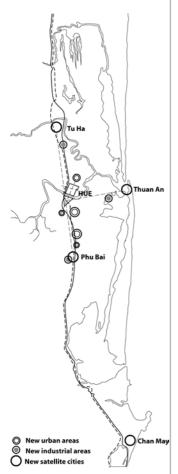
Investment and growth regions in Vietnam: 1 Hanoi - Haiphong - Ha Long 2 Hué - Da Nang - Quang Ngai

3 Ho Chi Minh - Bien Hoa -Vung Tau



Urban design plan of Hanoi New Town / Dongh Anh District (top), Van Tri Lake Area (right), Tu Liem District (bottom) / Source: Bechtel Corporation, 1997

Hué was the imperial capital of the Nguyen dynasty from 1802-1945.



Hué's new satellites

References

Bechtel Corporation, 1997: Hanoi New Town (promotional mate-

Hanoi Peoples Committee, 1998: Master Plan of Hanoi Capital up to 2020; Chief Architect of the City, Hanoi

Kohlhaas, Rem, 1995: "The Generic City", in: S, M, L, XL; by Rem Koolhaas and Bruce Mau, Rotterdam, p.1238-1368

Logan, William, 2000: Hanoi. Biography of a City, Sydney

Ministry of Construction, 1999: NIURP (National Institute for Urban and Regional Planning), General Plan for Development 1997-2020 for Hué, Hanoi

Kelly Shannon, Architect and Lecturer at the Post Graduate Centre for Human Settlements at the Katholieke Universiteit Leuven (Belgium). Contact: kelly.shannon@asro.kuleuven.ac.be

In Hué, the standard issue of a socio-economic master plan and a subsequent master plan (known as general plan for urban development) has been supplemented by a 1993 internationally established UNESCO world heritage 'protection and valuation' map which delineates a perimeter enclosing 770 hectares around Hué. The drive for urbanization and modernization in Hué is tamed by the desire to conserve and preserve the unique urban patrimony³ and its relationship to the surrounding landscape (historically regulated by feng shui). Hué's economy is planned to revolve around tourism while the more traditional generators of income are relegated to newly founded satellite cities. The development of new industrial and economic zones is conceived to distribute economic performance throughout the province and intended to relieve pressure on the rural-urban migration to Hué.

According to the city's General Plan for Urban Development 1999-2020, four major satellite cities have been planned:

- Phu Thuong-Thuan An (14 km northeast of Hué) is to be developed for tourism and aqua-culture in addition to support industries of the Thuan An port,
- Tu Ha-Phong Thu (23 km northwest of Hué) for industry and adjacent infrastructure and services.
- Phu Bai (10 km southeast of Hué) for industry, informatics and commercial activities, many of which are related to proximity of the airport, and
- Chan May (40 km south of Hué) for tourism and a deep-sea port.

Meanwhile, when compared to other secondary cities in Vietnam, the municipality of Hué is planned to grow only slightly. The anticipated urbanization in Hué is to include de-urbanization and resettlement of highly congested wards (especially in the citadel and the removal of sampanier communities) in addition to expansion towards uphill areas and northeast. The existing city will be re-zoned and the citadel will become mainly residential; river banks for public space, recreation ('green lounge'); the colonial city for administration, education, tourism, hospitals; and resettlement areas and new city areas for housing and small manufacturing businesses.

The spatial repercussions of the UNESCO map, when combined with the socio-economic and urban master plan, tend to result in strict mono-functional zoning which neglects the traditional diversity of Hué's urbanity. Although territory in the ancient citadel was divided into

distinct and separate functional areas, socalled indigenous urbanity and present-day unplanned urbanization in Vietnam is completely heterogeneous. Richness of urban life is linked to multi-functionality.

There are no planned zones for mixed-use. Mono-functional land use zoning, both in the development of programmed future satellite cities, as well as strict designation of use within Hué, will no doubt lead to homogeneous enclaves. In addition, necessary traveling between areas will greatly stress the already outstripped infrastructure. As the authorities' limited reading of built heritage tends towards monumentalizing culture, Hué must be careful to escape becoming a museal and 'disneyfied' city. Similarly, the planned tourist resorts (including an 18-hole golf course on Vong Canh, a hill west of Hué and overlooking the River of Perfumes) are in danger of becoming exclusive enclaves.

Fields of Dreams

In Vietnam, and much of South East Asia, planning continues to be based on data sets collected every ten years (national censuses) and five-year national (economic) plans, thereafter translated into land-use plans and out-of-date data, generating out-of-date actions. More recently, the luxury of dream has also become a powerful component of the process. However, the substrata of all dreams with their strong emotive appeal, is fantasy and romanticism. Politicians and planners back their visions with piles of overly optimistic statistics and they heavily over-estimate the power of their decrees. New rules and regulations have been introduced as an attempt to regain control of the development process - but seductive imagery, big numbers and strict laws do not easily remedy the messiness of present-day reality.

Tabula rasa urbanism is compelling, easy and a cop-out. Of course it is (conceptually) far easier for new cities to be developed than to fix the old, fragmented and under-serviced ones. Admittedly, in a place like Hanoi, densification of the existing center is no longer possible, but the proposed urban fantasy remains questionable. Instead, urban-rural linkages could be strengthened and satellite cities could be builtup from existing contexts, through a process of densification and provision of much-needed services and improved infrastructure. To date, in fact, nothing is being done to prevent the same social disasters from overtaking Vietnamese urbanity that afflict other cities throughout South East Asia. Is 'generic city' inevitable?

Saigon-Süd: Parallelstadt im Süden

Zu den Produktionsmechanismen und Typen einer neoliberalen Stadt

PETER GOTSCH

Vietnam erlebt eine nie dagewesene Gründerzeit. Die nun 14 Jahre alten, umfassenden "Doi Moi-Reformen", die Vietnamesische Perestroika, haben eine Entwicklungsdynamik unbekannten Ausmaßes entfesselt, die das Bild der Städte zu einem "kubistischen Gemälde" 1 der Gleichzeitigkeit verwandelt hat und die zu mehr als 70% auf informellen Strukturen basiert.2 Neben dem kleinteiligen Häusermeer und den Verkehrsströmen des "Honda Dream's" (Honda Dream II - populärste Motorrad-Marke in Vietnam) prägen vereinzelte institutionelle Hotelund Büroburgen das Stadtbild der großen Städte. Mit weltrekordverdächtigen 200.000 Einwohnern pro km² in den dichtesten Vierteln sind die Kapazitätsgrenzen der Zentren längst erreicht. Die Bevölkerung von Vietnams südlicher Metropole Ho Chi Minh City³ (HCMC, bis 1976 Saigon) soll sich in den nächsten 25 Jahren ungefähr verdoppeln.4

Die neue Stadt Saigon-Süd ist Teil der Gesamtstrategie "Masterplan 2020",⁵ die den Kernbereich entlasten und ein Wachstum der peripheren Gebiete einleiten soll. Im Vordergrund steht ihre Rolle als wirtschaftlicher Modernisierungskern und Kristallisationselement, das die Entwicklung der "Südlichen Wirtschaftszone" (um HCMC, Bien Hoa und Vung Tau) steuern soll – einer Region, die schon heute mehr als 60% des nationalen Einkommens erwirtschaftet.⁶ Glaubt man den Parteifunktionären, stellt Saigon-Süd eine "historische Chance" dar, HCMC und Vietnam wieder in die globale Wirtschaft zu integrieren und zur Drehscheibe internationaler Finanz-, Handels-, Kultur- und Wissenschaftsentwicklung zu machen.

Symbolisch weist der Süden den Weg in das prosperierende Mekong-Delta. ⁷ Saigon-Süd liegt nur vier Kilometer südlich des alten Stadtzentrums, getrennt durch einige Wasserwege (Doi Kanal und Ben Luc Fluss), ist von Wasseradern durchzogen und galt bislang als schwieriges Bauland. (Die Stadt entwickelte sich fast durchgehend nach Norden, die letzten Stadterweiterungen sollten im Osten entstehen.)⁸ Diese Situation änderte sich, als Anfang der neunziger Jahre die Taiwanesische Firma Central Trading Corporation and Development (CT&D), auf der Suche nach neuen Märkten, den Kontakt mit der vietnamesischen Regierung aufnahm. So wurde beschlossen, hier auf

Saigon South

Saigon South, a new "parallel" or "twin city" close to the existing centre of Ho Chi Minh City (formerly Saigon), extends over 3,300 hectares and houses around 1.5 million residents. Set up as part of a regional growth strategy (Masterplan 2020) and conceived as a centre of economic development, it will be realised as a joint venture between the Vietnamese government and a Taiwanese developer. While the project's structural and functional surroundings are composed of interlinked "Export Processing Zones" (EPZ), private power plants, container terminals as well as shopping, entertainment, and leisure areas, its inner structure will be organised along a central boulevard (the 18 km long Saigon South Parkway) and be divided into four distinctive zones. Particular attention is paid to the development of educational institutions as well as to sports and recreation areas. Although in the long term, this city is targeted towards a new middle-class population, Vietnamese expatriates (Viet Kieu), wealthy minorities (Chinese) and a mobile business class belong to its pioneering community. Particularly significant is the fact that the project is developed and marketed as a "Real Estate Special Economic Zone", and international investors can develop projects and realise profits while bypassing local codes and regulations.





Vgl. Paternity, 2001

2

Vgl. Weltbank Vietnam, Herrle 2001, Martin 2002

3

Der Autor besuchte das Gebiet im Frühjahr 2000 im Rahmen einer Fachexkursion der SRL.

4

Vgl. Hai 2000, Vietnamese Soc. Gov. (1998)

5 S

Vgl. Vietnamese Socialist Government, 1998

6

"Wenn alle Entwicklungsprojekte in diesem Raum (einschließlich eines Kraftwerkes für 142 Mio. Dollar) abgeschlossen sein werden, wird sich das Industrieaufkommen in Südvietnam um ein Drittel erhöht haben und eine halbe Million Menschen werden hier leben." (Paterniti. 2001)

In den Regionen um Ho Chi Minh City werden mehr als 50% des BSP des Landeseinkommens erwirtschaftet. (Vgl. Gurby, 2002)

8

Vgl. Than Nien Newspaper, 1998

Man beachte die Möglichkeit, diese Zugänge je nach Bedarf zu kontrollieren.

10

Zu der Diskussion der zeitgenössischen Bedeutung regionaler Infrastrukturen vgl. Graham, Marvin, 2001

11

Der Werbeprospekt listet auf: Infrastruktur nach westlichen Standards, Softwarepark, beschleunigte Bürokratie und Prozessabwicklung, langjährige Pachtverträge und Steuervorteile (4 Jahre Steuerbefreiung, 50 Jahre Pacht), quasi-diplomatischer Status, arbeitsrechtliche Ausnahmeregelungen.

12

Durch den "Economist Intelligence Unit" der Wirtschaftszeitschrift Economist. einer Fläche von 3.300 ha und für eine Bevölkerung von 1,5 Mio. Einwohner die Zukunft Vietnams zu bauen. Als größtes vom Ausland finanziertes Stadtentwicklungsprojekt des Landes wird die neue Stadt in etwa die Größe der alten Innenstadtbezirke erreichen.

Strukturelles und funktionales Umfeld

Die weitere Infrastruktur, die Saigon-Süd umgibt, spielt eine strategische Schlüsselrolle in dieser neuen Stadt. Die Ankunft im Gebiet gestaltet sich trotz der räumlichen Nähe zur Innenstadt nicht einfach. So konnte die Fahrzeit aus den Innenstadtbezirken über nadelöhrförmige Brücken noch vor kurzem bis zu einer Stunde betragen – eine Situation, der nur sukzessive durch den Bau neuer Verbindungen abgeholfen wird. Während der Bau dieser Brücken⁹ zur staatlichen Aufgabe gemacht wurde, haben sich die Entwickler der neuen Stadt auf den Bau der eigenen privaten Infrastruktur konzentriert.

Der "Saigon South Parkway", Stadtautobahn und Boulevard in einem, ist das unübersehbare Rückgrat des Projektes, das die Fahrt in die Zukunft auf der Überholspur verspricht. Diese lineare Achse von 18 km Länge und 200 m Breite (bis zu 10 Fahrspuren) schließt das Gebiet an den überregional bedeutenden "National Highway 1" im Westen und neue Hafenund Industriegebiete im Osten an. Erst als sie fertig war, wurde mit dem Bau der neuen Stadt begonnen. Symbolischerweise schmückt eine Perspektive dieser Straße die Titelblätter der Prospekte, die für Saigon-Süd werben. Wem also danach war, das Gefühl der neuen Freiheit zu erfahren, der konnte dies von Anbeginn an auf dieser Strecke tun.

Über seine Rolle als symbolisches Zentrum hinaus, ist der "Parkway" eine strategische Verbindung in einem größeren Netz neu angelegter Infrastrukturen, welche mit der neuen Stadt in einer besonderen symbiotischen Beziehung stehen. "Exportorientierte Zonen" (EPZ), neue Containerhäfen, ein privates Kraftwerk, aber auch die üblichen Großeinkaufszentren und Freizeitanlagen sind der Ausdruck massiver Auslandsinvestitionen in dieses Gebiet. Sie sind die Elemente eines Urbanisierungsmusters, dessen Funktion die Erschließung und Organisation nationaler Export- und Absatzmärkte im Rahmen der Globalisierung ist. Saigon-Süd übernimmt in diesem Netzwerk die Rolle der Entwicklung "menschlichen Kapitals", des Wohnens, der Organisation und Steuerung. 10

Zwei der größten und wichtigsten benachbarten Projekte wurden von der gleichen Entwicklungsgesellschaft geplant wie die neue Stadt und bilden das Rückgrat ihrer Versorgung. Die "Tan Thuan"-EPZ, am Kopf des "Saigon South Parkway" gelegen, bildet das industrielle Gegenstück und das (vermarktungstechnisch) unmittelbare Vorbild von Saigon-Süd. Zwischen dem zukünftigen Stadtzentrum und den neuen modernen Containerhäfen hat man hier, nach dem Vorbild anderer asiatischer Nachbarn, ein besonders günstiges Klima für ausländische Investitionen geschaffen¹¹ und bietet in einem "Sorglos-Paket" erschlossene Grundstücke oder schlüsselfertige Betriebe samt der Belegschaft zur Nutzung an. Aufgrund ihres Erfolges wurde die Zone inzwischen auch als beste EPZ Asiens ausgezeichnet¹² und hat Eingang in die Wirtschaftskurse des MIT gefunden: 13 Das alles trotz – oder gerade wegen – ihrer Lage innerhalb eines "sozialistisch" regierten Landes.

Als weiteres Schlüsselprojekt der "Sorglos-Mentalität" errichtete man weiter südlich das erste privat finanzierte und privat betriebene Kraftwerk in ganz Asien (Hiep Phuoc, 350MW). Von hier aus werden die neue Stadt und die umliegenden Gebiete durch eine private Infrastruktur versorgt. Der Überschuss, immerhin 9% der Landeskapazität¹⁴, wird an das öffentliche Netz verkauft.

Stadtgerüst

Der Masterplan von Saigon-Süd entwickelt seine Struktur aus den landschaftlichen Gegebenheiten des Ortes und baut auf die neue Infrastruktur. Das zentrale Entwicklungsgebiet wird von zwei Parkzonen eingefasst. Der nördliche Kultur- und Freizeitpark (Cultural und Recreational Parkway) sowie der südliche szenische Flusspark (Scenic Riverway) fungieren als Übergänge in die Landschaft und sollen mit einem Gemisch aus Parks, Freizeitanlagen und Sporteinrichtungen gefüllt werden. Die Struktur der zentralen Entwicklungszone gleicht einer Bandstadt am Autobahn-Boulevard. Das Gelände wurde leicht um zwei Meter angehoben und durch Kanäle gegliedert – wie eine Perlenkette

Projekt: Saigon South

Planung / Fertigstellung: 1994 / im Bau (mehrere Phasen)

Stadt (Land): Ho Ch Minh City (Vietnam)

Fläche (Projekt / Stadt / Land): 3.3 km² / 200 km² / 332 000 km²

Einwohner (Projekt / Stadt / Land): 0,5 -1 Mio. / 7 Mio. / 80 Mio.

GNP / Kopf (HCMC / Vietnam): \$ 1400 / \$ 350

Nutzungen: Wohnen, Freizeit, Büro, Kommerz,

Bildung

Planungsteam (Masterplan): Skidmore, Owings and Merill (USA);

Kenzo Tange Associates (J);

Koetter, Kim and Associates (USA)

Träger: Phu My Hung Corporation

(Joint venture: Vietnamesische Regierung, taiwanesischer Developer)

Investitionssumme: flexibel (bislang 600Mio. US \$)

sind Stadtzentrum (New City Center), Universität (University Place), Technologiezentrum (High-Tech Center) und Geschäftszentrum (Merchandise Center) entlang des "Parkway" angeordnet. Die Wohngebiete werden, ebenfalls abschnittsweise, um diese Gebiete herum entwickelt. Fertig ist die neue Stadt.

Ablauf

Die Fertigstellung der Stadt verläuft in einem gemäßigten Tempo. Frühestens in zehn Jahren soll die dritte Phase beendet und nichts mehr zu bauen sein. Doch noch befinden wir uns in der ersten Phase, die gerade mit dem Bau des neuen Stadtzentrums (409 ha) und des Geschäftszentrums (115 ha) begonnen hat. Bislang wurden 18 Projekte mit einer Investitionssumme von 61 Mio. US \$ realisiert. Darunter ist auch das "Gateway"-Gebäude als neues Hauptquartier des Entwicklers. In der Zukunft sollen noch Börse, Kongress- und Ausstellungszentren folgen.

Von westlichen Besuchern und Entwicklern wird die Atmosphäre des Geländes sehr idealistisch beschrieben: "Auf ein Mangrovenwäldchen in der Ferne deutend verkündet Rachel: Das wird die künftige Börse von Saigon... Pfähle mit aufgestellten Schildern verkünden, hier wird der 'Broadway' sein, hier der 'South Parkway' und dort 'Happy Walley'."15

Wohnen und Versorgung

Die Planer haben ihre Hausaufgaben gemacht und erkannt, dass es neben den Wohnnutzungen eines Netzes sozialer Infrastrukturen bedarf, welche als "weiche Standortfakto-

ren" zum langfristigen finanziellen Erfolg des Projektes beitragen. So hält man sich gern an die Vorgaben der Regionalplanung, die Saigon-Süd als eine Schwerpunktzone für Bildungs- und Freizeiteinrichtungen ausgewiesen hat – zumal diese Projekte eine großzügige Unterstützung durch die Weltbank und andere internationale Institutionen¹⁶ erfahren.

Bislang wurden die "Saigon South International School", die "Saigon South People Founded

Saigon-Süd: Lage und infrastrukturelles Umfeld

- 1. National Highway 1
- 2. Flughafen
- 3. Export Prozess Zone (EPZ)
- 4. Zentrum
- 5. Cholon (Chines. Viertel)
- 6. Kanal
- 7. Saigon River
- 8. Saigon Süd mit Parkway
- 9. Kraftwerk und neuer Hafen
- 10. Neue EPZ

wie die Asian Development Bank (ADB) oder die International Finance Corporation (IFC)

Vgl. http://web.mit.edu/15.395/

Without Borders (and Venture Capital without Borders)", Kurslei-

ter: Johnson Locke

14

15

shedule.html; "Entrepreneurship

Vietnams Energieverbrauch ist ei-

ner der niedrigsten der Welt, z.B.

Thailands und 30mal geringer als

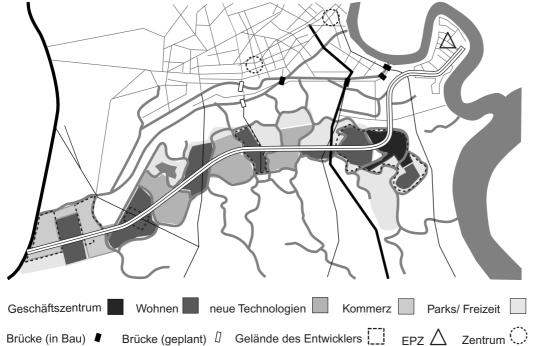
in der Bundesrepublik (vgl. Welt-

bank Vietnam Webseite).

Vgl. Paternity, 2001

zehnmal geringer als derjenige

School" sowie eine Taiwanesische, eine Korea-



Saigon-Süd: Zonierung und innere Struktur / Quelle: **GLORA**

Images der Elemente von Saigon South: Institutionen, Freizeiteinrichtungen, Wohngebiete, Bürobauten / Quelle: Internet-Seite des Projektes



Wachstumsraten 1991-98 zwischen 5-10%

18

Immobilienfirmen schätzen das Investitionsvolumen der Viet Kieu auf 2 Billionen US \$ ein (Saigon Times Weekly, Mar. 31, 2001). Vor allem in Kalifornien (Orange County), dem Sitz vieler Exilvietnamesen, wurden in Kooperation mit der Firma Tymes International Promotionstouren zur Vermarktung von Saigon-Süd durchgeführt.

19

Unter der Führung der Taiwanesen, die hier seit 1997 nach Alternativen zu Hongkong suchen

20

Vgl. Paternity, 2001

21

Die Pachtverträge sehen eine fünfzigjährige Nutzungsdauer, freie Handelbarkeit sowie eine reduzierte Besteuerung vor: immerhin ein bedeutender Schritt in einem Land mit weniger als 2% privatem städtischen Pachtbesitz.

22

Rimmer (1997) beschreibt den zunehmenden Trend zur Größe der Projekte innerhalb der asiatischen Städte: "The solution of increasing competition in the 90's, was to buy up even larger tracts of land for integrated residential and commercial complexes. The externalities are therefore internalised... A developer owning 10 hectares can built a suburban block, with 100 hectares an entire suburb, but with 1000 hectares or more, a new town."

23

Kohlhaas (2001) beschreibt diesen Sachverhalt am Beispiel des Pearl River Delta.

24

Aus einer kritischen Sicht wären solche Ehren auch als amerikanische Exportförderung zu deuten.

25

In Großbritannien wird die taiwanesische Firma durch die Fa. NIS Invotec vermarktet.

26

Es überrascht nicht, dass Saigon-Süd von der Bevölkerung inzwischen auch Phu My Hung City genannt wird.

27

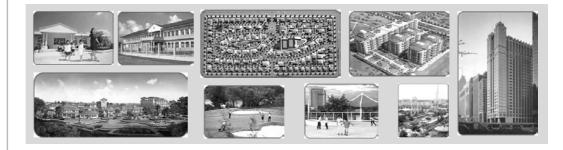
Diese Schritte werden in Saigon-Süd von der "Management Authority for the Southern Development Area" (MASD) geregelt.

28

Vgl. Martin, 2001

29

Vgl. Gurby, 2002



nische und eine Japanische Schule eröffnet. Die Namen dieser (ausschließlich privaten) Institutionen verweisen auf ihre Klientel, aber auch einheimische Schüler werden, wenn sie das entsprechende Schulgeld zahlen können, gerne aufgenommen. Die erste Universität, eine (60 Mio. US \$ teure) Zweigstelle des australischen "Royal Melbourne Institute of Technology" (RMIT) soll im Laufe des nächsten Jahres ihren Betrieb aufnehmen. Die Reihe der Institutionen wird mit einem internationalen französischen Krankenhaus abgerundet (Kosten 32 Mio. US \$, 100% in ausländischem Besitz, 230 Betten), das im Dezember 2002 fertiggestellt sein wird.

Bei den Sport- und Freizeiteinrichtungen, die in den oben genannten Grünzonen liegen, fehlt der obligatorische Golfplatz samt "Countryclub" und "Driving Range" ebensowenig wie der Freizeitpark "Saigon Wonderland", ein öffentliches Aquarium oder ein Sportgelände, das Platz genug für die Asien-Spiele böte.

Mit allen diesen Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen ausgestattet, scheint der Besiedelung des Geländes nichts mehr im Wege zu stehen. Drei Bereiche für Apartmenthäuser, fünf Villenquartiere sowie zehn Teilbereiche mit individuellen Grundstücken werden gerade in einer Art Testphase vermarktet. Die meisten der Objekte, vor allem die etwas kleineren und kostengünstigeren (ca. 30.000 US \$) waren innerhalb kürzester Zeit verkauft ("Nam Long", "Nam Thien"). Natürlich fehlt auch nicht das Marktsegment kitschiger Luxusvillen ("Phu Gia") für die Besserverdienenden, nach dem Vorbild anderer internationaler Metropolen.

Bürger und Kunden

Wie sieht die Bevölkerung aus, aus der sich die Bewohner von Saigon-Süd rekrutieren werden? Vietnam gehört, auch nach der Asienkrise, zu den Ländern mit dem höchsten Wirtschaftswachstum der Erde. Der größere Teil seiner Bevölkerung ist unter 25 Jahren alt, also nach dem Krieg geboren, hat – aufgrund des sozialistischen Systems – eine vergleichsweise gute Schulbildung erfahren und bietet im Durchschnitt ein unvergleichlich niedriges Lohnniveau (1200 US \$ pro Jahr in Saigon, 400 US \$ in Vietnam). Seitdem die sozialistische Regierung den Weg des "realen Markt-

kapitalismus" geht, ist abzusehen, dass sich auch hier eine neue und wohlhabende Schicht von Unternehmern, Managern und mobilen Konsumenten formiert. Dieser Bevölkerungsgruppe vor allem wird Saigon-Süd gehören.

Zum unmittelbaren Kundenkreis und zu den Pionieren der neuen Stadt gehören Angehörige jener Zielgruppen, die gerade am Aufbau des Landes beteiligt sind: die erfolgreichen, aber offiziell ungeliebten Exilvietnamesen (Viet Kieu)¹⁸, die Angehörigen von wohlhabenden Minderheiten (z.B. Chinesen), die Business-Elite aus den umliegenden asiatischen "Tigerstaaten"19 sowie die sog. "Laptop-Kolonialisten",20 Zeitarbeiter und Führungskräfte aus dem Westen. Sie gehören zu den Trendsettern einer "modernen" gebildeten Mittelklasse und eines konsum-orientierten Lebensstils, der sich nach westlichen Mustern orientiert und sich dafür, wenn nötig, neue Lebensräume in den Aussenbereichen der Entwicklungszentren sucht.

Noch geht die Vermarktung des Geländes nur in kleinen und zähen Schritten voran (ganze 300 Einheiten wurden fertiggestellt). 2001 wurden in einem symbolischen Schritt erste Pachtverträge für etwa ein Dutzend Familien abgeschlossen. Diese sind zunächst auf Binnenmigranten aus den benachbarten Provinzen beschränkt, die hier angesiedelt werden sollen. Die Hauptaktivität der Entwickler findet daher zur Zeit auf den Bühnen der Gerichte statt, wo darum gerungen wird, den Erwerb von Immobilien auch durch die anderen Interessenten zu legalisieren.

Bedenklich – und weiter diskussionswürdig – an dieser Gesamtentwicklung ist die kritiklose, ja fatalistische Übernahme westlicher Leitbilder als Ikonen der Moderne, die gleichermaßen durch Entwickler und Kunden praktiziert wird, und die damit einhergehende "vorauseilende" Umsetzung segregierender, polarisierender und homogenisierender Stadtmodelle in einer Umgebung, welche die Probleme von Sicherheit und Degradierung des öffentlichen Raumes bislang eigentlich noch gar nicht kennt.

Planer und Methoden

Der internationale Trend zur physischen Größe und zu schlüsselfertigen "Stadtpaketen", die alle nötigen Elemente unter der Kontrolle eines

Entwicklers bereitstellen, scheint in Vietnam einen fruchtbaren Boden zu finden,²² ja in einer symbiotischen Machtbeziehung besonders gut zu gedeihen. Für die vietnamesische Regierung ist es einfacher und risikoärmer, mit einem internationalen Konzern zusammenzuarbeiten, als etwa mit einer Vielzahl kleiner und unberechenbarer Projektpartner. Schließlich können auch die extremen Formen der neoliberalen und ideologischen Stadtarchitektur im "Retro-Design" aus ihrer Doppelfunktion, einerseits die Macht und Potenz der Regierung und andererseits den Erfolg der Entwickler repräsentieren zu müssen, gedeutet werden.²³

Die Bauherren und Entwickler sind sich des symbolischen Stellenwertes, des "Image", das Saigon-Süd über die Landesgrenzen hinaus tragen soll, bewusst. Dies fängt mit der Namensgebung an - "Saigon South" knüpft an den alten, populären und marktfähigen Namen der Stadt an - und setzt sich in der Auswahl internationaler Stararchitekten fort. So wurden Büros wie Skidmore, Owings & Merill (SOM) aus New York, Kim, Koetter & Associates aus Boston sowie Kenzo Tange Associates aus Japan am Entwurf des Projektes beteiligt und entwarfen Szenarien einer "global city" am Saigon River. Der Erfolg dieser Strategie ist belegbar: 1997 wurde dem Projekt der Große Preis der amerikanischen Architektenvereinigung verliehen (AIA Honor Award für Best Urban Design).24

Saigon-Süd ist eine sog. "public–private partnership", eine öffentlich-private Kooperation zwischen der vietnamesischen Regierung und der Central Trading and Development Group (CT&D)²⁵ mit Sitz in Taiwan. Bereits 1993, zwei Jahre nach dem Ende aller russischen Subventionen für Vietnam, wurde die lokale Entwicklungsfirma Phu My Hong Corporation (PMH) aus Anteilen der staatseigenen Tan Thuan Industrial Promotion Corporation (30%) und der CT&D (70%) gegründet. Die Investition ist Teil eines größeren taiwanesischen Engagements im Land, das insgesamt 4,1 Mrd. US \$ beträgt und von der Weltbank unterstützt wird

Während Vietnam als der eine Partner Land und Arbeitskräfte bereitstellt, besteht die Aufgabe des taiwanesischen Gegenübers darin, das Projekt und seine Bestandteile gewinnbringend zu entwickeln, zu finanzieren und zu vermarkten. Dabei übernimmt die PMH²⁶ die Entwicklung der "kritischen Masse" und besonderer Filetstücke des Projektes, wie z.B. der Infrastruktur oder des Stadtzentrums. Weitere 1.600 ha werden von der Saigon Development Corporation, einem Zusammenschluss lokaler Baufirmen und Immobilienkonzerne, aufgebaut. Hier werden auch im Auftrag des Staates Wohnungen für Familien errichtet, die durch neue Autobahnprojekte enteignet worden sind.

Ökonomische Sonderzone Stadt

In einem Kontext, in dem immer mehr Städte und ihre Elemente zu Produktionsmitteln einer globalisierten Wirtschaft werden, stellt Saigon-Süd das Modell einer "Internationalen Immobilien-Sonderzone" dar. Die Akteure dieser neuen Bühne sind internationale Investoren und Entwickler, die ihre Projekte (ganze Städte) zu hundert Prozent besitzen, finanzieren und vermarkten dürfen, inklusive einer steuerfreien Abführung der Gewinne. Nach dem Vorbild einer Wirtschafts-Sonderzone werden auch hier den Investoren alle bürokratischen und rechtlichen Wege, von der Planung über die Baugenehmigung bis zum Eigentumsrecht etc., in einem Ein-Schritt-Genehmigungsverfahren geebnet.27

Die Planung dieser Stadt als Produktionsmittel und Investition unterliegt wirtschaftsstrategischen Gesichtspunkten. Die besondere Qualität der Stadt wird dabei vor allem anhand ihrer Wettbewerbsvorteile definiert, nicht nur innerhalb des Landes, sondern im globalen Kontext. Die Stadt wird wie ein Produkt entworfen und geplant: nicht Stadt mit Markt, sondern eben Stadt als Markt. In diesem Zusammenhang nutzen die Entwickler neueste wissenschaftliche Erkenntnisse, demoskopische Methoden und moderne Kommunikationstechnologien, um genaue Marktanalysen und Handlungsstrategien als Grundlage ihrer Profite zu erstellen, und verkaufen eben die Produkte, die sich am Markt absetzen lassen: die "suburbanen Träume" eines ruhigen und sicheren familiären Lebens im Grünen.

Sollten der Erfolg und die Professionalität und Zeitnähe neoliberaler Planungsmethodik europäischen Stadtplanern nicht einiges zu denken geben? Auf jeden Fall bedarf diese Form der Stadt einer weiteren Kritik und einer vertieften Auseinandersetzung.

Als die Franzosen Mitte des 19. Jahrhunderts Saigon als Stützpunkt ihrer kolonialen Machtund Handelsbeziehungen ausbauten, gingen sie eine gegenseitig gewinnbringende Beziehung mit den chinesischen Kaufleuten der benachbarten Stadt Cholon (was soviel wie "Großer Markt" heißt28) ein und statteten diese mit besonderen Handelsprivilegien und Steuervorteilen aus. Kurz vor ihrer Eingemeindung (ca. 1931) hatte Cholon dreimal mehr Einwohner als Saigon. Noch heute erwirtschaftet dieser von der Urbanisierung längst überrollte und relativ kleine Stadtteil (District 9) einen beträchtlichen Teil (über 40%) des städtischen Einkommens.²⁹ Ist Geschichte wiederholbar? Wird die Normalität der Stadt eines Tages auch Saigon-Süd überrollen?

Quellen und weitere Literatur

Graham, Stephen; Marvin, Simon, 2001: Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition; London

Gurby, Patric; Huong, Le Thi, 2002: Ho Chi Minh City: a Future Megacity in Vietnam, Beitrag auf der "IUSSP Asian Regional Conference"; Bangkok 2002

Hai, Le Tnanh, 2000: "Ho Chi Minh City – Socialist Republic of Vietnam"; Präsentation des Vizebürgermeisters auf der Asian City Development Strategy Conference, Fukuoka 2000

Herrle, Peter, 2001: "Doi Moi in Hanoi: Wohnungsbau-Selbsthilfe zwischen Plan und Markt", in: Trialog 68, 1/2001, S. 44ff.

Kohlhaas, Rem, 2001: "Harward Project on the City: Pearl River Delta" (PRD), in: Mutations, 2001

Paterniti, Michael, 1997: "The Laptop Colonialists"; in: New York Times Magazine, Jan. 12.97, deutsche Fassung: "Die Amerikaner sind wieder da", in: Bauwelt 151 (2001), Berlin

Martin, Volker, 2001: "Die Häuser von Saigon", in: Stadtbauwelt 151 (2001), Berlin

Rimmer, David; Dick, H.W., 1998: "Beyond the Third World City: The New Urban Geography of South-east Asia", Urban Studies v.35, n12: p. 2303-2321; Webseite mit Kurzfassung: www.asianmedia.ucla.edu/ Deadline/MegaCities/articles/ Rimmer.htm

Than Nien Newspaper, 1998: Ho Chi Minh City – Changing the Development Direction Towards the South, 123/1998/QN/TTg

Vietnamese Socialist Government, 1998: Prime Minister Decision on Approval of Hochiminh City's Amended Masterplan to the Year of 2020, Hanoi

Worldbank, Hg., 2000: The Little Data Book 2000, Washington

Internetseiten:

www.saigonsouth.com (Projekt-seite von Saigon-Süd)

www.worldbank.org.vn (Weltbank in Vietnam)

Peter Gotsch, Architekt und wissenschaftlicher Angestellter am Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen der Universität Karlsruhe, leitet dort das Labor für Stadtplanung im globalen Kontext (GLORA). Kontakt: peter.gotsch@arch.unikarlsruhe.de

Bilder und Illustrationen: Peter Gotsch

Bauen an der Peripherie

Die neuen Wachstumsmuster Beijings

ELMAR GROSS

New Developments at Beijing's Periphery

Beijing's urban physiognomy is currently undergoing radical changes. A huge development boom is taking place, not only in the commercial sector, but also in housing constructions. The present Metropolitan Master Plan foresees 600 km² of urban extensions until the year 2010, which is nearly double the urbanised area of today. The new development patterns are particularly evident all along the 5th Ring Road, which is currently under construction: enormous private investments in industries, offices, commerce and education facilities (such as new universities) side by side with all sorts of different housing typologies. The residential projects vary between clusters of high-rise towers (up to 30 floors) on the one side, and strictly controlled "gated communities" on the other, including detached and semi-detached villas and low-rise apartments, up to five storeys high, often in a so-called English, French or German Style. In most cases, these projects are conceived as autonomous entities, not relating to each other nor to the surrounding context. The urban and ecological consequences are also critical: uncontrolled urban extension, destruction of green areas and agricultural belts formerly surrounding the city, lack of public infrastructure in the development zones, drastic increase in vehicular circulation, air pollution, etc. Ac-

Mit der Aufnahme in die Welthandelskonferenz (WTO) im Jahr 2002 und dem Zuschlag für die Austragung der Olympischen Sommerspiele 2008 in Peking (chinesisch: Beijing) steht China vor einem historischen Wendepunkt. Dies führt im ganzen Land, aber besonders in der Hauptstadt Beijing, zu einer ungeheuren Aufbruchstimmung. Große städtebauliche Projekte entstehen, die auch international Anerkennung erfahren. So ist zum Beispiel vorgesehen, die historische Nord-Süd-Achse von der Verbotenen Stadt bis zum geplanten Olympischen Zentrum im Norden der Stadt zu verlängern. An dieser neuen Achse sollen sich neben wichtigen repräsentativen Nutzungen auch große Komplexe für Handel und Dienstleistungen reihen.

Doch es sind nicht nur die internationalen Großprojekte, die Beijing nachhaltig verändern. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung ist auf breiter Front ein Bauboom entstanden, der sich in allen Bereichen auswirkt. Mittlerweile hat ein spekulativer Investoren-Städtebau eingesetzt, der sich in Art, Umfang und Dynamik erheblich von dem unterscheidet, was man von den westlichen Industrienationen her kennt. Der Boom beschränkt sich dabei nicht nur auf neue Kommerzbauten, sondern es überwiegt der Wohnungsbau, der in einem Land dringend benötigt wird, in dem die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf noch immer etwa 12 m² beträgt. Das Bauprogramm reicht dabei von "gated communities", mit Hunderten von Wohnungen und kompletter städtebaulicher Infrastruktur, bis hin zu freistehenden Villen europäischen Charakters, die bevorzugte Wohnform der neuen Oberschicht. Unter dem Druck dieser vielen Projekte scheint die Stadt regelrecht "aufzuplatzen". Schon jetzt sind die umliegenden Grün- und Agrargürtel in Gefahr von dieser Entwicklung überrollt zu werden.

Bis Anfang der achtziger Jahre fand Beijings Wachstum in kontrollierter Form statt. Zum einen funktionierten zu dieser Zeit die staatlichen Kontrollmechanismen für die Binnenmigration



noch sehr gut, was den Zuzug von ländlicher Bevölkerung begrenzte. Zum anderen wurden zahlreiche Satellitenstädte gebaut, die einen Großteil des Wachstums aufnahmen. Diese einstmals klaren Grenzen von Stadt und Umland wurden aber zunehmend verwischt. Viele Satellitenstädte begannen miteinander zu größeren Agglomerationen bzw. mit der Kernstadt zu verschmelzen. Auch deshalb war Beijings alter Masterplan von 1983 schon nach wenigen Jahren überholt und mußte 1992 durch einen neuen ersetzt werden. Für das Jahr 2010 weist der Plan bis zu 600 km² neuer Entwicklungsfläche aus, was einer Verdoppelung der derzeitigen Siedlungsfläche entspricht. Im Gegensatz zu früher sieht der neue Plan Entwicklungskorridore vor, d.h., die einstmals klare geometrische Form der Stadt wird aufgeweicht und die kompakte und damit auch weniger "verkehrsintensive" Struktur der Stadt geht verloren.

Ein entscheidender Faktor für die stürmische bauliche Entwicklung war und ist, dass seit 1978 mit den Reformen unter Deng Xiaoping das städtische Wachstum nicht mehr ausschließlich von einer staatlichen Planungsbürokratie gelenkt wird, sondern verstärkt von den Erfordernissen des Marktes. Entsprechend den Gesetzen von Angebot und Nachfrage werden in Beijing vor allem strategisch günstige Lagen zum Nukleus neuen Wachstums. Diese Zonen verdichten sich zunehmend vertikal, unabhängig davon, ob sie im Kern oder an

der Peripherie liegen. Daraus ergeben sich unterschiedliche Standortqualitäten. Im Zentrum ist das Bauland knapp und teuer, außerdem gelten strengere Bauvorschriften; dafür sind diese Flächen aber mit einem Höchstmaß an Imagegewinn verbunden. Im Gegensatz dazu ist am Rand die bauliche Reglementierung geringer, es gibt billiges Neubauland und oftmals den Vorteil einer optimalen verkehrlichen Erreichbarkeit. Losgelöst von der Frage von Image und Kosten wird die Verfügbarkeit von Bauland bewirken, dass in Zukunft der überwiegende Teil des städtischen Wachstums an Beijings Peripherie stattfindet.

Im Vergleich zu westlichen Industrienationen ist der Prozess der Zersiedelung und Nutzungstrennung noch durch den nach wie vor geringen Motorisierungsgrad eingeschränkt. Dies ist besonders an der starken Massierung von Wohnungsbauten in Zonen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind, zu erkennen. Da das Flächenangebot entlang dieser Verkehrsachsen begrenzt ist, kommt es hier zu extremen Verdichtungen mit bis zu 30-geschossigen Wohntürmen. In Beijing sind das vor allem die Bereiche entlang der "Ringe", den großen Verkehrsadern, die konzentrisch um das Stadtzentrum verlaufen.

Die neuen Wachstumsmuster Beijings sind vor allem entlang des neu geplanten, aber noch nicht vollständig realisierten, fünften Rings um Beijing, wo es noch genügend freie Flächen gibt, zu erkennen. Hier sind zahlreiche neue private Großprojekte entstanden. Neben großflächigen Ansiedlungen für Industrie-, Gewerbeund Bildungseinrichtungen (u.a. Universitäten, die wie kleine selbständige Städte angelegt sind) findet sich hier ein heterogenes Gemisch unterschiedlichster neuer Wohnbauprojekte. Neben den bereits genannten Wohntürmen gibt es sehr viele, von Bauträgern zentral errichtete Wohnanlagen – oft in "europäisiertem" Baustil mit freistehenden Einzelhäusern und drei- bis fünfgeschossigen Zeilen. (Häufig wird für solche Anlagen mit den Begriffen German, English oder French Style geworben.) Vorbild für diese Bebauung sind die ehemals für Chinesen unzugänglichen Wohnanlagen, in denen die Ausländer früher getrennt von der einheimischen Bevölkerung untergebracht wurden.

Meist sind die jeweiligen Projekte autark und ohne Bezug auf ihre umgebende Bebauung entwickelt. Weder gibt es Übereinstimmungen in Proportion und Maßstab (Türme und kleinteilige Wohnbebauung wechseln sich scheinbar zufällig und unkoordiniert ab), noch gibt es verbindliche städtebauliche Vorgaben für durchgehende Raumkanten oder öffentliche Freiflächen, um ein einheitliches Gesamtgefüge zu schaffen. Diese bisher kaum kontrollierte Entwicklung wird durch die Schließung bzw. Verlagerung großer Staatsbetriebe und

die privatwirtschaftliche Vermarktung der so frei werdenden Flächen beschleunigt. Hier gibt es kaum staatliche Kontrolle, und der Wunsch nach Gewinnmaximierung dominiert die städtebauliche Planung. Dies äußert sich vor allem in einem Mangel an gemeinschaftlichen Grünflächen und wohnstandortnahen Frei- und Erholungsflächen. Eine weitere Konsequenz der Flächenumwandlungen ist die langsame, aber stetige Aufsiedlung des bestehenden Grüngürtels um die Stadt, der damit seine Funktion als Ausgleichsfläche und Siedlungsgrenze verliert.

Typisch für die Architektur vieler jüngerer Wohnbauprojekte - sowohl in den Randbezirken als auch in der Kernstadt - ist die Orientierung an internationalen Vorbildern. Dies liegt zum einen in der chinesischen Tradition begründet, die auf Wiederholung und Perfektionierung ausgerichtet ist, zum anderen daran, dass mittlerweile viele chinesische Architekten im Ausland ausgebildet wurden. Allerdings umfasst die Übernahme von Formen nicht die jeweilige Entwurfsphilosophie. So kommt es mitunter zu krassen Stilbrüchen. Hightech-Türme sind von historisierenden Plätzen umgeben, futuristische Gebilde konkurrieren mit kitschigen "neochinesischen" Bauformen. Dabei klaffen Form und Inhalt weit auseinander, so dass häufig nicht erkennbar ist, ob ein Gebäude eine öffentliche Einrichtung, eine Shopping Mall oder ein privates Wohnhaus ist.

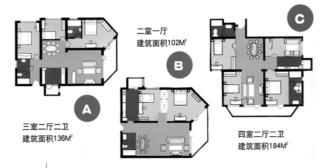


Diese in Gestalt und Nutzung hybriden Bauformen sind zum einen auf die extreme Bodenverwertung zurückzuführen, zum anderen auf eine fortschreitende Bautechnologie. Im Zuge dieser Entwicklung wird das Hochhaus auch an der städtischen Peripherie zum universellen Stadtbaustein. Variiert in immer anderen Formen beinhalten viele neue Turmprojekte alle Nutzungen und Dienstleistungen, die mit einem modernen Wohnstandard verbunden sind. So werden Turmgruppen gebaut, deren gemeinsame Sockelzone Läden und Büros enthält, darauf stapeln sich Minigolfplätze und Swimming-

cording to a study of the World Resource Institute in Washington, Beijing today ranges among the ten cities with the worst environmental conditions worldwide (nine of which are located in China).

Foto linke Seite / Beispiel einer Villa / Quelle: Prospekt der Immobilienmesse

Erschließungsringe im Stadtentwicklungsplan von Beijing



Grundrisse einer Gruppe von Turm-Hochhäusern

pools. Die Wohnungen liegen darüber; alle weiteren Wohnfolgeeinrichtungen, wie Schulen und Kindergärten, sind in den dazugehörigen, aufwendig gestalteten, Parkanlagen platziert.

Betrachtet man die neuen Wohnbauprojekte genauer, so stellt man fest, dass die Grundrisse in Zuschnitt und Größe (durchschnittlich etwa 100 m²) durchaus westlichem Standard entsprechen. Dies wird allerdings dadurch relativiert, dass in diesen Wohnungen häufig bis zu acht Personen (eine Kleinfamilie zusammen mit den Großeltern) leben.

Die Komplexität dieser Bauaufgaben verändert die Rolle des Architekten in China nachhaltig. Der Architekt ist immer weniger für die inhaltliche Konzeption und bauliche Umsetzung eines Gebäudes verantwortlich, als vielmehr für dessen äußeres Erscheinungsbild. In einem härter werdenden Konkurrenzkampf wird das Image eines Gebäudes zu einem entscheidenden Verkaufsargument. Der Architekt wird zum Stilberater im architektonischen Gemischtwarenladen, während Ausführung und Organisation ausschließlich in den Händen von Marketingexperten liegen – eine Entwicklung, die auch in Europa zu beobachten ist.

Aufgrund der riesigen Nachfrage finden häufig Immobilienmessen in Beijings World Trade Centre statt, wo an einem Wochenende angeblich bis zu 4.000 Wohnungen verkauft werden. Das Angebot reicht dabei von Wohnungen für die Mittelschicht (Preis ab 350 Euro/m²) bis zu Luxuswohnungen in High-Tech-Türmen, die eine Komplettausstattung mit Fitnessstudio, Kinderbetreuung und Haushaltshilfe einschließen (Preis ab 1.000 Euro/m²). Die breite Palette des Angebots zeigt, dass die Differenzierung der chinesischen Gesellschaft in der Hauptstadt schon weit vorangeschritten ist. Ursache für den Boom ist - neben einer neuen wohlhabenden Schicht - auch der Umstand, dass bisher fast nur in staatseigenen Wohnungen zur Miete gewohnt wurde, deren Zustand sich von Jahr zu Jahr verschlechterte. Die hoch subventionierten Mieten führten dazu, dass der Staat weder Mittel noch Interesse hatte, die Wohnungen zu sanieren. Die jetzt auf dem freien Markt angebotenen Wohnungen sind dagegen nur zu kaufen, nicht zu mieten. Damit sind sie für weite Teile der Bevölkerung unerreichbar.

Für die neuen Projekte wird mit einem, aus europäischer Sicht, unglaublichen Aufwand geworben. Die Aussteller präsentieren mannshohe, beleuchtete Modelle ihrer Wohnanlagen, die bis ins Detail zeigen, wie man dort wohnen kann. Der Besucher wird mit buntem Prospektmaterial überschüttet, das in fotorealistischen Renderings das Projekt aus sämtlichen Blickwinkeln darstellt. Auffallend sind auch die phantasievollen Bezeichnungen ("Regenbogen-Appartement" usw.), die meist wenig mit den wirklichen Verhältnissen des Standorts zu tun haben, dafür aber umso mehr die Fantasie der Kunden anregen.

Fazit

Es fällt schwer, die Folgen der beschriebenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen, die Beijing nachhaltig verändern werden, abschließend zu beurteilen. Auf der einen Seite erlaubt die bauliche Verdichtung der Randbezirke eine Entlastung der Kernstadt. In der Vergangenheit wurden viele und zum Teil historisch wertvolle Altstadtviertel einfach abgerissen, um Platz zu schaffen für großflächigen Neubau. Neben dem Verlust der alten Bausubstanz ging dies mit der Auflösung der gewachsenen sozialen Strukturen einher. Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, eine unkontrollierte bauliche Entwicklung an den Rändern der Kernstadt auszulösen, die dann zu bekannten Problemen führt: ungebremster Landschaftsverbrauch, steigendes Verkehrsaufkommen und schädliche Umwelteinflüsse durch Emissionen, Versiegelung von Freiflächen und Zerschneidung von Lebensräumen.

Es bleibt zu hoffen, dass diese Entwicklungen als ein warnendes Beispiel dienen und auch in Beijing wirksame Steuerungsinstrumente für eine nachhaltige Stadtentwicklung eingeführt werden, die es erlauben, die kommerziellen Interessen den öffentlichen Belangen unterzuordnen. Schon jetzt liegen, nach einer Studie des Washingtoner World Resource Institute, neun der zehn Städte mit der schlechtesten Umweltbilanz in China. Dazu muß ein Bewusstsein für eine neue und andere Lebensqualität geschaffen werden. Im Moment ist der Wunsch nach dem eigenen Auto und einer modernen Wohnung noch viel zu stark, um solche Prozesse erfolgreich eindämmen zu können. Ob die immensen Investitionen auf dem Wohnungssektor nur ein quantitatives Wachstum bringen oder ob dies auch zu einer wirklich qualitativen Erneuerung und zu innovativen Bau- und Wohnformen führen wird, bleibt abzuwarten, Sicher ist, dass Beiling neben Shanghai zunehmend eine Vorreiterrolle einnimmt, welche die weitere Entwicklung in Chinas Metropolen und auch darüber hinaus wesentlich beeinflussen wird.

Elmar Gross ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart und hat ein privates Büro für Architektur und Stadtplanung in Karlsruhe.

arch.gross@t-online.de

Dieser Artikel ist in Verbindung mit der Ausstellung
"Die entfesselte Moderne –
neuer Wohnungsbau in
Beijing" entstanden, die im
Jahr 2002 bereits in Dresden
und Freiburg gezeigt wurde.

Anting New Town, Shanghai

Europäische Planungsprinzipien in Asiens Boomtown

JOHANNES DELL / ALBERT SPEER

Warum eine "German Town" für die Shanghai International Automobile City?

Was veranlasst eine aufstrebende Metropole wie Shanghai, an der Schwelle zur globalen Stadt, eine "Deutsche Stadt" zu bauen? Der Gedanke an Rekonstruktionen historischer Siedlungen drängt sich auf, an Architekturlehrpfade oder bestenfalls an Bauausstellungen. Kann die Fragestellung so einfach sein? In der folgenden Stellungnahme soll die Aktualität neuer Stadterweiterungsprojekte in Shanghai am Beispiel der "German Town" aus einem anderen Blickwinkel vorgestellt werden.

Die Stadt Shanghai befindet sich in einer für europäische Verhältnisse nicht vorstellbaren Entwicklungsdynamik. Nach der Wiedereingliederung Hongkongs in die Politik- und Verwaltungsstrukturen der Volksrepublik China hat Shanghai mehr und mehr die Rolle eines Experimentierfeldes zur Entwicklung "marktwirtschaftlicher Wirtschaftsformen" übernommen. Korrespondierend mit der Wirtschaftskraft der Region und dem Lebensstandard der Bevölkerung wächst damit ihre Attraktivität als Arbeits- und Wohnstandort. Die Funktion als Bevölkerungsmagnet trotzt dabei allen reglementierenden Einwanderungsgesetzen. Die Stadtregierung reagiert auf diese Situation mit Investitionen in die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur sowie der Entwicklung neuer Wohnstandorte.

Die atemberaubende Wachstumsdynamik von Shanghais Innenstadt mit ihrer Nutzungsvielfalt und Dichte wird die – erst im letzten Jahrzehnt dramatisch erweiterte – Verkehrsinfrastruktur in Kürze bereits wieder an den Rand ihrer Kapazität führen. Zu den dabei maßgebenden Einflussfaktoren gehört der steigende Bedarf an Verkehrsflächen, der mit einem wohlstandsbedingt wachsenden Mobilitäts- und Motorisierungsgrad der Bevöl-

kerung in Zusammenhang gebracht werden kann. So ist eine weitere Verdichtung nach innen auf dem Wohnsektor kaum noch möglich. Im Gegenteil: Der schrittweise Verlust bestehender Wohnflächen geht mit einem wachsenden Pro-Kopf-Bedarf an Wohnflächen einher. Selbst ein exzessiver Bau von Wohnhochhäusern könnte diese Entwicklung nicht aufhalten. Shanghai setzt daher (wieder) auf die Entwicklung "Neuer Städte" in der Region, wie sie sich im Konzept "One City – Nine Towns" widerspiegelt.

Führt man sich die Größe der Region um Shanghai vor Augen und betrachtet Anting als ein Musterbeispiel dieser neun Satellitenstädte, so wird schnell klar, dass die Attraktivität der Kernstadt nur in sehr bescheidenem Maß auf die Satelliten ausstrahlen kann: Dies liegt sowohl an der großen Distanz zur City (Anting liegt ca. 35 km vom Stadtzentrum entfernt) als auch an der noch unzureichenden Anbindung. Zudem machen das zum Teil völlig unterentwickelte Umfeld und die fehlende Versorgungsinfrastruktur die neuen Städte nicht gerade zu Bevölkerungsmagneten. Es wird klar, dass diese Stadtteile etwas brauchen, um die Kerne einer eigenständigen Entwicklung werden zu können. Neben dem Vorhandensein oder Bereitstellen von attraktiven Arbeitsplätzen sind hier "weiche" Faktoren gefragt, d.h. "Headlines" und "Überschrif-



Anting New Town

Why should one build a "German Town" within the overall project of the Shanghai International Automobile City (SIAC)? Today the development of Shanghai is determined by a growth dynamic that is completely different from the western experience. In order to direct the future expansion into exterior growth centres, the city developed the "one city - nine towns" decentralisation concept. The creation of incentives for the population to accept these new areas is a prerequisite for success and is pivotal within the planning process. Therefore, it is crucial to create local "identities" and specific images for the different centres. Themes such as a "German" or an "Italian" or a "Dutch" style town can be regarded as tools within a long-term development strategy. However, such a kind of "theming", using historical images, is not without problems and difficulties for the design process. The challenges for the architects lie in mediating between historical forms and contemporary requirements of living standards, technology and modern materials.

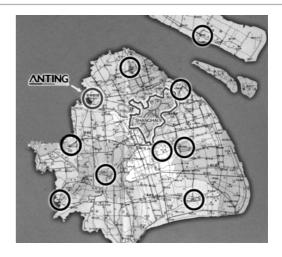
"Der Kopf des Drachens": Shanghai bildet den Drachenkopf des Einzugsgebietes des Yangtze / Quelle: Universität Karlsruhe, GLORA

ten", um die jetzt im Erwerbsleben stehende Bevölkerung Shanghais ebenso wie die Zuwanderer dazu zu bewegen, einen peripheren Wohnstandort zu wählen. Die Entwicklung einer eigenen Identität und eines "Image" wird auch hier zu einem wichtigen Standortfaktor.

Mit europäischen Wohnqualitäten zu werben, trifft den Zeitgeist, ist aber noch mehr als ein modisches Attribut. Die Bezeichnungen German, Italian oder Dutch Town sind ebenfalls Marketinginstrumente zum Erreichen langfristiger strategischer Entwicklungsziele, nämlich der Etablierung der peripheren Standorte als individuell identifizierbare Stadtteile mit eigenständigem Charakter. Dass in diesen Städten beispielhaft deutsche, italienische oder generell europäische (westliche) Wohnformen mit hohen technischen Standards und Qualitäten angeboten werden, ist also nicht Selbstzweck, Kopie oder der Versuch, einen Städtebau mit Vergnügungspark-Charakter zu imitieren, sondern ein pragmatisches Mittel zum Zweck. Vor diesem Hintergrund ist die seit Anbeginn unserer Planung kontrovers geführte Diskussion um den German Style der Anting New Town zu se-

Für unsere chinesischen Partner manifestiert sich German Style in erster Linie als Reproduktion traditioneller deutscher Architektur: idyllische Altstädte à la Heidelberg oder Rothenburg ob der Tauber und Schinkelscher Klassizismus. Dies entspricht der selektiven, weil mediengeprägten Wahrnehmung der Zielgruppe und verspräche damit den größten Marketingeffekt. Im Rückgriff auf direkte Kopien liegen andererseits große Gefahren und Schwierigkeiten. Spätestens bei der technischen Umsetzung manifestiert sich der Konflikt zwischen einer Architektur nach historischem Vorbild und den Ansprüchen an modernes Wohnen. Der Einsatz zeitgemäßer Standards und Technologien (Nachhaltigkeit, Schutz der Umwelt, Ressourcen etc.), die auch in China einen immer größer werdenden Stellenwert einnehmen, erfordert eine uneingeschränkte Integration aller Komponenten nach den Gesichtspunkten moderner Gebäudeplanung.

Die Herausforderung für den Architekten besteht also darin, zwischen den architektonischen Vorstellungen des Bauherrn und den technischen und ökologischen Anforderungen an das Bauwerk zu moderieren. Es stellt sich die Frage, ob es möglich ist, eine zeitgemäße Architektur zu entwerfen, die traditionelle Gebäudeformen aufgreift und historische Stilelemente interpretiert, ohne im Ergebnis zur zweitklassigen Kopie oder vollkommen entfremdeten historischen Vorlage zu werden.



Shanghai International Automobile City: Description of the Project Parts Planned by Albert Speer & Partner

Shanghai International Automobile City (SIAC) is located in Anting (district of Jiading), 25 kilometres northwest of the Shanghai metropolitan area. This place, where Volkswagen founded the first local assembly plant in 1984, is considered the cradle of China's automobile industry. The objective of the Shanghai International Automobile City is to develop the area into the prime centre of China's future automobile industry. Therefore it aims to become the central business district for car manufacturers and associated automobile trades in China and beyond.

SIAC's 520 hectares of land will be comprised of the following main functions: manufacturing, exhibition, trade, research and development, management and training. A wide range of facilities, such as hotels, restaurants and shopping, will support these primary functions. Sports and recreation will be possible in a stadium complex as well as on a golf course and a Formula-1 racetrack. A new residential town across the Wusong River will complement the project.

Conceptual Master Plan

A Core Service Zone (CSZ) and a Trade/Exhibition Zone (TEZ) form the heart of the project. Covering a total area of roughly 58 hectares (CSZ 42 ha; TEZ 16 ha), they are located on a peninsula formed by two rivers south of Anting Town. Access to the area is from a main north-south arterial road linked directly to the Shanghai-Nanjing Expressway as well as from a Parkway that links the eastern parts of the Automobile City to the core area.

The two zones differ in character. While the Core Service Zone is densely built up with high-rise towers, which act as landmarks to shape its urban silhouette, the Trade and Exhi-

Lage von Anting im neuen Satellitenstadtkonzept der Stadt Shanghai: "One City -Nine Towns" / Quelle: ASP&P bition Zone features a lower building profile. Being built in the first construction stage, the buildings of these two areas will set the tone and style for the entire development of the Shanghai International Automobile City. Therefore the architecture is intended to mirror the underlying project theme of promoting a high-tech product for individual mobility. Visionary design and contemporary techniques for buildings and public spaces will be encouraged by the design guidelines. International standards and an exemplary energy consciousness should reflect the unique purpose and international character of the Automobile City.

One of the main concepts of the Master Plan is public space. A pedestrian axis will act as the backbone structure of both central zones and serve and structure the circulation network and the townscape of the Automobile City's western area. It will link the various urban spaces as a strong spatial, functional and visual element. For the built up structures a flexible block typology was developed which will allow for different plot sizes, facility types and building forms. Distinctive landmark high-rise locations were defined along Mu Yo Road, Wusong River and at the tip of the peninsula.





in Germany will be applied to the development of Anting New Town. These include mixed-use block structures, public squares, street spaces on a pedestrian scale and a mix of functions in the town centre.

The residential units will be integrated into an organic urban fabric much the same as in Germany. Block structures will provide an ideal living environment for the urban dweller and separate the public streetscape from the semi-private and private (green) spaces inside the blocks. Five-storey urban blocks along the central streets will be gradually staggered down to three- and four-storey structures and eventually to two-storey town houses on the town's edges.

A system of public urban spaces and plazas will serve as meeting points for each quarter while the major square in the town centre will become the focal point of the entire community. Here important functions of social life like the city hall, church, theatre and shopping centre will be arranged to create a lively and urban atmosphere.

Shanghai International Automobile City: Core Service, Trade and Exhibition Zone

Shanghai International Automobile City: Model View from South

Anting New Town: Urban Design Plan

Anting New Town

Urban Design

Anting New Town is one part of the urban design plan for the Shanghai International Automobile City. The area designated to house the employees of the "Car City" is located between the Wusong River and the Shanghai Nanjing Highway and comprises an immediate urban area of roughly 1.7 km² within a wider context of 2.6 square km².

In order to optimise the use of resources, protect the environment and minimise costs, the new town has been conceived as a complex, dynamic, mixed-use, and interlinked urban system. With the intention to design a vital, sustainable and mixed-use community with exceptional urban, architectural and landscape qualities, the main urban principles and most characteristic elements of urban planning projects







Model Unit: Exhibition and Office Centre

Town Centre: Central Market Square

Prof. Dipl.-Ing. Albert Speer, 1972-1997 Institute for Urban and Regional Planning, University of Kaiserslautern, Germany, ASP&P – Albert Speer & Partner GmbH, Architects, Planners
Contact: mail@as-p.de

Dipl.-Ing. Johannes Dell, Partner and Shareholder of ASP&P GbR Contact: mail@as-p.de

Bildquellen: ASP&P

Model Unit

A model unit of a residential area of the new town will form a central part of the implementation strategy. The idea of close coexistence of living and working will be presented by a typical mixed-use development featuring housing and offices in combination with open spaces, restaurants and other support facilities. The model will serve as a showcase for the main building types, infrastructure and landscape design as well as demonstrate the design intent and the architectural standards of the housing units.

An exhibition centre with a sequence of showrooms will present the urban and architectural designs for Anting New Town. All the aspects of planning and developing the new town, such as German urban design history, the idea of sustainability in terms of infrastructure and appropriate building materials, German design and quality standards in building, and the context of the project itself as part of the Shanghai International Automobile City, will be presented here.

The model will also be used to transfer knowledge, build up capacities and establish a project team that will organise and manage the realisation of the entire project. It will also serve to promote early co-operation between urban planers, architects, engineers, consult-

ants, experts, project management, technical support and construction firms in order to encourage a controlled planning procedure and high quality execution.

Block 5 - Town Centre

The principal idea for Anting New Town is to create a typical mid-European housing and living environment. Consequently, the design and architectural character around the central plaza will evoke mid-European urban patterns. However, the character of the main public square will be defined by contemporary architectural expression instead of historic mimicry. It is intended that the new building ensemble will harmoniously blend into the surrounding townscape. Carefully chosen materials, glazing, stone claddings and pavement structures will make up for an exceptional architectural character of the buildings, and combined with craftsmanship this will ensure that the buildings will age gracefully.

Inspired by European public space traditions and defined by the surrounding buildings, the central plaza is based on well-balanced proportions and a pedestrian scale. The positions of the single buildings are slightly askew and the volumes divided into smaller units, typical for German cities. Surrounding arcades provide covered ground floor open spaces for a wide variety of functions, such as street cafés, shops and a small market, or serve as a shaded walkway around the plaza. Two vertical elements, the church tower and the town hall campanile with its public observation platform, accentuate the horizontally structured ensemble.

Green and Open Spaces

Anting's green and open spaces will become its foremost attractions. All urban areas will be structured by an internal open space system, including major elements like pedestrian axes, public squares, central open spaces, riverside landscapes and roadside trees. The exterior open space system will include sports areas, playgrounds and leisure facilities as well as town parks and tree-lined boulevards, walkways, and cycle paths. The surrounding riverside landscape is the basis for the design of Anting's open and green spaces. Correspondingly, the development of this landscape and the protection of the natural environment will be of the same importance as the provision of roads and utilities. Riverside green belts will be used to develop an open space system throughout Anting and provide an important social and visual asset, curtail flood hazards and contribute towards improving the environment.

Navi Mumbai

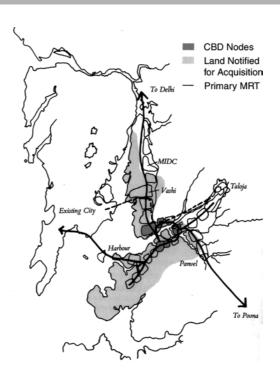
Emerging from the Shadow of Mumbai?

RITA RAJE

India's history of planned new towns and capital cities is as old as the concept of the city itself, and includes the whole typological and historical range of new settlements. This is exemplified by the cities of the Mughal period - especially Emperor Akbar's Fatehpur Sikri, Agra, Golconda, the fortified towns of Calcutta, Bombay by the British East India Company, and later New Delhi by Sir Edwin Lutyens. More recent forays in this realm are Bhubaneshwar, the state capital of Orissa, and better known, Le Corbusier's Chandigarh as a new state capital within independent India. A host of other towns developed as industrial towns, e.g. Jamshedpur, Rourkela, were developed from scratch. The contemporary concept of planning a self-sufficient new city adjacent to an existing megacity to act as a counter-magnet, is best exemplified by the city of Navi Mumbai, which this article elaborates.

The Vision

New Bombay, today known as Navi Mumbai, was conceptualised in the 1970's by a group of planners and architects led by Charles Correa, Shirish Patel and Pravina Mehta, as a response to the deficits of the development plan of Mumbai. The plan was criticised for its lack of a comprehensive vision for the future development of Mumbai, especially at a sub-regional and regional level. Correa and his group proposed "to integrate the island of Bombay with the mainland to the east, opening up new growth centres that would connect Bombay to the hinterland of Maharashtra and turn its north-south structure into a polycentric one around the harbour."2 Given the urbanisation pressure on Mumbai, it was logical to assume that in the future the city would have to develop eastwards on the mainland, as the ever-elongating north-south corridor - with the CBD at the southern tip of the narrow Mumbai peninsula - would become inefficient in terms of infrastructure and road networks.



A Regional Plan

While for the period up to the 1960's the planners attempted to solve the problems of overpopulation of Mumbai within its own administrative limits, it was in the seventies that a regional plan for Mumbai was prepared. The area across the creek was identified as a target for the relocation of industries. In providing the crucial infrastructure by building the Thane Creek Bridge and relocating the Bombay port, it could be expected that some kind of development would take place there. It was reasoned that if one added government offices and housing, and capitalised on its location at the water's edge, the new development would lead to an "ideal twin city", which could take the pressure off Mumbai and create a more balanced regional growth. Consequently the three fundamental objectives of the plan were:

- to plan and co-ordinate the development,
- to utilise profits from the land market for the

Navi Mumbai

Navi Mumbai steht in einer langen Tradition von Stadtgründungen auf dem indischen Subkontinent. Entworfen in den frühen 70er Jahren durch eine Planergruppe um Charles Correa, Shirish Patel und Pravina Mehta, waren die ursprünglichen Zielsetzungen des Projektes, die Halbinsel von Bombay durch eine Reihe polyzentrischer Wachstumskerne mit dem Festland zu verknüpfen. Bald darauf übernahm die staatliche Entwicklungsgesellschaft CIDCO die weitere Durchführung. Die Ziele einer ausgewogenen regionalen Entwicklung und Entlastung der Kernstadt sollten mit Hilfe einer koordinierten Planung. dem Bau von Infrastrukturen, einer gezielten Bodenmarktpolitik sowie der Umsiedlung der Landesverwaltung (die dann jedoch nicht stattgefunden hat) erreicht werden. Für eine sozial gemischte Bevölkerung sollte ein physisch und sozial attraktives Lebensumfeld gestaltet werden. Das 344 km² große Areal ist in 20 eigenständige Stadtbezirke gegliedert, die entlang von vier mäandrierenden Frschließungssträngen angeordnet sind und im Zentrum Belapur konvergieren. Obwohl das Wachstum und der erhoffte regionale Entlastungseffekt lange Zeit hinter den allgemeinen Erwartungen zurückgeblieben sind, hat sich die Bevölkerung zwischen 1981 und 1991 auf 550.000 verdoppelt; sie beträgt heute etwa 800.000 Per-

sonen, und für das Jahr 2003 werden über zwei Mio. Einwohner prognostiziert.

Auch wenn Navi Mumbai zweifellos ein beachtenswertes Beispiel für die integrierte Planung einer Megastadt darstellt, hat es 30 Jahre nach seiner Gründung noch immer mit den typischen Problemen von Städten aus der Retorte zu kämpfen. Die große Anzahl leerstehender Gebäude, überdimensionierte Infrastrukturen, wie Straßen und Bahnhöfe. und einseitige Nutzungen schaffen es nicht, eine lebendige Atmosphäre und eigene Identität entstehen zu lassen. Vielmehr tauchen am Entwicklungshorizont neue Strategien und Leitbilder auf, deren Prioritäten vorrangig auf der wirtschaftlichen Entwicklung liegen. Dabei sollen - mit Blick auf die VR China und die arabische Halbinsel - angrenzende Gebiete zu einer ökonomischen Sonderzone (SEZ) ausgebaut und mit modernen regionalen Infrastrukturen (Flughafen, Ausstellungszentrum, Hafenanlagen, Gewerbeparks, Kommunikationsinfrastrukturen) angereichert werden.

Illustration p. 21 / New Bombay: Structural Plan. Conceptual drawing by Charles Correa / Source: Correa, 1989

Eight nodes of Navi Mumbai, 1997 / Source: Jacquemin, 1999 development of infrastructure,

to reduce pressure for growth within the existing city.

In 1970, the Bombay Metropolitan Regional Planning Board recommended the formation of a development authority. The City and Industrial Development Corporation of Maharashtra (CIDCO) was set up by the government of Maharashtra as its fully owned company to plan and develop in a systematic manner Navi Mumbai. A structure plan was developed in 1975 and approved by the government in 1979.

The Project

At the regional level, Navi Mumbai was conceived as a polycentric, multi-nodal city with linkages to the city of Mumbai as well as to the next town in the hinterland, Panvel. The principle of a nodal rather than an incremental development outward from the fringes of Mumbai was a conscious one. The nodes required planning in close co-ordination with each other, to ensure an overall balanced urban development, and a critical mass of population to give the city its vitality and identity. They were planned as autonomous townships, with ample open spaces in-between. Each township was planned for a target population of about 150,000 to 200,000, and subdivided into smaller sectors for 7,000 to 10,000 inhabitants. Larger infrastructure and service facilities, like water treatment plants, universities, special hospitals, etc., were planned to

service several townships. The first node to be developed was Vashi, the nearest one to Mumbai, with access to the road and rail bridge.³

The project of 344 km² was to be embedded into a set of infrastructure projects, such as a new international port at Nhava-Sheva, an airport for the Greater Mumbai Region, and a trade and convention centre. Two bridges over the Thane Creek, at Vashi and Airoli, were planned to provide the major access for railway and motorised traffic from Mumbai.

Strategic Steps

CIDCO had the priority to buy the land in order to prevent early speculation, and acquired it from the residents of 95 villages. The villagers were financially compensated and received various assistance, such as school vouchers for children, improvements of infrastructure and services in the existing villages, as well as alternative plots for housing.

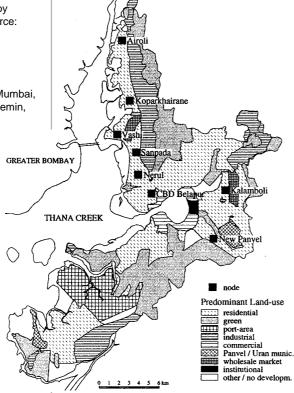
Many noteworthy planning innovations have been applied in the development process. Among these are most notably: the use of land as a prime resource to finance development, or the development of air space above railway stations for shopping centres and offices, which act as development incubators. More recently, there have been joint efforts by the Navi Mumbai authorities and the MIDC (Maharashtra Industrial Development Corporation) to cater for new industrial and service sectors by installing telecommunication networks or creating high tech business parks.

The importance placed on the provision of social infrastructure has led to a growth of educational institutions that serve Mumbai and the towns of Panvel and Uran. A large number of social organisations (NGO's, children's homes, orphanages) that suffered from lack of space in Mumbai have been able to acquire land for a reasonable rate (compared to Mumbai) and to relocate.

The massive construction of housing (approx. 65,000 units) is another pillar of CIDCO's strategies. These were planned for mixed income residents, and compounded by various social infrastructure and services. According to the development plan, the natural environment and topography is to be preserved as far as possible: 58% of the land is reserved for parks, gardens, green belts, no-development zones and forestation.⁷

The Development Process

As there was little response from investors, developers, and inhabitants in the first five to six years, CIDCO began to act on the lines of pri-

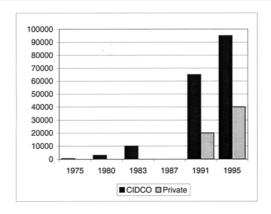


vatisation. To avert a financial disaster and collapse of the entire concept, parts of the housing stock were sold on the open market.

Navi Mumbai's population doubled between 1981 and 1991 to 550,000 and is today over 750,000. The growth since the late 1980's can be measured by the increase in population, the growth in private and public constructions, and the rising prices of land and housing. The relocation of various wholesale markets from Mumbai⁸ has resulted in an increase in jobs in the form of daily labour and menial workers. The port activity has also led to more employment. A further spurt in growth since 1990 can be attributed to the railway connection and in general to the liberalisation trends of the Indian economy. Today, this process is continuing with investments in latest telecommunication and fibre optic cable systems, in order to attract the software sector.

After 25 Years: the Problems

When, on the occasion of 25 years of Navi Mumbai, members of the original team of planners were asked to evaluate its success, they estimated that less than 25% of what had been envisaged had been achieved. The lack of political will and the fear of losing political power in transcending administrative barriers were named among the most important reasons for this judgement.9



With the state government refusing to take the symbolic move to Navi Mumbai as intended, the catalyst function of creating a development momentum did not take off. Even worse, the relationship of the administrative authorities of Mumbai and Navi Mumbai was not clearly outlined. So CIDCO had to work in isolation from the Mumbai municipality and had no common agenda even at the regional level.

Population and Traffic

There is a wide gap between the planned and the actual population, indicating that projections to forecast its growth were based on too optimistic figures. The decrease in the growth of population in Greater Mumbai can only be

Number of housing units produced by CIDCO and the private sector / source: Jacquemin, 1999

The first examples can be dated back to the Harappan and Mohenjodaro civilizations.

Correa, 1999, p.117

The other nodes are Nerul, Belapur, Kopar Khairane. Sanpada, Kalamboli, Khargar and Airoli.

About 25,000 households, living from agriculture and fishing existed in these villages.

More than 20% of the land is still under litigation.

The InfoTech Parks above

Belapur's and Vashi's railway stations are examples of this.

A common problem is that green areas and parks in central locations are often used for commercial activities, and areas demarcated as playgrounds remain bare patches.

e.g. vegetables, cold-storage, steel

"The real reason why Navi Mumbai failed was because we totally misread the political will to make something like this happen." (Charles Correa in A+D 1997) "Certainly at that time we did not realise that our leaders dreaded shifting out of the peninsula, for fear that it might be taken over as an union territory: and that, therefore, they would shun the Navi Mumbai proposal altogether." (Shirish Patel, in A+D, 1997) It has also been speculated that Navi Mumbai was created by and for Mumbai's business class and that their agenda was that of longterm speculation. Some other apprehensions were that Navi Mumbai would aggravate the negative conditions of Mumbai, i.e. lack of water supply, transportation, slums etc., or that it would hamper or delay the development of other parts of the state, due to the diversion of limited financial and other resources.

344 km² (in comparison Greater Mumbai is 438 km²) Area:

Population: 1995: 770,000 people; 2003 (projected): 2 millions (Greater Mumbai

over 10 million)

Employment: 1995: 200,000 jobs created; 2003 (projected): 750,000 jobs

Planners: Pravina Mehta, Shirish Patel and Charles Correa as initiators, later

CIDCO

Planning: 20 self-sufficient townships along four meandering spines, converging

at the CBD at Belapur, of which 15 are developed (some partially) at

present

CBD: 575 hectares at Belapur (20 times larger than Mumbai's CBD)

Land Use: 58% of land reserved for parks, gardens, green belts, open areas, no

development zones, and forestation; over 1.7 million trees planted

Transport: Planned to have a Rapid Transit System of roads, buses, and railway

lines. A water transportation connection to the CBD of Mumbai by hovercraft was also planned. About 50 km out of the proposed 157 km

of rail lines are operational.

Major Land use: Wholesale markets and warehouses cover 727 hectares.

Social Amenities: 1995: 51 colleges, 209 schools, 2,500 hospital beds, 140 gardens, 80

playgrounds, 24 community centres, 111 plots reserved for social fa-

Projects planned: include airport, an international exhibition centre, a central water

transport terminal, an international convention centre

10

Navi Mumbai suffers from the traffic pollution of the highways and from industrial (mostly chemical) pollution that drifts from Mumbai eastwards, but gets blocked at the Navi Mumbai hills acting as a curtain. The water pollution from Navi Mumbai's industrial belt, and air pollution due to the illegal quarrying also add to these problems.

11

There has been a lot of criticism about the manner of compensation given to the original farmers of the 95 villages whose land was acquired. In retrospect, giving them equity in the development authority instead of outright acquisition may have been a better way of compensation, although many argue that the benefits of the equity would happen too many years down the line.

12

The planning for Ulwe node constitutes: preparing a land-use plan for 1,580 hectares, a residential population of about 350,000 and a work force of 140,000 people; setting up urban design controls for buildings in the core; and designing about 1,000 housing units catering for all income groups.

13

The Backbay Reclamation, Nariman Point in the 1960's, the development of the Bandra-Kurla Complex within Greater Mumbai in the late 1970's and 1980's, the recent declaration of the Vasai-Virar region at the northern edge of Mumbai as an urban zone: these all are projects counterproductive to the eastward development.

14

R. Mehrotra, in A+D, 1997

partially attributed to Navi Mumbai, and its impact on the situation in terms of reducing commuters to Mumbai has not been significant. The relocation of the wholesale markets out of Mumbai to Navi Mumbai and the Nhava Sheva port have, however, reduced heavy vehicular traffic into Mumbai, but also caused new environmental problems.

Built-Form

The built-form of Navi Mumbai as it is today has been the subject of much criticism. There is no point of arrival to the city, even when entering Vashi, the node nearest to Mumbai and connected to it by road and rail. The buildings on the main avenues of the CBD appear overscaled, not related to the rest of the development within the block, the streets too wide and bereft of vistas, the pedestrian largely ignored. With its unoccupied commercial and office buildings in the CBD, its vast but underused railway stations with monumental builtforms, and a "Waiting for Godot" look to the city, Navi Mumbai fails to convey a "sense of place". Additionally, frequent changes in the land use eroded the implementation of the master plan. Even the major concept of the city's relationship to the water has not been translated into any physical form at the city level, although new projects (e.g. in Ulwe) do attempt to address this issue.

Social Impact

Only a limited number of evaluative studies have been conducted. A sociological study, undertaken in 1999 by A. Jacquemin, comes to the conclusion that the social objectives of the









development plan have not been achieved. The city does not cater for all the income groups in the way it was planned. There has been a displacement of low-income households in all areas, and the rehabilitation and integration of the original village population has not been tackled ideally. ¹¹ With proper monitoring and political will this "upmarket" shift could have been avoided.

The Positive Lessons

Planning at a Regional Scale

What the planning of Navi Mumbai achieved, was to stress the importance of macro-level planning for urban and regional growth around a metropolis. This is one of the few examples in India where infrastructure has been planned to facilitate urban built-form.

The model has been successful in demonstrating that it is possible to build up a new town from scratch, in spite of scarce finance, using the resource of land to finance the project, particularly the social infrastructure. It has also demonstrated that such a new town development can play a vital role in the restructuring of the regional growth pattern. The development of nodes is an ongoing process and the feedback and lessons learnt from the implementation in the last few years are being incorporated to current projects.

Innovation in Built-Form

Rather than constructing high-rise tenements CIDCO decided to build a certain amount of innovative public housing, as a demonstration of

right column / CBD in Belapur and Waterfront in Belapur

left column / InfoTech Park at Vashi Railway Station and Village centre next to Belapur

what the city fabric should be like and as a model for further growth. Young architects and famous offices participated at a design competition for 10,000 housing units in 1988, which yielded innovative schemes. The results specified parameters like site density, floor space index, plot coverage, building height, unit sizes and construction materials, and targeted the majority of the development for the lowest income groups. The designs broadly fall into three categories: courtyard schemes, street schemes, and combined street-courtyard schemes.

Sharing Experiences

The revenues generated by CIDCO have been ploughed back into further development, subsidising of low-income group schemes and social amenities, and cost sharing with other public sector agencies on infrastructure development and maintenance. CIDCO, which has been renamed New Town Development Corporation, is nowadays also looking after planning and development of new cities at Nasik, Aurangabad, Nanded, Oras, the Vasai-Virar region and Nagpur.

For the new project node of Ulve by Charles Correa, 12 emphasis has been put on affordability, replicability, optimal density, whilst permitting small investors to develop individual sites within a set of controls. The response to aspects like waterfront and water levels, rainwater harvesting, and development of land while respecting site contours, will help in giving the town its identity and address environmental issues that were partly neglected in the initial phases.

Perspectives

Shirish Patel's (one of the original planners) evaluation thirty years down the line is that two of three original objectives (i.e. planned development and using land as a resource) have been largely achieved, while the third one - reducing pressure on Mumbai - has had less impact than planned. This can be attributed to the lack of a strong political commitment to sustain Mumbai's future growth eastward, and the development of recent inner city projects. 13 Patel argues that the success Navi Mumbai has had, has been due mainly to the fact that an eastward growth has been inevitable, due to the particular geographical situation. Even today, if there was a conscious policy to support it, its positive factors of better growth potential, availability of better transport, possession of land with the government, capitalisation of land sales for financing urban infrastructure would make Navi Mumbai the better solution for future growth of the Mumbai region.

It is projected that Navi Mumbai will have a population of 2.7 million by 2011, and generate



Streetscape in Belapur

employment for about 0.7 million. The extension of Mumbai's lifeline, its railroad system, to provide a direct link from Navi Mumbai to the downtown of Mumbai has already led to a spurt in growth of economic activities and residential areas which will continue into the future.

The administration of Navi Mumbai has been entrusted to the newly-formed Navi Mumbai Municipal Corporation, and CIDCO, no longer directly responsible for Navi Mumbai, is now developing other new towns. Interestingly enough, one of them – the Vasai-Virar region on the northern fringes of Greater Mumbai – may have a negative impact on Navi Mumbai and divert infrastructure investments towards the north rather than eastwards.

Perhaps it would be more appropriate to reflect how the area that is Navi Mumbai today would have been without the intervention thirty years ago. Equally valid would be the question how Mumbai would be today without Navi Mumbai. Is it possible to measure the success of a city within such a short time span?

Conclusion

Finally, thirty years is too short a time span to really evaluate the success of a city, especially in the context of India. In the new millennium, Navi Mumbai has taken further steps to consolidate itself, learning from its past mistakes, and working to become a sustainable city with its own identity and vitality.

"Could the planners really have been expected to create next door to a vital capitalist market driven city that grew piecemeal, an exact opposite preconceived urban system based on true social justice?" 14

References

Architecture + Design (A+D), 1997: Special issue on Navi Mumbai, March/April

Kopardekar, H. D. and G. R. Diwan, 1994: Urban and Regional Planning. Principles, Planning and the Law

Jacquemin, A. R., 1999: Urban Development and New Towns in the Third World. Lessons from the New Bombay Experience, Ashgate Publishing, UK

Jain, A. K. 1996: The Indian Megacity and Economic Reforms: Management Publishing Co. New Delhi

Correa, Ch., 1999: Housing and Urbanisation, UDRI, Mumbai

Correa, Ch., 1989: The New Landscape, Singapore

Indian Architect and Builder, 1999: Vol.13 (4), December

Website of CIDCO: www.cidcoindia.com

Website of Navi Mumbai SEZ: www.navimumbaisez.com

Rita Raje is an architect with work and teaching experience in Germany and India. Contact:

Photographs by Peter Gotsch

Towards Achieving Good Urban Governance in Egyptian New Cities

MOSTAFA MADBOULY / AYMAN EL-HEFNAWI

Zukunftsperspektiven der ägyptischen Neuen Städte

Seit 1974 gibt es in Ägypten das Programm der Neuen Städte. Das allgemeine Ziel ist die Schaffung neuer, dezentraler Siedlungsstrukturen in der Wüste, um der Überlastung des Niltals und inbesondere der Metropole Kairo entgegenzuwirken. Dabei gab es bislang unterschiedliche aufeinanderfolgende "Generationen" von Neuen Städten: zunächst die "unabhängigen Städte", die mit dem (nicht eingelösten) Ziel der ökonomischen Unabhängigkeit - weit entfernt von der Agglomeration Kairo gegründet wurden; dann ab Mitte der 80er Jahre die "Satellitenstädte" rund um Kairo herum, die vorrangig als Wohnstädte das überschüssige Bevölkerungswachstum aufnehmen sollten: und in der dritten und letzten Phase die "Zwillingstädte" als Erweiterungsmodelle verschiedener Großstädte im ganzen Land. Als zentraler Planungsträger wurde die "New Urban Communities Authority" (NUCA) gegründet, die unmittelbar dem Wohnungsbauministerium untersteht. Zur Zeit gibt es 17 Neue Städte; bis zum Jahr 2017 soll diese Zahl auf 44 Städte mit einem Anteil von 18% der besiedelten Fläche des Landes gesteigert werden.

Der Beitrag analysiert Probleme und Widersprüche der bisherigen Entwicklung (wie mangelhafte Akzeptanz, einseitige Abhängigkeit von staatlichen Budgets und Investitionen, Defizite bei Betrieb The idea of establishing new cities in Egypt was launched in 1974 as an official recognition from the Egyptian government of the fact that the existing inhabited areas along the Nile valley were no longer able to accommodate the increasing population and the Egyptians had to conquer their desert land in order to ensure a sustainable growth of the nation. Hence the main objectives behind this huge program were to allocate resources in desert land in order to attract population, to establish industrial bases outside the Nile valley and delta and to attract public and private investments in these new cities.

Accordingly, the first generation of new cities implemented since 1975 were planned to be economically "independent cities", away from the Greater Cairo Region (GCR), to provide new development poles. However, this approach faced several obstacles, mainly in terms of financing urban services and creating an economic basis that would enable these cities to become independent from the big agglomeration of Cairo. As a result, by the mid 1980s, the approach shifted towards creating dependent "satellite cities", which were located around the GCR as residential settlements for the excessive population. A third and last generation were the "twin cities", built as urban extensions of some existing cities. Coupled with the physical development, the Egyptian government created several incentives to stimulate industrial development within these cities, such as exemption from taxes for 10 years. It created the New Urban Communities Authority (NUCA) for managing the huge program. 1 Currently, there are 17 new cities and communities.

This paper highlights the role of the new cities in Egypt. It discusses the institutional framework for managing the New Cities Program, the current achievements and challenges facing the program's implementation and finally, the new urban governance approach.

The Role of the Ministry of Housing, Utilities and Urban Communities in Launching the New Cities Program

To achieve the objectives mentioned above, the Ministry of Housing, Utilities and Urban Communities had to perform the following tasks:

- specify building codes and regulations for the new areas in order to ensure the construction of more distinctive buildings than in the old urban centres.
- set up plans for the extension of infrastructure networks to these new cities and for land subdivision in consecutive development phases,
- specify clear environmental regulations for the new cities to ensure that all activities which take place respect the environment.

Large physical developments have already taken place. Is it enough, however, to ensure a sustainable development of these cities by means of physical development alone? Have the environmental regulations been enforced?

Status of Development of the New Cities

After more than 25 years since the beginning of the new cities policy, several achievements have been accomplished:

- 435 km² of land with installed infrastructure have been provided, out of which approximately 218 km² were designated for housing, 113 km² for industry, and 104 km² for trade, social and tourist projects.
- NUCA has constructed around 154,000 housing units in addition to 74,000 under construction in these new cities, with a total cost of 4.6 billion Egyptian pounds. 88% of these units are for low-income families; 85,000 units have been constructed through the programs of the Mubarak National Project for Youth Housing and the Future Housing Project.

- About 2,732 factories have been established with a total capital of L.E. 23 billion and 250,000 job opportunities with an annual production of L.E. 27 billion.
- The overall investments that have been consumed in utilities, social services and housing have reached L.E.19 billion.
- According to the NUCA statistics, 448,850 inhabitants had already settled in the new cities by 1994, out of the planned 5 million by 2005.
- The Egyptian government is planning that by 2017, 44 new cities will cover around 2,535 km², representing 18% of the built-up area of Egypt.

As mentioned above, the Ministry of Housing established the New Urban Communities Authority (NUCA) in 1979 to supervise and manage these huge investments. NUCA is responsible for formulating the state policy regarding the establishment of new urban communities, it has to choose the concerned sites, and supervise and implement all construction plans within the new cities.

Challenges Facing the New Cities Program

The Egyptian experience in establishing new cities is still not old enough for a final judgement on whether it has been successful or has not achieved its main objectives. Although the experience is only 25 years old, the new cities have proven to be a substantial approach in dealing with the problems of housing shortage and informal settlements. However, there are several challenges still facing these new cities, including the following:

- The construction of a totally new city always implies the need for huge and continuous investments in order to ensure the continuity and sustainability of the city's growth. In the beginning, these investments came only from the government's side and the public sector. Consequently, the growth of these cities was depending heavily on the government's capability to provide enough cash to follow up the planned development, which was not always the case. In several cases, the result was the development of one sector, like for instance housing, at the expense of others, like services and infrastructure.
- Another obstacle was the high cost of constructing new cities in the desert, especially
 the cost of infrastructure networks together
 with transportation facilities to and from the
 new cities.
- In some few cases, because of the wish to speed up the process of construction, certain important studies were not completed, such as soil investigations. Consequently, while setting up the road profiles or starting the construction of buildings, the site was found

- not suitable for construction and the master plan had to be readjusted to fit with reality.
- According to the law that established NUCA in 1979, NUCA was to be responsible for the management of the new city until it reached a certain degree of solidarity and consolidation; then the new city was to be transferred to the responsibility of the governorate, where it lies legally. In some cases, the local government bodies were not ready to handle this new responsibility. The result was a deterioration of some services because of lack of management and maintenance as a consequence of the weak capacity of the local government.
- When private investors recently entered the real estate market in these new cities, several projects managed to be remarkably successful in terms of marketing and profit. Consequently, tens of similar projects have been developed with bank loans but without any real market analysis, a fact that has resulted in failure to market these projects and achieve a profit that would allow the developers to repay their loans.
- A crucial challenge that faces the Egyptian new cities program is the fact that it has not absorbed more than 20% of the population growth between 1975 and 2000.²
- Environmental challenges are huge, especially in the case of the cities of 10th of Ramadan and 6th of October, which succeeded in attracting big investors and industrial projects. Economic development versus environmental protection is a huge challenge, especially with the new environmental law no. 4/1994. There are several examples of massive environmental problems, particularly in the biggest cities, including lack of sanitary

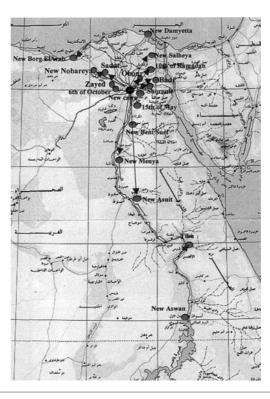
und Verwaltung, Umweltprobleme u.a.) und diskutiert Perspektiven und Optionen für die Zukunft. Im Sinne des Ansatzes einer "nachhaltigen Verwaltung" (Good Governance) plädiert er dabei insbesondere für einen Abbau von zentralstaatlicher Kontrolle zugunsten von mehr lokaler Verantwortung und Kompetenz, für strategische Planungspartnerschaften statt eingefahrener Hierarchien, für die Einbindung privaten Kapitals in den weiteren Ausbau der Städte sowie eine stärkere Beteiligung der Bewohner, insbesondere auch der jüngeren Generation, an den Entscheidungen.

1 Yousery, 1998 2 Hobson, 1999

Location of the New Urban Communities in Egypt

No Town Name

- 1 10th of Ramadan
- 2 Sadat
- 3 15th of May
- 4 6th of October
- 5 Salheya
- 6 Obour
- 7 Badr
- 8 New Cairo
- 9 Shorouk
- 10 New Nobareva
- 11 New Beni Suef
- 12 New Menya
- 13 Zayed
- 14 New Asuit
- 15 New Borg El Arab
- 16 New Damyetta
- 17 New Aswan





New Housing Project in the City of Al-Obour

systems for proper management of industrial waste, pollution of ground water, and lack of effective collection and environmentally safe disposal methods for solid waste.

All these challenges stem from the lack of an integrative approach, which is required for setting up, managing, and monitoring such a large program. A "New Urban Governance Approach" would require the coordination of different actors and the use of special policy instruments as crucial elements for the future success of the New Cities Program.

The New Urban Governance Approach

"Governance" was a term rarely used in development circles until the World Bank's 1989 report "Sub-Saharan Africa: from Crisis to Sustainable Growth", which used this new word to describe several actions and general approaches in the fields of public sector management, accountability, transparency and information, policy dialogue, participatory approaches and accountable institutions. In order to achieve good urban governance in Egyptian new cities, the following specific steps have to be taken:

- Strengthening the prerogatives and resources of local authorities is an essential step. Although the era of complete public control has come to an end and local authorities have to combine their efforts with those of other partners, local authorities must continue to be at the helm of a new practice of new cities' governance. Strengthening the prerogatives of the local authorities means ensuring an appropriate decentralisation where it is necessary.
- Changing the role of the central government is another crucial issue. The central government must give up any notion of systematic opera-

- tional sovereignty. The objective is to move from a highly interventionist concept of public power towards the state as facilitator, strategist, regulator, and leader of partnerships.
- The work of the various levels of public authority has to be linked in better ways. Meeting points and synergies need to be found between national priorities and local initiatives, just as "bottom-up" and "top-down" approaches need to join together and nurture one another.
- The cooperation between public authorities and the private sector has to be improved. Private sector enterprises, banks, providers of urban services, etc. have become essential partners in local urban governance. New forms of partnerships must be conceived, tested and implemented, not just from the point of view of the financial and technical aspects of projects, but also from the point of view of the conduct of operations and the management of infrastructure and cities in general.
- Developing "strategic planning" for new urban areas is a necessity. Strategic planning is the only type of planning that can integrate, in an overall and coherent plan, long-term prospects relating to population policy, transport, economic development, environmental protection etc.
- Steps need to be taken to promote participatory planning, including gender aspects and integrating the younger generation into urban life, developing mechanisms and ways in which citizens can intervene more directly, providing opportunities for discussion and involving all citizens more closely in decision-making.⁴

Future Prospects for Practising this New Approach

There are various prospects for practising this new approach in the New Cities Program in Egypt. Local experts regard two main lines of thinking as the most important interventions for increasing the efficiency of the program.

Improvement of Institutional Aspects

The first set deals with the institutional aspects of managing these cities. There are now increasing calls for reforming or restructuring NUCA according to one of the following alternative proposals:

- to keep NUCA's current role with some modifications to mobilise the private sector's involvement in the financing of infrastructure projects;
- to change the regulatory framework (law no. 59/1979) that describes the role of NUCA so that the New Cities would remain part of NUCA rather than being transferred to the governorates;

The World Bank, 1996

Cavallier, 1998

These two districts are located in the eastern part of Cairo. They represent the difference between a planning approach that targets the priorities of the people (in the first case) and a planning concept based on the blueprint inherited from the master planning approach (in the second case).

- to turn NUCA into a holding company of which the new cities would be a part of (a similar approach has been very successful in Heliopolis at the beginning of the 20th century, but has failed in Nasr City);⁵
- finally, to convert the organisation into a foundation with sharing stock; this would be an intermediate stage before complete privatisation or selling the company to the private sector.

Mobilisation of Financial Resources

Secondly, there are proposals aiming at a mobilisation of financial resources in order to complete the physical infrastructure and to maintain the housing stock:

- to mobilise the board of trustees (composed by the city mayor and selected representatives of investors and owners of big industries) in order to have them actively involved in the management of the cities;
- at the same time and according to law no. 59/1979, to transfer the management of the services and the ownership of the basic infrastructure of these cities from the central government to the local authorities (that means to the administrative governorates where these cities are located);
- to build partnerships with the private sector in order to decrease the financial burden on NUCA and the central government in general, especially since NUCA has been turned into an economically independent institution by prime ministerial decree;
- to enhance and mobilise the role of the occupants' unions in order to fully engage them in the maintenance of the existing housing stock, as the housing maintenance budget regularly overburdens the central government's budget;
- to enhance the cooperation between the different ministries involved in managing all the services of the New Cities Program.

A reform of the institutional setting for managing these cities is certainly one of the most important issues to be tackled. Although decentralisation is a heavily investigated topic at the moment, a definite evaluation of the different institutional options is still lacking. Should these new cities remain part of NUCA in the long run (institutionally and in management terms) or would it be more favourable if they were to become part of the administrative bodies where they are situated geographically? The second option would certainly improve the horizontal cooperation between the manage-



ment of these cities and the administration of the governorates that they are part of.

And how could planning be improved to become part of the New Governance Approach? Participatory planning is and will be the only way to ensure that people will occupy these cities permanently and identify themselves with their new environment. NUCA and the future investors must adopt this kind of planning in order to make sure that the built premises and the infrastructure are going to be used efficiently and effectively by active communities, including gender aspects as well as the younger generation. This will be the only way to make these cities liveable, day and night, and make them a safe place to live and to invest for long-term objectives.

All these aspects have to be integrated into a Strategic Planning approach. This kind of planning is participatory by its nature, cross-sectored, and requires cooperation between all beneficiaries in order to fulfil not only short-term objectives, but long-term ones as well. Hence, there should be an overarching Strategic Planning Framework to guide the planners in the future. Such an approach would help to add social and environmental issues to the physical and economic aspects that have already been heavily investigated in these cities.

References

Cavallier, G., 1998: Challenges for Urban Governance in the European Union, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, European Union. Luxemboura

Hobson, J., 1999: New Towns. The Modernist Planning Project and Social Justice – The Cases of Milton Keynes (United Kingdom) and 6th of October (Egypt), Development Planning Unit, Working Paper No. 108, University College, London

Ministry of Housing, Utilities and Urban Communities, 1996: 1976-1996. Twenty Years of Development, Cairo, Egypt

Ministry of Housing, Utilities and Urban Communities, 2000: Urban Development In Egypt, Cairo, Egypt

The World Bank, 1996: Governance. The World Bank's Experience, The World Bank, Washington D.C.

Yousery, M. et al, 1998: "Cairo as a World City. The Impact of Cairo's Orientation towards Globalisation", in: Fu-Chen, Lo et al., Globalisation and the World of Large Cities, The United Nations University Press

Dr. Mostafa Kamal Madbouly, Architect and Urban Planner, Executive Director, Urban Training and Studies Institute (UTI), Ministry of Housing, Utilities and New Communities, Egypt Contact: madbouly@yahoo.com

Dr. Ayman Ibrahim Kamel El-Hefnawi, Architect and Urban Planner, Environmental Management Coordinator, Urban Training and Studies Institute (UTI), Ministry of Housing, Utilities and New Communities, Egypt Contact: a_elhefnawi@yahoo.co.uk

Toshka City

Project for a New Town in Southern Egypt

RAMI EL DAHAN / SOHEIR FARID

Projekt für eine neue Stadt in Südägypten

Mit dem regionalplanerischen Toshka-Projekt sollen in Oberägypten umfangreiche neue Siedlungs- und landwirtschaftliche Flächen in der Wüste, jenseits des Niltals, geschaffen und damit der Wachstumsdruck auf die Metropole Kairo abgeschwächt werden. Grundlage der Planung ist ein 310 km langer, neuer Kanal, der über eine Pumpstation am Nasser-See versorgt und die in nordwestlicher Richtung gelegene Toshka-Niederung bewässern wird. Als urbanes Zentrum der Region soll die neue Stadt Toshka City entstehen. Dafür wurde 1999 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, bei dem das Büro El Dahan & Farid den dritten Preis gewann (ein erster und zweiter Preis wurden nicht vergeben).

Der Wettbewerbsbeitrag versteht sich als Kritik an der bisherigen Planungspraxis der Neuen Städte in Ägypten und deren geringer Akzeptanz bei ihren Zielgruppen. Deshalb sieht er vor, in schrittweisen Entwicklungsstufen eine lebenswerte, attraktiv gestaltete und "lebendige" Stadt zu schaffen, die in jeder Phase "vollständig" ist. Dabei soll nicht nur der Wohnungsbau immer mit der gleichzeitigen Schaffung von Arbeitsplätzen sowie notwendiger sozialer, kultureller und kommerzieller Infrastruktur korrelieren, sondern die Stadt auch, durch ihre IndividualiThe Toshka Project was formally inaugurated at a ceremony on January 9th,1997 by the Egyptian president Hosni Mubarak. Its official name is National Project for Developing Upper Egypt (NPDUE). "Toshka" is the name of a depression near the river Nile, at the beginning of a new canal designed to take water from the Nile along a length of 310 km to new communities in the desert. The overall objective is to set up new agro-industrial population centres in the central western desert, outside of the Nile valley. It will include about one million feddans (420,000 hectares)¹ of land for farming, irrigated equally by groundwater and by canal-born water from the Nile.

Water from the Nile will be diverted north-westward, pumped out at a station on Lake Nasser, just north of the Toshka outfall. The Nile water will run along a route that some geologists believe was the former western branch of the Nile. Its course follows underground aquifers. There is the possibility that water used to irrigate reclaimed land will additionally have the benefit of recharging the aquifers.

In 1999, a design competition for a new city was launched and the entry of Rami El Dahan and Soheir Farid was awarded the 3rd prize, as both the 1st and the 2nd prizes were retained.

The Basic Concept

When thinking of developing a new city, one should not limit oneself to the material aspects, such as the number of residential units, buildings, asphalt streets and sidewalks etc., of which a city is composed. No one denies the importance of these components, but what is more important and the main aim when developing a new city is to create a growing, living organism. This living organism – the New City – should be alive from its very beginning, with several attracting factors for the "pioneers" and their projects as well as their in-

vestments. This objective has been the basis of all main thoughts and ideas for the proposed Toshka City.

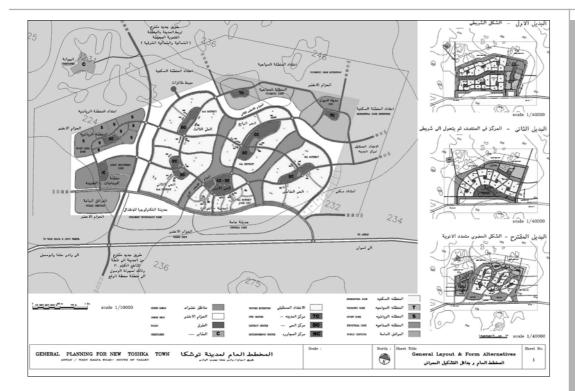
New towns are usually planned according to their full and final size, considering the expected number of inhabitants after completion, and in this case, the development of these cities usually starts with the construction of residential units in large amounts, even before all of them are needed. In early stages, these cities – especially in Egypt – are marked by large empty areas between the residential units and long distances between houses and services, a situation that makes the inhabitants suffer from the lack of a living community. Thereby a large percentage of the investments remain empty and unused for a long time, slowing down the general development of the city.

Another drawback in the design of the new cities in Egypt is that they are designed to house low-income people as a big percentage of the expected inhabitants. In many cases, the city has a rather unattractive character, people do not settle here unless they are obliged to, and many of those who work in these cities prefer to stay in their primary towns, despite the problem of their daily transportation.

To avoid these mistakes and problems, the proposal for Toshka City considers using the initial investments for the construction of good and well-finished residential buildings suitable to the number of people actually working and living in this city in the early phases of the project. It aims at creating comfortable services for those first inhabitants, not seeking a quick profit, but a good reputation of an attractive city, full of life.

The Core City

A first part of the city shall be built at an early stage in order to satisfy the needs of thousands of workers who want to live in a com-



fortable city, providing them and their families with all the services they need. By that time and after finishing the giant lifting station of Toshka, along with the start of Toshka as a productive project, the city itself will grow to reach the final size of the Core City, which will start offering the basic services needed for the future development of Toshka City and will be an element of attraction both for people and private investments.

The main idea is to make this Core City a small, but "complete city" from its very beginning, in order to avoid the negative effects of unfinished new towns on their inhabitants. Although this first residential, commercial and entertainment district will be relatively small in size (10,000 to 15,000 inhabitants) compared to the (four) other future districts of the city (20,000 to 30,000 inhabitants each), it will contain all necessary services and attractions.

The Core City will be a "compact city", as there are many advantages of such a planning concept at an early stage of the development process:

- a high level of functional integration leading to urban life and vitality,
- an easy way of mobility within the city, allowing the pioneers to reach all services even without cars and thus reducing the necessity of vehicular circulation,
- savings on utilities and services expenses due to the relatively short distances between the buildings,
- social advantages as it is easier to establish close relations in a smaller city with a rich social life.

- the ability to keep the city secure and safe in its early stages,
- an improved micro-climate by creating gardens inside the city and a green belt around it,
- the capacity to integrate urban planning, urban design and architectural design (urban design acting as the "bridge" between planning and architecture), thus creating an integral organism and a clear and harmonious perception of the project as a whole.

The Decentralised City

All these advantages refer to the small size of the city in its first development phase. However, once the city will have grown beyond the limits of the Core City, it will develop in a decentralised manner with larger districts and small sub-centres in each of these quarters, reaching a total size of more than 8 to 9 times the size of the Core City.

The Decentralised City will have more extensive gardens and green spaces than the compact city, where the gardens are small. Unlike the Core City that depends on financial subsidies by few parties, the city in its second phase will rely on large-scale projects and investments having different sources and objectives. In the second phase, the accessibility of services will rely on public transport rather than the principle of proximity of services in the Core City.

Phasing

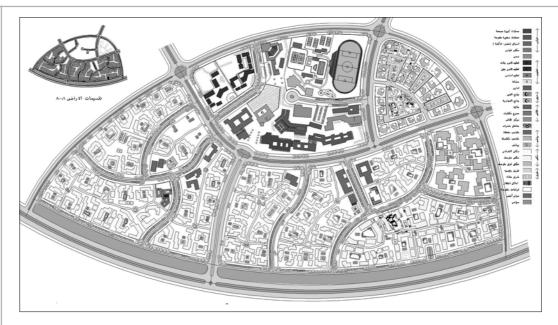
A new city must be considered as a living organism, growing in subsequent phases in an organic and flexible way.

tät, die Bewohner emotional "binden" können.

In der ersten Stufe soll eine dichte und mischgenutzte "kompakte Kernstadt" für ca. 10.000-15.000 Einwohner entstehen; man bewegt sich vor allem zu Fuß: das Grün beschränkt sich auf Vegetation in Gärten und Höfen. Bei weiterem Bedarf kann sich die Stadt sukzessive und in drei Richtungen um vier Stadtteile erweitern: jeweils mit eigenen Subzentren, ÖPNV und nun weitläufigeren Parkanlagen und Grünzügen. In der dritten Phase erreichen diese Stadtteile ihre endgültige Größe von jeweils ca. 20.000-30.000 Einwohnern; die Stadt mutiert dabei zu einer "dezentralen Stadt"; das Geschäftszentrum (CBD) verlagert sich nun von der Kernstadt in den nördlich gelegenen vierten Stadtbezirk; die Kernstadt wird zur "Altstadt" mit vorrangig kulturellen Funktionen. Bei Überschreiten der 100.000-Finwohner-Grenze ist eine weitere Expansion in nordöstlicher Richtung, über den umschließenden Grüngürtel hinaus, denkbar,

Toshka City General Layout Plan

One feddan corresponds to 0.42 hectares



District Detail Planning. The Core City

First phase:

The first phase of development coincides with the construction of the giant lifting station in Lake Nasser, the digging of the EI Sheikh Zayed Canal, even before the actual production of the city begins. At this early stage, in the first 3 to 5 years, the population of the city will vary from 5,000 to 15,000 inhabitants. The city will be designed like a village: compact and centralised, with one distinct centre, and the residential units growing around this centre in a circular fashion. The Core City will be surrounded by a first green belt. The architectural design in this first phase will be an integral part of the urban design and the urban planning.

Second phase:

In the following years, the city will grow beyond the limits of the Core City to reach 40,000 inhabitants. It will develop in three directions to create new smaller centres for the districts, but the Core City will still remain the main centre of attraction and leisure.

Third phase:

In the third phase, the city will continue to grow in these three directions, but the Fourth District Centre will turn into the main service centre ("downtown") for the whole city. The Core City will remain the heart of Toshka City, its "historic" centre, the place that gives the city its individual character and the main cultural destination to be visited by the inhabitants in their leisure time. At this stage, the city's population will reach 100,000 inhabitants, with the ring road and the second and larger green belt as its limits.

Fourth phase:

The proposed plan allows the city to further grow in a northeastward direction, crossing the second green belt in a linear way and exceeding the 100,000-inhabitant threshold to become a really big city.

A Green City

Toshka City will be a green city. As it is a city that mainly serves the agricultural sector, most of its trees and palm trees should be productive. A part of the land, beside the green belt, can be divided into small farms with a house in the middle and sold to some well-off people.

The green belt around the city will protect it from wind and sand storms. Green fingers within the city separate the residential quarters from each other. Within these public gardens some important buildings such as museums, exhibition halls, cafeterias or restaurants will be located. Shadowy trees will be planted along the streets and the pedestrian paths. There will be planting inside the residential and agricultural courts, in order to create a better microclimate, as well as ventilation openings in the gardens and the buildings.

A Unique City

The success of Toshka City will largely depend on its social success, in addition to its ability to attract people to work and live here, and not to commute from Abu Simbel or Aswan to their daily work.

The city's success will also depend on its economic success and its ability to become a centre for the whole region, attracting people living in villages that are spread all over the agricultural regions and around the city to come shopping and spend their spare time.

Individuality and beauty are important factors that will contribute to the prosperity of the city. Achieving functionality is very important in city planning, but functionality alone is not enough to attract people. The city should have a beautiful and unique character in harmony with its surroundings, respecting the local culture and climate.

Rami El Dahan and Soheir Farid, architects and urban planners, El Dahan & Farid Ltd., since 1983 in private practice in Cairo, Egypt, 1979 to 1989 team members of Hassan Fathy Architects Contact: rdsf@rdsf.com

Alphaville

Die Brasilianisierung des "Edge City"-Modells

JOHANNES FIEDLER

Ein Blick auf São Paulo: ein Teppich niedriger Häuser mit Ziegeldächern, zerfurcht von Schnellstraßen und Entwässerungsgräben, da und dort – die Gesetzmäßigkeit ist nicht zu erkennen – ragen grauweiße Hochhäuser aus dem lehmigen Grund. Irgendwo eine Häufung, die aussieht wie ein Geschäftszentrum. Ein Autobahnring verleiht dem richtungslosen Geflecht so etwas wie Zusammenhalt. Längst sind die Siedlungsgebiete über diese Bannmeile hinausgewachsen (wie alle Tangentialstraßen – zur Entlastung gedacht – letztlich die Expansion betreiben) und man hat bereits die ersten Teilstücke eines zweiten Ringes fertiggestellt. Von hier führen radiale Achsen in das Umland.

Eine dieser Achsen ist die Rodovia Castello Branco, die nach Westen die Tiefe des Bundesstaates São Paulo erschließt. An dieser Autobahn, wenige Kilometer von der Tangentiale entfernt, entwickelte sich seit 1973 das, was man später eine "Edge City" nennen würde, eine autogerechte, suburbane, kommerzielle Agglomeration. Mit der Fertigstellung des ersten Teilstückes der "Castello Branco" waren auf den Flächen einer ausgedehnten Plantage Betriebe angesiedelt worden. Die Entwickler, Yogiro Takaoka und Renato de Albuquerque. erhofften sich ein Geschäft mit dem industriellen Aufschwung in dieser Region. In Wirklichkeit kam es anders. Die gewerblichen Flächen verkauften sich schleppend, der Gewinn war nicht befriedigend. Das Argument lautete: der Standort läge zu weit vom Wohnort der Beschäftigten. Aus dieser Situation entstand das eigentliche Geschäft der Firma "Alphaville Urbanismo SA", wie man sich mittlerweile nannte. 1976 baute man die erste Wohnanlage, genannt "Residencial 1", bestehend aus niedrigen Einfamilienhäusern, gruppiert um ein Clubhaus mit Tennisplätzen und umgeben von einem mächtigen Zaun, der nur an einem Punkt passiert werden konnte. Damit war jene Typologie definiert, nach der in den folgenden Jahren und bis heute eine "Stadt" von beeindruckendem Ausmaß entstehen sollte.

Heute führt in der Verlängerung der Autobahnabfahrt eine grandiose, mehrspurige Achse mittig in eine elegante Hochhausstadt im Stil der Siebziger- und Achtzigerjahre. Neben den Hochhäusern haben die Entwickler in einer seltsamen Mischung aus funktionalistischem Denken der Siebziger und mediterranem Sentiment auch das "Centro de Apoio I"2 angesiedelt. Es handelt sich um eine großflächige, teppichartige Bebauung, maximal drei Geschosse hoch, ein unübersichtliches Labyrinth aus engen Gassen, kleinen "Piazzas", umstanden von abenteuerlichen Kleinarchitekturen, vom Fachwerkhaus über den "Mini-Corbusier" bis zur zeitgenössischen "Azulejo-Interpretation" aus Badezimmerfliesen mit Alu-Fenstern kombiniert. Im Straßenraum dominiert Waschbeton und Baumarkt-Ästhetik. Läden und Restaurants dämmern dahin, schließlich ist man vom belebenden Autoverkehr durch die bauliche Enge und durch ein selbstverordnetes Parkregime abgesondert. Die größte Behinderung ist aus den von den Entwicklern vorgegebenen Parzellengrößen und Bebauungsweisen entstanden. Geschlossene Bebauung, die Fronten kaum mehr als ein paar Meter breit, die Höhe durch gegenseitige Verpflichtung limitiert, sind diese Liegenschaften praktisch ohne Veränderungsperspektive. Eben ist wieder ein "Revitalisierungskonzept" für das "Centro Comercial", wie man es mittlerweile nennt, vorgestellt worden, so als handele es sich um eine heruntergekommene Altstadt.

Die Achse, welche die Hochhausstadt erschließt, endet spektakulär vor dem Eingangsportal des Residencial 1. Hier kann man das identitätsstiftende Element jedes Residencial das Eingangsportal - studieren. Unter einem ländlich-herrschaftlich gestalteten Flugdach sind mindestens vier unterschiedliche Einfahrten mit Schlagbäumen und Kontrollkabinen angeordnet: je eine zur Ein- und Ausfahrt für "Residentes", zwei für "Visitantes" und einige Spuren für "Serviços". In den Kabinen tun die Herren und Damen des Sicherheitspersonals in

Alphaville, a Brazilian "Edge City"

Alphaville started to develop as an "Edge City" at the periphery of São Paulo about 30 years ago. Although the developer, Alphaville Urbanismo SA, intended to set it up as a commercial area, it soon became clear that it would become converted into an attractive residential area for middle-class people leaving the city centre. Today, Alphaville is a heterogeneous conglomerate of gated commercial and residential enclaves, accessible only by car, housing some 35,000 residents and supplying 120,000 jobs.

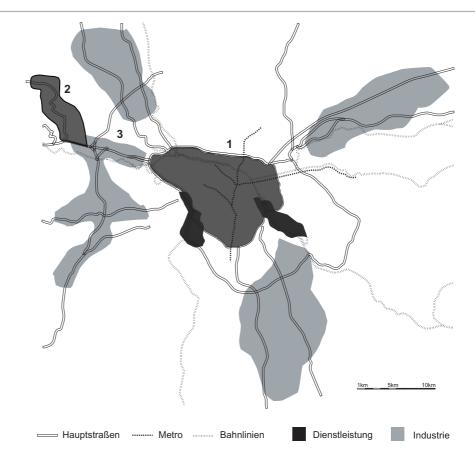
Within this environment, some particular characteristics are developing. The portals leading to the gated enclaves become urban elements with specific identities, organising the vehicular access in differentiated lanes. Public spaces are internalised and privatised to become clubs and commercial zones. Although well designed, the streets fail to become a public sphere and are reduced to their basic transport function. The common interest has been reduced to the sustenance of real estate values and rent levels. However, preliminary sociological studies demonstrate that behind the gates of paradise, some serious problems are beginning to develop. Traffic accidents, drug abuse and youth delinquency are alarmingly high and can be related

to the bored and isolated teenaged inhabitants. If the daily reality of São Paulo – crime, communal disorganisation and traffic chaos – will take over in Alphaville, too, the prospects are disillusioning and bleak.

The case of Alphaville exemplifies some major trends in contemporary urbanisation: proximity, complexity and variety are no longer required by a modern consumerist society; segregation is a central component of neo-liberal urban planning concepts; the influence of the state is marginalized and the public sphere degraded; and the trend towards "gated communities" in Brazil is a descent towards old feudalistic patterns.

Regionale Struktur São Paulos und die Lage von Alphaville / Quelle: Universität Karlsruhe, GLORA

- 1 São Paulo
- 2 Alphaville
- 3 Rodovia Castelo Branco



Uniformen und mit sichtbarer Bewaffnung ihren Dienst. Die "Residentes" flitzen nach diskreter Gesichtskontrolle ein und aus, die "Visitantes" werden in höflicher Form gebeten, sich auszuweisen, das Ziel des Besuches anzugeben, und müssen mitunter eine telefonische Rückfrage abwarten. Bei den "Serviços" herrscht ein etwas rauerer Umgangston, und manchmal blockiert ein Lastwagen für längere Zeit die Durchfahrt. Natürlich spielt sich an diesen Portalen auch die alltägliche brasilianische Selektion nach ethnischen Kriterien ab. Grundsätzlich gilt: Je dunkler die Haut, desto länger dauert die Kontrolle. In der Eigenwerbung von "Alphaville Urbanismo SA" nennt man das: "una portaria criteriosa"3.

Nach dem Residencial 1 schwenkt die Hauptstraße bald in die Trasse der Hochspannungsleitung, die aus dem Landesinneren nach São Paulo kommt. Nun reihen sich zu beiden Seiten ein Residencial nach dem anderen, und es gibt auch noch zwei "Centros de Apoio", ein Hotel, eine Universität und eine Mall. Die Hauptstraße ist der eigentliche "öffentliche Raum" in Alphaville. Sie besteht meist aus je zwei Richtungsfahrbahnen mit begrüntem Mittelstreifen, begleitet von Grünflächen zu beiden Seiten, die bis an die Mauern der "Residenciais" reichen. Gehsteige gibt es nur abschnittsweise. Was an Fußwegen vorhanden ist, scheint eher den Kontrollgängen des Sicherheitspersonals an der Außenseite der Mauern zu dienen als irgendeiner Art der Fortbewegung. Es dominiert der Autoverkehr, der

sich auf dem Geschwindigkeitsniveau einer Schnellstraße abwickelt. Hier fahren nicht nur die Bewohner von Alphaville – durchwegs im "white collar"-Bereich tätig – auf dem Weg von und nach São Paulo, sondern auch zahlreiche Einpendler.

Alphaville ist eben nicht nur ein Wohngebiet, sondern auch ein Wirtschaftsstandort. Man sagt, dass zu den ca. 35.000 Einwohnern etwa 120.000 Arbeitsplätze⁴ kommen. Diese finden sich nicht nur in den dafür ausgelegten Service- und Produktionsbereichen, nicht nur in den Haushalten, in den Wohnanlagen, sie befinden sich in zunehmendem Maß eingestreut zwischen den "Residenciais", denn die Unternehmen haben die Vorteile des Standortes in einem wohlhabenden Umfeld erkannt. Das Rechenzentrum der Bank BANESPA hat sich angesiedelt, die Druckerei des "Folha de São Paulo", zwei Fernsehgesellschaften, die private Universität UNIP und viele andere Einrichtungen, die zum einen auf die Bedürfnisse der Bewohner abzielen und deren Mitarbeiter sich zum anderen auch zu einem großen Teil aus Alphaville rekrutieren.

Man kann die Typologie der "Gated Community" und die Festlegung auf den freistehenden Einfamilienhaustyp als nordamerikanische Idee bezeichnen, die hier im Sinne einer kulturellen und wirtschaftlichen Dependenztheorie in der brasilianischen Peripherie Niederschlag findet. Doch diese Erklärung greift zu kurz. Die beträchtliche Verdichtung von Einfamilienhaus-

villen, der atriumhafte Charakter der "Gärten", die befestigten Oberflächen, die Massivbauweise und die neofeudalen Grundrisse sind durch und durch romanischen Ursprungs. Zudem ist das "Haus hinter der Mauer" für mediterrane Kulturen etwas völlig Selbstverständliches. Den Kulturschock der Ummauerung haben eher die Bewohner nordamerikanischer "Gated Communities" hinnehmen müssen, als sie erkannten, dass die Idylle der Siedlergeneration, das im weiten Land frei stehende "Prairie-Haus", in einer urbanen Gesellschaft nicht aufrechtzuerhalten ist.

Wie organisiert sich eine privatwirtschaftliche Stadt? Alphaville SA parzellierte das Land, erstellte Bebauungspläne, Zufahrtsstraßen und Versorgungsleitungen, definierte Flächen für allgemeine Nutzungen (meist nicht mehr als für die Wartung und die Sicherheitseinrichtungen erforderlich), baute die Umfassungsmauern und versah sie mit je einem grandiosen Portal. Die Parzellen wurden in der Folge einzeln verkauft, wobei sich die Käufer vertraglich den Bebauungsbedingungen und den Bestimmungen der gemeinsamen Verwaltung verpflichteten. Die Architektur der Häuser bestimmte jeder Eigentümer selbst, brachte eigene Architekten mit oder kaufte eines jener Häuser, die ein privater Anleger vor ihm auf Vorrat errichtet hatte. Waren alle Parzellen verkauft, zog sich Alphaville SA aus der Verwaltung der Anlage zurück und überließ die Eigentümer mit der unterschriebenen Satzung ihrem eigenen Schicksal. Die Situation der Eigentümer und ihre Probleme bei der Verwaltung der Anlagen beschreibt Teresa P.R. Caldeira: Während in amerikanischen Wohnanlagen dieser Art das Schlagwort "Community" die Mythen der Siedlergenerationen evoziert und gerne als Verkaufsargument verwendet wird, 6 ist "Gemeinschaft" im noch immer feudal geprägten Brasilien eher eine lästige Übung, die wegen der ungünstigen äußeren Bedingungen in Kauf genommen werden muss.

Die öffentliche Verwaltung tritt in Alphaville nicht in Erscheinung. Entwickler und Bewohner sind die Träger der Regulation. Sie vereint das gemeinsame Interesse an der positiven Entwicklung der Immobilienwerte. Im großen Maßstab divergieren die Interessen aber ganz offensichtlich (z.B. bei den Gewerbeansiedlungen im Wohngebiet). Dennoch zeigt Alphaville, dass es tatsächlich einen privatwirtschaftlichen Städtebau gibt, eine Tatsache, die europäische Planer praktisch nicht kennen.

Das, was man im lokalen Sprachgebrauch als "Alphaville" bezeichnet, erstreckt sich auf zwei Gemeindegebiete, jenem der Kleinstadt Barueri und der Landgemeinde Santana de Parnaíba. Beide Siedlungskerne liegen weit entfernt von Alphaville und haben kulturell wie funktionell mit diesem gar nichts zu tun. Erste-

rer ist ein kleinbürgerlicher Vorort São Paulos an einer Bahnlinie, der zweite ein ärmliches, abgeschiedenes Dorf, das mit seiner barocken Kirche, den gekrümmten Häuserzeilen, der kargen Dorfschule ebenso auch im Inneren Portugals liegen könnte. Man kann sich vorstellen, wie man in diesem Kontext die Formalitäten der Bauverwaltung abwickelt. Jedenfalls werden die wichtigen Entscheidungen von den Entwicklern bzw. den Bewohnervereinigungen getroffen, die Absegnung durch die kommunale Behörde scheint eine eingespielte und abgemachte Sache zu sein. Von politischen Auseinandersetzungen zwischen Alphaville und der "echten Welt" ist nichts zu bemerken. Dazu trägt wahrscheinlich auch der positive fiskalische Effekt der reichen Enklaven bei. Santana de Parnaíba - das portugiesische Dorf mit den geduckten Häusern und der kargen Schule hat nun, durch Einrechnung einiger auf dem Gemeindegebiet gelegener "Residenciais", das höchste Pro-Kopf-Einkommen im Staat São Paulo.7

Eine intensivere Auseinandersetzung mit der "echten Welt" spielt sich auf der Ebene des Verkehrs ab. Vorauszuschicken ist, dass Alphaville an kein leistungsfähiges öffentliches Transportsystem angebunden ist. Die Buslinien, die Alphaville bedienen, benötigen unter normalen Bedingungen eineinhalb Stunden bis zur nächsten U-Bahnstation, der Bahnhof von Barueri liegt von Alphaville aus gesehen in der falschen Richtung. Außerdem löst der Gedanke, in einem Vorortzug fahren zu müssen, bei der Bewohnerschaft von Alphaville Angstschweiß aus. Die Auseinandersetzung dreht sich also ausschließlich um den Autoverkehr und im speziellen um die Autobahn "Castello Branco", die Lebensader von Alphaville.8 Nachdem das Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt zwischen der "Marginal" und Alphaville (11 km) im Zuge der Erweiterung von Alphaville und der anderen Vororte so dicht geworden war, dass der Verkehr regelmäßig zusammenbrach, vergab der Bundesstaat São Paulo im Jahr 1998 eine Konzession für den Bau einer privat finanzierten Parallelautobahn an die Firma Viaoeste, die im Frühjahr 2001 je vier neue Fahrspuren links und rechts der staatlichen Autobahn bereitstellte. Zugleich wurden die bisherigen Rampen von Alphaville geschlossen und abgebrochen; denn, so sieht es der Konzessionsvertrag vor, Viaoeste hat das Recht, auf diesem Abschnitt Maut zu erheben. Die Bewohnerschaft von Alphaville erhob sich zu lautstarkem Protest, mobilisierte ihren nicht unbeträchtlichen Einfluss in der Politik. organisierte einen Bovkott der Mautstrecke. der darin bestand, von Alphaville vier Kilometer stadtauswärts zur Autobahnauffahrt Barueri zu fahren und dann im Stau stadteinwärts auf der öffentlichen Autobahn. Dieser Boykott begann im Februar 2001 und dauert nach Aussage der Organisatoren bis heute an. Einen Erfolg konnDer amerikanische Autor Joel Garreau besuchte im Jahr 1993 São Paulo und wurde eine bekannte Medienfigur. In der Folge fand der Begriff "Edge City" Eingang in den lokalen Sprachgebrauch (s. Caldeira, 2000; vgl. Garreau, 1991).

wörtlich: "Versorgungszentrum"

"criterioso", (port.): ohne Entsprechung in der deutschen Sprache, wörtlich: voller Kriterien

Sociedade Inter-Alpha, 08.2002

Caldeira, 2000

6

"Community is the essence of the Haile Plantation. This distinctive place is much more than the individual homes, the neighbours, the trails, the golf club or the village centre. Taken together, these elements create a unique environment where neighbours become friends, classmates become buddies, and shop owners call you by your first name." Aus der Werbung für eine neotraditionelle Wohnanlage in Gainesville, Florida (www.haileplantation.com)

R\$ 2.583,57 im Monat im Jahr 2000. Untersuchung von Márcio Pochmann, Secretário do Trabalho da Prefeitura da Cidade de São Paulo

8

Ein Kanal des lokalen Kabelnetzes zeigt live, rund um die Uhr und kommentarlos die Verkehrssituation auf der Autobahn Castello Branco.

ca. 2,00 Euro

10

9

"Traffic: Between March 1989 and January 1991 the police registered 646 car accidents, 925 injuries, and 6 deaths in Alphaville. 80% of the accidents occurred inside the residential areas... The majority of the accidents were caused by teenagers, the majority of the victims were children or teenagers playing in the streets (only one of the people who died was over 18)". (Caldeira, 2000, S.277ff.)

Nach der Art von "Chacará Flor", der um 1920 entstandenen, ältesten "Gated Community" in São Paulo, einem "bewohnten botanischen Garten" im Osten des Stadtzentrums.



Alphaville zeigt, dass es tatsächlich einen privatwirtschaftlichen Städtebau gibt, eine Tatsache, die europäische Planer praktisch nicht kennen.



Logischerweise folgt die "öffentliche" Erschließung der Hochspannungsleitung. Daran docken die einzelnen Cluster (Residencias) mit bis zu 1.000 Einheiten an.



Zwischen den Mauern: Streifen von Öffentlichkeit

te man verzeichnen: Die Autobahngesellschaft verpflichtete sich, regelmäßigen Benutzern einen Rabatt auf die Gebühr von R 4,209 zu gewähren; die Regierung des Bundesstaates sagte zu, den daraus entstehenden Verlust abzudecken. Wie diese Subvention der Bewohner von Alphaville politisch gerechtfertigt wird, wäre interessant zu wissen. Tatsache ist jedoch, dass die neue Autobahn mittlerweile eine Frequenz von fast 40.000 Fahrzeugen pro Tag verzeichnet, was bereits ungefähr der Hälfte der berechneten Kapazität entspricht.

Eine andere Schnittstelle zwischen Alphaville und der Öffentlichkeit ist der Bereich der Sicherheit. Konnte man in den ersten Entstehungsjahren noch davon ausgehen, die Kriminalität der Großstadt, die Gefahren des Verkehrs, der hygienebedingten Krankheiten hinter sich gelassen zu haben, so wird nun klar, dass es die "heile Welt" auch in Alphaville nicht gibt. Nach Caldeira nimmt das Verbrechen innerhalb der Mauern der "Residenciais" zu, vor allem im familiären Bereich, durch rabiate Teenager, die in der Abgeschlossenheit der Anlagen zu Drogen greifen und Gewalt gegen sich selbst und gegen andere anwenden. 10 Die Sanktionen darauf sind sehr fragwürdig. Bei Sachbeschädigungen treten die Bediensteten der Anlage ungern in Aktion, da sie Repressalien von Seiten der Eltern fürchten, deren Angestellte sie ja sind. Oft werden strafrechtliche Delikte innerhalb der Anlage vertuscht, Polizei und Justiz nicht eingeschaltet, da man berechtigterweise um die Reputation der Anlage und damit um den Immobilienwert fürchtet. Dabei geht es nicht nur um den finanziellen Verlust einer Wertminderung, sondern auch darum, dass sinkende Immobilienpreise "schlechteres" Publikum anziehen, somit die ganze Anlage in einer Spiralbewegung "herunterkommt". Auch die Justiz, führt Caldeira aus, spielt dieses Spiel mit. Aus der Erfahrung, dass bei Fällen aus Alphaville ungeniert von höchster Stelle interveniert wird, erwartet man, dass die Bewohner von Alphaville ihre Konflikte "en famille" regeln.

Vor allem für Jugendliche erweisen sich die Anlagen als ungeeignet. Die totale Kontrolle, die fehlenden Freiräume, die soziale Homogenität führen dazu, dass die jungen Leute für immer längere Zeiträume in der Großstadt verschwinden, nachdem man auch einen der wenigen informellen Jugendtreffpunkte, die Tankstelle an der Autobahnabfahrt, wegen gehäufter Drogendelikte aufgelöst hat. Was also in den ersten Jahren der Familiengründung als Idylle erlebt worden ist, entwickelt sich in reiferen Jahren zum Ambiente der Fragmentierung.

Was ist die Perspektive von Alphaville? Es ist anzunehmen, dass die urbane Realität von São Paulo – Verkehrsprobleme, Kriminalität,

kommunale Desorganisation - in verstärktem Maß in Alphaville eindringen wird. Die "Residenciais" könnten sich dabei - gutes Management vorausgesetzt - zu noch exklusiveren Wohnenklaven¹¹ entwickeln. Vielleicht wird man auch irgendwann an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die relativ hohe Dichte der Anlagen, die rationale Anordnung an einer Achse würden der Logik eines öffentlichen Hochleistungsverkehrsmittels durchaus entsprechen. Jedenfalls ist abzusehen, dass Alphaville in der allgemeinen Siedlungsfläche aufgehen wird. Morphologisch werden die Hausgruppen dann gar nicht mehr hervorstechen, zumal auch die bestehende Textur in dieser Art strukturiert ist: hier als "Favela", dort als kleinbürgerliche Parzellierung oder eben als Luxusenklave ausgebildet.

Im Grunde kann der Zyklus aus Flucht vor der Stadt und Produktion von Stadt – ein Grundmotiv brasilianischer Städte – ad infinitum weiter gehen; und es gehört zum Wesen der liberalen Konsumgesellschaft, dass der einzelne Akteur – in diesem Fall die Mittelklassefamilie – ohne böse Absicht, in Verfolgung eines legitimen Interesses (Ruhe, Sicherheit, soziale Homogenität), zum Auslöser jener Zerstörung wird, vor der er selbst flüchtet. Man kann vom Einzelnen nicht erwarten, die mangelnde gesellschaftliche Abstimmung durch Verzicht wettzumachen, schon gar nicht in Brasilien, wo eine Verbesserung in einer Lebenszeit nicht absehbar ist.

Was sagt nun der politisch korrekte Urbanist zu Alphaville? Er beklagt die Segregation, das absurde Verkehrsaufkommen, das Fehlen des öffentlichen Raumes, die Kommodifizierung aller Lebensbereiche, und er wünscht sich, die Firma Alphaville Urbanismo SA möge über ihren europäischen Brückenkopf in Sintra (Portugal) nicht hinauskommen.

Wenn das gesagt ist, kann man beginnen, in einer post-voluntaristischen Haltung das zu sehen, was hinter dem vermeintlich exotischen Sonderfall Alphaville an Aussagen über globale Urbanisierungstendenzen steckt: dass Nähe, Komplexität und Vielfalt von der reifen Konsumgesellschaft nicht nachgefragt werden; dass informelle Segregation, auch nach ethnischen Kriterien, eine wesentliche Triebkraft marktwirtschaftlicher Urbanisierung ist; dass die Marginalisierung des Staates, die Abwertung des Öffentlichen fortschreitet; dass diese Tendenzen, ausgelöst vom nordamerikanischen Vorbild, nicht in eine flächige "Amerikanisierung" (auf der Grundlage protestantischer Ethik) führen, sondern – in Überlagerung mit den feudalen Grundlagen aller "alten Gesellschaften" - eher zur "Brasilianisierung", einer unsauberen, aber populären Form der Modernisierung.



Alphaville ist nicht einfach nur die Kopie anglo-amerikanischer Muster: Die Verdichtung, der atriumhafte Charakter der "Gärten", die befestigten Oberflächen, die Massivbauweise und die neofeudalen Grundrisse sind genuin romanisch.



Für die "Middle-Class" gibt es in São Paulo nur zwei akzeptable Wohnformen: das "Condomínio Vertical" (bewachte Wohnhochhäuser mit Gemeinschaftseinrichtungen) oder eben das "Condomíno Horizontal" vom Typ Alphaville.

Bei der Projektion dieser Tendenzen in die Zukunft muss man allerdings vorsichtig sein. Man denke nur an die erste Prägung des Begriffes "Alphaville", nämlich durch den gleichnamigen Film von Jean-Luc Godard im Jahr 1963. Zwar könnten die Leitmotive dieser utopischen Stadt, Schauplatz einer philosophischen Spionagegeschichte, nämlich "prudence", "logique", "securité", durchaus auch für die Gründungsphase von "Alphaville São Paulo" gelten, doch Godards Annahme einer durchorganisierten, rationalistischen, hermetischen Kontrollgesellschaft - ein in jenen Jahren sehr verbreitetes Topos wirkt heute überholt. Das Gegenteil hat sich, zumindest bis zum 11.9.2001, breitgemacht: eine chaotische, opportunistische Konsumgesellschaft ohne Glauben an den Wert sozialer Organisation; und man ist - wie in Alphaville - zurückgekehrt zu der Zeit vor der Erfindung der Stadt: zu den mit Dornenreisig eingegrenzten Wohnstätten der Stammesgesellschaften.

Referenzen

Caldeira, Teresa P., 2000: City of Walls, University of California Press

Garreau, Joel, 1991: Edge City: Life on the New Frontier, New York. Doubleday

Webseiten

http://www.cityalpha.com.brhttp:// www.alphaville.com.brhttp:// www.alphasite.com.br

Dr. Johannes Fiedler, Architekt in Graz, Urbanist, Berater in internationalen Projekten, promovierte 2001 über "Themen globaler Urbanisierung" Kontakt: fiedler.j@aon.at

Mexiko-Stadt – grenzenloses Wachstum?

Erweiterungspläne und neue Wachstumsmuster

KLAUS TESCHNER

Mexico City – Unlimited growth? Extension Plans and New Growth Patterns

The continuous increase of Mexico Citv's metropolitan area has slowed down over the last decades and has mostly been absorbed by the growth of small settlements in a regional "corona" around the metropolis, attracting middle or upper-class inhabitants and converting the peri-urban periphery into an archipelago of "urban islands". On the city's fringes today, small-scale urban extensions predominate, while new large land subdivisions, like the famous settlements of Nezahualcóyotl or Chalco, have not developed since 1990. The 1998 Regional Development Plan proposed huge urban extensions in the northeastern part of the metropolis' valley, covering an area of over 600 km² and including urban centres and new airport facilities. But the realisation of these plans has not advanced since then and has recently been questioned by the strong resistance of the peasants of Atenco (Texcoco) against the expropriation of their "ejido" land for the new airport and against the undemocratic decision process. Airport plans have now been cancelled, a fact that might mark the end of mega-projects imposed by presidential decrees. The slower growth of the urban area should be taken as a chance to improve the living conditions in the valley by involving all people in decisions about their metropolis' future.

Für seine Bevölkerungszahl ist Mexiko-Stadt im internationalen Vergleich kompakt. 18 Mio. Menschen sind hier in einem künstlich entwässerten Hochtal auf nur etwa 155.000 ha untergebracht, etwa 116 Personen pro Hektar. Eine wohlstandsbedingte Entwicklung zu mehr Wohnfläche pro Kopf könnte die Stadt auch ohne jeden Bevölkerungszuwachs gewaltig expandieren lassen – so weit sie sich nicht baulich entsprechend verdichtet.

Trotz der unausgeschöpften baulichen Potentiale im Inneren der Stadt bezweifelt jedoch niemand, dass die Metropole auch in Zukunft neue Siedlungsflächen belegen wird und dies bereits kontinuierlich tut. Anhand mehrerer Szenarien haben metropolitane Planungsinstitutionen und think-tanks¹ den für die kommenden Jahrzehnte zu erwartenden Wohnraum- und Flächenbedarf quantifiziert, um daraus einerseits Vorgaben zur Verdichtung der vorhandenen Stadtbereiche abzuleiten und andererseits - da der Effekt, der mit einer Verdichtung zu erreichen erhofft wird, weit hinter dem errechneten Bedarf zurückbleibt - die großflächige Ausweisung neuer Stadtflächen vorzuschlagen.

In dem 1998 auf dieser Grundlage verabschiedeten Raumordnungsplan sind nordöstlich der Metropolitanen Zone, vor allem in Richtung der Pyramiden von Teotihuacán, riesige Baulandflächen von insgesamt mehr als 60.000 ha ausgewiesen.² Diese gigantischen Vorgaben zur Stadterweiterung sind bislang jedoch kaum einer Realisierung nähergekommen. Ob die Proiekte sich als weitsichtige Entwürfe oder als "Luftnummer" erweisen, werden die nächsten Jahre zeigen. Die Verlagerung des internationalen Flughafens ins Gebiet von Atenco, ein erster Schritt auf dem Weg zur Umsetzung der Pläne, ist soeben erst am entschiedenen Widerstand der dortigen Bevölkerung gescheitert.

Heutige und frühere Wachstumsmuster

In der letzten Dekade haben sich um Mexiko-Stadt neue Wachstumsmuster herausgebildet, die sich deutlich von der Entwicklung vergangener Jahrzehnte abheben. Einerseits hat sich die räumlich-kontinuierliche Ausweitung des metropolitanen Stadtgebiets insgesamt verlangsamt, andererseits hat sie sich auf Flächen im Umland sowie im weiteren Bereich einer regionalen "Corona" 3 verlagert. Im peri-urbanen Bereich sowie in einem teils weitläufigen Ring westlich, südlich und südöstlich um die Metropole herum entstehen seither kommerzielle Baulanderschließungen für mittlere und höhere Einkommen. Zugleich werden an der alten, stadtnahen Peripherie nach wie vor Selbstbausiedlungen oder traditionelle Ortschaften sukzessive erweitert, insbesondere im Osten, im Norden, aber auch im Landschaftsschutzbereich südlich und westlich der Stadt. Hier handelte es sich in den letzten Jahren aber stets nur um kleinere Flächenerweiterungen oder um Lückenschließungen.4

Dieser räumlich differenzierte Prozess macht eine koordinierte Stadtentwicklungsplanung nötiger denn je. Zugleich eröffnet er gerade durch seine Kleinteiligkeit Chancen für eine lokale, demokratisch legitimierte Steuerung der Siedlungsentwicklung. Zentralstaatliche Steuerungskonzepte auf der Basis einer "verwissenschaftlichten" und technokratischen Planung versagen dagegen – am Maßstab einer bewohnerfreundlichen und nachhaltigen Entwicklung gemessen – ebenso wie Ansätze, welche einer Regulierung durch Marktmechanismen das Wort reden.

Bis in die letzten Dekaden schien tatsächlich primär der Markt, d.h. die spekulative Baulandvermarktung für Leute mittlerer und unterer Einkommen, das Wachstum der Metropole zu bestimmen. Das im untersten Preissegment angebotene Land lag dabei stets in einem

Graubereich von Illegalität oder Halblegalität: nicht zur Bebauung ausgewiesene Flächen mit unklaren Besitzverhältnissen, unverkäufliches Bauerneigentum, schwierige Hanglagen oder Überschwemmungszonen etc. Dadurch war dieser Prozess eng auf politische Rückendekkung angewiesen und mit parteipolitischen – jedoch weniger mit raumplanerischen – Entscheidungen verknüpft.⁵

Allein auf dem Gelände der ehemaligen Seen des Hochtals wurden seit etwa 1950 mehr als 20.000 ha Land großflächig parzelliert und unerschlossen sowie ohne gültige Papiere an ärmere Baulandsuchende verkauft. Auf diese Weise entstanden in den 50er und 60er Jahren die endlosen Baulandraster der proletarischen Stadt Nezahualcóyotl (heute etwa 1,2 Mio. Einwohner), in den 70ern und 80ern der Raster-Flickenteppich in Ecatepec, zuletzt in den 80ern die bis heute prekär gebliebenen Siedlungen im ehemaligen Texcoco-Seegelände vor Chimalhuacán sowie das bereits mehr als 320.000 Einwohner beherbergende Valle de Chalco.

Neue Bedingungen für die Stadtentwicklung

Seit der "explosiven" Entwicklung von Chalco anfangs der 80er Jahre kam es im metropolitanen Raum um die Stadt Mexico nie mehr zu einer Stadterweiterung dieser Größenordnung. Ein großflächiger Entwicklungsschub scheint – an den bisherigen Rhythmen der städtischen Flächenexpansion gemessen – wieder an der Zeit zu sein. Die Bedingungen für solch eine Entwicklung haben sich jedoch grundlegend geändert. Einige der Faktoren seien kurz genannt:

- Das Wachstum der Bevölkerung im Großraum der Metropole ist stark zurückgegangen. Bereits seit einer Dekade wandern aus
 der Metropolitanen Zone mehr Personen in
 andere Teile des Landes ab, als von dort zuwandern. Das inzwischen auf unter 1% pro
 Jahr gefallene natürliche Bevölkerungswachstum und die Steigerung des durchschnittlichen Flächenbedarfs pro Kopf⁷ erzeugen aber nicht genug Druck für spektakuläre Baulanderschließungen.
- Das Siedlungswachstum findet nicht mehr primär in direktem räumlichen Zusammenhang mit dem geschlossenen Siedlungsgebiet der Metropolitanen Zone statt. Die Abwanderung aus dem metropolitanen Kern in den vor der Stadt liegenden periurbanen Raum ist vor allem ein Phänomen mittlerer und höherer Einkommensgruppen und konzentriert sich auf den im Süden angrenzenden Bundesstaat Morelos und die ländliche Zone am südöstlichen Rand des Hochtals.
- Die früher routiniert ablaufenden informellen Landerschließungen für untere Einkommensgruppen nach dem Muster von Nezahualcóyotl oder Chalco haben den stabilen politi-

schen Kontext der 75-jährigen PRI Herrschaft verloren, als die allgegenwärtige Partei Staat und Gesellschaft dominierte. Seit Ende der 90er Jahre regiert die linke Oppositionspartei PRD im Bundesdistrikt und in mehreren der konurbierten Gemeinden um die Metropole, in anderen stellt die konservative Partei des neuen Präsidenten Fox den Bürgermeister. Zwar greifen auch die neuen Regierenden zuweilen auf korporative und populistische Traditionen der PRI-Zeit zurück, eine für die Durchführung von illegalen Baulandausweisungen im großen Maßstab notwendige Koalition aus Lokalautoritäten, Transportkonzessionären, Bauernführern und einflussreichen Politikern, wie im Falle von Chalco oder Nezahualcóyotl, erscheint heute jedoch nicht mehr realisierbar.

- Die Politik der Wiedernutzung innerstädtischen Brachlands und die partizipative Erstellung von "planes parciales" in den Stadterneuerungsgebieten des Bundesdistrikts haben die Effekte einer Verdrängung der ärmeren Bevölkerung aus der Kernstadt weitgehend neutralisieren können. Ein signifikanter "Verdrängungsdruck" aus armen Wohnquartieren des Zentrums, wie er seit Beginn der 60er bis in die 90er Jahre herrschte, existiert heute kaum noch.
- Dagegen existiert durchaus noch großer Bedarf an Bauland für junge Familien. Formell geplante Stadterweiterungen sind jedoch für einen Großteil der Bevölkerung von je her unbezahlbar, und die informellen Landangebote haben sich sowohl verknappt als auch verteuert. Diese Verteuerung von Bauland in den vergangenen Jahrzehnten hat eine weitere Verdichtung der außenliegenden Selbstbauviertel und der "colonias populares" der Kernstadt provoziert. Dabei entstand an der Peripherie ein riesiger Mietwohnungsmarkt unterster Preisklasse, der auch Teile der Baulandsuchenden absorbiert.

Nuevo Teotihuacán – Expansion nach Nordosten

Könnte angesichts der neuen Bedingungen eine großflächige formelle Stadterweiterungsplanung erfolgreich sein, wie es sie bereits in den 50er Jahren beim Bau von Ciudad Satélite⁸ im Westen der Stadt gab?

Der Raumordnungsplan von 1998 für die "Metropolitane Zone des Hochtals von Mexiko", den die Regierungen des Distrito Federal und des Estado de México gemeinsam mit dem Nationalen Planungsministerium SEDESOL ⁹ entwickelten, sieht die Schaffung von drei großen Expansionszonen im Nordosten und Osten der Metropole mit insgesamt 24.100 ha an neuen Siedlungsflächen vor, die bis zum Jahr 2020 erschlossen werden sollen: "Nuevo Teotihuacán" mit 15.700 ha, "Agropolitano Oriente" mit 5.800 ha und "Huehuetoca" mit

Die Planungsbehörden des DF und des Estado de México, das nationale Planungsministerium SEDESOL, die COMETAH (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos), das Nationale Bevölkerungsinstitut CONAPO, die NGO CENVI sowie die Forschungsgruppe Estudios Metropolitanos der UAM Iztapalapa; siehe dazu: DDF / SEDESOL / Estado de México (1998).

è

Siehe DDF / SEDESOL / Estado de México (1998), Programa de Ordenación, S.31ff. Zu den ausgewiesenen 24.100 ha der "Nuevos desarrollos" wurden hier geschätzt etwa 36.000 ha für das "Proyecto Hidalgo" addiert.

3 Als

Als "Corona" wird ein Ring von Mittelstädten bezeichnet (200.000 bis 1,2 Mio. Einwohner), der sich um das Hochtal von Mexiko-Stadt schließt: Toluca, Cuernavaca – Yautepec – Cuautla, Atlixco – Puebla – Tlaxcala, Pachuca und Tula. Zusammen mit der "Zona Metropolitana de la Ciudad de México" bildet diese "Corona" eine funktionell vernetzte "Stadtregion" von etwa 26 Mio. Einwohnern (in 2000).

4

Siehe dazu u.a. Delgado, Javier und B.R. Ramírez (1999), S.15-22, sowie Delgado, Javier (1998)

Zum Prozess der illegalen Landunterteilung siehe Legorreta, Jorge (1991), in: TRIALOG 31

6

Siehe dazu den Artikel des Autors in TRIALOG 31 (Teschner, 1991); zu aktuellen Daten siehe INEGI (2001)

(200 **7**

Die Steigerung des Flächenbedarfs pro Kopf folgt primär einer Verkleinerung der Haushaltsgrößen bei den mittleren Einkommensgruppen. Bei der Ermittlung zukünftiger Wohnraumdefizite und Flächenbedarfe spielen die oft überzogenen statistischen Annahmen zum zukünftigen durchschnittlichen Wohnflächenbedarf pro Kopf eine entscheidende Rolle.

3

Ciudad Satélite, westlich außerhalb des Bundesdistrikts in der Gemeinde Naucalpan, entstand ab 1950 parallel zur "informellen" (aber sehr wohl auch geplanten) Entwicklung der proletarischen Stadt Nezahualcóyotl im Osten. Sie ist bis heute im wesentlichen von Wohnvierteln mittlerer Einkommensgruppen geprädt.

9

Die von SEDESOL (Secretaría de Desarrollo Social) und den beiden bundesstaatlichen Regierungen eingesetzte COMETAH (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos) stützte sich auf Studien des Nationalen Bevölkerungsinstituts CONAPO sowie der Forschungsgruppe "Estudios Metropolitanos" der UAM Iztapalapa.

links / Heutige Siedlungsflächen im Hochtal von Mexiko. Quelle: DDF / SEDESOL / Estado de México (1998)

rechts / Raumordnungsplan von 1998 für das Hochtal von Mexiko, Projekte zur Stadterweiterung und neue Flughafenstandorte. Quelle: DDF / SEDESOL / Estado de México (1998)



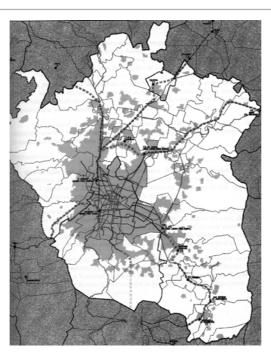
Siehe DDF / SEDESOL / Estado de México (1998), S.162ff. Die Flächen teilen sich folgendermaßen auf: Nuevo Teotihuacán mit insgesamt 15.700 ha ist in vier einzelne Flächen von je 3.000-5.500 ha unterteilt, Agropolitano Oriente ist in zwei Gebiete geteilt: Tepelaoxtoc mit 2.000 ha und Sierra Chimalihuache mit 3.800 ha.

11

Programa de Incorporación del Suelo Social – PISO, ein gemeinsames Programm des Agrarministeriums und des Nationalen Planungsministeriums SEDESOL



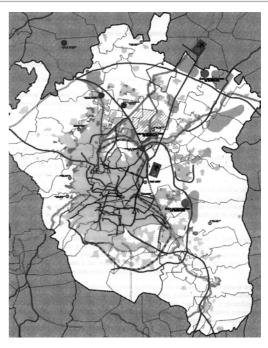
Tabelle / Metropolitane Zone von Mexiko-Stadt (ZMCM) -Bevölkerung / Flächen 1970-2000



2.600 ha.¹⁰ Zusätzlich dazu sind kleinere Erweiterungen bestehender Siedlungskerne an mehreren Stellen des Hochtals ausgewiesen, durch die ab 1995 bis zum Jahre 2020 noch einmal etwa 13.000 ha zugänglich gemacht werden sollen.

Diese Planung knüpft an oben beschriebene Erschließungsmuster an - an die Parzellierung und städtebauliche Erschließung großer zusammenhängender Areale. In Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen und mit Hilfe eines staatlichen Sozialprogramms für den Bodenerwerb¹¹ soll die Erschließung planungsrechtlich korrekt und trotzdem für untere Einkommensgruppen zugänglich sein. Für die Verfügbarmachung dieser 37.000 ha an Landreserven (und damit den Entzug dieser Flächen aus dem spekulativen Bodenmarkt) sind im Programm 1,85 Mrd. US \$ kalkuliert, etwa 5 \$ pro gm. Dabei sollen nicht allein öffentliche Mittel eingesetzt, sondern private Investoren und internationale Geldgeber (Interamerikanische Entwicklungsbank u.a.) gewonnen werden.

Die Flächenausweisung für Wohnzwecke wird ergänzt durch die Planung großer Dienstleistungszentren, Gewerbeparks sowie den Bau neuer Erschließungswege, Schnellstraßen und auch durch Anschlüsse an ein regionales Schnellzugsystem, das bislang im Bereich von Mexiko-Stadt so nicht existiert. Als wichtiger Bezugspunkt und Entwicklungspol ist schließlich – mit zwei alternativen Standorten – der neue internationale Flughafen von Mexiko-



Stadt in das Projekt integriert, der den von der bebauten Stadtfläche eingeschlossenen Aeropuerto Benito Juárez ersetzen soll.

In einem weiteren Schritt ist im Bereich des Bundesstaats Hidalgo, um das Gelände des potentiellen Flughafenstandorts Tizayuca, ein riesiges Gebiet (schätzungsweise 30.000-40.000 ha) für zukünftige Stadterweiterungen als "urbanisierbar" kartiert (Proyecto Hidalgo), von denen allerdings die für eine Flughafenplanung gegebenenfalls benötigten Flächen und Bauverbotsgebiete abgezogen werden müssten.

Die Bauern von Atenco und der Flughafen

Vor allem die Flughafenplanung hat Defizite in der Umsetzung der Stadterweiterungsplanungen offensichtlich werden lassen. Trotz einer ökologischen Impaktstudie, die für das Gebiet weit im Norden bei Tizayuca als neuem Flughafenstandort sprach, wurde am 22.10.2001 per Dekret LH 453/3 der Bundesregierung und ohne weitere Begründung beschlossen, die stadtnähere Alternative auf dem fast vollständig ausgetrockneten Areal der ehemaligen Texcoco-Seezone zu favorisieren. Dies betraf auch fruchtbares Ackerland in bäuerlichem Gemeinbesitz der Gemeinden Atenco und Texcoco am Rande des einstigen Seegeländes. Eine Einbeziehung der lokalen Autoritäten, geschweige denn der lokalen Bevölkerung, in diese Entscheidung fand jedoch nicht statt; die Regierung fand es nicht einmal not-

ZMCM	1970	1980	1990	1995	2000
Bevölkerung	8.656.851	12.333.833	15.047.685	16.898.316	17.919.608
Siedlungsfläche in ha	72.245	89.112	129.502	147.291	ca. 155.000
Einwohner/ha	119,83	138,41	116,20	114,72	ca. 116

wendig, die von einer Enteignung betroffenen Bauern vorab zu informieren.

Dies war der Auslöser eines unnachgiebigen Widerstands der Bauerngemeinschaften, die sogar erhöhte Entschädigungszahlungen von etwa 5 US \$ pro qm ablehnten. Die arrogante Haltung der zentralstaatlichen Autoritäten und Planer gipfelte schließlich in der Behandlung der Bauern als unwissende, rückständige Menschen, die sich endlich der modernen Welt anpassen und doch lieber einen Job als Schuhputzer oder Wachmann annehmen sollten, statt so an ihren Ackerböden zu hängen.

Es kam zu einer Eskalation, die einem Ejido-Bauern aus Atenco das Leben kostete und bei der auf beiden Seiten Geiseln genommen wurden. Angesichts der Entschlossenheit der örtlichen Bevölkerung und der uneingeschränkten öffentlichen Sympathie für die "mutigen Bauern" entschloss sich die Regierung im August 2002 zum Rückzug und zur wohl endgültigen Aufgabe des Projekts. Bei einem nicht mehr auszuschließenden Widerstand auch am Alternativstandort in Tizayuca steht jetzt doch vor allem der Ausbau des bestehenden Flughafens zur Diskussion.

Vorläufige Bilanz

Vier Jahre nach Verabschiedung des Raumordnungsplans ist es zu früh, um ein abschließendes Urteil zu sprechen. Die große Vision der Stadterweiterung kam bisher jedoch nicht einer Realisierung näher und hat durch die Verhinderung des Flughafenprojekts zunächst einmal einen Rückschlag erhalten. Auch die ehrgeizigen Verkehrsvorhaben (etwa das Schnellzugsystem), die der Planung das Gerüst geben sollten, kamen bislang nicht über ein Vorprojektstadium hinaus. Ohne dieses Gerüst ist das weit abgelegene Gebiet im Nordosten jedoch viel zu schlecht angebunden. Für gehobene Einkommen ist diese Seite der Stadt sowieso wenig attraktiv, da ihre bisherigen Wohngebiete und Freizeitorte auf der anderen Seite des Hochtals liegen.

In einem Punkt jedoch wurde die Planung auf unspektakuläre und so gewiss nicht intendierte Weise realisiert: kleine Erweiterungen der Siedlungsfläche an mehreren Stellen des Hochtals (wie in der Planung erwähnt) ließen das bebaute Stadtgebiet schon bis zum Jahr 2000 um schätzungsweise 7.500 ha anwachsen (s. Tabelle links) – wenn wohl auch nicht immer an den dafür ausgewiesenen Stellen. Bei Fortschreibung dieser Tendenz wäre bis 2020 mehr Fläche geschaffen, als durch die großen Erschließungsprojekte im gleichen Zeitraum beabsichtigt ist.

Perspektiven

Die Verlangsamung des städtischen Wachstums sollte als Chance begriffen werden, um

die Konsolidierung und Integration der vorhandenen Stadtgebiete zu stärken. Gerade deshalb sollte vermieden werden, jetzt künstlich Wachstumsimpulse (wie etwa den weit außen liegenden Flughafen) zu schaffen, die eine Bebauung des Umlands befördern. Die gute Absicht einer bewussten Lenkung der Stadtausdehnung in eine ökologisch weniger bedenkliche Richtung könnte sich auf diese Weise zur Fehlplanung verkehren, mit der die Nachfrage nach aufwändig neu zu erschließendem Bauland künstlich stimuliert wird.

Vielleicht ist mit dem gescheiterten Bau des Flughafens in Atenco das Ende der Ära technokratischer und per Dekret beschlossener Großprojekte eingeläutet. Fragen der Stadtentwicklung und der städtischen Ökologie scheinen jetzt auch in Mexiko zum Gegenstand tagespolitischer Auseinandersetzungen zu werden. Durch den Erfolg der Bauern von Atenco wurde lokaler Widerstand gegen unpopuläre Projekte ermutigt. Die Bauern bewiesen die Möglichkeit der Rückgewinnung von politischem Handlungsspielraum gegen vorgebliche "Sachzwänge" einer investorengelenkten Stadtentwicklung.

"Die Bewohner entscheiden, welches Gesicht ihre Stadt haben wird" ist ein Motto der PRD-Stadtverwaltung im Bundesdistrikt zur Werbung für die Bürgerbeteiligung auf Ebene der Stadtbezirke. Könnte dies nicht auch Motto für die Steuerung der Regionalentwicklung werden? Mit solch einem auf lokale demokratische Entscheidungsprozesse ausgerichteten Ansatz müsste man sich allerdings wohl von zahlreichen Großprojekten und Stadterweiterungsplänen verabschieden.

Angesichts zunehmend kleinteiliger Siedlungsprozesse und des unterbrochenen Siedlungsmusters inmitten ökologisch verletzlicher oder bereits degradierter Naturräume ist eine effiziente Raumplanungspolitik mit besonderem Augenmerk auf den Schutz von Frei- oder Agrarflächen notwendig, um die Lebensqualität im gesamten metropolitanen Gebiet zu sichern und zu verbessern - und zwar nicht nur im Umfeld um die Wohngebiete der Reichen. Dies wird nicht gelingen ohne eine enge Einbeziehung der Bewohner, der Bauern und der lokalen Interessengruppen und nicht ohne eine Wiedergewinnung der kommunalen Steuerungshoheit mit Hilfe gesicherter Budgetanteile und Gemeindekompetenzen.

Die Attraktivität der "ökologisch intakten" Zonen im Süden und Westen der Stadt sowie der Landschaft im Osten des Hochtals für die Baulandsuchenden sollte Anlass geben für eine menschen- und naturgerechte Umgestaltung all der tristen Stadtgebiete und Vorstadtzonen im Sinne eines Abbaus "ökologischer Diskriminierung" – gemeinsam mit den Bewohnern und in ihrem Interesse.

Literatur

Castañeda, Víctor, 1988:
"Mercado Inmobiliario en la
Perifería Metropolitana", in:
Terrazas / Preciat (1988),
Estructura Territorial de la Ciudad
de México, Ed. Plaza y Valdés,
México, D.F., S. 219-247

CONAPO, 1998: Escenarios demográficos y urbanos de la ZMCM, 1990-2010, México, D.F.

DDF / SEDESOL / Estado de México, 1998: Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, México, D.F.

Delgado, Javier, 1998: Ciudad-Región y transporte en el México Central; un largo camino de rupturas y continuidades, México, D.F.

Delgado, Javier und B.R.Ramírez. 1999:

"Transiciones: la nueva formación territorial de la Ciudad de México", in: Delgado und Ramírez (Hrsg.),1999: Territorio y Cultura en la Ciudad de México, Band I: Transiciones, UAM / Plaza y Valdéz, México, D.F., S. 15-22

Eibenschütz Hartman, Roberto (Hrsg.), 1997: Bases para la planificación del desarrollo urbano en la ciudad de México, Band I "Economía y sociedad en la Metrópolis", Band II "Estructura de la región y su ciudad", UAM Xochimilco, México, D.F.

Hiernaux, Daniel und F. Tomas, 1994: Cambios económicos y periferia de las grandes ciudades, México. D.F.

INEGI, 1990: Ciudad de México (Area Metropolitana), Resultados definitivos, Tabulados básicos XI Censo General de Población y Vivienda, Aguascalientes, Ags.

INEGI, 1996: Datos del Censo de 1990 y del Conteo de 1995, CD-ROM, Aguascalientes, Ags.

INEGI, 2001: Datos preliminares del Censo de 2000, Aguascalientes, Ags.

Legorreta, Jorge, 1991: Der illegale Bodenmarkt und seine Akteure, in: TRIALOG 31, Darmstadt

Navarro, Bernardo und Pedro Moctezuma, 1989: La urbanización popular en la ciudad de México, México, D.F.

Teschner, Klaus, 1991:

"Nezahualcóyotl und Chalco – Irreguläre 'Großstädte' am Rande der Stadt Mexiko", in: TRIALOG 31, Darmstadt, S. 24ff.

Klaus Teschner, Architekt und Stadtforscher, Mitherausgeber von TRIALOG, zahlreiche Forschungsaufenthalte in Lateinamerika, seit September 2002 Fachreferent Stadtentwicklung Lateinamerika bei Misereor e.V.

Neue Städte im Süden

Urbane Modelle für das 21. Jahrhundert?

PETER GOTSCH/MICHAEL PETEREK

New Settlements in the South

The planning of large city extensions and new towns is once again at the top of the agenda - not only in the quickly developing economies of South East Asia but in many of the mega-cities worldwide, as the different projects in this issue of TRIALOG 75 illustrate. The new settlements, with up to several hundred thousand inhabitants in some cases (e.g. the proposed Hanoi New Town or Shanghai-Pudong), are not a mere consequence of increasing urbanisation, population growth and centralisation, but also an effect of the respective cities' ambitions to become part of a global network of profitable "world cities". Besides the efforts to decentralise, the development approach of most of the new cities is hence determined by concepts stemming from a neo-liberal free market economy: de-regularisation of the public sector, privatisation of planning and administration, big transnational financial corporations and developers, special economic zones... The visible outcome often is an internationally standardised "generic architecture", consumerorientated, exclusively targeting the international economy and the higher income groups. This results in an increasing process of physical, functional and social segregation and polarisation between the new and the existing, the formal and the informal city. It is still

Die Planung von "Neuen Städten" steht plötzlich wieder ganz oben auf der Tagesordnung - und nicht nur in den ökonomischen Wachstumsregionen Südostasiens, wie die Beispiele im vorliegenden TRIALOG 75 zeigen. Blickt man in viele Metropolen des Südens, so lässt sich eine deutliche Tendenz zu Stadterweiterungen im großen Maßstab, bis hin zur Gründung ganzer Neuer Städte mit mehreren Hunderttausend Einwohnern, erkennen. Unbestritten ist, dass das 21. Jahrhundert zum Jahrhundert der (Mega-)Städte avancieren wird – das Schicksal der Menschheit wird sich in ihren Städten und Stadtregionen entscheiden. 1 Offen bleibt jedoch die Frage, wie den kritischen Auswirkungen der beschleunigten Urbanisierung (Bevölkerungswachstum, städtische Armut und soziale Polarisierungsprozesse, ökologische Krise...) am wirkungsvollsten begegnet werden kann. Auf der einen Seite scheinen sich die heutigen Städte mehr und mehr jeglicher Planbarkeit "von oben" zu entziehen; die tatsächlichen Innovationen erfolgen "von unten", scheinbar unkoordiniert und gestützt auf die Energie und den millionenfachen Überlebenswillen ihrer Bewohner.² Auf der anderen Seite stehen die hier dokumentierten Projekte für den Anspruch, durch eine institutionalisierte und rationale Planung zumindest Teile der Stadt zu "modernisieren" und dabei gleichzeitig, durch den erhofften ökonomischen "Sickereffekt", auch andere Problembereiche zu entschärfen.

Ob sich die damit verbundenen Erwartungen einer zukunftsträchtigen Stadtentwicklung tatsächlich erfüllen oder ob einige dieser Projekte ihrerseits nicht sogar zu einer weiteren Verschärfung der gegenwärtigen Probleme führen werden, bleibt eine offene Frage. Je nach persönlicher Haltung und Einschätzung, lässt sich ausgiebig darüber streiten. Um das Phänomen der "Neuen Städte im Süden" besser verstehen zu können, sollen deshalb im vorliegenden Beitrag die wesentlichen Bestimmungsfaktoren ausgewählter Beispiele vergleichend untersucht werden.

Rückblick

Neue Städte stellen kein neues Planungskonzept dar.3 Auch die Avantgarde des 20. Jahrhunderts hatte vom "Beglückungsanspruch" durch "Neue Städte" geträumt, mit denen die Probleme der Menschheit allgemein und ein für alle Mal gelöst werden sollten. Zwei der grundlegenden Modelle der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts - die sozial progressive, in ihrem formalen Kanon jedoch eher rückwärtsgewandte "Gartenstadt" von Ebenezer Howard sowie die funktional ausdifferenzierte, vertikale "Strahlende Stadt" Le Corbusiers – teilten, trotz aller sonstigen Unterschiede, die grundsätzlichen Prämissen, die auch die meisten der heutigen Neustadt-Konzepte bestimmen: zum einen die öffentliche Verfügungsgewalt über den Grund und Boden und zum anderen eine starke, zentrale Planungsautorität.4 Beide Modelle haben die weltweite Entwicklung von Neuen Städten nach dem Zweiten Weltkrieg entscheidend geprägt: "New Towns" und Satellitenstädte mit wohlfahrtsstaatlichem Versorgungsanspruch, prestigeträchtige neue Hauptstädte. insbesondere auch im außereuropäischen Kontext (Brasilia, Chandigarh, Abuja...), Industriestädte und andere mehr.

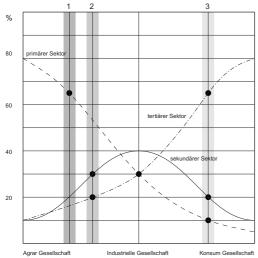
Doch bald schon folgte die Desillusionierung. Das Versprechen der idealen Welt durch Planerhand ließ sich nicht einlösen: Im Gegenteil, in den meisten Fällen errang die geplante Stadt ihre Vitalität und eigentliche Brauchbarkeit erst durch spätere Überformungen ihrer Nutzer – und war umso erfolgreicher, je flexibler sie auf diese Aneignungsprozesse eingerichtet war. Gelungene Stadtentwicklung braucht offensichtlich Zeit.

"Neue Städte" kamen danach aufgrund des Scheiterns der funktionalistischen Modelle, des nachlassenden Bedarfs in den Industrieländern angesichts neuer "Grenzen des Wachstums" sowie der fehlenden ökonomischen Ressourcen in den Entwicklungsländern eher "aus der Mode".

Das hat sich offensichtlich verändert: Heute stehen wir wieder vor einer Welle städtebaulicher Großprojekte, und die institutionellen Akteure (Planer, Politiker, Investoren) spielen gerne mit. Angesichts der Erfahrungen der Vergangenheit ist dabei erst einmal Skepsis angesagt.

Entstehungsfaktoren

Gegenwärtig stehen Neue Städte und weitläufige Stadterweiterungen fast ausnahmslos im Zusammenhang mit der Wachstumsdynamik großer Agglomerationen und Megastädte, wobei sie das Ziel einer Optimierung der Bevölkerungsverteilung und/oder der wirtschaftlichen Entwicklung durch einen "geordneten" Aufbau der Stadtregion verfolgen. Sie sind dabei ganz wesentlich durch Faktoren der ökonomischen Globalisierung, der internationalen Kapitalströme und der weltweiten Arbeitsteilung bestimmt. Zum einen versuchen die Städte, sich durch die neuen Projekte in diesem globalen Netzwerk besser zu positionieren, zum anderen liegt hier aber meist auch der Quell und die Grundlage ihrer Finanzierung. Die veränderten wirtschaftlichen Muster führen ihrerseits zu neuen Formen von Stadt und Region.⁵



- 1 Merkantilismus (Kolonialstädte)
- 2 Industrialisierung (New Towns, Industrie-Kolonien)
- 3 Tertiärisierung (Entlastungsstädte, Konsumstädte)

Der genaue Vergleich ergibt, dass die Entstehungsmotive – je nach Ausgangssituation – im einzelnen durchaus differieren:

- In Ost- und Südostasien besteht zwar ein erheblicher Bevölkerungsdruck, der eindeutige Motor der Neuen Städte in diesen Regionen ist aber die erhoffte wirtschaftliche Entwicklung unter dem Einfluss der Globalisierung und der Anschluss an die weltweiten Märkte (vgl. die Beispiele aus Shanghai, Saigon, Hanoi u.a.).
- Demgegenüber liegen die Schwerpunkte in Indien (Navi Mumbai) und Ägypten eher in Strategien zur Umlenkung und Dezentralisierung der zuströmenden Bevölkerung.
- Lateinamerika schließlich, mit einer

Urbanisierungsrate von bereits 80%, bringt neue Städte und Stadtteile hervor, deren Motiv die Nachfrage nach Sicherheit, Komfort, sozialer Abschottung und modernen Lebensstilen ist (Bsp. Alphaville, aber auch viele andere, ähnliche "gated communities").

Typologien

In Bezug auf die jeweils unterschiedlichen Strategien zur Entlastung des Zentrums lassen sich bei den dargestellten Neuen Städten vier Grundtypen unterscheiden:

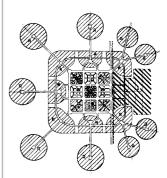
- "Alternative Wachstumsregionen" werden im Rahmen einer staatlichen Raumordnungspolitik – weitab vom bislang dominierenden Zentrum geplant, in der Hoffnung, Bevölkerungsströme, zumindest teilweise, umlenken zu können. Hierzu zählt z.B. das regionalplanerische Toshka-Projekt in Ägypten.
- "Funktional unabhängige Städte" werden so weit entfernt von der "Mutterstadt" angesiedelt, dass ein täglicher Pendelverkehr nicht mehr praktikabel ist. Dennoch behält die Mutterstadt wichtige Steuerungsfunktionen bei. Die erste Generation der ägyptischen Neuen Städte hatte diesen Anspruch erhoben, ohne die angestrebte ökonomische Unabhängigkeit letztlich aber einlösen zu können.
- "Satellitenstädte" sind im Ganzen geplante neue Siedlungen im Großraum der Ballungsregion, die vorrangig als Wohnstädte das überschüssige Bevölkerungswachstum aufnehmen sollen. Von daher unterhalten sie weiterhin eine enge funktionale Beziehung und Arbeitsteilung zum Zentrum. Die Beispiele aus Hué, São Paolo, Shanghai und auch Beijing zählen zu diesem Typ.
- "Parallelstädte" (oder "Doppelstädte") liegen in unmittelbarer Nachbarschaft zu ihrer "Mutterstadt", erlangen eine erhebliche Größendimension und bilden oft eine neue Aufgabenteilung mit dem Schwerpunkt international orientierter Dienstleistungs- und Verwaltungsfunktionen aus. Saigon South, Hanoi New Town und Navi Mumbai sind in diesem Zusammenhang zu erwähnen oder auch Santa Fé bei Mexiko-Stadt.⁶

Räumliche Modelle

Den unterschiedlichen Projekten gemeinsam ist die Tendenz zur Größe und zur vertikalen Verdichtung. "Parallelstädte" wie Hanoi New Town, Bumi Serpong Damai (Jakarta), Nordelta (Buenos Aires) oder Shanghai-Pudong erreichen Größenordnungen von vielen Tausend Hektar und bis zu einigen Hunderttausend Einwohnern und stellen damit ihre "Mutterstädte" vor ernsthafte Probleme.⁷

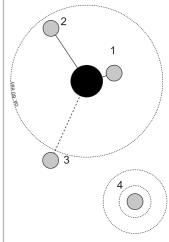
In ihrer funktional-räumlichen Struktur überrascht die überwiegend kritiklose Übernahme

an open question whether these new settlements will be capable of contributing to the solution of today's pressing problems of urbanisation (population growth, urban poverty and segregation, ecological crisis) or whether they will instead even aggravate the already existing tensions and negative trends.



Town with satellites, Raymond Unwin (1922)

Gibt es besondere Phasen in der Geschichte, in denen Neue Städte Konjunktur haben? Fourastié (1961) versucht in diesem Diagramm (linke Spalte) aufzuzeigen, dass die Entwicklung neuer Städte im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Gesellschaftsformen steht. / Quelle: Galantay (1975)



Die 4 Typen von Entlastungsstädten:

1 - Parallelstadt, 2 - Satellitenstadt, 3 - funktional unabhängige Neue Stadt, 4 - alternative Wachstumsregion / Quelle: Universität Karlsruhe, GLORA

Elemente der universellen, standardisierten Stadt: Einkaufsmarkt in Istanbul (2001) und in Saigon (2000) / Fotos: Peter Gotsch

1 Vgl. Hall und Pfeiffer, 2000, UNCHS, 2001, Weltbank u.a.

Vgl. Ribbeck, 2002

Neue Städte stehen in einem reichhaltigen Zusammenhang historischer und aktueller Entstehungsfaktoren, Modelle und Typen. Einen guten Überblick vermittelt Galantay (1985): von der Herrscherstädten der antiken Zivilisationen, über römische Militärsiedlungen, die Gründungsstädte des Mittelalters, die Kolonialstädte der Neuen Welt, die Idealstädte des Absolutismus, die Arbeitersiedlungen des 19. Jahrhunderts. bis zu den Satellitenstädten und New Towns der Moderne. Dabei unterscheidet er vier grundsätzliche Typen: neue Hauptstädte, Kolonialstädte, Industriestädte und Entlastungsstädte. Interessant ist auch die Hypothese eines besonderen Bedarfs an Neuen Städten in historischen Übergangsphasen der sozio-ökonomischen Organisation; dabei wären die derzeitigen Entwicklungen in den Kontext des Übergangs von einer industriellen zur einer postindustriellen, dienstleistungsbasierten Gesellschaft einzuordnen

Siehe dazu Fishman, 1977

5

Sassen (1991), Massey (1984)

Siehe dazu "Sante Fé: Stützpunkt der Globalisierung", in: Stadtbauwelt 155 (2002), S. 30ff.

Zu den asiatischen Beispielen vgl. Rimmer, 1998

8Vgl. die Internetseiten von
Nordelta, Bumi Serpong Damai
etc.

9 Eine ganz aktuelle Entwicklung ist die Umwandlung von Navi Mumbai in eine "Special Economic Zone" (SEZ) und die damit einhergehende Teilprivatisierung des Projekts (s. "Economist" vom 22.09.2002, S.21)

10

Dabei folgt diese Entwicklung anderen Wirtschaftszweigen, wie z.B. der Telekommunikations- oder Medienbranche.



der energieaufwendigen und wenig nachhaltigen Stadtmodelle des Nordens. Von Innovation und Zukunftsträchtigkeit ist wenig zu spüren. Die Vorlagemuster bleiben konventionell: eine weitgehende funktionale Differenzierung, autozentrierte Mobilitätskonzepte und eine Architektur der internationalen (Investoren-)Stereotypen, austauschbar und ohne merkliche Bezüge zum jeweils spezifischen sozialen und kulturellen Kontext - siehe etwa den expliziten Wunsch der Auftraggeber in Shanghai dort eine "deutsche" Stadt zu bekommen bzw. die Bauvorhaben im German, English oder French Style in Beijing. Das (den jüngsten Informationen zufolge allerdings wohl nicht zur Ausführung gelangende) Toshka City Project von Dahan & Farid in Südägypten stellt diesbezüglich eine der wenigen Ausnahmen dar, die versuchen, Stadtstrukturen und Typologien aus dem lokalen Kontext und seinen Anforderungen zu konzipieren.

Zweifellos ist diese Entwicklung auch der Ausdruck einer internationalen Angleichung der städtischen Formen und Funktionen. Die Neue Stadt wird zum weltweit austauschbaren Konsumartikel: freistehende Villa, Apartment-Turm, Shopping Mall, Country Club, Erlebnispark, Campus-Universität, Bürohaus oder Technologiepark – man sucht die benötigten Typen jeweils wie aus einem Elementbaukasten aus.

Auch die Formensprache der Architektur unterliegt einer Tendenz zur Universalisierung und Standardisierung. Bei einfachen Konstruktionsformen zählt die Zeichenhaftigkeit der Oberfläche – und diese lässt sich nicht selten bequem im Internet auswählen.⁸ Interessanterweise erlebt in diesem Zusammenhang, im Kontext vieler Megastädte, die Formensprache der Kolonialherren ihre Renaissance und verspricht eine "post-koloniale" Illusion von Gediegenheit, Luxus, Halt und Geborgenheit.

Im Umfeld der Projekte und bei den angebotenen Infrastrukturen steht der (zu bezahlende) Konsum im Vordergrund. Für alles ist gesorgt, aber kostenlos gibt es hier (fast) nichts mehr. Die Benutzung eines anspruchsvollen und attraktiven Angebots an Grünflächen und Parks,



Museen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen ist meist mit Gebühren verbunden.

Planungsformen und Akteure

Neue Städte entstehen zunehmend unter der Beteiligung oder gar Federführung der Privatwirtschaft – mit dem Trend einer weiteren Abkehr von staatlichen zu privaten Planungs- und Trägermodellen. Dabei gibt es fließende Übergänge zwischen staatlichen Projekten (z.B. in Ägypten, zumindest bislang), Mischformen durch "public-private partnership" (Vietnam, China) sowie rein privat entwickelten Städte (z.B. Alphaville). In manchen Fällen behält das jeweilige politische System, als Gesetzgeber bzw. Landeigentümer (Vietnam, China), jedoch weiterhin eine starke Rolle.

Parallel zur physischen Größe der Projekte gibt es eine auffällige Tendenz zur Größe und Internationalisierung der Projektpartner und Entwickler. Häufig werden die Projekte in "Elefantenpartnerschaften" (Regierungen und Großkonzerne) geplant und finanziert, deren internationale Verflechtungen kaum noch nachvollziehbar sind. 10 Auch die Planungsteams sind zunehmend international zusammengesetzt und haben ihre Ausbildung in den westlichen Industrieländern genossen. 11 Viele ihrer Mitarbeiter zählen zu einer jungen, international mobilen Gruppe von Fachkräften, die sich für eine bestimmte Zeit und ein spezifisches Projekt in einem Land niederlassen, um dann wieder weiterzuziehen. Nicht selten werden international renommierte Architekturbüros und "große Namen" in die Frühphase der Planung eingeschaltet, um den Projekten ein internationales Prestige zu verschaffen (so z.B. OMA in Hanoi; SOM und Tange in Saigon; Albert Speer & Partner und von Gerkan, Marg & Partner in Shanghai).

Ökonomische Erwartungen stehen meist im Vordergrund der neuen Entwicklungen. Zahlreiche Projekte entspringen einem offensichtlichen Bedarf (z.B. in Beijing) und umfassenden Marktanalysen. Ob das Geld, das in die Neuen Städte investiert wird, aber tatsächlich die erwarteten Gewinne abwerfen wird, bleibt vieler-

orts noch abzuwarten. Auf jeden Fall lässt sich feststellen, dass die Bedingungen einer "entfesselten" Marktwirtschaft – auch unter "sozialistischen" Regierungen – zu neoliberalen Planungsmodellen führen, welche gängige Kontrollmechanismen, Standards und Normen weitgehend außer Kraft setzen: Die unterschiedlichen Konzepte operieren mit langjährigen Steuerbefreiungen, gesetzlichen Ausnahmeregelungen (z.B. Umgehungen des Arbeitsrechts), langfristigen Pachtverträgen, Nutzungsrechten u.a.m. Die Entwicklung bleibt dabei abhängig vom Fluss des internationalen Kapitals: Kommt dieser ins Stocken, droht auch der Neuen Stadt der Stillstand.

Eine Verflechtung des institutionellen und formellen Bereichs mit dem informellen Sektor, seinen Dienstleistungen und billigen Arbeitskräften wird dabei oft verkannt, negiert und taucht in den Erfolgsberichten nicht auf. Denn die meisten Projekte entstehen unter Einbeziehung informeller Strukturen, ob auf der Ebene der billigen Arbeitskräfte oder auch der weniger erfreulichen Korruption von Politik und Planung.

Nur wenige Projekte haben die einkommensschwache Bevölkerung im Blickpunkt (wie die erste Generation der Neuen Städte in Ägypten) oder sehen zumindest eine soziale Mischung vor (Navi Mumbai). Zu den Zielgruppen der überwiegenden Mehrheit der derzeitigen Neuen Städte gehören einkommensstarke und mobile Bevölkerungsschichten, die der Enge der Innenstädte entfliehen wollen und nach Sicherheit, Komfort und einer an westlichen Mustern orientierten Lebensweise streben (Alphaville, Saigon, Hanoi, Shanghai, Beijing).

Lokale und globale Einbindung

Bei der Standortentwicklung kommt dem infrastrukturellen Umfeld eine besondere Bedeutung zu. Die Neuen Städte sind hoch vernetzte Orte an der Peripherie großer Zentren. Die sie umgebende Geographie ist von Transport- und Kommunikationsnetzwerken, Flughafenterminals, Häfen und Kraftwerken bestimmt.

Mit diesen Entwicklungen ist gleichzeitig die Herausbildung komplexer, neuer "Stadtregionen" verbunden. Das Gefüge der vormals auf das "alte" Zentrum bezogenen Stadt löst sich im Kontext von fortschreitender Urbanisierung und wirtschaftlicher Globalisierung auf in eine weitläufige, mehrpolige Agglomeration, die durch ganz unterschiedlich "spezialisierte", formelle wie informelle "Zellen" und Bereiche charakterisiert wird. 12 Ob die neuen Projekte dabei die Kernstädte destabilisieren, weil sie potentielle Ressourcen an die Peripherie abziehen, oder im Gegenteil gerade zum Überleben der Altstädte beitragen, indem sie diesen radikale Erneuerungs- und Auftwertungsprojekte in Zukunft ersparen, bleibt eine offene Frage.

Während die "externen", weltweiten Grenzen sich aufzulösen scheinen, nehmen die lokalen und regionalen Abgrenzungen zu, und die "innere" räumliche, funktionale und soziale Segregation der einzelnen Metropolen schreitet voran. In ihren globalen Bezügen stehen die Neuen Städte anderen (Neuen) Städten dieser Welt oftmals viel näher als ihrem eigenen Umfeld (und ihrer eigenen Bevölkerung) jenseits des Bauzauns.

Special Economic Zones

Ein spezifisches Muster, das für einige der Neuen Städte bestimmend ist (u.a. Shanghai-Anting, Hanoi New Town, Saigon South, neuerdings auch Navi Mumbai) und jenseits der Modelle der alten Industrienationen entwickelt wurde, sind die "ökonomischen Sonderzonen" (SEZ). Charakteristisch ist auch hier wieder die Lage an der städtischen Peripherie, die Einbettung in hochmoderne, oftmals private Infrastruktursysteme (Kraftwerke, Autobahnen, Datennetzwerke etc.) sowie eine Reihe regulativer Instrumente, zu denen – neben den schon erwähnten fiskalischen und arbeitsrechtlichen Erleichterungen - insbesondere auch vereinfachte Zollvorgänge sowie eine Exterritorialität unter direkter Regierungshoheit zählen. Anfänglich als reine Produktionsstandorte konzipiert, weiten sich diese Projekte heute zu komplexen Neuen Städten aus, wie z.B. in Shanghai-Pudong, Hongkong-Shenzen oder Jebel-Ali in Dubai.

Herausforderungen und Fragen

Formelle vs. informelle Stadt

Die Neuen Städte gehören zur formellen Seite der Stadt. Sie sind die Projekte und Produkte eines institutionellen ("globalen") Planungsapparates unter Beteiligung abstrakter, 11
Dies ist u.a. auch einer der Gründe für den Erfolg der nordamerikanischen Bauformen und
Planungsmodelle (Rimmer, 1998).
12

Vgl. Graham, Marvin, 2001

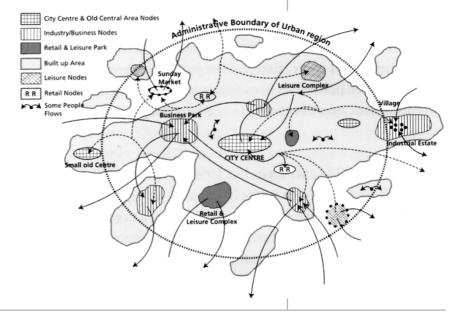
Sie unterliegen damit den Gesetzmäßigkeiten und Widersprüchen, die bereits Max Weber (1930) für abstrakte Organisationen und Bürokratien formuliert hat. Auch Lefèbvre (1990) ordnet das Institutionelle einer abstrakten "globalen" Ebene zu, die ihre Handlungen systematisiert: "Diese globale, sowohl soziale (Politik) als auch geistige Ebene (Logik und Strategie) schlägt sich in einem Teil des Baubereiches nieder: Bauten, Monumente; städtebauliche Projekte in großen Maßstab, neue Städte. 14

Obwohl generell durch eine wirtschaftliche Entwicklung ein allgemeines Ansteigen der Wohlstandsniveaus beobachtet werden kann, ist gleichzeitig auch eine verstärkte ökonomische Polarisierung festzustellen (vgl. UNHCS, 2001).

15
Diese Diskussion schließt sich der generellen Frage an, welche Vorund Nachteile eine neoliberale Entwicklung in Rahmen der Globalisierung hat (vgl. Bhagwatti, 2002).

16 Vgl. Droege, 2000

Modell einer komplexen und vielschichtigen Stadtregion: "Multiplex Urban Region" / nach Patsy Healey, aus: Graham, Marvin (2001)



Literaturhinweise

Bhagwatti, Jagdish, 2002: "Trading for Development: The Poor's Best Hope", in: Economist, June 22nd

Droege, Peter, 2000: Postglobalization: Cities in the Age of Climate Change and Fossil Fuel Depletion, in: www.world-council-for-renewable-energy.org/publications

Fishman, Robert, 1977: Urban Utopias in the Twentieth Century, New York

Galantay, Erwin, 1975: New Towns. Antiquity to Present, New York

Graham, Stephen und Simon Marvin, 2001: Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition, London

Hall, Peter und Ulrich Pfeiffer, 2000: Urban 21. Report zur Zukunft der Städte, Stuttgart

Lefébvre, Henri, 1990: Die Revolution der Städte, Frankfurt

Massey, Dorothy, 1984: Spatial Divisions of Labor, Social Structure and the Geography of Production: London

Paterniti, Michael, 2001: "Die Amerikaner sind wieder da", in: Stadtbauwelt 151, Berlin, S.50ff.

Ribbeck, Eckhart, 2002: Die informelle Moderne. Spontanes Bauen in Mexiko-Stadt, Heidelberg

Rimmer, David und H.W. Dick, 1998: "Beyond the Third World City: The New Urban Geography", in: Urban Studies Vol. 35, No. 12

Sassen, Saskia, 1991: The Global City: New York.London.Tokyo, New York

United Nations Centre für Human Settlements (UNCHS), 2001: Cities in a Globalized World. Global Report on Human Settlements, London

Weber, Max, 1930: Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus, Berlin

Webseiten erwähnter Projekte:

Alphaville (Brasilien): http:// www.alphaville.com.br Bumi Serpong Damai (Jakarta): www.bsdcity.com Navi Mumbai (Mumbai): www.navimumbaisez.com Nordelta (Buenos Aires): www.nordelta.com Saigon Süd (Ho Chi Minh City): www.saigonsouth.com

Peter Gotsch, Architekt und wissenschaftlicher Angestellter am Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen der Universität Karlsruhe, leitet dort das Labor für Stadtplanung im globalen Kontext (GLORA) Kontakt: peter.gotsch@arch.uni-karlsruhe.de

Dr. Michael Peterek, Architekt und Stadtplaner, Mitherausgeber von TRIALOG, Professor für Städtebau an der Fachhochschule Frankfurt a. Main Kontakt: mpeterek@aol.com technokratischer Organisationen und rationeller Planungsmethoden. Zu den strukturellen Nachteilen solcher Organisationsformen gehört die Gefahr der Entfremdung von den Anforderungen des alltäglichen Lebens und ihre Instrumentalisierung für die Ziele weniger Priviligierter. ¹³ Ihr Gegenspieler ist die informelle Stadt: organisch, inkrementell und unkoordiniert von unten wachsend. Beide Modelle sind heute die scheinbar unversöhnlichen Teile einer polarisierten Stadtlandschaft, insbesondere in den Ländern des Südens.

Ist es denkbar, beide Systeme zu verbinden, um ihre Vorteile zu vereinen und Nachteile zu minimieren? Können in diesem Sinne Neue Städte konzipiert werden, die partizipatorisch entstehen und organisch wachsen, aber dennoch ihre Organisation rationell und systematisch lösen?

Die Stadt als Ware

Durch die Projektion wirtschaftlicher Werte in alle Aspekte des Räumlichen wird die Stadt zu einer vorrangig ökonomischen Ware. Planung wird zu einem Problem von Angebot und Nachfrage. Neoliberale Stadtmodelle werden bestimmt durch die Tendenz zur Größe, Berechenbarkeit der Gewinne, Kommodifizierung des Öffentlichen, Fraktalisierung und Spezialisierung ihrer Teile und Standardisierung ihrer Formen.

Kann eine Stadt in Zukunft noch mehr sein als nur ein Produkt der ökonomischen Interessen, sondern stattdessen ein durch die Ansprüche der alltäglichen Lebensvollzüge bestimmter sozialer Raum, und Planung keine bloß marktkonforme Dienstleistung, sondern eine dem öffentlichen Interesse verpflichtete Kultur?

Soziale Polarisierung

Die Stadt der freien Marktwirtschaft ist eine Stadt der Unterschiede, der sozialen Segregation und räumlichen Trennung. Ihre Planung wird meist nur exklusiv betrieben. Dabei ist ihr Beitrag zur Lösung der "anderen" Probleme der Stadt - wie städtischer Armut, Wohnungsnot, Arbeitslosigkeit, ökologischer Krise, Problematik der öffentlichen Räume u.a. - fraglich und umstritten. 14 Vielmehr droht die Gefahr, dass die Neuen Städte die tragfähigsten Institutionen, kommerziellen und kulturellen Einrichtungen. Arbeitsplätze etc. zusammen mit der besserverdienenden Bewohnerschaft "absaugen" und die Kernstädte mit ihren grundlegenden Problemen zurücklassen, "Geschlossene Städte", welche die Unerwünschten -

mit modernster Sicherheitstechnik – ausgrenzen, sind dabei ein mögliches, manchmal leider schon reelles, Szenario. Kaum eines der betroffenen Länder verfügt über die notwendigen Ressourcen, die politische Kraft und die nötigen Planungsinstrumente, um diese Polarisierungstendenzen und Verfallsprozesse aufzuhalten.

Wie kann Stadt wieder als eine "Ganzheit" betrachtet und geplant werden, unter Berücksichtigung der spezifischen sozialen und kulturellen Erfordernisse der Gesamtheit ihrer Bevölkerung?

Ökologie

Neben der sozialen Problematik gehört die Frage nach Energieeffienz und Umgang mit den begrenzten natürlichen Ressourcen zu den wichtigsten Kritikpunkten an den neoliberalen Stadtformen. Auch wenn manche argumentieren, dass die neuen Projekte zu wirtschaftlicher Entwicklung und damit zu einer breiteren Verteilung des Wohlstandes führen werden, 15 bleibt fraglich, ob die "Stadtmodelle des Nordens", die auf einem massiven Verbrauch fossiler Energiequellen basieren, 16 aus ökologischer Sicht sinnvolle Vorbilder für den Süden sein können.

Lassen sich stattdessen neue, alternative Ansätze entwickeln, die auf modernes Know-how ebenso zurückgreifen wie auf lokal bewährte Lösungen? Kann auf diese Weise auch dem beklagten Verlust lokaler Werte und Traditionen entgegengewirkt werden?

Die neoliberale Stadt

Neue Städte im Süden sind Ausdrucksformen neoliberaler Planungsmodelle und zentrale Elemente komplexer, ökonomisch mehr und mehr vernetzter Stadtregionen. Sie agieren als Instrumente und Kristallisationspunkte wirtschaftlicher Entwicklung und sind Innovationsschwerpunkte neuer städtischer Organisationsformen, Planungsmodelle und Vermarktungstechniken. Obwohl sie somit - aus statistischer Sicht - einen Beitrag zur ökonomischen Entwicklung der jeweiligen Region leisten, tragen sie, als exklusive Enklaven, in den meisten Fällen dazu bei, eine bereits fragmentierte und polarisierte Stadtstruktur weiter zu zementieren. Es bleibt fraglich, ob diese Projekte die dringenden Probleme der Urbanisierung – wie Bevölkerungswachtum, Verarmung, Segregation, Umweltkrise - bewältigen können oder bestehende negative Trends eher verschärfen.

Neue Bücher / Book Reviews

Architektur

Wolf-Christian Setzepfandt. Architekturführer Frankfurt am Main (3. Auflage). 250 Seiten. ISBN 3-496-01236-6. 2002. Dietrich Reimer Verlag, Berlin.

Dieser erstmalig 1992 erschienene Architekturführer folgt in seinem Aufbau dem bewährten Modell anderer Bände aus der Serie, wie z.B. dem Architekturführer Berlin (siehe TRIALOG 68, S. 49): In dem sehr kurzen ersten Kapitel werden die 1.200 Jahre Stadtentwicklung Frankfurts zusammengefasst. Im Hauptteil finden sich die Objektbeschreibungen von über 400 Baudenkmälern der Stadt, unter denen die jüngste Moderne, trotz Aktualisierung der Auflage, unterrepräsentiert erscheint. Register und Kartenteil schließen den Band ab.

Obwohl verständlicherweise viel dünner als die Berliner Ausgabe, stellt dieser Band auf dem Markt den ausführlichsten und übersichtlichsten Führer über Frankfurt dar und wird Besucher wie auch ansässige Bewohner mit Interesse für das Architekturgeschehen voll zufriedenstellen.

Kosta Mathéy

Johann Eisele, Ellen Kloft (Hg.). Hochhaus-Atlas. 300 Seiten. ISBN 3-7667-1525-0. 2002. EUR 109,-. Callway Verlag, München (www.Callwey.de).

Das auch physisch gewichtige Buch setzt sich aus drei Teilen zusammen: Eine geschichtliche Einleitung des Themas zeichnet die historischen Meilensteine in der Entwicklung dieses Bautypus nach. In dem mit Abstand ausführlichsten Mittelteil erklären kompetente Experten zentrale Fachaspekte der Planung und des Baus von Hochhäusern, wie z.B. die rechtlichen Grundlagen, Windwirkungen, den Brandschutz und Ähnliches. Eine Beispielsammlung mit über 40 zeitgenössischen Wolkenkratzern (Photo, Grundriss, Schnitt plus Adressen der zentral mitwirkenden Ingenieurbüros) schließt den Band ab.

Das Werk füllt eine noch klaffende Lücke in der architektonischen Fachliteratur und wird sicherlich schnell zu einem Standardwerk werden. Einschränkend wäre zu bemerken, dass die Thematik ausschließlich im deutschen Kontext verankert wurde. Das ist nicht nur insofern bedauerlich, als Deutschland nicht gerade als das Mekka der Hochhäuser bezeichnet werden kann, sondern auch weil bei derartigen Bauaufgaben die Wettbewerbe und Ausschreibungen oft international angelegt sind und etwas mehr Internationalität im Zeitalter rapider Globalisierung ohne Zweifel angemessen wäre.

Kosta Mathéy

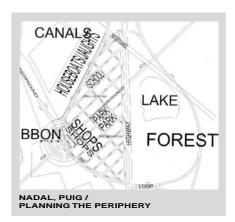
Alban Janson, Thorsten Bürklin. Auftritte / Scenes. Interaktionen mit dem architektonischen Raum: die Campi Venedigs. 270 Seiten (zweisprachig deutsch/englisch). ISBN 3-7643-6585-4. 2002. Birkhäuser Verlag, Basel (www.birkhauser.ch).

Plätze könnte man auch als Energiepunkte des städtischen Lebens betrachten,
und deshalb verdient die Gestaltung des
öffentlichen Raums in diesem Zusammenhang ganz besondere Beachtung. In der
Geomantik werden Energiepunkte häufig
von (Grund-)Wasser umflossen und nicht
durchflossen, und jedes Kind weiß, dass
das Verkehrssystem Venedigs ausschließlich aus voneinander getrennten Fußwegen und befahrbaren Wasserstraßen besteht. Das macht eine Untersuchung der
Plätze, "campi" genannt, besonders interessant.

Die Autoren haben 18 solcher Campi in Venedig untersucht und ihre jeweils spezifische Qualität herausgearbeitet, die als Überschrift über dem jeweiligen Kapitel der Dokumentation erscheint: Beispiele wären: "Bühne und Tribüne", "Stelle und Gelenk" oder "Eintreffen und Aufnehmen". Jeder Ort wurde als Schwarzplan, im Modell, mit Detailplänen und zahlreichen Photos visuell festgehalten und mit einem Text, der zwischen Stadtraumanalyse und Stimmungsbild pendelt, auch verbal vermittelt.

Für den interessierten Leser kann die Publikation gleichzeitig mehrere Funktionen und Qualitäten bieten. Einmal ist es ein Buch über Venedig, das sich von den üblichen Städtedarstellungen abhebt und ein neues Erlebnis für den Besucher vorbereiten kann. Zweitens finden wir eine Variante der städtebaulichen Analyse, die hier am Beispiel eines vermutlichen allen zu erwartenden Lesern bekannten Ortes exemplarisch demonstriert und auf andere Städte übertragbar ist. Schließlich ist das Buch in Gestalt und Inhalt ein ästhetischer Genuss, was vor dem Hintergrund des Phänomens "Masse statt Klasse" im aktuellen Publikationswesens eine selten anzutreffende Qualität geworden ist.

Kosta Mathéy



Sara Nadal, Carles Puig. Planning the Periphery. 139 Seiten. ISBN 84-252-1818-7. 2002. Gustavo Gilli, Barcelona (www.gilli.com).

Das Inhaltsverzeichnis verrät, dass der Band aus zwei Teilen besteht: die Reise zur Peripherie und die Reise von der Peripherie. Jeder der beiden Teile beginnt mit einer kurzen, modern-poetischen Einführung, auf die erlebte oder gebaute Raumprojekte folgen – im ersten Teil hauptsächlich Verkehrsbauten, und provisorische Raumbesetzungen im zweiten Teil. Die Abbildungen sind herb-ästhetisch und meistenteils inspirativ, doch nicht jedermanns Sache. Jedenfalls ein Sammlung, die ihresgleichen sucht.

Kosta Mathéy

TransEuropeHalles (ed.). The Factories – Conversions for Urban Culture. 290 Seiten. ISBN 3-7643-6635-4. 2002. EUR 45,-. Birkhäuser Verlag, Basel (www.birkhauser.ch).

Der Band präsentiert 16 Beispiele sogenannter "Kulturfabriken" in Europa – d.h. ehemalige Industrieanlagen, die zu mehr oder weniger alternativ betriebenen Kulturzentren umfunktioniert wurden. Herausgeber ist ein Verband von 30 solcher Unternehmen (TransEuropeHalles), und die edle Publikation wurde ermöglicht durch Zuwendungen von verschiedenen europäischen und insbesondere französischen Institutionen. Jedes der dargestellten Beispiele wird mit einem Text über seine Geschichte und hauptsächliche Aktivitäten vorgestellt und mit ästhetischen schwarzweiß Fotos von Gebäuden und Veranstaltungen illustriert. Am Ende eines jeden Fallbeispiels werden die Kerninformationen zusammengefasst: Adresse, Direktor, Gebäudedaten, Beschäftigtenzahl, kulturelle Aktivitäten, Besucherzahlen (auch im Vergleich zur Einwohnerzahl der Stadt), Finanzgeber. Diese Daten sind sicherlich die aufschlussreichste Komponente der Publikation, werden allerdings nicht weiter kommentiert. Somit bleibt das Buch eine reine PR-Unternehmung - eigentlich schade bei all dem Aufwand: Die Leser dürfen in die Hände klatschen, aber nichts dazulernen – außer der Erkenntnis vielleicht, dass auch die Alternativkultur nicht von der Globalisierung verschont bleibt.

Kosta Mathéy

Gernot Minke. Construction Manual for Earthquake-resistant Houses Built of Earth. 51 Seiten. 1991. GATE/GTZ, Eschborn (www.qtz.de/basin).

Die Broschüre zeigt an vielen Bildern und mit wenig Text Prinzipien und innovative Lösungen für einen erdbebenresistenten Lehmbau. Zielgruppe sind wohl in erster Linie Bauern in Lateinamerika. Aber auch jüngere Architekturstudenten, die Gernot Minkes Arbeiten aus den letzten 30 Jahren noch nicht kennen, können sich begeistern. Das professionelle Publikum hätte nach dieser Schaffensperiode eher eine detailliertere Dokumentation erwartet – wie etwa der ausgezeichnete Lehmbau-Almanach des gleichen Autors (siehe TRIALOG 72, S. 54).

Kosta Mathéy

Eberhard Schmuck, Hans Jochen Oster, Rainer Barthel, Kurt Kießl. Dach Atlas geneigte Dächer. 448 Seiten. ISBN 3-7643-6896-9. 4. Auflage 2002. EUR 110,-. Birkhäuser Verlag, Basel.

Der Name "Atlas" erfreut sich zunehmender Beliebtheit für den Titel sehr unterschiedlicher Publikationen. Im Falle des Dach-Atlas haben wir es mit einer konventionellen und sehr detaillierten Bauentwurfslehre zu tun, die durch eine Dokumentation von 39 Bauwerken mit interessanten Dachkonstruktionen (wie z.B. der Reichstag in Berlin) angereichert wurde. Die Kapitel, die der historischen Einleitung folgen, beschäftigen sich mit dem Tragwerk, der Bauphysik, dem Thema Konstruktion, der Dachdeckung und Detailzeichnungen. Da die Veröffentlichung zur Edition DETAIL gehört, überrascht die große Anzahl von Konstruktionszeichnungen nicht; und die technisch perfekten Fotos dazwischen glänzen in konventioneller Leblosigkeit. Eine empfehlenswertes Referenz- und Nachschlagewerk speziell für Bibliotheken und größere Architekturbüros

Kosta Mathéy

Stadtentwicklung

Alain Durand Lasserve, Laureen Royston. Holding Their Ground. 264 Seiten. ISBN 1-85383-891-8. 2002. 18 Pounds Sterling. Earthscan Publishing, London (www.earthscan.co.uk).

Auch in den Verlautbarungen internationaler Organisationen lautet die wohnungspolitische Forderung für die Länder des Südens nicht mehr "Right to Housing" sondern "Security of Tenure". Der Hintergrund ist nicht nur der massive Druck der US-Regierung auf der Istanbuler UN-Habitat-Konferenz auf eine Rücknahme längst verabschiedeter, älterer UN-Resolutionen aus der Angst heraus, ein Gericht könnte diese Regierung im eigenen Land dazu verpflichten, Wohnungen für die zahllosen Obdachlosen bereitzustellen. Auch ganz konkret betrachtet ist die Regierung in so gut wie keinem anderen Land in der Lage, ein groß angelegtes Wohnungsbauprogramm zu finanzieren. Konsequenterweise begnügen sich auch progressive Aktivisten damit, als Minimalforderung wenigstens eine Rechtssicherheit für die Bewohner illegal oder informell errichteter Behausungen bzw. Siedlungen durchzusetzen und auf die immer noch vorkommenden Vertreibungen zu verzichten. Fast alle aktuellen Programme zur Verbesserung der Wohnungssituation in der Dritten Welt schließen Maßnahmen zur Legalisierung solcher Wohnformen ein, auch wenn die Resultate gemischt einzuordnen sind. Die Standardlösung sieht die Vergabe von Eigentumstiteln auf die Grundstücke vor; doch erstens ist diese Option aus den gegebenen Eigentumsverhältnissen nicht immer möglich (Schutzzonen, Kirchenbesitz etc.), zweitens würde eine massive Praxis dieser Art die administrativen Ressourcen der Gemeinden hoffnungslos überfordern, und drittens bewirkt die Bodenwertsteigerung eines legalisierten Grundstückes tendenziell die Vertreibung der Bewohner durch den Markt.

Das vorliegende Buch untersucht konkrete Erfahrungen im Kontext der Standort-

sicherung (Security of Tenure) in Brasilien, Südafrika und Indien. Die 16 Einzelbeiträge haben ihren Ursprung in Vorträgen auf einer wissenschaftlichen Konferenz in Johannesburg 1999, wurzeln aber in einem schon länger angelegten Forschungsverbund. Die beschriebenen Beispiele zeigen, dass reguläre Bodentitel tatsächlich nicht der Weisheit letzter Schluss sind und bessere Alternativen auch in der Praxis existieren. Allerdings sind die Rahmenbedingungen in jedem Land und jeder Region ganz verschieden, was sehr individuelle Lösungskonzepte erforderlich macht. Besondere Aufmerksamkeit erfordern heutzutage Anstrengungen zur Einrichtung bzw. Förderung von lokalen und selbstständigen Institutionen zum Management von Sanierungsprojekten, zur stärkeren Berücksichtigung von Gender-Bedürfnissen und die Gewaltprävention.

Kosta Mathéy

UNCHS (ed.). The State of the World's Cities 2001. Nairobi 2000. ISBN 92-1-131476-3. 124 Seiten (einschließl. eines Glossars).

Scott, Allan J. (ed.). Global City Regions. Trends, Theory, Policy. London, Oxford University Press, 2000. ISBN 0-19-829799. 450 Seiten.

Brigitte Pilz (Hg.). Zum Beispiel Megastädte, Lamuv Verlag, 2001. ISBN 3-88977-606-X. 144 Seiten.

Ronald Daus. Großstädte Außereuropas. Babylon Metropolis Studies. Ursula-Opitz-Verlag, Berlin. Band 3: Lebenslust und Menschenleid. 1997. ISBN 3-925529-03-9. 249 Seiten + 57 Seiten Gesamtbibliographie.

Die wachsende Bedeutung der Superoder Megastädte in Wirtschaft, Politik, Kultur und Umweltmanagement scheint im Zeitalter des globalen Kapitalverkehrs und Informationsaustausches zu einer neuartigen Qualität des städtischen Lebens zu führen, zur Bildung von Ballungsräumen mit globaler Ausstrahlung, zur "Megalopolisierung" als Endstufe der Urbanisierung. Dies ist das gemeinsame Thema von vier äußerst verschiedenen und jedes für sich hoch anregenden Büchern. Dass zwei von ihnen dem wissenschaftlich-analytischen, zwei dem literarisch-heuristischen Ansatz folgen, macht einen Vergleich besonders aufschlussreich. Innerhalb jedes dieser Ansätze, dieser "Dichotomie geistiger Kulturen", nehmen die Texte gegenständige Positionen ein: hier möglichst beispielhafte, kondensierte Aussagen, dort ausholende, stoffreiche Untersuchungen.

Unter den Büchern des wissenschaftlich-technischen Ansatzes nimmt der Band "The State of the World's Cities 2001" des UN-Habitat-Centre Nairobi die Position einer auf Kürze und Prägnanz gestimmten Zusammenschau ein. Allerdings wagt das Autorenkollektiv aus dem Kreis und Um-

kreis des Habitat-Zentrums in Nairobi nicht die Zuspitzung auf wenige Punkte, die Nichtexperten gelegentlich zustande bringen. Deshalb besteht die Palette der Themen - gruppiert unter Stichworten wie Obdach/Recht auf Wohnung, soziale, ökologische ökonomische Fragen, politische Ordnung und dergleichen - aus gut 40 Überschriften. Für jeden von ihnen sind zwei, manchmal auch nur eine Seite reserviert. Die Aussagen sind entsprechend kondensiert, z.T. in Kästchen für Musterbeispiele, für besondere Botschaften und dergleichen und ergänzt von sich selbst erklärenden Zustands- oder Verlaufsdiagrammen. Entsprechend der Datenlage sind dabei viele der Aussagen auf nationaler oder kontinentaler Ebene aggregiert. Um in Zukunft Aussagen auf Stadtebene machen und vergleichen zu können, schlägt das Habitat-Zentrum vor, wesentliche Aussagen in einem "Stadtentwicklungsindex" zu bündeln. Leider wird dieser bedenkenswerte Gedanke, wie bei Planern oft üblich, für so selbstevident gehalten, daß er nicht weiter erläutert oder begründet werden muss

Letztlich handelt es sich hier um eine Art Aufklärungsbuch für ein interessiertes Publikum, aber auch für jene Experten, die eine Sprachbrücke zu diesem Publikum suchen. Die Tatsache, dass viele empirische Daten nur auf sehr hoher Ebene präsentiert werden können, beeinträchtigt allerdings die Aussagekraft und Detailtreue. Das hat den wohl ungewollten Effekt, dass das Neue und die Dynamik der jungen Megalopolen ausgeblendet wird. So aber gerät die Ausbreitung der Megastädte und der Prozess der Entfaltung neuer kollektiver Identitäten aus dem Blick und damit das eigentlich Aufregende. Das aber haben Aufklärungsbücher wohl so an sich.

Bei dem Band "Global City Regions. Trends, Theory, Policy" handelt es sich um eine Sammlung von Studien akademischer Koryphäen; die meisten entstanden als Beiträge zu einer Konferenz, die unter jenem Thema an der Universität von Kalifornien veranstaltet worden war. Der Band stellt das bisher wohl anspruchsvollste Unterfangen dar, sich dem Phänomen der übergroßen urbanen Agglomerationen, den Megalopolen mit globaler Ausstrahlung, zu nähern. Nach dem Einführungsaufsatz eines Kollektivs von Herausgeber und weiteren einflussreichen Stadt-, Wirtschafts- und Siedlungsgeographen werden unter Obertiteln wie "Handelt es sich um ein neues Phänomen der Siedlungsgeographie?", "Die Wettbewerbsvorteile von Stadtregionen", "Politische Herausforderungen an Stadtregionen in Afrika, Asien und Lateinamerika" und Fragen der internen Divergenzen verschiedene Denk- und Untersuchungsansätze erprobt.

Zu der Frage "neu oder nicht?" waren in Anerkennung ihrer theoretischen Vorarbeiten John Friedmann, Peter Hall und Saskia Sassen um Äußerungen gebeten worden. Friedmann, der bei seinen "World Cities" immer schon mit dem Nutzen aus den "economies of scale" im Austausch mit ihrem Umland und untereinander argumentiert hatte, überträgt dieses auf Stadtregionen am Beispiel des europäischen Städtenetzes und - in antizipierendem Vorgriff - auf eines, das Peking, Seoul, Tokio und Shanghai umfasst. Hall konzentriert sich auf das Thema der Rangordnung an der Spitze, wobei er zwar Einzelheiten bei der Ermittlung, nicht aber Rangordnungen an sich darlegt. Sassen meldet weitgehendere Zweifel an. Gibt es bei den Kandidaten neben quantitativen auch qualitative Unterschiede? Was ist das Besondere heute gegenüber den "Weltstädten", wie es Paris und London schon zu Goethes Zeiten waren, oder gegenüber den europäischen Großstädten allgemein? Wie sind die pilzartigen Verflechtungen zentraler Aktivitäten der Finanzwelt bis weit in die Peripherie hinein abzugrenzen?

Bemerkenswert ist, dass das in der Debatte der sechziger Jahre so virulente Schema der Zentrums-Peripherie-Dichotomie und des Wirtschaftsimperialismus, gar das Thema ökonomische Macht und politische Herrschaft, insgesamt nicht auftaucht. Zwar breitet Susan S. Fairstein ihre Sicht der ungleichen Chancen in deregulierten Gesellschaften aus und andere Autoren machen sich Gedanken über angemessene Regierungsformen, wobei öffentliches Management gemeint ist - typischerweise in den dem nordamerikanischen Fortschritt hinterhereilenden Ländern des Südens. Jedes Management zieht seine Legitimität aus seinem Vermögen, der Effizienz der Wirtschaft zu dienen. Niemand stellt dies in Frage. Während Scott im Einführungsessay immerhin differenziert argumentiert, zieht Michael E. Porter die Konsequenz: Die Wettbewerbswirtschaft ist nicht Mittel, sondern Endzweck.

Zwei Beiträge haben mich besonders beeindruckt. In seiner Untersuchung der Struktur von Ballungsräumen zeigt Roberto Camagni, wie diese von dem Auto bestimmt wird. Und Douglas Henton beschreibt die Entdeckung und Mobilisierung des Gemeinwohlkonzeptes im Silicon Valley, das doch eigentlich vom entgegengesetzten, dem kompetitiven Denkstil geprägt ist. Dieser Vorgang unterscheidet sich aber kaum von solchen in Europa während der industriellen Phase. Beide Darstellungen legen nahe, erstens die Vorherrschaft der Variablen Marktwettbewerb und produktive Effizienz in Zweifel zu ziehen und zweitens in der Etikettierung beliebiger Ballungsräume als "global city region" eine Modeerscheinung unter Wissenschaftlern zu sehen. Thomas Kuhn läßt grüßen. Mein Haupteinwand gegen das Konzept der "global city region", und damit dem vieler Beiträge, ist jedoch politischer Natur: Obwohl die Ursache vieler der identifizierten und selbst bei Porter beklagten Defizite von Ballungsräumen als in der Deregulierung liegend erkannt wird, bleibt es tabu, diese in Frage zu stellen. Sie wird wie eine Naturgewalt aufgefasst, der man allenfalls palliativ oder kurativ begegnen kann.

Solch anstrengender Lektüre gegenüber erscheint das Lamuv-Bändchen als eine bescheidene Ansammlung kleiner Feuilletons. Es zeigt sich aber, dass diese Präsentationsform, indem sie exemplarische Konstellationen ins Spotlight nimmt, glänzend eignet ist, das Thema insgesamt zu erhellen. Man nehme nur die beiden 200-Wörter Skizzen über Rio de Janeiro: einerseits die Drogenmafia und der Kampf dagegen in der Favela Morro do Borel, andererseits die Favela-Informatik-Schule mit dem schönen Namen "Comitee für die Demokratisierung der Informationstechnologie". Oder die Blicke auf Shanghai: hier mit der Lupe auf Biographien des Aufstiegs und Überlebens, dort mit der Abblend- und Weichzeichnerbrille auf offizielle Entwicklungsperspektiven. Andere Texte des Bändchens sind der Welt der Müllmenschen, den Bewohnern von Dharavi in Mumbai, dem größten Slums in Asien, sowie den Hüttenvierteln von Lagos und den "gated communities" von Buenos Aires gewidmet. Manche der Skizzen deuten in Richtung einer zerfallenen Gesellschaft. Dem stehen die Perspektiven einer sich rekonstituierenden Gesellschaft in Curitiba und Porto Alegre gegenüber. Alles in allem liegt hier eine Sammlung von Schulbuch- oder Kalenderblattgeschichten vor, aufklärerisch im Sinne von Johan Peter Hebel oder Bert Brecht, und gleichzeitig nützlich für die Experten, weil sie eine Verständigungsebene untereinander und zum Publikum errichtet.

Ebenfalls über die heuristisch-verstehende Methode nähert sich Ronald Daus den jungen Megastädten des Südens. Bei diesem Text handelt es sich um den dritten Teil einer vergleichenden Studie der literarischen Produktion in den Großstädten Außereuropas. Die beiden vorangehenden Bände - "Das europäische Fundament" (wie sich Europa im Spiegel des Exotischen selber sucht) und "Die Konstruktion des Nationalen" (die Selbstfindung eines "nationalen" Selbstbewusstseins in den ehemaligen Kolonien durch Imitation imperialer Vorbilder) - stellten die Vorstufen zu der sich nun entfaltenden, durch Selbstbetrachtung immer eigenständiger werdenden Sicht- und Erzählweise dar. Hier lässt der Autor unter dem Titel "Lebenslust und Menschenleid" über 500 neuere Bücher und einige Filme mit literarischem An-

spruch Revue passieren. Dabei konzentriert er sich (nach der Häufigkeit der Nennungen) auf Rio de Janeiro, São Paulo, Manila, Mexiko-Stadt, Lima, Buenos Aires, Bangkok, Johannesburg, Luanda, Bombay und einige andere Orte, soweit dort in einer der europäischen Sprachen publiziert wird. In der Zusammenschau entsteht das Bild einer begrenzten Öffentlichkeit, die sich in Wechselwirkung mit ihrer Selbstwahrnehmung entfaltet - und zwar als Schauplatz des Menschlich-Allzumenschlichen zwischen Slum und Millionärsghetto, Exhibitionismus und Voyeurismus, als Bühne für Manifestation von Sex, Verbrechen und Leidenschaften, als Revier des Kampfes um Überleben und individuelle Selbstverwirklichung und als Schattenwelt von globaler Vernetzung und ortloser Virtualität. Im Grunde sind es Prozesse, wie sie zu Zeiten der Industrialisierung in Paris, London, Wien, Berlin, New York und anderen Städten stattgefunden haben. Es sind Manifestationen von Stadtfieber und Stadteuphorie, des Kreisens um die Droge "Stadt".

Während allerdings der erste Band mit einem schlüssigen Konzept glänzend geschrieben war (s. TRIALOG 37, 1990) und der zweite Band die Schlussfolgerung, die Selbsterschaffung eines Kollektivs in spezifisch "nationaler" Identität, bereits dem Leser zu ziehen überließ, bleibt hier das Fazit unter der Auftürmung des Materials verborgen. Immerhin könnte der Leser, der sich darüber zu erheben wagt, quasi am Horizont einen Eindruck vom Prozess der Selbsterschaffung der Megalopolen als komplexe politische, ökonomische und soziokulturelle Gebilde, von ihrer Autopoiesis gewinnen.

In der Gegenüberstellung erweist sich die literarisch-hermeneutische Methode, so sehr sie den Konventionen von Wissenschaftlern und akademisch geschulten Experten entgegenläuft, als höchst fruchtbar. Vielleicht sollten wir ihr mehr zutrauen und der analytischen Methode gegenüber kritischer sein. Denn diese misst unvermeidlich nur jenen Teil der Wirklichkeit, für den bereits Maßstäbe etabliert sind. In unserem Falle aber geht es um sich neu formierende Gebilde, oder vielmehr um den Prozess ihrer Bildung. Im Gegensatz zur Deregulierung, die von politischen Entscheidungen abhängt, ist der Prozess der Urbanisierung unumkehrbar. Der Fluchtpunkt dieser Perspektive heißt "Megapolisierung".

Jürgen Oestereich

Rita Schneider-Sliva (Hg.). Städte im Umbruch. 361 Seiten. ISBN 3-496-01245-5. 2002. EUR 49,-. Dietrich Reimer Verlag (www.dietrichreimerverlag.de).

Viele aktuelle Bücher thematisieren das Phänomen der Globalisierung im Kontext der Stadtentwicklung. Die vorherrschende Meinung besagt, dass mit der Globalisierung zwangsläufig auch eine Uniformisierung einherginge. Diesen Allgemeinplatz sucht diese Publikation zu widerlegen; denn Stadtentwicklung ist ein sehr komplexer Prozess, wobei das Phänomen "Globalisierung" nur einer unter mehreren Faktoren sein kann. Gezeigt wird dies am Beispiel von elf bedeutenden Städten, die teils als Gewinner, teils als Verlierer der jüngsten geopolitischen Umwälzungen hervortreten. Berlin und Jerusalem stehen als wiedervereinte, ehemals geteilte Städte; Hongkong und Sarajewo haben einen ebenso dramatischen Prozess der Umstrukturierung als Gesamtheit und nicht nur zur Hälfte mitgemacht. Moskau, St. Petersburg und Johannesburg sind in einem vergleichbaren Prozess der Umstrukturierung und bleiben weiterhin bestehende Zentren der Macht, während Wien und Brüssel eindeutig als eher "zufällige" Sieger globaler Machtverschiebungen hervorgegangen sind. Hanoi und Ho-Chi-Minh Stadt schließlich können als Verlierer identifiziert werden.

Der theoretische Ansatz wie auch die ausgesuchten Fälle sind hoch interessant, und die Herausgeberin entwickelt in ihrem Vor- und Nachwort Ansätze potentiell spannender Theorien. Die Fallstudien selbst, ausnahmslos von Geographen verfasst, beschränken sich auf sachlich kompetente Bestandsaufnahmen ohne den Anspruch einer analytischen Interpretation. Somit liegt die Stärke des Bandes eher seiner Qualität als Nachschlagewerk.

John Eade, Christopher Mele. Understanding the City. Contemporary and Future Perspectives. 423 Seiten. ISBN 0-631-22407-6. 2002. Blackwell Publishing, Oxford

(www.blackwellpublishers.co.uk).

Das Buch ist insofern eine Sensation, als es versucht, die Lücke zu füllen zwischen den theorieschwangeren Werken der 60er bis 80er Jahre und den eher kulturbetonenden Schriften (und Bildern) der letzten Dekade. Wie komplex die Materie ist, zeigt schon die Tatsache, dass die Inhaltsangabe bei 18 Kapiteln sechs Hauptteile aufzählt, statt der sonst üblichen drei oder vier: bei den vielen illustren Autoren aus der Welt der Stadtsoziologie auch kein Wunder. Referenzen zu anderen Vordenkern erscheinen überall, wie z.B. im Kapitel "Social Justice and and South African City" (frei nach "Social Justice and the City" von Harvey) oder Peter Marcuses Kritik an den neueren Veröffentlichungen zur Cyberkultur von der Ikone Manuel Castells (die er als "Entpolitisierung" entlarvt). Regional bilden die Aufsätze Schwerpunkte in Süd- und Südost-Asien, in Nahost und in den USA. Ein Problem für den Leser ist, dass fast alle Kapitel des umfangreichen Bandes hochgradig interessant erscheinen und eine halbwegs gründliche Auseinandersetzung mit den Aussagen der Autoren Monate in Anspruch nehmen würde – wer kann sich heutzutage diesen Luxus leisten?

Kosta Mathéy

Oliver Fuchs, Thomas Schleifnecker. Handbuch ökologische Siedlungsentwicklung. 300 Seiten. ISBN 3-503-06024-3. 2001. Erich Schmidt Verlag, Berlin (www.erich-schmidt-verlag.de).

Der Band ist herausgegeben von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und nimmt Bezug auf 15 von dieser Organisation geförderte Modellprojekte in Deutschland. Diese Projekte werden im ersten Kapitel des Buches jedes einzeln vorgestellt und decken das ganze Spektrum von Reihenhaus-Umbauten bis hin zu alternativen Öko-Kommunen ab. Die meisten dieser Projekte sind noch im Bau oder auch nur in der Planung - eines wird sogar als zwar im Ansatz interessantes, aber in der Realisierung misslungenes Vorhaben abgehakt. Die folgenden Kapitel decken die üblichen Sektoren des ökologischen Siedlungsbaus ab: Städtebau, Hochbau, Verkehr, Freiflächen und Boden, Energie, Wasser, Abwasser und Abfall. Das Besondere ist allerdings, dass diese Themen konkret aus der Erfahrung der erwähnten Modellprojekte heraus beschrieben und evaluiert werden - also keine abstrakten und idealtypischen Theorien sind, deren Beschränkungen sich dann erst später in der Praxis manifestieren. Da alle Projekte ganz neu sind, entfällt auch der lästige "déjà vu"-Effekt, der viele renommierte Hochglanz-Publikationen belastet. Auch die übersichtliche und ansprechend bebilderte Aufmachung trägt zu der sehr positiven Bewertung dieses Titels bei, die der Rezensent abschließend vermitteln möchte.

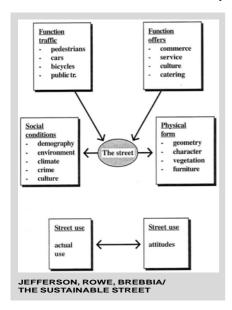
Kosta Mathéy

Colin Jefferson, Janet Rowe, Carlos Brebbia (eds). The Sustainable Street. 262 Seiten, ISBN 1-65312-832-5. 2001. WIT Press, Southampton. (www.witpress.com).

Der Sammelband geht offensichtlich auf eine nicht genauer spezifizierte Konferenz in Bristol zurück und die Auswahl der Themen scheint eher zufällig zusammengestellt. Die Einführung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Synopsis der Einzelbeiträge; ein zusammenfassendes Kapitel am Ende erachteten die Herausgeber für überflüssig. Um so erstaunlicher, dass die zehn von unterschiedlichen Autoren (fast alles Architekten) stammenden Kapitel fast ausnahmslos hoch interessante Themen aufgreifen und kompetent geschrieben wurden. Der Norweger Winar Lillebye zeichnet z.B. genial die Geschichte der Stadtplanung in Form von Straßenplanung auf 40 Seiten nach; John Allinson

erläutert die schrittweise Rückeroberung des Straßenraums durch die Fußgänger in Bristol; eine Autorengruppe aus Sheffield schildert Erkenntnisse und Erfahrungen von Kindern in Planung und Nutzung von öffentlichen Wegen, gefolgt von einem Essay Ian Kenvyns über die Riten Jugendlicher auf Straßen. Henry Shaftoe analysiert unterschiedliche Optionen der Gewaltprävention im öffentlichen Raum, wobei er der Alternative "Integration" eindeutig den Vorzug gibt gegenüber der in den USA verbreiteten Präferenz für "Repression". Clara Greed räsoniert brillant über den Niedergang öffentlicher Toiletten in England und anderswo und plädiert für eine bewusste Renaissance dieser in Vergessenheit geratenen Kultur. Die Erfahrungen mit Verkehrsberuhigung in Cambridge werden von G. Hughes und S.Ison vermittelt, während Roxanne Warren – unter dem Motto "Urban Oasis" und ausgehend von dem irrationalen Flächenverbrauch behördliche vorgeschriebener KfZ Stellflächen - fußläufig erschließbare autofreie Wohncluster propagiert, die ihre Transportbedürfnisse durch "Automated Transit Links" wesentlich besser befriedigen.

Kosta Mathéy



Jürgen Brunsing, Michael Frehn (Hg.). Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr. 95. IRPUD, Universität Dortmund. 1999. ISBN 3-88211-116-X. 134 Seiten. EUR 12,50.

Der Band über die "Stadt der kurzen Wege" ist das Ergegnis einer interdisziplinären Tagung an der Universität Dortmund im November 1998. Obschon der Band vor drei Jahren erschienen ist, ist er mitnichten veraltet. Die "Pro- und Contra-Positionen zur Sinnhaftigkeit dieses städtebaulichen Leitbildes" (nämlich das der kurzen Distanzen), aber auch die "Wege und Beispiele,

wie aus dem Dilemma des Nichtstun" zu Umsetzungsstrategien zu kommen ist, haben sich seither nicht wesentlich verändert.

Der erste Teil des Bandes konzentriert sich auf die handlungsleitende und -lenkende Politik von Verkehr und Verkehrsinfrastruktur und belegt mit vielen Daten die Dissoziierung der Funktionen, die zu vermehrtem Transport und Verkehr führt. Der Ton dieser Beiträge ist resignativ-apologetisch, weil dieser Trend unausweichlich und eine ihn konterkarierende kleinräumige Verschachtelung für unwahrscheinlich gehalten wird. Dem stellen die Aufsätze im zweiten Teil mit Beispielen wie Tübingen und München-Riem ein mehr normativ als technisch begründetes Modell vor, das ökonomische Synergien und höhere Wohnqualität bei einer funktional verknäulten Siedlungsweise verspricht. Um dies flächendeckend durchzusetzen, müsste den jeweiligen Bewohnern der damit verbundene Gewinn an Lebensqualität schmackhaft gemacht werden.

Der Band ist allen zu empfehlen, die sich fundiert informieren möchten über den gegenwärtigen Stand der Debatte hinsichtlich einer gegen den Trend verkehrsmindernden Verknüpfung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen und des damit verbundenen Leitbilds einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Stadt- und Verkehrsplanung.

Jürgen Oestereich

David Driskell. Creating Better Cities with Children and Youth. A Manual for Participation. 208 Seiten. ISBN 1-85383-853-5. 2002. Britische Pfund 20,-. Earthscan, London (www.earthscan.co.uk).

Dieses erfreuliche Handbuch entstand unter der Obhut (und mit Finanzierung) der UNESCO und deren MOST-Programm (Management of Social Transformations). Die Feststellung, dass Kinder als wichtiger Teil der Stadtbewohner und Straßenbenutzer nicht nur einen Anspruch darauf haben sollten, bei der Gestaltung der Umwelt mitzureden, sondern in vielen Fällen auch unbefangener zu guten Lösungen finden, ist zwar nicht neu, wird aber merkwürdigerweise von Planern und anderen Entscheidungsträgern fast immer ignoriert. Dieses Buch zeigt, dass und insbesondere wie die Planung zusammen mit Kindern und Jugendlichen möglich ist. Natürlich: Was Kinder können, sollte Erwachsenen auch zugemutet werden können. Deshalb ist der Band ein Handbuch für partizipative Planung schlechthin.

Das Material ist in der Reihenfolge logisch abfolgender Planungsschritte organisiert. Das echte Leben funktioniert natürlich weder logisch noch rein sequentiell. Viele im Idealfall konsekutive Aktivitäten laufen realiter parallel und unter Anteilnahme einer Vielzahl von sichtbaren und un-

TRIALOG

A Journal for Planning and Building in the Third World

- A journal for architects, planners, sociologists, geographers, economists and development planners.
- A journal for the exchange of professional experience in the field of urban development in the Third World.
- A journal for the presentation and discussion of new research results and for the discussion of recent concepts of development policies for urban change.
- A journal of free discussions, of work reports and of documentation of alternative approaches

The thematic range of TRIALOG includes among other related topics: Urbanization and housing policy / architecture and regional cultures / ecology, technological transfer and appropriate technologies / rural development strategies.

Contributions in TRIALOG are written in German or English, with a summary in the respective other language.

Available TRIALOG-numbers in English:

- 38 District Planning in Action
- 39 Planning Methods
- 43 Urban India
- 46 Brasilien Brazil
- 47 Community-Based Housing Finance
- 48 Infrastructure for Sustainable Development
- 49 Istanbul Habitat
- 50 Habitat II, Crowding and Health
- 51 Tailor-made?
- 55 Planning Local Government
- 58 Urban Heritage and Cultural Tourism
- 60 Gender and Sustainable Cities
- 63 Planning and Health
- 65 Urban Agriculture
- 66 Grassroot Urbanity Local Heroes
- 69 South(ern) Africa
- 70 Peripheries
- 71 Eco-technology
- 72 Eco-community
- 73 Disaster Relief
- 74 Urban Land Management

Single issue 10,- EUR (plus postage)
Previous issues (till No. 71) 6,- EUR (plus postage)

Subscription of TRIALOG (4 issues/year):

- 35,- EUR for personal orders (plus postage)
- 45,- EUR for institutions (plus postage)
- 20,- EUR for students (plus postage)

Membership in the association: 65,- EUR (annual fee, incl. the subscription of TRIALOG)

Orders for subscription / single issues: IKO-Verlag für interkulturelle Kommunikation, Postfach 900 421, D-60444 Frankfurt a.M., Germany, e-mail: ikoverlag@t-online.de

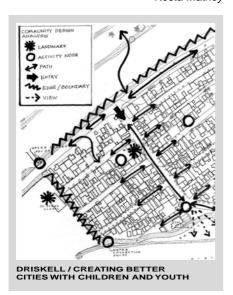
Membership / orders for previous issues: TRIALOG - Gislind Budnick, Heslacher Wand 35A, D-70199 Stuttgart, GERMANY, e-mail: gb@trialog.de.eu.org

For more information:

www.trialog-journal.de

sichtbaren Akteuren ab, weshalb die Kapitel im Grunde auch anders angeordnet sein und in jedem Fall anders gelesen werden können – was von den Lesern sicher auch gemacht werden wird, denn schon beim Blättern will man überall weiterlesen. Allerdings könnte man sich am Ende die Frage stellen, ob die im Detail beschriebene Partizipation nicht auch zum Selbstzweck mutieren kann, denn der Frage der Umsetzung und der konkreten Ergebnisse wird erstaunlich wenig Raum gelassen. Ein Zufall?

Kosta Mathéy



Gesellschaft und Politik

Saskia Poldervaart et al.(eds.).
Contemporary Utopian Struggles.
Communities between Modernism and
Postmodernism. 317 Seiten. 2001.
Arksant Academic Publishers, Amsterdam (Cruquisweg 31, NL-1019 AT-Amsterdam).

Die Aufsatzsammlung enthält ausgewählte Beiträge einer Konferenz, die unter dem Titel "Utopian Communities and Sustainability" 1998 von der International Communal Studies Association in Amsterdam ausgerichtet wurde. Diese Gesellschaft, die ihre Wurzeln in der Kibbuzim-Bewegung und aber auch in spirituellen wie anarchistischen Ideen hat, vereint so die gegensätzlichsten sozialen Tendenzen, weswegen man ihr - im Gegensatz zu vielen Einzelgruppen - keinen Dogmatismus vorwerfen kann. Bemerkenswert an den Tagungsbeiträgen ist das Bemühen, die eigenen, gelungenen wie gescheiterten Erfahrungen theoretisch aufzuarbeiten und auch konstruktiv in den Kontext globaler Gesellschaftsveränderungen zu setzen.

Der erste Teil des Bandes setzt bewusst den Akzent auf die intellektuelle Reflexion, wie z.B. das Einführungskapitel von Saskia Poldervaart, der die Brücke zwischen Utopien und unterschiedlichen Interpretationen von Nachhaltigkeit zum Thema hat. Teil Zwei enthält empirische Forschungsergebnisse zu Teilaspekten des Lebens im Kollektiv, während Fallstudien einer Auswahl real existierender Communities den Abschluss des Buches bilden. Während andere Publikationen zu dem Thema in der Hauptsache Katalog-Charakter haben oder (oft: Selbst-) Darstellungen einer einzigen Gemeinschaft sind, dürfte diese Neuerscheinung einen erfreulichen Fund für all jene darstellen, die mehr als nur praktische Informationen suchen.

Kosta Mathéy

Stepen Zunes, Lester Kurtz, Sarah Beth Asher. Non-violent Social Movements. 330 Seiten. ISBN 1-57718-076-3. 1999, Reprint 2000. Blackwell Publishers, Malden (Mass) & Oxford.

Gerade in diesen Tagen, in denen weltweit Gewalt als Mittel der Regierung wie auch der Widerstandsbewegungen wieder Konjunktur zu haben scheint, gebührt einer Publikation über gewaltfreie Strategien zur Durchsetzung sozialen Wandels und zur Überwindung repressiver Regimes besondere Aufmerksamkeit. Schließlich gelang es, mittels gewaltfreier Bewegungen, über die vergangenen zwei Jahrzehnte über 20 autoritäre Regimes zu stürzen und noch mehr Regierungen zu maßgeblichen Reformen zu bewegen. Abgesehen von dem humanitären Erfolg hat sich so auch in der materiellen Sicht einer Kosten-Nutzen-Rechnung die gewaltfreie Option des Widerstandes als effizienter erwiesen. Doch die Bewegung reicht natürlich viel weiter zurück. Die ältesten Berichte gewaltfreien Widerstandes sind 3.000 Jahre alt und hebräischen Ursprungs. Im übrigen propagieren fast alle religiösen Lehren die Gewaltfreiheit, allen voran natürlich die großen Religionen des Orients (wie Taoismus), der Buddhismus und das Christentum. In der Neuzeit kommen explizit gesellschaftliche Motive hinzu, wie bei Gandhi oder Martin Luther King.

Die Herausgeber der Aufsatzsammlung, die auch einige Reprints aus anderen Quellen enthält, haben ihr Material im wesentlichen nach regionalen Gesichtspunkten geordnet: Nahost, Europa, Asien, Afrika, Lateinamerika, Nordamerika. Zwei übergreifende Aufsätze stehen am Anfang: Einer zeichnet die Geschichte der gewaltfreien Bewegungen global nach, der zweite extrahiert den Gender-Aspekt daraus. Die Herausgeber haben ihre Hausaufgaben in dem zusammenfassenden Schlusskapitel vorbildlich erledigt und dabei, wie sie selbst feststellen, mehr Fragen gestellt als Antworten gegeben. Eine interessante, aktuelle und gleichzeitig notwendige Publikation.

Kosta Mathéy

Ottmar Ette, Martin Franzbach (Hg.). Kuba heute – Politik, Wirtschaft, Kultur. 863 Seiten. 2001. Vervuert-Verlag, Frankfurt am Main.

Den Herausgebern ist es gelungen, ein vielseitiges Mosaik als Spiegelbild der gegenwärtigen kubanischen Gesellschaft zusammenzustellen. Einzelne Beiträge zu Standardthemen werden durch Kapitel, die Besonderheiten im Detail herausgreifen, wie z.B. die kubanische Sexualpolitik oder Kultur-Spezialitäten, ergänzt.

Die Gliederung erfolgt in fünf thematische Kapitel: "Geographie und Stadtentwicklung", "Politik und Gesellschaft", "Wirtschaft", "Kultur" und "Deutschland und Kuba" – wobei die "Kultur" mit einem Spektrum von kubanischer Kulturpolitik, ethnologischen Wurzeln, Literatur, Film, Musik, Malerei bis zur Philosophie einen breiten Raum in dem fast 900seitigen Werk einnimmt.

Im Kapitel "Geographie und Stadtentwicklung" werden insbesondere die Wohnungspolitik der 90er Jahre als dringliche Problemstellung und die Entwicklung der Stadterneuerung angesprochen. Für diese stellte die aus der Notsituation eingeleitete Öffnung Kubas für den Tourismus zugleich eine Chance dar wie auch die Notwendigkeit, sich mit neuen Problemen wie Verdrängungsprozessen auseinanderzusetzen. Es entstanden einzigartige Projekte und Strukturen, wie die finanzielle Selbstverantwortlichkeit der Oficina del Historiador, die für Kuba als gelungenes Experiment gesehen werden können.

"Politik und Gesellschaft" als zentrales Thema analysiert in sechs Beiträgen die Entwicklung der Außenpolitik und internationalen Beziehungen Kubas mit besonderer Betrachtung des Verhältnisses zu den USA und Europa. Innenpolitisch wird neben der Gestaltung und Auswirkung der Revolution und den Formen und Repressionen der Opposition der unumgänglichen Frage nach der Zukunft Kubas nachgegangen.

In vier Beiträgen greift das Kapitel "Wirtschaft" die angespannte Situation seit dem Zerfall der Sowjetunion heraus, betrachtet Strategien zu deren Bewältigung und entwickelt Thesen zu zukünftigen Problemstellungen. Neben der aktuellen Agrarpolitik werden auch der beachtliche Ausbau der High-Tech-Industrie sowie die Stellung und (Negativ-)Auswirkungen des Tourismus auf Kuba thematisiert.

Der Abschnitt "Kultur" bietet neben dem altbekannten Themenkanon interessante kuba-spezifische Einblicke, die aus der Analyse der gegenwärtigen Kulturströmungen weiter zum Verständnis der aktuellen Situation der Gesellschaft beitragen. Der Umfang des Kapitels entspricht der zentralen Bedeutung und Reichhaltigkeit von Kunst und Kultur in Kuba durch seine Geschichte und nicht zuletzt durch die Förderung der letzen 40 Jahre.

"Deutschland und Kuba" wirft neben der

deutschen Kuba-Politik nach der Wiedervereinigung ein zweites Schlaglicht auf die Geschichte der deutschen Kolonie auf Kuba während des Dritten Reiches.

Für Fachleute verschiedener Disziplinen stellt das Werk eine gute Möglichkeit dar, sich durch prägnante und zum Teil sich untereinander ergänzende Überblicke der verschiedenen Themenbereiche in das Thema Kuba einzuarbeiten. Querverweise. Einzelheiten und die reichhaltigen Literaturangaben bieten weitere Anknüpfungspunkte für die Recherche. Aber auch für den interessierten Laien, der hinter die tourismuswirksame Fassade von Buena-Vista-Social-Club blicken möchte, bietet "Kuba heute" die Möglichkeit, sich gezielt und in bewältigbarem Umfang zu informieren.

Auch wenn sich Informationsgehalt, Detailliertheit und Stil der verschiedenen Autoren im Niveau geringfügig unterscheiden, stellt das Werk einen hochkarätigen Beitrag zur aktuellen Kuba-Diskussion dar. In seiner Zusammenstellung und Aktualität ist "Kuba heute" momentan einzigartig und wird sicher längerfristig zur Standardlektüre all derer gehören, die sich eingehender mit Kuba beschäftigen wollen.

Katja Bürmann

Malve von Hassel. The Struggle for Eden. Community Gardens in New York City. 183 Seiten. ISBN 0-89789-858-3. 2002. Britische Pfund 43,50. Eurospan Publishers, London (FAX 0044-20-73790609.

Die Autorin, Dozentin des Suffolk County Community College (NY), hat seit vielen Jahren die Geschichte der New Yorker "Community Gardens" verfolgt. Eine Geschichte, die - wie die Squatterbewegung in Europa - mit viel Enthusiasmus begann, und über die Jahre peu-à-peu von der Dreifaltigkeit von Bürokraten, Polizei und Grundstücksspekulanten aus dem Mosaik des Stadtlebens wieder verdrängt wurde. Die New Yorker Gemeinschaftsgärten wurden initiiert und getragen von einer benachteiligten und in der Regel schwarzen Bevölkerungsgruppe, die (über den Selbstanbau von Nahrungsmitteln) gleichzeitig eine Antwort auf ihre materiellen Bedürfnisse suchte wie auch soziale und kulturelle Zentren im Stadtteil schuf.

Die Chronik der "Community Gardens" wurde von der Autorin mit glaubhafter Anteilnahme wiedergegeben und gleichzeitig in einen globalen historischen Kontext gesetzt, der mit der Schrebergartenbewegung in Deutschland beginnt und auch die jünsten Erfahrungen in anderen nordamerikanischen Städten mit einschließt. Der in akademischen Publikationen sonst so verbreiteten Dominanz der linken Hirnhälfte wurde wahrscheinlich bewusst eine Absage erteilt: Somit ist mit Sicherheit kein trockenes Akademikerbuch entstanden. Die aufgelisteten bibliographischen Referenzen sind zwar umfangreich und sicher wichtig, aber der Text selbst ist eher narrativ, springt wie im Leben vor und zurück, und scheut sich nicht, zentrale Ereignisse, wie die Räumung von bestimmten Community Gardens, wieder und wieder in die Erinnerung zu rufen. Last but not least handelt es sich um die wahrscheinlich gründlichste und kompetenteste Literatur zu dem Thema, das zudem seine elementaren Informationen aus Primärguellen schöpft. Leider ist der Preis des Werkes für die Protagonisten selbst wie für meisten Community-Aktivisten - die es in erster Linie angeht - unerschwinglich. Wie in der Geschichte der Gärten selbst hat das Kapital wieder einmal die Oberhand gewonnen. Kosta Mathéy

Dirk Hoeges. Nicolò Macchiavelli - Die Macht und der Schein. C.H.Beck Verlag. 2000. ISBN 3-406-45864-5. 216 Seiten. EUR 25,-.

Macchiavelli hat im wesentlichen zwei epochale Werke hinterlassen, die noch heute die Geister bewegen. Das bekanntere ist "Der Fürst" mit seinen zynischen Ratschlägen an den Machhaber zur Sicherung seiner Macht nach innen und im Konflikt mit seinen Kollegen. Das weniger bekannte, aber für die Politik- und besonders die Demokratiediskussion bedeutendere, sind die "Diskurse", die sich an eine quasi demokratische und kollektive Herrschaftsgruppe - vermutlich die seiner Heimatstadt Florenz - richten.

Hoeges entfaltet im Bemühen um Einfühlung und Präzision den Kontext, in den sie mutmaßlich zu stellen sind, leider auf Kosten des sachlichen Gehalts der Aussagen. Darüber hinaus konzentriert er sich auf den "Principe" und verwehrt den "Discorsi" eine vergleichbar differenzierte Interpretation. Insgesamt richtet er sich damit mehr an Historiker und Philologen und weniger an Leser, die die Frage von Macht und kollektiver Durchsetzung umtreibt. Diesen seien weiterhin die Studien von Isaiah Berlin (in: Das krumme Holz der Humanität, Frankfurt 1996) und Harvey S. Mansfield (Macchiavelli's New Modes and Orders, Ithaka 1979) empfohlen.

Jürgen Oestereich

Robert Chambers. Participatory Workshops: A Sourcebook of 21 Sets of Ideas and Activities. 220 Seiten. ISBN 1-85383-863-2. 2002. Britische Pfund 9,-. Earthscan Publishing, London (www.earthscan.co.uk).

Der Name des Autors ist fast schon ein Synonym für partizipative Planungsmethoden. Schon 1983 veröffentlichte er seinen Klassiker "Rural Development: Putting the Last First" (siehe TRIALOG 37, S. 49), gefolgt von einer Serie anderer Erfolgstitel. Jetzt meldet er sich mit einem Handbuch für Moderatoren zurück, in dem er seine kumu-

TRIALOG

Zeitschrift für das Planen und Bauen in der Dritten Welt

- Ein Journal für Architekten, Stadtplaner, Ökologen und Entwicklungsplaner.
- Ein Journal zum Austausch beruflicher Erfahrungen im Bereich städtischer und ländlicher Entwicklung der Dritten Welt.
- Ein Journal zur Aufarbeitung neuer Forschungsergebnisse und zur Diskussion entwicklungspolitischer Konzepte für die räumliche Planung.
- Ein Journal der freien Diskussion, der Arbeitsberichte und der Dokumentation richtungsweisender Ansätze

Die thematische Bandbreite von TRIALOG umfasst u.a. Verstädterung und Wohnungspolitik / Architektur und regionale Kulturen / Ökologie, Technologietransfer und Angepasste Technologien / Ländliche Entwicklungsstrategien.

Themen der letzten Jahrgänge: 53 (2/97) Hofhäuser 54 (3/97) Wiederaufbau in Kriegsregionen 55 (4/97) Planung kommunal 56 (1/98) Altstadterneuerung in Südostasien 57 (2/98) Lateinamerika - Wer baut die Stadt?

Urban Heritage and Cultural Tourism 58 (3/98) 59 (4/98) ASA-Proiekte

60 (1/99) Gender and Sustainable Cities

61 (2/99) Curitiba

62 (3/99) Lehre und Forschung 63 (4/99) 64 (1/00) Planung und Gesundheit Algier - Stadt, Metropole, Region

65 (2/00) Urban Agriculture

66 (3/00) Grassroot Urbanity. Local Heroes 67 (4/00) Aneignungen und Transformationen

68 (1/01) China

69 (2/01) South(ern) Africa 70 (3/01) Peripheries

71 (4/01) Eco-technology

72 (1/02) Eco-community

73 (2/02) Disaster Relief - Katastrophenhilfe

Urban Land Management 74 (3/02)

Einzelheft 10,- EUR (zzgl. Versand)

Abo-Preis für 4 Ausgaben (1 Jahrgang): Standard-Abo: 35,- EUR (zzgl. Versand) Institutionen-Abo: 45,- EUR (zzgl. Versand) Studenten-Abo: 20,- EUR (zzgl. Versand)

Abo-Bestellung / Einzelheft:

IKO-Verlag für interkulturelle Kommunikation, Postfach 900 421, D-60444 Frankfurt a.M., Germany, e-mail: ikoverlag@t-online.de

Mitgliedschaft im Herausgeberverein: 65,- EUR im Jahr (Mitgliedsbeitrag inkl. TRIALOG-Abo)

Hefte älterer Jahrgänge (bis einschl. Nr. 71) können einzeln oder in Themenpaketen für 6,- EUR / Heft (zzgl. Versand) dierekt beim Verein bezogen

Antrag auf Mitgliedschaft / ältere Jahrgänge: TRIALOG - Gislind Budnick, Heslacher Wand 35A, D-70199 Stuttgart, GERMANY, e-mail: gb@trialog.de.eu.org

Mehr Infos jetzt auch im Internet unter:

www.trialog-journal.de

lative Weisheit in Sachen "Organisation von partizipativen Workshops" über 21 Kapitel verteilt preisgibt. Strategische Tiefstapelei unterstreicht selbstredend die Autorität des Autors und macht den Lesern Mut, eingefahrene Moderationspraktiken in Frage zu stellen und mit innovativen Ansätzen zu experimentieren. Der Grundtenor ist, dass ein Workshop nur dann gelingen kann, wenn er den Teilnehmern wie auch den Koordinatoren Spaß macht, und der witzige Schreibstil illustriert diese Behauptung vorzüglich. Dennoch ist der Inhalt alles andere als oberflächlich, und auch erfahrende Moderatoren können hinzulernen. Ein Werk, das vorbehaltlos weiterempfohlen werden kann.

Kosta Mathéy

Infrastruktur

Kerry Turner, Ian Bateman. Water Resources and Coastal Management. 527 Seiten. ISBN 1-84064-222-X. 2001. Britsche Pfund 125,-. Edward Elgar, Cheltenham (www.e-elagar.co.uk).

Das dicke Buch sieht aus wie ein Konferenzband, ist es aber nicht: Es handelt sich um einen Reader mit 33 zuvor woanders veröffentlichten Beiträgen zum Thema Küstenschutz. Dabei wurden die Texte nicht einmal einheitlich neu gesetzt, sondern die Ursprungsseiten – oft genug aus Zeitschriften - wurden nur verkleinert und reproduziert. Inhaltlich sind die Beiträge fünf Abschnitten zugeordnet. Der erste Abschnitt ist übertitelt mit "Marine and Coastal Science" und als Einleitung gedacht, mit Definitionsklärung und ähnlichem. Kapitel Zwei unternimmt eine Bestandsaufnahme über die von den Menschen verursachten Schäden und Risiken, worauf als nächstes Thema das Küstenmanagement vertieft wird. Im vierten Abschnitt wird der Versuch einer Quantifizierung von Schäden unternommen und unterschwellig auch die Frage des damit eingehandelten Nutzens in den Raum gestellt. Teil Fünf schließlich ist geographisch ausgerichtet, wobei verschiedene "regionale Meere" das Leitthema darstellen.

Der teure Band ist für Bibliotheken gemacht – wer sonst könnte sich den Kaufpreis leisten? Der Inhalt spiegelt den aktuellen Wissensstand wieder und erspart den Lesern mühsame Detailsuche in zahllosen Zeitschriften. Leider ist die Aufmachung stinklangweilig und Satz wie Druckqualität lassen zu wünschen übrig.

Kosta Mathéy

M. Sohail, S. Cavill, A.P. Cotton. Operation, Maintenance and Sustainability of Services for the Urban Poor. 2002. 199 Seiten. WEDC, Loughborough University (WEDC@lboro.ac.uk).

Dieser Band ist eine Zusammenstellung der Ergebnisse von Feldstudien und ihrer Lektionen im Bereich der Unterhaltung von technischer Infrastruktur in Slum Upgrading-Projekten in Sri Lanka, Karachi und Faisalbad (Pakistan) sowie Cuttack (Indien). Es geht dabei um Zielgruppenfragen, die technischen Kenntnisse zum Management und Unterhalt ("Operation and Maintenance", O&M) der Infrastruktur, die Rolle der verschiedenen Akteure und ihre Beteiligung, institutionelle Nachhaltigkeit, die Partizipation der Betroffenen und Methoden zur Stimulierung von mehr Partizipation, finanzielle Nachhaltigkeit, die klassische Frage der Kostendeckung ("cost recovery") und die Bereitschaft der Betroffenen, sich an den Kosten zu beteiligen.

Generelle Schlussfolgerung ist, dass O&M weder für die betroffenen Siedler noch für die Gemeinden von großer Priorität sind, da dies nicht von Beginn der Maßnahmen entsprechend in den Projektentwurf eingebaut wurde. Alle späteren Initiativen waren schwierig und zeigten recht gemischte Resultate. Aber die Autoren schaffen es, eine ganze Reihe von Prinzipien zu formulieren, die schon bei Projektentwurf etabliert und institutionalisiert sein sollten. Wichtig sind Community-Beteiligung und klare Rollenbeschreibung; technische Hilfsinstrumente gibt es reichlich für all die Projekte, deren Manager sich für den partizipativen Ansatz entschließen.

Dieses Buch ist eine interessante Lektüre für den Experten, aber die darin vorgestellten Instrumente sollten besser noch zu einem Handbuch umgearbeitet werden, wenn eine breitere Anwendung dieser Instrumente erfolgen soll.

Florian Steinberg

Peter Harvey, Sohrab Baghiri, Bob Reed. Emergency Sanitation. 358 Seiten. ISBN 1-84380-005-5. 2002. Water, Engineering and Development Centre (WEDC), Loughborough University, UK (www.lboro.ac.uk).

Dieser Band unterscheidet sich von anderen einschlägigen Fachbüchern zum Thema "Sanitation" dadurch, dass er ganz gezielt auf den Einsatz in Katastrophenfällen und -gebieten zugeschnitten ist. Die erste Hälfte des Buches, als "Manual" deklariert, behandelt die dinglichen Lösungen wie z.B. Methoden der Datenerfassung, Techniken der Abwasser- und Müll-Beseitigung (einschließlich der Entsorgung von Leichen), Partizipationspraktiken etc. Teil Zwei, als "Design Guidelines" ausgewiesen, zielt auf Organisations- und Management-Fragen ab und enthält viele Tabellen und Flow Charts. Ein dritter Teil stellt auf 50 Seiten eine Fallstudie zu einem Flüchtlingscamp in Zambia vor. Ein Unikum ist eine beigefügte Kreditkarten-große CD mit dem vollständigen Text des Buches als verlinkte PDF-Datei und einiges mehr.

Selbst für den Kontext tagtäglicher Infrastruktur-Planungsaufgaben ist die Veröffentlichung ein nützliches Referenzwerk, denn einmal sind natürlich die beschriebenen Prinzipien immer die gleichen und andererseits zwingt der chronische Mangel an Finanzmitteln auch die Bewohner von (insbesondere jüngeren) informellen Siedlungen, mit provisorischen Lösungen vorlieb zu nehmen, bis mit standardgerechten Anlagen in ungewisser Zukunft gerechnet werden kann. Kurz: eine seriöse und praxisrelevante Veröffentlichung.

Kosta Mathéy

Steward Barr. Household Waste in Social Perspective. 206 Seiten. ISBN 0-7546-1918-4. 2002. 40 Pounds Sterling. Ashgate Publishing, Aldershot (www.ashgate.com).

Ausgangspunkt dieser Dissertation ist die Feststellung, dass die Umweltbelastung durch die sogenannte Zivilisation ungebremst weiter ansteigt und die versprochene Entlastung durch technischen Fortschritt und durch steuerliche Incentives oder Strafen nicht eingetreten ist bzw. auch auf absehbare Zeit nicht zu erwarten ist. Deshalb erscheint die Einflussnahme auf den Faktor "Mensch" wichtiger als je zuvor, doch wissenschaftliche Erkenntnisse auf diesem Gebiet sind rudimentär. Die Arbeit setzt sich daher zum Ziel, dieses Feld exemplarisch am Beispiel "Müllvermeidung-Mehrfachnutzung-Müllrecycling" zu untersuchen und den Weg zur konsequenten Entwicklung von Strategien zur Verhaltensänderung aufzuzeigen.

Als erster Schritt werden drei zentrale verhaltensbestimmende Faktoren analysiert: Umweltbewusstsein, Rahmenbedingungen und psychologische Schranken. In Hinblick auf eine empirische Testbefragung in Exeter (mit ca. 660 auswertbaren Fragebogen-Rückläufen) wurden die Instrumentarien entwickelt. Dabei wird insbesondere viel Mühe verwandt auf eine repräsentative Wertung der eingehenden Fragen und Befragtengruppen untereinander. Die gewonnenen Ergebnisse wurden dann mit vergleichbaren Teilbefunden aus der (insbesondere nordamerikanischen) Literatur verglichen und so auf ihre Plausibilität hin überprüft. Abschließend werden für die drei Müll-bezogenen Verhaltensziele (Vermeidung, Wiedernutzung, Recycling) Strategieempfehlungen mit adäquaten Maßnahmen ausgesprochen und noch notwendige Vertiefungsforschungen genannt.

Die Arbeit ist sozial hoch relevant und methodisch vorbildlich durchgezogen. Höchstes Lob ist hier angesagt und hat sich sicher auch in der Bewertung der Dissertation niedergeschlagen. Die damit erzielten exemplarischen Strategie-Elemente sind sicher auch richtig, bewegen sich aber im Rahmen des ohnehin üblichen Spektrums. Die Verarbeitung des Hardcover-Einbandes spricht mit abgeschnittenen Seitenzahlen und auf dem Kopf stehenden Umschlag bei dem Rezensionsexemplar für sich.

Kosta Mathéy