

TRIALOG 83

Zeitschrift für das
Planen und Bauen
in der Dritten Welt
4/2004

Entlang der
Seidenstraße



The basic idea of the publishers of this Trialog issue was to present the spatial problems of a region almost unknown to western countries. At the end of the Soviet Empire many newly independent states were founded in the area between China and the Caspian Sea, an area, which for long time was almost not accessible to Westerners.

Being one of the oldest routes of the world for international commerce, the Silk Road has been rediscovered during the last years. The Silk Road is a trans-Asian road network starting from China, crossing Central Asia, the Middle East and the Near Eastern Countries to Europe. For centuries it was the most important road of the region forming a cultural and economic bridge between Asia and the Occident.

The cultural heritage of an area – which attracted already Marco Polo, Sven Hedin and Ferdinand von Richthofen – and the economic and social transformation process in the region, are influencing the built environment, urban planning, and local architecture. The geopolitical balance and structure of the region is changing dramatically and finds its expression in new buildings, modern construction activities and even in the newly built capital of Kazakhstan (Astana).

The authors describe different facets of the development in architecture and urban planning in countries along the Silk Road. The present volume does not claim to give a complete or detailed overview over the whole region. Indeed there are many remaining information gaps along the Silk Road. However, the authors hope to fill the gaps in one of the next issues of this journal.

Grundidee dieses Heftes ist es, Architektur, Bautätigkeit und Stadtplanung einer Region vorzustellen, die bislang in Deutschland noch wenig bekannt ist.

Denn mit dem Zerfall der ehemaligen Sowjetunion haben sich an deren Südrand mehrere unabhängige Staaten gebildet, die sich in einer alten Kulturregion neu formierten.

Reich an landschaftlichen Schönheiten, aber auch reich an Bodenschätzen, ist die Region der alten Seidenstraße wieder ins Bewußtsein des Westens gedrungen, und erst langsam werden Informationen über die Staaten Zentralasiens in den westlichen Wissensspeichern gesammelt. Publikationen zum Thema waren bislang hauptsächlich in russischer Sprache und entsprechend sowjetischer Vorgaben erschienen.

Sowohl das reiche kulturelle Erbe der Region, die schon Marco Polo, Sven Hedin und Ferdinand von Richthofen angezogen hatte, als auch die modernen Bauaktivitäten, die bis zum Neubau der Hauptstadt Kasachstans reichen, sollen in dem vorliegenden Heft dargestellt werden. Die Autoren beschreiben unterschiedliche Facetten der architektonischen und stadtplanerischen Entwicklungen in Ländern entlang der ehemaligen Seidenstraße, die über viele Jahrhunderte Brücke und Verbindung von Orient und Okzident war, und nun durch Gelder des Europäischen Entwicklungsfonds wieder zum Leben erweckt werden soll.

Während die Reihenfolge der Artikel der räumlichen Verteilung „Entlang der Seidenstraße“ von West nach Ost entspricht, werden die Problemfelder eher querschnittartig vorgestellt.

Der Einleitungsartikel von Sybille Jahn gibt einen Überblick über die historische, aber auch über die aktuelle Situation in der Region. Mit Kanalisation und Archäologie beschreibt Edgar Schröder ein Entwicklungsprojekt in Dyarbakir, das für einen exemplarischen Ansatz – für einen Interessenausgleich von Archäologie und Wasserbau – steht. Marietta Gasparian beschreibt eine in der Sowjetzeit am Reißbrett geplante Stadt und deren moderne Entwicklung in der jüngsten Zeit. Regina Kallmayer befasst sich mit Ursachen und Lösungen für den Verfall von Wohnraum in Georgien, der auf wenig durchdachte Umstrukturierungen des Immobiliensektors während der Transformationsperiode des Landes zurückzuführen ist. De Berry beschreibt einen Ansatz partizipatorischer Planung mit Kindern in Kabul, während Annette Gangler, Frank Schwartze, Christa Diener und Stephanus Schmitz die Transformation usbekischer Städte, mit ihren Zeugnissen einer alten Hochkultur, unter den Bedingungen der postsowjetischen Periode darstellen

Das vorliegende Heft erhebt nicht den Anspruch, ein vollständiges Bild der Region zu geben oder alle Länder der Region abzudecken. Es verbleiben vielmehr einige Informationslücken, quasi als weiße Flecken entlang der Seidenstraße. Das Redaktionsteam hofft aber, diese in Zukunft mit Farbe, bzw. weiteren Informationen ausfüllen zu können.

Sybille Jahn

Entlang der Seidenstraße

Volume Editors:

Peter Gotsch, Sybille Jahn, Cornelia Kerber und Edgar Schröder

Inhalt / Table of Content:

- 2 Editorial
- 4 **Die Seidenstraße**
Sybille Jahn
- 9 **Kanalsanierung und Archäologie**
Edgar Schröder
- 13 **Stadtentwicklung in Yerevan**
Marietta Gasparian
- 20 **Der Verfall von Wohnraum in Georgien**
Regina Kallmayer
- 25 **Rebuilding Kabul: The Role of Young People**
Joanna de Berry
- 32 **Transformation der zentralasiatischen Stadt**
Anette Gangler
- 38 **Die Altstadt Taschkents zwischen Hauptstadtszenierung
und Suche nach kultureller Identität**
Stephanus Schmitz
- 43 **Aktuelles**
- 46 **Neue Bücher / Book Reviews**
- 52 **Veranstaltungen / Forthcoming Events**

Die Seidenstraße

Sybille Jahn

Silk Road

The silk road is one of the oldest routes of the world for international commerce. It is a trans-Asian road network starting from China, crossing Central Asia, the Middle East and the Near Eastern Countries up to Europe. For centuries it was the most important road of the region forming a cultural and economic bridge between Asia and the Occident. The transport of silk, incense, porcelain, weapons and slaves was the basis for enormous trade profit margins and the creation of fortune. Blockades of the silk road resulted in severe and incisive geopolitical consequences. In the European middle ages the blockage of the silk road was the main reason for the discovery of the Americas. Advantages and potentials of the almost forgotten road network of the silk road for European economic interest had been rediscovered during the last years. The European Union had been supporting the rehabilitation of road and railway network along the old silk road as well as a corresponding optic fibre cable. At the ending of the Soviet Union Empire many newly independent states had been founded in the area between China and the Caspian Sea. Thus the geopolitical balance and structure of the region changed dramatically. The economic and social transformation process in the region is also influencing the built environment, the urban planning as well as the local architecture.

Marco Polo, die Hunnen, Sven Hedin, die Mongolen, Ferdinand von Richthofen, Dschingis Khan und Alexander der Große nutzten die transkontinentale Route, die durch das Herz Zentralasiens führt und Europa mit China verbindet. Die Seidenstraße ist eine der ältesten Handelsstraßen der Welt. Diese große transasiatische, durch China, Zentralasien und den mittleren und nahen Osten führende Fernstraße, war über viele Jahrhunderte die wichtigste Handelsroute dieser Region.

Weihrauch und Seide, Bernstein, Pelze, chinesisches Porzellan, römische Glaswaren, Waffen, afrikanische Sklaven, Elfenbein und Mineralien wurden auf einem Straßennetz transportiert, das eine Brücke zwischen Abendland und Orient bildete und über Jahrtausende die wichtigste Handelsroute zwischen China und Rom war. Riesige Gewinnspannen konnten hier erzielt und große Vermögen gebildet werden. Chinesische Seidenkleidung war bei den Römern so beliebt und die Ausgaben dafür dezimierten den Goldvorrat so stark, dass das Tragen von Seide für Männer verboten wurde. Blockaden der Seidenstraßenrouten waren jeweils mit einschneidenden geostrategischen Konsequenzen verbunden. Sie waren z.B. im europäischen Mittelalter der Auslöser für die Entdeckung Amerikas.

Die Vorteile und Potenziale dieses fast vergessenen Routennetzes für europäische Wirtschaftsinteressen, wurden erst in jüngster Zeit wieder erkannt. Die Europäische Union fördert heute mit Milliardensummen den Ausbau eines Straßen- Schienen- und Telekommunikationsnetzes, das Frankfurt mit Peking verbindet und unter dem Namen TRACECA auch Schiffsverbindungen mit einschließt.

Mit dem Ende der Sowjetunion 1991 waren zwischen China und dem Kaspischen Meer neue Staaten entstanden. Im Zuge der Transformationsprozesse wurden alte Wirtschaftsbeziehungen wieder reaktiviert. Vereinbarungen wie der

Bau einer Eisenbahnlinie von Peking über Alma Ata und Teheran an die türkische Mittelmeerküste, unterstreichen den Willen der Anliegerstaaten der Seidenstraße, ehemals bestehende ökonomische Kontakte wieder aufzunehmen und alte Handelsnetze wieder neu zu knüpfen. Damit erschließt sich für Europa eine Region, deren Staaten nach dem Zerfall der Sowjetunion unabhängig wurden und deren Entwicklung, aber auch deren riesige Rohstoffpotenziale, bislang in Mitteleuropa kaum beachtet wurden.

Während vieler Jahrzehnte waren die Ökonomie und die Infrastruktur der zentralasiatischen Länder auf Moskau und die russischen Zentren ausgerichtet. Mit der Unabhängigkeit von Ländern wie Usbekistan, Turkmenistan, Tadschikistan oder Kirgisien ergab sich die Chance der Anbindung an die globalisierte Weltwirtschaft und die Öffnung für den internationalen Warenaustausch. Mit der Verschiebung des geopolitischen Koordinatensystems der Region, gehen ökonomische und gesellschaftliche Transformationsprozesse einher, die sich in diesem rohstoffreichen Gebiet, das aber auch ein geostrategisches Spannungsfeld ist, entfalten und sich auch in baulichen und stadtplanerischen Aktivitäten niederschlagen.

Aktuelle Entwicklungen der Architektur und Stadtplanung in dieser, bislang in Europa noch wenig bekannten Region, können – vor dem historischen und geostrategischen Hintergrund gesehen – interessante Einblicke in eine Stadtentwicklung und Bautätigkeit ergeben, die sich im Umbruch von einem planwirtschaftlich dominierten Umfeld zu kapitalistisch orientierten Strukturen befinden.

Die alte Seidenstraße – eine Brücke zwischen Abendland und China

Über zwei Jahrtausende – von der Mitte des ersten vorchristlichen bis nahezu in die Mitte des zweiten nachchristlichen Jahrtausends – stellte das Netzwerk der Seidenstraße die Grundlage

eines riesigen Handels- und Kommunikationssystems dar, das in seiner Großräumigkeit und Intensität erst durch das „moderne“ Weltsystem der frühen Neuzeit überboten wurde. (Wallerstein 1986)

Über diese uralten Handelsstraßen wurden nicht nur Güter transportiert: es verbreiteten sich auch geistige Werte, künstlerische Ideen, neue Technologien und rivalisierende Religionen. Durch den Handel entlang der Seidenstraße (Seide war nur die bekannteste Handelsware), wurden auch in vielfacher Weise kulturelle Kontakte geknüpft. Viele imposante architektonische Zeugnisse entlang der Seidenstraße sind Ausdruck dieser multinationalen Handelsbeziehungen und des interkulturellen Austauschs.

Denn die Geschichte der Seidenstraße wurde nicht nur von ihrem florierenden Handels- und Kommunikationssystem bestimmt, sondern ist auch auf das engste mit dem Schicksal ganzer Völker und ihrer Geschichte verbunden, die bauliche Zeugnisse als Spuren und Stätten internationaler kultureller Begegnungen hinterlassen haben.

Im Laufe der Jahrhunderte änderte sich zwar das Routennetz der Seidenstraße in einigen Teilabschnitten, doch die grundlegenden Straßenverbindungen blieben trotz verschiedener Kriege und Überfälle erhalten. Die Hauptroute führte von Luoyang und Chang'an, dem heutigen Xi'an, westwärts nach Lanzhou und durch den Gansu Korridor bis zur Oase Dunhuang in der Wüste Gobi. Hinter Dunhuang führte die Seiden-

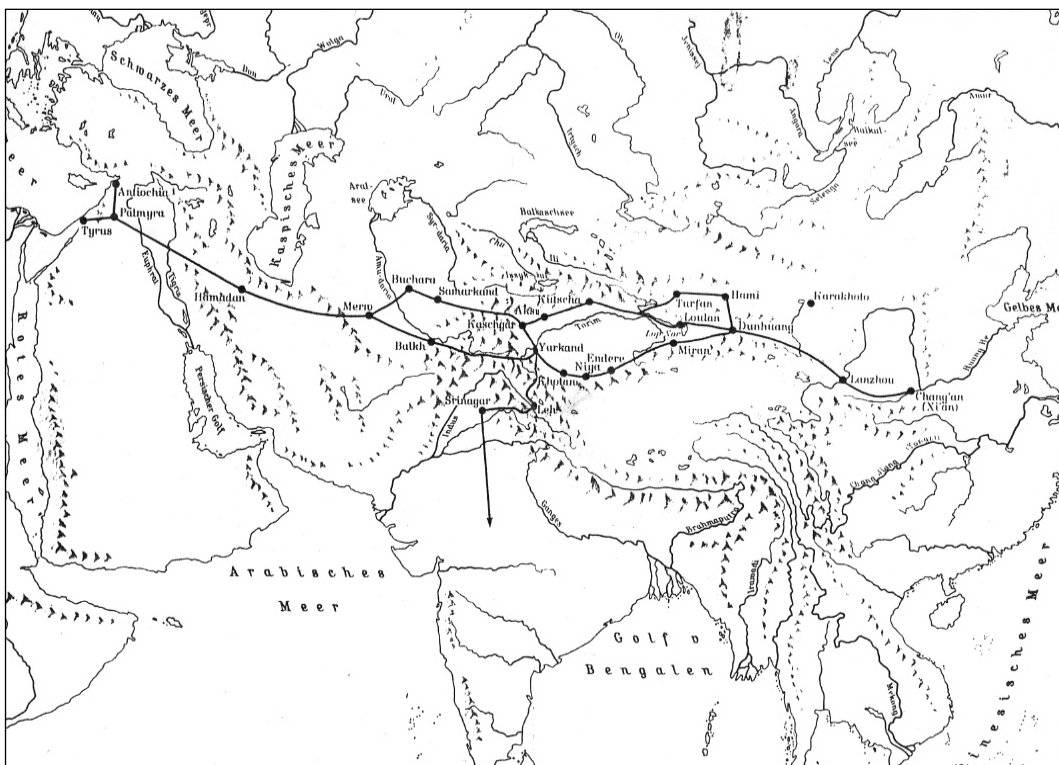
straße durch das berühmte Jadetor und gabelte sich in die nördlichen und südlichen Routen, auf denen der Handel jeweils in Etappen durchgeführt wurde.

Die nördliche Route verlief am äußeren Rand der Wüste Taklamakan zu dem drei Wochen entfernten Hami, nahe des Fußes des Tianshan Gebirges entlang einer Kette von Oasenstädten durch Turfan, Karaschahr, Kutscha, Aksu Tumchuq und Kashgar. Die südliche Route verlief zwischen den Ausläufern der tibetischen Berge und der Wüste und folgte ebenfalls einer, die dort gelegenen Oasen verbindenden Linie, durch Miran, Endere, Niya, Keriya Khotan und Yarkand und vereinigte sich in Kashgar mit der nördlichen Route.

Von Kashgar aus führte die Seidenstraße über eine steile, gefährliche Strecke über den hohen Pamir nach Zentralasien und verlief über Chokand, Samarkand, Buchara, Merw und schließlich durch Persien und den Irak, bis zur Küste des Mittelmeeres.

Die Karawanen konnten das Tianshangebirge auch nördlich umgehen und erreichten den See Issik Kul unweit der heutigen Stadt Almaty. Ab hier setzte sich der Weg nach Samarkand fort und nordwärts zum Aralsee, zum Nordufer des Kaspischen Meeres, um schließlich über Armenien Byzanz zu erreichen.

Eine andere Zweiglinie führte über das heutige Afghanistan nach Balkh und Merw, über Kabul, Herat und Hamadan nach Antiochia und Tyrus



Routen der Seidenstraße
P. Hopkirk, 1986

Quellen

Baumann, B., 2003: Abenteuer Seidenstraße. Auf den Spuren alter Karawanenwege; München.

Baumer, Th., 2002: Ost-Tibet; Graz.

Böttiger, H., 1998: Die Neue Seidenstraße. Die eurasische Landbrücke schafft produktive Arbeitsplätze; Wiesbaden.

Drège, J., Bühner, E. M., 2002: Seidenstraße; Köln.

Hallbach, U. 2004: Der kaspische Raum – Zwischen Great Game und Seidenstrasse; in: Bayrische Landeszentrale für Politische Bildung (Hsg): Sicherheit und Frieden zu Beginn des 21. Jahrhunderts – Konzeptionen – Akteure – Regionen; <http://www.stmuk.bayern.de/blz/web/10011/halbach.pdf>, 01.04.2004; München.

Hopkirk, P. 1986: Foreign Devils on the Silk Road; University of Massachusetts Press; Amherst.

Kaiser, M. 2001: Eurasien: Neo-imperialistischer Diskurs oder gesellschaftliche Realität?; Universität Bielefeld, Fakultät für Soziologie, Forschungsschwerpunkt Entwicklungssoziologie; Working Paper No. 337; Bielefeld.

Diesseits und jenseits der chinesisch-pakistanischen Grenze – in Kashgar wie auf der Route nach Peshawar – ist das Kamel das am meisten benutzte Transportmittel in der Ebene

am Mittelmeer. Eine wichtige nach Indien führende Zweiglinie überquerte die gefährlichen Pässe des Karakorum und passierte die Städte Leh und Srinagar, bevor sie schließlich Bombay erreichte.

Existenz und Fortbestand der Seidenstraße waren vollkommen abhängig von den strategisch angelegten Oasenstädten am Rande der Taklamakanwüste. Das Überleben dieser Städte wiederum hing von Flüssen ab, die durch Gletscher gespeist wurden. Diese Oasenstädte entwickelten sich im Laufe der Jahrhunderte zu großen, gut organisierten Stadtanlagen und Handelszentren auf der Basis von durchdachten Bewässerungssystemen.

Nur wenige Kaufleute haben tatsächlich die ganze Strecke von 14.600 km bereist. Der Handel spielte sich vielmehr in Etappen ab, und die Umschlagplätze entwickelten sich zu bedeutenden und großen Städten. Entlang der verschiedenen Routen entstanden Karawansereien, Wachtürme und unzählige Klöster, welche die Reisenden versorgten und ihnen Schutz vor den zahlreichen Überfällen boten.

Die Reisenden der Seidenstraße waren sowohl Händler als auch Missionare, und in den Städten entstanden religiöse Bauwerke der unterschiedlichsten Kulte. Neben den vorwiegend buddhistischen Tempeln wurden Kirchen der nestorianischen, christlichen und der manichäischen Religionen errichtet, auch zoroastrische Gebäude, Synagogen und viele islamische Moscheen entstanden. Berichte von Reisenden aus unterschiedlichen Jahrhunderten stimmen in der Mehrzahl darin überein, dass im Laufe der Zeit

eine große religiöse Toleranz die Stimmung der Seidenstraßenstädte beherrscht habe – ungeachtet der Tatsache, dass kriegerische Handlungen an der Tagesordnung waren. Insbesondere während langer Friedensperioden wie der Tang Dynastie (618– 907) und der Pax Mongolica genannten Zeit im 13. und 14. Jh., erlebten die Städte an der Seidenstraße eine Blütezeit. „Einem zeitgenössischen Spruch zufolge hätte während Kublai Khans Herrschaft eine Jungfrau gefahrlos einen Goldschatz von China nach Europa befördern können.“ (Baumer 2002, S. 12)

Architektur, Kunst und Kultur erreichten höchste Blüten; die Städte waren prächtig und weltoffen. Ausländer waren gerne gesehen und viele hatten sich in den Städten niedergelassen, unter ihnen Turktataren, Iraner, Araber, Sogdianer, Mongolen, Armenier, Inder Koreaner, Malaien und Japaner. Eine gute Dokumentation der Herkunft und Berufsgruppen dieser Ausländer findet sich in den Terrakotta-Figuren der Grabbeigaben aus der Umgebung von Chang'an. (Hopkirk 1986, S. 41)

Der Niedergang der Seidenstraße wurde durch mehrere Faktoren bewirkt. Zum Einen versiegten viele der Gletscherflüsse, welche die wichtigen Oasen mit Wasser versorgten, infolge einer globalen Klimaveränderung. Hinzu kam aber auch der Zusammenbruch der Tang Dynastie, die Siege der Araber im Westen und schließlich die Entscheidung der chinesischen Führung, unter der Ming-Dynastie alle Verbindungen zum Westen abzubrechen, sämtliche Schiffe der Meeresflotte zu vernichten, und auch die strategisch wichtigen Verteidigungsanlagen der Städte der Seidenstraße nicht mehr zu unterhalten.



Teilstücke der Seidenstraße außerhalb Chinas wurden zwar nach wie vor genutzt, jedoch wurde der Handel stark reduziert, nicht zuletzt durch die verstärkte Bedeutung der Seewege und die Entdeckung Amerikas. Vollständig unterbrochen wurde der wirtschaftliche Austausch entlang der Seidenstraße jedoch erst im 19. Jh. als Zentralasien der Schauplatz des „Great Game“ zwischen Russland und dem Britischen Weltreich wurde.

Die Neue Seidenstraße

Unter dem Slogan „Revival of the silk road“ werden heute Straßenverbindungen reaktiviert, die seit dem zweiten vorchristlichen Jahrhundert genutzt werden. Das Ziel ist dieser Maßnahme ist es, entlang einer Route, die von China über Zentralasien bis nach Indien sowie Syrien, und damit dem Herrschaftsbereich des Römischen Imperiums führte, Handel zu treiben.

Die Europäische Union hat mit dem Projekt TRACECA, Transport Corridor Europe Caucasus Asia, ein Programm ins Leben gerufen, das genau entlang dieser Achse die Errichtung institutioneller, personeller und insbesondere technischer Infrastruktur bezweckt. Auf diese Weise sollen die Grundlagen für Handel und Wirtschaft in einer Region geschaffen werden, die nach dem Zerfall der Sowjetunion in ihre staatliche Unabhängigkeit entlassen wurde.

Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion und dem damit verbundenen Niedergang der Wirtschaft in Russland und den ehemaligen Teilstaaten der Sowjetunion, stand der Transportsektor (Straße, Schiene, Wasserwege) in den zentralasiatischen Staaten ebenfalls kurz vor dem Ruin.

Als eines der ersten Teilprojekte des europäischen TACIS Programms, eines Entwicklungsprogramms der EU für die neuen unabhängigen Staaten der ehemaligen Sowjetunion, wurde daher 1992 das Projekt TRACECA, ein Transport Corridor Europe Caucasus Asia, gestartet. Mit TRACECA sollten „auf nationaler und transnationaler Ebene multi-nodale Netzwerke gefördert werden, die auf den existierenden Strukturen aufbauen, gemeinsame Standards schaffen und einen kostenoptimierten Betrieb ermöglichen.“ (Übers. der Red.)

Das zentralstaatliche, russlandzentrierte Erbe der Zentralasiatischen Staaten macht die Instandsetzung vernachlässigter Routen und den Neubau von Teilstrecken notwendig. Die bestehenden Verkehrswege waren – mit wenigen Ausnahmen – nach Moskau orientiert, und so verliefen die Handelswege und Straßenverbindungen hauptsächlich in Nord-Süd Richtung. Alternativrouten zum Weltmarkt könnten auch über den Süden an den Persischen Golf führen,

querten in diesem Fall aber Krisenregionen wie Iran, Irak, Afghanistan oder Pakistan.

Den Aufbau eines leistungsfähigen Transportsektors behinderten hohe Transportkosten, unzureichende Mittel für die Unterhaltung von Straßen, niedrige Qualität der Eisenbahnanlagen, das Fehlen ortsansässiger Expeditionen oder auch das Fehlen von Regelungen zur Abstimmung von Zoll- und Transitgebühren. Im Rahmen der Behebung dieser Probleme, sollten Durchführbarkeitsstudien und Grundinvestitionen den Weg für das Engagement internationaler Investoren ebnen. Die direkte Ost-West Verbindung, wie sie bei TRACECA geplant und gebaut wird, nimmt Russland als Zwischenstation aus dem Korridor heraus und fördert so die Unabhängigkeit der Staaten.

Zur Verwirklichung des Transportkorridors sind zusätzlich zu den zentralasiatischen Staaten Armenien, Aserbeidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Turkmenistan, Usbekistan und Mongolei auch weitere Staaten wie Bulgarien, Moldawien, Rumänien, Ukraine und die Türkei dem TRACECA-Verbund beigetreten.

Das Engagement bezieht sich nicht allein auf die Instandsetzung und den Neubau von Schienen und Straßen, sondern auch auf den Bau von Brücken und Verwaltungsgebäuden, der Schiffsterminals in Batumi, Poti, Baku und Turkmenbashi oder auch des 6000 qm großen Buchara Cotton Export Distribution Centers.

Motiviert werden die Aktivitäten der EU einerseits durch wirtschaftliche Ziele, wie die Errichtung marktwirtschaftlicher Strukturen und Reformen durch Privatisierung und Liberalisierung der Märkte, andererseits aber auch durch das Bestreben, die Stabilität der Region zu fördern und sich somit einen neuen Zugang zu den Erdöl- und Erdgasreserven zu sichern. Vor allem Großbritannien, Frankreich und Italien zeigen eine starke Wirtschaftspräsenz.

Russland ist nach wie vor ein wichtiger Akteur in der Region und hauptsächlich an der Sicherung seines politischen und wirtschaftlichen Einflusses in den südlichen Nachfolgestaaten der Sowjetunion interessiert.¹ Dabei fürchtet Moskau die Gefahren, die durch eine Destabilisierung der im Süden angrenzenden Staaten hervorgebracht werden. Die Abhängigkeit der Nachfolgestaaten der UdSSR von Russland und damit verbunden der Einfluss auf diese, soll aufrechterhalten werden. Des Weiteren bildet auch die Kontrolle über die Energieressourcen des Kaspischen Beckens und deren Transportwege, wie zum Beispiel den Pipelines, ein Ziel.

Auch die USA sind in der Region aktiv. Die Etablierung von Demokratie und Marktwirtschaft steht

Quellen Fortsetzung

Kreft, H.; Huterer, M. 2001: Neues „Great Game“ in Zentralasien? Die Entwicklungen im Südkaukasus, in Zentralasien, dem Mittleren Osten und im westlichen Südasien als Herausforderung für Europa; in: Österreichische Militärische Zeitschrift; 5/2001; Wien.

Reinfandt, Lucian, 2001: Die Seidenstraße, Handel und Kulturaustausch in einem euroasiatischen Wegenetz, Hamburg.

Liebig, A., 1996: Die eurasische Landbrücke; Wiesbaden.

Seipel, F., 1996: Weihrach und Seide, alte Kulturen an der Seidenstraße; Milano.

Wallerstein, I., 1986: Das moderne Weltssystem, Die Anfänge kapitalistischer Landwirtschaft und die europäische Weltökonomie im 16. Jahrhundert, [Übers. aus dem Englischen]; Frankfurt.

Zepp-Larouche, H., Burdmann M., 1998: Die neue Seidenstraße; Wiesbaden.

¹ Zu den Interessen Russlands vgl. Kreft und Huterer 2001, S. 7

2
Vgl. Kaiser 2001, S. 11

3
Zu diesen und folgenden Zielen der USA vgl. Halbach 2004, S. 4 f.

4
Vgl. Kaiser 2001, S. 11

5
Vgl. Kaiser 2001, S. 11

6
Zu den Interessen der sonstigen Akteure vgl. Krefut und Huterer 2001, S. 7 ff.

offiziell im Vordergrund.² Daneben soll auch die Souveränität der unabhängig gewordenen Staaten gestärkt werden.³ Zwar haben China, Russland und der Nahe Osten in der amerikanischen Außenpolitik Vorrang vor der Großregion zwischen dem Schwarzen Meer und China, doch die USA werden in ihrem Engagement und in ihrer Präsenz nur noch von Russland übertroffen. Des Weiteren zählt die Einschränkung und Zurückdrängung islamischer aber auch russischer Einflüsse, zu ihren Interessen.⁴ Aufgrund der enormen Abhängigkeit der US-amerikanischen wie auch aller übrigen westlich-industriellen Volkswirtschaften von den Quellen globaler Energieversorgung, ist deren Diversifizierung – und damit die Aufweichung oder Beseitigung traditioneller Energiemonopole wie dem der OPEC – wünschenswert. Dabei gehören speziell die Ressourcen des kaspischen Raumes zur „strategischen Interessenzzone“. Das Engagement der Vereinigten Staaten intensivierte sich insbesondere nach dem Abschluss des so genannten Jahrhundertvertrages, bei dem 1994 zwischen Aserbaidschan und einem Konsortium ausländischer Firmen die Verwertung einiger der bis dato größten Energielagerstätten des Kaspischen Meeres ausgehandelt wurde. In der Beteiligung an der Errichtung von Pipelines, die an Russland und dem Iran vorbei führen, offenbart sich auch die Konkurrenz zu diesen Staaten, wie am Beispiel Baku-Ceyhan zu sehen ist.⁵ Neue geopolitische Ausmaße erlangte die Bedeutung Zentralasiens vor allem nach dem 11. September 2001.

An der politischen Stabilisierung der Region sind neben den genannten Staaten auch beispielsweise der Iran, China und Japan interessiert.⁶ Der Iran geht darüber hinaus noch wirtschafts- und sicherheitspolitischen Zielen nach, teilt

gemeinsame Bestrebungen mit Russland und agiert somit als Gegenspieler zu den USA und deren Verbündeten, der Türkei. China ist allein aufgrund der direkten Nachbarschaft zu den zentralasiatischen Staaten an stabilen Verhältnissen interessiert und fürchtet ein Übergreifen islamistischer Tendenzen in den Westen seines Landes. Durch das imposante Wirtschaftswachstum vor allem der Ostküste, wird Peking zukünftig zunehmend auf Erdölimporte angewiesen sein. Auch Japan als eine der führenden Industrienationen ist in hohem Maße von diesem Energieträger abhängig, weshalb eine Diversifizierung der Versorgungsquellen angestrebt wird. Das Engagement Tokios für die Region zeigt sich in wirtschaftlicher Zusammenarbeit und politischem Dialog.

Der Bau der neuen Seidenstraße als Grundlage der gemeinsamen Sicherheitsinteressen Asiens und Europas beeinflusst den Transformationsprozess der Länder Zentralasiens und soll die Industriezentren Europas und Asiens mit den Bevölkerungszentren Süd- und Südostasiens verbinden, gemäß einem Konzept geplanter Entwicklungskorridore. Die Entwicklung dieser Hauptverkehrsachsen durch Großprojekte für Transport- Energie-, Wasser- und Kommunikationsinfrastruktur, wird als Vorbedingung dafür gesehen, dass das Fundament für eine industrielle Entwicklung der eurasischen Landmasse gelegt wird, was zu einem Anstieg der wirtschaftlichen Effizienz der miteinander verbundenen Wirtschaftszonen und parallel zu einer Verbesserung des Gemeinwohls führen soll. Inwieweit sich die positiven Absichten in den verschiedenen Ländern realisieren werden und welche Effekte für das Planen und Bauen in der Region erzeugt werden, wird in den verschiedenen Beiträgen dieses Heftes dargestellt.

Neue Routen der Seidenstraße
www.tracera-org.org

Sybille Jahn ist Dozentin an der Technischen Universität Darmstadt und Gutachterin für KfW, GTZ, UN im Bereich Soziale Konsequenzen von Infrastruktur- und Stadtplanung.
Kontakt: sybiljahn@aol.com



Kanalsanierung und Archäologie

Edgar Schröder



Bei Kanalbauarbeiten in historischen Städten werden oft archäologische Funde gemacht. Der beauftragten Baufirma kann dadurch ein Baustopp auf unbestimmte Zeit drohen, bis die Archäologen die Funde fachgerecht registriert und gesichert haben. Da ein Baustopp ein finanzielles Risiko für die Firma darstellt, ist diese bestrebt, archäologische Funde möglichst nicht zu melden. In einem Vorhaben der deutschen Entwicklungszusammenarbeit in Diyarbakir, Türkei, wurde diesem potenziellen Konflikt von Anfang an begegnet. Die Abstimmung zwischen Bauleitung und Archäologie und die gegenseitige Zusicherung, einen gewissen Zeitraum für archäologische Grabungen vorzusehen, und diesen unbedingt einzuhalten, waren der Schlüssel für die erfolgreiche Kooperation.

Die Stadt Diyarbakir

Die Stadt Diyarbakir liegt auf einem Basaltplateau, am rechten Ufer des Tigris im Südosten der Türkei. Die Altstadt, welche ein Größe von ca. 4 Quadratkilometern hat, konnte ihren orientalischen Grundriss bis heute bewahren. Ein Gang durch die Gassen des historischen Stadtzentrums geben einen guten Eindruck, wie die Stadt im Mittelalter ausgesehen haben mag. Eine erste menschliche Ansiedlung bestand an diesem Ort bereits vor ca. 7500 Jahren. Die kontinuierliche Besiedlung im Bereich der Altstadt besteht seit über 4000 Jahren. Die Stadt war durch ihre Lage an bedeutenden Handelswe-

gen wie der Seidenstraße und der Persischen Königsstraße seit jeher ein Durchgangsort für Händler und zudem lange Zeit Grenzstadt des Römischen bzw. Persischen Reiches. Teile der heute noch erhaltenen Stadtmauern datieren bis in das 3. Jahrhundert zurück.

Stadtwachstum

Diyarbakir gehört zu den bedeutendsten Zentren im Südosten der Türkei. Es erlebt seit Beginn der 90er Jahre einen dramatischen Bevölkerungszuwachs infolge massiver Zuwanderung aus ländlichen Regionen. Neben ökonomischen Gründen waren dafür auch die bewaffneten Auseinandersetzungen zwischen der prokurdischen PKK (Partiya Kerkeren Kurdistan) und dem türkischen Militär in den schwer zugänglichen Bergregionen im Südosten der Türkei verantwortlich. Die Dorfbewohner gerieten dabei zunehmend zwischen die Fronten der kämpfenden Parteien und migrierten in die Städte im Südosten oder in die großen Industriezentren im Westen des Landes. Die systematische Räumung und Zerstörung von ca. 1500 Dörfern (vgl. Sen 1998, S.192) durch das Militär trug ihren Teil zur Binnenmigration bei. Dies ließ den Strom der Flüchtlinge weiter anschwellen.



Sewer Sanitation and Archaeology

When doing canal works in historical cities archaeological treasures come frequently to the surface. For the company which is involved in the ground works this mostly means a pause for their work for an indefinite time, until the archaeologists have registered and secured the findings. Since a halt of the building works means a huge financial risk for the company, archaeological findings remain mostly unreported. This Article describes how a model project of German development co-operation in the East-Turkish town of Diyarbakir tackles these problems and conflicts. The key components of this successful pioneer project were the co-ordination of construction management and archaeology and mutual agreements over fixed periods for archaeological excavations. In a more general sense the projects represents a good example of a contemporary multi-level development project in the field of technical and financial co-operation.

oben links:
Karte der Türkei

Altstadt Diyarbakir

Mit ca. 380.000 Einwohnern im Jahr 1990 (vgl. Anwander 1997, S.112) war Diyarbakir die größte Stadt in der südöstlichen Türkei. Von 1985 bis 1990 war die Einwohnerzahl bereits um fast 25% gestiegen. 1997 lag die Zahl nach dem offiziellen Zensus bereits bei 553.000, im Jahr 2000 bei 673.000. Im städtischen Großraum wurde die Zahl der Einwohner Ende der 90er Jahre auf rund 1,1 Mio. geschätzt. Die neue Bevölkerung siedelte sich überwiegend in der Altstadt oder in den ungeplant wachsenden Stadtteilen am Stadtrand an.

Die Folgen des Wachstums

Das Leben in der Stadt veränderte sich durch den starken Zuzug aus den bäuerlich geprägten Gebieten sehr stark, und stellt die Stadt noch heute vor große Herausforderungen hinsichtlich sozialer und wirtschaftlicher Integration der neuen Bevölkerung. Die Bevölkerungsdichte nahm in den 90ern in der bereits sehr eng bewohnten Altstadt weiter zu. Die neuen Quartiere am Rand der Stadt wurden mit meist über 10-geschossigen Wohnblöcken und mit geringen Abständen zu einander bebaut. Letzteres kann als ein Ergebnis verschiedener Faktoren wie Bodenspekulation, geringe Kaufkraft der Migranten oder fehlende planerische Aufsicht der Stadt gesehen werden. In dieser Zeit entstanden ebenfalls zahlreiche ‚Gecekondu‘, d.h. informelle, nicht an die öffentliche Infrastruktur angebundene Siedlungen in Diyarbakir .

Der Ausbau der kommunalen Infrastruktur, insbesondere der Abwasserentsorgung und Wasserversorgung, hat mit dem schnellen Bevölkerungswachstum nicht Schritt gehalten. Die Anbindung der neuen Quartiere am Stadtrand an die Infrastruktur und der Ausbau der Infra-

struktur in der Altstadt waren Aufgaben, welche die Stadtverwaltung mit Unterstützung durch die GTZ und die KfW in den letzten Jahren zu bewältigen versuchte.

Projekte zur Verbesserung der Gesundheitssituation

Die mangelhafte sanitäre Situation in der Stadt führte zu einer hohen Anzahl wasserinduzierter Krankheiten in der Stadtbevölkerung. Die Regierungen der Türkei und Deutschlands einigten sich Mitte der 90er Jahre auf die Durchführung eines Kooperationsvorhabens mit Komponenten der finanziellen und technischen Zusammenarbeit. Das Ziel war es, die türkischen Bemühungen zum Aufbau einer funktionsfähigen Wasserver- und Abwasserentsorgung in Diyarbakir zu unterstützen.

Zu den über die finanzielle Zusammenarbeit durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und die European Investment Bank (EIB) geförderten Abwasser-Vorhaben gehörten: der Bau eines Klärwerkes einschließlich Hauptzuleitung, Maßnahmen zur Verbesserung der Abwassersammlung in prioritären Gebieten, Ergänzungsmaßnahmen in der Altstadt Diyarbakirs, Ausbau des Betriebshofes und die Betriebsausstattung für den Kanalnetzbetrieb, die Beratungsdienstleistungen für die Durchführung des Gesamtvorhabens sowie Begleitmaßnahmen zur Qualifizierung des Betriebspersonals des Projektträgers DISKI (Diyabakir Büyükşehir Belediyesi Su ve Kanalizasyon Idaresi), welches der städtische Wasserver- und Abwasserentsorgungsbetrieb der Stadt ist.

Die durch die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) geförderte Projektkom-



Neue Wohnsiedlungen in Diyarbakir

ponente hatte zur Aufgabe, die finanzielle, technische und personelle Leistungsfähigkeit des Projektträgers DISKI so zu fördern, dass dieser in der Lage ist, die neue Infrastruktur nachhaltig zu betreiben. Inhaltlich ergänzen sich die Komponenten der technischen Zusammenarbeit (TZ) und der finanziellen Zusammenarbeit (FZ) im Abwasserbereich.

Stadtgeschichte und Archäologie

Über Diyarbakir, bzw. Amida, wie es früher einmal hieß, wird in der Literatur fast ausschließlich über die Zeit nach dem 10. Jahrhundert berichtet. Dennoch ist bekannt, dass die Bedeutung Diyarbakirs zur Zeit des Römischen Reiches sehr groß war. Die Stadt zeichnete sich durch ihre Lage in der Grenzregion des persischen Reiches, dem zweiten großen Weltreich der damaligen Zeit, aus. Diyarbakir war ein wichtiger Handelsort an der Seidenstraße und in seiner Bedeutung vergleichbar mit Städten wie Aleppo oder Damaskus.

Die Archäologie kann durch Funde und deren Interpretation einen Beitrag zum Wissen über die Geschichte der Stadt aus der Zeit vor dem 10. Jahrhundert leisten. Bisher waren aus dieser Zeit nur wenige Funde vorhanden, bzw. bekannt, da Tiefbauarbeiten in der Altstadt in der Vergangenheit mit den Stadtarchäologen gar nicht oder nur wenig abgestimmt wurden.

Im Bereich der Altstadt ist durch die durchgängige Besiedlung seit 4 Jahrtausenden ein schichtweises Anwachsen der oberen Geländekante anzunehmen. Abhängig von den topographischen und historischen Gegebenheiten können diese archäologischen Schichten bis zu 10 Meter stark sein.

Der Bau eines neuen Kanalisationssystems im Bereich der Altstadt hat diese historischen Schichten zum ersten Mal angeschnitten. Daher war es von hoher archäologischer Bedeutung, dass zusammen mit den Bauarbeiten archäologische Grabungen fachgerecht durchgeführt und gehaltvolle Aufnahmen der Funde gemacht werden konnten. Diese Arbeiten mussten mit den Bauarbeiten koordiniert werden, um diese nicht zu verzögern. Es wird vermutet, dass die bestehende Kanalisation aus osmanischer Zeit stammt. Ob es noch alte römische Kanäle gibt und ob diese überbaut oder ersetzt wurden, ist ungewiss.

Der Konflikt zwischen Kanalsanierung und Archäologie

Es gab unterschiedliche Interessen der Stadtverwaltung, bzw. der beauftragten Baufirmen einerseits, und der Archäologen andererseits. Während die Baufirmen die Arbeiten an der

Kanalisation möglichst rasch durchführen mussten, wollten die Archäologen diesen erstmaligen Eingriff in die historischen Ablagerungsschichten dokumentieren und auswerten. Dieser Konflikt führte im Vorfeld zu Spannungen zwischen Stadtverwaltung und dem staatlichen Museum für Archäologie in Diyarbakir.

Den Archäologen steht in der Türkei das Recht zu, Bauarbeiten auf unbestimmte Zeit zu stoppen, falls bei Grabungsarbeiten archäologische Funde gemacht werden, die es zu dokumentieren oder zu konservieren gilt. Daher vermeiden es viele Baufirmen, die Archäologen bei Funden überhaupt erst zu informieren. Auf diese Weise entgehen der Archäologie viele Chancen auf neue Erkenntnisse.

Durch vernünftige Planung und Abstimmung zwischen den Archäologen und Bauingenieuren können jedoch mögliche Funde gesichert werden, ohne dass es zu Verzögerungen bei der Bauausführung kommt.

Im Vorfeld sind dazu folgende Fragen mit den Beteiligten zu klären:

- Wie ermöglicht man den Archäologen einen Vorlauf, ohne dass es zu einem Mehraufwand seitens des Bauunternehmers kommt?
- Wie kann ein wochenlanger oder gar monatelanger Baustopp und die damit verbundenen langwierigen Diskussionen durch eine vernünftige Berichterstattung und Zusammenarbeit sowie schnelle und sachkundige Entscheidungen ersetzt werden?
- Wie kann durch einen kurzen konzentrierten Einsatz ein Maximum an archäologischen und historischen Erkenntnissen gewonnen werden?

Das Projekt war ein Pilotprojekt. Die entsprechenden Methoden waren nicht sehr verbreitet. Das archäologische Museum in Diyarbakir sah die enge Zusammenarbeit mit der Baufirma als ein Modellprojekt an, da eine solche Zusammenarbeit zwischen Archäologen und Baufirmen bislang in der Türkei noch nicht praktiziert wurde. Die GTZ organisierte eine Zusammenarbeit mit dem Römisch-Germanischen Museum in Köln, welches durch zahlreiche Bauarbeiten in Köln mit einer solchen Aufgabe sehr vertraut ist.

Koordinierung von Bauarbeiten und archäologischen Grabungen

Um die archäologische Überwachung und Auswertung der Ausgrabungsarbeiten mit den Bauarbeiten zu koordinieren, sollten gemäß

Quellen

Anwander, Ekin und Singler 1997: Nachbar Türkei, Leipzig.

Sen, Akkaya, Özbek 1998: Länderbericht Türkei, Darmstadt.

Fotos: Edgar Schröder

Karte: www.cia.gov



vergleichbaren Erfahrungen in europäischen Städten Vereinbarungen zwischen den beteiligten Parteien getroffen werden.

Unter Berücksichtigung der Parameter temporäre Schließung der Straßen, Kosten der Bauarbeiten und Erhalt historischer Monumente der Stadt, wurde folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

Die Arbeitsplanung für die verschiedenen Bauabschnitte sollte einen Zeitraum von 2-4 Wochen für archäologische Arbeiten beinhalten, welche unter keinen Umständen überschritten werden sollte, um dem Bauprojekt die notwendige Planungssicherheit zu geben. Dies machte eine lokale Koordination und eine schrittweise Vorgehensweise der Kanalbauarbeiten in Verbindung mit der archäologischen Arbeit notwendig. Je nach Beschaffenheit des Baugrundes wurde eine entsprechende Arbeitsweise gewählt.

In den Bereichen, in denen die alten Kanäle ersetzt wurden, war eine Schichtabnahme nicht möglich, da der Boden nicht stabil genug war. Die Kontamination des Bodens und des Schlammes machte die Arbeit zudem zu gefährlich (s. Abb. oben). In diesen Bereichen empfahl sich eine Durchsuchung des Bodens und des Schlammes auf Münzen und Scherben mittels Sieben und Metalldetektoren. Eine Arbeitsabstimmung zwischen Bauarbeiten und Archäologie ist in solchen Fällen nicht nötig. Stattdessen musste die Schlammprüfung organisiert werden. Dies bedeutete, dass der Bodenaushub vor Ort, oder nach dem Transport zu einer Sammelstelle auf archäologisch wertvolle Fundstücke, durchsiebt wurde. Man entschied sich dafür, eine Untersuchung der Fundstücke an Ort und Stelle,

der Analyse an einer zentralen Sammelstelle vorzuziehen, da der Transport durch die engen Straßen der Altstadt zeitaufwändig und kostspielig gewesen wäre. Zudem konnte so der Aushub nach Verlegung der Kanalisation wieder zur Auffüllung verwendet werden.

In den Bereichen, in denen die Tiefbauarbeiten eine Tiefe von über 1,5 m erreichten und in denen keine alten Kanäle lagen, war eine Koordination zwischen Kanalbauarbeiten und archäologischen Grabungsarbeiten erforderlich. Eine Öffnung des Baugrundes einige Tage vor der Verlegung der neuen Kanäle verschaffte den Archäologen die nötige Zeit, eine Schichtaufnahme anzufertigen. Ziel der archäologischen Arbeit war es daher, die historischen Schichten der Altstadt, genauer: historische Straßen, alte Gebäudemauern und Schichten, die Scherben enthalten, zu dokumentieren.

Während der Öffnung des Baugrundes waren archäologisch geschulte Personen anwesend. Diese konnten eine erste Bewertung von Fundstücken vornehmen und so auf den Fortschritt der Aushebearbeiten Einfluss nehmen. Über die Notwendigkeit weiterer archäologischer Grabungen wurde ebenfalls direkt vor Ort entschieden. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Bauleitung und Archäologen kam es auch auf der Baustelle zu einer guten Kooperation zwischen Bauarbeitern und archäologischen Assistenten. Durch das Gerücht, es könnten auch Goldmünzen gefunden werden, waren die Bauarbeiter besonders aufmerksam.

Für den Erfolg solcher Arbeiten ist es unabdingbar, dass ein Archäologe in das Projektmanagement integriert ist. Dieser benötigt für die vollständige Dokumentation und Sicherung wichtiger Funde die Unterstützung von mehreren Assistenten, üblicherweise Studenten der Archäologie oder Architektur. Sie machen die Feldarbeit wie Vermessung, Beschreibung der Fundstücke oder die fotografische Dokumentation. Für einen raschen Fortschritt sind gelegentlich einige Bauarbeiter notwendig, um kleinere Arbeiten wie Reinigung der Fundstücke, Unterstützung bei der Vermessung und Ausgrabung durchzuführen.

Durch die gute Abstimmung zwischen Bauleitung und Archäologie konnten in Diyarbakir bei nur geringen Verzögerungen der Bauarbeiten stadthistorisch wertvolle Funde gemacht und Erkenntnisse gewonnen werden. Für die Stadt Diyarbakir mit ihrer nahezu komplett erhaltenen Stadtmauer von bis zu 12 m Höhe und 6 km Länge, kann der Tourismus in Zukunft von steigender Bedeutung werden. Dies ist für die Einwohner einer Stadt neben der Bedeutung der Stadtgeschichte ein weiterer Grund, in deren Erforschung zu investieren.

Stadtentwicklung in Yerevan

Marietta Gasparian

Yerevan ist eine der ältesten Städte der Welt, deren Alterszählung mit der Gründung der Erebuni Festung im Jahre 782 v.Ch. auf dem Berg Arinberd beginnt. Noch heute sind im Stadtgebiet die Reste der damaligen Siedlungen, Festungen und Wohnhöhlen zu finden, die aus der Epoche des Paläolithikums stammen.

Die Lage der Stadt am Kreuzungspunkt wichtiger Handelsstraßen trägt dazu bei, dass das kommerzielle Leben der Stadt, selbst in Perioden des politischen Umsturzes, nicht abflacht. Andererseits ist dies jedoch auch ein Grund für die Instabilität dieser Region ist, die seit Jahrhunderten zu den Plätzen der Zwietracht und des ständigen Krieges zählt.

Ein Knotenpunkt der Seidenstrasse

Farbig beschreibt dies der englische Reisende Henry F.B. Lynch, der am Ende des 19. Jahrhunderts das östliche Armenien besucht hat (der westliche Teil Armeniens gehörte zu dieser Zeit laut dem Abkommen von 1639 zur Türkei): „Yerevan befindet sich am nördlichen Rand des Tales des mittleren Araks. Dieses Tal unterscheidet sich vor allem in seiner geographisch-strategisch wichtigen Lage und den in der Natur geschaffenen architektonischen Kunstwerken, die sich über dieses Tal erheben. Ebenso ist es ein Platz

von Legenden und der Geschichte – die Arena von großen Katastrophen im Schicksal des Menschen. Es ist eine Etappe auf dem Weg von Osten nach Westen, die einen kleinen Einblick in das Herz Kleinasiens und in die Seele der Ufer des Kaspischen Meeres ermöglicht.“

Auf dieser transkontinentalen Straße haben sich die Völker der vor- und hinterkaspischen Regionen auf den Weg zu den Ufern des Schwarzen und des Mittelmeeres gemacht.“

Yerevan liegt ca. 1000 Meter über dem Meeresspiegel und ist umgeben von Bergen von „erstaunlicher Größe und den unterschiedlichsten Formen“ (H.F.B. Lynch). Ihr zentraler Teil, der antike Kern, ist in einen Talkessel eingebettet und erstreckt sich weiter in nördlicher Richtung entlang steiler Hänge. In Richtung Süden öffnet sich dieser Kessel in eine Ebene, die breiter und weiter wird, bis sich der Blick schließlich in der Weite der Araks verliert.

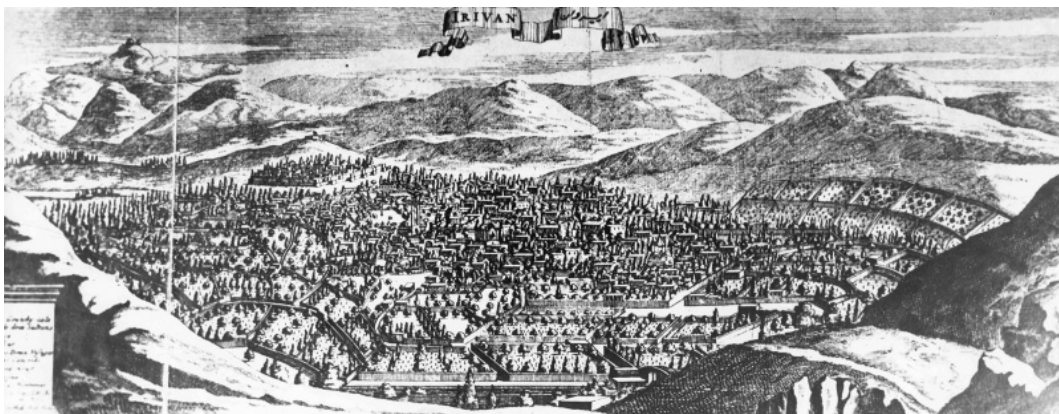
Durch die Stadt hindurch windet sich der Fluss Araks-Hrazdan, der mit großer Geschwindigkeit und Lärm durch ein steiniges Flussbett mit hohen und steilen Ufern fließt, und der Fluss Gedar (40 Quellen).

Der französische Reisende Chardin hielt seine Eindrücke von Yerevan im 17. Jahrhundert fest:

Urban planning in Yerevan

Yerevan is one of the oldest cities in the world, located at an intersection of the old Silk Road that led from China to the Mediterranean Sea.

The structure of the town has been determined by two different master plans, which are influential for the urban environment until today. The first master plan, dated 1856, intended to structure the town according to the Russian colonial style, the second master plan of the year 1924 was designed by the famous Armenian architect Alexander Tamanjan. He was able to combine the Soviet style of urban planning with the local architectural heritage. The town planning, assimilated to form the symbols of hammer and sickle, was combined with elements of a garden town and models of an antique town. This produced a type of urban structure that still dominates the modern town today.



Eriwan im 17. Jahrhundert

Yerevan ist eine der ältesten Städte der Welt, ein Knotenpunkt der alten Seidenstrasse. Die moderne Grundgestalt der heutigen Stadt wurde durch zwei Generalpläne strukturiert, die noch heute das urbane Umfeld beeinflussen. Der erste Masterplan von 1856 strukturierte die Stadt im Stil einer russischen Kolonialstadt, der zweite Generalplan wurde von einem armenischen Planer entworfen, der sowjetische Vorgaben zur Stadtplanung auf äußerst harmonische Weise mit dem historischen Erbe zu verknüpfen in der Lage war. Der Stadtgrundriss, in Form von Hammer und Sichel, wurde in ein Stadtmodell umgesetzt, das Elemente der Gartenstadt mit der lokalen Bautradition und antiken Vorbildern verknüpfte. Auf diese Weise entstand eine urbane Struktur, die noch heute in ihren Grundzügen erhalten ist und einer großstädtischen Metropole zu einem angenehmen, urbanen Zentrum verhilft.

„Schillernd, von einer Farbe in die andere fließende regenbogenfarbene Gärten, wie gemalt in die einrahmenden und in die Weite verschwindenden Bergketten.“

„Eine Stadt der Gärten“ – so nennen auch heute noch Reisende Yerevan und auch H.F.B. Lynch schrieb: „Die Landschaft und die Stadt hinterlassen einen Eindruck, der einen nie wieder lässt. Das gesamte Bergmassiv des Ararat, von der Spitze bis zum Fuss, liegt vor einem ausgebreitet. Doch die Pappeln sind so hoch und die unzähligen farbenprächtigen Fruchtbäume so reich, dass die Kuppeln der Moscheen und der Kirchen und die gesamte verstreute Stadt zu ihren Füßen in einem Meer von Grün unterzugehen scheinen.“

Der Masterplan von 1856

Für die moderne Grundgestalt des historischen Kerns der Stadt gibt es zwei grundlegende Generalpläne, die in den Jahren 1856 und 1924 projektiert worden sind.

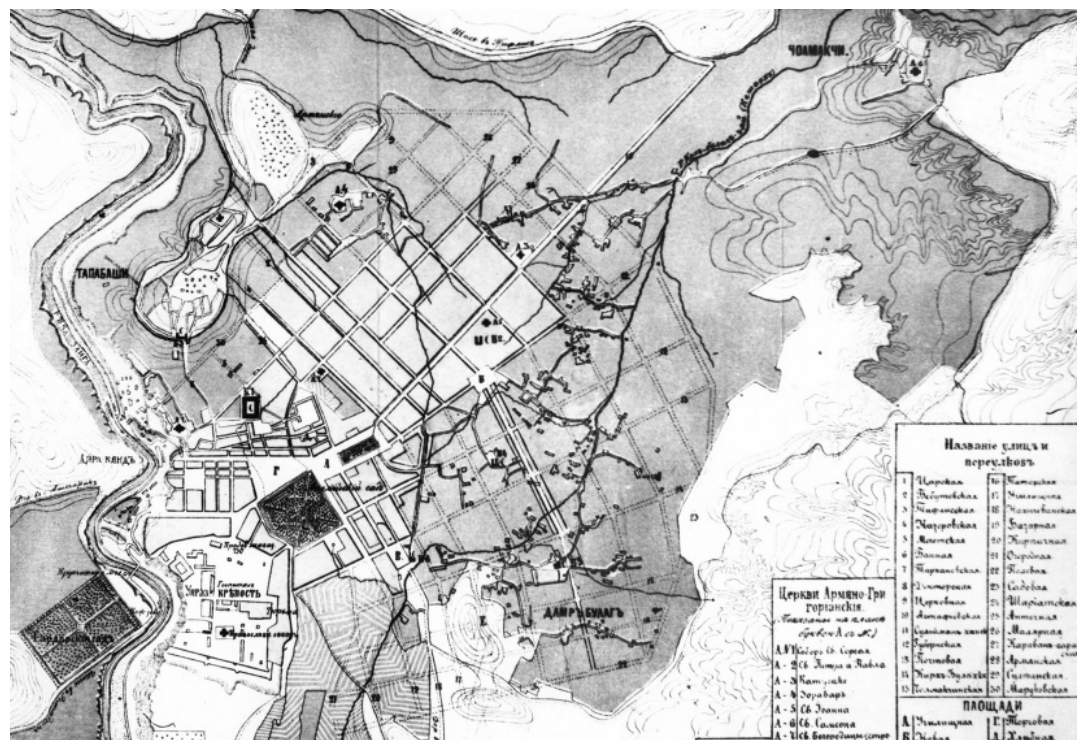
Die ursprüngliche Stadtgestalt von Yerevan, bis zur Mitte des 19. Jhdts., enthielt nur zwei Komponenten – die Bauten der Festung und die Stadt.

Während vieler Jahrhunderte hatte die Festung, die einen wichtigen strategischen Punkt in der Ararat-Ebene bildete, große Bedeutung als Zentrum der Verwaltung und des Handels im mittelalterlichen Yerevan. Die Festung erhebt sich auf dem linken Ufer des Hrazdan und ist im Norden, Osten und Süden von zwei Schutzmauern umgeben.

Die Wohnbesiedlung erstreckte sich nordwestlich der Festung. In Abhängigkeit von der Gründungszeit, der Einwohnerzahl und der bebauten Fläche wurde die Siedlung in einzelne Bezirke unterteilt. Das Bild der Stadt beherrschten öffentliche Einrichtungen und die umfriedeten Komplexe der Kirchen und Moscheen. Zwischen Festung und Stadt befand sich der Haupthandelsplatz.

Der Charakter der Stadt wurde durch eine unregelmäßige Bebauung und eine allgemeine Spontaneität der urbanen Struktur gekennzeichnet, sowie durch die nicht standardmäßige Größe und Konfigurationen der Viertel (mit dazwischen verstreuten, geometrisch „richtig“ geformten Grundstücken). Die Reorganisation der urbanen Struktur begann im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts im nordwestlichen Teil der Stadt. Zunächst wurde nur ein „Neuer Bezirk“ gegründet. Er erhielt, als Grundmuster und Vorgabe, eine reguläre Unterteilung der Viertel nach dem Prinzip eines rechtwinkligen Netzes. Parallel dazu gewann der Baucharakter der Höfe ebenfalls eine geregelte Ordnung: Die Grundstücke wurden in rechteckige Formen und unter Anwendung eines Modul-Systems unterteilt. Im mittleren Teil des „Neuen Bezirks“, nicht weit vom Marktplatz entfernt, wurde auch ein rechtwinkliges Grundstück für den Bau einer Kirche vorgesehen.

Ein weitergehender Generalplan wurde 1837 entworfen und 1856 verbindlich. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts legten Staat, Stadt und Gouvernement das Hauptaugenmerk auf die Neuorganisation Eriwans als Gouverne-



Erster Generalplan von 1856



Architekturbeispiel aus der Zeit der russischen Gouvernementsstadt Eriwan

mentzentrum. Im Jahre 1856 wurde der neue Generalplan bestätigt, der von da an als ein wichtiges Dokument der Stadtbauplanung fungierte und die weitere Richtung der Bauentwicklung der Stadt angab.

Der Generalplan berücksichtigte die natürlichen Gegebenheiten des Ortes und das bereits vorhandene Bild der Stadt. Die funktionale Unterteilung der Zonen korrespondiert mit den bereits vorhandenen Gegebenheiten, koordiniert das System der Infrastruktur und differenziert die Hauptzonen der Stadtstruktur.

Das alte Markt- und Handelszentrum, das seine Lage in der Stadtstruktur beibehalten hat, geht nun in ein System von Plätzen und Parks über, die wiederum mit einem Netz angrenzender Einkaufsstraßen verbunden sind. Die Einkaufsstraßen verzweigen und verlieren sich schließlich in den angrenzenden Vierteln. Im Osten, ausgehend von der Einkaufszone, formiert sich der allgemeine administrative Kern – ein Ensemble mit Regierungsbauten und dem Dom der Stadt. Südlich davon umfasst ein großes Territorium den Englischen Garten. Zusammen mit dem sich nach Nordwesten hin erstreckenden Boulevard, sind die beiden Parks ein beliebter Ort für lange Spaziergänge der Stadtbewohner. An den drei Seiten des Boulevards befinden sich fast alle Theater und Kinos der Stadt, die ihre Frontseite dem Park hin zuwenden. Ebenso sind hier die großen Hotels, Einkaufszentren und Passagen zu finden. Das Zentrum ist fächerartig von Wohnsiedlungen umgeben. Das Hauptindustrialgebiet erstreckt sich entlang des Flusses Hrazdan, im westlichen Teil der Stadt.

Die grundlegenden Ideen des zweiten Masterplans: Amphitheater und Gartenstadt

Die Grundidee der urbanen Planung Eriwans im 20. Jh. basiert auf dem Konzept eines radialen Ringsystems mit ausgedehnten Parks und Gärten, eine Kombination von Amphitheater und Gartenstadt.

Die Amphitheateridee

Der Grundriss der Stadtgestalt des 20. Jh. basiert auf einer halbrunden Konfiguration des ebenen Teils des Territoriums, einer Art Amphitheater, welches entlang des zentralen Bezirks der nördlichen und östlichen Höhen verläuft. Das ringförmige Hauptverkehrssystem beginnt bei der Anhöhe Kond, umringt die Stadt entlang des inneren quasi natürlichen Amphitheaters, und nähert sich schließlich von Süden dem Englischen Garten.

Die Begrenzung der westlichen Gebiete durch breite Schluchten verhindert die Ausbreitung der Stadt in diese Richtung und erklärt die Entstehung einer sektoralen Struktur. Das fächerförmig geplante Schema stellt eine Kombination zweier Netze dar, die durch die Hauptverkehrsstraße geteilt sind: Das westliche Netz ist als System von rechtwinkligen Grundstücken geplant, mit parallel zur Hauptstraße laufenden Nebenstraßen. Das östliche Netz ist im Einklang mit dem westlichen Netz und der allgemeinen Stadtkomposition gestaltet.

Den funktionalen Mittelpunkt bildet das Stadtzentrum mit den ineinandergreifenden Dom-

Karte:
Zweiter Generalplan von
1924: Alexander Tamanjan
kombiniert die Symbole Ham-
mel und Sichel mit Elementen
aus Gartenstadt und antiker
Bautradition.

Kirchen- und Marktplätzen. Vom Zentrum aus beginnt ein strahlenförmiges System von drei Hauptverkehrsstraßen. An Stellen mit starker topografischer Ausprägung weicht das Prinzip der regulären Planungen den naturräumlichen Gegebenheiten:

Auf der Anhöhe Kond wurde teilweise das System von Hofhäusern bewahrt, ebenso an den Hängen der Schluchten des Flusses Hrazdan in Dzoragjugh (Dorf der Schlucht) die lineare terrassenartige Bebauung.

Die Realisierung der städtebaulichen Aufgaben nahm langsam aber stetig die Gestalt einer räumlich durchdachten Komposition an. Es wurden gerade und breite Straßen gelegt, die die Verbindung und Kommunikation verbessern sollten. Es formierte sich ein Ensemble von alten und neuen Plätzen sowie vorteilhaft angelegten Gärten und Parks.

Es entstand eine Ordnung in den umliegenden Vierteln, die aus der architektonisch-künstlerischen Sicht, aber auch in Hinblick auf den Standard der öffentlichen Einrichtungen sehr fortschrittlich war und an das ästhetische Erbe der Stadt anknüpfte: ein feierliches architektonisches Ensemble von steinernen zwei-, dreistöckigen Bauten (mit Blick auf die Anfälligkeit der Region für Erdbeben), einer harmonischen Plastik der architektonischen Massen und festlich dekorativen Ausschmückungen. In der Silhouette der Stadt dominieren verstärkt vertikale Formen, gleichzeitig ist, dank des Baus neuer Kirchen, eine bunte Palette an verschiedenen Formen armenischer, russischer und östlicher Architektur zu finden.

Gärten und Parks als dominierende Stadtelemente

Die Idee einer Garten-Stadt findet ihren Platz im Planungskonzept durch die Bewahrung einer städtischen Struktur mit einer breiten grünen Zone (89%). Dies wird in Form von Gärten und öffentlichen Parks, die in die umliegenden Gärten der Stadtbewohner übergehen, realisiert und trägt zu einem angenehmen ökologischen Klima bei.

Ebenso wird aber auch das emotionale Klima der Stadt, die sich organisch mit der Naturlandschaft verbindet, vom malerischen Panorama des offenen Tales und den umrahmenden Bergketten des biblischen Ararat bestimmt.

Die Realisierung der Grundideen im Masterplan von 1924

Die ersten Arbeiten zum zweiten wichtigen Umbauprojekt von Yerevan, begann der Architekt und Stadtplaner Alexander Tamanjan im Jahre

1919 (während der ersten kurzen Periode der Republik Armenien 1918-1920).

Die Genehmigung zur Realisierung des damals entworfenen Planes für den Umbau von Yerevan wurde im Jahre 1924 von der neuen Regierung erteilt, in der sowjetischen Epoche. Der Grundriss der Stadt war leicht angepasst worden, so dass er der Form von Hammer und Sichel ähnelt.



Tamanjan stützte sich in seinem Projekt auf den Plan von 1856, vergrößerte jedoch die Stadtfläche unter Berücksichtigung der gestiegenen Einwohnerzahl von 50.000 auf 150.000. Das nicht realisierte Ringstraßensystem aus dem Plan von 1856 findet neuen situationsbezogenen Inhalt. Gleichzeitig findet eine Neuordnung der einzelnen Zonen mit neuen strukturellen Ideen statt.

Im zweiten Generalplan wird die Stadt in mehrere Bezirke unterteilt. Das städtische Zentrum, der administrative Bezirk, nimmt ungefähr den Platz ein, auf dem sich zu Beginn der 20er Jahre die meisten staatlichen Einrichtungen befanden, die von der sowjetischen Macht besetzt wurden, und deren Entstehungszeit in der vorherigen Epoche lagen.

Im Zentrum dieses Bezirks entsteht neu der Lenin-Platz (heute Platz der Republik). Am nördlichen Ende des Platzes werden neue Gebäude für die höchsten staatlichen Institutionen der sowjetischen Republik Armenien eingeplant (für das Komitee des zentralen Vollzugsausschusses, den Rat der Volkskommissare, den Staatsplan). Um den Platz herum sollen alle Bauten des Volkskommissariates, der eriwanischen Vollzugsbehörde, das Haus der Kultur und das staatliche Archiv ihren Platz finden.

In der Nähe zum administrativen Bezirk, am ehemaligen mittelalterlichen Markt, ist eine Handelszone mit einem Marktplatz im Zentrum geplant – um ihn herum eine Gruppierung von Gebäuden, die den Charakter des „Handels und Geschäfts“ tragen: Genossenschaften, Supermärkte, ein neuer überdachter Markt, Lager und Kontore.

Südöstlich befindet sich der Industrie-Bezirk, der einen beachtlichen Teil der städtischen Flächen einnimmt und an die Eisenbahnstrecke grenzt. Hier sollten sich die staatlichen Lagerhallen für Handelsgüter, Kühlhallen sowie die staatliche Brotbäckerei ansiedeln. Die Lage des Bezirks ist in Hinblick auf industrielle Verschmutzung der Wohnbezirke vorteilhaft gewählt: Die größten Teils von Nord nach Süden verlaufende Windrichtung schützt die bewohnten Bezirke vor Staub und Luftverschmutzung.

Ein wichtiger Teil der Stadt, das Gebiet der höheren schulischen Einrichtungen und Universitäten, umfasst eine große Fläche von ungefähr 50 ha auf der nordöstlichen Anhöhe der Stadt.

Nicht weit vom Zentrum sind kulturelle und künstlerische Einrichtungen vorgesehen: Haus der Republik, Staatstheater, Institut für Schauspielkünste, Institut für Kunst, Konservatorien usw. Diese Einrichtungen gruppieren sich um einen relativ großen theatralischen Platz im Zentrum mit vielen großen Anlagen. Es ist einer der interessantesten Knotenpunkte der Stadt, da hier die nördliche Transversale das Gebäude des Staatstheaters mit dem Turm der Regierungsbauten auf dem Lenin-Platz verbindet.

Im nordwestlichen Teil der Stadt, auf einem erhöhten Plateau, befindet sich das Stadion der Republik (für die zentralen Sportorganisationen). Ein zweites Stadion wurde im südöstlichen Teil, am Ende der Haupttransversale (neben dem Industrie-Bezirk) errichtet. Auf dem Hügel Kond ist das staatliche Museum zu finden. Es umfasst acht Flügel, die entlang der Hügelform kreisartig angeordnet sind, mit einer Grünanlage im Kern. Außer den Straßen, die das Museum mit dem Zentrum verbinden, ist eine imposante Treppe geplant, die eine Verbindung zum Haupt-Prospekt herstellt. Entlang des südlichen Hanges der Anhöhe bis hinunter zu der Schlucht des Hrazdan, befindet sich eine Anlage mit Sanatorien, geschützt vor Wind und Staub und der Sonne zugewandt. Der übrige Teil der Stadt ist für Wohnbauten vorgesehen.

Alle beschriebenen Bezirke kommunizieren miteinander mit Hilfe großer, breiter, radialer Hauptverkehrsstraßen, die sich im Zentrum vereinigen. Das Hauptstraßenringsystem dient ihrer Verbindung untereinander. Es gibt drei Arten von Stadtstraßen: 1) Hauptverkehrsstraßen für den

Transitverkehr, 2) Straßen in Wohnbezirken, in denen nur ein geringer Verkehrsdurchsatz möglich ist, 3) Fußgängerstraßen, die nach der Art eines Boulevard mit viel Grün gestaltet sind.

Die Hauptverkehrsstraßen haben durchweg breite, mit Bäumen bepflanzte Gehwege, die eine Art grüne Allee bilden. Abhängig von ihrer funktionalen Bedeutung sind die Straßen 20 bis 42 Meter breit, der Hauptprospekt sogar 85 m auf einer Länge von 2 km.

Der größte Teil des Grüns befindet sich auf dem breiten Boulevard, der den zentralen Teil der Stadt ringartig umkreist. Auf diese Art nähert sich dieser ringförmige Boulevard von zwei Seiten dem Garten der Kommunarden (ehemaliger Englischer Garten) an und bedient gleichzeitig das Zentrum und die Peripherie. Außer dem ringförmigen Boulevard gibt es noch andere radiale Boulevards, die eine wichtige Rolle für die Luftregulierung entlang der Peripherie und des Stadtzentrums spielen.

In der malerischen Schlucht des Flusses Hrazdan, mit den versteinerten basaltfarbenen Klippen, erstreckt sich ein großer Park. Dieser grenzt an den wiederaufgebauten Freizeitpark nahe dem kaskadenartig herabfallenden malerischen Wasserfall. Eine weitere grüne Kaskade steigt hinab von dem erhöhten kanakerischen Plateau, auf dem sich der Park der Kultur und Erholung befindet und fließt über in den weitläufigen ringförmigen Boulevard und die Grünanlagen mit Fontänen vor dem Staatstheater.

Ein großer Verdienst bei der Realisierung des Generalplanes von Tamanjan liegt beim Architekten Nikoghajos Buniatyan. Denn besonders in den Jahren seiner Arbeit auf dem Posten des Hauptarchitekten von Yerevan (1924-1937), begannen die Ideen des Projektes zu leben.

Die Verschmelzung regionaler und internationaler Elemente in der Architektur und Stadtgestaltung Eriwans

In seiner architekturhistorischen Art bildet das moderne Yerevan ein höchst farbiges Beispiel der Stadtplanung und Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. Der Lauf der Geschichte – Erdbeben und Kriege – sind Gründe für das heutige künstlerische Bild Yerevans. Wenige bauliche Zeugnisse sind daher von der vorsowjetischen historisch-chronologischen emotionalen Atmosphäre, von den wichtigen Epochen der Stadt und dem imperialen (königlichen) Eriwan geblieben.

In der Geschichte der Architektur Westarmeniens hatte das 19. Jahrhundert eine neue Periode eröffnet. Die Veränderung des politischen Status des Landes und seine administrative Integration in den Bund des russischen Imperiums bedingte

eine von Grund auf neue Weltanschauung. Die Verbreitung europäischer Ideen spiegelt sich deutlich in der Baukunst wider. Die internationale architektonisch-künstlerische Bewegung verbindet sich mit der regionalen Kultur und bestimmt die allgemeine Tendenz der Architektur, weg von der rein nationalen Architektur: hin zu einer, in der die traditionellen und fremden Motive sich verbinden, sich gegenseitig ergänzen und bereichern.

Hier kristallisiert sich die neue, originelle und progressive Kategorie der Form heraus, die sich deutlich von den zuvor gängigen Formen unterscheidet. Die sich zu den verschiedenen Zeiten, im Verlauf von 20 Jahrhunderten herausgebildeten nationalen, historischen und modernen architektonischen Stilrichtungen, führen zu einer allgemeinen Vereinigung architektonischer Formen und Ideen, in denen sich eine harmonische Verflechtung der künstlerischen Konzepte wiederfindet.

Armenien wird von der internationalen architektonischen Bewegung in den Jahren 1830-1910 mitgerissen. Parallel dazu geht die Entwicklung und Veränderung der Traditionen einher. Und zwar nicht nur im Sinne der Formgebung, sondern auch im Sinne der ideologischen Voraussetzungen, die sich deutlich von den europäischen Prozessen gesellschaftlicher Umwandlung abheben.

Das hartnäckige Festhalten an der lokalen Baukunst und der traditionellen bauhandwerklichen Arbeitsweise, bedingt die Präsenz und Vielfalt nationaler Formen im Charakter der armenischen Baukunst. Die architektonischen Aktivitäten im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts wirken nicht nur im Sinne der Bereicherung der künstlerischen Arbeiten und der städtebaulichen Rekonstruktion. Die Neueinführungen dieser Epochen berühren vielmehr alle Bereiche der Architektur und finden sich wieder im Zusam-

menklang der Formen und Funktion sowie in der Interpretation der Bauweisen, der Entwicklung der Gebäudearten, der Konstruktionen und der Baustoffe.

Die Art der Gestaltung der steinernen Fassaden der Bauten, die durch Steinplastiken ausdrucksvoll unterstützten architektonischen Formen, die Farbgebung der klassischen und der nationalen ornamentalen Motive und die Ausschmückung mit schönen traditionell gestalteten Holzbalkonen, blieben allein dem Künstler überlassen.

Architekturbeispiele aus dem imperialen Eriwan

Wenige wunderschöne Beispiele des imperialen (zaristischen) Yerevan findet man im Baukomplex des klassischen Jungengymnasiums, den Bildungsstätten für Lehrer, der Schatzkammer und dem Kasinobau, der Staatsbank, dem Haus des Gouverneurs, in den respektablen Stadtresidenzen und den öffentlich zugänglichen Häusern des Hovhannisjan, Eghiazarjan, Ter-Avetikjan, Gabrieljan, Antonjan, Kalantarjan, Fon-der-Nonne in den Straßen Abovjan, Nalbandjan, Aram, Republik usw. wieder.

Sowjetische Bauten in Eriwan

Seit 1920, vor dem Hintergrund der geschichtlichen Veränderungen, entwickelt sich die sowjetische Architektur Armeniens. Ideologisch verbunden mit der Kunst der ganzen UdSSR, hinterließ die sowjetische Architektur ein Ensemble typischer Bauten, die das Stadtbild prägen.

Der Patriarch dieser neuen armenischen Architektur, die später „Tamanjanische Schule“ genannt wurde, war der Architekt Aleksandr Tamanjan, einer der größten armenischen Architekten, Begründer und Star des russischen Neoklassizismus Anfang des 20. Jahrhunderts. Vor seinem Aufenthalt in Yerevan von 1906 bis 1919

*links:
Haus der Regierung*

*rechts:
Staatstheater, Grand Prix
der Weltausstellung 1937,
Architekt Alexander Tamanjan*



arbeitete er in Sankt-Petersburg, Moskau und anderen russischen Städten, in denen er einen breiten Bekanntheitsgrad sowie hohe akademische Auszeichnungen erreichte.

In seinen Bauwerken sind alle Errungenschaften der klassischen und nationalen Architektur in einer vollkommen einzigartigen Interpretation zu finden. Dies spiegelt sich besonders in zwei Werken wider, die einen unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der weiteren armenischen Architektur hatten. Die wichtigste seiner Arbeiten in Armenien ist das Haus der Regierung, das sich auf dem Hauptplatz von Yerevan befindet. Es ist ein monumentales architektonisch-künstlerisches Ensemble am ovalen Platz der Republik (ursprünglicher Lenin Platz) und eines der beeindruckendsten Ensembles der republikanischen Hauptstädte der UdSSR. Einer der wichtigsten Baukommissare Sowjetruslands, A. Shchusev, stand vor dem neubauten Korpus dieses Hauses und sagte, mit einem Bleistift in der Hand die Fassade abzeichnend, dass das Interesse für dieses umwerfende Denkmal der Architektur nie erlöschen wird. Es würde Jahrhunderte überdauern und die Erben der ganzen Welt würden jede seiner Linien erlernen. Und wenn ein Unglück geschähe und das Gebäude zerstört würde, dann wären sogar seine Ruinen noch interessant.

Ein weiteres einzigartiges Werk von A. Tamanjan ist das grandiose Gebäude des Staatstheaters. Die Idee des Projekts beinhaltet zwei verbundene, in ein Bauwerk eingeschlossene Theater, das Winter- und das Sommertheater. Für große Theatervorstellungen mit sehr vielen Zuschauern erlaubt die Gestaltung des Baus die beiden Theater um die gemeinsame zentrale Bühne zu verbinden. 1937 wurde das Projekt mit dem Grand prix der Pariser Weltausstellung gewürdigt.

Die Jahre 1920 bis 1930 waren die Zeit der unterschiedlichsten Ausprägungen des Konstruktivismus,

des Neoklassizismus, der Moderne, die mit den nationalen Traditionen der armenischen Baukunst verflochten wurden. Unter den Bauten der führenden armenischen Architekten finden sich die Hotels „Yerevan“ und „Sewan“, die Bank der Landwirtschaft, das Haus der Pioniere, und die Staatsanwaltschaft. Am Ende der 20er Jahre macht sich eine neue Tendenz in den Arbeiten junger Architekten bemerkbar, die sehr interessante Beispiele für die konstruktivistische Architektur liefern. Hier sind das Haus des KGB, Klub der Bauarbeiter und das „Schachbrett“-Wohnhaus zu nennen.

Ab der Mitte der 30er Jahre kommt der sozialistische Realismus nach Armenien. Die Besonderheit der Architektur Armeniens in der Zeit des sozialistischen Realismus der 30er bis 50er Jahre beinhaltet die Bewahrung fester traditioneller Werte, erlaubt jedoch die Trennung zwischen regionalen Stilrichtungen und dem grundlegendem Stil des Realismus der sowjetischen Architektur.

In den 60er Jahren bis hinein in die 80er, mit der Standardisierung und Typisierung der architektonischen Formen, werden neue funktionale und konstruktive Aufgaben gelöst. Zu den Bauten dieser Periode gehören der Sport-Konzert-Komplex, mit einer sehr interessanten Konstruktion, in der zwei Paar x-artig aufgebaute, bogenförmige Stützen das Dach der Säle tragen, der Flughafen Zvartnots, mit seiner effektvollen räumlichen Gestaltung, dem hufeisenförmigen Korpus des Wartesaals und dem zentralen Wachturm mit den Diensträumen - sowie besonders zu erwähnen: das Stadion „Hrazdan“, beeindruckend in der Schönheit und dem eigenen Charakter vor dem malerischen Bild der Schlucht des Flusses.

Das 21. Jahrhundert stellt Yerevan vor wichtige städtebauliche Aufgaben mit der weiteren Umstrukturierung der Stadt, dem Bau neuer Hauptstraßen, der Gestaltung der Plätze und der Organisation der stadträumlichen Strukturen.



Marietta Gasparian ist Professorin an der State University of Architecture and Construction, Center of Historical and Cultural Heritage, Eriwan, Armenien.

Der Vorliegende Artikel wurde aus dem Russischen übersetzt. Die Originalversion kann über die Redaktion bezogen werden.

Der Verfall von Wohnraum in Georgien

Regina Kallmayer

Deterioration of Housing in Georgia

The majority of Tbilissis inhabitants is living in apartment buildings made out of precast concrete slabs. In contrast to the cosiness of the interior of the apartments the condition of the buildings' structure and its surrounding plots is alarming. The lack of maintenance and rehabilitation works leads to the deterioration of housing space and the declassification and segregation of entire neighbourhoods. Major problems are expected to arise for the municipalities as well as the housing industry in the near future. Several root causes for these problems can be identified: In the nineties the privatisation process shifted ownership as well as the related maintenance of the buildings – a former duty of the state – to the hands of the new owners. Moreover, there is a lack of capital for necessary investments as well as the absence of legal and investment security due to undefined property rights. The organisation of apartment owners in so-called 'condominiums' appears to be essential for a future-oriented management of the buildings. The German Technical Cooperation (GTZ) is implementing a project of land management where these difficulties are approached.

Der Stadtteil Saburtalo aus der späten Chruschtschow-Ära

Etwa ein Viertel der 5,5 Millionen Einwohner Georgiens leben in der Hauptstadt Tbilissi, einer der ältesten Städte des Abendlandes. Erstmals in vorchristlicher Zeit erwähnt, erstreckt sich die Stadt terrassenförmig entlang des Flusses Mtkwari und zieht sich auf beiden Seiten um bis zu 400 m an den Ausläufern des gewaltigen Kaukasusgebirges empor. Noch heute zeugen unterschiedlichste Baustile aus den zahlreichen Epochen von der Vergangenheit Tbilissis. Das Zentrum, mit seinen ältesten Gebäuden aus dem 6. Jahrhundert, ist durch kleinteilige Bebauung charakterisiert. In massiver Bauweise errichtete christliche, jüdische und muslimische Sakralbauten stehen in ausgewogenem Kontrast zu den zwei- bis dreigeschossigen Wohngebäuden mit vorgestellten Veranden in ehemals farbenfrohem Holzbau. Hieran schließen sich Stadtviertel mit gründerzeitlichen Prachtbauten und Platanenalleen; an den Stadträndern findet man die Plattenbauten aus stalinistischer Zeit oder der späteren Chruschtschow-Ära.

In Tbilissi leben ca. 60% der Bewohner, das sind 450.000 Parteien (vgl. ECE 2001, S.19), in Mehrfamilienhäusern. Wenige Bevorzugte bewohnen die vier- bis achtgeschossigen Gebäude, die in geschlossener Blockrandbauweise errichtet

sind, und relativ zentral u.a. in den gründerzeitlichen Stadtvierteln Vake und Vera liegen. Die meisten Einheimischen wohnen aber in den Plattenbauten in den Stadtrandvierteln Saburtalo, Didi Digomi oder Gldani.

Das Innere ihrer Wohnungen, unabhängig von Zuschnitt und Lage, ist in der Regel liebevoll eingerichtet und gepflegt – kurzum: der ganze Stolz der Familie. Vor der Wohnungstür könnte der Kontrast zur heimeligen Atmosphäre in den Wohnungen jedoch nicht größer sein: Beleuchtung und Aufzüge funktionieren nicht, Frischwasser erreicht nur die unteren Etagen, dafür sind die Dächer undicht und die Keller überschwemmt. In den Fassaden der Treppenhäuser klaffen mannsbreite Spalten, die übrige Hülle ist zwar in der Regel geschlossen, aber mangelhaft bis gar nicht isoliert. Die tragende Struktur ist von Torsionen und Setzungen überformt. Mehrgeschossige Anbauten und Verkleidungen der Balkone wuchern wie Geschwüre aus den Wohnungen heraus, die Freiflächen verkommen und Garagen sowie Kioske schießen pilzartig aus dem Boden.

Diese Zustände wirken sich sowohl auf den Wert der einzelnen Immobilie wie auf das Image



ganzer Quartiere aus. Die Folgen sind soziale Deklassifikation und Segregation. Die Immobilienwerte bewegen sich daher entlang einer immer weiter abwärts gerichteten Spirale. Nicht nur einzelne Stadtteile sind betroffen – der Ruf der Gesamtstadt leidet.

Sind die Probleme heute schon bedenklich, so lassen sich für die Zukunft weitaus dramatischere Zustände prognostizieren: Bleiben Instandhaltungs- und v.a. Sanierungsmaßnahmen weiterhin aus, ist bald ein Point of no Return bzw. der zwangsläufige Verfall der Bausubstanz bis hin zu dessen völliger Unbewohnbarkeit zu erwarten. Nicht nur die Stadtentwicklung wäre mit z.T. zentral gelegenen, häufig asbestkontaminierten Ruinenlandschaften konfrontiert. Insbesondere die Wohnungswirtschaft müsste enorme Folgekosten aufbringen, da in der Regel verarmte Bewohner auf der Suche nach anderem Wohnraum auf externe Hilfe angewiesen sind. Wer diese leisten soll, ist jedoch fraglich: Die staatlichen und kommunalen Kassen sind heute schon leer, heruntergewirtschaftet durch jahrzehntelange Korruption und Vetternwirtschaft.

Tbilissi ist mit diesen Problemen kein Einzelfall. Die Situation spiegelt sich in vielen Städten heutiger Transformationsländer wieder, eine große Anzahl von Menschen ist bereits betroffen, weitere sind von dieser Entwicklung bedroht.

Ursachen für den Verfall des Wohnraums

Das Problem hat sich über Jahrzehnte hin angebahnt. Zu sozialistischen Zeiten existierte in Georgien Privateigentum weder an Grund und Boden, noch an Wohnungen. Die meisten Mehrfamilienhäuser waren in staatlichem Eigentum, lediglich etwa 8,5% von ihnen gehörten so genannten Baukooperativen. Diese finanzierten 40% der Bausumme privat und den Rest mit Hilfe staatlicher Kredite. Für die Instandhaltung der Gebäude und Freiflächen sowie für kleinere Reparaturen waren staatliche Servicezentren zuständig. Aufwändigere Sanierungsmaßnahmen

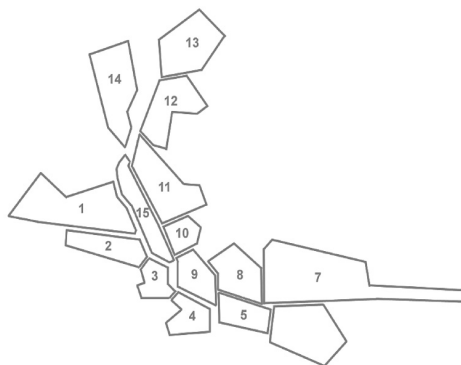
wurden direkt vom Bauministerium in Auftrag gegeben, aus dem nationalen Budget finanziert und von der staatlichen „Kapital-Bauverwaltung“ ausgeführt. Die Bewohner waren von allen Aufgaben des Gebäudemanagements entlastet.

Mit der Loslösung Georgiens aus dem ehemaligen Staatenbund der UdSSR, wurde der Ruf nach einer Bodenreform und der Privatisierung des Wohnungseigentums laut. Nicht zuletzt aus Gründen der Kosteneinsparung für den Gebäudeunterhalt gab die Regierung dem öffentlichen Druck bald nach. Im Jahr 1992 begann man das Sondereigentum¹ an Wohnungen zunächst kostenlos, seit 1995 für einen symbolischen Betrag an die damaligen Bewohner zu übertragen. Aus Wohnungsbesitzern sind letztlich Wohnungseigentümer geworden. Inzwischen sind in Georgien über 90% des gesamten Wohnungsbestandes privatisiert. Das gemeinschaftliche Eigentum² an den Grundstücken, Hülle und tragender Struktur wurde hierbei allerdings nicht übertragen. Der Zustand der Gebäude, der vorher schon eher dürrig war, hat sich nach der Privatisierung entscheidend verschlechtert. Bereits Ende der 80er Jahre stuft die Verwaltung nur 46% aller Mehrfamilienhäuser als in „guter oder zufriedenstellender Verfassung“ (s. Chabbal, April 1997, S.4) ein. Zwischen 1992 und 1996 wurden die Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten um 80 – 90% reduziert. Heute werden von staatlicher Seite so gut wie gar keine Instandhaltungs-, und erst recht keine Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Die Initiative privater Eigentümer beschränkt sich auf den Innenbereich ihrer Wohnungen. Der bereits beschriebene Zustand ist das Ergebnis.

Abhilfe aus dieser Situation ist nur zu erzielen, wenn man die Eigentümer dazu veranlassen kann, Gebäude und Außenbereich in bewohnbarem Zustand zu erhalten. Anders als bei einem funktionierenden Wohnungsmarkt greift in Georgien das Argument, die Immobilien gegen Wertverlust zu sichern, nur teilweise. Viele Wohnungen haben in ihrem jetzigen Zustand bereits

1
Das Sondereigentum beinhaltet alle Teile bis auf die tragende und versorgende Struktur der Mehrfamilienhäuser sowie deren Hülle und Freiflächen.

2
Das gemeinschaftliche Eigentum beinhaltet das Grundstück sowie die Teile, Anlagen und Einrichtungen des Gebäudes, die nicht im Sondereigentum oder im Eigentum eines Dritten stehen. (vgl. Wohnungseigentumsgesetz WEG §1 Satz 5).



Tbilissi und seine Stadtteile

1. Saburtalo
2. Vake
3. Vera
4. Mtatsminda
5. Ortatschala
6. Ortatschala
7. Varketili
8. Isani
9. Avlabari
10. Nadsaladevi
11. Lotkini-Nadsaladevi
12. Avtschala
13. Gldani
14. Didi Zigomi
15. Didube

Quellen

Chabbal, B., July 1997. Housing Surveys in Tbilissi, Final Report. Housing reform technical assistance program, World Bank/ Georgian Ministry of Urbanization and Construction, Tbilissi.

Weltbank, 2004: World Development Indicators. Washington.

Economic Comission for Europe (ECE), 2003: Guidelines on the condominium ownership of housing for the countries in transition. New York and Geneva.

Economic Comission for Europe (ECE), 2002: Condominiums in the Housing Policy of the Russian Federation. Committee on Human Settlements, Sixty-third session, Geneva, 16-18 September.

Economic Comission for Europe (ECE), 2001: Land Administration Review Georgia. Committee on Human Settlements, Working Paper on Land Administration.

Fotos: Regina Kallmayer

einen geringen Wert. Dafür maßgeblich ist nicht nur der Zustand der Wohnungen, sondern auch die geringe Nachfrage. Durch die Privatisierung des nahezu kompletten Wohnungsbestandes sind große Teile der Bevölkerung quasi „über Nacht“ zu Wohnungseigentümern geworden, der Bedarf nach vergleichbarem Wohnraum ist gering. Besonders prekär ist die Situation auf dem flachen Land und in kleineren Städten. Dort senken Abwanderungsbewegungen nach Tbilissi und ins Ausland die ohnehin geringe Nachfrage weiter. Das Überangebot an Wohnraum führt zu einem Verfall der Preise; insbesondere in den kleinen Städten klagen die Bewohner häufig, sie könnten ihre Wohnungen „gerade noch gegen ein Schwein eintauschen“. Im Gegensatz dazu gibt es eine begrenzte Nachfrage nach Wohnraum gehobenen Standards in zentraler Lage in Tbilissi, die jedoch durch eine überschaubare Gruppe von Investoren durch Neubauten fast vollständig abgedeckt wird.

Neben dem geringen Wert des Wohnraums fehlt es an ausreichendem Kapital zur Instandhaltung oder gar Modernisierung. In Georgien sind viele Leute arm³, obwohl sie Wohnungseigentümer sind. Jahrzehntelange staatliche Misswirtschaft und Flüchtlingsprobleme haben eine breite, mittellose Unter- und Mittelschicht hinterlassen, deren Zukunftsaussichten in Anbetracht hoher Arbeitslosenquoten und politischer Schwierigkeiten im Kaukasus noch nicht zu überblicken sind.

Nur in Einzelfällen schließen sich Nachbarn zusammen und führen Instandhaltungsmaßnahmen durch, dann jedoch meist nur problembezogen und etagenweise. Hinzu kommt, dass es für umfassendere oder regelmäßig durchzuführende Arbeiten mangels Nachfrage an kompetenten Unternehmen für Gebäudemanagement fehlt. Die staatlichen Servicezentren aus sozialistischen Zeiten haben schon lange aufgehört zu existieren und fachkundige Handwerker sind mangels Qualifikation nicht in ausreichendem Maß zu finden.



links:
Anbauten an Mehrfamilienhäusern entstehen in großem Umfang

rechts:
Ungeplante und nicht genehmigte Kleinbauten erschweren die Katasterbildung

Ein zusätzliches Argument gegen Sanierungsmaßnahmen an ihren Gebäuden sahen manche Eigentümer bis vor kurzem in der fehlenden Rechts- und Investitionssicherheit, da Eigentumstitel zwar vergeben wurden, sie aber noch nicht vollständig dem sogenannten öffentlichen Glauben - und damit einem besonderen Schutz - unterliegen. Banken vergeben deshalb bis heute nur in Einzelfällen Hypotheken (insofern die Immobilien überhaupt wie in der Hauptstadt einen Wert haben), mit deren Hilfe wiederum wertsteigernde Maßnahmen an Gebäuden finanziert werden könnten. Ist das Sondereigentum, also die Wohnung, noch nicht vollständig im Grundbuch registriert, so ist die rechtliche Situation des gemeinschaftlich genutzten Eigentums, der Freiflächen, Hülle und Tragstruktur, noch völlig ungeklärt. De jure sind diese Teile noch in staatlichem Eigentum, da sie nie privatisiert wurden. Genutzt werden sie nach einem über viele Jahre eingespielten Modus, der regelt, wer seine Wäsche an welcher Stelle aufhängen bzw., sein Auto an welchem Ort abstellen darf. Was die Unterhaltung angeht wird häufig nach dem Motto „was allen gehört, gehört keinem“ gehandelt.

Der sich dem auswärtigen Besucher zunächst aufdrängende Eindruck des Desinteresses an der Instandhaltung lässt sich also nicht bestätigen. Vielmehr sind eine Reihe von Faktoren maßgeblich, die auch im juristischen und administrativen Bereich liegen und bis vor kurzem durch nicht ausreichend gesicherte Rechtsverhältnisse an Liegenschaften, fehlende aussagekräftige Verwaltungs- und Planungsinformationen sowie mangelnde Verwaltungskompetenzen bedingt waren.

Lösungsansätze für ein verbessertes Landmanagement in Tbilissi

Auf Grund einer Regierungsvereinbarung der Bundesregierung mit Georgien wurde die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH mit der Unterstützung



beim Aufbau eines Landmanagementsystems in Tbilissi betraut. Die GTZ ist in Georgien seit vielen Jahren in der Kommunalentwicklung tätig, unterstützt aber auch die Sektoren Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung. Das GTZ-Projekt „Landmanagement“ berät bereits seit 1996 beim Aufbau eines funktionstüchtigen Katasters und eines allgemein anerkannten Grundbuchs⁴ und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Rechtssicherheit im Liegenschaftswesen in Tbilissi.

Kataster und Grundbuch alleine reichen jedoch erwiesenermaßen nicht aus, um dem in den meisten Mehrfamilienhäusern herrschenden Sanierungsstau entgegen zu wirken. Aus diesem Grund wurde zusammen mit dem georgischen Bauministerium und dem Stadtarchitektenamt von Tbilissi ein dreistufiges Konzept entwickelt, das

1. klar definierte Eigentumsverhältnisse schaffen und
2. deren Registrierung im Grundbuch veranlassen soll sowie
3. die Bildung von Wohnungseigentümergeinschaften, so genannten Kondominien⁵, begünstigen will.

Mit diesem Ansatz geht die Erwartung einher, dass durch die Bildung von Kondominien, wie dies im Westen üblich, bzw. teilweise sogar gesetzlich vorgeschrieben ist, organisatorische und finanzielle Schwierigkeiten bezüglich der Instandhaltung langfristig gelöst werden können. Es wird davon ausgegangen, dass eine Gemeinschaft von Eigentümern in einem Land wie Georgien effektiver Druck auf einzelne Eigentümer ausüben kann als die Stadtverwaltung dazu in der Lage wäre. Speziell in Tbilissi erhofft man sich, mit diesem Ansatz auch über die vielen, unregelmäßig und unkoordiniert gebauten Kleinbauten wie Garagen und Schuppen Herr zu werden.

Das Konzept der Kondominiumsbildung hat sich bei Neubauten in Tbilissi bereits bewährt und ist inzwischen soweit fortentwickelt, dass das Verfahren in Zukunft auf alle Gebäude anwendbar ist. Es kann nicht nur von der öffentlichen Hand relativ einfach initiiert werden, sondern auch auf Anforderung von Bürgern wie z.B. den betroffenen Mehrfamilienhausbewohnern.

Die Katasterbildung als erster Schritt zur Kondominiumsgründung lässt sich in der Altstadt von Tbilissi schnell vollziehen, da hier die meisten Gebäude auf eindeutig zuzuordnenden - wenn auch nicht immer auf bereits vermessenen - Flächen stehen. Anders gestaltet sich die Situation in den Hochhausagglomerationen an den Stadträndern, wo die Gebäude scheinbar willkürlich in einem größeren Zusammenhang angeordnet



Garagen stehen nach der Grundstücksbildung häufig auf den neuen Grenzen – hier sind kreative Lösungen gefragt.

sind. Für diesen Typus des Städtebaus wurde eigens eine neue Richtlinie zur Grundstücksaufteilung erstellt und in Kraft gesetzt, da auf bestehende, sozialistische Regelungen nicht zurückgegriffen werden konnte⁶. Sie legt fest, welche Fläche in Zukunft rechtmäßig einem bereits bestehenden Mehrfamilienhaus zugeordnet sein soll. Umgekehrt wie im herkömmlichen Planungsprozess, wird also nicht für eine bestimmte Parzelle ein Gebäude geplant, sondern „rückwirkend“ für eine bereits bestehende Bebauung eine entsprechende Fläche festgelegt. Außerdem werden die öffentlichen Flächen eindeutig bestimmt. Restflächen, die bei diesem Prozess unweigerlich entstehen, werden entweder dem privaten Eigentum zugeteilt oder gehen in kommunales Eigentum über.

Die Grundstücksgröße der Mehrfamilienhäuser wird dabei nach der Formel „FGrund = Geschossfläche / Koeffizient“ ermittelt. Die Koeffizienten sind so gewählt, dass bei fünf- bis achtgeschossiger Bebauung eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,8 und bei 14 Geschossen ein Wert von 2,2 erreicht wird. Es wird also eine für Stadtrandlagen beachtlich hohe Dichte angestrebt. Die Lage der Grenzen bestimmt sich nach der Formel für den Mindestabstand zwischen dem Gebäude und der Grundstücksgrenze „DMinimum = 0,4 x Gebäudehöhe“. Diese Werte sind mit deutschen Regelungen vergleichbar.

Die Schwierigkeiten der Grundstücksbildung liegen bei diesem System im Detail. Topographie, Nutzungsformen oder die städtebauliche Planung zwingen in vielen Fällen zur Anpassung der Flächen an die örtlichen Gegebenheiten. So stellt sich z.B. die Frage, wie zu entscheiden ist, wenn andere Flächen als ursprünglich vorgesehen von den Bewohnern genutzt werden⁷. Ein anderes, häufig auftretendes Problem entsteht, wenn zwischen zwei Gebäuden ungenügend Fläche liegt, um die jeweils rechnerisch nötigen Abstandsflächen einzuhalten. Auf der geplanten Grenze stehende Bauten (z.B. Einzelgaragen) verlangen eine eigene Lösung. Ist die faktisch vorhandene Fläche deutlich kleiner als ihr rechnerischer Sollwert oder ist sie so unattraktiv (z.B. bei steiler Hanglage), dass man den Eigentümern nicht die Kosten für Instandhaltung und

3 12,7% der Bevölkerung müssen mit weniger als US\$ 2 pro Tag auskommen (Weltbank 2004)

4 Eine flächendeckende Einrichtung von Kataster und Grundbuch wird angestrebt, da sie zusammen die Rechtssicherheit des Eigentums, das die georgische Verfassung garantiert, gewährleisten, zur Erhebung der Bodensteuern dienen, wichtige Informationen für ein Mehrzweckkataster bereitstellen und der Regional- und Entwicklungsplanung nützlich sein können.

5 Kondominium wird folgendermaßen definiert: „Ownership of an individual flat or unit together with shared rights and obligations for the common elements of the property (roof, stairways, technical and service systems, plot of land, etc.)“ (ECE 2003, S.ix) bzw. als „the division into multiple privately owned units, and common parts of the property, which may be owned by all or some of the parties“ (ECE 2003, S.1).

6 Die Abstandsflächen waren in der gesamten UdSSR einheitlich geregelt. Da dies auch in weniger dicht besiedelten Regionen gelten sollte, war generell ein großzügiger Umgang mit der Ressource Boden üblich. Dies spiegelt sich z.B. im alten Generalplan für Tbilissi wieder.

7
Dies kann der Fall sein, wenn die Bewohner naheliegenderweise die Fläche nutzen, auf welche der Ausgang hinausgeht, selbst wenn sie dabei einen Weg überqueren müssen. Die Fläche hinter dem Haus bleibt dabei ungenutzt.

8
Vgl. Gesetz zur Landregistrierung von 1996, Ziviles Gesetzbuch ZGB: Art. 183, 184, 185, 210 und 214. Beides unter der URL: „http://www.lexinfosys.de“ im „Free Legal Database“ des GTZ-Projektbüros „Law Reform in Transition States“ der Universität Bremen zu finden.

Bodensteuer aufbürden möchte, wird ebenfalls eine Anpassung der Flächen verlangt.



Das Pilotprojekt in Digomi vor und nach der Katasterbildung (dunkelgrau: private Flächen, hellgrau und weiß: kommunale Flächen)

Hier sind kreative, aber auch faire Lösungen zu finden, sowohl für den privaten Eigentümer also auch für die Gemeinde. Dass dies in vielen Fällen gelingt, zeigt die zunehmende Anzahl der Neuanträge auf Katasterbildung. Inzwischen sind bereits über 400 Mehrfamilienhäuser katastermäßig erfasst und ihre Grenzziehung hat nach der in der Richtlinie verbindlich vorgesehenen, öffentlichen Auslegung Rechtsgültigkeit erlangt. Langfristig wird sich die Qualität der Katasterbildung aber daran messen lassen müssen, ob sich auf diesen Flächen auch sinnvolle städtebauliche Weiterentwicklungen (wie z.B. Nachverdichtungsmaßnahmen) umsetzen lassen und künftige Probleme wie ein sicher zunehmender Bedarf an Abstellflächen bei der Planung mitbedacht wurden.

Für die Gründung von Kondominien ist nach der Katasterbildung die Registrierung des Sondereigentums, also des Wohnungseigentums und Teileigentums, im Grundbuch von elementarer Bedeutung. Unterstützt durch die Beratungsleistungen des GTZ-Projekts regeln formell- und materiellrechtliche Gesetze inzwischen diesen Prozess⁸ und das Kataster- und Grundbuchamt kann eine bürgerfreundliche Registrierung in Form eines „one-stop-shop“-Systems anbieten.

Bis jetzt lassen sich allerdings nur die Eigentümer registrieren, die ihr Eigentum veräußern oder beleihen wollen, denn hierfür ist die Registrierung zwingend nötig. Bedenken wegen künftiger Bodensteuern und der (angemessene) finanzielle Aufwand halten noch viele Eigentümer von einer rein prophylaktisch empfundenen Registrierung ab. Aus diesem Grund berät das Projekt speziell die Eigentümer der bereits aufgeteilten Grundstücke über Sinn und Zweck der Registrierung für die Kondominiumsbildung.

Die eigentliche Kondominiumsbildung als letzter Schritt in diesem Prozess wurde auf Grund externer Berater rechtlich im Zivilen Gesetzbuch Georgiens (ZGB) in einem eigenen Abschnitt verankert, der in weiten Zügen dem deutschen „Wohnungseigentumsgesetz“ (WEG) entspricht. Es existieren also inzwischen ausführliche Regelungen hierfür. Allerdings wurden sie für die Anwendung auf Neubauten konzipiert; Handlungsanweisungen zur Einführung von Kondominien im Bestand fehlen gänzlich. Hier unterstützt das GTZ-Vorhaben die Verwaltung durch Rechts- und Verfahrensberatung.

In den Pilotvorhaben berät die GTZ die Eigentümer bezüglich des Mehrwerts einer Kondominiumsgründung. Nach dem Beschluss der Bewohner, ein Kondominium einzuführen, werden diese bei der Vorbereitung der konstituierenden Sitzung begleitet. Hierzu sind Unterlagen, wie eine vorläufige Kondominiumsvereinbarung, ein vorläufiger Managementvertrag, Einladungen zur konstituierenden Versammlung, ein erster Aktivitätenplan oder vorläufige Hausregeln zusammenzustellen, welche in Georgien bis dato unbekannt waren und derzeit Anlass zu größerem Amüsement bieten. In der konstituierenden Sitzung werden die Einrichtung des Kondominiums, der Managementvertrag und die Hausregeln beschlossen und ein Vorstand gewählt. Nach einer Registrierung des gesamten Kondominiums und der Beschaffung von Siegel und Bankkonto kann es seiner eigentlichen Aufgabe, dem Gebäudemanagement, nachkommen.

Ob und inwieweit die nötigen Arbeiten nun von der Wohnergemeinschaft durchgeführt werden, bleibt abzuwarten. Fördermittel, die vorläufig von der Stadt zugesagt wurden, sollen die Motivation der Bewohner steigern. Langfristig wird sich zeigen, ob sich die Vorhaben ihrem Modellcharakter gemäß verbreiten und sich damit auf einem Markt für Managementfirmen auch neue Einkommens- und Beschäftigungsmöglichkeiten eröffnen. Der Erfolg wird dabei von vielen Beteiligten abhängen: von der Bereitschaft und dem Vermögen der Eigentümer, höhere Sanierungsrücklagen zu bilden, sowie von dem Willen und der Kompetenz der Stadtverwaltung, entsprechende Fördermittel und Sanierungsträger bereitzustellen.

Regina Kallmayer (Dipl.-Ing. Architektur, M.Sc. Urban Environmental Management) ist in der GTZ-Zentrale im Bereich Landmanagement, Kommunalentwicklung und kommunale Wirtschaftsförderung Südosteuropa tätig. Kontakt: Regina.Kallmayer@gtz.de

Rebuilding Kabul: The Role of Young People

Joanna de Berry

Over the last three years in Afghanistan, since the fall of the Taliban regime, the rebuilding of Kabul the capital city of Afghanistan has been rapid and remarkable. There has certainly been much to do, for great swathes of the city were destroyed in civil conflict in the early 1990s. Afghan children, like adults, lived through this tumultuous history and experienced the destruction and rebuilding of their country in the last few years. Yet the view of Afghan children on all this change is not the same as the perspective of their parents and elders. The young have lived this history as children, which is very different from an adult experience. They have their own perspective on all that has gone about them and what it has been like to be a resident of Kabul over these years. It is young people's perspective on being a resident of this changing and dynamic city, which is the focus of this article.

Children as Residents of Kabul

Save the Children, USA (SC/US) is an international agency working for the well-being and protection of children. In early 2001, the Afghanistan Country Office of SC/US made a commitment to refocus its programmes more on the priorities of young people as defined by young people themselves. The NGO aimed for a child-focused approach, where children would remain the beneficiaries but would not only be the object of interventions and assistance but would increasingly be partners in defining their own needs and taking responsibility, with support, for achieving their aims. To build this approach into the organization it was decided to have an in-depth period of research for SC/US to spend several months working with children's groups who would describe their lives, their hopes, aspirations and



*Children of Kabul
Foto: Sascha Meier*



Wiederaufbau Kabul: Die Rolle der Kinder

'Save the Children' USA, (Rettet die Kinder, SC/US) ist eine Nicht-Regierungs-Organisation, die sich auf internationaler Ebene für den Schutz und die Rechte von Kindern einsetzt. Seit nunmehr 18 Jahren ist SC/US auch in Afghanistan tätig. Noch kurz vor dem Sturz des Taliban Regimes, im Frühjahr 2001, hatte man beschlossen, die direkte Partizipation und Mitbestimmung junger Leute innerhalb der Programme zu verstärken. Um diese Ziele umzusetzen, wurde das Projekt 'Die Kinder von Kabul' initiiert. Über eine längere Periode wurde hier sehr eng mit Gruppen junger Leute des Kabuler Viertels Karte Se (Distrikt 7) zusammen gearbeitet, um ihr Leben, ihre Hoffnungen, Träume, Ängste und ihre täglichen Erfahrungen besser zu verstehen.

Das Projekt 'Die Kinder von Kabul' macht deutlich, daß die Kinder nicht nur passive Bewohner von Kabul sind, sondern daß sie auf eine sehr aktive Weise am räumlichen Leben teilhaben und ihre Stadt mitgestalten. Dies geschieht auf dem täglichen Schulweg, beim Wasserholen aus ungesicherten Brunnen, beim Ziegenhüten auf Schuttfeldern, beim Kämpfen in verlassenen Gebäuden, beim Überqueren breiter Strassen, beim Minensuchen im Gelände, beim Graben von geheimen Tunneln aus einem Flüchtlingslager, beim Navigieren in einem fenster- und brüstungslosen Hochhaus oder dem Aufsuchen der Gemeinschaftstoiletten in der Nacht.

Alles in allem kann zusammengefasst werden, daß der Zustand der räumlichen Umgebung

eine der Hauptanliegen der Jugendlichen war. 'Save the Children' folgte aus diesem Sachverhalt, daß eine Verbesserung der räumlichen Umwelt auch einen gravierenden Einfluss auf das psycho-soziale Wohlbefinden von Kindern und Jugendlichen haben würde. Konsequenterweise wurde die Reduzierung von Risiken in der physischen Umgebung so zum Hauptanliegen des Projektes.

Doch das Projekt machte bei der Identifikation der Probleme nicht halt. Die Organisation arbeitete an einigen pragmatischen Antworten, in deren Zusammenhang Kinder und Jugendliche als die Schlüsselpersonen in der Planung und Implementierung gesehen wurden. So wurden mit mehreren Gruppen von Jugendlichen unter Anweisung von Moderatoren Probleme identifiziert und Lösungsvorschläge entwickelt. Dies betraf zum Beispiel sichere Straßenübergänge, kindergerechte Bushaltestellen oder neue sichere Gullydeckel. 'Save the Children' unterstützte den Prozess mit Geldern zur Implementierung und durch Lobbyarbeit bei Schlüsselpersonen und Entscheidungsträgern. Bestätigt wurde dieser Ansatz durch seinen bemerkenswerten Erfolg. Das Projekt 'Die Kinder von Kabul' hat einen beispielhaften Charakter, weil hier ein Ansatz verfolgt wird, der nicht nur für die Leute arbeitet, sondern aktiv mit ihnen, und weil seine Stärke darin liegt, junge Leute nicht nur als Bewohner, sondern auch als Bürger zu sehen. Damit hat es große Chancen, das Gesicht Kabuls Stück um Stück zum Positiven zu wandeln.

fears and their day-to-day experience of living in Kabul. The research project named, 'The Children of Kabul' took place between August 2001 and June 2002. In this way the research project traced the lives of young people as they lived through the worst oppression and poverty of the Taliban era and as they came into the new times of peace (Save the Children & UNICEF 2003).

What emerges strongly from the research with children is that they are not only residents of Kabul but they also actively take on roles and responsibilities to sustain themselves and their families within this setting. Children are not just passive inhabitants of the capital, instead they confront and engage with the circumstances in which they live in an active way. For in having roles and responsibilities to fulfil, they must overcome the obstacles posed by living in such a place and in overcoming they can also work to change their surroundings.

In the initial stages of the research some work was done with children living in a displacement camp in the former Russian embassy building in the Karte Se district (district 7). The children had been moved there with their families when displaced by fighting between Taliban and Northern Alliance troops in the Shomali valley north of Kabul. In order to elicit their perspective on life in the compound the researchers asked the children to draw a map of the camp from their own perspective, then to mark on the places they liked and didn't like in the camp. Some very specific child-focused concerns emerged from this exercise. For example, amongst the areas listed that children said they disliked were the high storied building and the windows open without any glass. The children were particularly concerned about this because they knew of one child who had fallen out of a window and died. Similarly the young people drew attention to the water tankers in the camp. They said that these tankers were a large feature in their life because it was they, rather than adults, who were instructed to fetch water and to wait in turn whilst other children in the queue before them drew water. Children said how they didn't like having to queue for water because this was a source of tension between children and arguments and fights often broke out when children perceived that someone had jumped ahead in the queue unfairly. In addition, children said the water tankers scared them because once a child had been knocked over and killed by the lorry delivering the tanker; again they were well aware and highly attuned of the risks facing them in the camp.

The risks young people pointed in their environment were often physical with social or religious implications. For example the communal pit latrines featured large in the children's drawing of the compound. They said that the latrine were risky

because they were so dirty, but particularly risky for girls because they were communal and this went against their Islamic codes of seclusion and protection. Children were concerned that girls should only go to the latrines by night in order to preserve their modesty. The young people had also heard tales that previous to their relocation into the embassy compound, it had been used as a place of execution. They were convinced that the place was haunted and were terrified particularly of the basement area in the flats, where they believed the ghosts of those executed at the site now resided.

When asked to talk about the places they liked in the camp, the school and the playground, both built by international agencies, emerged strongly. However, children also illustrated the small gardens of flowers that they had cultivated in the camp. Even in the direst of circumstances children were changing their world to make it a better one and the gardens of sunflowers were certainly a rare glimpse of colour and nature in an otherwise desolate place. The young people also referred to the secret exit that they had made in the camp. Taliban soldiers controlled all movement into and out of the residence closely. Young people were not free to leave and yet their families gave them large responsibilities, which required them to leave the confines. Children were instructed to collect firewood for cooking and heating. This wood had to be procured from beyond the camp. To circumvent the Taliban guards, the children had made a secret tunnel underneath the back wall of the camp. This allowed them to fulfil their family duties and yet not get into difficulties with the camp authorities. Once more children were actively engaging with their physical environment, moulding it by the roles and actions that they had to perform.

In March 2002 these children, along with their families, returned to Shomali. After some weeks, the SC/US research team went out to meet with some of the former research participants to get their perspective on their new surroundings and on their experiences of return. It was clear that homecoming had resulted in mixed emotions amongst the young Afghans. They were shocked to find their homes and lands so completely devastated. They looked back with fond remembrance on the ready water supply in the camp and particularly on the school, for in Shomali all schools had been destroyed and few had, as yet, been rebuilt. Yet, they were glad to be back and not living under terms of displacement anymore. Young people had applied themselves with vigour to the task of repairing their homes and indeed the labour of young people was critical to families who were rushing to roof their homes and dig their fields over the summer months. The young people now identified that one of their biggest risks were accidents they were prone

to undertaking building work. Once again young people were very much a part of shaping and being affected by the physical circumstances around them.

One major risk the young people identified in their new life was that of land mines. This had been a minor concern in Kabul where extensive demining efforts had meant that most of the city was safe from the threat of landmine explosion. Not so in Shomali, the area had a legacy of having been a frontline area. Mines were now a daily part of young people's lives and young people encountered them regularly. For example, the research participants said that their daily tasks such as fetching water, wood and looking after animals, brought them into contact with mines and unexploded ordinance (UXOs). But more than encountering mines as a matter of course, it soon emerged that the children were actively looking for, seeking out and taking initiative in regards to landmines. Some young people said that waiting for demining-experts took too long so they took responsibility for defusing a mine, either by lighting a fire over the mine and making it explode or taking it apart. There appeared to be a 'dare' game amongst boys in the neighbourhood to defuse as many mines as possible or to collect the gunpowder from explosives in order to make into home made fireworks. Once again the young people in the research were not just experiencing their environment, they were engaging with it and seeking to change it for the better.

Meanwhile other focus groups for the research were conducted with long time residents of Karte Se. Here children's maps took into account many threats, which would not appear so dangerous to

adult eyes. There was particular concern, for example, about the corners where rabid dogs were known to congregate; children were scared of the dogs and changed their walking patters in order to avoid them. Destroyed houses also featured amongst children's lists of places that induced fear. They said that the damaged environment was a hazard, which presented them with the risk of injury. Children knew that neither they nor their families could afford to pay the costs of medical treatment if they did sustain an injury and so the damaged houses presented both a medical and financial risk. At the same time the state of the devastation impeded children in fulfilling their daily tasks such as fetching water and looking after animals for the rubble got in the way of their pathways and the blown out glass could injure a sheep or goat. This reference to the physical impoverishment all around them was more than this however, for children also referred to the bombed houses as being risky because they were haunted by the ghosts of people who had been killed there. This prevalence of ghosts left children with nightmares and needing the reassurance of their parents and carers to be able to cope with this spiritual threat.

One overwhelming point of danger that all the children in Karte Se referred to as being extremely worrying was the busy road traffic. Indeed this was a growing concern for all the residents of Kabul in the months after the fall of the Taliban. Whilst under the Taliban, cars had been minimal and the roads underused, in the new post-Taliban times the volume of traffic grew exponentially. Almost every map drawn by children in the research project featured road crossings and traffic jams as a risk in their life.



*„On the Road“ - Experience
Foto: Sascha Meier*

They said that the traffic was bearing over their daily tasks, making going out of the house to fetch wood and water more hazardous. Young people also said that the cars and lorries on the road made even the simple journey of going to school one that they felt daunted by. This was particularly the case for girls, under the confinement imposed by the Taliban and being disallowed from schooling, they had little experience of life beyond their homes. Now they were free to move and eagerly took up new places in schools but felt intimidated by having to negotiate the road crossings in order to make their way to class. Even more worrying, children said that they were losing family members in road traffic. In fact more children said that they had lost a family member in road accidents than to fighting in recent years.

It was a surprise to SC/US staff to conclude that after 24 years of war the biggest issue facing young people in Kabul was not war trauma, memories of loss and fighting, but was from the present condition which had evolved with the new peace; specifically with the traffic volume. This finding revealed just how different a child's eye perspective of Kabul could be from that of adults living in the same city. It justified the need for a child-focused piece of work from which to define priorities for programming.

Overall the research team concluded that the physical environment was a major preoccupation for the young people. The environment presented a number of physical hazards to these smaller inhabitants but the impact of these hazards were not merely material, instead they also had social, spiritual and emotional repercussions. This meant that if SC/US could work with young people to address the physical dangers they faced, then they would also be building support for children's psychosocial well being and development. More than this the research showed just how much children contributed to the physical environment around them; they rebuilt houses as in Shomali and they created pathways in Kabul. In taking on roles and responsibilities for their families, children created and moulded the spaces around them. This was not done from a passive point of view in which children avoided risks and dangers but children also actively confronted and engaged with their environment. By tackling risks head on, for example in taking responsibility for detonating landmines, children were both creators and changers of the landscape around them.

New Programmatic Responses

The 'Children of Kabul' research project gave SC/US clear insight into directions, which they could pursue to build the well-being and protection of young people in Kabul. The research



*Children doing a role play about being run over by carts on the streets to make the point about busy traffic
Foto: Joanna de Berryv*

presented the problems faced by young people as defined by young people themselves; this was the equivalent of baseline survey for points of intervention where SC/US would be working to address what their major beneficiaries, children, saw as their most important needs. More than this, however, the research indicated that children could be key partners in achieving physical improvements in Kabul. Working with children as partners in the redevelopment of Kabul would merely be giving formal recognition to what they were already doing every day in their homes, streets and neighbourhoods. Even more radical, the research suggested that children could be planners in Kabul. For already they were engaging with problems of physical infrastructure and working out solutions to ease the risks they faced and to be innovative in the midst of difficult circumstances.

To implement this practically, SC/US worked to establish children's groups in local neighbourhoods. Each group was facilitated by an adult whom SC/US trained in how to support the young people, how to hold discussions with young people and how to make sure it was children's voices not adults that were leading the entire process. Each group consisted of between 10 and 15 children who would meet for a weekly session. Together the facilitator took them through a number of steps. First, the young people identified architectural or physical places of risk and concern in their vicinity. Second, they prioritized which of these issues they would like to do something about. Third, they went out to investigate the problem, to understand more about the causes and context. In this they, for example, interviewed community members about why this problem was so acute or they did a mapping exercise to pinpoint where exactly the problem was located.

Children presenting their ideas to community members
Foto: Joanna de Berry



In the fourth step the group discussed a plan for how they could take action on and solve the issue and its root causes. In the fifth step the young people implemented the action plan they had agreed upon and finally in the sixth step the group evaluated the action they had performed and whether it had any impact or what they could do better in order to be more effective.

In addition to this, Save the Children worked to link up the children with adults and decision makers from their community who might be able to support them in changing and addressing the issue they had identified. When the children had made an action plan for solving the problem, SC/US facilitated a community meeting in which the young group members presented their ideas to the community and asked for assistance in seeking solutions. In order to make sure that children and their wider community members had support and the means to implement their action plan, SC/US made available a community fund by which groups could have small amounts of money by which to implement the action they had identified and agreed upon.

The system resulted in some incredible successes. For example, in one community young people decided that the main physical hazard they confronted were unused water wells without covers on them. Children said that they knew of at least one child who had fallen down an unused well and died. Together the children and their elders worked on a plan of action which included using the community fund to buy covers for the wells. They supplemented this fund through their own means and in the space of a few weeks provided many hundreds of well covers for their area. In addition the mosque leaders agreed to use the Friday prayers as a way of alerting pa-

rents to the dangers of open wells and advising them to buy covers or at least to warn their children of the possible danger.

In another community in Karte Se, children stuck with the problem of traffic as their major concern. Here the community action involved setting up a rota with the local youth organization whereby members of the youth group would station themselves either side of the busy road at times when children were coming and going to school. The youth group members then escorted the children across the road. In addition the community leaders used the community fund to contract two warning signs placed either side of a particularly busy and notorious crossing, warning drivers to slow down and take care of passing children. Finally the group wrote a letter to the head of the Kabul Traffic authorities requesting that attention be given to the named crossing and requesting that a full time traffic warden be placed there.

Thus through the project not only did children and young people begin to have an impact at a local community level with specific concerns, they also drew in more senior decision makers and did effective lobbying for change. An example of success on this level was when one set of children decided to tackle the problem of buses. They argued that the public transport buses were their greatest risk. This was because the buses hardly stopped at the bus stops without taking off again, meanwhile the children had to negotiate the large step up and onto the bus. They said many times the bus drove off before they were fully and safely inside, leaving them falling backwards into the road feeling scared and bruised. In this case they alerted the local municipality authorities and those decreed that all buses should stop properly for school children to alight.

Save the Children
USA, UNICEF, 2003
The Children of Kabul:
Discussions with Afghan
Families;

www.savethechildren.org/publications/children_of_kabul.pdf [10.2004].

Likewise SC/US themselves used the information emerging from both the research and the children's groups to advocate for improved town planning and circumstances for children. On the basis of the research findings they secured USAID funds to run a road safety campaign across the city and to develop materials, which would educate children about the dangers of road crossing and some means by which they might do this in a safer way.

Policy Implications

The success of the SC/US projects with young people in Kabul demonstrated that they can plan an active part in designing, planning and then putting in place improvements for their city. Indeed the project did not ask them to assume a role and responsibility that was new to them; instead it built on the active part children already had as residents of Kabul. As residents children experience their city and its design, buildings, layout and architecture in daily encounters that affect them both positively and negatively. As residents children have opinions about the improvements that could be made in order to give them an easier and safer life in the city. As residents children constantly make decision and put into place actions that have an influence on the city, and change its nature and character. All that the SC/US project did was to formalize and structure these pre-existing influences of children, to raise their profile and give them a defined place and to make available resources which would allow children to fulfil their ideals.

Such a project acts as a good precedent for community-based approaches to urban design, planning and building and to strategies for post-war recovery. It is an approach, which acknowledges the influence and ability of local residents and empowers them to build on these local level dynamics to have greater authority. This approach acknowledges that rebuilding strategies need not be just made for local people but can be implemented with them building on their existing ideas and skills for a project approach which is not only sensitive to local realities but is also sustainable. And children have just as much a valid role to play in such projects as adults for they too have enormous insight and influence on the place around them and they too can be supported to work for change and improvement.

More than this however, such projects not only recognize young people as residents of the city in which they live, it also credits them as citizens. Citizenship is a quality where people take responsibility for its management and take decision that will bring collective good to their place of residence. Projects such as the ones run by SC/US allow young people the opportunity to act as citizens. Citizenship at a local level is just

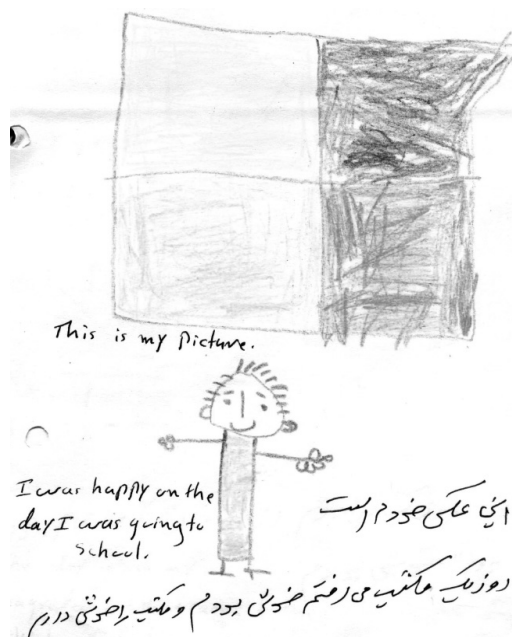


Illustration: going to school

one part of being a citizen at a national level, in taking interest and claim in how an entire country is run. Afghanistan is a country where national citizenship has for so long been overwhelmed by a history in which power is asserted through gun power and conflict. The concept of equal citizenship and responsibility has been badly damaged by the long history of war and inequality. Today it is not just the buildings and walls of Afghanistan that need restoring, it is also the confidence of local people which needs sustaining so that they have belief in and protection for being able to enact peaceful means of citizenship. The opportunity is beginning - in October 2004 election were held in Afghanistan for the first time in a long while. The seeds for democratic and fair governance are starting. Perhaps projects such as the ones run by SC/US, which support young people in being citizens at a local level, are also the means by which they will begin to have confidence in their own ability to change the situation around them and to be recognized for their contribution. And perhaps after years of young people seeing and celebrating the change they can have locally, they will be more ready, able and willing to get involved in national citizenship, planning, voting for and implementing change and improvement for their entire country through political means. The local level initiative started by agencies such as SC/US have huge potential to change the layout and look of Kabul physically but also qualitatively. Kabul can be made to look and live better with fewer hazards and less dangers for young people. It can also be a place where the role of young people is acknowledged and supported. Through all this Kabul can perhaps begin to be a place where it's residents feel pride in their city and country and strive to use all their influence to continue the new development that has so recently begun.

Jo de Berry has a background in Anthropology with a PhD from the London School of Economics and Political Science. She has worked in international development with a particular focus on war-affected young people in East Africa and across Asia for organisations including the ILO, UNICEF and Save the Children. She is co-author of the book 'Children and Youth on the Front Line: Ethnography, Armed Conflict and Displacement.' Jo is currently working for local government in south London addressing issues of community cohesion amongst young people in deprived neighbourhoods. Contact: joanna.deberry@ntlworld.com

Transformation der zentralasiatischen Stadt

Anette Gangler / Frank Schwartz / Christa Diener

The Transformation of a Central Asian City

The following article describes the processes of urban transformation in Central Asia that took place between the pre-soviet and the post-soviet periods. The Uzbek capital of Tashkent is taken as an example for a whole region. The urban and architectural development of Tashkent is a history of politics, power and urban renewal and of the attempt to replace the historic Islamic city with a modern socialist metropolis with an Uzbek countenance. Hence it is not surprising that the city is characterised in many places by fragmentation and a juxtaposition of housing solutions stemming from socialist times with the traditional Islamic urban patterns. The article takes inventory of the consequences of the imposition of western-style 'modernity' on a society with different social, economic, cultural and aesthetic norms and traditions.

Im Rahmen eines von der VW-Stiftung geförderten Forschungsvorhabens des Städtebau-Institutes der Universität Stuttgart, des Lehrstuhls für Städtebau und Entwerfen der Universität Cottbus und der Akademie der Künste in Taschkent, sollen die Transformationsprozesse städtischer Strukturen in Mittelasien zwischen der vorrussischen- (Mitte des 19.Jh.) und der postsowjetischen Periode (seit 1991) dargestellt werden. Beispielhaft für eine ganze dynamische Region, die im Interessensgebiet mehrerer angrenzender Kulturräume liegt, stehen hierfür die Städte Usbekistans mit der Hauptstadt Taschkent und den bedeutenden historischen Zentren Samarkand und Buchara. Taschkent ist mit seinen ca. 2 Millionen Einwohnern die größte Stadt Zentralasiens. In sowjetischer Zeit als Metropole Zentralasiens ausgebaut, hat sie heute den Ruf einer modernen Großstadt, in der sich die schwierigen Prozesse der nationalen Identitätsfindung der seit 1991 unabhängigen Republik Usbekistan, widerspiegeln. Die jahrhundertealte Geschichte der Stadt ist geprägt von Machtwechseln und Modernisierungsschüben, die von den orientali-

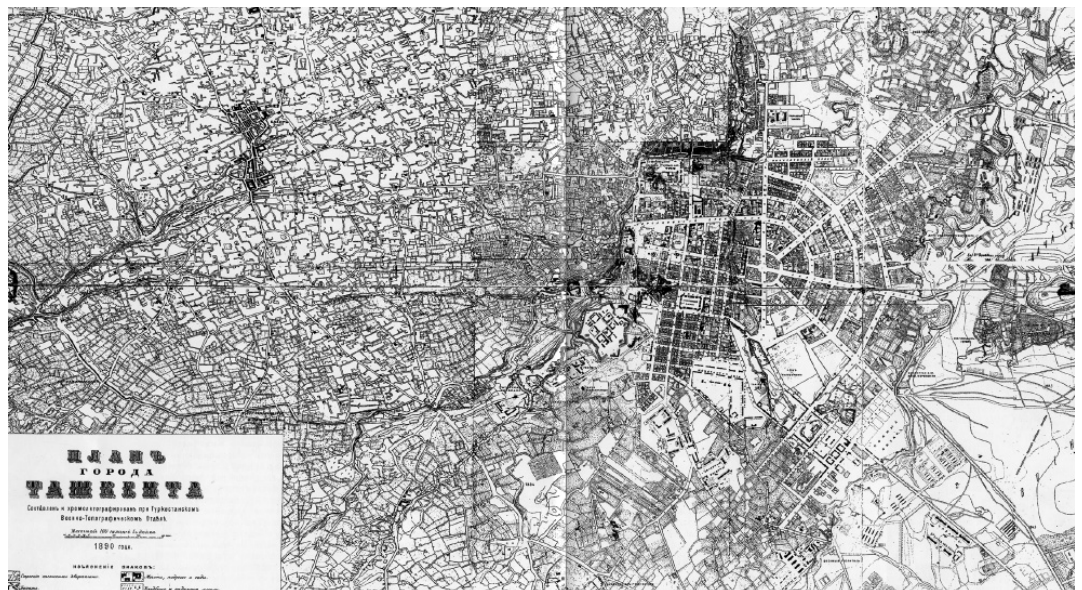
schen und islamischen Anfängen über die russischen und sozialistischen Einflussnahmen bis zur heutigen privatwirtschaftlichen Orientierung reichen.

Wie wurde die traditionelle Stadtkultur des islamischen Orients bei dem Aufeinandertreffen mit den westlich geprägten Vorstellungen von einer modernen Stadt verändert? Welche Wirkung hatten die russische Eroberung und die sozialistischen Gesellschaftsmodelle der Sowjetzeit auf die Stadtentwicklung, und von welchem Einfluss sind diese beiden Epochen auf die zukünftige Entwicklung einer seit Jahrtausenden orientalisches und später islamisch geprägten Gesellschaft? Ist diese Kultur verschwunden oder überdauerte ihre Eigenständigkeit und Substanz die zahlreichen Änderungen der geschichtlichen Vorzeichen?

Die orientalisches islamische Altstadt

Das antike Reich Sogdien mit den Siedlungen Taschkent, Samarkand und Buchara galt schon

Stadtplan Taschkent 1890:
Juxtaposition historisch-islamischer und modern-sozialistischer Stadt



bei griechischen und römischen Autoren als „das Land der Tausend Städte“. Buddhismus, Christentum und Manichäismus gelangten von hier nach Osten, und sogdische Kaufleute kontrollierten für viele Jahrhunderte die Seidenstraße und damit den Handel zwischen China, dem Vorderen Orient und Europa. Hier entwickelte sich eine vielfältige ethnisch und religiös gemischte sowie ökonomisch und intellektuell geschichtete Gesellschaft, die früh eine städtische Kultur hervorbrachte.

Taschkent zählte neben Buchara zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit 40.000 Einwohnern zu den größten Städten der Region. Bei der russischen Eroberung, 1866, waren es bereits 100.000 Einwohner. Bis dahin war die Stadt von einer Mauer umgeben, die 1400 ha Fläche Schutz bot. Innerhalb der Stadtmauer befand sich die verhältnismäßig dicht bebaute Kernstadt sowie landwirtschaftliche Flächen.

Die russischen Stadtgründungen und Stadterweiterungen

Mit der russischen Eroberung Mitte des 19. Jh. begann die koloniale Expansion Russlands in die zentralasiatischen Steppengebiete, und Taschkent wurde nach 1866 mit dem Übergang in das russische Reich zu einer russischen Kolonialstadt umgebaut.

Ausgangspunkt der russischen Kolonialstadt waren zunächst die militärischen Stützpunkte am Rand der bestehenden Stadt. In Taschkent wurde im Osten und Südosten der Stadt die einstige Burganlage (Urda), ebenso wie die Stadtmauer, abgerissen, um von der ersten russischen Stadtanlage überlagert zu werden. Diese Standortwahl ist der Keim für das koloniale Doppelstadtgefüge, das später in seiner bipolaren Struktur auch als ein Ausdruck des Kolonialisierungsgedanken gelesen werden kann. Nicht der Ersatz der alten Stadt, ihrer Struktur und ihrer gesellschaftlichen Verhältnisse und kulturellen Eigenart war das Ziel, sondern die Übernahme der hoheitlichen und administrativen Verantwortung und die Einleitung eines langsamen kulturellen Übergangs.

Die militärischen Interessen Russlands gingen mit ökonomischen Interessen einher, und die Infrastruktur der Städte, der Handel und das Gewerbe wurden auf die Bedürfnisse Russlands zugeschnitten. Die vielfältige Oasenkultur wich einer Monokultur mit Baumwollfeldern, und mit dem Bau der transkaspischen Eisenbahn 1899 verstärkte sich die Zuwanderung russischer Siedler ins Land. Die russische Durchdringung griff immer schneller und tief greifender um sich und veränderte durch den funktionalen und strukturellen Wandel auch das Bild der orientalisch-islamischen Städte.

Die neue russische Stadtanlage im Osten von Taschkent, mit ihren bis zu 25 Meter breiten Stadtboulevards, mit Gräben zur Wasserversorgung und Baumstreifen, entsprach völlig europäischen Städtebaukonzeptionen, die hier erstmals in Zentralasien verwirklicht wurden. Nach den Plänen des Militäringenieurs Makaroff folgte nach 1870 eine zweite Erweiterungsphase, die sternförmig auf die Mitte der Anlage bezogene Radialen festlegte. Diese einprägsame Halbkreisform, die bis heute den Stadtplan von Taschkent dominiert, zeigt den Willen zur Zentralisierung und vermittelt in seiner immensen Ausdehnung einen Eindruck vom Selbstbewusstsein der russischen Kolonialmacht. Ein Nebeneinander von alter islamischer Stadt und neuer Stadt findet man auch in europäischen Kolonialstädten, wie der Ville Nouvelle der Franzosen in Nordafrika oder in Marrakech, Fez und Algier.

Mit Beginn der Industrialisierung und der Expansion des Kapitalismus setzte eine immense Landflucht ein. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hat die Einwohnerzahl in Taschkent von 104.000, davon 4000 Russen, im Jahre 1877, auf 234.000 im Jahre 1911 zugenommen. Durch den wachsenden Import russischer Waren verliert der traditionelle Basar im Zentrum der Stadt an Bedeutung, und mit der Abwanderung der reichen Familien aus den traditionellen Quartieren setzt auch hier die fortschreitende Degradation der historischen Altstadt ein.

Die russischen Stadterweiterungen werden umgebaut und die Neustadt dehnt sich vor allem auch außerhalb der festgelegten Baugebiete in Richtung Südosten, in Richtung des Bahnhofes, aus. Um diesen „ungeplanten“ Siedlungen Einhalt zu gebieten, werden Gegenmodelle entwickelt, die ihren Ursprung in England in Form der Gartenstadt besitzen. Die ersten dieser aufgelockerten Siedlungsformen werden 1912 auch in Russland übernommen und neue Städte wie Neu-Ferghana und Kagan werden gegründet.

Die sowjetischen Stadtmodelle

Mit der Machtübernahme der Sowjets 1917 werden die Ideen einer neuen sozialistischen Gesellschaft, eines „neuen Menschen“ mit neuen Lebens- und Wohnformen entwickelt. Die Familie sollte als Primärzelle der Gesellschaft durch das Kollektiv ersetzt werden. Nach dem Gleichheitsprinzip der sozialistischen Kleinfamilie werden neue Wohntypen mit standardisierten Wohnungsgrundrissen in Form von Sektionshäusern und Kommunehäusern entwickelt und 1924 - 1928 werden die ersten Wohnhaustypen gebaut. Mit der fortschreitenden Industrialisierung des Landes und der Landwirtschaft setzt ein rasantes Bevölkerungswachstum ein. Durch die Verschärfung der Wohnungsnot 1927 wurde in Moskau der erste 5-Jahresplan beschlossen,

Transformationen der zentralasiatischen Stadt

Folgend werden die Transformationsprozesse städtischer Strukturen in Mittelasien zwischen der vorrussischen und der postsowjetischen Periode dargestellt. Beispielhaft für eine ganze Region steht die usbekische Hauptstadt Taschkent. Die städtebauliche Entwicklung Taschkents und die seiner Architektur ist eine Geschichte der urbanen Modernisierung und der Versuch die historische islamische Stadt durch eine moderne sozialistische Metropole mit usbekischem Antlitz zu substituieren.

In vielen Bereichen stehen die sozialistischen Wohn- und Siedlungsformen im krassen Widerspruch zu den Wohnformen einer traditionell orientalisches geprägten Gesellschaft. Die „Moderne“ wurde einer Gesellschaft aufgezwungen, deren Wertvorstellungen, soziale Normen und Formen sowie der Ästhetik in Kunst und Architektur sich von denen Europas in vielen grundlegend unterschieden.

Quellen

Andrusz, G., Harloe, M., Szelenyi, I., 1987: *Cities after Socialism*. Oxford 1996.

v. Beyme, K., Durth, W., Gutschow, M., Nerdinger, W. u. Topfstedt, T. (Hrsg.), 1992: *Neue Städte aus Ruinen*. München.

Brunfield, W.C., 1993: *Russian Housing in the Modern Age*. Cambridge, Mass.

Bylinkin, N., 1953: *Stalins städtebauliche Grundsätze*. In: *Schriftenreihe Studienmaterial der Deutschen Bauakademie* 5. Berlin.

EA.U.E. in cooperation with IRA (Hrsg.), 1998: *A Future for Large Housing Estates*. Berlin.

Eversman, E., 1823: *Eine Reise von Orenburg nach Buchara*. Berlin.

Gibb, H.A.R., 1923: *The Arab Conquests in Central Asia*. London.

Kadirova, T.F., 1987: *Arkhitektura Sovjetskogo Uzbekistana*. Moscow.

Kainrath, W., 1997: *Die Bandstadt*. Wien.

Khan-Magomedow, S.O., 1983: *Pioniere der sowjetischen Architektur*. Wien/Berlin.

Miliutin, N.: *Sozgorod, 1991: Planung einer neuen Stadt*. Basel.

Nilsen, V.A., 1988: *U istokov sovremennogo gradostroitelstva Uzbekistana. XIX-nachalo XX vekov*. Tashkent.

Olfusen, O., 1911: *The Emir of Bokhara and his Country*. Copenhagen.

Parfenov-Finin: *Unpublished map of Bukhara, drawn ca. 1910*. (There exist several updates of this map).

oben:
Wohnblock – stalinistische Zeit

der unter anderem den Neubau von 200 Industriestädten und 1000 Agrostädten vorsah. Diesen neuen Städten lagen verschiedene städtebauliche Konzepte zu Grunde. Das Konzept des Urbanismus, welches kompakte Ansiedlungen in der Nachbarschaft großer Industriebetriebe vorsieht, und das Gegenmodell des Desurbanismus, das den Gegensatz von Stadt und Land durch dezentralistische Siedlungsweisen in Form der Bandstadt auflösen sollte.

Um 1930 werden aus den verschiedenen Modellen Planungsschemata entwickelt, die die sowjetische Dominanz hervorheben. Einer der ersten von Moskauer Architekten gefertigten Pläne zur Reorganisation von Taschkent von 1925/1927 sieht die vollständige Aufhebung der historischen Stadt zu Gunsten eines auf drei Polen beruhenden radialkonzentrisch angelegten Idealplanes vor. Dieser berücksichtigt nur ansatzweise die vorhandene Struktur der russischen Neugründung und die historische islamische Stadt wird vollständig negiert. Die Bebauung selbst besteht noch aus eingeschossigen Häusern im Sinne der Gartenstadtidee, die auch als sozialistische Siedlungsweise Anerkennung fand, als Modell einer Dorfstadt, einer Agrostadt, in der sich der Widerspruch zwischen Stadt und Land auflösen sollte.

Die Masterpläne, die in den Jahren 1933 – 1937 entwickelt wurden, beruhen auf dem Vorbild des Generalplans von Moskau von 1935 und stellen sich dezidiert dem Problem des Verschmelzens der alten und der neuen Stadt. Ein wesentlicher Schritt zur Verbindung von Alt- und Neustadt ist dabei der Durchbruch der Straße Navoi, der in den 30er Jahren geplant wurde und dessen Durchführung nach 1943 erfolgte. Sie verknüpft den Halbkreis der zweiten russischen Stadterweiterung mit dem Bereich des Bazars im Zentrum der Altstadt und hebt damit den bis dahin nach wie vor bipolaren Charakter des Stadtbildes von Taschkent erstmalig auf. Dieser Navoi-Boulevard schlägt eine Schneise in das historische Stadtgefüge, folgt aber dem Verlauf der alten Straße, die von Kokand kommend in das Zentrum der Altstadt führte.

Mit dem Bau breiter Boulevards mit 5-geschossigen Wohngebäuden im typischen neoklassizistischen Stil der Stalinära folgen die Planungen für Taschkent damit den „universellen“ Prinzipien des staatssozialistischen Repräsentationsstädtebaus. Wichtige Elemente sind hierbei rechtwinklige Baublöcke, auf zentrale Plätze bezogene Straßenräume, die Entwicklung eines umfassenden Grünsystems mit drei großen Parkanlagen entlang der Flüsse sowie die Schaffung öffentlicher Räume. Dieser Planungsansatz wird mit einigen Modifikationen zur Grundlage der Umgestaltung – vor allem der historischen Stadt in den nächsten Jahrzehnten. Es wird ver-



sucht die historische Stadt durch eine rationale europäische Stadtstruktur zu ersetzen.

Mit dem Zweiten Weltkrieg erfolgt ein entscheidender Schub in der Stadtentwicklung. 1959 hat sich die Taschkenter Bevölkerung fast verdoppelt und erreicht mit 912.000 fast die Millionengrenze. Die funktionale Stadt wird zum einheitlichen Städtebaumodell nach sowjetischem Vorbild und damit zum Kriterium sozialistischer Architektur. Bis Mitte der sechziger Jahre sind diese funktionalen Stadtmodelle noch von Großzügigkeit und Weiträumigkeit geprägt. Entlang großer Magistralen, welche die Industriekomplexe verbinden, liegen die Wohnquartiere (Rayons) mit einer Vielzahl öffentlicher Einrichtungen, die neue soziale, administrative und kulturelle Aufgaben erfüllten.

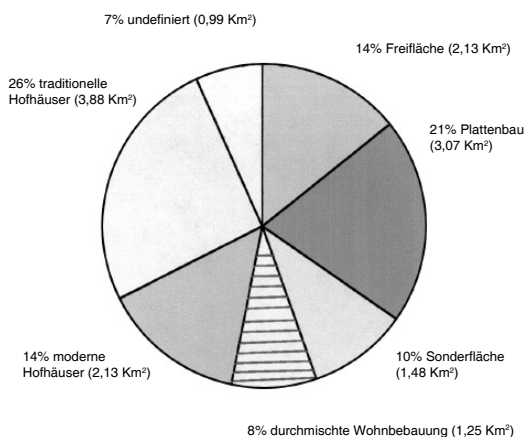
Ein Beispiel hierfür ist der Distrikt Chilonzor im Südwesten der Altstadt von Taschkent. Hier werden ab den 50er Jahren neue Wohnquartiere als abgeschlossene Siedlungseinheiten (Mikrorayons) errichtet. Die soziale Infrastruktur liegt im Innenbereich der Quartiere, die um ein Zentrum mit Handels- und Verkaufseinrichtungen herum gruppiert sind. In architektonischer Gestaltung, Grundrissorganisation und städtebaulicher Struktur wird kein Bezug auf lokale oder nationale Traditionen genommen. Die ersten Siedlungseinheiten sind identisch den neuen Wohnquartieren in Moskau und folgen anfänglich der neoklassizistischen Formensprache der Stalinzeit. Jedoch bereits im nächsten Bauabschnitt werden sie deutlich von der veränderten Ideologie einer rationalisierten Bauweise, die auf unnötiges Dekor verzichtet, geprägt. Der viergeschossige Wohnblock in Leichtbaukonstruktion und Fertigteilmontage wird zur Norm und zum prägenden Element der neuen Wohnsiedlungen am Rande der städtischen Zentren.

Unter dem Diktat der Ressourcenknappheit und der fortentwickelten Industrialisierung des Bauens, setzt die Notwendigkeit der Material- und Kosteneinsparung und eine Intensivierung der

Bodennutzung ein. Diese drückt sich in dem Leitbild der kompakten Stadt mit einer Konzentration auf die Stadtzentren und die Gestaltung durch Höhendominanten aus. Sie wird zunächst im östlichen Teil der Stadt, der schon um die Jahrhundertwende russisch dominiert war, realisiert.

Erst das Erdbeben vom 26. April 1966 führte zum großen Umbruch, zum Bild von Taschkent als moderne Großstadt sowjetischer Prägung. Der Schaden erstreckte sich auf einer Fläche von 10 qkm und wird offiziell mit zwei Millionen qm zerstörter Wohnfläche beziffert, bezogen auf ein Gesamtvolumen von 7,9 Millionen qm existierender Wohnfläche. 76.000 Familien, bzw. 300.000 Menschen, wurden durch das Erdbeben obdachlos. Der Wiederaufbau bietet den Anlass für eine umfassende Reorganisation der Innenstadt und wird dazu genutzt, das Gesicht der Altstadt vollständig zu verändern. Um Taschkent als Metropole auszubauen, erfolgt ein großmaßstäblicher Stadtbau. Realisiert wird nun die seit den 30er Jahren bestehende Idee zur Entwicklung einer einheitlichen und zusammenhängenden Struktur für zwei Stadtteile, die sich historisch unabhängig voneinander entwickelt haben. Die beiden Zentren um den Chorzu, dem Ort des alten Basars und dem zentralen Platz der Neustadt werden mit drei Achsen miteinander verbunden. Der Wiederaufbau vollzog sich in nur 3,5 Jahren. Hilfsleistungen in Form von Baumaterialien und zusätzlichen Bauarbeitern kamen aus allen Sowjetrepubliken. Siedlungen von Wohnungsbaukombinaten und Plattenwerken aus Weißrussland stehen neben denen aus Kasachstan. Die erste Satellitenstadt von Taschkent „Sputnik Sergeli“ entsteht – eine Gartenstadtanlage zweigeschossiger und holzverkleideter Häuser.

Obwohl die Stadt bereits 1975 die Zahl von 1.595.000 Einwohnern erreichte, sieht der Masterplan von 1970 und 1972 ihren Ausbau auf 1,5 Millionen Einwohner vor. Ziel ist die Entwicklung einer hierarchischen Zentrenstruktur (entsprechend der Planrayons), Funktionsteilung und die



Entwicklung städtischer Magistralen als schnelle und kreuzungsfreie Stadtstraßen. Die ganze Stadt wird über ein System von 10 Plätzen – dem goldenen Ring – miteinander in Beziehung gesetzt. 1977 wird die Metro eröffnet, und damit verfügt Taschkent als erste Stadt Zentralasiens über eine U-Bahn. Im Masterplan von 1982, der zum heutigen architektonischen und städtebaulichen Bild der Stadt führte, wird das Ziel, Taschkent als zentralasiatische Metropole auszubauen, in dessen Antlitz sich die entwickelte sozialistische Gesellschaft widerspiegeln sollte, klar formuliert.

Für die Innenstadt, die bis auf den dargestellten Durchbruch der Strasse Navoi, immer noch von der historischen Stadtstruktur dominiert war, wurde 1975 ein detaillierter Plan zum Wiederaufbau entwickelt. Die historische Altstadt wurde mit offenen Raumkonzepten, in die neugeschossige Wohnhochhäuser eingestellt sind, überplant. Diese Planungen standen nur indirekt mit dem Erdbeben in Zusammenhang, da die erste Wiederaufbauphase bereits beendet war. Vor allem die ärmeren Bewohner der Altstadt mussten sich als Ersatz für ihr Altstadthaus für eine Wohnung in einem dieser neuen Apartmenthäuser entscheiden. Die neuen Wohngebäude wurden direkt an Ort und Stelle errichtet und die Bewohner umgesiedelt. Die „Eroberung“ der alten Stadt hat sich in den letzten 30 Jahren von Osten nach Westen vollzogen. Nur noch Rudimente der historischen Altstadt sind heute erhalten.

Heute werden diese Wohnkomplexe im Rahmen der vollkommenen Privatisierung umgebaut und die öffentlichen Freibereiche werden in private Freiflächen umgewandelt. Viele Balkone, die sich zum Wohnhof orientierten, sind aus Wohnraummangel und als Sichtschutz zugebaut. Zur Strasse hin, und in den Erdgeschosszonen der Wohnblöcke, entstehen kleine Läden und private Dienstleistungen. Begehrte sind vor allem die Eckgrundstücke. Die Privatisierung des öffentlichen Raums, der einst den gemeinschaftlichen Einrichtungen diente, schreitet immer schneller voran. Der öffentliche Raum



Fortsetzung Quellen

Pesch, F. u. Geißler, T. (Hrsg.), 1996: Architektur und Städtebau in Rußland. Stuttgart.

Petrucchioli, A. (Hrsg.), 1999: Bukhara. The Myth and the Architecture. Cambridge, Mass.

Schädlich, C. Khan Magomedow, S.O., Schmidt, D.W., 1993: Avantgarde II. Sowjetische Architektur 1924 –1937. Stuttgart.

Schirn-Kunsthalle, 1992: Die große Utopie: Die russische Avantgarde 1915-1932. Ausstellungskatalog. Frankfurt.

Wirth, E., 1975: Die orientalische Stadt. Ein Überblick aufgrund jüngerer Forschungen zur materiellen Kultur. In: Saeculum 24 45-94.

Taschkent - Kernstadt Flächenanteile innerhalb der historischen Stadtmauer

- traditionelles Hofhaus
- modernes Hofhaus
- Plattenbau
- durchmischte Wohnbebauung
- Sonderfläche
- Freifläche
- undefiniert
- Stadttore
- historische Stadtmauer
- Hauptstraßen

oben:
Satellitenbildausschnitt:
Altstadt-Sebzor

unten:
Altstadtrand / Wohnblöcke
Sebzor



wird mehr und mehr besetzt. Soziale, politische und ökonomische Bedingungen scheinen die Idee, das Private durch das Kollektiv ersetzen zu wollen, zum Scheitern verurteilt zu haben. Organisationsformen der traditionellen Quartiere der Altstadt – der Mahalla – werden z.B. in Form der privaten Hausverwaltungen/Schirkat auf die völlig andere städtebauliche Wohnform übertragen. Es bilden sich Sackgassen und Quartiere mit zentralen sozialen Einrichtungen wie einem Versammlungshaus, Teehaus und der Moschee, wie wir sie aus der Altstadt kennen.

Reichere Bewohner konnten hingegen ein Grundstück im Westen der Stadt zum Bau eines neuen Hauses erhalten. Ganze Familien, aber auch Quartierseinheiten, sind in diese neuen Gebiete umgesiedelt, um sich in einer Art Selbstbauweise ein neues Haus zu errichten. Auch hier fand ein Transformationsprozess statt, in dem das traditionelle Hofhaus und die Idee der russischen Gartenstadt zu einer Typologie verschmelzen. Bis heute prägt diese Typologie das immense flächenhafte Siedlungswachstum auf ehemaligen Agrarflächen in direkter Stadtrandlage. Die rentablen Kleinstwohnungen, bei der die Verkehrsfläche auf ein Minimum reduziert wurde, scheinen zugunsten früherer Wohnformen ersetzt zu werden. Die Grundrissgestaltung setzt sich ebenfalls aus vielen herkömmlichen Mustern, wie z.B. Durchfahrt und Innenhof mit Loggia zusammen. Der Hof wird als wichtigstes Element

für den Wohnwert genannt. Oft wird auch Platz für weitere Räume vorgesehen, wenn z.B. ein Sohn heiratet. Dieser Vorteil des Hofhauses, der Erweiterungen und Investitionen gemäß den sozialen und ökonomischen Bedingungen der Familie zulässt und vor allem die agrarische Nutzung ermöglicht, erklärt sicher auch dessen Beliebtheit.

In den bevorzugten Wohnlagen im Nordosten sowie auch in den in ihrer Lage begünstigten Gebieten am südlichen Innenstadtrand, werden einzelne Grundstücke auch von reichen, privaten Bauherren mit villenartigen Wohngebäuden bebaut. Diese orientieren sich typologisch am ländlichen Hofhaus mit Vorder- und Hinterhaus, welche von einer Mauer umschlossen sind. Diese Gebäude werden zwar auch planungsrechtlich ausgewiesenem aber gänzlich unerschlossenem Land errichtet und sind nur zum Teil fertig gestellt.

Die Umbaufähigkeit dieser Haustypologie macht auch die Grundstücke in den Resten der historischen Altstadt und der klein parzellierten Struktur der russischen Kolonialstadt zu einem sehr bevorzugten Standort. Eingeschossige Gebäude aus der Zeit der russischen Kolonialisierung werden aufgekauft und durch große Stadtvillen ersetzt. Letztere greifen vom Typus sowohl auf den traditionellen Hofhaustyp zurück (wenn auch in einer sehr großmaßstäblichen und luxuriösen Ausführung), wie auch auf das Modell der freistehenden Villa, hier aber immer von einer hohen Mauer umgeben. Dennoch geht im Zentrum von Taschkent das Einwohnerwachstum, unterstützt durch die Abwanderung der russischen Bevölkerung und den Geburtenrückgang, weiter zurück. Entgegen der Planungsannahmen scheint hier kein starker Druck auf den Wohnungsmarkt zu bestehen. Nur an einigen ausgewählten Orten der östlichen Innenstadt sind neue, bis zu 10-geschossige Appartementblocks entstanden.

Die Suburbanisierung schreitet immer schneller voran, da der Zuzug nach Taschkent durch gesetzliche Regeln begrenzt ist und sich viele Arbeitspendler am Stadtrand ansiedeln. Gleichzeitig sichern sich die Stadtbewohner ein Stück Gartenland für den landwirtschaftlichen Nebenerwerb. Im Gegensatz zu früheren Masterplänen wird daher im derzeitigen Masterplan, der bis 2015 ausgelegt ist und auf einem prognostizierten Einwohnerwachstum auf 2,7 Mio. basiert, ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Stadtumlandbeziehungen gelegt. Die durchschnittliche Wohnfläche soll dabei von 14,3 qm im Jahr 2003 auf 18,0 bis 18,5 qm allgemeine Wohnfläche pro Person angehoben werden. Um dem Druck auf das Umland nachzugeben, werden die funktional-planerische Neuordnung des Umlandes mit seinen 680.000 – 700.000 Einwohnern, die Regulierung des Wachstums



wie auch die Sicherung von Naherholungszwecken und die landwirtschaftliche Nutzung explizit hervorgehoben. 60% des damit notwendigen neuen Wohnungsbauvolumens soll auf freien Flächen und 40% auf wieder genutzten Flächen realisiert werden.

Taschkents Zentrum ist heute geprägt von den offenen und weiten, grünen Räumen, die von großzügigen Verkehrsachsen durchzogen werden. Zusammen mit den einzelnen zentralen Gebäuden in ihren stadträumlich hervorgehobenen Situationen, ist die Stadt ein Zeugnis der heroischen Moderne des 20. Jahrhunderts. Auch die sowjetische Architektur war von einem Geist beseelt, nicht nur den funktionalen Anforderungen gerecht zu werden, sondern die bautechnischen Lösungen mit lokalen Traditionen zu verbinden (wie z.B. in der den traditionellen Bazar überspannenden Kuppel im Herzen der Altstadt). Lokale Tradition wird auch sichtbar in den öffentlichen Bauten der Sowjetzeit, wie z.B. dem Haus der Freundschaft oder dem Hotel Usbekistan. Hier liegen den variantenreichen, geometrischen Formenmustern der Fassaden orientalische Ornamente zu Grunde, die zu einer ganz eigenständigen modernen Architektur führten. In der heutigen Architektur der Repräsentationsbauten spiegelt sich oftmals der Wunsch nach einer usbekischen Leitkultur, die im Moment von einem geschichtlichen Rückblick in die orientalische Vergangenheit geprägt ist, oder gerade dieses

Erbe verdrängt und sich einem internationalen Stil anpasst.

Im Gegensatz zur Architektur mit ihrer heutigen Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten, lagen während der Sowjetzeit die Spielräume eher im Bereich des Städtebaus. Die gegenseitige Beeinflussung und Wechselwirkung zwischen vergangenen und künftigen städtebaulichen Entwicklungen, lässt sich kaum trennen. Zu einem bevorzugten städtebaulichen Prinzip vieler neuer Wohngebiete wird wieder ein Grundmuster der orientalischen Stadt, das sich aus der privaten, nach außen geschlossenen Parzelle zusammensetzt. Nicht die großen Erschließungsachsen und die weiten öffentlichen Freiräume sind die neuen Modelle, sondern der abgegrenzte eigene Besitz, der sich nach innen orientiert. Keine determinierten Planungen, sondern informelle Selbstbildungsprozesse scheinen im Moment die zukünftige Entwicklung zu bestimmen. Hier stellt sich die Frage, ob bestimmte Stadtstrukturen, die eine größere Umbaufähigkeit haben, eine stärkere Permanenz und Widerstandskraft gegenüber Veränderungen besitzen. Könnte die Umbaufähigkeit der traditionellen Stadt mit ihren kleinräumigeren Bindungen (Erschließungsstruktur – Parzellenstruktur) und individuellen Freiheiten (Einzelhaus) im Gegensatz zum einheitlichen Projektentwurf der Großsiedlung zum neuen städtebaulichen Leitbild werden?

Ein Weg zwischen den Extremen – der kulturellen Globalisierung und dem Beharren auf einer fundamentalistischen Eigenständigkeit – könnte eine gewisse kulturelle Eigenentwicklung ermöglichen, die sich in einem originären Umgang mit dem kulturellen Erbe auch in Architektur und Städtebau ausdrücken könnte. Dieser Weg würde Usbekistan zu einem Vorbild für andere Länder machen, mit ihrem kolonialen Erbe umzugehen und es positiv in die Gestaltung einer eigenen Identität einzubringen.



oben:
Satellitenbildausschnitt:
Bekobod

Mitte:
Haus im Umbau

unten:
reiches Stadthaus

Dr. Ing. **Anette Gangler** ist freie Architektin und Stadtplanerin. Das von der VW-Stiftung geförderte Forschungsprojekt „Städte Usbekistans zwischen Tradition und Fortschritt“ gehört zu einem ihrer Forschungsschwerpunkte am Fachgebiet für Städtebau in Asien, Afrika, Lateinamerika (Universität Stuttgart).
Kontakt:
anettegangler@yahoo.de

Dipl. Ing. **Frank Schwartz** ist freier Stadtplaner und am Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen / Brandenburgisch Technische Universität BTU-Cottbus im Bereich des Forschungsprojektes „Städte Usbekistans zwischen Tradition und Fortschritt“ beschäftigt.
Kontakt:
schwartz@xpolis.net

Dipl. Ing. **Christa Diener** ist freie Architektin und am Fachgebiet für Städtebau in Asien, Afrika, Lateinamerika (Universität Stuttgart) im Rahmen des Forschungsprojektes „Städte Usbekistans zwischen Tradition und Fortschritt“ beschäftigt. Kontakt:
cadiener@yahoo.com

Die Altstadt Taschkents zwischen Hauptstadtinszenierung und Suche nach kultureller Identität

Stephanus Schmitz

The historic centre of Taschkent – between the staging of a capital and the quest for cultural identity

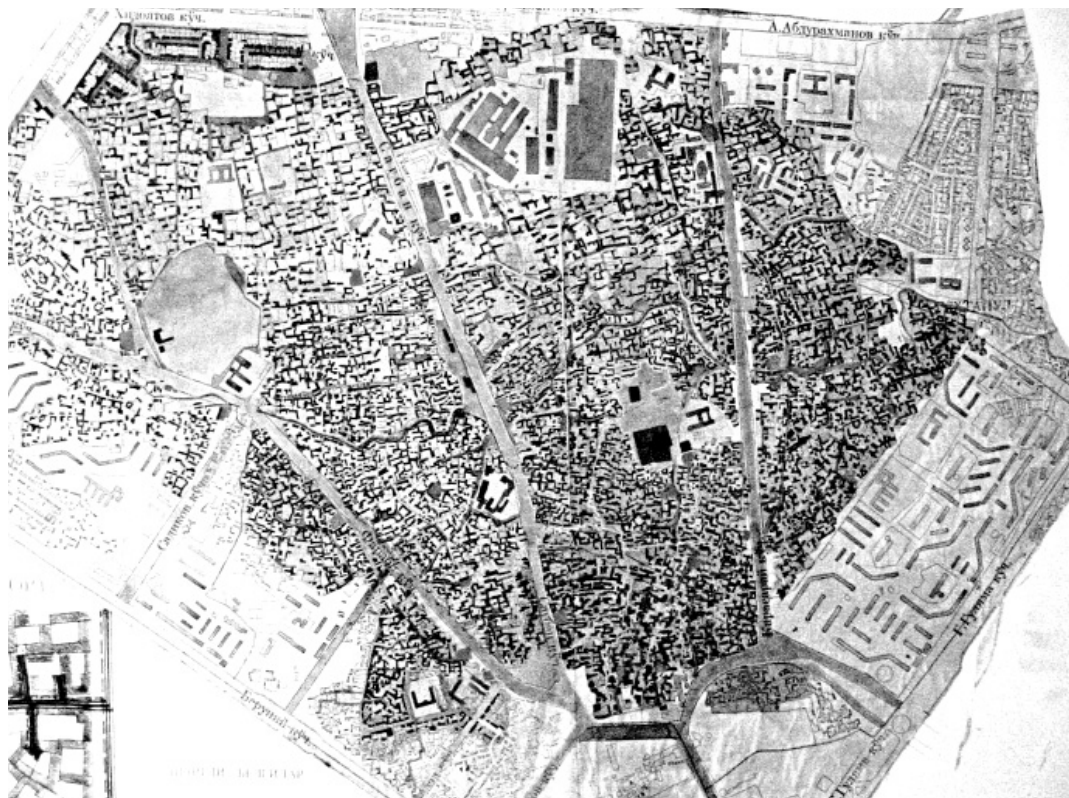
Under the current conservative government under president Islam Karimov, the historic centre of the Uzbek capital Tashkent does not seem to be offering any qualities that would strengthen identification or pride. The old city is not considered to be presentable. In fact, the government seeks to compensate for the lack of historical monuments and tourist landmarks by promoting a historicist and monumental national style in other places. This development is regrettable, as the local historic city is composed of socio-spatial structures that are specific to the Mahallas. By unifying different households to form small quarters, the Mahallas form autonomous systems that are non-governmental and organised by the neighbourhood. The social centres of these structures are formed by mosques. While during the soviet era, the Mahalla functioned as a parallel system that defied the power of the state, it is nowadays being abused as a structure for Orwellian-like state control and espionage. The opinions are ambivalent. While some people consider the old part of the city to be the last enclave of social life, lifestyle and as an important base of cultural identity, others perceive the complex labyrinthine structure as a breeding ground for extremists, terrorists and insecurity.

Plan der Altstadt Taschkents

Die Altstadt von Taschkent führt im Gegensatz zu den musealisierten Altstädten Bucharas, Chiwas und Samarkands eher ein Schattendasein. Die städtebauliche und soziale Struktur steht jedoch für viele Usbeken immer noch für eine wichtige traditionelle nachbarschaftliche Art des Zusammenlebens. Ihr Erhalt stellt sich jedoch als sehr schwierig dar, da der marode unrepräsentative Zustand im Widerspruch zum den staatlichen Repräsentationswünschen der Hauptstadt steht. Sie ist vom Abriss bedroht und ihre Nachbarschaften sind zunehmend staatlichen Eingriffen und Kontrollen ausgesetzt.

Von der Altstadt Taschkents sind viele Besucher zunächst irritiert, denn sie passt nicht zu den herkömmlichen Klischees einer orientalischen

Altstadt. Mit den Bildern von „Tausendundeiner Nacht“ vor Augen, mit den prächtigen Medresen, Bazaren und Moscheen, die in Samarkand, Buchara und Chiwa zu den Highlights jeder Usbekistanreise gehören, ist die Enttäuschung umso größer. Diese sind einzigartige städtebauliche Ensembles und Bauwerke, die über den touristischen Marketingwert hinaus zu wichtigen Ikonen einer neuen nationalen Identität geworden sind. Die Taschkenter Altstadt hingegen hat der Republik Usbekistans und seiner repressiven Führung durch den Präsidenten Islam Karimov nichts zu bieten, was die nationale Einheit stärken und einer Identifikation mit dem autoritären System dienen würde. Anders als die Altstädte in Buchara, Chiwa und Samarkand, ist die Altstadt von Taschkent nicht zu musealisieren und ein



Teil der Stadt, den man am liebsten nicht zeigen möchte. Als ein unrepräsentatives Überbleibsel und Dorn im Auge der verantwortlichen Stadtplaner möchten diese (mit der fadenscheinigen Begründung, im Brandfall sei die Altstadt für die Feuerwehr schlecht zugänglich) diesen Teil der Stadt am liebsten abreißen. Als fragmentarischer Rest ist die Altstadt weder ein Identifikationsort für die Gründung und Entstehung der Stadt, noch irgendwie anders im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Kaum ein Tourist verläuft sich hierhin, geschweige wird hierhin geführt. Fragt man junge Leute und Studenten, ob sie schon in der Altstadt gewesen sind, bekommt man meist eine verneinende Antwort. Auch stadträumlich liegt die Altstadt, abgesehen von den autogerechten Magistralen, die durch sie geschlagen wurden, eher abseits des „modernen“, von den Sowjets gebauten Stadtzentrums.

Die Inszenierung des Timuridenmuseums

Was die Altstadt von Taschkent jedoch an historischen Bezügen, bedeutenden Gebäuden und damit touristischen Highlights nicht zu bieten hat, versucht man seit der Unabhängigkeit anderen Orts durch eine historisierend, patchworkartige Staatsarchitektur herzustellen. Das Timuridenmuseum ist ein besonders repräsentatives Beispiel einer solchen Vorgehensweise. Neben anderen Denkmälern für Amir Timur soll das Museum an zentraler Stelle der Stadt einen Bezug zwischen dem heutigen Usbekistan und seiner glorreichen, wenn auch sehr brutalen und kriegerischen Vergangenheit herstellen. Mit türkisblauer Kuppel und umlaufenden weißen Säulenkolonaden zitiert der 1997 fertig gestellte Bau die Prachtbauten in Samarkand und Buchara, von wo aus Dschingis Khan und Amir Timur ihre Weltreiche regierten.

Amir Timur beherrschte vor mehr als sechshundert Jahren ein zentralasiatisches Weltreich, das den Kaukasus und Iran einschloss und über den Indus und Euphrat hinausging. Angeblich entfernt verwandt mit Dschingis Khan wollte er dessen Imperium wieder herstellen. Oft wird jedoch vergessen, dass die heutigen Staatsgrenzen das Gebiet der von der Sowjetunion 1924 gegründeten Usbekischen Unionsrepublik umfassen, die nicht mit den einstigen Weltreichen identisch sind. Daher überrascht es nicht, dass erst in der sowjetischen Kolonialzeit ein usbekisches Nationalgefühl gewachsen ist. So liest der Besucher im Innern des Museums, neben einigen Aussagen Amir Timurs in der Kuppel die folgenden Worte des jetzigen Präsidenten Islam Karimov: „If people want to understand, who the Uzbeks are. If someone wants to comprehend all the power, might, justice and unlimited abilities of the Uzbeks people, their contribution to the global development, their believe in future, he should recall the image of Amir Timur.“ Und



oben:
Das Timuridenmuseum



unten:
Strasse durch die Altstadt
Taschkents

weiter: „Independence gave the Uzbeks people a possibility to revalue its historical heritage, to revive its feeling of Nation self respect, its culture and traditions, faith, language and spirituality. Independence became a new pulse in the development of the Uzbek national mentality, strengthening the feeling of patriotism and love to motherland.“

Die Altstadt

Die Situation der Altstadt ist in gewisser Weise die Kehrseite dieses Konzepts der Konstruktion nationaler Identität. Um ihre heutige Situation als der unrepräsentative Teil Taschkents, der dennoch wesentliche Elemente der usbekischen Gesellschaft und Tradition beinhaltet, zu verstehen, ist es notwendig, ihre Geschichte zu skizzieren.

Seit dem 11. Jh. wird Taschkent als „Stadt (kent) aus Stein (tash)“ beschrieben. Sie bestand jedoch immer vorwiegend aus Lehmhäusern. Eine erste Ansiedlung gab es bereits im 1. Jh. v. Chr. Von den Türken beherrscht und danach von den Arabern zerstört, wurde Taschkent im 11. Jh. und 12 Jh. zu einem wichtigen Handelszentrum. Jedoch konnte sie nie eine wirklich bedeutende Stellung einnehmen wie Buchara und Samarkand, die direkt an der Seidenstrasse lagen. Nachdem Taschkent eine kurze Unabhängigkeit als Hauptstadt des Taschkenter Staates von den kasachischen Khanen erreicht hatte, wurde es bereits 1867 zur Hauptstadt des russischen Generalgouvernements und zur Kolonialstadt ausgebaut. Taschkent hatte zu diesem Zeitpunkt zwei Gesichter:

1
Christ, Richard, 1979 : Taschkent, Buchara, Samarkand: usbekische Reisebilder ; Berlin.

Im Osten wurde die koloniale Stadtstruktur sozialistischer Machart mit einem regelmäßigen quadratischen Stadtgrundriss und breiten Straßen installiert. Daran schloss sich nach Westen, wie ein weiter Teppich, die verzweigte und unregelmäßige Stadtstruktur der orientalischen Altstadt an. Diese Stadtstruktur machte rund 80% der Stadtfläche aus. Welches Bild sich den Besuchern 1930 von der Altstadt vermittelte, beschreibt Richard Christ in einer Reisebeschreibung: „...Taschkent, die ausgedehnteste Stadt Asiens, hat noch keine Kanalisation. Die Straßen entlang rinnen Wässerchen, vom Lehm Boden braun gefärbt, Wässerchen für alles: zum Trinken, zum Waschen, zum Reinigen der Straße und keineswegs frei von Abwässern. Überall sieht man bereits Röhren aufgestapelt... Was die Sowjets in den malerischen Altstädten von Taschkent und Samarkand vorfanden, das war nicht europäisches Mittelalter, nein, das mutet uns heute an wie Uraltertum. Ein Gewimmel von flachen fensterlosen Lehmhütten. Wenn ihnen die Vorderwand fehlt, sind es Geschäfte. Wenn aber die Lehmhütten, oft noch mit besonderen Lehmmauern umgeben, ihre glaslosen Fensterhöhlen auf einen Innenhof oder auf einen Pferdestall öffnen, dann sind es Wohnungen...“¹

1938 wurde von den Sowjets ein Generalbebauungsplan erstellt, in dem auch die Erneuerung der Altstadt geplant war. Man begann 1956 mit der ersten Umsetzung und fing an, breite Magistralen durch die Altstadt zu ziehen. Am 26.4.1966 erschütterte jedoch ein gewaltiges Erdbeben die Stadt, das insbesondere den westlichen Teil der Stadt, der hauptsächlich aus Altstadt bestand,

stark in Mitleidenschaft zog. 36000 Häuser wurden zerstört und 7500 Familien obdachlos. Mit dem Wiederaufbau durch ein groß angelegtes Hilfsprogramm aus allen Unionsrepubliken der Sowjetunion wurde sofort begonnen. Das Erdbeben ermöglichte die Umsetzung der sowjetischen, repräsentativen und autogerechten Stadtvision mit gut ausgebautem Stadtzentrum und den Satellitenstädten. Planern und Architekten wurde freie Hand gelassen.

Noch heute sieht man im Taschkenter Institut für Architektur und Bauingenieurwesen (TASI) auf einer vergilbten Schautafel die Portraits der Vertreter des autogerechten Funktionalismus: Oskar Niemeyer, Kenzo Tange, Le Corbusier, Ludwig Hilbersheimer und Hannes Meyer.

Dank dieses „Wiederaufbaus“ sind heute 20% der ursprünglichen Stadt erhalten. Sie wirken aber wie Fremdkörper im Stadtgefüge, durch die sich breite, gerade Straßen gefressen haben. Das Aussehen dieser Überreste hat sich jedoch nur geringfügig geändert. Dem Besucher präsentiert sich heute noch ein labyrinthartiges System, mit mehr oder weniger engen, gewundenen Gassen. Ein nicht Ortskundiger kann sich leicht in den vielen Sackgassen verirren. Die Gassen sind von meist eingeschossigen Flachdachbauten in unterschiedlicher Lehm Bauweise gesäumt, deren fensterlose Mauern die schattigen und erstaunlich großen und begrünten Hofgärten verstecken.

Bei einem Besuch des Inneren des Hauses überrascht der sehr ruhige, familiäre und private

Fotos von Stephanus Schmitz



Das Haus des Wissens;
Architektur aus der Sowjetzeit



Charakter, der im Widerspruch zu den abweisen- den Straßenfronten der schmalen Gassen steht. Die Qualität der Altstadt erschließt sich generell erst auf dem zweiten Blick und im Gespräch mit den Bewohnern. Trotz des mancherorts ru- inösen Zustands stehen Häuser nicht leer oder verfallen. An vielen Ecken wird gebaut, erweitert und ausgebessert. Alte Handwerkstraditionen sind weiterhin lebendig. Es wird immer noch mit Stampflehm, Lehmziegeln oder mit Lehm ausge- factem Holzfachwerk gebaut. Da die Altstadt sich in einem ständigen Prozess des Verfalls, der Erneuerung und Auffrischung befindet, ist das Alter der Häuser für nicht Ortskundige schwer auszumachen.

Vielleicht erweckt darum der Begriff „Altstadt“ beim Betrachter Irritationen. Ihm fallen eher As- soziationen zum „informellen“ Bauen ein. Durch die überirdisch aufgeständerten und irgendwie befestigten Gas- und Wasserleitungssysteme entsteht der Eindruck eines chaotischen Wirr- warrs. Einziger Vorbote eines zweifelhaften Fort- schritts ist der Zementputz auf einigen Wänden, den der lehmige Untergrund aber bald wieder

abstößt; seine harte Oberfläche bildet einen Kontrast zu den oft weiß getünchten, alternden und weichen Lehmwänden.

Mahallas als System nachbarschaftlicher Selbstverwaltung

Worüber die bauliche Struktur und der Zustand der Altstadt jedoch keine Aussagen machen, ist die für sie typische sozialräumliche Struktur der Mahallas. Diese geht auf die Zeit von der Ankunft der Mongolen um das 11.-12. Jh. zurück und spielt in der Stadttradition der orientalischen Stadt eine zentrale Rolle. Obwohl sie oft als etwas ty- pisch Usbekisches gesehen wird, ist die Mahalla auch in anderen Teilen der islamischen Welt, wie z.B. der Türkei als „Mahall“, anzutreffen. Als eine Art nichtstaatliches, nachbarschaftlich orga- nisiertes System der Selbstverwaltung fasst sie verschiedene Haushalte zu kleinen Quartieren, den Mahallas, zusammen. In Taschkent gab es vor dem Erdbeben fast 280 Mahallas, die 21.000 Hausgemeinschaften auf sich vereinten. Sie sind wiederum zusammengefasst zu größeren Einheiten, den Dahas. Anfang des 20. Jh. gab es vier davon, und noch heute tragen verschiedene Stadtteile in Taschkent deren Namen.

Die Mahalla übernimmt eine Vielzahl von Auf- gaben. Als System nachbarschaftlicher Selbst- verwaltung hat zunächst jeder Bewohner die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen. So gibt es ein Mahallakomitee, einen gewählten Vorsit- zenden und regelmäßige Veranstaltungen. Die Versammlungen finden meist im Teehaus statt, dessen Nachbarschaft zu einer kleinen Moschee den sozialen Mittelpunkt der Mahalla bildet. Neben der Organisation von Festlichkeiten, wie Hochzeiten, sind die regelmäßigen Versamm- lungen ein Forum, in dem versucht wird, soziale, rechtliche und bauliche Konflikte zu schlichten. Will jemand z.B. sein Haus erweitern oder auf- stocken, muss die Zustimmung der Nachbarn eingeholt und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Auch auf sozialökonomischer Ebene wird für Ausgleich gesorgt. Droht einem Mitglied der Mahalla existentielle Not oder Verar- mung, so sollten die Wohlhabenden der Mahalla diese Person oder Familie unterstützen.



*links:
Straßenräume in der Altstadt*

*Mitte:
Innenhof eines Wohnhauses*

Baustelle in der Altstadt

2
URL: www.hrw.org/report/2003/uzbekistan0903/1.htm

3
Abramson, David Mackenzie, 1998: From Soviet Mahalla: Community and Transition in Post-Soviet Uzbekistan, Ann Arbor, S.191.

Grundlage für eine minimale Existenzsicherung bildet die Subsistenzwirtschaft innerhalb der Hofgärten. Sie ist bei einer üblichen Monatsrente von umgerechnet 10 Euro, bei einem generell niedrigen Lohn und einer hohen Arbeitslosigkeit, sehr bedeutsam.

Obwohl die Mahalla in der Usbekischen Gesellschaft oft mit dem schlechten baulichen Zustand der Altstadt, wie z.B. fehlender Sanitäreinrichtungen und Infrastruktur assoziiert wird, wird sie jedoch auch als etwas sehr Positives gesehen. Sie wird mit traditionellen Werten, wie der Familie und einem generationsübergreifenden, nachbarschaftlichen Lebensgefühl, das für soziale Sicherheit sorgt, in Verbindung gebracht. Die Form einer solchen Selbstverwaltung würde Quartiersmanager hierzulande neidisch machen. Ihr Konzept wurde auch in sogenannten „neuen“ oder „modernen“ Mahallas, auf die anonymen Wohnblöcke der Sowjetzeit und der postkolonialen Zeit übertragen, jedoch fehlt hier das über Generationen gewachsene sozialräumliche Gefüge der Altstadt.

Missbrauch der Mahallas

Das Bild der traditionellen Mahalla, das aus „westlicher“ Sicht oft als basisdemokratisches und partizipatorisches System idealisiert wird, hat sich jedoch in den letzten Jahren gewandelt. Nach anfänglichen Vereinnahmungsversuchen in der Sowjetzeit, blieb die Mahalla ein Parallelsystem, das sich der staatlichen Macht entzog und mit dem der Staat sich arrangieren musste. Die heutige Situation unter Präsident Islam Karimov ist jedoch komplexer. Nach der Unabhängigkeit 1991 wurden die Mahallakomitees zunehmend in das autoritäre Staatssystem integriert.

Was einst eine Ordnung war, die um soziale Ereignisse und islamische Rituale organisiert war, droht heute zu einem staatlichen Spitzel- und Kontrollsystem zu verkommen. Laut Human Rights Watch² dringt der Staat anhand der Mahallastruktur in den privaten Bereich vieler Haushalte ein. Zur besseren Kontrolle teilte die Regierung das gesamte Land in Mahallas ein. Nach einem Bombenanschlag im Februar 1999 auf Regierungsgebäude, für den die Regierung islamische Extremisten verantwortlich machte, wurde den Mahallakomitees eine Zivilpolizei zugeordnet. Aus Angst vor religiösen Extremisten ist jede Art nicht registrierter Religionsausübung verboten. Die Einflussnahme geht so weit, dass jedes „abweichende Verhalten“ in einer Mahalla geahndet wird, und z.B. häusliche Gewalt gegen Frauen zu Gunsten einer „intakten“ Familie durch die Mahallakomitees staatlich geduldet wird. 2003 wurde von Präsident Islam Karimov das „Jahr der Mahalla“ ausgerufen. Was sich nach einem Programm zur Bewahrung eines traditionellen gesellschaftlichen Systems oder der

Altstadt anhört, ist jedoch nur ein weiterer Schritt zur Sicherung der staatlichen Machtausübung und Kontrolle.

Positionen zur Altstadt

Die offiziellen Positionen zur Altstadt gehen auseinander. Das TASI (Taschkenter Institut für Architektur und Bauingenieurwesen) sieht in der Altstadt den letzten Überrest eines sozialräumlichen Zusammenlebens und Lebensgefühls, das tief im Gedächtnis des usbekischen Volkes verwurzelt und wichtige Grundlage der kulturellen Identität ist. Identität erscheint hier als etwas Unmittelbares, das wie selbstverständlich in der Gemeinschaft der Mahalla über Generationen erfahren und gelebt wird. Bei vielen Menschen ist die Erinnerung an eine Kindheit in der Altstadt und der Mahalla noch präsent und positiv besetzt. Die Stadtverwaltung scheint jedoch ein anderes Verständnis kultureller Identität zu haben. Es basiert auf Sicherheit, Stabilität und Kontrolle. Der kleinteilige und unübersichtliche Rest der Altstadt ist für die Regierung und Stadtverwaltung Keimzelle für Extremisten, Terroristen und Unsicherheit, was ein Grund sein mag, sich der Altstadt entledigen zu wollen. In Rahmen einer wirtschaftlichen Globalisierung ist ein Image von innerer Stabilität Usbekistans zu einem wichtigen wirtschaftspolitischen Faktor geworden, um ausländische Investoren anzuziehen. Als Staat mit 88% Muslimen und in Nachbarschaft zum „unsicheren“ Afghanistan und zu Pakistan, wird die Situation noch zusätzlich verkompliziert. Mit der staatlichen Vereinnahmung der Mahallas soll sie zum Garant von „Ruhe“ und Sicherheit in Usbekistan werden, wie es folgende Slogans von Seiten des Staates ausdrücken: „Your Homeland begins from your mahalla“ oder „If your neighbor is tranquil, you are tranquil, if your mahalla is tranquil, your country is tranquil.“³

In Bezug auf die Architektur und die Stadtplanung wird anhand schlechter Kopien einer verloren gegangenen Bautradition, wie z.B. des Timuridenmuseums, eine kulturelle Identität konstruiert, die sich durch ihre statische Interpretation von der kultureller Identität gelebter Tradition der Mahalla sehr unterscheidet. Die breiten Magistralen und Prachtstraßen der sowjetischen Stadtplanung und die neuen repräsentativen Gebäude, die eine nationale Architektur heraufbeschwören und die heute das Stadtbild prägen, stehen dabei für Stabilität und für ein Image einer modernen aufstrebenden Metropole Zentralasiens. Trotz dieser Entwicklung scheint man sich in der Stadtverwaltung bis heute für den Abriss der Altstadt nicht entscheiden zu können, wohl aus Angst, vielleicht doch etwas Wichtiges zu verlieren, was sich abseits der Seidenstraße, der restaurierten Schätze von „Tausendundeiner Nacht“ und der Stadtinszenierung Taschkents befindet.

Stephanus Schmitz ist Architekt und zur Zeit wissenschaftlicher Mitarbeiter an der HABITAT UNIT der TU Berlin. Forschungsthema: Konstruktion kultureller Identität am Beispiel der modernen Architektur in Ländern des Südens. Kontakt: stephanus.schmitz@tu-berlin.de
www.architecture-identity.de

Aktuelles / News

Suchbewegungen auf dem Monte Verità.

10. Kolloquium zu „Architektur und Verhalten“, Monte Verità, Ticino (CH), 4. bis 7. April 2004: „Development of Kabul. Reconstruction and Planning Issues.“

Auf dem Hügel des Monte Verità in Ascona, an den paradiesischen Hängen des Lago Maggiore, einem Ort, der aufgrund seiner magnetisch-energetischen Beschaffenheit und seiner besonderen landschaftlichen Lage zu Beginn des 20. Jahrhunderts Berühmtheit als Spielwiese der damaligen Aussteiger und „Hippies“ erlangte, fand im April 2004 eine besondere Tagung statt. Das zehnte „Architecture and Behaviour Colloquium“ thematisierte die stadtplanerische Entwicklung und den Wiederaufbau der afghanischen Hauptstadt Kabul.

Nicht nur der Ort, sondern auch der Zeitpunkt der gemeinsam durch den Agha Khan Trust for Culture (AKTC) und der EPFL Lausanne getragenen Veranstaltung war gut gewählt. Denn drei Jahre nach dem Fall des Taliban-Regimes befindet sich die afghanische Hauptstadt an einem Wendepunkt von der Katastrophen- zur Entwicklungshilfe. Nachdem heute die schlimmsten humanitären Krisen überwunden scheinen, braucht Kabul, das noch in Trümmern liegend wie eine Megastadt wächst, Strategien, die in die Zukunft blicken. Während sich die Bevölkerung der Stadt in den letzten zwei Jahren mehr als verdoppelt hat und nun bei einer Rekordzahl von ca. 3,5

Millionen Einwohnern liegt, liegen gleichzeitig noch sechzig Prozent der baulichen Strukturen in Schutt und Asche.

Das Kolloquium beschäftigte sich vor allem mit den Fragen, wie die vielen in der Vergangenheit eher fragmentarisch durchgeführten Einzelmaßnahmen in der Zukunft besser koordiniert werden können, ob übergeordnete städtebauliche Leitbilder und Visionen in diesem Zusammenhang von Vorteil wären und welche Rolle das städtebauliche Instrument des Masterplans in diesem Zusammenhang spielen könnte.

Der erlesene Teilnehmerkreis bestand aus Schlüsselpersonen von Regierungen, internationalen Organisationen, Nichtregierungsvereinigungen, aber auch Experten aus Praxis und Wissenschaft. Allen gemeinsam war eine Projekterfahrung aus erster Hand in Afghanistan oder vergleichbaren Gebieten; etwa die Hälfte von ihnen, einschließlich des afghanischen Vizeministers für Stadtentwicklung und Wohnungsbau, war direkt aus Kabul angereist.

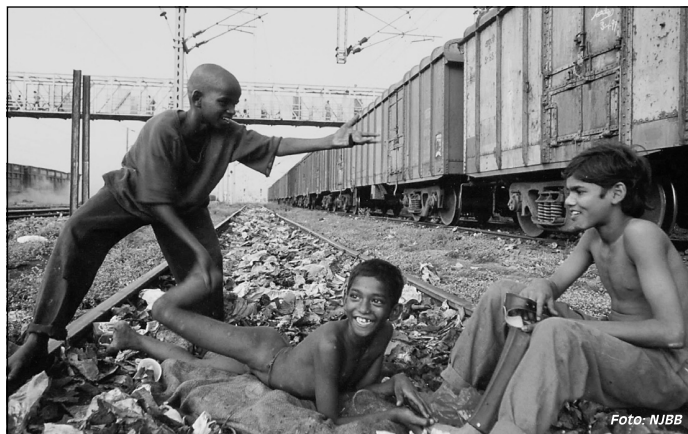
Die Themen der Tagung reichten von der Analyse der Stadtgeschichte und der Beschreibung der heutigen Situation, über die Erörterung aktueller Projekte, bis zur Austausch vergleichbarer internationaler Erfahrungen. Exemplarisch hervorzuheben sind hier die Vorstellung der Strategien zur Sanierung von Kabuls Altstadt durch Zahra Breshna (Ministry for Urban Development and Housing, Kabul), die Vorstellung des Vorgehens zur Umsiedlung lokaler Händler im Rahmen aktueller Denk-

malsanierungsprojekte durch Ana Soave (Aga Khan Development Network, Kabul) oder auch die Beschreibung der Wasserproblematik in der Stadt durch Dad Mohammad (CARE International, Kabul).

Die Tagung auf dem „Berg der Weisheit“ entriess die Beteiligten, vor allem die Gäste aus Kabul, für eine Weile ihrem Alltag. Dadurch wurde es möglich, den Blick auf wichtige übergeordnete Fragen zu lenken und nach neuen strategischen Positionen zu suchen. Das Konzept der Masterplanung fand, angesichts heutiger Ansprüche an Partizipation, Offenheit und Flexibilität in einer Stadt, die sich so schnell bewegt, eine nahezu kategorische Ablehnung. Im Konsens stand vielmehr das Ziel einer Entwicklung der kleinen Schritte, welche im Rahmen einer offenen Entwicklungsstrategie stattfinden könne. Bleibt zu hoffen, dass dieser Standpunkt, ganz im Sinne der Tradition des Monte Verità, in der Suche nach Weltverbesserung, umgesetzt werden kann und nicht im täglichen Kampf um politische und wirtschaftliche Macht untergeht.

Peter Gotsch

Der Band mit den Ergebnissen der Veranstaltung ist erschienen unter: Noschis, Kaj; Mumtaz, Babar (eds.) 2004: Development of Kabul, Reconstruction and Planning Issues; Comportements; Vol 10; Lausanne; [als pdf auch unter der URL: www.colloquia.ch].



Indien: Kindheit für alle

70 bis 80 Millionen Kinderarbeiter gibt es in Indien – weltweit die höchste Zahl. Sie arbeiten unter katastrophalen Arbeitsbedingungen mit großen Schäden für ihre körperliche, geistige und soziale Entwicklung. Das indische „Netzwerk zur Verteidigung von Kinderrechten“ will ein Bewusstsein für die Not dieser Kinder schaffen. Es setzt sich für Kinderschutzgesetze und eine kinderfreundliche Politik ein. „Brot für die Welt“ verbindet diese grundlegende Verteidigung von Kinderrechten mit Projekten zur Befreiung und Rehabilitation von „Kindersklaven“.

Ich möchte mehr Infos über die Arbeit von „Brot für die Welt“

Senden Sie mir Unterlagen über Ihre Aktion, Ihre Partner und den Einsatz der Spendenmittel.

Ich bitte um kostenlosen Bezug der Quartals-Nachrichtenbörse rund um unsere Eine Welt „Der Ferne Nächste“.

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Postfach 10 11 42
70010 Stuttgart

**Brot
für die Welt**
Ein Stück Gerechtigkeit

2€
im Monat helfen

Mit **2€**
im Monat helfen:

MISEREOR
DAS HILFSWERK

Machen Sie mit!
www.2-Euro-helfen.de

About the TransMilenio - A Letter from Bogotá

Dear editor,

the articles by Ricardo Montezuma and Dario Hidalgo/Gabrielle Herrmann in TRIALOG no. 82 unfortunately do not reflect some of the problems related with Bogotá's urban transport and the TransMilenio model of mass public transport. Therefore I would like to point to some of these problems based on the situation in the Columbian cities of Bogotá and Cali:

1. The TransMilenio model has serious deficiencies in its quality of a mass transport service. Bogotá plans to construct 388 kilometers of exclusive lanes in a road network of about 8,000 kilometers. In Cali, the articulated buses in exclusive lanes type TransMilenio will serve only 20% of the bus routes. As a consequence, the majority of passengers will have to use feeder buses twice, to reach the exclusive lanes, and also to reach the final destination. Additional changes of the route make the bus trip slower than planned. Recent investigations demonstrate that in Bogotá the passengers, who have to change the bus, do not gain but actually lose time with the TransMilenio. The feeder buses are constructed over a structure of trucks. All of them have entrances with high

steps, which make their use impossible for handicapped and elderly people. This, along with the price of 1,100 Colombian pesos (about 35 US cents) for one bus trip, will have severe impacts on social exclusion. Many of the poor people simply cannot pay for it.

2. The infrastructure for the TransMilenio model (exclusive bus lanes, elevated bus stations, bridges for vehicles and pedestrians) costs nearly 10 million USD per kilometer. These high costs have serious effects on the financial conditions of the Colombian nation and its cities. In Cali, the cost of the project-related infrastructure increased from the initially projected 345 to 517 million USD, and nobody knows how to finance these additional costs. With the Colombian state showing critically high debt levels, Cali is practically bankrupt. The necessity of indebtedness for the TransMilenio solution forecloses the possibilities of social investments in education, basic sanitation, housing, so urgently needed in a country where 65% of the people are poor. The future bears even more financial risks. Neither Bogotá nor Cali will have any revenues from the mass transport system which could be devoted to the maintenance of the infrastructure.

3. The diesel buses used in Bogotá and in Cali tend to produce relatively high levels of air pollution.

4. Although the basic idea to create safe spaces for pedestrians and cyclists as part of the integrated transport solution is excellent, the pedestrian zones and the bicycle paths in Bogotá show serious deficiencies. The pedestrian zones and the bicycle paths in Bogotá have been so expensive that it will be very hard to extend them. 300 kilometers of bicycle paths in a road network of 8,000 kilometers do not really change the actual security situation of cyclists who day by day risk their lives in the middle of motorized vehicles.

5. An alternative solution for public transport would be the use of kneel busses instead of the conventional busses used by the TransMilenio model. Using kneel busses would not require the construction of a heavy infrastructure, would allow a more dense network of the bus lines for a higher service quality, without social exclusion, and would make it possible to halve the actual price for a bus trip. The necessary public investments in Cali would be less than 30 million USD. There would be no need to make debts neither for the city nor for the state, thus eliminating financial risks and allowing for social investments.

6. An alternative and inexpensive solution for the creation of secure space for pedestrians and cyclists would be to reserve one of two lanes of the existing road network in residential areas of the city exclusively for them.

Without denying the excellent intentions of the TransMilenio model, under the conditions of a third world country it becomes necessary to profoundly revise the Bogotá model of urban transport.

Prof. Rolf Möller
Universidad del Valle, Santiago de Cali,
Colombia, Contact: rolfmoller@hotmail.com

Möller, Rolf. 2004: La alternativa para el transporte público colectivo en Colombia. Programa Editorial de la Universidad del Valle, Santiago de Cali.

Möller, Rolf. 2004: Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia. Doctorate Thesis, University of Kassel. Online at http://www.uni-kassel.de/~opus/B_PP_kuss.html

Responses to Rolf Möller letter by Dario Hidalgo / Gabrielle Herrmann

Rolf Möller observations are interesting and deserve attention. His letter mainly focuses on technical elements that can be improved and used in the expansion of the TransMilenio and in other BRT projects. TransMilenio does have problems, but they are not as serious as Mr. Möller points out and are not "intrinsic" to the model; which is more about transformation of inadequate incentives that lead to poor transit provision than large buses, busways and stations. The initial implementation is far from perfect, as most human deeds, but the flexibility of the system and its gradual implementation allow for improvements. Some specific comments on Mr. Möller observations are:

- Currently half of the passengers of TransMilenio use feeders in their trips, but most use feeders only once. Initial implementation required the arrangement of large feeder zones, but as the system grows, more people will have direct access to trunk lines. Trunk line routes are not confined to a single corridor; in many cases they combine two or more corridors. The planned 388 Km trunk line network will have 85% of the city area within 500 meters (i.e. walking distance) when completed in the next twenty years. Not all the new trunk lines require the same type of buses or the same infrastructure as the initial lines, which are exceptionally high demand.

- We are unaware of the studies that Mr. Möller refers to indicating that TransMilenio's users lose time rather than win time. Reports of total travel time gains are 18 minutes per trip for low-income people (living mostly in the periphery) and 13 minutes per trip on average for all users¹. Nonetheless, a negative effect of TransMilenio initial implementation was displacement of existing buses to other corridors, thereby increasing congestion. Given the lack of data on this, some researchers from Universidad de los Andes² have used a figure of 10% travel time losses for non-TransMilenio users. They quote a MIT Master's Thesis³, which in turn is quoting estimations from the leader of the Bus Small Owners Association⁴. This high time loss seems unrealistic; nevertheless there is yet to be confirmed. Congestion in other corridors is not intrinsic to the system design; it is the result of the already existing oversupply and the social and financial difficulties associated with large scale scrapping

of individually owned, obsolete vehicles. Bogotá needs to improve its scrapping program in the expansion of the organized system.

- Feeder buses are not constructed over the structure of trucks; they are high platform passenger vehicles. A fraction of this fleet has elevators for wheel chairs (at least one vehicle per feeder route). Indeed, there is the possibility of introducing low floor feeder buses in the future.

- TransMilenio's fare is similar to the one charged for one unlinked trip in the normal system (equivalent US\$0.40). Fares are the result of detailed engineering of transit operations, using experienced engineers from Brazil, Spain, the UK. The design effort was aimed to minimize costs, while providing adequate level of service. While some efficiency gains are still possible, it is unlikely that fares could be cut by half. However, it is worthwhile to mention that TransMilenio uses a flat fare structure, reducing the need for paid transfers. As a result, the poor save money in payment of local access jeeps and minivans, formerly used in those areas, and still used in other areas of the periphery.

- TransMilenio infrastructure cost about 6 million USD per kilometer (5 in Phase 1, 7 in Phase 2). Complementary infrastructure in the corridor (i.e. non-grade intersections, mixed traffic lanes, right of way acquisition, pedestrian and bicycle infrastructure) yields a total cost of 10-12 million USD per kilometer in Phase 2. These are not high costs compared with proven transit alternatives (i.e.-rail transit for the same capacity). Infrastructure maintenance is assured in Bogotá with a dedicated tax to fuel consumption, mostly paid by car users.

- Diesel buses engine standards applied in Bogotá are the same as those applied in

Europe (Euro II and Euro III). Nevertheless, sulfur content of Diesel available in Colombia is still too high. The national petrol company is currently doing the investments in the refineries to produce better fuel by year 2007. Bidding processes for TransMilenio promoted the introduction of CNG vehicles, but operators did not choose them yet due to uncertainties in costs for Bogotá conditions (the city is 2,600 meters above the sea level). We are confident cleaner technology will be more accessible and cost-effective in the near future.

- Low floor kneeling buses are a very interesting idea and they are not incompatible with the system expansion. Evaluation was made at the time of system design for initial corridors. These buses were 30%-40% more expensive, which meant 30-40 million USD additional investment in bus fleet in Phase 1. Additional cost of the infrastructure to build high level stations was 4-5 million USD in Phase 1.

- Median stations are required in the high demand initial corridors to provide adequate space for prepayment and simultaneous access to several local and express buses. Additionally, they provide shelter to passengers and a safe environment. This is highly recognized by city dwellers and transit users.

- We agree wholeheartedly with the idea of reserving lanes for pedestrians and cyclist. This is being done on a very small scale in some low-income neighborhoods in Bogotá and needs to be extended to the whole city.

TransMilenio has earned praise all over the world for its efficiency, respect for user's time and money, and ability to generate civic pride. While there are always improvements to be

made, there is no silver bullet when you are dealing with developing country cities that have a myriad of needs and a shortage of money. Well-intentioned critiques of the system cease to be valuable when they exaggerate the damage done and ignore the transformative power that TransMilenio has already had on the landscape of Bogotá and the psyche of Bogotánians. TransMilenio was built in the spirit of achieving a more just and sustainable society; anything that can be done to improve the system so that more people benefit should be tried.

Dario Hidalgo / Gabrielle Hermann

1 World Bank, "Fighting Poverty with BRTS: Experience of Bogotá's TransMilenio and Lessons for other cities", Annex 15, "Project Appraisal Document: Integrated Mass Transit Systems Project", May 14, 2004. Data was provided by TRANSMILENIO S.A. using transportation modelling techniques.

2 Echeverry, Juan C.; Ibáñez, Ana M.; and Hillón, Juan C., "The Economics of Transmilenio, A Mass Transit System for Bogotá", Documento CEDE 2004-28, Bogotá, Agosto 2004.

3 Lleras, Germán C. "Bus Rapid Transit: Impacts on Travel Behavior in Bogotá" Master in City Planning and Master of Science in Transportation at the Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA, USA, February 2003.

4 "Pico y Placa seguirá en discusión", El Tiempo (daily journal), 11/03/ 2001.

Transmilenio, Bogotá 2004, Foto: TRIALOG



Neue Bücher / Book Reviews

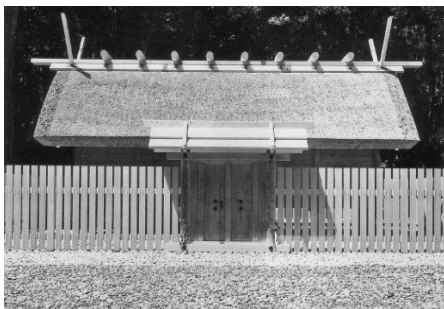
Architektur

Costa, Guim. Barcelona 1992-2004. 2002 Seiten, ISBN 84-252-1559-5. 2004. Gustavo Gilli, Barcelona (www.ggili.com).

Barcelona ist derzeit eine der faszinierendsten Städte Europas – auch für Architekten. Nicht zuletzt wurde die Stadt für die Olympischen Spiele 1992 total aufpoliert, und die Stadtplanung gilt dank Borja's strategischer Planung als vorbildlich. Deshalb ist es eigentlich schade, dass der hier vorliegende Bildband, der sich explizit auf die Epoche seit den olympischen Spielen bezieht, so wenig von dieser Qualität vermittelt. Am ehesten vielleicht leistet dies das kurze Vorwort 'Arguments for a polycentric Barcelona' von Josep Maria Montaner. Doch bei den 47 Projektvorstellungen, die daran anschließen, ist allein die Kunst der Fotografien bemerkenswert – das trifft ganz besonders bei den meisten dargestellten Wohn- und Hotelbauten zu. Auch die auf 30cm Breite gedehnten Zeilen der Projektbeschreibungen sind, wegen dieser ungeschickten Typographie, nur mit Mühe zu lesen und kein Gewinn. Index, Datenblätter zu den Projekten, Adressen fehlen ohnehin. Als Trost für den Käufer bleibt die große Anzahl der dargestellten Projekte – da ist trotz der genannten Einschränkungen immer noch genug interessantes Material dabei.

Kosta Mathéy

Heinrichsen, Christoph. Holzkultur Japan. 247 S. ISBN 3-7643-7021-1. 2004. € 65.-. Birkhäuser Verlag, Basel.



Obwohl die kunstvolle Verwendung von Holz für Bauen und für allerlei Gegenstände eine

lange Tradition in Japan hat und entsprechend gelobt und dokumentiert wurde, widmet sich dieser Band der zeitgenössischen Handwerkerkunst, wie sie der Autor selbst in Japan gelernt und zeitweise auch ausgeführt hat. Die Grobeinteilung der Materialverwendung gliedert sich in Architektur, Innenausbau/Möbel, Behältnisse und Geräte, Spiele und Musikinstrumente. Im Bereich der Architektur wird feiner gegliedert in: Holzbrücken, Tempel, Teehäuser, Hausbau, Architekturmodelle und Holzschindel-Dächer. Dabei geht es nur in zweiter Linie um die durchaus ästhetischen Produkte selbst, sondern mehr um die immer noch angewendeten traditionellen Techniken, die aber – arbeitsintensiv und ohne Verwendung von Maschinen – langsam in Vergessenheit zu geraten drohen. Diese Arbeitsprozesse werden deshalb auch genau beschrieben und in Bildern dokumentiert, auch um das Wissen der Nachwelt zu erhalten. Somit handelt es sich, auch wenn die schöne Aufmachung es vielleicht suggeriert, nicht um ein typisches Coffee-Table Book, sondern es wurde mit der Idee einer Mission zusammengestellt.

Kosta Mathéy

Stadtentwicklung

Blum, Elisabeth; Neitzke, Peter (Eds.). Favela Metropolis. Berichte und Projekte aus Rio de Janeiro und Sao Paulo. 172 S. ISBN 3-7643-7063-7, 2004. Birkhäuser Verlag, Basel.

Die beiden Herausgeber, Architekten und Journalisten aus Deutschland, nähern sich dem Thema der brasilianischen Favelas unvoreingenommen und vereinen in diesem Band eine Reihe von Aufsätzen, Interviews und sogar Rap-Texten, die sie mehr oder weniger zufällig ausfindig machen konnten. Dabei haben sie eine durchaus glückliche Hand bewiesen; alle Texte lesen sich gut und bereiten entweder durch Darstellung von Horrorszenerien das aus den Populärmedien vortrainierte Erschauern, oder erlauben alternativ Bewunderung für die von selbstlosen NGOs oder Architektenteams vorangetriebenen Sanierungsprojekte, die die Lebensbedingungen der geplagten Favelabewohner zumindest in Teilbereichen verbessern. Wenn die vermittel-

ten Einzelinformationen ohne den Anspruch auf Wissenschaftlichkeit sicher alle richtig und glaubwürdig sind, vermittelt deren Selektion doch eher ein klischeehaftes Zaungast-Bild vom Leben in den Favelas. Damit bleibt die Frage nach der Zielgruppe dieser – wie gesagt gut gemachten – Publikation in der Reihe der Bauwelt-Fundamente unbeantwortet. Vielleicht sollte man die Reihe in Bauwelt-Impressionen umbenennen und in Bahnhofs-Buchhandlungen lancieren.

Kosta Mathéy

Ludena Urquizo, Wiley. Lima. Historia y urbanismo en cifras 1821-1970, Tomo 1. Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung. 466 S. ISSN 0940-0389, 2004. Geographisches Institut, Olshausen-strasse 40, 24098 Kiel.

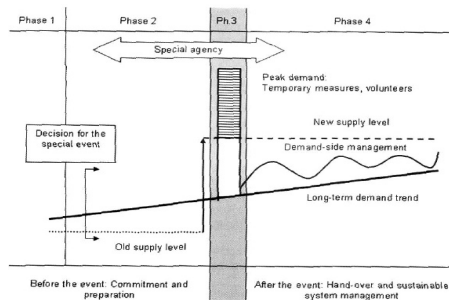


Der peruanische Autor Wiley Ludeno Urquizo ist bekannt für seine sehr systematischen stadthistorischen Forschungen zu Peru, die er auch schon in früheren Publikationen unter Beweis stellen konnte (vergl. TRIALOG 51, S. 45 und TRIALOG 58, S.49). Daher ist es erfreulich, dass jetzt der erste von den geplanten vier Bänden seiner Stadtgeschichte von Lima erschienen ist. Dieser erste Band vermittelt einen Überblick über die Gesamt-Epoche des behandelten Jahrhunderts, erlaubt so eine erste Orientierung, und enthält das reiche statistische Material, auf das sich die nachfolgenden Bände dieses Gesamtwerks (aber natürlich auch andere Forscher) beziehen werden. Der geplante zweite Band soll den Zeitraum 1821-1919 einschließen, der dritte Band 1919-1940 und der letzte Band 1940-1970.

Der hier vorliegende Einleitungsband enthält ein Vorwort von Prof. Bähr als Herausgeber der Reihe und Einleitungen von Prof. Hans Harms als früherer Doktorvater und von Prof. Pablo Macera Dall'Orso als wissenschaftlicher Mentor der Arbeit in Peru. Der Autor selbst ergänzt diese Ausführungen noch durch eine eigene Einleitung, bevor er auf über 30 Seiten den allgemein stadthistorischen Rahmen zur Arbeit setzt. Im zweiten Teil des Bandes wird die Stadtentwicklung Limas getrennt für die 3 richtunggebenden Investitions-Sektoren zusammengefasst: die staatlichen Eingriffe und Planungen, kommerzielle Entwicklungsprojekte und schließlich die Barrio-Entwicklung, welche hauptsächlich informell vonstatten ging und in der offiziellen Geschichtsschreibung gerne übergangen wird. Für jeden dieser drei Sektoren folgen eine kurze definitorische Einleitung, eine vollständige Tabelle aller realisierten Siedlungsprojekte in Lima, eine statistische Auswertung und Abbildungen zu den Projekten – soweit auffindbar. Im Anhang werden die Wohnsiedlungen noch einmal mitsamt Lageplan und ihren wichtigsten Kenndaten einander gegenübergestellt. Ohne die Folgebände gesehen zu sagen, kann jetzt schon festgestellt werden, dass Umfang und Tiefe dieser Städtebauchronik zu einer einzelnen Stadt einmalig ist und – abgesehen von dem wissenschaftlichen Verdienst – einen Eintrag in das Guinness Buch der Rekorde verdient.

Kosta Mathéy

**Beriatos, Elias; Coleman, Jim (eds),
The Pulsar Effect in Urban Planning
(Proceedings of the 38th International
ISoCaRP Congress).
335 S. ISBN 90-75524-27-7. 2003. € 15,-.
International Society of City and Regional
Planners, NL-2596BK The Hague
(Willem Witsenplein 6, Room 459a).
www.isocarp.org.**



Die Jahrestagungen von ISOCARP stehen jeweils unter einem Leitthema. Bei der Tagung in Athen 2002 war dies der so genannte Pulsar Effekt, der sich als Theorie in den vorausgegangenen Jahrestagungen herauskristallisiert hatte. Damit sind jene Auswirkungen gemeint, die ein nicht alltägliches Groß-Ereignis auf den Verlauf der Stadtentwicklung nehmen kann. Beispiele dafür wären die Olympischen Spiele in München 1972 (anlässlich deren Vorbilds sich auch Athen für die Olympiade 2004 ähnlich beflügelnde Wirkungen erhoffte) oder auch Katastrophen wie Erdbeben oder der 11. September für New York City.

Der Band mit den Proceedings der Konferenz enthält zu Anfang die unvermeidlichen offiziellen Ansprachen und Workshop-Reports, die vier Keynote Reden und ausgewählte Papers und Abstracts zu drei Teilaspekten des Pulsar Effekts: (1) Verhältnis zwischen Planung für Großereignisse und Rücksicht auf ökologischer Nachhaltigkeit; (2) Anpassungsfähigkeit der existenten Infrastruktur für außergewöhnliche Ereignisse; (3) sozio-ökonomische Implikationen von Big Bang Ereignissen in der Stadt. Alles, was nicht in die vorangehende Einteilung passte, wird in einem weiteren Kapitel (4) mit der Überschrift ‚Market Place‘ subsumiert, Kraut und Rüben sozusagen. Die Quintessenz aus den Aufsätzen lautet nach Ansicht der Herausgeber, dass sich die Stadtplanung nicht auf immerwährende Routine einspielen darf, sondern eben auch die die Chance auf eine Störung derselben darstellt.

Kosta Mathéy

Girard, Luigi Fusco, et al (eds). The Human Sustainable City. 588 S. ISBN 0-7546-0945-6, 2003, GBP 60,-. Ashgate Publishing, Aldershot (www.ashgate.com)

Der umfangreiche Reader enthält 27 Aufsätze plus verschiedene Einführungen und Schlusskapitel von noch einmal fast 100 Seiten. Die Liste der Autoren ist illustert und reicht von renommierten Autoritäten wie David Harvey, Peter Hall oder Alain Gilbert über bewährte ‚Stimmen von Unten‘ – z.B. Kirtee Shah – zu in der Praxis tätigen Stadtplanern, hier aus den Städten Hannover und Göteborg. Das Material ist drei unterschiedlichen Blickwinkeln auf die Stadt zugeordnet, die als zentral für unsere Zeit identifiziert werden: (A) Ökologie, (B) soziale Integration oder, in anderen Worten, Armutsbekämpfung und (C) Integrierte Sichtweisen, was in Würdigung der hier untergebrachten Artikel, wohl am Treffendsten als ‚Kulturelle Aspekte‘ interpretiert werden darf. Wer die Beiträge aufmerksam studiert, wird viele kompetent geschriebene Aufsätze finden – zu allen heute aktuellen Schlagworten der Stadttheorie, was als besondere Qualität dieser Veröffentlichung hervorgehoben werden sollte.

Bei allen lobenswerten Etiketten der Veröffentlichung bleibt eine gewisse Ratlosigkeit bei den Leser/inn/en. Kein Vorwort, Nachwort, Klappentext oder ähnliches verrät, zu welchem Anlaß dieses Mammutwerk entstanden ist, wer diese beachtliche Leistung des Schreibens und Zusammentragens von Erfahrung gesponsort hat, und für welche Zielgruppe die ganze Mühe unternommen wurde. Ist der Rezensent da etwa ungebührlich neugierig, statt sich beispielsweise über 5cm mehr Bücherrücken im Regal zu freuen? Sicher wird niemand auf die Idee kommen, den Band konsequent von vorne bis hinten durchzuarbeiten – dazu sind dann doch zu viele Wiederholungen drin, und auch der Schreibstil ist nicht immer so ausgereift, dass die Inhalte vor Sprachkunst in den Hintergrund träten. Also wäre eine Orientierung zum Auffinden bestimmter Informationen in dem großen Buch nützlich, zusätzlich zu dem immerhin vorhandenen Register am Ende. Ich betrachte das Werk daher als eine Ergänzung zu den inzwischen zahlreich angebotenen an-

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 language.

Available TRIALOG-issues in English:

48 (1/96)	Infrastructure for Sustainable Development
50 (3/96)	Habitat II: Crowding and Health
51 (4/96)	Tailor-made?
55 (4/97)	Planning Local Government
58 (3/98)	Urban Heritage and Cultural Tourism
60 (1/99)	Gender and Sustainable Cities
63 (4/99)	Planning & Health
65 (2/00)	Urban Agriculture
66 (3/00)	Local Heroes
69 (2/01)	Southern Africa
70 (3/01)	Peripheries
71 (4/01)	Eco-technology
72 (1/02)	Eco-community
73 (2/02)	Disaster Relief
74 (3/02)	Urban Land Management
75 (4/02)	New Settlements
78 (3/03)	Social Production of Habitat in Latin America
79 (4/03)	Tourism and Development
80 (1/04)	Neo-liberal Urbanity?
81 (2/04)	Micro Governance
82 (3/04)	Urban Mobility

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

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

Membership / orders for previous issues:
Peter Gotsch, Luisenstraße 71, D-76137 Karlsruhe,
Germany, e-mail: pg@glora.org

Subscription of TRIALOG (4 issues/year):
Euro 35,- for personal orders (plus postage)
Euro 45,- for institutions (plus postage)
Euro 20,- for students (plus postage)

Orders for subscription / for single issues
(72 and later):
IKO - Verlag für interkulturelle Kommunikation
Postfach 900 421, D-60444 Frankfurt a.M.,
Germany, e-mail: info@iko-verlag.de

For more information: www.trialog-journal.de

deren Readern zum Thema Stadt, wobei hier als Besonderheit noch der relativ hohe Anteil an Erstveröffentlichungen ein erwähnenswertes Charakteristikum ist.

Kosta Mathéy

Blore, I., Devas, N., Slater, R.: Municipalities and Finance – Sourcebook for Capacity Building, Earthscan, London 2004, 179 S., 24.95 British Pounds (orders@lbsltd.co.uk)

Nach zwei vorangegangenen 'Sourcebooks' zu den Themen 'Public-Private Partnerships' und 'Community Partizipation' ist dies das dritte Handbuch, welches von DFID finanziert und von GHK Consulting herausgegeben wird. Wie auch schon in den vorangegangenen Büchern ist die Präsentation dieses umfangreichen Themas 'Stadtfinanzen' herausragend und sehr anschaulich und übersichtlich gemacht. Das konzeptionelle Modell der Autoren ist bestechend einfach: Gute Managementkapazität ermöglicht sowohl umfangreichere Ressourcen-Mobilisierung wie auch sinnvollere Ausgaben der öffentlichen Hand, und beides bedeutet größeren politischen Einfluss und breitere Unterstützung der Wähler und der Wirtschaft, was zur Nachhaltigkeit der Reformen beiträgt.

Das Buch ist dementsprechend in die Teile (i) Strategien zur Stärkung städtischer Managementkapazitäten, (ii) Mobilisierung von mehr Geld, (iii) Geld sinnvoller und besser ausgeben, und (iv) Nachhaltigkeit der Innovationen gegliedert. Die Autoren gehen von der Prämisse aus, dass Städte erheblich reicher an Ressourcen sind, als oft angenommen; es kommt eben nur auf gutes Management und eine Stärkung des finanziellen Managements an. Hierbei werden diverse (schon klassische) Konzepte der effizienteren Steuererhebung, der verbesserten und transparenteren Budgetierung, einer effektiveren Kostenkontrolle, einer Reform der Buchhaltung durch 'double entry', Computerisierung und der Aufbau von Gemeindeinvestment-Fonds vorgestellt. Der theoretische Text des Handbuchs wird anschaulich ergänzt durch eine große Anzahl von konkreten Fallbeispielen aus Kenia, Sri Lanka, Indien, Pakistan, Uganda, Brasilien und Latein Amerika. Im Schlusskapitel, welches ein Rahmenwerk für die Einführung der diskutierten Maßnahmen vorstellt, werden die Konzepte übersichtlich zusammengestellt, und die Autoren skizzieren ihre Empfehlungen in Bezug auf Gemeinden, die entweder dynamisch, unter Erfolgsdruck stehend, frustriert oder als erfolglos gelten. Ein gelungenes Werk, und gerade auch für Nicht-Experten geeignet!

Florian Steinberg

Wohnungswesen

Ludl, Herbert (Ed.). Das Wohnmodell Inter-Ethnische Nachbarschaft. 191 S. ISBN 3-211-20174-2. 2003. Springer Verlag Wien.

Im Jahre 1977 erzielte die Wiener Wohnbaugenossenschaft Sozialbau in dem fünften Wiener Bauträger-Wettbewerbs den ersten Preis und konnte in der Folge dieses Projekt ausführen. Es entstanden 140 Mietwohnungen, die im Verhältnis 50:50% von Ausländern

und Österreichern belegt werden sollten. So kamen 300 Menschen aus 18 Nationen unter einem Dach zusammen: Das Projekt setzte in einer innenpolitisch kritischen Epoche hoher Fremdenfeindlichkeit ein wichtiges gesellschaftliches Zeichen.

Zwei Jahre nach Erstbezug der Anlage wurden das Projekt durch den Wohnungswissenschaftler Dr. Joachim Brech evaluiert, dessen gekürzter Endbericht einen Teil dieser Publikation bestreitet. So zeichnet sich ein sehr differenziertes Bild ab von den Erfolgen und Schwierigkeiten des Modells, das aber unter dem Strich als Einzelprojekt wie auch aufgrund seiner allgemein richtungweisenden wohnungspolitischen Innovationen als eindeutiger Erfolg gewertet werden kann. So zeigt sich z.B., dass eine freiwillige Nachbarschaft unterschiedlicher Nationalitäten von über 80% der Bewohner der Anlage als Bereicherung empfunden wird, und diese Qualität durch die vorhandenen Gemeinschaftsräume und andere Begegnungsorte noch unterstrichen wird. Das Modell Sozialbau zeigt darüber hinaus, dass unter den Rahmenbedingungen der immer schon fortschrittlichen Wiener Wohnbau-Gesetzgebung ein Miet-Wohnmodell ohne Baukostenzuschuss und allen Nutzungsfreiheiten wie beim Eigenheim möglich und sogar ökonomisch vorteilhafter ist.

Obwohl es auch woanders in Europa integrierte Wohnmodelle mehrerer Nationalitäten gibt (im Anhang des Bandes), ist die hier dargestellte Erfahrung gerade durch die Kombination vieler zukunftsweisender Innovationen ein spannendes Experiment, deren Lektüre zu weiteren Initiativen anregt und nachdrücklich empfohlen werden kann.

Kosta Mathéy

Baken, Robert-Jan. Plotting, squatting, public purpose and politics. Land market development, low-income housing and public intervention in India. 422 S., ISBN 0-7546-3554-6. GBP 50,-. 2003. Ashgate Publishing, BG-Aldershot GU11 3HR. (www.ashgate.com)

Die 400-Seiten-Publikation enthält die gekürzte Fassung einer PhD-Dissertation über Formen des Zugangs zu Land und Boden im indischen Bundesstaat Andhra Pradesh. Während des 7-jährigen Entstehungsprozesses der Arbeit hat der Autor viel theoretisches und empirisches Material gesammelt, das gewissenhaft an den Leser weitergegeben wird: Die 30-seitige Einleitung erläutert u.a. die Absicht des Autors, eine ganzheitliche Sicht seines Themas zu vermitteln (was man auch leicht als das Fehlen einer konkreten Fragestellung mißverstehen kann) und so etwas wie Betrachtungen zum Stand der Forschung. Kapitel 2-4 sind der Einführung in Indische Politik, deren bisher spärlichem Engagement in der Land- und Wohnungspolitik und der Verwaltungsstruktur gewidmet. Kapitel 5-9 befassen sich mit den Ergebnissen der Feldforschung, d.h. der Kenndaten und Stadtgeschichten der beiden untersuchten Gemeinden Vijayawada und Visakhapatnam, den dortigen Veränderungen in der Landnutzung 1971-93, und dem Bodenmarkt für reiche und arme Bevölkerungs-

gruppen. Kapitel 10 beschreibt staatliche Interventionsmechanismen im Bodenmarkt, und im Schlusskapitel werden schließlich Antworten gegeben auf fünf zu Beginn der Arbeit aufgelisteten 'zentralen Forschungsfragen' – zusammen mit Politikempfehlungen.

Für Forscher, die Fakten zu Bodenfragen in Andhra Pradesh suchen, leistet diese durchweg deskriptive Arbeit nützliche Dienste. Eine theoretische Erleuchtung kann nicht erwartet werden und ist sicher auch nicht beabsichtigt. Lesern ohne die notwendige Muße, sich durch das dicke Buch durchzuarbeiten, seien des Autors kürzere Research Papers an der Amsterdam Free University empfohlen (vergl. TRIALOG 2, S. 41, 1995).

Kosta Mathéy

Schittich, Christian (Hrsg.). Verdichtetes Wohnen. 174 S. ISBN 3-7643-7114-5. 2004. Edition Detail, Birkhäuser Verlag, Basel (www.birkhauser.ch).



Mit steigenden Grundstückspreisen und Transportkosten werden höhere Siedlungsdichten attraktiver, und mit dem Argument des vermeintlich besseren Schutzes der Umwelt (da weniger Landverbrauch) wird die dichte Bauform schmackhaft gemacht. Dabei zeigen die in diesem Band versammelten 23 Beispiele (vorrangig aus Zentraleuropa,) dass dieses halb entschuldigende Argument gar nicht nötig wäre, denn Dichte, gute Architektur und hoher Wohnwert lassen sich gut vereinen. Die Zeitschrift Detail als Mitherausgeber des Bandes beweist dazu mittels Schnittzeichnungen die problemlose Baubarkeit der abgebildeten Bauwerke. Ein schönes Buch also von und für Architekten – wenn da nicht ein anderes Detail mitspielen würde: die weit verbreitete Lustlosigkeit, intelligent aufgebaute und flüssig formulierte Texte zu verfassen. Bei den relativ belanglosen Projektbeschreibungen wird dieses Manko ja noch durch die Abbildungen relativiert, aber wenn wir dann z.B. bei einem der drei Einleitungskapitel lesen, dass in Deutschland deshalb ein Bedürfnis nach Wohneigentum besteht, weil diese Wohnungen größer seien (Eberhard Wurst, S. 28), kann man nur schnell weiterblättern. Ausgesprochen leserfeindlich ist auch die Unterschlagung der Projektadressen, so als ob die Angst bestünde, der durch die perfekten Photos vermittelte Eindruck könne sich in Realität und mit Gebrauchsspuren der Bewohner relativieren. Trotz der bezeichneten Einwänden immer noch eines der besseren Architekturbücher über Wohnungsbau.

Kosta Mathéy

United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat): Handbook on Best practices, Security of tenure and Access to Land – Implementation of the Habitat Agenda, UNCHS, Nairobi 2003, infohabitat@unhabitat.org.

In flexiblen Ansätzen zur Sicherung von Grund und Boden in der Hand der Armen, der Einführung von Gesetzgebung zum Schutze vor gewaltsamer Evakuierungen etc., identifiziert dieses Buch Innovationen in den Bereichen von Landmanagement, Bodenrechtsformen, und Landnutzung („land tenure“). Als Teil der UN-Habitat Kampagne für Gesicherten Zugang zu Boden für Alle („Secure Tenure for All“) werden eine Reihe von so genannten besten Praktiken („best practices“) in Indien, Chile, Pakistan, UK, Philippinen, Spanien, Elfenbeinküste, Brasilien, Senegal, Nicaragua und Namibia vorgestellt. Einige dieser Best Practices – wie die hinlänglich bekannten Slum Networking Projekte Indiens, die Initiative der SEWA Bank in Gujarat oder Khuda-i-Basti in Pakistan – sind vielleicht schon zu oft in anderem Zusammenhang vorgestellt worden. Aber immerhin lässt sich damit aufzeigen, wie (lokale) Regierungen innovative Grund- und Bodenpolitiken der Habitat Agenda (1996) umsetzten, und welche Probleme und Herausforderungen noch zu überwinden sind. Die Schlussfolgerungen weisen, ohne dass es uns überraschen würde, erneut auf die schon bekannten Prinzipien von mehr Betroffenenbeteiligung, Dezentralisierung der Verwaltungsfunktionen, Capacity Building, der Befürwortung von Verpachtung oder Nutzungsrechten gegenüber Eigentum, Informationstechnologie, Relevanz von Gender, sowie strategischer Partnerschaften hin. Ein Themenbereich der erneut nach mehr internationaler Hilfe ruft, während die bilateralen und multi-lateralen Geber ihre Unterstützung für den Habitat- und Stadtentwicklungssektor auf „Sparflamme“ halten.

Florian Steinberg

Gesellschaft und Politik

Brook, Penelope J.; Timothy C. Irwin (eds.). Infrastructure for Poor People. Public Policy for Private Provision. 286 S., ISBN 0-8213-5342-X.

Die zentralen Beiträge dieser Veröffentlichung wurden ursprünglich für eine von der Weltbank gesponsorte Konferenz mit dem Titel ‚Private Solutions and the Poor‘ in London im Jahre 2000 geschrieben und enthält acht Aufsätze. Das Thema verbindet zwei der gegenwärtig bevorzugten Schwerpunkte bei Entwicklungsprojekten der Weltbank: Armutsbekämpfung und Privatisierung ehemals öffentlicher Dienstleistungen. Dabei geht es darum, mit welchen Mitteln es die Gemeinden erreichen können, bei gleichzeitigem Subventionsabbau eine menschenwürdige Mindestversorgung der armen Bevölkerungsgruppen mit Infrastruktur zu garantieren, aber gleichzeitig auch für Investoren attraktive Gewinnmargen zuzulassen. Zu den diskutierten Strategien gehören verschiedene Regulierungsinstrumente, Performance Monitoring, Quersubventionierung, Verhinderung von Monopolbildung

einzelner Anbieter etc. Das Leitthema der Strategie wird von Michael Klein, dem Direktor der Private Sector Advisory Services bei der Weltbank, im Vorwort angestimmt: ‚Competitions should be permitted wherever possible‘.

Auch wenn die Empfehlungen kaum über die bereits allseits bekannte Weltbank Politik hinausgeht und somit mit wenig wirklich neuen Ideen aufwartet, sind die umfangreichen Daten zum Fortschritt der Verarmung in den Ländern des Südens und die aktuellen Statistiken der Infrastrukturversorgung für vielerlei Zwecke nützlich.

Kosta Mathéy

Nuscheler, Franz, Entwicklungspolitik. 5. Auflage. 656 S. ISBN 3-8012-0350-6. € 17,-. Verlag JHW Dietz Nachf., Bonn (www.dietz-verlag.de)

Die erste Auflage dieses ‚Lern und Arbeitsbuches‘ erschien bereits 1985 und mauserte sich schnell zum Standardwerk über Entwicklungsländer und – Politik. Selbstverständlich haben sich seit 1985 die globalen Beziehungen gründlich gewandelt, die alten Theorien über die Dritte Welt sind größtenteils vergessen, die Zweite Welt ist zerfallen und eine neue Armut macht sich selbst in Europa bemerkbar. Daher der Entschluss des Verlages, nicht mehr nur die jeweils vorausgehende Auflage des Buches fortzuschreiben, sondern sie durch ein von Grund auf neu konzipiertes Werk zu ersetzen. Aktuelle Themen wie Globalisierung, die Millennium-Ziele, die digitale Spaltung der Welt, Terrorismus, Umweltkrisen, Wasserkriege, internationale Finanzzentren und der Casino-Kapitalismus beherrschen das Buch. Die vielerorts erfassten Statistiken werden nicht nur, wie in UN-Publikationen, aufgelistet, sondern gedeutet, was die Zahlen erst verständlich und manchmal auch unglaublich macht.

Die fünf Hauptteile der Publikation beschäftigen sich mit der Nord-Süd Dichotomie, Armut und Entwicklung, globale Wirtschaftstendenzen und -Konzepte, Entwicklungspolitik und mögliche Perspektiven für die Zukunft. Ein entwicklungspolitisches Glossar erleichtert Einsteigern in die Thematik das Verständnis, darüber hinaus werden zentrale Schlüsselbegriffe im Kontext der einzelnen Kapitel in Kästen ausführlicher erläutert. Die Bibliographie enthält in erster Linie deutschsprachige Literatur, was die Verwendung im Unterricht erleichtert. Damit sollte das Werk zur Grundausstattung einer Bibliothek gehören, die sich mit internationalen Fragestellungen befasst.

Kosta Mathéy

Reder, Christian. Afghanistan, fragmentarisch. ISBN 3-211-20428-8, 204 S., 2004. Springer Verlag, Wien (www.springer.at).

Der Autor, Mitarbeiter des 1980 gegründeten Österreichischen Hilfskomitees für Afghanistan, zeichnet mit dieser Essay-Sammlung ein skizzenhaftes Bild der bereits vor der Machtübernahme durch die Taliban verworrenen Verhältnisse in Afghanistan. Die zwölf Kapitel handeln u.a. über die Situation im Land 1982, die den Aufbau der Hilfsorganisation veran-

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.

Die Beiträge in TRIALOG sind in Deutsch oder Englisch mit einer Zusammenfassung in der anderen Sprache.

Themen der letzten Jahrgänge:

63 (4/99)	Planning & Health
64 (1/00)	Algier
65 (2/00)	Urban Agriculture
66 (3/00)	Local Heroes
67 (4/00)	Aneignungen und Transformationen
68 (1/01)	China
69 (2/01)	Southern Africa
70 (3/01)	Peripheries
71 (4/01)	Eco-technology
72 (1/02)	Eco-community
73 (2/02)	Disaster Relief
74 (3/02)	Urban Land Management
75 (4/02)	New Settlements
76 (1/03)	Stadt und Wüste
77 (2/03)	Infrastruktur und Entsorgung
78 (3/03)	Social Production of Habitat in Latin America
79 (4/03)	Tourism and Development
80 (1/04)	Neo-liberal Urbanity?
81 (2/04)	Micro Governance
82 (3/04)	Urban Mobility

Einzelheft 10,- Euro (zzgl. Versand)

Ältere Einzelhefte (bis einschl. Nr. 71) können für 6,- Euro/ Heft (zzgl. Versand) beim Verein bezogen werden.

Mitgliedschaft im Herausgeberverein: 65,- Euro im Jahr (Mitgliedsbeitrag incl. TRIALOG-Abo)

Antrag auf Mitgliedschaft/ Bestellung älterer Einzelhefte (bis einschl. Nr. 71): Peter Gotsch, Luisenstraße 71, D-76137 Karlsruhe, Germany, e-mail: pg@glora.org

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

Abo-Bestellung / Bestellung Einzelheft (ab Heft 72): IKO - Verlag für interkulturelle Kommunikation Postfach 900 421, D-60444 Frankfurt a.M., Germany, e-mail: info@iko-verlag.de

Mehr Infos: www.trialog-journal.de

lasste, Eindrücke des Autors bei einem erneuten Besuch 2003, die Lebensgeschichte des afghanischen Literaten Ali Muhammed Zahma; über literarisch-historische Berichte von Reisenden aus der westlichen Welt, über die Erfolge und Misserfolge des Österreichischen Hilfskomitees bis 1994, als dieses ihre Arbeit vor Ort aufgeben musste, über die wiederholte Unterdrückung der Region Nuristan seitens unterschiedlicher Machtgruppen, über den Entwurf und Bau einer Gesundheitsstation durch österreichische Studierende, über die Ansichten eines Mudshahedin, der während seines Exils in Frankfurt lebte, über die Verstrickungen ausländischer Geheimdienste etc.

Angesichts der dürftigen und unübersichtlichen Informationslage zu Afghanistan ist die Publikation sicher allseits willkommen – auch wenn es sich um eine sehr persönliche Variante der Geschichtsschreibung handelt, die – wie der Titel schon andeutet – fragmentarischen Charakter wahr. Der Band ist schlicht-ästhetisch gesetzt, mit kleinen Bildchen im oberen Viertel jeder ungeraden Seite und einigen unendlich klein gedruckten Anhängen und Bildunterschriften. Der Schreibstil ist eher literarisch und hebt sich so von vielen ‚Expertenberichten‘ ab, was mitunter allerdings auf Kosten der Präzision der Informationen geht.

Kosta Mathéy

Strauss, J., et al: Indonesian Living Standards – Before and After the Financial Crisis, 2004, 402 S., US \$ 25.90. Institute of Southeast Asian Studies/ISEAS, 30 Heng Mui Keng Terrace, Pasir Panjang, Singapore 119614, publish@iseas.edu.sg.

Die südostasiatische Wirtschaftskrise von 1997 hat viele das Fürchten gelehrt. Glücklicherweise hat sich der Sub-Kontinent relativ schnell wieder erholt, allen voran Thailand. Bei Indonesien meinte man, dass die Situation etwas aussähe, da das Armutsniveau schon vor der Wirtschaftskrise recht hoch war.

Anhand von Daten der Indonesia Family Life Surveys der Jahre 1997 und 2000 weist das Team der Rand Corporation (Centre for the Study of the Family in Economic Development) und der Gadjah Mada Universität (Yogyakarta, Indonesien) auf, welche Veränderungen im Beschäftigungsbereich, in den Lebensstandards, Erziehungswesen, Gesundheit, Familienplanung, sozialen Netzwerken und der Gemeinde-dezentralisierung sich ergeben haben. Erstaunlicherweise können die Autoren nachweisen, dass die Familien wieder ihren Lebensstandard aus der Zeit vor der Krise zurückerlangt haben, bzw. ärmere Haushalte sogar ihre Kaufkraft-Situation etwas verbessert haben. Für viele dürften diese Ergebnisse als recht kontrovers und überraschend erscheinen, und die Datenlage ist nicht total überzeugend: Gespart blieben die Verschlechterungen auf dem Habitat und Infrastruktursektor, wo bis heute noch nicht das selbe Investitionsniveau erreicht wurde und wo erheblicher Rückgang in Lebensqualität nachgewiesen wurde, u.a. in Vorbereitung der von der ADB-finanzierten National Urban Shelter Sector Project (NUSSP). Unerwähnt bleibt auch die Euro 60 Milliarden schwere Staats-schuld, die von der Regierung im Rahmen des

wirtschaftlichen Kollapses übernommen wurde, um die Schulden gescheiterter oder betrügerischer Geschäftsleute zu entlasten, und die nun nicht nur für Generationen die staatlichen Investitionsbudgets reduzieren wird, sondern auch Abhilfe für die Armen begrenzt. Befürworter der liberalisierten Marktwirtschaft können in diesem Buch sicherlich eine Argumentationshilfe dafür sehen, dass der Markt alles (selbst und recht schnell) regelt.

Florian Steinberg

Hew, D., Wee Nee, L.: Entrepreneurship and SMEs in Southeast Asia, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), Singapore 2004, , 245 S., US \$ 29.90 (books@iseas.edu.sg)

Die „Tiger-Ökonomien Südostasiens waren über viele Jahre hin bekannt wegen der dort ansässigen multinationalen Firmen und wegen der Förderung direkter ausländischer Investitionen. Doch die Wirtschaftskrise von 1997-98 und die dadurch verursachte Verlangsamung des Wirtschaftsbooms hat eine Revision der wirtschaftlichen Strategien und Ausrichtung zur Folge gehabt. Hierzu gehört die Förderung kleiner und mittlerer Betriebe (Small and Medium Enterprises/SMEs) als Ausgangspunkt für eine Wirtschaftsstrategie, die auf der Konsolidierung des ‚Mittelstandes‘ aufbaut. Und es erweist sich mal wieder, dass Klassiker wie Schumpeter noch zu diesem Thema zitiert werden können, denn bei Förderung von SME geht es auch heute noch um (i) Produktinnovation, (ii) Modernisierung des Produktionsprozesses, (iii) Erschließung neuer Märkte, (iv) Sicherung von Rohstoffversorgung, und (v) Reorganisation und Stärkung der Kapazitäten der Industrie. Die hier vorgestellten Erfahrungen aus Südostasien (u.a. Thailand, Malaysia, Indonesien, Philippinen, Singapur) sprechen von der Notwendigkeit einer Stimulierung privater Unternehmerschaft, dem Aufbau von Allianzen und internationalen Netzwerken, Erweiterung der Kreditwürdigkeit, integrierten Ansätzen der SME Förderung und von SME „Clusters“, der Förderung der fachlichen Qualifizierungen, und der Vernetzung mit größeren/großen Betrieben. Es wird empfohlen, diese Strategien zu integrieren und als Teil der nationalen Wirtschaftsförderung einer größeren Zahl von SMEs zugute kommen zu lassen.

... Und was hat das alles mit dem Thema der Stadt zu tun? Sehr viel sogar, denn Städte sind Standort von SMEs, bieten Märkte für ihre Produkte und sind Lieferanten einer nicht endenden Masse an Arbeitskraft.

Florian Steinberg

Campbell, Tim. The Quiet Revolution. Decentralization and the Rise of Political Participation Latin American Cities. 208 Seiten, ISBN 0-8229-5796-5, 2003, GBP 18,50. University of Pittsburgh Press, Pittsburgh. Bezug: Eurospan, 3, Henrietta Street, London WC2E 8LU.

Die Publikation, offensichtlich die überarbeitete Fassung einer Thesis am MIT, unterstreicht den Dezentralisierungs-Prozess in Lateinamerika, der den Gemeinden vielfach

höhere Steuereinnahmen im Vergleich zu den früheren Transfer-Zahlungen aus der Staatskasse bescherte. Politisch gesehen bedeutet das eine Umwälzung, die – anders als die Stadtguerilla der 1960er Jahre – verhältnismäßig unblutig von Statten ging, insbesondere für die bisherigen Machthaber. Weniger Transfer-Zahlungen, und damit auch weniger Einkommens-Umverteilung, freut die Weltbank (den derzeitigen Arbeitgeber des Autors) und wird in gewissen Kreisen hoch gelobt. So ist es nur überzeugend, dass die Feldforschungen des Autors in Mexiko und Chile 1989-1997 direkt in der Empfehlung einer stärkeren Dezentralisierung der Steuerhoheit auch für alle anderen Länder münden.

Sicher wird niemand eine stärkere Dezentralisierung in Lateinamerika pauschal ablehnen. Doch sicher wäre eine differenziertere Sichtweise angesagt, in der die Faktoren zunehmender Verarmung, die Rolle der Globalisierung und Privatisierung, externe Einflussfaktoren durch internationale Drogenpolitik, Entwicklungs-Kredite, Kartelle oder Patente zumindest erwähnt werden.

Kosta Mathéy

Campbell, T., Fuhr, H. (eds.): Leadership and Innovation in Subnational Government – Case Studies from Latin America, World Bank Institute, WBI Development Studies, Washington 2004, 450 S. (books@worldbank.org).

Obwohl der Titel es verschweigt, sind Dezentralisierung und Staatsreform die Hauptbezugspunkte für die Autoren dieses imposanten Buches, welches Resultate einer ‚Innovations Studie‘ des Weltbank Institutes präsentiert, die 1995-1997 durchgeführt wurde und 21 Fallstudien dokumentierte. Das Buch ist in drei Teile gegliedert, mit 18 Beiträgen.

Teil Eins erläutert die wesentlichen Tendenzen der Dezentralisierung und Reform der lokalen Verwaltung in Lateinamerika; dies schließt ein die politische und fiskale Reform, die Demokratisierung, die interne lokale Regierungsreform (‚internal governance‘) von Städten und Gemeinden, sowie die Kooperationsmöglichkeiten für die Weltbank. In der Erläuterung der Forschungsansätze, spezifizieren die Autoren weiter ihre Fragestellungen, die mit dem Leistungsniveau der öffentlichen Hand (‚administrative performance‘), dem fiskalischen Management und der finanziellen Ressourcenmobilisierung, der Bereitstellung öffentlicher Dienstleistungen, der Förderung der Privatwirtschaft und einer privaten Beteiligung an öffentlichen Diensten sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit an Entscheidungsprozessen der Planung und der Budgetierung von öffentlichen Ausgaben zu tun haben.

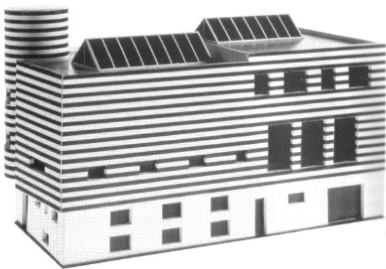
Im zweiten Teil des Buches werden mehrere Fallstudien zu den soeben genannten Themen präsentiert. Es handelt sich hier um Erfahrungen öffentlicher Beteiligung an städtischer Investitionsplanung in Tijuana (Mexiko), dem Management städtischer Steuern in Kolumbien, um Innovationen in der Verwaltung und dem Management öffentlicher Dienste in Mendoza (Argentinien) und Conchali (Chile), dem berühmten Model partizipativer Budgetierung

in Porto Alegre (Brasilien), dem innovativen öffentlichen Transport in Curitiba sowie dem Genossenschaftssystem in der städtischen Versorgung mit Infrastruktur in Santa Cruz (Bolivien) und dem interessanten Kleinkredit-Programm PRODEL in Nicaraguanischen Städten, mit dem Wohnungsverbesserungen, Infrastrukturan schlüsse und Kleinbetriebe gefördert werden.

Der dritte Teil des Buches ist auf die Donororganisationen zugeschnitten, hier durch US AID und GTZ vertreten, welche ihre jeweiligen programmatischen Ansätze für die Förderung von Dezentralisierungsmaßnahmen umreißen. Hier heben die Herausgeber hervor, dass es vor allem um eine Verschmelzung von wirtschaftlichen und politischen Reformen gehen muss. Bei allen Fallstudien lässt sich eine deutliche Rolle der Führungskapazität der Stadtverwaltungen und ihrer Bürgermeister oder ‚Urban Manager‘ herauskristalisieren. So verwundert es dann nicht, dass dem Zeitalter der Internationalisierung und Globalisierung zugeschrieben wird, dass Erfahrungsaustausch und die Bildung von Netzwerken gefördert werden müssen, ‚Langzeitcommitment‘ und Vertrauen aufzubauen sind, der Mittelschicht eine wesentliche Führungsrolle zugeschrieben wird, während auf der anderen Seite neue Partnerschaften und soziales ‚Marketing‘ der breiteren Anwendung von Erfolgsmodellen helfen kann. Man sollte annehmen, dass dieses Buch auch in anderen Kontinenten, mit Sicherheit in Asien, von großem Interesse sein sollte.

Florian Steinberg

Martin, Brenda; Sparke, Penny (Eds).
Women's Places: Architecture and Design 1860-1960. 178 S. ISBN 0-415-28449-X. 2003. Routledge, London.



Im Gegensatz zu den meisten anderen Publikationen, die sich mit Gender und Architektur befassen, wird in diesem Werk der Fokus Frauen auf Auftraggeber und Nutzer des Raumes bezogen, und nicht auf das Geschlecht der Künstlerin bzw. Designerin. So handeln die ersten zwei Kapitel des Buches zum Einen über weibliche Raum-Identitäten und zum Anderen über die sogenannte Hall Sisters in West Wickham als weibliche Bauherren – beide Themen jeweils im späten 19. Jahrhundert angesiedelt. Chronologisch folgend, führt Kapitel Drei die Geschichte einer wohlhabenden Auftraggeberin vor, deren Interesse sich (zufälligerweise) statt Häuserbau auf Innenarchitektur konzentrierte. Auch der darauf folgende Aufsatz betrifft

mehr den Innenausbau, und zwar für besondere Persönlichkeiten wie z.B. Josephine Baker.

Die zweite Hälfte des Buches folgt einer ähnlichen Linie, nur eben zeitlich zwischen den beiden Weltkriegen und danach in Frankreich und England angesiedelt. Gemeinsamer Nenner der Beiträge, so die Herausgeberinnen, ist die bewusste Anerkennung von Frauen in der Geschichtsschreibung als Kundinnen oder auch Designerinnen – beides Rollen, die zuvor den Männern vorbehalten schienen. Ein kunstgeschichtlich interessantes Buch, jedoch ohne sichtbar direkten Bezug zu Themen, die uns heute bewegen.

Kosta Mathéy

Kessides, I.N. : Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition, The World Bank/Oxford University Press, Washington 2004, 306 S. (books@worldbank.org).

Infrastruktur gilt als eine der wesentlichen Voraussetzungen für wirtschaftliches Wachstum, für Armutsreduzierung, und internationale Wettbewerbsfähigkeit. Während des 20. Jahrhunderts waren die Hauptinfrastrukturbereiche – Elektrizität, Erdgas, Telekommunikation, Eisenbahnen, Wasserversorgung – vieler Länder in der Hand von (zumeist) staatlichen Monopolbetrieben. Nach Ansicht der Weltbank war dies der Grund für eine defiziente Versorgung mit diesen Dienstleistungen, speziell in Entwicklungsländern und Ländern der Übergangskönomien des vormaligen ‚sozialistischen‘ Blocks, und besonders die Armen wurden von dieser Situation sehr hart betroffen. Zu den üblichen Problemen gehörten die niedrige Produktivität dieser Wirtschaftsbetriebe, verbunden mit hohen Kosten, niedriger Qualität der Dienstleistungen, zu geringen Einnahmen, und letztlich zurückbleibenden Investitionen. In Anerkennung dieser negativen Diagnose haben viele Länder weitreichende Reformen und Privatisierungsmaßnahmen durchgeführt; Maßnahmen deren Auswirkungen zunehmend unter kritischen Beschuss der Öffentlichkeit geraten sind, da die Infrastrukturleistungen zu teuer geworden sind, oft unbezahlbar für viele Leute. Dieses Buch hat sich die Aufgabe gestellt, diese Privatisierungsreformen zu untersuchen und zu hinterfragen, ob die Privatisierung wirklich negativ war, oder nur bestimmte Einzelmaßnahmen. Dabei will es auch der Frage nachgehen, ob arme Familien wirklich so hart von der Privatisierung betroffen wurden. Die Resultate der Studien zur Elektrizitätswirtschaft, dem Sportwesen und der Wasserwirtschaft, deuten darauf hin, dass eine gerechtere Preispolitik angeraten ist, um im Sinne der sozialen Gerechtigkeit Infrastruktur allen zugänglich zu machen. Anstelle, wie früher üblich, die „Cross-Subsidy“ der Besserverdienenden für die Dienstleistungen der Armen als Lösung vorzuschlagen, ist der Autor der Ansicht, dass ein Preiswettkampf der privaten Anbieter zum Erreichen realistischer Preisniveaus führen wird. Da der Autor die Beweisführung zu dieser These erst nach weiterer Forschung in Aussicht stellt, kann man wohl nur antworten: ‚seeing is believing it!‘

Florian Steinberg

Impressum

Herausgeber von TRIALOG ist die Vereinigung zur wissenschaftlichen Erforschung des Planen und Bauens in Entwicklungsländern e.V. (gemeinnützig)

Postadresse für Redaktion und Verein:
TRIALOG, c/o PAR Planen und Bauen in
aussereuropäischen Regionen, TU Darmstadt,
El-Lissitzky-Straße 1, 64287 Darmstadt, E-mail:
Redaktion@trialog-journal.de

Verlag:
IKO-Verlag für interkulturelle Kommunikation,
Postfach 900421, D-60444 Frankfurt am Main,
Germany, Tel 069-784808, Fax 069-7896575,
Email: info@iko-verlag.de

Vertrieb: Südost Verlags Service GmbH (SVS)

ISSN Nr.: 0724-6234

V.i.S.d.P.: Peter Gotsch
Redaktion: Peter Gotsch, Sybille Jahn, Cornelia
Kerber, Edgar Schröder
Mitarbeit: Gisliind Budnick, Michael Peterek, Jürgen
Österreich

Satz / Layout: Anja Grunwald
Buchrezensionen: Kosta Mathéy
Veranstaltungen: Klaus Teschner
Titelbild: Anja Grunwald

Die in TRIALOG veröffentlichten Artikel repräsentieren nicht zwingend die Meinung der Herausgeber/innen und der Redaktion. Nachdruck ist mit Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet. Artikel, Ankündigungen und Informationen bitten wir an die Adresse des Vereins oder an die regionalen Kontaktpersonen zu richten:

Antje Wemhöner (Experts)
Zwingli-Str. 4, D-10555 Berlin
Tel/Fax 030 - 391 015 25
e-mail: A.Wemhoener@gmx.de

Kosta Mathéy (Buchrezensionen, Austauschabos)
Habsburger Str. 3, D-10781 Berlin
Tel 030 - 216 63 55, Fax 030 - 219 17 599
e-mail: KMathey@aol.com

Klaus Teschner (Finanzen, Veranstaltungen)
Lochnerstr. 26, D-52064 Aachen
Tel 0179 - 239 56 19, Fax 0241 - 442 188
e-mail: teschner@habitants.de

Michael Peterek (Aktuelles)
Eleonore-Sterling-Str. 8, 60433 Frankfurt am Main
Tel 069 - 530 98 328, Fax 069 - 530 98 329
e-mail: MPeterek@aol.com

Peter Gotsch (Mitgliederverwaltung)
Luisenstr. 71, D-76137 Karlsruhe
Tel 0721 - 608 71 54, Fax 0721 - 608 91 07
e-mail: pg@glora.org

Jürgen Oestereich (International cooperation)
Am Dickelsbach 10, D-40883 Ratingen
Tel/Fax 02102 - 60 740
e-mail: JOestereich@aol.com

Hassan Ghaemi
Carl-Ulrich-Straße 1D-64297 Darmstadt
Tel 06151 - 96 37 07, Fax 06151 - 96 37 09
e-mail: hassan.ghaemi@balluff-ghaemi.de

Gisliind Budnick
Heslacher Wand 35A, D-70199 Stuttgart
Tel 0711 - 607 19 65, Fax 0711 - 640 03 54
e-mail: gb@trialog.de.eu.org

Hans Harms
29 South Hill Park, London NW3 2ST, UK
Tel/Fax - 44 - 207 - 435 39 53
e-mail: hharms02@aol.com

Florian Steinberg
c/o Asian Development Bank (ADB)
06 ADB Avenue, Mandaluyong City
Metro Manila , Philippines
Tel +(632) 632 - 44 03 to 05, Fax +(632) 636 - 25 79
e-mail: fsteinberg@adb.org

Stand: Dezember 2004

Veranstaltungen / Forthcoming Events

Dec. 13 - 17, 2004 in Pampulha, Brazil

V Curso de Gestão Urbana e de Cidades. Venue: Fundação João Pinheiro: Alameda das Acácias, 70. Organised by Fundação João Pinheiro in partnership with World Bank Institute, Lincoln Institute, Ministério das Cidades, Instituto Polis, Contact: Flávia Brasil / Letícia Mourão Cerqueira, Fundação João Pinheiro – Escola de Governo Prof. Paulo Neves de Carvalho, Pampulha, Belo Horizonte, Brazil. Phone: (+55-31) 3448 9446, Fax: 3448 9613 / 3448 9571 <gestao.urbana@fjp.mg.gov.br>

January 8 - 13, 2005 in Mexico City, Mexico

4th Intern. Conference of Critical Geography. Conference languages: Spanish, English, French. Contact: Branca R. Ramirez <blama@cableonline.com.mx>

Jan. 26 - 31, 2005 in Porto Alegre, Brazil

5th World Social Forum, Organised by the Brazilian Association of Non Governmental Organisations (ABONG), ATTAC, MST, CUT and others. Contact: World Social Forum Office Team: Alessandra Ceregatti, Ana Roberta Alcântara, Daniel Merli, Isabel Pato, Patrícia Giuffrida - Rua General Jardim, 660, 8^o andar, sala 81, Cep 01223-010, São Paulo, SP Brazil. Phone: (55-11) 3258 8914, Fax: 3258 8469, <fsminfo@forumsocialmundial.org.br> www.forumsocialmundial.org.br

Feb. 15 - 18, 2005 in Rio de Janeiro, Brazil

Rio 5: World Climate & Energy Event and LAREF 2005, Latin America Renewable Energy Fair. Contact / information: www.rio3.com/index.html

Feb. 28 - Mar. 3, 2005 in Pretoria, South Africa

International Conference: Territory, control and enclosure: the ecology of urban fragmentation. Organised by CSIR, Pretoria. Contact: Karina Landman, CSIR, Building and Construction Technology, PO Box 395, Pretoria, 0001 South Africa. www.gatedcomsa.co.za/ or Dr. Georg Glasze, Geographisches Institut der Universität Mainz, D-55099 Mainz, Germany. Phone: (+49-6131) 3925750, Fax: (+49-6131) 3924736 www.gated-communities.de

April 28 - 29, 2005 in Sydney, Australia

International Conference: Other Worlds - Social movements and the making of alternatives. Sponsored by RC48, Research Committee on Social Movements and Collective Action, of the International Sociological Association (ISA). Hosted by the Research Initiative on International Activism, University of Technology Sydney. Call for papers; deadline March 1, 2004. Contact: James Goodman <james.goodman@uts.edu.au> www.international.activism.uts.edu.au

May 11 - 15, 2005 in Berlin, Germany

8th World Congress of Metropolis: "tradition & transformation - the future of the city". Organised by METROPOLIS, the global network of cities and the Urban Development Department, Senate of Berlin. Contact / information: Regina Krüger, coordinator Metropolis 2005, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Württembergische Str. 5, D-107 07 Berlin, Germany. Phone: (+49-30) 9012 3200, Fax: (+49-30) 9012 3249, <regina.krueger@senstadt.verwalt-berlin.de> www.metropolis2005.org

May 23 - 27, 2005 in Durban, South Africa

3rd International ecosan Conference: "Ecological Sanitation: a Sustainable, Integrated Solution". Venue: International Convention Centre, Durban. Organised under the patronage of the South African Ministry for Water and Forestry and the Council for Scientific and Industrial Research (CSIR) with the support of the Thekwini Municipality (Durban). Contact: Aussie Austin, Conference Chairperson <Laustin@csir.co.za> or <cdejager@saice.org.za> www.csir.co.za

June 26 - 30, 2005 in Cardiff, Wales, United Kingdom

5th International Congress on Environmental Geotechnics. Organised by the International Society of Soil Mechanics and Geotechnical Engineering (ISSMGE) and the British Geotechnical Association (BGA). Contact: Dr. David-Huw Owen, Development Manager, Geoenvironmental Research Centre (ENGIN 1), Cardiff University, P O Box 925, Cardiff CF24 0YF, Phone: (+44-029) 20 876697. <OwenDH@cf.ac.uk> www.grc.cf.ac.uk/5iceg/

July 1 - Oct. 31, 2005 in Beijing, China

Beijing Case - Culture of High Speed Urbanism. Die kulturelle Dimension städtischen Wachstums in Peking. Stipendienprogramm der Kulturstiftung des Bundes und des Goethe-Instituts Peking für Künstler/innen aller Sparten sowie Architektinnen und Architekten. Die Stipendiat/inn/en leben vom 1. Juli - 31. Okt. 2005 in Peking und arbeiten zu folgenden Themen: Städtebau und Architektur / kulturelle urbane Identität / Gesellschaft im Umbruch / Alltagskultur / neue öffentliche Räume / künstlerische Produktion als Impuls für Stadtentwicklung. Die Stipendien sind mit 2000 Euro monatlich dotiert. Info: <http://kulturstiftung-des-bundes.de>

July 4 - 8, 2005 in Istanbul, Turkey

XXII UIA World Congress of Architecture: "Cities of our World: The Grand Bazaar of Architectures" Organised by the Intern. Union of Architects (UIA) and the Chamber of Architects of Turkey. Contact: UIA General Secretariat, 51, rue Raynouard, 75016 Paris, France. Phone. (+33-1) 4524 3688, Fax. (+33-1) 4524 0278. <uia@uia-architectes.org> www.uia-architectes.org or: Chamber of Architects of Turkey, UIA 2005 Committee, Istiklal Cad. Büyükbarmak Sok. No.1 K-4, 34437 Beyoğlu, Istanbul. Phone: (+90-212) 252 9425, Fax: 252 9423 <sena@uia2005istanbul.org> www.uia2005istanbul.org

July 22 - 24, 2005 in Toronto, Canada

Capitalism, Nature, Socialism (CNS) Anniversary Conference: "Ecology, Imperialism and the Contradictions of Capitalism". Venue: York University, Toronto. Contact: <caltilia@yorku.ca> and <panaurora@usadatanet.net>.

September 6 - 8, 2005 in Kobe, Japan

APNHR International Conference: "Housing and Globalisation". Organised by The Asia-Pacific Network for Housing Research (APNHR). Conference language is English. Call for Papers, deadline for abstracts February 21, 2005, for registration August 10, 2005. Contact: Mr. Seita Mori (Conference Administrator), Faculty of Human Development, Kobe University, Kobe 657-8501, Japan. <hiraken@kobe-u.ac.jp> www2.kobe-u.ac.jp/hiraken/apnhr_conf/ or <http://web.hk/~apnhr/>