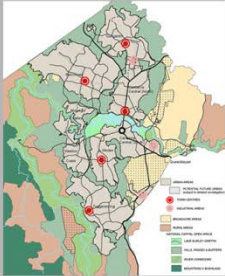




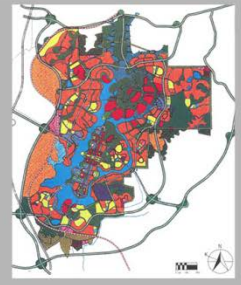
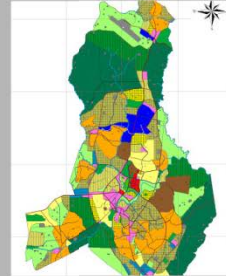
CANBERRA



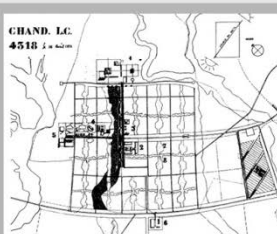
GABORONE



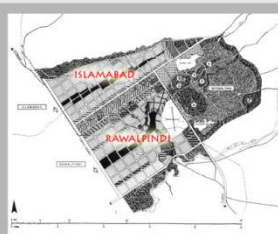
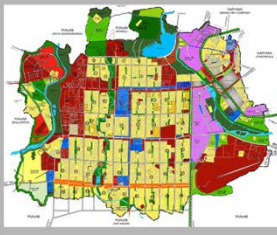
LILONGWE



PUTRAJAYA



CHANDIGARH



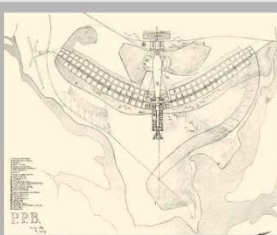
ISLAMABAD



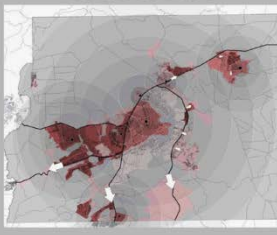
Michael Bose

DIE NEUEN HAUPTSTÄDTE DES 20. JAHRHUNDERTS -

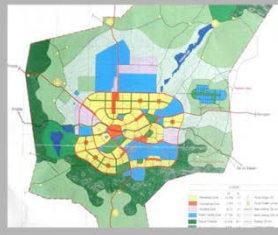
*Planung, Realisierung und
aktuelle Anforderungen*



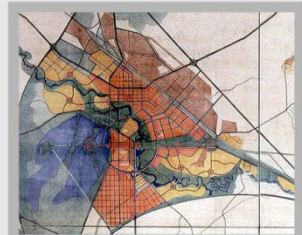
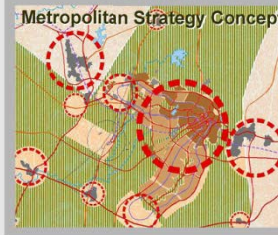
BRASILIA



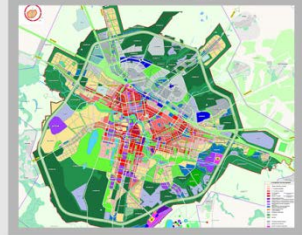
DODOMA



ABUJA



ASTANA



Band 1: Einführung, Hintergründe, Schlussfolgerungen

Impressum

Band 1:

***Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen
Einführung, Hintergründe, Schlussfolgerungen***

ISBN 978-3-941722-39-2

Titel des Gesamtwerkes::

*Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts –
Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen*

© HafenCity Universität Hamburg, Hamburg 2017

Herausgeber: HafenCity Universität Hamburg, Stadtplanung
Regional Development and Regional Planning
Dr.-Ing. Michael Bose

Kontakt: Michael Bose
e-mail: michael.bose@hcu-hamburg.de (bis 31/12/2017)
e-mail: michael-bose@t-online.de

Michael Bose

unter Mitarbeit von **Ursula Bartscher**

***Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts –
Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen***

Band 1:

Einführung, Hintergründe, Schlussfolgerungen

Vorwort

Die Publikation ist Ergebnis eines vierjährigen Forschungsprojektes, das ich als Leiter des Fachgebiets *Regionalentwicklung und Regionalplanung* der *HafenCity Universität Hamburg (HCU)* durchgeführt habe. Mein Dank gilt der *HCU* für die Bereitstellung von zeitlichen und finanziellen Ressourcen sowie für die Unterstützung durch die Bibliothek und durch das Rechenzentrum.

Die Studie beinhaltet eine vergleichende Untersuchung über die im 20. Jahrhundert neu gebauten Hauptstädte, einschließlich ihrer aktuellen Herausforderungen im 21. Jahrhundert. Acht der zehn untersuchten Hauptstädte habe ich gemeinsam mit meiner Frau, der Sozialpsychologin und Bibliothekarin *Ursula Bartscher*, besucht. Wir haben vor Ort Recherchen durchgeführt, lokale Planer und Wissenschaftler interviewt und persönliche Eindrücke in den Städten gesammelt. In zwei Fällen, in denen der Besuch vor Ort nicht möglich war, haben wir in Deutschland Experten, die zu den betreffenden Hauptstädten gearbeitet haben, interviewt. Alle Recherchen in den Hauptstädten und die Experteninterviews haben wir gemeinsam geführt und ausgewertet. Zahlreiche Fotos stammen von meiner Frau, sie hat die Tabellen mit vergleichenden Statistiken erstellt und Texte lektoriert. In dem mehrjährigen Forschungsprozess stand sie mir als Diskussionspartnerin mit Kritik und Anregungen zur Seite. Sie hat damit zentral zum Gelingen des Projektes beigetragen.

In dem vierjährigen Forschungsprozess haben mich jeweils mehrere Semester lang vier studentische MitarbeiterInnen während ihres Masterstudiums der Stadtplanung an der *HCU* hervorragend und sehr zuverlässig unterstützt. *Judith Nurman*, *Tim Leufker*, *Farina Bohnsack*, und *Markus Nagel*. Ohne ihre Unterstützung wären die Bewältigung der umfangreichen Literatur und des Bildmaterials sowie die Produktion des Endberichtes nicht möglich gewesen. Für ihre sehr engagierte und professionelle Arbeit mit vielen weiterführenden Ideen sage ich herzlichen und kollegialen Dank.

Last but not least wären die Fallstudien nicht ohne die Unterstützung der zahlreichen Fachkollegen und Kolleginnen in Planungsbehörden, Planungsbüros und Hochschulen in den untersuchten Hauptstädten und in Deutschland möglich gewesen. Ich möchte mich für die zur Verfügung gestellten Materialien, für die Experteninterviews und die Hintergrundinformationen bedanken. Mein besonderer Dank gilt der kollegialen und freundschaftlichen Aufnahme. Die Namen und Funktionen der 45 Interviewpartner sowie die Namen weiterer unterstützender Personen sind den einzelnen Fallstudien jeweils vorangestellt. In der Regel werden, wie mit ihnen vereinbart, keine Zitate der Interviewpartner wiedergegeben.

Hamburg im März 2017

Michael Bose

0.1 Inhaltsübersicht über das Gesamtwerk (11 Bände)

Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Vorwort

- 0.1 Inhaltsverzeichnis
- 0.2 Allgemeines Abkürzungsverzeichnis
- 0.3 Deutsche Zusammenfassung / English Summary

1. Hauptstadtgründungen im 20. Jahrhundert - eine Einführung

- 1.1 Persönliche Motivation und Fragestellung
- 1.2 Schwerpunkt der Untersuchung und Auswahl der Fallstudien
- 1.3 Stand der Forschung
- 1.4 Untersuchungsmethode
- 1.5 Ziel der Untersuchung
- 1.6 Hintergründe der Hauptstadtverlegung und der Standortwahl
- 1.7 Darstellung der nationalen Leistungsfähigkeit und Suche nach der „City Beautiful“

2. Die neu gebauten Hauptstädte und Regierungssitze - zehn Fallstudien

(Die Fallstudien werden jeweils in einem gesonderten Band, Bd. 2.1–Bd. 2.10, vorgestellt)

Band 2.1 Canberra seit 1908 - Australien

- 2.1.1 Politische Entwicklung und aktuelle sozio-ökonomische Situation des Landes
 - 2.1.2 Planungskonzepte für die Hauptstadt bis 1950
 - 2.1.3 Realisierungsmanagement und Umsetzung
 - 2.1.4 Veränderte Anforderungen und Masterpläne nach 1950
 - 2.1.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Canberra*

2.2 / 2.3 Gemeinsamer Prolog zu Chandigarh und Islamabad: Unabhängigkeitsbewegungen auf dem indischen Subkontinent und Staatenbildung von Indien und Pakistan

Band 2.2 Chandigarh seit 1949 - Indien

- 2.2.1 Standortsuche und das Planungskonzept von *Mayer* und *Nowicki*
 - 2.2.2 Das Planungskonzept von Le Corbusier und die Stadtentwicklung bis 1966
 - 2.2.3 Planungsmanagement, Umsetzungsstrategien und Gebietsreform 1966
 - 2.2.4 Pläne und Entwicklung von *Chandigarh* und der *TriCity* ab 1966/1968
 - 2.2.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung, Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Chandigarh*

Band 2.3 Islamabad seit 1959 - Pakistan

- 2.3.1 Politische und gesellschaftliche Hintergründe der Hauptstadtverlegung
 - 2.3.2 *Doxiadis* Theorie von *Dynapolis* als Grundlage für sein Planungskonzept
 - 2.3.3 Master Pläne und Planungsgutachten für Islamabad und die Metropolregion 1960-2010
 - 2.3.4 Planungsmanagement und Umsetzung
 - 2.3.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Islamabad*

Band 2.4 Brasilia seit 1956 - Brasilien

- 2.4.1 Aktuelle Situation des Landes und Vorgeschichte der Hauptstadtverlegung
 - 2.4.2 Planungskonzept
 - 2.4.3 Realisierungsmanagement und veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen
 - 2.4.4 Siedlungsentwicklung, Planungen und Konzepte im *DF* nach 1985
 - 2.4.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Brasilia*

Band 2.5 Gaborone seit 1963 - Botswana

- 2.5.1 Politische Entwicklung und sozio-ökonomische Situation des Landes
 - 2.5.2 Das Siedlungskonzept für die neue Hauptstadt und die Masterpläne bis 2000
 - 2.5.3 Realisierungsmanagement und Umsetzung
 - 2.5.4 Masterpläne und teilträumliche Entwicklungspläne nach 2000
 - 2.5.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Gaborone*

Band 2.6 Lilongwe seit 1965 - Malawi

- 2.6.1 Politische Entwicklung und aktuelle sozio-ökonomische Situation des Landes
 - 2.6.2 Planungskonzepte für die Hauptstadt bis 1994
 - 2.6.3 Realisierungsmanagement und Umsetzung
 - 2.6.4 Stadtentwicklung nach 1994 und der Masterplan 2010-2030
 - 2.6.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Lilongwe*

Band 2.7 Dodoma seit 1973 - Tansania

- 2.7.1 Sozio-ökonomische Situation und politische Entwicklung des Landes
 - 2.7.2 Planungskonzepte für die Hauptstadt bis 1985
 - 2.7.3 Realisierungsmanagement und Umsetzung der Pläne bis 1985
 - 2.7.4 Veränderte Anforderungen und Masterpläne nach 1985
 - 2.7.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Dodoma*

Band 2.8 Abuja seit 1976 - Nigeria

- 2.8.1 Aktuelle sozio-ökonomische Situation und politische Entwicklung des Landes
 - 2.8.2 Planungskonzepte für Abuja bis 1999
 - 2.8.3 Realisierungsmanagement und Umsetzung
 - 2.8.4 Planungskonzepte ab 2000
 - 2.8.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Abuja*

Band 2.9 Putrajaya seit 1993 - Malaysia

- 2.9.1 Gesellschaftliche Entwicklung und aktuelle Situation von Malaysia
 - 2.9.2 Hintergründe für die Verlegung des Regierungssitzes und die Standortwahl
 - 2.9.3 Das städtebauliche Konzept, der Master Plan und die Umsetzung
 - 2.9.4 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und der *Structure Plan 2025*
 - 2.9.5 Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Putrajaya*

Band 2.10 Astana seit 1994 - Kasachstan

- 2.10.1 Politische und gesellschaftliche Entwicklung von Kasachstan, Gründe für die Hauptstadtverlegung
 - 2.10.2 Die Stadtentwicklung der heutigen Stadt Astana vor 1997
 - 2.10.3 Planungskonzepte und Masterpläne für die Hauptstadt Astana 1997-2011
 - 2.10.4 Planungsmanagement und Umsetzungsstrategien
 - 2.10.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft
- Anhang: Literatur zu *Astana*

3. Weitere Hauptstadtplanungen / Hauptstadtprojekte im 20. und zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

3.1 Weitere Hauptstadtplanungen im 20. Jahrhundert im Überblick

- 3.1.1 **Nouakchott (1958) Mauretanien**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.2 **Belmopan (1970) Belize**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.3 **Sher-e-Bangla Nagor (1974) Bangladesh**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.4 **Sri Jayawardenapura Kotte (1982) Sri Lanka**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.5 **Yamoussoukro (1983) Côte d'Ivoire**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.6 Literatur zu Kapitel 3.1

3.2. Neue Hauptstadtprojekte zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

- 3.2.1 **Naypyidaw (2005)** **Myanmar**
- 3.2.2 **Ramciel (2011)** **Süd-Sudan**
 - **N.N. - (2012)** **Uganda**
 - **N.N. - (2013)** **Zimbabwe**
- 3.2.3 **Maidar City (2014)** **Mongolei**
- 3.2.4 **Cairo, New Capital (2015)** **Ägypten**
- 3.2.5 Literatur zu Kapitel 3.2

4. Wandel der Planungskonzepte und der Anforderungen in den zehn Hauptstädten

4.1 Die ersten Planungskonzepte der zehn Hauptstädte

- 4.1.1 Internationaler professioneller Austausch, finanzielle und personelle Unterstützung
- 4.1.2 Die städtebaulichen Leitbilder der ersten Konzepte und die Planer

4.2 Veränderungen der städtebaulichen Konzepte und Masterpläne im 20. Jahrhundert

- 4.2.1 Wandel der Planungsideen und Masterpläne sowie der Planer und Geldgeber
- 4.2.2 Städtebauliche Endzustandsvisionen versus strategische Planungskonzepte
- 4.2.3 Aktueller Bevölkerungsstand der zehn Hauptstädte

4.3 Stadtteil-, Stadt- und Siedlungsstruktur

- 4.3.1 Quartierskonzepte
- 4.3.2 Nutzungszuordnung, Körnigkeit, Dichte - Typisierung der Stadtstrukturkonzepte nach Albers
- 4.3.3 Ungesteuerte Suburbanisierung / Konzepte für eine regionale Siedlungsstruktur

4.4 Verkehr

- 4.4.1 Die autogerechte Stadt löst keine Verkehrsprobleme
- 4.4.2 Der Ausbau des ÖPNV wird oft vernachlässigt
- 4.4.3 Integrative Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich

4.5 Wohnungsversorgung

- 4.5.1 *Government Housing und Affordable Housing*
- 4.5.2 *Sites and Services* und *Resettlement*-Programme
- 4.5.3 *Slum Upgrading*
- 4.5.4 Zwangsräumungen

4.6 Urban Management and Good Governance

- 4.6.1 Politischer, rechtlicher und organisatorischer Rahmen der Stadtentwicklung
- 4.6.2 Organisationen für die Planungsdurchführung und die bauliche Umsetzung
- 4.6.3 Erfordernis regionaler Kooperationen / regionaler Organisationen
- 4.6.4 Kommunale Selbstverwaltung mit Regierungsvorbehalten
- 4.6.5 Bürgerbeteiligung / Partizipation

4.7 Planungsmethodische Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung

- 4.7.1 Vom Master Plan zum Urban Development Plan
- 4.7.2 Integrative Stadtentwicklungsplanung erfordert Sektor übergreifende Kooperation
- 4.7.3 Good Government – Good Governance
- 4.7.4 Dringend erforderlich: neue Strategien für *Housing for all*
- 4.7.5 Die ökologische Wende ist in der Stadt- und Verkehrsplanung noch nicht vollzogen
- 4.7.6 Ohne regionale Kooperationen - keine nachhaltige Stadtentwicklung
- 4.7.7 Die Verstädterung erfordert auch „große Pläne“, aber lokal angepasste Strategien

5.0 Anhang

- 5.1 Allgemeines Literaturverzeichnis
- 5.2 Die Autoren

0.2 Abkürzungsverzeichnis

Allgemein verwendete deutsche und englische Abkürzungen

(Spezielle Abkürzungen zu den einzelnen Fallbeispielen siehe Band 2.1–Band 2.10)

Abb.	Abbildung
BRT	Bus Rapid Transit
CAD	Central Administration District
CBD	Central Business District
CDA	Capital Development Authority
CIAM	Congress International Architecture Modern
CSO	Central Statistical Office
EAD	Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte
Ebd.	an gleicher (Fund-) Stelle
EFH	Einfamilienhaus
EH	Einzelhandel
EPZ	Export Processing Zone
EW	Einwohner
EXPO	Weltausstellung EXPO
f.	folgende (Seite)
ff.	folgende (Seiten)
GBP	<i>General Bebauungsplan</i> = <i>Master Plan</i> in zahlreichen sozialistischen Ländern
GDP	Gross Development Product = BIP / Bruttoinlandsprodukt
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
HDI	Human Development Index (UN)
Hsg.	Herausgeber
i.d.R.	in der Regel
LRT	Light Rapid Transit
m.E.	meines Erachtens
NGO	Non-Governmental Organizations
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MP	Master Plan
Modal Split	Anteil der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen
MRT	Mass Rapid Transit
NT	New Town
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSCE	Organization for Security and Cooperation in Europe
o.J.	ohne Jahresangabe
o.O.	ohne Ortsangabe
o.V.	ohne Verfasser
Percinct	„Bezirk“/„Quartier“, bestehend aus mehreren Nachbarschaften
PM	Prime Minister
P+R	Park and Ride
RP	Regional Plan
s.	siehe
s.S.	siehe Seite
Sector	Wohnquartier bestehend aus mit mehreren Nachbarschaften u. Zentrum
SP	Structure Plan
TOD	Transit Oriented Development
UNDP	United Nations Development Programme
UN HABITAT	United Nations Human Settlement Programme
Verf.	Verfasser
vgl.	vergleiche
WB	World Bank
WE	Wohneinheit
z.B.	zum Beispiel
z.Zt.	zur Zeit

Differierende Schreibweisen im Deutschen und Englischen

Deutsch	Englisch
Australien	Australia
Botsuana	Botswana
Brasilien	Brazil
Elfenbeinküste	Ivory Cost / Cote d'Ivoire (frz.)
Indien	India
Kasachstan	Kazakhstan
Kasachisch	Kazakh
OSZE	OSCE
Tansania	Tanzania

Deutsche Zusammenfassung

Die Untersuchung beinhaltet eine vergleichende Fallstudie mit stadtplanerischem Schwerpunkt über die im 20. Jahrhundert geplanten und gebauten neuen Hauptstädte: *Canberra, Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja, Putrajaya, Astana*. Anspruch ihrer Erbauer war es jeweils, eine „*City Beautiful*“ nach den modernsten städtebaulichen und planerischen Erkenntnissen ihrer Zeit zu bauen. Daher bieten sich die Städte besonders für eine Analyse der städtebaulichen Leitbilder und stadtplanerischen Strategien im vergangenen Jahrhundert an.

Die Hauptstädte werden in ausführlichen Fallstudien dargestellt. Dazu wurden Analysen von Planwerken, Literatur und Statistiken sowie zahlreiche Interviews mit Stadtplanern und Wissenschaftlern in den Hauptstädten sowie eigene Erhebungen und Analysen vor Ort durchgeführt. Auf dieser Grundlage werden Motive und politische Ziele der Auftraggeber, die städtebaulichen Konzeptionen, das Realisierungsmanagement sowie die Umsetzung analysiert. Es werden die Probleme beim Aufbau der Städte, die Änderungen in der Planung und die aktuellen Probleme in ihrer Stadtentwicklung beschrieben.

Im Überblick werden weitere Hauptstadtprojekte des 20. Jahrhunderts sowie des begonnenen 21. Jahrhundert vorgestellt. In einem Vergleich der zehn Städte wird herausgearbeitet, welche materiellen und planungsmethodischen Probleme aktuell bestehen. Abschließend wird aufgezeigt, welches die größten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung der Hauptstädte sind.

English Summary

This work comprises ten comparative case studies about the capitals planned and built in the 20th century: *Canberra, Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja, Putrajaya, Astana*. The cities are all planned as a *City Beautiful* and are oriented towards the most modern and ambitious planning ideas at the time of their foundation. Therefore, they are especially suitable for an analysis of last century's urban planning guiding principles and strategies.

The case studies are based on the analysis of urban development plans, literature and statistics as well as on a large number of interviews with planners and scientists in the capital cities. The research is focused on motives and political goals of the contracting authorities, the urban concepts and the implementation management. The problems at time of foundation, the changes of strategies of planning in the meantime and the current situation in the capitals will be analyzed. As conclusion the future challenges for the urban development in the ten capitals will be identified.

A few more capital cities of the 20th century and the first projects of capital cities in the 21st century will be described in an additional overview. As result of the comparison the biggest physically and methodic planning problems existing today will be pointed out. Changes of planning methods and strategies which are needed for more effective urban planning will be described.

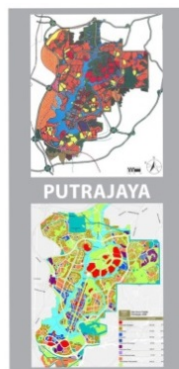
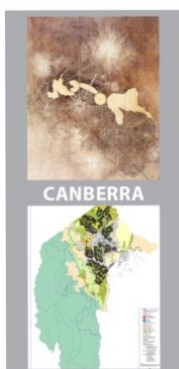
Die Fallstudien werden jeweils in einem eigenen Band vorgestellt:

Band 2.1 Canberra,
Band 2.5 Gaborone,
Band 2.9 Putrajaya,

Band 2.2 Chandigarh,
Band 2.6 Lilongwe,
Band 2.10 Astana.

Band 2.3 Islamabad,
Band 2.7 Dodoma,

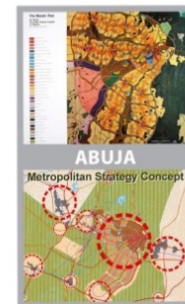
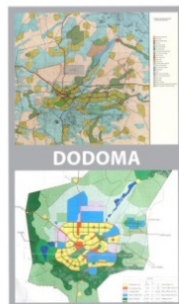
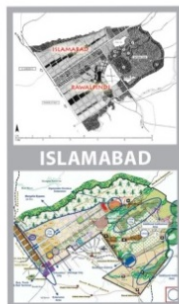
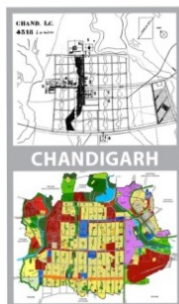
Band 2.4 Brasilia,
Band 2.8 Abuja,



Michael Bose

Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts -

*Planung, Realisierung und
aktuelle Anforderungen*



Inhaltsverzeichnis

Band 1: Einführung, Hintergründe, Schlussfolgerungen

1. Hauptstadtgründungen im 20. Jahrhundert - eine Einführung

Kapitel 1 S. 13

- 1.1 Persönliche Motivation und Fragestellung
- 1.2 Schwerpunkt der Untersuchung und Auswahl der Fallstudien
- 1.3 Stand der Forschung
- 1.4 Untersuchungsmethode
- 1.5 Ziel der Untersuchung
- 1.6 Hintergründe der Hauptstadtverlegung und der Standortwahl
- 1.7 Darstellung der nationalen Leistungsfähigkeit und Suche nach der „City Beautiful“

3. Weitere Hauptstadtplanungen / Hauptstadtprojekte im 20. und zu Beginn des 21. Jahrhundert im Überblick

3.1 Weitere Hauptstadtplanungen im 20. Jahrhundert im Überblick

Kapitel 3.1 S. 25

- 3.1.1 **Nouakchott (1958) Mauretanien**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.2 **Belmopan (1970) Belize**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.3 **Sher-e-Bangla Nagor (1974) Bangladesh**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.4 **Sri Jayawardenapura Kotte (1982) Sri Lanka**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.5 **Yamoussoukro (1983) Côte d'Ivoire**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.6 Literatur Kapitel 3.1

3.2. Neue Hauptstadtprojekte zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

Kapitel 3.2 S. 41

- 3.2.1 **Naypyidaw (2005) Myanmar**
- 3.2.2 **Ramciel (2011) Süd-Sudan**
 - **N.N. - (2012) Uganda**
 - **N.N. - (2013) Zimbabwe**
- 3.2.3 **Maidar City (2014) Mongolei**
- 3.2.4 **Cairo, New Capital (2015) Ägypten**
- 3.2.5 Literatur Kapitel 3.2

4. Wandel der Planungskonzepte und der Anforderungen in den zehn Hauptstädten

Kapitel 4 S. 57

4.1 Die ersten Planungskonzepte der zehn Hauptstädte

- 4.1.1 Internationaler professioneller Austausch, finanzielle und personelle Unterstützung
- 4.1.2 Die städtebaulichen Leitbilder der ersten Konzepte und die Planer

4.2 Veränderungen der städtebaulichen Konzepte und Masterpläne im 20. Jahrhundert

- 4.2.1 Wandel der Planungsideen und Masterpläne sowie der Planer und Geldgeber
- 4.2.2 Städtebauliche Endzustandsvisionen versus strategische Planungskonzepte
- 4.2.3 Aktueller Bevölkerungsstand der zehn Hauptstädte

4.3 Stadtteil-, Stadt- und Siedlungsstruktur

- 4.3.1 Quartierskonzepte
- 4.3.2 Nutzungszuordnung, Körnigkeit, Dichte - Typisierung der Stadtstrukturkonzepte nach Albers
- 4.3.3 ungesteuerte Suburbanisierung / Konzepte für eine regionale Siedlungsstruktur

4.4 Verkehr

- 4.4.1 Die autogerechte Stadt löst keine Verkehrsprobleme
- 4.4.2 Der Ausbau des ÖPNV wird oft vernachlässigt
- 4.4.3 Integrative Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich

4.5 Wohnungsversorgung

- 4.5.1 *Government Housing und Affordable Housing*
- 4.5.2 *Sites and Services* und *Resettlement*-Programme
- 4.5.3 *Slum Upgrading*
- 4.5.4 Zwangsräumungen

4.6 Urban Management and Good Governance

- 4.6.1 Politischer, rechtlicher und organisatorischer Rahmen der Stadtentwicklung
- 4.6.2 Organisationen für die Planungsdurchführung u. die bauliche Umsetzung
- 4.6.3 Erfordernis regionaler Kooperationen / regionaler Organisationen
- 4.6.4 Kommunale Selbstverwaltung mit Regierungsvorbehalten
- 4.6.5 Bürgerbeteiligung / Partizipation

4.7 Planungsmethodische Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung

- 4.7.1 Vom Master Plan zum Urban Development Plan
- 4.7.2 Integrative Stadtentwicklungsplanung erfordert Sektor übergreifende Kooperation
- 4.7.3 Good Government – Good Governance
- 4.7.4 Dringend erforderlich: neue Strategien für *Housing for all*
- 4.7.5 Die ökologische Wende ist in der Stadt- und Verkehrsplanung noch nicht vollzogen
- 4.7.6 Ohne regionale Kooperationen - keine nachhaltige Stadtentwicklung
- 4.7.7 Die Verstädterung erfordert auch „große Pläne“, aber lokal angepasste Strategien

5.0 Anhang

- 5.1 Allgemeines Literaturverzeichnis
- 5.2 Die Autoren

Kapitel 5 S. 109

1.0 Hauptstadtgründungen im 20. Jahrhundert – eine Einführung

1.1 Persönliche Motivation und Fragestellung

Während einer zweijährigen Tätigkeit 2010 – 2012 an der *HMC University of Architecture* in *Vietnam* habe ich die Dimension und die Geschwindigkeit der Produktion von Stadtteilen, Satellitenstädten und völlig neuen Städten in vielen süd-ostasiatischen Ländern erlebt. Viele der neuen Städte werden von nationalen und internationalen *Developern* entwickelt, wobei offensichtlich häufig hohe Stückzahlen und ein möglichst guter Gewinn des Investors gegenüber stadtplanerischen Qualitäten im Vordergrund stehen. Nur bei herausragenden, imageträchtigen Planungen werden Wettbewerbe ausgeschrieben. Angesichts der sich abzeichnenden großen Stadtproduktion im 21. Jahrhundert, dem **Jahrhundert der Städte**, stellt sich für mich die Frage, nach welchen Kriterien und stadtplanerischen Leitvorstellungen heute in unterschiedlichen gesellschaftlichen Kontexten zukunftsfähige Stadtkonzepte zu entwickeln sind und welche Management- und Umsetzungsstrategien erfolversprechend erscheinen.

Die deutsche Fachdiskussion über Ziele und Strategien *nachhaltiger Stadtplanung* ist im internationalen Vergleich relativ weit entwickelt. Die zu beantwortenden Fragen in den schnell wachsenden Mega-Agglomerationen gehen jedoch über die im europäischen Kontext formulierten Leitideen wie „die kompakte Stadt“, „die durchmischte Stadt“, „die Stadt der kurzen Wege“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ hinaus. Konzepte und Strategien für die Planung und die Realisierung völlig neuer Städte sind in der deutschen Planungsdiskussion weitgehend ausgeklammert. Hier stehen seit mehreren Jahrzehnten Planungsaufgaben im Bestand der Städte, Aufgaben der behutsamen Stadterneuerung und der Umnutzung/Konversion im Vordergrund. Angesichts der demographischen Entwicklung und geringer ökonomischer Wachstumsraten wird die Planung von Stadterweiterungen in Form neuer Siedlungen, neuer Stadtteile oder gar neuer Städte kaum thematisiert. Ein Teil der Profession vertritt sogar die These, dass der Anspruch von Stadtplanern und Architekten, ganze neue Städte zu planen *a priori* zum Scheitern verurteilt sei und deshalb diese Versuche in der Vergangenheit auch nicht erfolgreich waren. Diese Sichtweise teile ich nicht. Sie argumentiert m. E. stark aus der europäischen Planungsperspektive heraus.

Die Entwicklung neuer Städte und Mega-Regionen wird sich in den nächsten Jahrzehnten vorrangig in den *Developing Countries* und in den *Schwellenländern* vollziehen. Hier werden in kürzester Zeit zahlreiche neue Städte, neue Millionenstädte und *Mega Cities* entstehen. Aktuell lebt bereits mehr als die Hälfte der Menschheit in städtischen Agglomerationen, nach UN-Prognose werden es in wenigen Jahrzehnten 2/3 der Menschheit sein, begründet wesentlich durch starke Binnen-Migration vom Land in die Städte. Angesichts von kriegesischen Konflikten, Hunger und Armut sind die Städte als ökonomische Wachstumspole Hoffnungsträger für die Menschen in den armen ländlichen Regionen. Aufgrund der starken Migration in die städtischen Agglomerationen werden in *Developing Countries* der Südhalbkugel zahlreiche neue Städte als Solitäre oder Satellitenstädte gebaut.

1.2 Schwerpunkt der Untersuchung und Auswahl der Fallstudien

Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts bieten sich trotz ihres besonderen Typus‘ für eine Untersuchung über die stadtplanerischen Konzeptionen neuer Städte an. Ihre Auftraggeber und Planer hatten alle den Anspruch, eine repräsentative Hauptstadt nach den modernsten technischen und städtebaulichen Erkenntnissen für die Bedürfnisse des jeweiligen Landes zu entwic-

keln. Planung, städtebauliches Konzept und Realisierungsmanagement sollten den modernsten Verfahren der Stadtplanung folgen. Somit sind die Hauptstädte neben ihren Aufgaben der Repräsentation und der Identitätsstiftung für die eigene Nation auch herausragende Beispiele für die vorherrschenden stadtplanerischen und städtebaulichen Ideen ihrer Entstehungszeit und des Wandels des Stadtplanungs-Verständnisses während eines Jahrhunderts.

In den Einzelbänden 2.1-2.10 werden die zehn Hauptstädte (s. Abb. 1.1+1.4) in der Reihenfolge ihrer Entstehung in Bezug auf ihr Planungskonzept, dessen Umsetzung und auf die aktuellen Herausforderungen in der jeweiligen Stadt hin untersucht. Vier der Hauptstädte befinden sich in *Afrika*, vier in *Asien* und je eine Hauptstadt liegt in *Südamerika* und in *Australien*. Die zehn Länder weisen große Unterschiede in der Fläche, in der Bevölkerungszahl, in der Bevölkerungsdichte sowie in ihrer Bevölkerungswachstumsdynamik auf (s. Abb. 1.2).



Abb. 1.1: Lage der zehn untersuchten Hauptstädte (Eigene Darstellung Bohnsack, Bose)

Tab. 1.2		Fläche, Bevölkerung, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungswachstumsrate der Länder				
Länder (untersuchte Hauptstädte)		Fläche in km² 2014	Bevölkerungsdichte je km² 2014	Bevölkerung 2009 (in Tausend)	Bevölkerung 2014 (in Tausend)	Durchschnittl. jährl. Bevölkerungswachstumsrate 2010-2015 (in %, mittlere Variante)
Australien	(Canberra)	7.741.220	3,0	21.692	23.491	1,31
Indien	(Chandigarh)	3.287.260	394,0	1.214.182	1.295.292	1,24
Pakistan	(Islamabad)	796.100	232,4	166.521	185.044	1,66
Brasilien	(Brasilia)	8.515.770	24,2	196.701	206.078	0,85
Botswana	(Gaborone)	581.730	3,8	2.007	2.220	0,87
Malawi	(Lilongwe)	118.480	140,9	14.329	16.695	2,85
Tansania	(Dodoma)	947.300	54,7	44.222	51.823	3,02
Nigeria	(Abuja)	923.770	192,1	155.207	177.476	2,78
Malaysia	(Putrajaya)	330.800	90,4	27.661	29.902	1,61
Kasachstan	(Astana)	2.724.902	6,3	16.093	17.289	1,04

Quellen: Fläche, Bev. 2009 u. 2014: The World Bank: World Development Indicators; Wachstumsrate: United Nations, UN Data World Population Prospects: The 2012 Revision (Zugriff 2/2016), Eigene Zusammenstellung; Dichte: eigene Berechnung Bartscher/Bose

Abb. 1.2: Aktuelle Strukturdaten der Länder im Überblick (Zusammenstellung Bartscher/Bose)

In der Wirtschaftskraft der Länder gibt es gravierende Unterschiede, *Malawi* ist mit großem Abstand das ärmste, *Australien* das reichste Land. Auch ihr gesellschaftlicher Entwicklungsstand weicht weit voneinander ab. Die Entwicklungsindikatoren des *Human Development Index (HDI)* und des Korruptionsindex von *Transparency International* verdeutlichen dies. (s. Abb. 1.3). Bei den großen Unterschieden in den sozioökonomischen Rahmenbedingungen verbietet sich bei der Analyse der neuen Hauptstädte jeder einfache Vergleich. Die Fallbeispiele werden anhand der jeweils formulierten Ziele, der verfügbaren Literatur, der vorliegenden Planwerke, der durchgeführten Interviews sowie anhand der Analyse der heutigen Situation vor Ort bewertet.

Tab. 1.3 Aktueller ökonomischer und gesellschaftlicher Entwicklungsstand der Länder						
Länder der untersuchten Hauptstädte	Brutto-Inlands-Produkt (BIP) pro Kopf			UNDP: Human Development Index (HDI) 2014 (Ranking von 187 Ländern)	UNDP: HDI Category 2014 (4 Categories)	Transparency Intern: Korruptionsindex 2015 (Ranking von 168 Ländern)
	BIP pro Kopf 2000 (jeweil. Preise, in US \$)	BIP pro Kopf 2014 (jeweil. Preise, in US \$)	Mittlere jährl. Steigerung des BIP 2000-2014 (in % bezogen auf 2000)			
Australien (Canberra)	21.400	62.290	13,25 %	2	very high	13
Indien (Chandigarh)	435	1.586	18,9 %	130	medium	76
Pakistan (Islamabad)	556	1.358	10,3 %	147	low	117
Brasilien (Brasilia)	3.701	11.387	14,8 %	75	high	76
Botswana (Gaborone)	3.333	7.123	8,1 %	106	medium	28
Malawi (Lilongwe)	281	343	1,6 %	173	low	112
Tansania (Dodoma)	394	952	10,1 %	151	low	117
Nigeria (Abuja)	607	3.203	30,5 %	152	low	136
Malaysia (Putrajaya)	4.167	10.933	11,6 %	62	high	54
Kasachstan (Astana)	1.339	12.436	59,2 %	56	high	123

Eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose, Quellen: Für BIP: unstats.un.org/unsd/snaama/dnList.asp (Zugriff 1/2016). Für HDI: Human Development Report 2015: S. 212-214. www.hdr.undp.org/ (Zugriff 1/2016). Für Korruptionsindex: <http://www.transparency.org/cpi2015#results-table>

Abb. 1.3: Gesellschaftliche Rahmenbedingungen der Länder (Zusammenstellung Bartscher/Bose)

Aufgrund des stadtplanerischen und städtebaulichen Fokus dieser Untersuchung stand für die Auswahl der Fallbeispiele ein Kriterium zentral. Es sollte sich um eine nach einheitlichen Grundsätzen neu geplante Stadt handeln. Der Bau reiner Parlaments- oder Regierungsviertel ohne einen multifunktionalen Zusammenhang zu einer neu geplanten Stadt wurde deshalb ebenso wenig berücksichtigt wie der Um- oder Neubau von Regierungsvierteln innerhalb bestehender Städte.

Da keine der neuen Hauptstädte auf völlig unbewohntem oder unbebautem Gebiet entstanden ist, ergeben sich dabei Grenzfälle. Exemplarisch nenne ich die Planung von *Neu-Delhi* als Erweiterung des bestehenden *Alt-Delhi* 1913. Ich habe diese Planung nicht mit einbezogen. Entscheidend war für mich, wie ich den Bestand gegenüber dem Neubau gewichte. Unter den zehn Hauptstädten gibt es einige Fälle, die auch auf einer größeren Stadt aufbauen.

In Kapitel 3.1 werden fünf weitere im 20. Jahrhundert gegründete Hauptstädte im Überblick vorgestellt, bei denen es aus unterschiedlichen Gründen zu keiner geplanten Stadtentwicklung gekommen ist bzw. bei denen eine Recherche vor Ort wegen der aktuellen Sicherheitslage nicht möglich war.

In Kapitel 3.2 wird ein Ausblick gegeben auf neue Hauptstadtprojekte am Beginn des 21. Jahrhunderts, die geplant sind oder sich bereits im Bau befinden.

1.3 Stand der Forschung

Sonne (2003) fokussiert in seiner Untersuchung *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century* auf Beispiele des frühen 20. Jahrhunderts bis zum Ende des ersten Weltkrieges mit Rückgriff auf das früher gegründete *Washington D.C.* Seine Forschung ist stadtbaugeschichtlich ausgerichtet. Er diskutiert in seinem Werk Hauptstadtplanungen sowohl in bereits bestehenden Hauptstädten wie in *Berlin* und *Neu-Delhi* als auch mit *Canberra* eine im 20. Jahrhundert neu gebaute Hauptstadt.

Gordon (2006) stellt in einem Sammelband *Planning Twentieth Century Capital Cities* vierzehn große Hauptstädte des 20. Jahrhunderts dar. Schwerpunkt ist dabei nicht die Darstellung der Städte selbst, sondern ihrer Planungen „*mainly since the emergence of modern town planning concepts*“ (Sutcliffe, Foreword in: Ebd. S. VIII). Auch diese Untersuchung bezieht sich sowohl auf bestehende Hauptstädte wie auf Neuplanungen. Von den Autoren werden drei der zehn von mir untersuchten Fallbeispiele behandeln (*Canberra*, *Brasilia* und *Chandigarh*).

Vale (1992/2008) untersucht bis 1990 in seiner Monographie *Architecture, Power, and National Identity* zahlreiche der von mir behandelten Fallbeispiele. Die zweite Auflage 2008 wird von ihm um kurze Beiträge zu *Putrajaya* und *Astana* ergänzt. Es wird die Entstehungsgeschichte der Hauptstädte und die Motive für die Hauptstadtverlegung nachgezeichnet. Der Schwerpunkt seiner Betrachtung ist, wie im Buchtitel beschrieben, wie Architektur und Städtebau zur Darstellung von nationaler Bedeutung und Schaffenskraft sowie zur nationalen Identitätsstiftung beim Bau neuer Hauptstädte eingesetzt werden. Dem entsprechend fokussiert er räumlich stark auf die Zentren der Hauptstädte, auf die dominanten Regierungsgebäude, auf die städtebauliche Anlage des Regierungsviertels und die Einbindung in die angrenzende Stadt.

Es gibt weitere Untersuchungen zu den neuen Hauptstädten im 20. Jahrhundert, mit einem planungsgeschichtlichen oder politikwissenschaftlichen Schwerpunkt: Sohn; Weber (2000): *Hauptstädte und Global Cities an der Schwelle zum 21. Jahrhundert*. Ward (2002): *Planning the Twentieth-Century City: the advanced capitalist world*. Schatz (2003): *When Capital move*. Minkenberger (2014): *Power and Architecture: the Construction of Capitals and the Politics of Space*.

Außerdem liegen mehrere Untersuchungen zu regionalen Schwerpunkten vor:

Malik (2003): *Post-Colonial Capitals of South Asia: A Critical Analysis of Chandigarh, Dhaka and Islamabad*. Keeton (2011): *Rising in the East*. Myers (2011): *African Cities. Alternative Visions of Urban Theory and Practice*. Bekker; Therborn (2012): *Capital Cities in Africa u.a.*

In den Publikationen werden, mit Ausnahme von Vale, jeweils nur zwei bzw. drei der von mir analysierten zehn neuen Hauptstädte behandelt. Die Hälfte davon sind Sammelbände. Sie haben für vergleichende Studien naturgemäß Vor- und Nachteile, einerseits haben die Autoren häufig einen starken fachlichen und persönlichen Bezug zu den von ihnen behandelten Fallbeispielen, andererseits leidet häufig aufgrund des unterschiedlichen fachlichen Orientierungen der Autoren die Vergleichbarkeit zwischen den Fallstudien.

Es gibt zahlreiche weitere Untersuchungen über einzelne Hauptstädte. Diese werden bei den jeweiligen Fallbeispielen aufgeführt. Eine umfassende Untersuchung der im 20. Jahrhundert neu geplanten und gebauten Hauptstädte in Bezug auf ihre stadtplanerische Konzeption, ihre städtebauliche Umsetzung sowie der Analyse der Strategien zur Implementierung liegt bisher

nicht vor. In der vorliegenden Arbeit wird räumlich über den von Vale analysierten *governmental complex* hinausgegangen und sowohl die gesamtstädtische Planung als auch die stadtregionalen Bezüge in die Untersuchung mit einbezogen.

1.4 Untersuchungsmethode

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um eine vergleichende Untersuchung von zehn neu gegründeten Hauptstädten unter dem Blickwinkel querschnittsorientierter Stadt- und Regionalplanung. Es handelt sich insofern um eine *Programmwirkungsanalyse*, wobei die zehn Fallbeispiele allerdings aufgrund ihres differierenden Entstehungszeitpunkt im letzten Jahrhundert in unterschiedlichen Phasen der Umsetzung ihres stadtplanerischen Programms stehen.

Es werden Analysen über den Erfolg der Planungen, über deren Umsetzungen und die Probleme bei der Realisierung erarbeitet. Darüber hinaus werden durch eine Bewertung der jeweils aktuellen Probleme die Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung in den zehn Hauptstädten herausgearbeitet.

Die zehn Hauptstadtplanungen werden an den von Auftraggebern und Auftragnehmern selbst formulierten Zielen gemessen sowie bei der Umsetzung anhand der kommunalpolitischen und fachlich diskutierten Probleme bewertet.

Eine vergleichende Bewertung quer über die zehn Fallbeispiele hinweg verbietet sich wegen:

- des sehr unterschiedlichen sozioökonomischen Entwicklungsstand der Länder,
- des unterschiedlichen entstehungsgeschichtlichen Zusammenhangs,
- divergierender Rahmenbedingungen und politischer Umbrüche in den Ländern.

Die zehn Fallbeispiele werden für die Programmevaluation anhand vergleichbarer systematischer Informationen und Daten analysiert. Es handelt sich somit um einen sozialwissenschaftlichen Methodenmix von:

- Literatur- und Quellenanalysen,
- Analysen von Planwerken, Programmen und Statistiken,
- Experteninterviews vor Ort und in Deutschland,
- sowie eigenen Recherchen und Beobachtungen in den besuchten Hauptstädten.

1.5 Ziel der Untersuchung

Die zentralen Forschungsfragen lauten:

- *Was waren die gesellschaftlichen Ziele für die jeweilige Hauptstadtplanung?*
- *Welche städtebaulichen Konzepte und Pläne wurden verfolgt?*
- *Wie sah das Realisierungsmanagement aus, gab es Probleme u. Modifikationen des Konzeptes?*
- *Was ist der aktuelle Stand der Stadtentwicklung und welche Herausforderungen bestehen für die Zukunft?*

Ziel ist es, die unterschiedlichen Konzepte, die Realisierungsstrategien sowie die Modifikationen der zehn Fallstudien auf ihre Umsetzung und ihre Tragfähigkeit bis heute zu analysieren. Es wird geprüft, ob die Konzepte anpassungsfähig waren oder ob neue Konzepte entwickelt wurden und wie flexibel die planenden Akteure auf veränderte gesellschaftliche, ökonomische bzw. technische Rahmenbedingungen reagiert haben.

Als Ergebnis wird herausgearbeitet, welche Probleme der Stadtentwicklung in den jeweiligen Hauptstädten aktuell im Vordergrund stehen. Auf dieser Grundlage wird abschließend eingeschätzt, in wieweit die Hauptstädte des 20. Jahrhunderts für die Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert gewappnet sind bzw. in welchen Aspekten der Stadtentwicklung aktuell ihre größten Probleme bestehen.

1.6 Hintergründe der Hauptstadtverlegung und der Standortwahl

Gesellschaftliche Hintergründe

In der Regel gibt es nicht den einen Grund für den Bau einer neuen Hauptstadt, sondern die Motivationen sind mehrdimensional. Häufig spielen veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen, wie Endkolonisierung und Staatengründung bzw. der politische Wechsel an der Spitze des Staates eine Rolle.

Es werden bestehende Nachteile der alten Hauptstadt den Vorzügen des neuen Standortes gegenübergestellt. Zu den *Push Faktoren* gehören Naturkatastrophen wie Erdbeben-Gefährdungen oder Überlastungen der vorhandenen Hauptstadt durch fehlende Erweiterungsmöglichkeiten, fehlende Wohnungen und sehr schlechte Verkehrsverhältnisse. Strategische Überlegungen wie die Gefährdung der alten Hauptstadt durch eine Randlage zu Nachbarstaaten oder als Hafenstadt werden in Einzelfällen auch als Argumente herangezogen.

Als *Pull Faktoren* wird dem gegenübergestellt: die Möglichkeit, ungehindert und nach den modernsten städtebaulichen Erkenntnissen eine repräsentative Hauptstadt zu realisieren. Häufig soll mit dem neuen Standort auch ein regionaler Wachstumspol entwickelt werden. In einem Fall soll der zentrale Standort der Hauptstadt die Autarkiepolitik des Landes unterstützen. In einigen Fällen spielen auch ethnische Aspekte, wie der Ausgleich zwischen zwei großen Stammesgruppen oder die Befriedung einer potenziell abtrünnigen Volksgruppe eine Rolle.

Viele der neuen Hauptstädte hängen zeitlich eng mit der Unabhängigkeit und Staatengründung des betreffenden Landes zusammen (vgl. Abb. 1.4). Wenige Jahre nach der Unabhängigkeit wurde der Beschluss für die Hauptstadtverlegung gefasst (*Canberra, Chandigarh, Gaborone, Lilongwe, Dodoma und Astana*). In *Islamabad* und *Abuja* ist der Beschluss im zweiten Jahrzehnt nach der Unabhängigkeit gefallen, nur in *Brasilien* und *Malaysia* gibt es keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Hauptstadtverlegung und der Staatsgründung.

In Abb.1.4 sind die zehn Hauptstädte nach dem Planungsbeginn geordnet. Der gesamte Zeitraum vom Hauptstadtbeschluss über den ersten Spatenstich bis hin zur offiziellen Einweihung der Hauptstädte differiert sehr stark zwischen 3 bis 19 Jahren. *Chandigarh, Gaborone* und *Astana* wurden nach drei/vier Jahren bereits eingeweiht. Auch die geplante Einwohnerzahl nach dem Endausbau variiert für die einzelnen Hauptstädte extrem von 20.000 EW (*Gaborone*) bis 3 Mio. EW (*Abuja*).

In der Regel erfolgte die Einweihung nach spätestens zehn Jahren. Eine Ausnahme bildet *Canberra*, dort erfolgte die Einweihung aufgrund der langsamen Entwicklung erst nach 19 Jahren. Allein *Dodoma* wurde gleichzeitig mit dem Beschluss der Hauptstadtverlagerung 1973 auch zur Hauptstadt ernannt. Der mehrfach angekündigte Regierungsumzug erfolgte allerdings bis heute nicht.

Tab. 1.4	Die untersuchten neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts - <i>Planungsbeginn, offizielle Einweihung und EW-Zielzahlen</i>				
Hauptstädte	Land / Staat	Unabhängigkeit / Staatsgründung	Planungsbeginn, offizielle Einweihung der Hauptstadt und EW-Zielzahlen		
			Planungsbeginn	Hauptstadt ab:	EW-Zielzahlen bei Planungsbeginn
Canberra	Australien	1.1.1901	1908	1927	Ausschr: 25.000 1.Preis: 75.000
Chandigarh	Indien	15.8.1947	1949	1953/ 1966	500.000
Islamabad	Pakistan	14.8.1947	1959	1967	2.5 Mio. in der Stadtregion
Brasilia	Brasilien	7.9.1822	1956	1960	500.000
Gaborone	Botswana	30.9.1966	1963	1966	20.000
Lilongwe	Malawi	6.7.1964	1965	1975	200.000
Dodoma	Tanganjika / Tanzania	9.12.1961/ 26.4.1964	1973	1973 kein Reg.-Umzug	In 3 Stufen: 1.2 Mio.
Abuja	Nigeria	1.10.1960	1976	1991	3 Mio. im FCT
Putrajaya	Malaya / Malaysia	31.8.1957 16.9.1963	1993	2001	In 2 Stufen: 330.000
Astana	Kasachstan	16.12.1991	1994	1997	In 2 Stufen: 1 Mio.

(Zahlreiche Quellen, eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose 2016)

Abb. 1.4: Nationale Unabhängigkeit, Planungsbeginn u. EW-Zielzahlen der zehn neuen Hauptstädte

Anlässe für die Hauptstadtverlagerung und die Standortwahl

Im Folgenden werden die Anlässe und Motive der Regierungen für die Hauptstadtverlagerungen und für die jeweilige Standortwahl vorgestellt. Die zehn Hauptstädte wurden dabei von mir nach dem überwiegenden Verlagerungsgrund in fünf Gruppen eingeteilt. Es wird darauf hingewiesen, dass, wie bereits erwähnt, die Motivationen für die Verlagerung i.d.R. mehrdimensional sind.

Kampf zweier Metropolen um die Vormachtstellung

Im Rahmen der Unabhängigkeitsverhandlungen mit *Großbritannien* beanspruchten die konkurrierenden Städte *Melbourne* und *Sydney* beide die Rolle als *australische* Hauptstadt für sich. Da in dem Streit keine Einigung erzielt werden konnte, dies aber die Unabhängigkeitsverhandlungen mit *Großbritannien* blockierte, einigte man sich im Jahr 1900 als Kompromiss auf Standortanforderungen für eine neu zu bauende Hauptstadt. Diese sollte im Bundesstaat *New South Wales*, aber mindestens 100 Meilen von *Sydney* entfernt liegen. Es dauerte fast ein weiteres Jahrzehnt, bis der Konflikt zwischen den beiden Städten mit der Entscheidung für die Stadt **Canberra** gelöst werden konnte.

Nachkoloniale Grenzziehung erfordert neue Hauptstadt

Chandigarh ist ein Sonderfall, da sie keine nationale Hauptstadt, sondern die Hauptstadt eines Bundesstaates sein sollte. (Nach einer Gebietsreform 1966 ist sie heute die Hauptstadt von zwei *indischen* Bundesstaaten). Bei der Aufteilung des indischen Subkontinentes in den *hinduistischen* Staat *Indien* und in den *moslemischen* Staat *Pakistan*, wurde 1947 auch der *Punjab* ge-

teilt. Da die ehemalige Hauptstadt *Lahore* nach der Teilung in *Pakistan* lag, musste für den indischen Teil des *Punjab* eine neue Hauptstadt des Bundesstaates gesucht werden. Die indische Regierung beschloss eine neue Stadt, *Chandigarh*, zu bauen. Standortkriterien für *Chandigarh* waren ein möglichst dünn besiedeltes Gebiet und der Standort sollte aus militärischen Gründen nicht zu nah an der pakistanischen Grenze liegen.

Im Rahmen der Entkolonialisierung wurde im Bereich des britischen Protektoratsgebietes *Bechuana-Land* der neue Staat *Botswana* gebildet. Dafür war die Gründung einer neuen Hauptstadt erforderlich, da die *Protektorats-Hauptstadt Mafeking* in *Südafrika* außerhalb des neu zu gründenden Staates lag. Die britische Protektoratsverwaltung entwarf 1964, noch vor der Unabhängigkeit von ***Botswana***, Konzepte für eine neue Hauptstadt. Im wüstenhaften neuen Staat *Botswana* waren ausreichend vorhandene Wasservorräte sowie Straßen- und Schieneninfrastruktur ausschlaggebende Standortkriterien. ***Gaborone***, nur 80 km von *Mafeking* entfernt, wurde als neue Hauptstadt ausgewählt.

Verlagerung der Hauptstadt ins Binnenland als nationaler Wachstumspol

In *Brasilien*, das bereits 1822 unabhängig geworden war, war die Hauptstadtverlegung von *Rio de Janeiro* ins zentrale Hochland bereits in der ersten republikanischen Verfassung verankert. Präsident *Kubitschek* verwirklicht 1956 das seit 80 Jahren in der brasilianischen Verfassung verankerte Ziel im Rahmen seines groß angelegten nationalen wirtschaftlichen Entwicklungsplans. Er beschließt den Bau von ***Brasilia*** im Zentrum des Landes.

1973 erklärt der erste Präsident von *Tansania*, *Julius Nyerere*, auf der Grundlage seines sozialistischen Autarkieprogrammes ***Dodoma*** im Zentrum des Landes anstelle von *Dar es Salaam* zur neuen Hauptstadt. *Nyerere* sucht einen Standort im landwirtschaftlichen Zentrum *Tansanias*, der verkehrlich landesweit gut vernetzt ist. *Dodoma* sollte zum Zentrum einer neuen sozialistischen Ökonomie werden, die sich auf bäuerliche Kooperativen stützt und sich weitgehend vom Weltmarkt abkoppelt. *Dodoma* sollte dafür als Wachstumsmotor dienen. Durch den Umzug der Ministerialbürokratie in die neue Hauptstadt sollte auch der Gegensatz zwischen Stadt und Land reduziert werden, indem die Verwaltungseliten näher an die Probleme der bäuerlichen Bevölkerung gebracht werden. Der mehrfach angekündigte Regierungsumzug fand bis heute nicht statt.

Verlagerung der Hauptstadt zur Machtabsicherung

Der *pakistanische* Militärmachthaber General A. *Khan* lehnt die politischen und gesellschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen unterschiedlichen Gruppen mit häufigen Gewaltausbrüchen in der Küstenmetropole *Karachi* ab. Er sucht einen von der politisch unruhigen, multiethnischen Hafenmetropole *Karachi* isolierten Standort für eine repräsentative Hauptstadt. Der Standort soll auch den Anforderungen der Landesverteidigung entsprechen. Er verlegt die neue Hauptstadt 1959 nach ***Islamabad*** im Norden des *Industals* direkt neben die traditionsreichen Garnisonsstadt *Rawalpindi*.

Der erste Präsident von *Malawi*, *Banda* verkündet im Jahr der Unabhängigkeit 1964 die Hauptstadt aus dem südlichen, an *Mosambik* angrenzenden Tiefland in das zentrale Hochland nach ***Lilongwe*** zu verlegen. Seine hauptsächliche Motivation für den gewählten Standort ist, dass die Hauptstadt damit in seiner Heimatprovinz nahe seines Stammesgebietes liegt.

In *Nigeria* und in *Kasachstan* spielen die unterschiedlichen Religionen und Volksgruppen, die im Lande leben, eine entscheidende Rolle für die Wahl des Standortes der neuen Hauptstadt.

1976 verlegt die *nigerianische* Militärregierung die Hauptstadt des bevölkerungsreichsten Landes Afrikas von *Lagos* nach **Abuja** ins Zentrum des Landes, da *Lagos* funktional völlig überlastet war. Durch den Standort *Abuja* 500 km nördlich von *Lagos* soll ein neuer Wachstumspol zwischen den verschiedenen Volksgruppen im Norden und im Süden des Landes geschaffen werden. Der Standort soll auch ein Symbol der Einheit zwischen dem *moslemischen* Norden und dem *christlichen* Süden bilden.

Drei Jahre nach der Auflösung der *UdSSR* und der Unabhängigkeit *Kasachstans* entscheidet Präsident *Nasarbajew* gegen Widerstände in der eigenen Regierung 1994, die Hauptstadt des Vielvölkerstaates von *Almaty* im Süden des Landes nach Norden zu verlegen. Als Standort wird die bestehende Industriestadt *Akmola* ausgewählt. Es soll ein zweiter Wachstumspol für *Kasachstan* mit großen verfügbaren Entwicklungsflächen geschaffen werden.

Ausschlaggebende Motivation für die Verlagerung sind jedoch zwei politische Gründe. Durch diesen Schritt sollte separatistischen Bestrebungen im Norden des Landes entgegengewirkt werden. In *Akmola*, dem heutigen **Astana**, gab es zu dieser Zeit ca. 65% russischsprechende Bevölkerung, heute ist dieser Anteil auf 20% gesunken. Außerdem sah *Nasarbajew* in dem Umzug eine Chance, den Teil der Regierungsbeamten, die noch in dem alten System verhaftet waren, durch neue Beamte auszutauschen.

Auslagerung der Hauptstadt als metropolitane Entlastungsstrategie

In *Malaysia* wird der Regierungssitz aus der Hauptstadt *Kuala Lumpur* ausgelagert und die neue Stadt **Putrajaya** als neue *Administrative Capital* gebaut. Durch die Verlagerung der Regierungsfunktion aus dem Zentrum von *Kuala Lumpur* soll das Stadtzentrum funktional entlastet werden. In der Tradition des Baus von *New Towns* wird in 25 km Entfernung in der Metropolregion *Kuala Lumpur* 1993 der neue Regierungssitz für *Malaysia* gebaut. *Putrajaya* ist Regierungssitz, *Kuala Lumpur* bleibt weiterhin Hauptstadt, vergleichbar mit der Situation von *Amsterdam* als Hauptstadt und *Den Haag* als Sitz der Regierung in den *Niederlanden*.

Tab.1.5 Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts und ihre Vorgänger				
Jahr	Länder	Neue Hautstädte	Frühere Hauptstädte	Bemerkungen
1927	<i>Australien</i>	Canberra	Melbourne	-
1953	<i>Indien</i>	Chandigarh	Lahore	Lahore: heute Pakistan
1967	<i>Pakistan</i>	Islamabad	Karachi (bis 1958)	Rawalpindi (prov. 1958-67)
1960	<i>Brasilien</i>	Brasilia	Rio de Janeiro	-
1966	<i>Botswana</i>	Gaborone	Mafeking	Mafeking: heute Südafrika
1975	<i>Malawi</i>	Lilongwe	Zomba	-
1973	<i>Tansania</i>	Dodoma	Dar es Salaam	Dodoma: Hauptstadt/ Dar es Salaam Regierungssitz
1991	<i>Nigeria</i>	Abuja	Lagos	-
2001	<i>Malaysia</i>	Putrajaya	Kuala Lumpur	Putrajaya: Regierungssitz/ Kuala Lumpur: Hauptstadt
1997	<i>Kasachstan</i>	Astana	Almaty	-

(Eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose)

Abb. 1.5: Die neuen Hauptstädte und ihre Vorgänger

Neben den geschilderten Motiven und Anlässen spielen bei mehreren Hauptstadtverlagerungen die städtischen Probleme in bestehenden Hauptstädten oder Hafenmetropolen auch eine Rolle. Während der Kolonialzeit waren die Hauptstädte in den Kolonien meistens Hafenstädte, da die ehemaligen Kolonialmächte stärker an der Verbindung zum eigenen Mutterland als an der Entwicklung des Binnenlandes der Kolonien interessiert waren. Es werden die Verhältnisse in *Lagos*, *Karachi* und *Dar es Salam* von den jeweiligen politischen Führern kritisiert, zum Teil sogar scharf abgelehnt. Mit einer Hauptstadtverlagerung wollen sich mehrere neue Staaten auch von den städtischen Problemen und von dem kolonialen Erbe befreien. *Brasilia*, *Abuja* und *Dodoma* sind jeweils als ökonomische Wachstumspole für die Entwicklung des Binnenlandes gebaut worden.

1.7 Darstellung der nationalen Leistungsfähigkeit und Suche nach der ‚City Beautiful‘

Ein wesentlicher Antrieb für den Bau der neuen Hauptstädte war deren erwartete symbolische Bedeutung für das *Nation Building*, für Repräsentation und Darstellung der nationalen Leistungsfähigkeit. Vale diskutiert das Verhältnis von *political power* zu Architektur und Städtebau und die Veränderung der symbolischen Rolle der modernen Hauptstädte (vgl. Vale 2008:I). Dies ist auch ein Aspekt meiner Analysen aber nicht der Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit. Es ist allerdings bei meinen Analysen deutlich geworden, dass die Auftraggeber, ob nun gewählte Volksvertreter oder selbsternannte Herrscher, alle formulierten, dass bei dem Bau der neuen Hauptstadt die neuesten Erkenntnisse von Städtebau und Stadttechnik Verwendung finden sollten. Die neuen Hauptstädte sollten alle die Leistungsfähigkeit des Landes bezeugen, sollten den nationalen Stolz und die nationale Einheit befördern und eine „City Beautiful“ werden. Mehrere Hauptstädte tragen auch heute noch vergleichbare Beinamen.

“Excellence and modernity were expected – entrants must, embody in their Designs all recent developments in the science of town planning“. Anforderung des *Department of Home Affairs* an die Teilnehmer des internationalen Wettbewerbs für **Canberra** im Mai 1911.

„Let this be a new town, symbolic of freedom of India unfettered by the traditions of the past... an expressions of the nation's faith in the future“(J. Nehru's Vision for **Chandigarh** 1948).

Der *Plano Piloto* von **Brasilia**, wird nur 27 Jahre nach der Einweihung der Stadt 1960 als erste städtebauliche Gesamtstadtanlage der Moderne von der *UNESCO* zum Weltkulturerbe erklärt.

***Dodoma**, as a National Capital City, should be a symbol of Tanzania's social, economic and cultural values as well as our aspirations for our development. The new capital city is committed to the principle of Ujamaa. The town ... must be neither an ivory tower nor a new version of our existing towns. It must draw upon the lessons of other specially built cities throughout the world, but it must not be a copy of them.* (vgl. Nyerere 1976)

1976 verkündet der nigerianische Präsident General *Murtala Mohammed* der neuen Hauptstadt **Abuja**. Im Dezember 1991 wird **Abuja** mit fünf Jahren Verzögerung offiziell als Hauptstadt von *Nigeria* eingeweiht. *Abuja* gilt zu diesem Zeitpunkt als „the beautiful new city designed as a 'showpiece' for Africa.“

Die Beschränkung des städtebaulichen Wettbewerbes **Putrajaya** auf sechs malaysische Planungsgruppen und auf inländische Architekten bei Planung und Bau des neuen Regierungssitzes soll, wie später auch die fast ausschließliche Auswahl von inländischen Baumaterialien, die Leistungsfähigkeit der *malaysischen* Wirtschaft und Technologie darstellen.

Für **Astana**, die neue Hauptstadt *Kasachstans*, wird ein nationaler städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben und entschieden. Präsident *Nasarbajew* war von dem preisgekrönten Beitrag nicht überzeugt. Er schreibt unabgestimmt einen neuen, internationalen Wettbewerb aus: *„regarding conceptual design of the General Layout of the new Astana center’s development, meeting the latest achievements of modern architectural ideas. Präsident Nazabayev was so eager to make Astana a high status capital city second to no other capitals in the world that he did not mind the municipality’s actions at all”* (vgl. *Akimat of Astana* 20/1/2013).

Für *Dodoma* werden dezidierte inhaltliche Anforderungen formuliert, dass die Hauptstadt von ihrem Charakter her mit dem Gesellschaftsmodell des von *Nyerere* und der *TANU* verfolgten dörflichen Sozialismus kongruent sein müsse. Bei allen übrigen Städten wird von den Auftraggebern erwartet, dass sie repräsentative Hauptstädte nach den modernsten technischen und städtebaulichen Erkenntnissen planen und bauen sollen. Dieser Anspruch macht die Städte quasi zu Prototypen des städtebaulichen Verständnisses ihrer Zeit. Dadurch sind sie mit ihrer Planung und Realisierung für diese Wirkungsanalyse besonders interessant.

Es ist zu überprüfen, wie der formulierte Anspruch in der Planung und in dem Bau umgesetzt werden konnte und welche positiven oder negativen Wirkungen heute die bauliche Realisierung der städtebaulichen Leitideen, angesichts veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen in den einzelnen Städten entwickelt haben.

3. Weitere Hauptstadtplanungen / Hauptstadtprojekte im 20. und zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

3.1 Weitere Hauptstadtplanungen im 20. Jahrhundert im Überblick

Es sind **fünf weitere Hauptstädte im 20. Jahrhundert** gegründet worden, (vgl. Abb. 3.1.1) bei denen es jedoch aus unterschiedlichen Gründen zu keiner geplanten Stadtentwicklung gekommen ist. Zum Teil sind nur einige repräsentative Regierungsbauten entstanden, in einem Fall hat sich die rasante Stadtentwicklung ohne entsprechende planerische Grundlagen rein informell vollzogen.



Abb.3.1.1: Lage fünf weiterer geplanter Hauptstädte im 20. Jahrhundert (in rot dargestellt). (Bohnsack/Bose)

Die fünf Länder weisen wie die Länder der zehn Fallbeispiele große Strukturunterschiede auf. *Mauretanien* ist als großer Wüstenstaat am Westrand der Sahara mit weitem Abstand das flächenmäßig größte und das am dünnsten besiedelte Land. Das Land verzeichnet allerdings die höchste Wachstumsrate der Bevölkerung zwischen 2010 und 2015. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf das Wachstum der Hauptstadt.

Tab. 3.1.2 Fläche, Bevölkerung, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungswachstumsrate der Länder					
Länder (weitere Hauptstädte)	Fläche in km ² 2014	Bevölkerungsdichte je km ² 2014	Bevölkerung 2009 (in Tausend)	Bevölkerung 2014 (in Tausend)	Durchschnittl. jährl. Bevölkerungswachstumsrate 2010-2015 (in % mittlere Variante)
Mauretanien (Nouakchott)	1.030.700	3,9	3.502	3.970	2,45
Belize (Belmopan)	22.970	15,3	314	352	2,38
Bangladesh (Sher-e-Bangla Nagor)	148.460	1.071,5	149.906	159.078	1,19
Sri Lanka (Sri Jayawardenapura Kotte)	65.610	314,1	20.450	20.639	0,81
Elfenbeinküste (Yamoussoukro)	322.460	68,7	19.685	22.157	2,31

Quellen: Fläche, Bev. 2009 u. 2014: The World Bank: World Development Indicators; Wachstumsrate: United Nations, UN Data World Population Prospects: The 2012 Revision (Zugriff 2/2016), Dichte: eigene Berechnung. Eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose.

Abb.3.1.2: Aktuelle Strukturdaten der fünf Länder im Überblick (Zusammenstellung Bartscher/Bose)

Auch im ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungsstand der Länder sind große Unterschiede zu verzeichnen. Das mit 350.000 EW sehr dünn besiedelte *Belize* überragt mit einem BIP von 4.831 US\$ pro Kopf die andere vier Staaten, die allerdings von einer sehr niedrigen Basis 2010 durchweg höhere Steigerungsraten aufzuweisen haben. Beim *HDI*-Wert für 2014 werden *Sri Lanka* auf Rang 73 und *Belize* auf Rang 101 am höchsten und *Mauretanien* auf Rang 156 und die *Elfenbeinküste* auf Rang 172 (von 187 untersuchten Länder) als niedrig eingestuft.

Tab. 3.1.3	Aktueller ökonomischer und gesellschaftlicher Entwicklungsstand der Länder					
Länder von fünf weiteren Hauptstädten	Brutto-Inlands-Produkt (BIP) pro Kopf			UNDP: Human Development Index (HDI) 2014 (Ranking von 187 Ländern)	UNDP: HDI Category 2014 (4 Categories)	Transparency Intern: Korruptionsindex 2015 (Ranking von 168 Ländern)
	BIP pro Kopf 2000 (jeweil. Preise, in US \$)	BIP pro Kopf 2014 (jeweil. Preise, in US \$)	Mittlere jährl. Steigerung des BIP 2000-2014 (in% bezogen auf 2000)			
Mauretanien (Nouakchott)	477	1.283	12,1 %	156	low	112
Belize (Belmopan)	3.364	4.831	2,2 %	101	high	k. A.
Bangladesh (Sher-e-Bangla Nagor)	346	1.088	15,3 %	142	medium	139
Sri Lanka (Sri Jayawardenapura Kotte)	890	3.635	22,0 %	73	high	83
Elfenbeinküste (Yamoussoukro)	647	1.546	9,9 %	172	low	107

Eigene Zusammenstellung Bartscher /Bose; Quellen: Für BIP: unstats.un.org/unsd/snaama/dnList.asp (Zugriff 1/2016). Für HDI: Human Development Report 2015 S. 212-214. www.hdr.undp.org/ (Zugriff 1/2016). Für Korruptionsindex: <http://www.transparency.org/cpi2015#results-table>

Abb.3.1.3: Sozioökonomische und politische Rahmenbedingungen der fünf Länder (Zusammenstellung Bartscher/Bose)

Im Korruptionsindex von *Transparency International* belegt *Bangladesh* den schlechtesten Rang der fünf Länder, gefolgt von *Mauretanien* und der *Elfenbeinküste*.

Tab. 3.1.4	Weitere Hauptstädte des 20. Jahrhunderts und ihre Vorgänger			
Jahr	Länder	Neue Hauptstadt	Frühere Hauptstadt	Bemerkungen
1957	<i>Mauretanien</i>	Nouakchott	Saint Louis	<i>Saint-Louis heute Senegal</i>
1961	<i>Bangladesh</i>	Sher-e-Bangla Nagor	----	<i>heute Stadtteil von Dhaka</i>
1970	<i>Belize</i>	Belmopan	Belize City	
1982	<i>Sri Lanka</i>	Sri Jayawardenapura Kotte	Colombo	
1983	<i>Elfenbeinküste</i>	Yamoussoukro	Abidjan	

(Eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose)

Abb.3.1.4: Hauptstädte der fünf Länder und ihre Vorgänger

1957 wird von der französischen Kolonialverwaltung für die zukünftige Hauptstadt **Nouakchott** des neu geschaffenen Puffer-Staates *Mauretanien* drei Jahre vor dessen Unabhängigkeit ein Stadtplan für 15.000 EW entworfen. Heute ist die Hauptstadt eine ungeplante Flüchtlingssiedlung für ca. 1 Mio. EW.

Ab 1961 wird **Sher-e-Bangla-Nagor** von der pakistanischen Regierung als Pendant zu *Islamabad* als neue Hauptstadt für *Ost-Pakistan* / heute *Bangladesh* errichtet. Eine Hauptstadt wurde nicht gebaut, das Regierungsviertel ist heute ein Stadtteil der Hauptstadt *Dhaka*.

Belize verlegt 1970 nach verheerenden Wirbelstürmen seine Hauptstadt von *Belize City* an der Küste nach **Belmopan**. Dort werden Regierungsgebäude gebaut, eine größere Stadt hat sich bis heute nicht entwickelt. (25.000 EW)

Sri Lanka verlegt 1982 seine Hauptstadt an den Ort einer alten singalesischen Festung nach **Sri Jayawardenapura Kotte**. Dort wurden bisher nur das Parlament und wenige Regierungsgebäude gebaut.

1983 erklärt der erste Staatspräsident der *Elfenbeinküste* seinen Geburtsort **Yamoussoukro** zur Hauptstadt. Er baut monumentale Bauwerke, u.a. die größte christliche Kathedrale der Welt. Aufgrund von innenpolitischen Konflikten und Bürgerkrieg kommt es bis heute zu keiner geplanten Stadtentwicklung.

Die fünf Städte werden in einem Kurzsteckbrief in ihrem nationalen Kontext beschrieben.

Die *Islamische Republik Mauretanien* ist ein Küstenstaat in *Nordwest-Afrika* am Westrand der *Sahara* in einer Größe von 1,03 Mio. km². Die 3,5 Mio. Einwohner sind zu einem Drittel hellhäutige Mauren, zu zwei Dritteln Schwarzafrikaner. Die offizielle Landessprache ist Arabisch. Der *Islam* ist Staatsreligion.

The image contains two maps of Nouakchott, Mauritania.

Left Map: A detailed urban plan showing various districts and facilities. Labeled areas include "Villes", "Appartements", "Services", "Hôtels", "Camp militaire", "Rividence I", "Rividence II", "Rividence III", "Sousis", "Masse", "Hôpital", "Collège", "PTT", "Gare routière", "Mosquée", "Cimetière", "MECINA", "Présidence du Conseil", "Administration", "Tennis", "Placide". A north arrow is present at the top center.

Right Map: Titled "NOUAKCHOTT PLAN D'ENSEMBLE". It shows the city's location relative to the coast and surrounding areas. Key features include:

- A circular inset showing a grid-like street pattern with numbered buildings (1-10).
- A compass rose indicating North (N), South (S), East (E), and West (O).
- A scale bar at the bottom right indicating "Echelle 1/25000".
- A legend on the right side listing numbered locations:
 - ① Bule d'arrivée des fonctionnaires de police
 - ② Rue principale ancienne
 - ③ Parking voitures
 - ④ Assemblée Nationale
 - ⑤ Hôtel d'honneur
 - ⑥ PTT (Poste)
 - ⑦ Logement (logement collectif)
 - ⑧ Bureau d'habitat
 - ⑨ Emplacement marché
 - ⑩ Place de l'Indépendance
 - ⑪ Mosquée principale
 - ⑫ Lieu réunion artisanale
 - ⑬ Restaurant

Die neue Hauptstadt *Nouakchott* hat als Küstenstadt in dem Wüstenstaat *Mauretanien* eine Randlage. Sie wurde u.a. ausgewählt, da die Hauptstadt nicht zu nahe an der Grenze zu *Marokko* liegen sollte.

Die zukünftige Hauptstadt *Nouakchott* ist zu diesem Zeitpunkt ein Fischerdorf mit, nach unterschiedlichen Quellen, 500 bzw. 2000 EW. In den folgenden Jahren entwickelte sich die Stadt durch den Zuzug von Stämmen aus den Wüstenregionen weit schneller als in den Plänen für 15.000 Einwohner angenommen. Die Menschen siedelten in selbstgebauten Lehmhütten oder Zelten im Umkreis des kleinen fertiggestellten Stadtzentrums mit wenigen Gebäuden wie Markt, Moschee und Verwaltung.

Kapitel 3.1 27

Untersuchung im Jahr 2000 wurden in *Nouakchott* ca. doppelt so viele Grundstücke verkauft wie in der Stadt vorhanden. Korruption und Vetternwirtschaft prägen die Stadtentwicklung und lassen viele Jahre lang für ein systematisches planerisches Vorgehen keinen Platz.

Im Jahr 2003 wird ein Stadtentwicklungsprogramm (*PDU*) mit dem *Schema Directeur D'Amenagement Urban* entwickelt (*SDAU*). Der Plan hat das Ziel der Begrenzung der Zersiedelung und der Verdichtung der vorhandenen Quartiere.

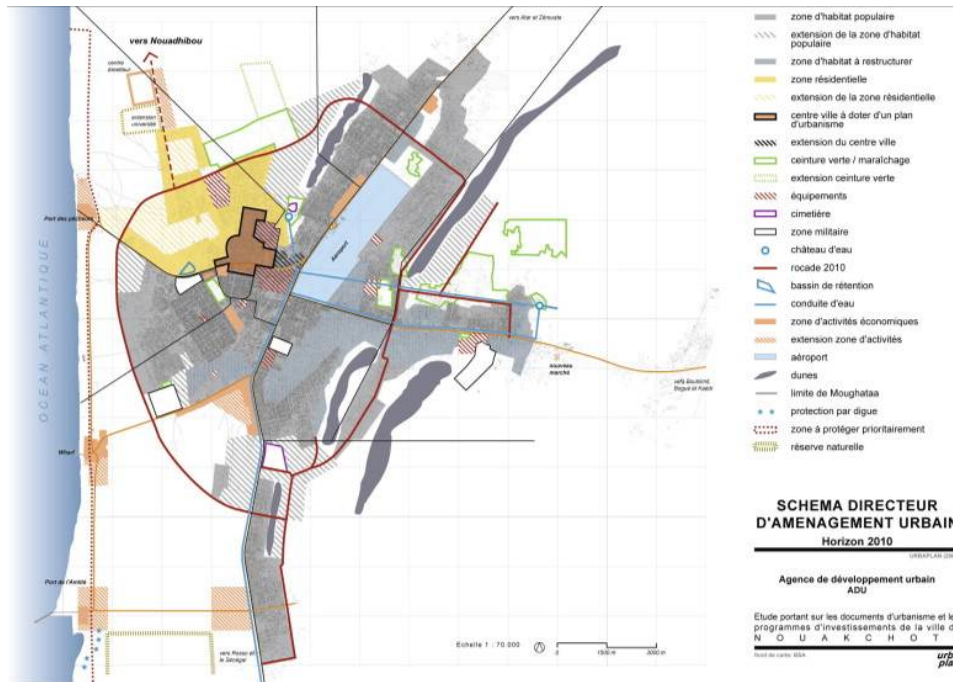


Abb.3.1.7: SDAU Proposals for Horizon 2010 (ADU 2002)

Die Hauptstadt *Mauretaniens*, 1957 für 15.00 EW geplant, ist heute eine sehr großflächige ungeplante Flüchtlingssiedlung unmittelbar am Rande der Sahara für ca. 1 Mio. EW.



Abb.3.1.8: Informelle Stadtentwicklung in der Peripherie von Nouakchott (Chennal; Kaufmann 2008)

Die größten Herausforderungen für die Zukunft von *Nouackchott* sind: Risiken durch die immer näher an die Stadt heranrückende Wüste, die Trinkwasserknappheit, die weitere ungeplante Stadt- und Slumentwicklung in der Peripherie sowie weiterhin die Korruption, die Grundstücksspekulation und die Prozesse der weiteren sozialen Spaltung der Stadtgesellschaft.

Da die verfügbaren Quellen zur Stadtentwicklung von *Nouakchott* begrenzt sind und seit Jahren die Sicherheitslage vor Ort so angespannt ist, dass Reisewarnungen des deutschen *Auswärtigen Amtes* ausgesprochen werden, habe ich auf eine Reise mit sicherlich spannenden neuen Erkenntnissen verzichtet und *Nouakchott* nicht als Fallstudie in die Untersuchung einbezogen.

3.1.2 Sher-e-Bangla Nagor (1961-1983) – Bangladesh

Bangladesh, im Nord-Osten des *indischen* Subkontinents gelegen, wurde 1947 wie *Indien* von *Großbritannien* unabhängig. Bei der Teilung des Subkontinents nach Konfessionszugehörigkeit wurde das vorwiegend von *Moslems* bewohnte Land als *Ost-Pakistan* Teil des neu gegründeten Staates *Pakistan*. Nach einem längeren, von *Indien* unterstützten, Unabhängigkeitskampf wurde das Land Anfang 1971 als *Bangladesh* von *Pakistan* unabhängig.

Das Land ist 2014 mit 1.088 *BIP* pro EW das ärmste der untersuchten Länder. Auch im Korruptionsindex von *Transparency International* 2015 belegt es mit Rang 139 den schlechtesten Platz. Dagegen liegt der *HDI* Wert 2014 mit Rang 142 im Mittelbereich. Aufgrund des großen Anteils von Küsten nahem Flachland wird das Land regelmäßig von verheerenden Überschwemmungen heimgesucht. Diese werden noch durch stark anschwellende Fluten der aus dem Himalaya kommenden großen Flüsse verschärft.

Der Militärmachthaber von *Pakistan Ayub Khan*, der 1959 *C. Doxiadis* mit dem Bau der neuen Hauptstadt für (*West-*) *Pakistan Islamabad* beauftragt hat, entscheidet im gleichen Jahr, um den Unabhängigkeitsbestrebungen in *Ost-Pakistan* zu begegnen, auch für diesen Teil des Landes eine neue Hauptstadt bauen zu lassen. Er beauftragt einen inländischen Architekten einen geeigneten und berühmten Architekten für diese Aufgabe auszusuchen. Im Gespräch waren *Alvar Aalto* und *Le Corbusier*. Da beide nicht zur Verfügung standen, wurde der Architekt und frühere Hochschullehrer an der *Yale-Universität Louis I. Kahn* im Jahr 1961 ausgewählt.



Abb.3.1.9: Ansicht des Parlamentskomplexes für Bangladesh (About Dhaka; chobimela.org)

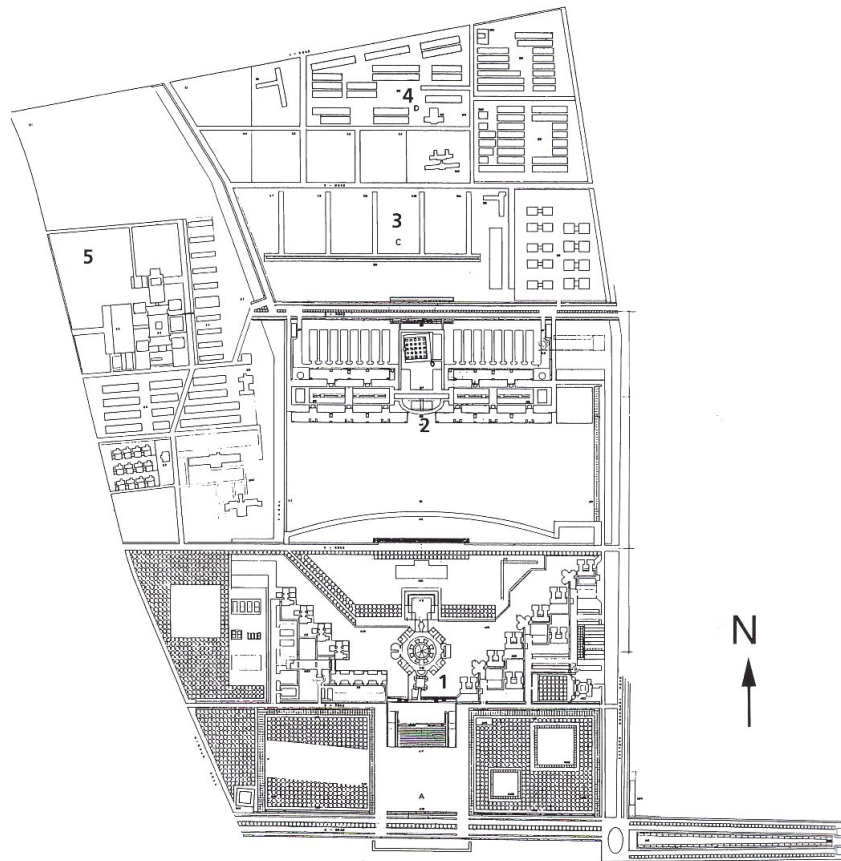


Abb. 3.1.10: Lageplan des Parlamentskomplexes für Bangladesh (Frampton; Mehrotra 2000:180)

Die Lage des Parlamentsgebäudes ist in Abb. 3.1.10 mit der Nr. 1 benannt, Nr. 4 zeigt im Norden ein geplantes Wohngebiet. Kahns erste Entwürfe stammen aus dem Jahr 1963. Das neue Regierungsviertel für Ost-Pakistan / Bangladesh wird bis 1983 mit mehreren Unterbrechungen durch Bürgerkrieg und durch den Tod von Kahn 1974 aufgebaut.



Abb.3.1.11: Parlamentsgebäude für Bangladesh
(<http://openbuildings.com/buildings/bangladesh-national-assembly-building-profile-2655>)

„Kahn's citadel in Dhaka is not so much a city but an isolated complex of buildings conceived as a monument from the government“ (Malik 2003:77). Teile des Regierungskomplexes sind nicht realisiert worden, eine eigenständige Hauptstadt entstand nicht. Der Parlamentskomplex wurde deshalb nicht als Fallstudie in die Untersuchung einbezogen. Heute ist Sher-e-Bangla Nagar ein Stadtteil von Dhaka.

3.1.3 Belmopan (1970) – Belize

Belize ist ein kleines mittelamerikanisches Land an der Küste zur Karibik, das im Norden an *Mexiko* und im Westen und Süden an *Guatemala* grenzt. Im Jahr 2012 leben auf der Fläche von 22.965 km² 350.000 EW. Das Land ist bis 1981 unter der Bezeichnung *British Honduras* Britische Kronkolonie und trägt als parlamentarische Monarchie im Rahmen des *Commonwealth* ab seiner Unabhängigkeit den Namen *Belize*. Hauptstadt war *Belize City*.

Durch den vierten verheerenden Hurrikan innerhalb von drei Dekaden wird die Küstenstadt *Belize City* im Jahr 1961 zu ca. 75% zerstört. Sie ist zu diesem Zeitpunkt die noch Hauptstadt von *British Honduras*. Es wird beschlossen, landeinwärts eine neue Hauptstadt zu gründen. Eine Kommission untersucht 1962 mehrere Standorte. Schließlich wird *Belmopan* ca. 80 km landeinwärts ausgewählt.

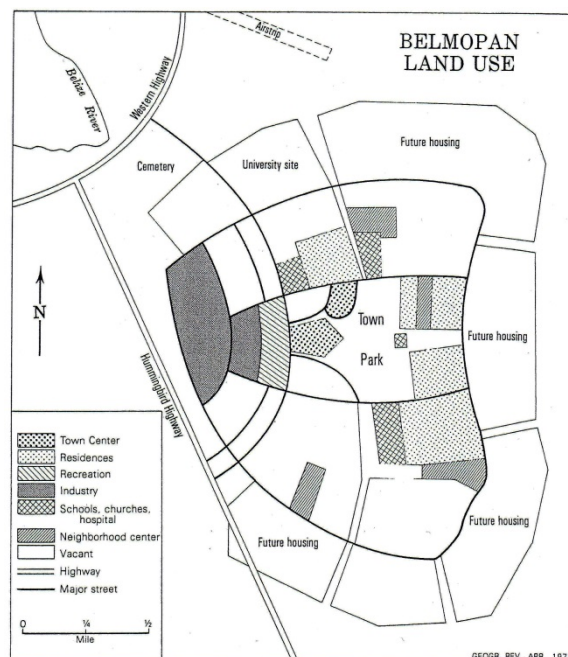


Abb.3.1.12: *Belmopan Land Use Plan* (Kearns, in: *Geographical Review* 4/1973:154)

1967 beginnen die ersten Bauarbeiten für den neuen Regierungssitz des 1981 in die Unabhängigkeit entlassenen Landes. Beim Aufbau der Stadt gibt es Verzögerungen wegen unzureichender finanzieller Mittel und wegen fehlender qualifizierter Bauarbeiter für die geplanten Steinbauten. Die angeworbenen ausländischen Gastarbeiter führen zu weiteren erheblichen Kostensteigerungen. Die Stadt wächst langsamer als geplant.



Abb.3.1.13: *Parlamentsgebäude für Belize in Belmopan*

(<https://196plus.files.wordpress.com/2014/04/18-belize-national-assembly-03-belizeinfocenter-org.jpg>)

1970 ist die erste Phase des Hauptstadtausbaus beendet. Für die weitere Planung und den Aufbau der Stadt wird eine spezielle Organisation gebildet, die *Reconstruction and Development Corporation (Recondev)*. Der *City Council* bezeichnet *Belmopan* als *Garden City*. Das Parlamentsgebäude wird im sog. *Maya-Stil* gebaut. In den ersten Jahrzehnten fehlen in der neuen Hauptstadt ausreichende Wohnungsbauten, Läden und Dienstleistungen.

Die unzureichende soziale Infrastruktur führte dazu, dass ein Großteil der Ministerialbeamten nicht bereit war, von *Belize City* nach *Belmopan* umzuziehen. Erst ein Ultimatum des Premier Ministers, das alle öffentlichen Bediensteten entlassen werden würden, wenn sie nicht in *Belmopan* wohnen würden, hatte Erfolg.

Im Jahr 1984 wird die Hauptstadt eingeweiht. In der zweiten Ausbauphase werden dann auch Kinos, Museen und Ausbildungsstätten errichtet. Es werden einige Regierungsgebäude gebaut, eine größere Stadt hat sich bis heute nicht entwickelt. *Belmopan* hat derzeit nach unterschiedlichen Quellen 14.000 (A. A.) – 25.000 EW (*Belmopan Homepage*). Da es bis heute keine Stadtentwicklung im nennenswerten Umfang gegeben hat, wurde auf die Einbeziehung *Belmopans* als detaillierte Fallstudie in die Untersuchung verzichtet.

Viele Botschaften zogen nicht nach *Belmopan*. Erst 43 Jahre nach der Entscheidung der Hauptstadtverlegung wurde im Jahr 2005 für eine neue US-amerikanische Botschaft, der Grundstein in der neuen Hauptstadt gelegt.

3.1.4 Sri Jayawardenapura Kotte (1982) - Sri Lanka

Sri Lanka ist ein Inselstaat südöstlich der Süd-Spitze des indischen Subkontinents gelegen. Die Bevölkerung besteht zu 75 Prozent aus *Singalesen*, zu 15 Prozent aus *Tamilen* und zu ca. 10 Prozent aus *Arabern*. Im Entwicklungsstand steht das Land etwas günstiger als *Indien* da, während das Land beim Korruptionsindex hinter Indien auf Platz 83 von 168 Ländern rangiert.

Am 4.2.1948 wird *Ceylon*, das heutige *Sri Lanka*, unabhängig. Bis zum Jahr 1991 bleibt *Colombo*, die ehemalige Hauptstadt des Kolonialreiches, auch Hauptstadt der Republik *Sri Lanka*. Die Planung einer neuen Hauptstadt beginnt 1979 mit einem Beschluss der Regierung, das Parlament aus *Colombo* in einen Vorort zu verlegen.

Der damalige Präsident *Jayawardene* schlägt vor, dass alte Parlamentsgebäude im kolonialen Stil in unmittelbarer Nachbarschaft zur *Colombo Municipality* aufzugeben und ein neues Parlament an einem historisch bedeutsamen Ort in der Region zu bauen. Als neuer symbolträchtiger Standort wird von ihm die alte *singalesische* Festung (*Kotte*=Burg) *Sri Jayawardenapura Kotte* (umgangssprachlich nur „*Kotte*“) direkt südlich von *Colombo* vorgeschlagen. *Kotte* war im 15. Jahrhundert die Hauptstadt eines nur kurze Zeit existierenden *singhalesischen* Königreiches.

Für die Verlegung des Regierungskomplexes aus dem Zentrum *Colombos* nach *Sri Jayawardenapura Kotte* wird ein Fluss zu einer großen Seelandschaft aufgestaut und eine 5 ha große Insel im See angelegt. Auf der Insel wird das Parlament nach den Plänen des berühmtesten Architekten des Landes *Sri Geoffrey Bawa* gebaut, welches sich vom kolonialen Stil des alten Parlaments abheben und nach *Bawas* Vorstellungen eines „*critical vernacularism*“ / „*kritischen Landesstils*“ gestaltet werden soll. 1982 wird der neue Parlamentskomplex in *Sri Jayawardenapura Kotte* eröffnet und das Parlament von *Colombo* dorthin verlegt.



Abb. 3.1.14: Parlamentsgebäude für Sri Lanka

(<http://images.adsttc.com/media/images/jpg?1437333081>)

Der für *Sri Jayawardenapura* 1982 erstellte Masterplan sah den weiteren Ausbau *Kottes* zur *New Capital City* vor. Am 12.12.1991 wird *Sri Jayawardenapura Kotte* als *Administrative Capital of Sri Lanka* zur Hauptstadt von *Sri Lanka* ernannt. 1997 erhält das *New Capital Territory Sri Jayawardenapura Kotte* Stadt-Status mit einer eigenen Kommunalverwaltung. Im Jahr 2001 leben 115.826 EW in der Hauptstadt *Sri Jayawardenapura Kotte*, einem Vorort von *Colombo*.

Während des Bürgerkriegs mit der *LTTE (Liberation Tigers of Tamil Eelam)* 1983-2009 kam der weitere Ausbau völlig zum Erliegen. Außer dem Parlamentskomplex sind bis bisher nur zwei Regierungs-Sekretariate gebaut worden. Der Prozess der Umsiedlung von Ministerien und Verwaltungsdienststellen aus *Colombo* ist bis heute nicht abgeschlossen. Eine *Capital City* wurde nicht gebaut.

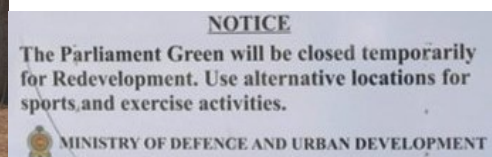


Abb. 3.1.15 a+b: Parlament ohne neue Hauptstadt 2012 (Beide Fotos: Bartscher/Bose)

Vor Ort wird berichtet, dass der Verkehr in der ruhigen Nachbargemeinde von *Colombo* regelmäßig zusammenbricht, wenn das Parlament tagt und sich lange Autokonvois der Abgeordneten aus *Colombo* auf der Hin- und Rückfahrt durch den Ort drängen. Die weitläufigen Grünanlagen um das Parlament werden an Wochenenden von den Ausflüglern aus *Colombo* für Sportaktivitäten und Picknick genutzt. Im Jahr 2012 hatte das Ministerium für „*Urban Development*“, welches nach dem Sieg über tamilischen Separatisten Teil des „*Ministry of Defence*“ geworden ist, die Grünanlagen vor dem Sicherheitsbereich des Parlaments gesperrt: „*closed temporarily for Redevelopment*“ mit der Aufforderung sich für Sport und andere Aktivitäten an andere Bereiche zu suchen. Ob daraus die von Nutzern befürchtete, dauerhafte Sperre der weiträumigen Grünanlagen geworden ist, ist mir unbekannt.

3.1.5 Yamoussoukro (1983) - Côte d'Ivoire

Die *Elfenbeinküste* – mit offiziellem Namen *République de Côte d'Ivoire* – liegt an der westafrikanischen Küste und grenzt an die Staaten *Liberia* und *Guinea* im Westen und *Mali* und *Burkina Faso* im Norden sowie *Ghana* im Osten. Das Land hat eine Größe von 322.461 km² und eine Bevölkerung von 23 Mio. EW.

Das Land wird 1960 unabhängig von seiner früheren Kolonialmacht *Frankreich*. Erster Staatspräsident der *Elfenbeinküste* wird von 1960 bis 1993 *Félix Houphouët-Boigny*. Der Staatspräsident entwickelt die Idee, die Hauptstadt des jungen Staates von der Küstenmetropole *Abidjan* in seinen Geburtsort im Landesinneren nach *Yamoussoukro* zu verlegen. Er beauftragt den französischen Architekten und Stadtplaner *Olivier-Clément Cocoub*, einen *Master Plan* für die neue Hauptstadt zu entwerfen.

Es werden zahlreiche repräsentative Hochbauten für die Stadt errichtet, vom Flughafen über das Parlamentsgebäude, den Präsidentenpalast, Institute für Technik und Landwirtschaft, ein internationales Hotel und der weltweit größte christliche Kuppelbau.

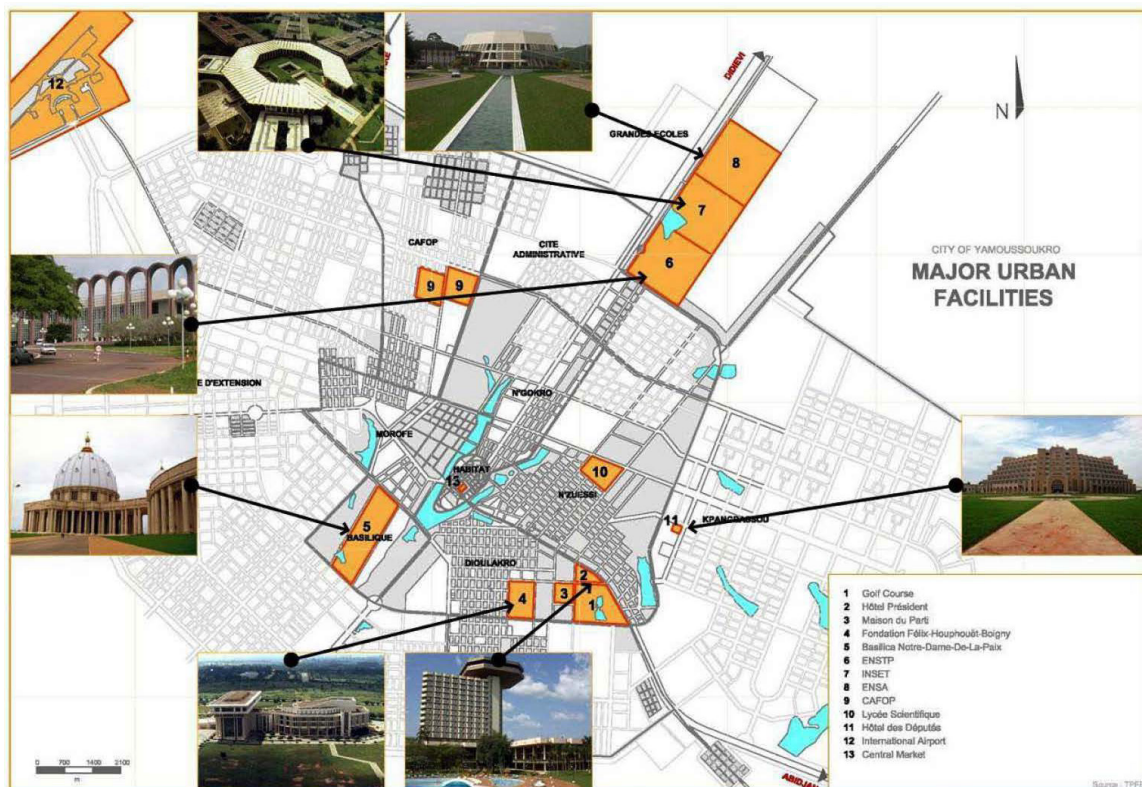


Abb. 3.1.16: Lageplan Yamoussoukro mit den Hauptgebäuden (Sangare 2012:2)

1983 wird *Yamoussoukro* zur Hauptstadt der *Côte D'Ivoire* erklärt. Die meisten Gebäude, die in der Stadt entstehen, sind sehr teure, meist monumentale Bauwerke. Vorgesehene Wohnsiedlungen und Infrastrukturen für die lokale Bevölkerung wurden kaum gebaut. Traditionelle afrikanische Märkte wurden abgelehnt und nicht in das Stadtkonzept integriert. Der Stadt fehlte eine lokale Ökonomie, sie wuchs langsamer als geplant.

Die Stadt bestand am Ende der Herrschaft von *Houphouët-Boigny* im Wesentlichen aus monumentalen Solitären und einer stark segregierten und dispersen Stadt. Große Teile des Staatshaushaltes flossen in den Bau und in die Unterhaltung der kaum genutzten Prestigebauwerke.

In den 1980er Jahren wurde die größte christliche Kathedrale der Welt, größer als der Petersdom, die *Basilica Notre-Dame-De-La-Paix*, gebaut. Sie wurde nach Fertigstellung nach langem Zögern von *Papst Johannes Paul II* 1990 eingeweiht, nachdem ein von dem Papst gefordertes Krankenhaus für die Bevölkerung in der Stadt *Yamoussoukro* gebaut worden war.



Abb.3.1.17: *Basilica Notre-Dame-De-La-Paix*

Als *Houphouet-Boigny* 1993 starb, war der „Vater der Nation“ 33 Jahren lang Herrscher der Elfenbeinküste gewesen und hatte zunehmend autokratisch regiert. Nach seinem Tod wurden die vorherigen hohen Staats-Subventionen für den Aufbau *Yamoussoukros* von der Regierung sofort drastisch reduziert und kurz darauf ganz gestrichen.

In den Jahren 2002-2007 herrscht in dem Land ein verheerender Bürgerkrieg. In den folgenden Jahren kam das Land nicht zur Ruhe. Die Frage der Terminierung von Wahlen, der Zeitpunkt der Entwaffnung der Rebellen und die Amtsführung des seit 2000 amtierenden Präsidenten *Laurent Gbagbo* führen Jahre lang zu anhaltenden innenpolitischen Spannungen. Als 2010 sein Rivale *Alassane Quattara* die Präsidentschaftswahlen gewinnt, will er dessen Sieg nicht anerkennen und lässt sich erneut zum Präsidenten vereidigen. Dies stürzt das Land erneut in eine schwere politische Krise.



Abb. 3.1.18: *Straßenmarkt in Yamoussoukro mit der Basilica im Hintergrund*
(<http://bauzeitgeist.blogspot.com/2011/04>)

Im März 2011 wird *Yamoussoukro* von Kämpfern von *Quattara*, der vom Ausland als rechtmäßiger Präsident angesehen wird, eingenommen. Im Jahr 2015 wird *Gbagbo* an den internationalen Gerichtshof in *Den Haag* überstellt und wegen Menschenrechtsverletzungen angeklagt.

Die lang andauernde politische Krise führt 2011 zum Zusammenbruch der Wirtschaft, der Banken und zum allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang. „*Das Land geriet an den Rand einer humanitären Katastrophe und eines erneuten Bürgerkrieges*“(AA: Länderbericht Côte D'Ivoire).

Yamoussoukros formelle Stadtentwicklung ist seit Mitte der 1990er Jahre völlig ins Stocken geraten. Die informelle Stadtentwicklung, insbesondere auch durch die starke Migration während der jahrelangen Kriegswirren im Land hat die Bevölkerung am Regierungssitz *Yamoussoukro* auf 800.000 EW ansteigen lassen. *Abidjan* bleibt die größte Stadt und wichtigste Wirtschaftsmetropole des Landes mit ca. 4.5 Mio EW.

Yamoussoukro wurde nicht als Fallstudie einbezogen, da zum Zeitpunkt unserer Recherche in den Städten vom deutschen *Auswärtigen Amt* von Reisen in die *Elfenbeinküste* aus Sicherheitsgründen abgeraten wurde.

3.1.6 Einführende Literatur zu Kapitel 3.1

3.1.1 Nouakchott (Mauretanien)

Attahi, Koffi; Hinin-Moustapha, Daniel; Appessika, Kouame: Revisiting Urban Planning in the Sub-Saharan Francophone Africa. Regional Study for Revisiting Urban Planning prepared for Global Report on Human Settlements 2009. <http://www.unhabitat.org/downloads/docs/GRHS2009RegionalFrancophoneAfrica.pdf>

Chenal, Jérôme; Kaufmann Vincent: City Profile: Nouakchott, in *Cities*, Vol. 25/3, 6/2008, S.163-175

Chenal, Jérôme, Cisse, Gueladio, Pedrazzini, Yves: Urbanization, Public Space and Sustainable Management in West Africa. Social exclusion and inclusion Processes in Dakar and Nouakchott. Presentation in Colombia 19-25/11/2007

Choplin, Armelle: Nouakchott. Au carrefour de la Mauritanie et du monde. Paris 2009

Choplin, Armelle; Franck, Alice: A Glimpse of Dubai in Khartoum and Nouakchott, Prestige urban Projects on the Margins of the Arab World, in: *Built Environment* 36/2, 2010, S. 64-77

Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ): Renewable Energy in West Africa, Eschborn 2009, Country Report Chapter: Mauretania, S.164-175

GROUPE HUIT, (Consultans): Services to the Urban Development Agency of Nouakchott (UDA). Within the context of the Urban Development Project (PDU) execution, the Government of Mauritania created the Urban Development Agency. Nouakchott 2002

Löbach, Fabian: Nouakchott, Hauptstadt der Islamischen Republik Mauretanien, Seminarbeitrag Masterstudiengang Stadtplanung HCU Hamburg. 2014 (unveröffentlicht).

El Moktar, Oud; Sidi, Mohammed; SWEEPNET. The Region Solid Exchange of Information and Expertise Network in Masheq and Maghreb Countries: Country Report on Solid Waste Management. Mauretania 2010

Thiam, Mahamadou: The Idea of Planning: A Case Study of Nouakchott, Mauritania, Master-Thesis in Urban Planning, University of Arizona, 2004

Internet Quellen:

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Mauretanien (Stand: 3/2012), http://auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Mauretanien_node.html

Choplin, Armelle ; Le foncier urbain en Afrique: entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott (Mauritanie), in: *Annales de Géographie* 647, 2006, S. 69 - 91.

Choplin, Armelle: Nouakchott (Mauritanie), une capital nomade? http://www.cafe-geo.net/article.php?id_article=1945&var_recherche=nouakchott

Choplin, Armelle: From the Chinguetti Mosque to Dubai Towers: Extraversion, connections and neo-urban Society in a globalized Mauritania. 12/2010. http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/54/75/47/PDF/Maghreb_Review_Choplin.pdf

Cities Alliance Wire No.3, 3/2001: Working together for prosperous cities without slums. Proceedings of the Public Forum "Local Partnership: Moving to Scale", Rome 29/11/2000; Topic: Integrated Upgrading in Mauritania: Nouakchott – Mauritania, http://www.citiesalliance.org/ca/sites/citiesalliance.org/files/CA_Images/CA%20Wire%20No.3.pdf

Cities-Alliance: Cities without Slums. Report 2002, Case study Nouakchott, Mauritania S.28-30. http://www.ucl.ac.uk/dpu-projects/drivers_urb_change/official_docs/Cities_Alliance_2002_report.pdf

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO): Nouakchott green belt of Mauritania. Support to the rehabilitation and extension of the Nouakchott green belt (Mauritania) 11/08/2011. www.fao.org/forestry/aridzone/63002/en/Cached

GAPP Architects and Urban Designers: Projects under construction: Planning a 566.5 hectare project site outside Nouakchott, Mauritania. 2007 www.gapp.net/content/iframe.../in_projects_underconstr_archives.htm

I2UD-Istitute for International Urban Development: Mauritania | National Urban Development Strategy. I2UD assistance to World Bank, 2000-2001. web.i2ud.org/mauritania

Pitte, Jean-Robert: Nouakchott Capitale de la Mauritanie, in: Publications du Departement de Geographie de l'Université de Paris-Sorbonne Nr. 5/1977

Swaminathan, Sundar: Mauritania. Brief Overview, 2008 <http://fic.wharton.upenn.edu/fic/africa/Mauritania%20Final.pdf>

Taine-Cheikh, Catherine: The (R)Urbanization of Mauritania: Historical context and contemporary developments 11/2010. http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/54/03/46/PDF/CTC_R_urbanization_Mie.pdf

United Nations, Department of Public Administration and Development Management (DPADM): Islamic Republic of Mauretania: Public Administration Country Profil, 10/2004 <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/un/unpan023277.pdf>

Wahba, Sameh: From land distribution to integrated development: The evolution and impact of shelter and poverty alleviation strategies in marginalized settlements in Nouakchott, Mauritania. Paper for Third Global Development Network Conference, Rio de Janeiro, Brazil 09-12/12/2001. http://depot.gdnet.org/cms/conference/papers/3rd_day2_17_wahba.pdf

The World Bank (WB): Integrated Upgrading in Mauritania: Nouakchott, Nouadhibou 21/3/2001 web.worldbank.org › ... › Africa › Mauritania

The World Bank (WB): Urban Development Program Helps Improve City Infrastructure and Build Capacity of Public Service Providers: Nouakchott Mauritania 05/05/2010 web.worldbank.org › Projects News & Related Info

3.1.2 Sher-er-Bangla Nagor (Bangladesh)

Benevolo, Leonardo: Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 2: Die moderne Bewegung, München 1978, S. 614-615

Frampton, Kenneth; Mehrotra, Rahul (Hg.): National Capital Complex Dhaka, Bangladesh, in: World Architecture 1900-2000: A Critical Mosaic, Vol.8 Wien 2000, S. 180-183

Futagawa, Yukio; Ashraf, Kazi K.: Louis I. Kahn - National Capital of Bangladesh, Dhaka, Bangladesh, 1962-83, in: Global Architecture. Tokio 1994

Krüger, Malte: Dhaka - Sher-e-Bangla Nagor - Jatiya Sangsad Bhaban, Seminarbeitrag Masterstudiengang Stadtplanung HCU Hamburg. 2013 (unveröffentlicht).

Vale, Lawrence J.: The Acropolis of Bangladesh, in: Architecture, Power, and National Identity, Yale University, London 1992, S. 236-271 (see also 2. Edition 2008 S. 279-320)

Internet Quellen:

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Bangladesch (Stand: 3/2012), http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Bangladesch_node.html

Callahan, Charles: 3 Projects of Louis I. Kahn in Sher-er-Bangla Nagor and in Dhaka, Bangladesh 1962- 1983. Kim Coleman, Thesis 2003. www-bcf.usc.edu/~kcoleman/Precedents/.../Kahn_ThreeProjects.pdf

Faruki, Mustafa Ali: Locating Dhaka: A Study of Potential Inspirations for Louis Kahn's National Assembly, in: Global Business and Economic Review (GBER) Vol.3 No.1 S.15-25. www.edgehill.ac.uk/gber/pdf/vol3/issue1/5%20Article.pdf

Hossain, Shahadat: Rapid Urban Growth and Poverty in Dhaka City, Bangladesh e-Journal of Sociology. Volume % No.1 01/2008. www.bangladeshsociology.org/BEJS%205

INWENT Länder-Information Bangladesh, <http://liportal.inwent.org/bangladesh>

Kabir, Ahsanul / Parolin, Bruno: Planning and development of Dhaka – A story of 400 years, 15th international planning history society conference, Sao Paulo 2012 http://www.fau.usp.br/iphs/abstractsAndPapersFiles/Sessions/09/KABIR_PAROLIN.PDF

Malik, Ayyub: Post-Colonial Capitals of South Asia: A Critical Analysis of Chandigarh, Dhaka and Islamabad. Conference and Exhibition Report, in: Global Business and Economic Review (GBER) Vol.3 No.1 S. 68-80. www.edgehill.ac.uk/gber/.../10%20Conference%20&%20exhib.pdf

Miah, Md. Shahidullah: Issues and Problems confronting Managers in Dhaka City, in: Asian Development Bank (ADB): Municipal Management Issues in South Asia. Documents of a Conference in Lahore 16-18/10/1997, S.117-126. www.adb.org/Documents/Conference/Asian_Cities_2/vol2bno.pdf

Shafi, Salma A.: Implementation of Dhaka city Master Plan, in: The Daily Star Dhaka, 19/02/2010. www.thedailystar.net/suppliments/2010/02/ds19/segment1/plan.htm

Talukder, Sirajul Haq: Managing Megacities: A Case Study of Metropolitan Regional Governance for Dhaka. Dr.-Thesis of Murdoch University, Australia 2006

3.1.3. Belmopan (Belize)

Everitt, John C.: Belmopan, dream and reality: A study of the other planned capital in Latin America, in: Revista Geografica No.99 6/1984 pp. 135-144 (Published by Pan American Institute of Geography and History)

Kearns, Kevin C.: Belmopan: Perspective on a New Capital, in: Geographical Review, Volume 63, April 1973, Number 2, S. 147-169

Internet Quellen:

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Belize, http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Belize_node.html

Belmopan's Master Plan – Who sold the market land: <http://www.youtube.com/watch?v=KLaOYeR3SgY>

Cunin, Elisabeth: Nación y diferencia: el caso de Belmopán, in: Cunin, Elisabeth; Hoffmann, Odile: Belize: ethnicity and nation, Belize Symposium International Congress of Americanists. Working Paper No. 5. México, 2009, Pages 11-32, <http://hal-univ-diderot.archives-ouvertes.fr/docs/00/70/91/31/PDF/CuadernoAfrodesc2.pdf>

Daugaard-Hansen, Flemming: "Coming home": The return and reintegration of Belizean Returnees from the United States to Belize, Central America, Diss. University of Florida, 2009, http://etd.fcla.edu/UF/UFE0024672/daugaardhansen_f.pdf

3.1.4 Sri Jayawardenapura Kotte (Sri Lanka)

Frampton, Kenneth; Mehrotra, Rahul (Hg.): Parliamentary Complex Sri Jayawardenapura Kotte Sri Lanka, in: World Architecture 1900-2000: A Critical Mosaic, Vol.8 Wien 2000, S. 160-163

Goonewardene, Duleep: Case for a Capital City, in Daily News, Sri Lankan Newspaper 20/07/2010

Jayaweera, Padma D.; Kamil, Omar Z.; Nanayakkara, V. G.: Urban Governance in Sri Lanka and the Colombo Region, in: Asian Development Bank (ADB): Municipal Management Issues in South Asia. Documents of a Conference in Lahore 16-18/10/1997, S.103-116 www.adb.org/Documents/Conference/Asian_Cities_2/vol2bno.pdf

Mendes, Willie: Contrast of Post-Independence Economic and Physical Planning at a Glance, Synopse 1948-2003, University of Moratuwa Sri Lanka, Moratuwa 9/2003

Perera, Nihal: The Making of a National Capital. Conflicts, Contradictions and Contestations in Sri Jayawardhanapura, Chapter in: Geisler, E. Michael (Hs.): National Symbols, Fractured Identities. Contesting the National Narrative, Hannover und London, 2005, S. 251-272

Vale, Lawrence J.: Sri Lanka's Island Parliament, in: Architecture, Power, and National Identity, Yale University, London 1992, S. 190-208 (see also 2. Edition 2008 S. 226-247)

Internet Quellen:

Asian Development Bank (ADB): Changing Institutional Culture of Asian Municipalities; the Colombo Municipal Council Experience, in: Partnerships for Better Municipal Management. Conference Proceedings 4/2000 <http://beta.adb.org/publications/partnerships-better-municipal-management> Part B www.adb.org/Documents/Conference/Asian_Cities_2/vol2no.pdf

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Sri Lanka (Stand: 3/2012), http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/SriLanka_node.html

Geoffrey Bawa Trust: Grand Design—Regional Modernism, the Sri Lankan Parliament, Kotte 1979, 2013. <http://www.geoffreybawa.com/work/grand-designs-regional-modernism>

Sri Jayawardenapura/Kotte - The Capital City of Sri Lanka: Past and Present.

Official Website of the Government: <http://www.mark-serv.wb.gs/sri-lanka-white-page.html>

UDA Urban Development Authority, Colombo Sri Lanka: Town Development Trend and City Planning History Sri Lanka. www.uda.lk

The Parliament of Sri Lanka: Evolution of the Parliamentary System. www.parliament.lk

Sri Lanka Local Government Forum (Publisher): Report of the Commission of Inquiry on Local Government Reforms 1999. Chapter 2: System of Local Government –Powers and Functions, Colombo 2010. www.localgovforum.lk/policydocs/

UN-Habitat Sustainable Cities Programme (SCP), Sustainable Sri Lanka Cities Programme: City Profile - Sri Jayawardenapura Kotte Municipal Council, 10/2003 www.fukuoka.unhabitat.org/programmes/scp/sri_lanka/pdf/CCA_1-2_Kotte_City_Profile.pdf

UN-Habitat Sustainable Cities Programme (SCP), Sustainable Sri Lanka Cities Programme: Report of the City Consultation: Sri Jayawardenapura Kotte Municipal Council, Rajagiriya 20/05/2004 (36 pages).
http://www.fukuoka.unhabitat.org/programmes/scp/sri_lanka/pdf/CCA_2_Proceedings_City_Consultation-Kotte.pdf

UN-Habitat; UNEP: Sustainable Sri Lanka Cities Programme 1999-2004: From the Sustainable Colombo Core Area Project to a SCP National Capacity Building Strategy, Sri Lanka 6/2005
www.unhabitat.org/pmss/getElectronicVersion.asp?nr=2111&alt

University of Moraturwa, Department of Town & Country Planning, Land Use Planning & Development (TP 2415): City of Colombo Development Plan, 22.01.2010. <http://www.mrt.ac.lk/tcp/uploads/UG/34/Presentation%206/city%20of%20colombo.pdf?PHPSESSID=943dfb09e801f53b9de0a996a6d82133>

3.1.5 Yamoussoukro (Cote D Ivoire)

Armstrong, A.: Ivory Coast: Another capital for Africa, in: Geography, 70(1), S. 72-74, 1985

Dieterich, Johannes: In Elfenbeinküste Fronten verhärtet, in: Frankfurter Rundschau 1/10/2005 S. 7

Dimoriaku, Ifeyinwa D.; Obiozo, Rita N.: Megacities for the masses: Designing with local building and construction materials in Africa. Paper for the 2010 Annual "Archibuilt" Workshop - Nigerian Institute of Architects, Abuja 2010

Elleh, Nnamdi: Architecture and power in Africa. Greenwood pub group Inc., Westport, 2002

Frampton, Kenneth; Mehrotra, Rahul (Hg.): Notre Dame de la Paix: Yamoussoukro Ivory Coast, in: World Architecture 1900-2000: A Critical Mosaic, Vol.8 Wien 2000, S. 184-185

Friedel, Lasse: Yamoussoukro: Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen an die Stadtentwicklung, Hausarbeit im Masterstudiengang Urban Design, HCU Hamburg 2013 (unveröffentlicht).

Internet Quellen:

Abubakar, I. / Doan, P.L.: New towns in Africa: Are they close to achieving their objectives? Department of Urban and Regional Planning, Florida State University, Tallahassee, FL 32306, 2012,
http://www.coss.fsu.edu/durp/sites/coss.fsu.edu.durp/files/Abubakar_Doan_2012.pdf

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Cote d'Ivoire (Stand: 4/2012),
http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/CoteDlvoire_node.html

District of Yamoussoukro: Development Projects of the Council of the District of Yamoussoukro and Projects, 2003; (official homepage) <http://yamoussoukro.org/en/projects.htm>

Njreu, P.: "History of Yamoussoukro", in: The African Executive, 2007, <http://www.africanexecutive.com/modules/magazine/articles.php?article=2508>

Sangare, Ahmed: Environment has little chance to be the priority in Sub-Saharan African cities, 2011.
http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2008.pdf

Sangare, Ahmed: How to Approach the Upgrade of the Urban Scheme of Yamoussoukro towards Sustainability? A Focus on Commercial Planning, in: Planning and Design Tracks for a Sustainable Retailing Future in Yamoussoukro, 48th ISOCARP Congress 2012, http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2102.pdf

District of Yamoussoukro: Offizielle Homepage, www.yamoussoukro.org

3.2. Neue Hauptstadtprojekte zu Beginn des 21. Jahrhunderts

Auch im begonnenen 21. Jahrhundert gibt es bereits mehrere realisierte und geplante Hauptstadtprojekte. Der Entwicklungsstand ist dabei sehr unterschiedlich. *Naypyidaw* ist von den Projekten am weitesten realisiert und seit 2005 die neue Hauptstadt von *Myanmar*. *Maidar City* und *New Capital Cairo* befinden sich derzeit im Bau. Bei den drei afrikanischen Projekten handelt es sich dagegen um Ankündigungen ohne eine bisherige bauliche Umsetzung.

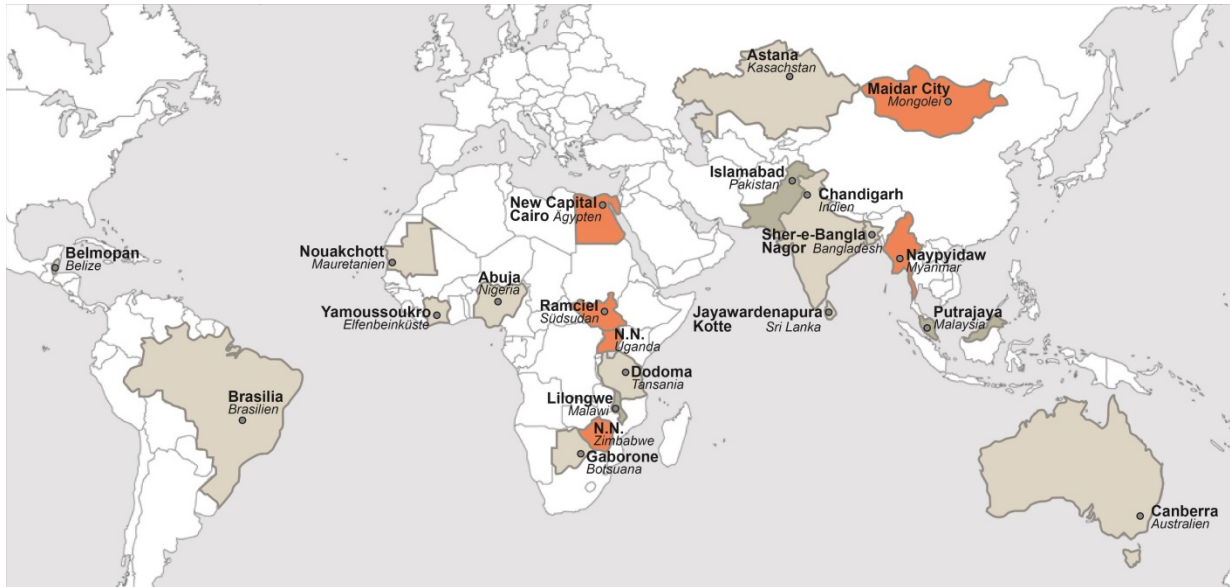


Abb. 3.2.1: Die Lage der neuen Hauptstadtprojekte Anfang des 21. Jahrhunderts (in rot dargestellt).

3.2.1 Naypyidaw (2005) Myanmar

Anfang des 21. Jahrhunderts baut die Militärregierung von *Myanmar* ca. 300 km nördlich von *Rangun* (*Yangon*) eine neue Hauptstadt. Hauptmotiv für die Verlegung sind militärstrategische Überlegungen. Die neue Hauptstadt *Naypyidaw* liegt in zentraler Lage des Landes. Außerhalb des von *Birmesen* besiedelten Kernlandes leben in dem Vielvölkerstaat zahlreiche Minderheiten (*Shan*, *Chin* u. *Karen*), die seit Jahrzehnten in ihren Teilstaaten für ihre Unabhängigkeit kämpfen.



Abb. 3.2.2: Das Regierungsviertel in Naypyidaw mit angrenzenden Ministerien und Wohnsiedlungen (The Rangoon Express.com)

Die einerseits prunkvoll mit großen Achsen neben einer *buddhistischen* Pagode andererseits in zahlreichen räumlich voneinander getrennten Siedlungsbereichen angelegte Stadt wird im November 2005 von der Militärregierung *Myanmars* zur neuen Hauptstadt erklärt.



Abb. 3.2.3: Naypyidaw Stadtplan (Google Satelliten Bild 2017, bearbeitet Leufker; Bose)



Abb. 3.2.4: Regierungsgebäude in Naypyidaw (dailymail.co.uk)



Abb. 3.2.5: Uppatasanti Pagoda am Stadtrand von Naypyidaw (Go Myanmar Tours)

Unter der Militärregierung waren Informationen über die im Aufbau befindliche Stadt schwer zu erhalten und der Zugang für Ausländer in die Regierungstadt reglementiert. Der Bau der Stadt wurde von der nordkoreanischen Regierung unterstützt. Es wird von dem Bau eines großen unterirdischen Tunnelsystems berichtet, welches im Falle eines Krieges als geschützte Regierungszentrale zur Verfügung steht. (vgl. Keeton 2011:132f.). Seit dem Sieg der Opposition unter der Friedensnobelpreisträgerin *Aung San Suu Kyi* ist für Ausländer der Zugang in die Hauptstadt erleichtert worden. Die neue Regierung hat weiterhin ihren Sitz in *Naypyidaw*.

3.2.2 Neue Hauptstadtprojekte in Südsudan (2011), Uganda (2012) und Zimbabwe (2013)

In drei afrikanischen Staaten wurden 2011/13 neue Hauptstadtprojekte von den Regierungen öffentlich bekannt gegeben. Wirtschaftliche Krisen und politische Unruhen haben in allen drei Fällen – nach derzeitigem Stand – nicht zu einer Umsetzung der Projekte geführt.

Ramciel (2011) - Südsudan

Der *Südsudan* ist der jüngste afrikanische Staat, der nach jahrelangem Bürgerkrieg im Juli 2011 seine Unabhängigkeit vom *Sudan* erklärt hat. Bereits vor dem Friedensabkommen mit der Regierung des *Sudans* im Jahr 2005 verkündet der Führer der südsudanesischen Rebellenorganisation *John Garang*, dass *Ramciel* an Stelle von *Juba* zukünftig die Hauptstadt des *Südsudans* werden solle. Für die neue Hauptstadt sprach aus seiner Sicht, dass sie im Bundesstaat *Lake State* im Zentrum des Vielvölkerstaates und nicht so dicht an der Grenze zum *Kongo* und zu *Uganda* läge. *Juba* sei außerdem wegen überlasteter Infrastrukturen und fehlender Expansionsmöglichkeiten als Hauptstadt ungeeignet.

Im Jahr 2005 wird ein Friedensabkommen mit der Regierung des *Sudans* geschlossen mit einer Übergangsfrist bis 2011 für eine Volksabstimmung der im Südsudan lebenden Stämmen über die Unabhängigkeit. *Garang* findet 2011 bei einem Helikopterabsturz den Tod.

Sein Nachfolger und erste Präsident des *Südsudans* *Salvador Kiir* hält an der Entscheidung, die Hauptstadt nach *Ramciel* zu verlegen fest, obwohl es kontroverse Beurteilungen über die Eignung des Standortes gab. Eine Machbarkeitsstudie von 2006 sah *Ramciel* in der Flussebene des weißen *Nils* durch Überschwemmungen und Versumpfungen gefährdet. Andere Gutachten vertraten die Position, dass auf den vorhandenen fünf Erhebungen fester Baugrund vorhanden und die Stadt dort vor den Fluten des *Nils* geschützt sei.

Offen bleibt, ob bei der Entscheidung für den Standort *Ramciel* im Bundesstaat *Lake State* auch ethnische Überlegungen eine Rolle gespielt haben. *Garang* und Präsident *Kiir* stammen aus der Volksgruppe der *Dinka*, die mit 15% vor den *Nuer* die größte Volksgruppe im *Südsudan* bildet und in deren Stammesgebiet *Ramciel* liegt. Auch innerhalb der Volksgruppen gibt es große Unterschiede zwischen einzelnen Stämmen. Es existieren im *Südsudan* ca. 60 Sprachen.

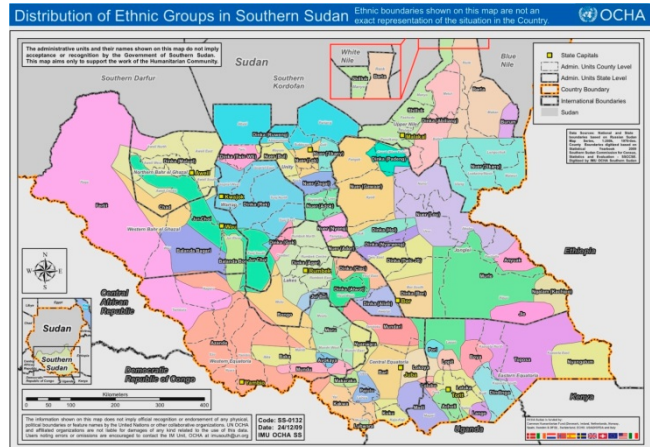


Abb. 3.2.6: Die zehn Bundesstaaten von Südsudan 2011; Abb. 3.2.7: Die Verteilung der ethnischen Gruppen im Südsudan (http://www1.american.edu/ted/ICE/images5/TR_unocha-ethnic-groups-map.jpg)

Die internationalen Unterstützer und Geldgeber drängen darauf, dass zunächst *Juba* wegen der vorhandenen Infrastrukturen zur Hauptstadt des neuen Staates ernannt würde. Am 11. Juli 2011 wurde in *Juba* unter der Schirmherrschaft der UN der neue Staat proklamiert. Präsident wurde *Kiir* aus dem Stamm der *Dinka*. Vizepräsident *Machar* aus dem Stamm der *Nuer*, beide Mitglied der Einheitspartei *Sudanese People's Liberation Movement (SPLM)*.

Das Projekt Hauptstadtverlegung wurde von der Regierung weiter vorangetrieben und nochmals die Standortfrage diskutiert. Bereits zwei Monate nach Staatsgründung bestätigte die Regierung am 2.9.2011 den Standort *Ramciel*. Das Kabinett genehmigte einen 10 Milliarden US \$ Plan für die Umsiedlung der Hauptstadt von *Juba* nach *Ramciel*. Für Planung und Bau der Stadt wurden drei bis fünf Jahre kalkuliert. Trotz der sehr schwierigen ökonomischen Lage war die Regierung zuversichtlich, das Projekt aus den großen Ölvorkommen des Landes finanzieren zu können.



Abb. 3.2.8: Parlamentarier besichtigen 2011 die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs für die neue Hauptstadt *Ramciel*. (*ramciel image gurtong 8_9_2011*)

Es werden städtebauliche Entwürfe von internationalen Planungsfirmen begutachtet und ein *Memorandums of Understanding* mit südkoreanischen und chinesischen Stadtentwicklungsfirmen abgeschlossen. Im August 2012 fährt eine Gruppe von Ministern und Abgeordneten unter Leitung

des Vizepräsidenten *Machar* in einem Konvoy mit Geländewagen von *Juba* nach *Ramciel*, um sich vor Ort ein Bild zu machen und mit den örtlichen Politikern und Stammeshäuptlingen über die Verlagerung der Hauptstadt zu sprechen. Im Herbst 2012 wird die Hauptstadtverlagerung aufgrund erforderlicher drastischer Sparmaßnahmen im Staatshaushalt deutlich verlangsamt.

Nachdem Präsident *Kiir* 2013 seinen Stellvertreter *Machar* entlassen hatte, gab es im Parlament Tumulte und Soldaten unterschiedlicher Ethnien der Präsidentengarde beschossen sich gegenseitig. Nachdem *Dinka*-Soldaten *Nuer* in der Stadt ermordeten, brach ein Bürgerkrieg aus, der Tod und Schrecken über weite Teile des Südsudans brachte. Auf Druck der internationalen Geldgeber wurde 2015 ein Friedensabkommen zwischen *Kiir* und *Machar* geschlossen, das allerdings nur ein knappes Jahr. Am 5. Jahrestag der Unabhängigkeit des *Südsudans* eskaliert die Gewalt zwischen Armeemitgliedern der beiden Volksgruppen erneut, während *Kiir* und *Machar* im Präsidentenpalast vor den Kameras der Weltpresse zusammensitzen. Es werden in *Juba* sogar von der *UNO* geschützte Flüchtlingslager angegriffen. Es sind hunderte Todesopfer zu beklagen.

In dieser katastrophalen innenpolitischen Lage mit vielen Volksgruppen auf der Flucht und großen Hungersnöten ist die geplante Hauptstadtverlagerung seit Jahren nicht weiter vorangetrieben worden. Anfang 2017 bleibt völlig offen, wann sich die Menschen in dem Land von dem gegenseitig zugefügten Leid erholt und den Hass überwunden haben und wann sie fähig sind, Schritte zur Bildung einer gemeinsamen Nation *Südsudan* wieder aufzunehmen.

New Capital of Uganda (2012)

Uganda ist seit 1962 unabhängig. Staatsform ist eine Präsidialdemokratie mit Mehrparteiensystem. Das Land musste mehrere größere politische Krisen überwinden: die Gewaltherrschaft von *Idi Amin* 1971-1979 und von *Milton Obote* 1981-1985. Es folgte ein 22jähriger blutiger Konflikt mit Rebellengruppen in *Nord-Uganda*, der zu großen Flüchtlingsströmen im Land geführt hat. Der Bürgerkrieg wurde durch einen Friedensvertrag 2008 beendet.

Seitdem ist *Uganda* zu einem Vorzeigeland für die Wirksamkeit internationaler Entwicklungshilfe auf dem afrikanischen Kontinent avanciert. *Uganda* hat sowohl bei den ökonomischen und bei den Bildungsindikatoren sowie bei den demokratischen Rechten große Fortschritte zu verzeichnen. Allein beim Korruptionsindex liegt das Land 2014 im internationalen Vergleich auf dem schlechten Platz 139 von 168 untersuchten Ländern.

Hauptstadt des Landes ist *Kampala* am Rande des *Viktoriasees* im Süden des Landes. *Kampala* ist in dem noch sehr stark ländlich strukturierten Land das überragende Wirtschaftszentrum und mit weitem Abstand die größte Stadt. Die Handelsmetropole und ihr Umland waren während des jahrzehntelangen Bürgerkrieges im Norden Zufluchtsort für viele Binnenflüchtlinge. Die Stadt ist mit einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 5,6% (vgl. Vermeiren 2012:1) eine der am schnellsten wachsenden Städte in ganz *Afrika*. *Kampala* hatte in seinen administrativen Grenzen im Jahr 2001 1,2 Mio. und zehn Jahre später, im Jahr 2011 1,8 Mio. EW.

Für die Metropolregion werden für 2011 offiziell 3 Mio. EW angegeben. Die Stadtverwaltung von *Kampala* prognostiziert für die nächste Dekade für die Metropolregion 5 Mio. EW und in 15 Jahren 10 Mio. EW (vgl. Kampala Capital City Authority 2012). Wegen des extrem schnellen Bevölkerungswachstums in der Stadt und der Region ist die Stadtverwaltung beim Bau von Wohnungen, technischer und sozialer Infrastruktur und im Verkehr und Transportwesen den immer neuen Anforderungen nicht gewachsen. Im Umland sind zahlreiche informelle Siedlungen entstanden.



Abb. 3.2.9 Uganda und angrenzende Staaten

Wegen der drangvollen Enge, des ständigen Verkehrsstillstandes und der maroden sowie unzureichenden Infrastruktur gibt es bereits seit vielen Jahren von *ugandischen* Politikern die Überlegung, die Regierung ganz aus der Stadt auszulagern und eine neue Hauptstadt zu bauen.

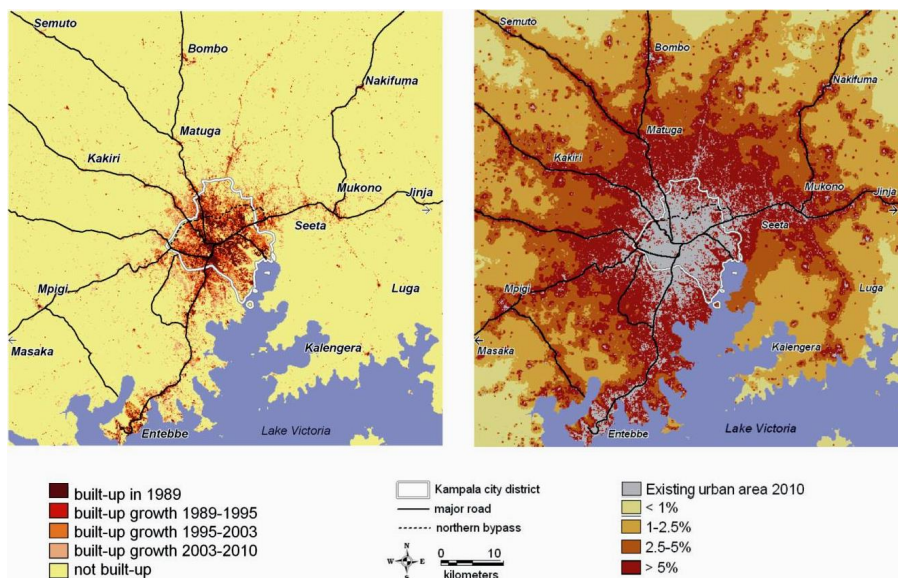


Abb 3.2.10 a+b: Siedlungsentwicklung in der Region Kampala 1989-2010 und verfügbare Bauflächen 2010 (Vermeiren 2012:25)

“The idea of a well-planned, new city likely to relieve blighted Kampala was mooted in 2010 during a meeting between President Museveni and the then UN HABITAT executive director, Ms Anna Tibaijuka” (Butagira; Kiyaga 31/3/2013). Der Präsident präsentierte der UN HABITAT Direktorin den geplanten Standort in *Karuma* 300 km nördlich von *Kampala* an der Straße nach *Gulu*. Die UN Direktorin war von den Gegebenheiten vor Ort beeindruckt und sagte die generelle Unterstützung bei dem Aufbau der neuen Hauptstadt zu.

Im Jahr 2012 greifen mehrere Minister das Thema wieder auf. Der Transportminister erklärt, dass die Verlagerung der Hauptstadt dringend geboten sei, da die Infrastruktur in *Kampala* „erbärmlich“ sei (vgl. Cheborot 23/2/2012). Die neuberufene Ministerin für *Urban Development* fordert Regierung und *Stakeholder* auf, einer Verlagerung der Hauptstadt zuzustimmen. Die Probleme in *Kampala* seien so groß, „that looking at the road network and its condition, garbage management and the congestion makes Kampala City not worth the name“ (Najjemba in: TZ 3/9/2012:16). Sie hält die Standortfrage für die neue Hauptstadt allerdings noch nicht für entschieden. Es seien mehrere Orte im Gespräch: *Nakasonola*, *Masaka* und *Lowero*. Ein früherer *Minister of Lands* appelliert an Staatsoberhaupt *Museveni*, die Hauptstadtverlegung nicht zu vergessen und empfiehlt „to re-activate this project and to have the Karuma Falls City legalised and planned“ (Atubo in: Butagira; Kiyaga 31/3/2013).

Das *State House* erklärt den Abbruch des *Karuma* Projektes mit dem Ausscheiden der Direktorin *Tibaijuka* von *UN Habitat*. Der *Commissioner for Land Use Planning* im Ministerium für *Urban Development* erklärt: „Money to lift the project off the ground has not been secured, although a structure plan for the proposed city is ready“ (Byendaimira, in: Butagira; Kiyaga 31/3/2013).

Vom *Ministry of Urban Development* wird quasi als Beweis, dass die Verzögerung nicht an fehlenden Planungen für das Projekt liegt, ein vom Ministerium erarbeiteter *Structure Plan* für *Karuma* vorgelegt. Es fällt auf, dass in dem gesamten Plan sowohl in der Karten-Darstellung wie auch in der Legende keine Flächen für öffentliche Regierungsnutzungen ausgewiesen sind.

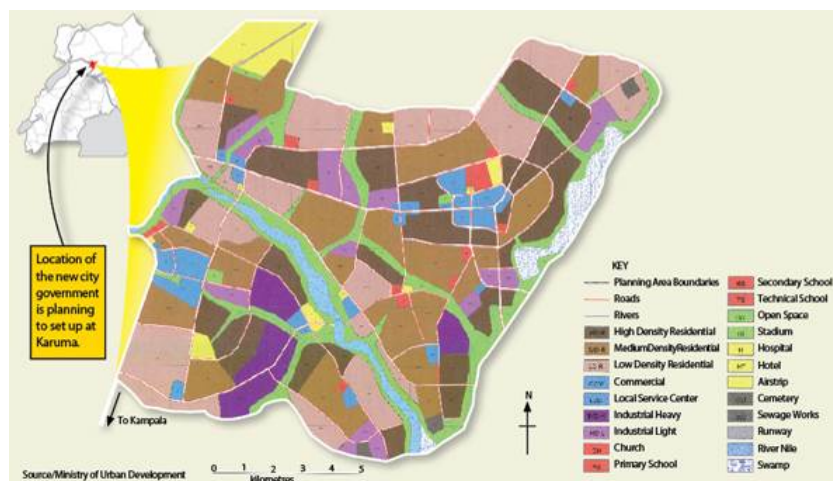


Abb. 3.2.11: *Structure Plan of Karuma* (Ministry of Urban development, zitiert nach Ebd.)

Bei den Haushaltsberatungen über den zweiten Fünf-Jahres-Plan für *Uganda*, dem *NPD II 2015-2021* stimmt das Parlament im Mai 2015 dem Vorschlag des Finanzkomitees zu, „which requires government to immediately embark on creation another city to decongest Kampala“ (Mulondo; Walubiri 31/5/2015).

Der Vorsitzende des Finanzkomitees erläutert den Vorschlag: „The committee did not propose where the administrative city should be but personally I would propose Nakasongola because of its central location. ... We realized that developing the highly congested Kampala both as a commercial city and an administrative city would be very expensive because it would require to carry out a lot of demolitions. That is why we opted for a new area where proper physical planning can be done“ (ebd.).

Ergänzend zu dem Verlagerungsbeschluss werden für *Uganda* regionale Maßnahmen beschlossen. Es sollen vier Städte als Wachstumszentren im Land entwickelt werden sowie fünf strategi-

sche Städte für spezielle Wirtschaftsbereiche (Ölförderung, Industrie, Tourismus und Bergbau). *Kampalas* administrative Grenzen sollen in einigen Abschnitten erweitert werden. Zusätzlich hatte bereits ein Jahr früher die *African Development Bank* die Ausschreibung eines Gutachtens für die Standortsuche für zwei *New Towns* als Entlastungsstädte im Großraum von *Kampala* in einer maximalen Entfernung von 40 km finanziert (vgl. African Development Bank 2014).

New Capital of Zimbabwe (2013)

Seit der Staatsgründung von *Zimbabwe* 1980 regiert *Präsident Mugabe*. 2012 verkündet der *Minister for Local Government*, dass die Hauptstadt des Landes aus *Harare* verlegt werden soll. „*The Capital would indeed be moved to Mt Hampden because Harare has become too congested. The new site in Mt Hampden will reportedly have a Parliament, a Presidential palace, the Supreme and High Courts, the Reserve Bank, posh suburbs, hotels and modern shopping malls.*“ (*Moyo* 25/11/2015). *Mount Hampden* liegt ca. zwanzig Kilometer nordwestlich von *Harare* unmittelbar außerhalb der Stadtgrenze von *Harare*.

2013 treten Differenzen in der Regierung zu Tage. Der *Minister for Public Works* beklagt öffentlich das Informationsdefizit zwischen den Ministerien. Sein Ministerium hätte nur aus der Zeitung erfahren, dass das neue Parlamentsgebäude nicht in *Harare*, sondern nun in *Mt. Hampden* gebaut werden solle. „*The project was supposed to be at Kopje and government just stopped it and now it is being spearheaded by the Local Government ministry*“ (*Langa* 27/2/2013). Der *Public Works Minister* erläutert den Hintergrund seiner Verärgerung: „*His ministry had done designs for the new Parliament building at the Kopje using a Zimbabwean architecture, but Chinese contractors had been recruited to do work at Mount Hampden and their designs had no Zimbabwean influence*“ (ebd.).

Im Juli 2013 verliert der langjährige innenpolitische Widersacher *Morgan Tsvangirai* die Präsidentsschaftswahlen gegen *Robert Mugabe*. Beide hatten sich in der vorigen Legislaturperiode auf Vermittlung des südafrikanischen Präsidenten die politische Führung im Lande geteilt: *Mugabe* als Präsident und *Tsvangirai* als Premierminister.

Nach dem deutlichen Wahlsieg *Mugabes* und dem Ausscheiden des früheren Koalitionspartners aus der Regierung erklärt der *Minister for Local Government* 2014, dass die Regierung die Pläne verfolgen würde, die neue Hauptstadt von *Zimbabwe* in den Heimatdistrikt von Präsident *Mugabe* zu verlegen. „*The project was vehemently opposed by former partners in the government of national unity: former prime minister Morgan Tsvangirai’s MDC-T party and former industry minister Welshman Ncube’s MDC*“ (*Maposa* 2/5/2014).

Mehrere Ministerien sollen bereits in dem Gebiet Land aufgekauft haben. Reporter versuchen vergeblich, von den betroffenen Verwaltungen, von den Lokalpolitikern in *Harare* und Fachleuten Stellungnahmen zu erhalten. „*An official from the Harare City Council said they were aware of the plans but said they were not ‘very involved’. He said the hope among the city council executives was that the New Harare City would be incorporated into their administration*“ (ebd.).

„*Mugabe in May 2012 put together a six-member committee consisting of representatives of the ministry of local government then headed by Chombo, the ministries of foreign affairs; environment and natural resources management; national housing and social amenities; transport, communication and infrastructure development; and public works*“ (*Maposa* 2/5/2014). Kritisiert wird, dass das Parlament nicht über die Planungen informiert wird (Vgl. ebd.).

Im Februar 2015 beschließt das Kabinett das Projekt. Der Bau der neuen Hauptstadt soll in den nächsten beiden Jahren beginnen. *“The city will accommodate Government ministries, Parliament, residential areas, shopping malls, hotels and industries. A plan for the US\$140 million Parliament complex has already been drawn up”* (Towindo 8/2/2015). Die neue Hauptstadt soll außerdem eine Universität, Schulen und Krankenhäuser sowie ein großes Einkaufszentrum, gehobene Wohnsiedlungen und ein Technologiezentrum umfassen. Als Vorbild für das Projekt wird mehrfach der Edelstadtteil *Sandton* in *Johannesburg* genannt. (vgl. Mushekwe, in Afrika Süd 5/2015).

“Chinese companies will be responsible for most of the key construction projects in Zvimba district - President Robert Mugabe’s rural home - and the new capital city” (The Zimbabwean 16/2/2015). Finanziert werden soll das etwa fünf Milliarden teure Projekt durch Diamantenverkäufe von *Zimbabwe* an *China*. *China* ist seit den Wirtschaftssanktionen von *USA* und *EU* und der neuen von *Mugabe* 2003 verkündeten *Look East Politik* der zweitgrößte Handelspartner von *Zimbabwe*. Ein Regierungsmitglied kritisiert den Westen und den *IWF*, dass sie nur am Zugang zu den Ressourcen des Landes interessiert seien und erklärt: *„Simbabwes Wirtschaft kann nur durch China-Strategie gerettet werden“* (Mushekwe, in Afrika Süd 5/2015).

2008 gab es in *Zimbabwe* einen sich selbst beschleunigenden wirtschaftlichen Niedergang mit einer Hyper-Inflation und extremen Devisenmangel. Dies führte dazu, dass viele Wirtschaftszweige zum Erliegen kamen. 2009/10 wurde vom *IWF* ein Multiwährungssystem mit dem *US-Dollar* als Leitwährung eingeführt. Dies führte jedoch nur vorübergehend zu einer wirtschaftlichen Erholung.

Seit 2013/14 herrscht in *Zimbabwe* erneut eine schwere ökonomische Krise, aus der eine der größten Hungersnöte im Land seit der Unabhängigkeit resultiert. 2014 wird der *chinesische Yuan* zur Stabilisierung der Landeswährung als Zweitwährung in dem verarmten Land eingeführt und ist damit offizielles Zahlungsmittel. Die tiefe wirtschaftliche und humanitäre Krise hält auch in den Jahren 2015/16 an. In dieser Situation ist die Zukunft des Hauptstadt-Projektes derzeit völlig ungewiss.

3.2.3 Mair City (2014) Mongolei

Seit 2014 wird *Mair City* als Entlastungsstadt für das 30 km entfernte *Ulanbator* gebaut. Nach der geplanten Fertigstellung der Stadt im Jahr 2024 erwägt die Regierung der *Mongolei* den Umzug dorthin. Anlass für die Planung dieser Entlastungsstadt für *Ulanbator* waren die Probleme in der derzeitigen Hauptstadt.

Die Hauptstadt *Ulanbator* liegt auf 1350 m Höhe und hat sich in den vergangenen Jahrzehnten in dem sehr dünn besiedelten Land aufgrund von Rohstoffvorkommen sehr stark entwickelt. Das Land erlebt eine massive Landflucht, die Hauptstadt kann die Migranten vom Land nicht beherbergen. Heute leben 1,3 Mio. Menschen in der Großstadtregion. Um die Hauptstadt hat sich ein breiter Ring von Jurten entwickelt.

Die Infrastruktur in *Ulanbator*, wie Strom- und Wasserversorgung, sind stark überlastet. Da in den Jurten überwiegend Kohle zum Kochen und Heizen verwendet wird und durch das stark angestiegene Verkehrsaufkommen, zählt *Ulanbator* heute zu den am stärksten unter Luftverschmutzung leidenden Städten der Welt.

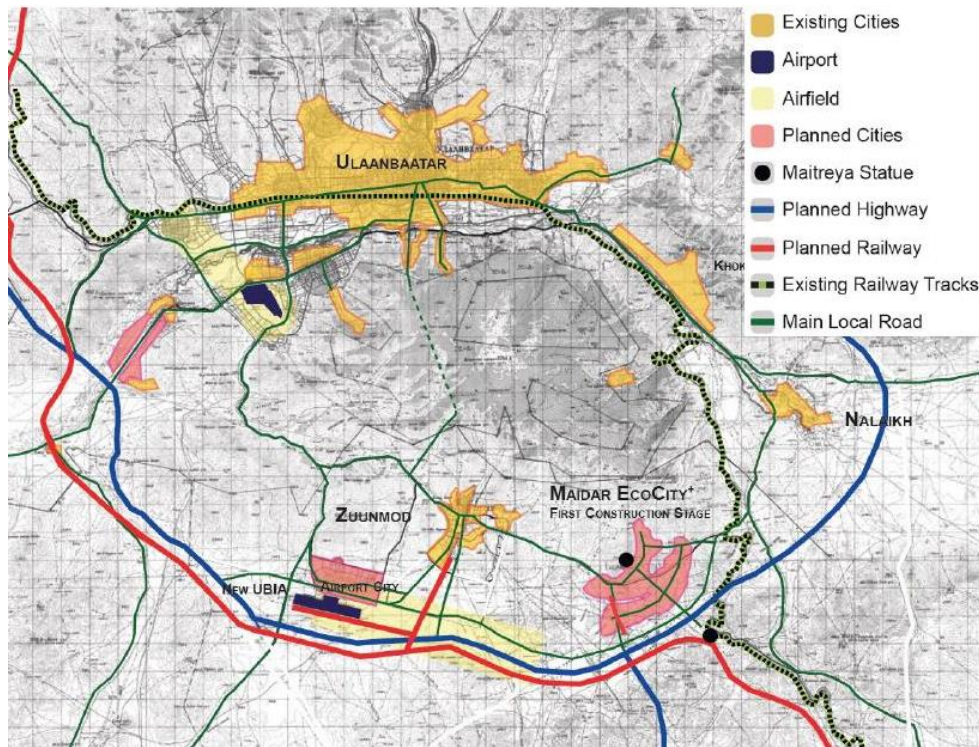


Abb. 3.2.12: Lage von Maidar City in der Region Ulaanbator
(SSAS - Stefan Schmitz Architekten und Stadtplaner, Köln o.J., zitiert nach Heil; Lesem 2016)

Maidar City soll als Entlastungsstadt südlich des Bergmassivs in unmittelbarer Nähe zum neu geplanten Flughafen in mehreren Entwicklungsphasen gebaut werden und im Endausbau 285.000 EW beherbergen.

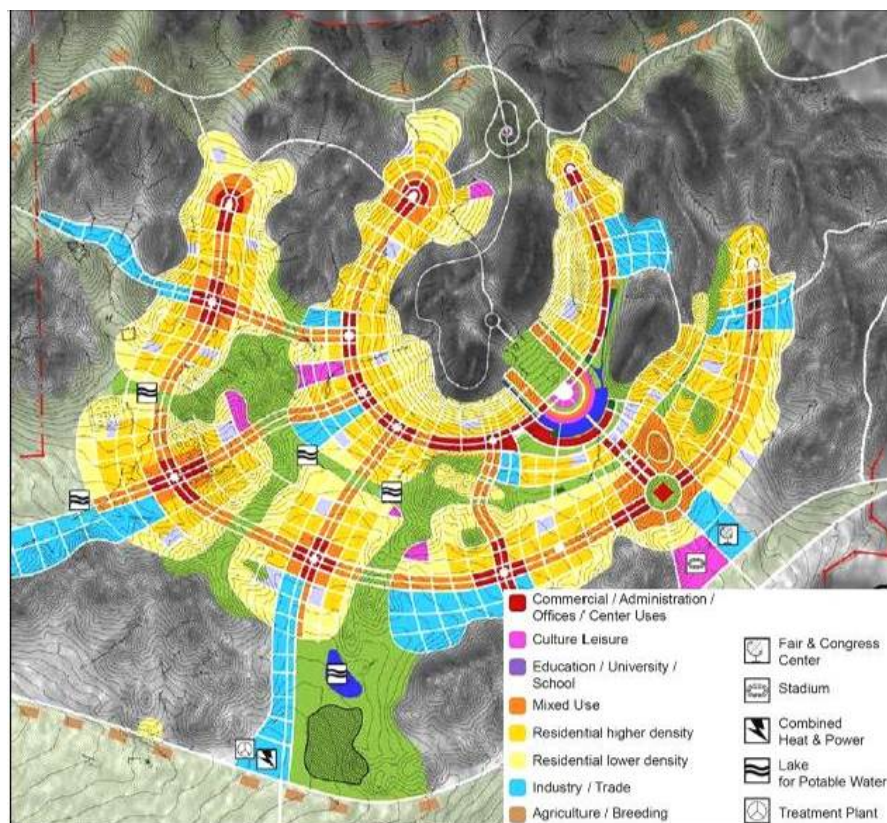


Abb. 3.2.13: Masterplan von Maidar City / Phasen 1-4 (SSAS Köln o.J., zitiert nach Heil; Lesem 2016)

Die Stadt wird als *Maidar Eco City* beworben. Eine ökologische Ausrichtung soll bei allen Aspekten der Planung eine zentrale Rolle spielen. Laut Werbebroschüre soll eine Stadt der kurzen Wege durch eine multifunktionale Nutzungsmischung erreicht werden. Im Kernbereich der Stadt sollen sogenannte *Urban Arteries* als *Green Streets* ausgestaltet werden. Es werden autofreie Fußgängerstraßen mit Geschäften und Wohnungen dargestellt. In den Untergeschossen sind allerdings mehrere Parkdecks vorhanden. Wie der dadurch entstehende Verkehr stadtverträglich abgewickelt werden kann, bleibt offen.



Abb. 3.2.14: Teil des städtebaulichen Konzeptes (S. Schmitz Architekten u. Stadtplaner, Köln o.J.)

Die *mongolische* Regierung macht ihre endgültige Entscheidung des Umzuges der Regierungsfunktionen aus *Ulanbator* in die neue Stadt von dem weiteren Fortschritt des Projektes *Maidar Eco City* abhängig.

3.2.4 Cairo, New Capital (2015) Ägypten

Der Bau von *New Towns* hat in *Ägypten* seit den 1950er Jahren eine lange Tradition. Der große Anteil von Steppen und Wüsten führt dazu, dass in *Ägypten* nur 7% der Landesfläche für Landwirtschaft geeignet sind. Im Wesentlichen sind das die Flussoase des *Nils*, das *Nil-Delta* und einige Oasen in der Libyschen Wüste.

Historisch haben sich die Siedlungen und Städte in den fruchtbaren Gebieten entwickelt. Durch das Wachstum der Großstädte im letzten Jahrhundert sind immer mehr Ackerflächen durch Siedlungsbau in den Stadtregionen verloren gegangen.

Im gesamten *Nil-Tal* sind auf den Wüsten-Rändern zwischen *Assuan* und dem *Nil-Delta* seit 1960 ca. 20 *New Towns* und *Satellite Towns* gebaut worden. Es gibt mehrere Generationen der *New Town* Entwicklung. Die frühen *New Towns* sind teilweise wegen weiter Entfernungen zu bestehenden Zentren und nicht ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeiten sowie wegen eines zu hochpreisigen Wohnungsangebotes nicht angenommen worden.

Ab 2015 lässt *General Sissi* 45 km südöstlich von *Kairo* eine *Cairo Capital City* für 5 Mio. EW bauen. Das Gebiet mit ca. 700 km² liegt zwischen den Straßen von *Kairo* nach *Suez* und nach *Port Sokhna*.



Abb. 3.2.19: Lage von New Cairo Capital City in der Region (thecapitalcairo.com)

Cairo Capital City soll einen sehr großen CBD, zahlreiche Hotels und *Shoppings Malls* beinhalten, sowie den „biggest theme park in the world“. In unmittelbarer Nähe soll ein neuer internationaler Flughafen für *Kairo* entstehen, der größer als *Heathrow* in *London* geplant ist.

Der Entwurf stammt von der U.S. amerikanischen Firma *Skidmore, Owings & Merrill (SOM) LLP*. Das New Yorker Design Büro „has announced that it developed the initial framework and core principles of The Capital Cairo project in Egypt“ (bnc 16/3/2015).



Abb. 3.2.20: Modell des Masterplans von New Cairo Capital City (constructionweekonline.com)

Bei der öffentlichen Projektpräsentation im Frühjahr 2015 wird erklärt, das Projekt würde aus den *Emiraten* finanziert werden. In den Vertragsverhandlungen zwischen der ägyptischen Regierung und dem privaten Bauinvestor *Mohammed al-Abbar* gab es allerdings Unstimmigkeiten über die vom Investor geforderten Sicherheiten durch eigene Anteile an dem Projekt. (vgl. Amjahid, in; Zeit-online 24/1/2016).

Im Herbst 2015 wird von der ägyptischen Regierung die staatseigene *China State Construction Engineering Corporation (CSCEC)* als neuer Finanzier des Projektes genannt. Ob das Projekt generell in dieser Größenordnung finanzierbar ist, bleibt abzuwarten.

3.2.5 Einführende Literatur zu Kapitel 3.2

3.2.1 Naypyidaw (Myanmar)

Keeton, Rachel: Naypyidaw, Myanmar, in: *Rising in the East. Contemporary New Towns in Asia*, Amsterdam 2011, S. 122-143

Telser, Dietmar: Ziemlich großspurig: Birmas neue Hauptstadt war lange ein Geheimnis, in: *Die Zeit* Nr.53 29/3/2012

Internet Quellen:

Amey, Katie: Government-issued housing, super-highways that span 20 lanes but not a soul in sight: Inside Myanmar's haunting capital city, in: *Daily Mail* (18/4/2015), http://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-3043503/Inside-Myanmar-s-haunting-capital-city.html

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Myanmar (7/2016), http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Myanmar_node.html

Lietsch, Jutta: Immobilien-Roulette in Myanmar: „Manche haben mehr Macht“, in: *TAZ* (25/9/2015) <http://www.taz.de/Immobilien-Roulette-in-Myanmar/!5201020/>

Naypyidaw: The World Capital You Can't Really See, <http://basementgeographer.blogspot.com/2010/09/naypyidaw-world-capital-you-cant-really.html#!2010/09/naypyidaw-world-capital-you-cant-really.html>

3.2.2. Neue Projekte in Südsudan, Uganda und Zimbabwe

Ramciel (South Sudan)

Jeska, Andrea: Kaum gegründet, schon zerfallen, in: *Die Zeit* Nr. 8 13/2/2014, S.11

Schmidt, Renate: ; Interview-Mitschriften über die Hauptstadtplanung *Ramciel* South Sudan in *Juba*, Süd-Sudan 2012 (unveröffentlicht).

Internet Quellen:

Atit, Michael: South Sudanese Propose Moving Capital, 24/7/2014. <http://www.voanews.com/content/south-sudan-move-capital-to-wau/1964602.html>

Bol, Daniel: Housing Minister says South Sudan on track to make Ramciel new capital, in: *The Niles* (27/8/2012), <http://www.theniles.org/en/articles/politics/1383/>

Catholic Radio Network: Ministry signs contract for new capital mapping (3/3/2012), <http://catholicradionetwork.org/?q=node/6166>

Collins, Toby: South Korea to assist in the planning of South Sudan's new capital, in: *Sudan Tribune* (17/6/2011), <http://www.sudantribune.com/South-Korea-to-assist-in-the,39240>

Global Dialog 1: South Sudan: creating a new capital at Ramciel (7/12/2011), <http://globaldialog1.blogspot.de/2011/10/south-sudan-creating-new-capital-at.html>

Sudan Tribune: South Sudan steps up relocation to new capital city (1/8/2012), <http://www.sudantribune.com/spip.php?article43415>

Uma, Julius N.: Chinese firm wins contract for S. Sudan's new capital, in: *Sudan Tribune* (29/10/2011), <http://dev.sudantribune.com/All/Article/Index/10-29-2011-Chinese-firm-wins-contract-for-S.-Sudan-s-new-capital/40562>

New Capital of Uganda

Daily News Tanzania: New Minister for urban Development pushes for a new Capital City, 3/9/2012, S. 16

Internet Quellen:

Akampa, Michael: Ugandan Parliament approves plan to build new Capital City, in: *Linkedin* (31/5/2015), <https://www.linkedin.com/pulse/ugandan-parliament-approves-plan-build-new-capital-city-akampa>

Butagira, Tabu; **Kiyaga**, Abdu: Government plans to build new city at Karuma, in: *Daily Monitor* (31/3/2013), <http://www.monitor.co.ug/News/National/Government-plans-to-build-new-city-at-Karuma/688334-1734732-11edq3iz/index.html>

LIPortal, Das Länder-Informations-Portal: Uganda, <https://www.liportal.de/uganda/>

Mulondo, Moses; Walubiri, Moses: Parliament approves new city, in: Vision (31/5/2015), http://www.newvision.co.ug/new_vision/news/1327436/parliament-approves-city

Nshemereirwe, Peruth: Uganda: Move Capital City Away From Kampala, in: All Africa (7/1/2016), <http://allafrica.com/stories/201601070829.html>

Vermeiren, K.; Van Rompaey, A.; Loopmans, M.; Serwajja, E.; Mukwaya, P.: Urban growth of Kampala, Uganda: pattern analysis and scenario development, in: Landscape and urban planning: 106 (2012): 199-206, https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/357929/1/Vermeiren2012_preprint_Lirias.doc

New Capital of Zimbabwe

Internet Quellen:

Langa, Veneranda: Confusion over new Mt Hampden parliament, in: News Day (27/2/2013), <https://www.newsday.co.zw/2013/02/27/confusion-over-new-mt-hampden-parliament/>

Maposa, Kennedy: Mugabe's home to be the new capital? In: The Mail & Guardian (2/5/2014), <http://mg.co.za/article/2014-05-02-mugabes-home-to-be-the-capital>

Moyo, Tawanda: On the Government's Decision to Move the Capital to Mt Hampden, in: Afrikan Thoughts (25/11/2012), <https://afrikanthoughts.wordpress.com/2012/11/25/on-the-governments-decision-to-move-the-capital-to-mt-hampden/>

Mushekwe, Itai: Diamanten für Waffen und Neubauten, Afrika Süd – Zeitschrift zum südlichen Afrika Heft 5/2015, <http://www.afrika-sued.org/aktuellesheft/diamantenfuerwaffenundneubauten/>

The Zimbabwean: Chinese to build new capital city (16/2/2015), <http://thezimbabwean.co/2015/02/chinese-to-build-new-capital/>

Towindo, Lincoln: New capital city starts taking shape, in: Nehanda Radio (8/2/2015), <http://nehandaradio.com/2015/02/08/new-capital-city-starts-taking-shape/>

3.2.3 Maidar City (Mongolei)

Heil, Katharina, Lesem, Christian: Maidar Eco City+, New Relief City for Ulan Bator, Mongolia, Hausarbeit im Masterstudiengang Stadtplanung, HCU Hamburg. 2016 (unveröffentlicht).

Klein, Stefan: Baut auf diese Stadt! Maidar City, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 233, 10-11/10/2015, S.13

RSSA GmbH; Stefan Schmitz BDA: Maidar City , Broschüre o.J.

Internet Quellen:

AA – Auswärtiges Amt (o. J.): Mongolei. http://www.auswaer-tiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Ueber-sichtsseiten/Mongolei_node.html

CleanEnergy Project): Die Zukunftsstadt der Steppe, 16/4/2015 <http://www.cleanenergy-project.de/lifestyle/6683-die-zukunftsstadt-der-steppe>

DW – Deutsche Welle: Eine Öko-Stadt in der mongolischen Steppe.8/4/2015. <http://dw.com/p/1F3Ze>

GCR – Global Construction Review: Why Mongolia is considering a German plan for new “eco-capital”. 21/4/2015: <http://www.global-constructionreview.com/trends/why-mongolia-considering-0ge8r0m4a8n-p2l0a6n-n8e0w/>

KR – Kölnische Rundschau Stefan Schmitz plant eine Eco-Stadt für 300 000 Einwohner in der Mongolei. 10/4/2015. <http://www.rund-schau-online.de/koeln/koelner-architekt-stefan-schmitz-plant-eine-eco-stadt-fuer-300-000-einwohner-in-der-mongolei,15185496,30400298.html>

SSAS – Stefan Schmitz Architekten und Stadtplaner (o. J.): Maidar City. <http://www.stefan-schmitz-architekten.de/de/details-22/id-213-maidar-city.htm>

WDR – Westdeutscher Rundfunk: Wie eine Stadt entsteht. Ein Kölner baut in der Mongolei. Video 14/4/2015: <http://www1.wdr.de/fernsehen/kultur/weltweit/sendungen/wieeine-stadtentsteht100.html>

WDR – Westdeutscher Rundfunk: Redezeit mit dem Architekten Stefan Schmitz. Maidar City: Eine neue Stadt in der Mongolei. Radiosendung 30/6/2015. <http://www.ardmediathek.de/radio/WDR-5-Neugier-genügt-Redezeit/Redezeit-mit-dem-Architekten-Stefan-Schm/WDR-5/Audio-Podcast?documentId=29322590&bcastId=19335430>

3.2.4 New Cairo Capital (Ägypten)

Abé, Nicola: Der Traum des Pharaos, in: Der Spiegel 45/2015, S. 98-100

Bilgici, Setenay; Hussein, Mahmoud Moursy: New Cairo Capital: The Pharaoh's Dream. Hausarbeit im Studiengang REAP, HCU Hamburg. 2016 (unveröffentlicht).

Internet Quellen:

Amjahid, Mohamed: Ägypten baut Sisi's, in: Zeit Online (24/1/2016), <http://www.zeit.de/cds-berlin/2016-01/aegypten-neue-hauptstadt-bauprojekt-sisi>

Die Zeit: Ägypten will neue Hauptstadt bauen, 14/3/2015. <http://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2015-03/kairo-aegypten-neue-hauptstadt>

Gehlen, Martin: Für 40 Milliarden Euro Ägypten plant eine neue Hauptstadt in der Wüste in: Der Tagesspiegel: 15/03/2015. <http://www.tagesspiegel.de/politik/fuer-40-milliarden-euro-aegypten-plant-eine-neue-hauptstadt-in-der-wueste/11505952.html>

Krüger, Paul-Anton: Ägyptens neue Hauptstadt Flucht aus Kairo, in Süddeutsche Zeitung, 16.3.2015. <http://www.sueddeutsche.de/politik/aegyptens-neue-hauptstadt-flucht-aus-kairo-1.2394108>

Rogers, David: Chinese developer signs up to \$20bn development deal for Egypt's new capital, in: Global Construction Review (4/10/2016), <http://www.globalconstructionreview.com/news/chinese-developer-signs-20bn-development-deal/>

SOM: Skidmore, Owings & Merrill Leading City Planning for New Egyptian Capital City (13/3/2015), http://www.som.com/news/skidmore_owings_merrill_leading_city_planning_for_new_egyptian_capital_city

4. Wandel der Planungskonzepte und Anforderungen in den zehn Hauptstädten

Es folgt kein bewertender Vergleich zwischen den zehn Fallstudien, dazu sind deren Voraussetzungen zu unterschiedlich. Es werden Entwicklungslinien in den einzelnen Hauptstädten aufgezeigt sowie Parallelen und Besonderheiten zwischen den Hauptstädten herausgearbeitet. Abschließend werden die aktuellen Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung in den Städten beschrieben. Dabei zeigen sich trotz des unterschiedlichen Entwicklungsstands der Städte Parallelen und wiederkehrende Problemschwerpunkte auf.

4.1 Die ersten Planungskonzepte der zehn Hauptstädte

4.1.1 Internationaler professioneller Austausch, finanzielle und personelle Unterstützung

Der Einfluss internationaler Planungsideen und internationaler Planer war vielfältig. In den Staaten, in denen kurz nach ihrer Unabhängigkeit beschlossen wurde, eine neue Hauptstadt zu bauen, waren deren Eliten meist in den Ländern der ehemaligen Kolonialherren ausgebildet worden. Bei den leitenden Fachleuten, den Vermessungs- und Verkehrsingenieuren, Architekten und Planern war dies sogar die Regel. Acht der zehn untersuchten Hauptstädte liegen in Ländern früherer britischer Kolonien bzw. Protektoratsgebieten. (Von den in Kapitel 3.1 vorgestellten fünf weiteren Hauptstadtprojekten liegen drei in Ländern ehemaliger britischer und zwei in Ländern ehemaliger französischer Kolonien.)

Internationale städtebauliche Wettbewerbe für die neuen Hauptstädte

Es wurden in drei Fällen internationale städtebauliche Wettbewerbe ausgeschrieben: in **Canberra**, **Brasilia** und **Astana**. Für den Wettbewerb in *Canberra* wurde eine rein nationale Jury gebildet, für *Brasilia* wurden auch zwei europäische Planer in die Jury berufen, *Prof. A. Sive* aus Paris und der *Londoner Professor of Town Planning Sir W. Holford* aus London. In beiden Fällen wurde durch Ausschreibungsregularien versucht, die ausländischen Teilnehmer zu benachteiligen.

Für **Putrajaya** entschloss sich die malaysische Regierung bewusst, ausschließlich einen nationalen Wettbewerb auszuschreiben, um mit der Planung des Regierungssitzes die Leistungsfähigkeit der Architekten und Stadtplaner im eigenen Land unter Beweis zu stellen.

Informationsreisen zu neuen Städten und Hauptstädte

Der Präsident von *Tansania J. Nyerere* unternahm mit seinen Fachleuten mehrere Reisen, um sich über herausragende neue Städte und Hauptstädte (*Canberra*, *Chandigarh*, *Islamabad*, *Runcorn* und *Columbia*) zu informieren. Dies war für die Regierung des armen Landes *Tansania* nur möglich, da das **Dodoma**-Projekt von den *Vereinten Nationen* und einigen Staaten finanziell unterstützt wurde. Außerdem wurden von mehreren Staaten leitende Fachleute für den Aufbau Dodomas zur Verfügung gestellt, die längere Zeit vor Ort mitarbeiteten (*Australien*, *Canada*, *Deutschland*, *Indien*, *Mexiko* *Pakistan*).

1976 reiste eine Delegation der *Federal Capital Development Authority Abuja* nach *Dodoma*, um sich dort über die Planung und die Umsetzung des Hauptstadt-Projektes *Dodoma* zu informieren.

Internationale Berater für die neuen Hauptstädte

Für die Planung der neuen Hauptstädte wurden mehrfach internationale Fachleute als Berater berufen. 1977 beauftragt die *FCDA* in **Abuja** ein Planungsteam aus den USA, die *International Planning Associates (IPA)*, einen *Master Plan* für *The New Federal Capital City and its regional*

grid aufzustellen. Es wird von FCDA ein projektbegleitendes vierköpfiges internationales „Review Panel“ berufen. Mitglieder des Beraterteams sind:

- The Executive Director, National Capital Planning Commission, **Washington D.C., USA**
- The Director General, Capital Development Authority, **Dodoma, Tanzania**
- The General Manager, **Milton Keynes Development Corporation, England**
- The Chief Architect, **Chandigarh, India.**

Sir William Holford war durch seine Arbeit beim Wiederaufbau Londons nach dem 2. Weltkrieg als Stadtplaner über *Großbritannien* hinaus angesehen. Er war sowohl Vorsitzender des Preisgerichtes des städtebaulichen Wettbewerbs für *Brasília* und gleichzeitig für einige Jahre Berater der *australischen* Regierung für die Überarbeitung der Stadtentwicklungskonzeption von **Canberra**.

Ausländische finanzielle und personelle Unterstützung

Ausländische finanzielle Unterstützung der Hauptstadtprojekte wurde von den Geldgebern oft mit einer Vereinbarung von Beratergremien oder von speziellen Auftragnehmern verbunden. Auch von Seiten der Auftraggeber wurde in Einzelfällen die Vergabe von Aufträgen an Zusagen von Geldern der Entwicklungshilfe aus dem entsprechenden Land gebunden.

Die *Ford Foundation* finanzierte Planungsaufgaben in *Pakistan* durch den griechischen Architekten und Stadtplaner *Constantinos Doxiadis*. Militärmachthaber General *Ayub Khan* berief ihn zuerst zum Berater für den Bau von *Korangi*, einer neuen Satellitenstadt von *Karachi* und unmittelbar anschließend zum Planer für die neue Hauptstadt **Islamabad**.

Für **Gaborone** hatte die ehemalige britische Protektoratsverwaltung bereits vor der Unabhängigkeit des Landes durch Fachleute der eigenen Verwaltung städtebauliche Entwürfe für die Hauptstadt des zukünftig unabhängigen Staates vorgelegt. Diese Entwürfe wurden nach der Unabhängigkeit von *Botswana* die ersten Pläne für den Aufbau von *Gaborone*.

Für **Dodoma** wurde ein internationales *Advisory Board* berufen. Dieses hatte allerdings wegen der umfangreichen Finanzierung des Projektes durch die *UN* eher eine Kontroll-Funktion als die der Beratung. Auf Empfehlung dieses Gremiums wird 1979 das *New Yorker* Architekturbüro *Conklin & Rossant* mit der städtebaulichen Detaillierung des *PPAL*-Entwurfes für das *National City Centre* in *Dodoma* beauftragt. „James Rossant, closely guided by UN advisers, prepared the plan for the National Capital Centre“ (Ward 2010:57).

Ohne finanzielle Unterstützung aus dem Ausland wäre auch der Bau der neuen Hauptstadt **Lilongwe** für das sehr arme Land *Malawi* nicht möglich gewesen. Der erste Präsident *K. Banda* fragte unmittelbar nach Erlangen der Unabhängigkeit 1964 bei der ehemaligen Kolonialmacht *Großbritannien* um Unterstützung für das Hauptstadtprojekt an. Das *British Overseas Development Ministry* lehnte eine Finanzierung wegen der sehr Kosten und erheblicher Zweifel, ob das Projekt einen Beitrag zur Verbesserung der ökonomischen Verhältnisse in dem sehr armen Land leisten könne, ab.

K. Banda fand auch in zahlreichen anderen Ländern keine finanzielle Unterstützung. So kommt es schließlich zu der ungewöhnlichen Kooperation eines „black-ruled-front-line-state“ mit dem *Apartheid*-Regime in *Südafrika*. *Südafrika* stellt eine Anschubfinanzierung von 8 Millionen *Rand* für den Bau der neuen Hauptstadt zur Verfügung, 60% davon als Zuschuss, 40% der Summe als ein mit 4% zu verzinsendes Darlehen. Ein *südafrikanisches* Planungsbüro erarbeitet den ersten *Master Plan*, es werden *südafrikanische* Planer als Berater der malawischen Verwaltung entsendet und die ersten Aufträge gingen an *südafrikanische* Firmen.

In **Astana** gab es nach einem nationalen Wettbewerb zwischen Stadtverwaltung und Regierung unterschiedliche Einschätzungen über dessen Ergebnis. Präsident **Nasarbajew** entschied daraufhin ohne Abstimmung mit der Stadtverwaltung einen zweiten, internationalen Wettbewerb auszuschreiben. **Nasarbajew** ging es bei diesem Schritt offensichtlich um zwei Aspekte: er suchte einen renommierten internationalen Architekten für die Planung der neuen Hauptstadt und er erhoffte sich dabei zusätzlich ausländische finanzielle Unterstützung für die Finanzierung der Planungsleistungen.

Damit bleibt der neue Regierungssitz von **Malaysia Putrajaya** die einzige Stadt, bei der bewusst auf eine fachliche und finanzielle Unterstützung des Auslandes verzichtet wurde.

4.1.2 Die städtebaulichen Leitbilder der ersten Konzepte und die Planer

Den städtebaulichen Wettbewerb für die neue australische Hauptstadt **Canberra** gewinnt 1912 das Ehepaar **Walter & Marion Griffin** aus **Chicago** vor **E. Saarinen (Helsingfors)** und **A. Agache (Paris)**. Alle drei Wettbewerbsbeiträge sind als *City Beautiful / Beaux-Arts*-Konzepte einzustufen und bestechen durch ihren klaren geometrischen Stadtgrundriss. **Chicago** war seit der *Columbian Exposition 1893* und dem *Burnham Plan 1909* ein Zentrum der *City Beautiful*-Bewegung. **Canberra** ist die einzige der zehn Hauptstädte, deren Bau dem *City Beautiful*-Konzept folgt. Dies liegt mit daran, dass die nächste Hauptstadtgründung im 20. Jahrhundert erst 40 Jahre später erfolgte. Aber das *City Beautiful*-Konzept hatte auch deutliche Begrenzungen. Es war vorrangig ein bildhaftes und dekoratives Gestaltungskonzept des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Es wurde in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch mehrere miteinander konkurrierende funktionale Stadtkonzepte abgelöst.

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts dominieren bei den Konzepten für die Hauptstädte drei städtebauliche Leitbilder. In *Abb. 4.1* sind die zentralen städtebaulichen Leitbilder der ersten Planungskonzepte und ihre Verfasser für die jeweilige Hauptstadt dargestellt. Dies sind:

- das **Garden City / New Town Konzept**,
- Die **Moderne / CIAM** sowie
- für die innere städtebauliche Struktur die **Neighborhood Units**,

In aller Regel handelt es sich dabei um keine idealtypischen Formen, sondern häufig werden mehrere Elemente gemischt. Die *Neighborhood Units* waren in zahlreichen Planungen sowohl in *Garden City* Konzepten wie auch in Konzepten der *Moderne* konsekutives Planungselement. M.E. kann man nur bei zwei Planungen von einer vorrangigen Anwendung des **Neighborhood Concepts** sprechen: bei den Konzepten von **Mayer & Nowicki** für **Chandigarh** und bei dem von **PPAL** für **Dodoma**.

Das Garden City / New Town Konzept

Das *Garden City Konzept* bildet in unterschiedlicher Ausprägung die Grundlage für mehrere neue Hauptstädte. Das nicht realisierte Konzept von **Mayer & Nowicki** für **Chandigarh** beinhaltete nach dem Wunsch der Auftraggeber das *Garden City Konzept*. **Mayer** verknüpfte dieses mit dem *Neighborhood Concept*. Auch die ersten Konzepte für **Gaborone** und für **Lilongwe** folgten dem Gartenstadtkonzept.

Die *südafrikanischen* Planer benennen den fachlichen Hintergrund ihrer Planung für **Lilongwe** aus politischer Opportunität gegenüber dem Auftraggeber und gegenüber der eigenen *südafrikanischen* Regierung nicht. Es handelt sich um eine Kombination des *Garden City* Konzeptes mit dem *Neighborhood Concept*. Ab 1993 wird der neue Regierungssitz von **Malaysia Putrajaya**

Auch das Konzept für **Dodoma** ist eine Kombination des *Neighborhood* Konzeptes mit dem *Garden City/New Town* Konzept. 1973 wollte Präsident *Nyerere* eine neue Hauptstadt im Zentrum von *Tansania* bauen, die den Idealen des von ihm und der *TANU*-Partei propagierten dörflichen Sozialismus entsprach. Das Konzept der *Neighborhood Units* hielt *Nyerere* für das geeignetste städtebauliche Konzept. Er beauftragte die kanadische Firma *PPAL* unter Leitung von *Macklin L. Hancock* mit der Planung. *Hancock* hatte in *Toronto* die *New Town Don Mills* nach dem *Neighborhood Unit* und den *New Town* Konzept geplant. 1968 hatte *PPAL* bereits für die Regierung von *Tansania* den *Master Plan* von *Dar es Salaam* überarbeitet. Der *Master Plan* für *Dodoma* sah vor, dass durch einen zellenartigen und hierarchischen Stadtaufbau von der Familie über die kleinste Teileinheit, die *TANU*-Zelle (10 WE), über die *Neighborhoods* (7.000 EW) zur *Community Unit /Urban Village* (28.000 EW) und durch die Aufreihung von ca. 40 *Communities/Urban Villages* eine Stadt mit 1,2 Mio. EW entstehen könnte.

60 *Kapitel 4*

Auftragnehmer, Baumaterialien, Fertigungstechniken und der architektonische Stil der Stadt einen nationalen Charakter widerspiegeln. Dementsprechend wird auch ein nationaler städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben, den die Architektengruppe *BEP Akitek* mit dem „*Garden City Concept*“ gewinnt. Das Konzept legt das Stadtzentrum entlang einer mehrere Kilometer langen *Champs Elysees* zentral auf die Insel eines künstlich geschaffenen Sees. Hier mutet der Entwurf wie ein *City Beautiful Concept* an. Die äußeren Wohnquartiere werden in *Neighborhoods* und *Precincts* untergliedert.

Die **Moderne** / **CIAM**

Aufgrund der bekannten Stadtvisionen, die *Le Corbusier* in den 1920er und 1930er Jahren entworfen hat, erstaunt es, dass in **Chandigarh** kein einziges Hochhaus gebaut worden ist. Die Vorgabe von *Nehru* und dem von ihm eingesetzten Hauptstadtkomitee war für *Chandigarh* der Bau einer *Garden City*. *Le Corbusier* versuchte in den beiden Zentren der Stadt ein Hochhaus als städtebauliche Dominante durchzusetzen, zuerst im *CBD (Sector 17)* und später im *Capitol Complex*. In beiden Fällen wurde sein Hochhausvorschlag von den indischen Auftraggebern abgelehnt. In der Höhenentwicklung und in der moderaten Dichte bewahrt *Chandigarh* den intendierten Gartenstadt-Charakter. In anderen Elementen formt *Le Corbusier* die Konzeption für die Stadt nach den Leitvorstellungen von *CIAM* um, z.B. ein gleichgroßes und gleichförmiges Raster für den Stadtgrundriss und ein hierarchisches Verkehrskonzept (V7) für den ungehinderten Verkehrsfluss.

Das völlige Fehlen von Hochhäusern als städtebauliches Wahrzeichen in *Chandigarh* steht im Gegensatz zu den anderen drei Städten, die nach dem Konzept der *Moderne* gebaut worden sind. In *Brasilia*, *Islamabad* und *Abuja* sind in den *CBDs* Hochhäuser gebaut worden.

Vier Stadtentwürfe orientieren sich an den Ideen der *Moderne* und wollen auf der Grundlage der Ergebnisse des *CIAM* Kongresses eine Stadt entwerfen, die funktional und gestalterisch mit der traditionellen, überlieferten Stadt bricht. Gemeinsame städtebauliche Elemente der vier Konzepte der *Moderne* für *Chandigarh*, *Brasilia*, *Islamabad* und *Abuja* sind:

- die strikte Trennung der städtischen Funktionen,
- ein hierarchisch gestuftes Verkehrssystem für einen ungehinderten Fluss des *MIV*,
- anbaufreie und kreuzungsfreie Durchgangsstraßen und Stadtautobahnen,
- das Gliederungsprinzip „Sektoren“ (sehr unterschiedlicher Größe) und Untergliederungen in Nachbarschaften / *Neighborhood Units* für die Wohngebiete.

Präsident *Kubitschek* wollte für **Brasilia** den *brasilianischen* Architekten *O. Niemeyer*, der in frühen Jahren für ihn bereits mehrere Projekte gebaut hatte, als Hauptstadt-Architekten beauftragen. Auf Protest der brasilianischen Architektenschaft führt er einen internationalen Wettbewerb durch. Es gewinnt der fachliche Mentor und langjährige Partner von *O. Niemeyer*, der brasilianische Architekt *Lucio Costa*. *Niemeyer* und *Costa* sind beide Anhänger der *Moderne*. Sie hatten *Le Corbusier* zu Vorträgen nach *Brasilien* eingeladen und mit ihm zusammengearbeitet. Der Entwurf von *L. Costa* für den *Plano Piloto* zeichnet sich durch großräumige Trennung der Funktionen, große Achsen und eine lineare Aufreihung der Funktionen und ein Auto orientiertes Verkehrskonzept mit Stadtautobahnen aus.

Das U.S. amerikanische Team *IPA* bezog sich bei seinen Planungen für **Abuja** explizit auf *Costa's* Entwurf für den *Plano Piloto* und verwirklichte ein im Maßstab deutlich vergrößertes Abbild, gekrönt mit Megastrukturen von *Kenzo Tange* im *City Centre*. Auch dieses *Konzept der Moderne* entwirft Wohn-Sektoren. Hier haben die *Sektoren* jedoch eine völlig andere Bedeutung

und Dimensionen. Die *Sektoren* sind bandförmig aufgereichte Einheiten in den beiden Wohnflügeln, den sogenannten *Growth Modules*, von jeweils 100.000-250.000 EW.

Die Entwürfe für *Islamabad*, *Brasilia* und *Abuja* sind klassische Konzepte der *Moderne* mit autogerechten Stadtkonzeptionen, strikter Funktionstrennung und verdichteter Hochhausbebauung im Zentrum. *Le Corbusier* konnte seine Vorstellungen in *Chandigarh* wegen der Vorgabe von *Nehru* des Baus einer *Garden City* nur teilweise umsetzen (z.B. in der Hierarchie des Straßennetzes von V1-V7). Die *Charta von Athen* hat diese Planer deutlich beeinflusst. Aber die fachlichen Ergebnisse des CIAM-Kongresses 1933 basierten auf keiner zusammenhängenden Theorie. Es waren, wie von den Verfassern selbst bezeichnet, eine Sammlung städtebaulicher Lehrsätze.

Unter den Architekten und Planern der zehn Hauptstädte, beriefen sich zwei darauf, eine eigenständige Theorie der Stadtentwicklung- und der Stadtplanung entwickelt zu haben: *C. Doxiadis* mit ***Dynapolis*** und *K. Kurokawa* mit ***Metabolismus***. (Letztendlich scheitern jedoch beide, *Doxiadis* in *Islamabad* und *Kurokawa* in *Astana*, mit ihren stadtplanerischen Ansätzen).

Constantinos Doxiadis theoretischer Ansatz von Dynapolis

C. Doxiadis verstand sich nicht nur als Architekt und Stadtplaner, er sah sich als Wissenschaftler und gab die Zeitschrift *Ekistics* heraus, in der er den Anspruch erhob, eine Wissenschaft von menschlichen Siedlungen, Städten und Regionen zu entwickeln. Er war ein Vertreter der *Moderne*. Grundlage seiner stadtplanerischen Überlegungen war, dass die alte Stadt eine *statische* Stadt war und die modernen Städte *dynamisch* seien. Daher müssten moderne Städte *linear* aufgebaut werden, damit nicht das Zentrum in seiner Ausdehnung abgewürgt würde. Bei bestehenden Städten plädiert er dafür, dass die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht konzentrisch, sondern als paralleles Band aller Nutzungen in nur eine Richtung entwickelt werden müssten. Das Prinzip bezeichnet er als *Dynapolis*, das er in zahlreichen städtebaulichen Konzepten z.B. für *Khartoum*, *Washington D.C.*, *Bagdad*, *Greater Karachi* und *Islamabad/ Rawalpindi* anwendet. Es handelt sich bei *Dynapolis* um keine geschlossene Theorie der Stadt, sondern um die Ansammlung von Beobachtungen mit mehr oder minder plausiblen, handlungsorientierten Schlussfolgerungen. Die von *Doxiadis* für ***Islamabad*** verwendeten städtebaulichen Elemente sind der *Sector*, die Funktionstrennung, Siedlungsentwicklung in nur eine Richtung für *Islamabad* wie auch für die bestehende historische Stadt *Rawalpindi* sowie für beide Städte gemeinsam ein überdimensioniertes Schnellstraßen- und Stadtautobahn-System.

Kisho Kurokawa, ein Vertreter des Metabolism Movement

Die Urheberschaft für das städtebauliche Konzept der neuen Hauptstadt ***Astana*** bildet in zweifacher Hinsicht einen Sonderfall. Der erste Entwurf, der auch die Stadtentwicklung ab März 1997 für drei Jahre bestimmt hat, stammt von den Preisträgern eines nationalen Wettbewerbs, von dem *kasachischen Creative Team Ak Orda Group*. In der Literatur wird häufig *Kishio Kurokawa* als der Architekt der neuen Hauptstadt von *Kasachstan*, genannt. Dies trifft jedoch so nicht zu. *Kurokawa* ist – wie bereits erwähnt – der Gewinner des zweiten, vom Präsidenten ohne Abstimmung mit der Stadtverwaltung nun international ausgeschriebenen Wettbewerbs Ende 1998. Es dauert noch bis Mitte 2001 bis die von *N. Nasarbajew* erwartete Finanzierung eines *Master Plans* von *Kurokawa* durch japanische Entwicklungshilfe und die Abstimmung mit den bereits existierenden Planungen und den bereits realisierten Bauarbeiten abgeschlossen waren, und der von *JICA / Kurokawa* erarbeitete Plan daraufhin für 4,5 Jahre zum *Master Plan* von *Astana* wird. Der *Ak Orda*-Entwurf, umgesetzt in einen *Master Plan* durch *Dar Al-Handasah Saudi bin Laden Constructors*, hatte sich deutlich von den älteren Bandstadtkonzepten für

Akmola abgesetzt und südlich des *Ishim* Flusses eine neue Stadthälfte mit dem Regierungsviertel, einem zweiten *CBD* und weiträumigen Wohnvierteln entworfen.

K. Kurokawa, 1960 Mitbegründer einer japanische Architektengruppe des „*Metabolism Movement*“, die sich als Gegenbewegung zu *CIAM* gegen „*Eurocentrism, universalism und hegemony*“ (Kurokawa 2006) richtete. Nach dem Scheitern der Moderne sei ein Paradigmenwechsel „*from the age of machines to the age of life*“ erforderlich. (ebd.) Gebäude und Städte sollten zukünftig als lebende Elemente angesehen werden, die sich „*organisch*“ entsprechend der Bedürfnisse der Bewohner entwickeln sollten. (Hierzu ausführlich s. Bd. 2.10 *Astana*).

Dementsprechend sah er den Masterplan als ein Instrument an, das den veränderten Bedürfnissen für *Astana* immer wieder neu anzupassen sei. Er schlägt für seinen *Master Plan Entwurf* ein *Linear Zoning System* vor und ordnet die neuen Wohngebiete, den Bandstadtkonzepten der *Generalbebauungspläne* aus der Zeit der *UdSSR* folgend, südlich der Bahnstrecke parallel zum Band der nördlichen Industriegebiete an.

4.2 Veränderungen der städtebaulichen Konzepte und Masterpläne im 20. Jahrhundert

4.2.1 Wandel der Planungsideen und Masterpläne sowie der Planer und Geldgeber

In den Städten haben sich mit wenigen Ausnahmen kurze Zeit nach Gründung nicht erwartete, dynamische Entwicklungen vollzogen. Bei der erforderlichen Fortschreibung der ursprünglichen Konzepte wurden den nachfolgenden Plänen häufig veränderte städtebauliche Leitbilder zugrunde gelegt. Außerdem gab es deutliche Veränderungen bei den beauftragten Planern. Abb. 4.2 stellt die Planungsideen einschließlich der Zeitspanne ihrer Gültigkeit in den einzelnen Städten dar und benennt die beauftragten Planer.

Das *City Beautiful* Konzept und der *Metabolismus* waren singuläre und zeitlich sehr begrenzte Erscheinungen. Das *City Beautiful* Konzept wurde bereits in der Zeit von W. Griffin als *Director of Design and Construction* in **Canberra** von leitenden Beamten angegriffen und unterminiert. Nach Griffins Ausscheiden wird für die folgenden 40 Jahre das *Garden City* Konzept verfolgt, welches 1970 durch den *Y-Plan* zu einem autoorientierten, linearen *New Town* Konzept fortentwickelt wird. K. Kurokawa hatte sich bei seinem Wettbewerbsbeitrag für **Astana** auf theoretische Überlegungen des *Metabolismus* bezogen. Diese Überlegungen kamen jedoch nicht für die Stadtentwicklung zum Tragen. Sein Konzept wurde nicht umgesetzt. Der acht Jahre später erstellte Masterplan von JICA/Kurokawa war eine Synopse der bis dahin erarbeiteten Konzepte unter Einbezug der bereits gebauten Teile der Stadt. Dieser *Master Plan* wurde bereits nach fünf Jahren von einem neuen von der Stadtverwaltung entwickelten *Master Plan* abgelöst, der die Stadt auf eine konzentrische Entwicklung umorientierte.

Das *Garden City / New Town* Konzept und die *Moderne / CIAM* bleiben die beiden dominierenden städtebaulichen Leitbilder bei den zehn untersuchten Städten seit ihrer Gründung bis 2015. In allen Städten spielt das erste realisierte Konzept naturgemäß eine prägende Rolle. Es fällt auf, dass die Konzepte der *Moderne* in einem zeitlich enger begrenzten Zeitraum als die *Garden City* Konzepte verfolgt wurden. Man kann es so beschreiben: Die Erwartungen und Hoffnungen an die „*Neue Stadt*“ war sehr hoch, doch die Begeisterung war nach der Realisierung nicht lang anhaltend. Alle nach den Leitvorstellungen der Moderne geplanten Städte (*Chandigarh* 1952, *Brasilia* 1956, *Islamabad* 1960 und *Abuja* 1979) weisen heute erhebliche Probleme auf, die neue Planungskonzepte und Strategien erfordern.

Die *Garden City* Konzepte haben sich ebenfalls in den Städten, die nach ihnen gebaut worden waren, verändert, dabei spielte häufig die *New Town* Entwicklung in *England* als Vorbild eine

wichtige Rolle. Konsekutiver Bestandteil fast aller Stadtkonzepte, ob nun an der Moderne oder am *New Town* Konzept orientiert, war die Gliederung der Wohngebiete in *Neighbourhood Units*. Die Untergliederung der Städte erfolgte jedoch in völlig unterschiedlichen Größenordnungen, so dass der Begriff *Nachbarschaft / Neighbourhood* zu einer inhaltlichen Leerformel mutierte.

Tab.4.2	Einfluss internationaler Planungsideen und internationaler Planer											
	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2015
Canberra	City Beautiful Concept Griffin / Chicago 1911-25			Garden City Concept ACT 1925-65		Decentered Linear City / Car oriented ACT 1963-2000				Nachhaltige SE / Griffin Legacy ACT ab 2004		
Chandigarh				Garden City / Neighborhood Maver & Nowicki 1949/50		CIAM / Moderne Le Corbusier 1952		Regionale TriCity U.T., Punjab & Haryana ab 1966		Comprehensive Master Plan 2031 U.T. Chandigarh Administration 2013		
Islamabad				Dynapolis / Bandstadt C. A. Doxiadis 1960			Twin City / Dynapolis / Sectors CDA 1973-91					
Brasilia				Moderne / CIAM L. Costa / Rio de Janeiro 1956			'Brasilia Revisitada' Verdichtung L. Costa / Rio de Janeiro 1987			Sozioök. Strategie Brasilia 2060 Jurong International / Singapore 2011		
Gaborone				Garden City Concept PWD Mafikeng 1963			New Town Concept DTRP/Wilson-Womersley GB 1971		Integr. Stadtentwicklungsplanung DTRP / Mosienyane Arch. Gaborone1997+2009			
Lilongwe				Garden City Concept IMEX / Johannesburg 1968			Garden City Pläne 1971, 78, 86 Town Country Planning Dep. Malawi		Integr. Stadtentwicklungsplanung JICA u. KRI / Japan 2010-2030			
Dodoma				Neighborhood / Community Planning PPAL Toronto 1976			New Town Concept C. McNamara / Brisbane 1988		Kompakte Stadt / Funktionstrennung Saman / Korea & TAHUS / TZ 2010			
Abuja							Moderne / Car oriented IPA / USA 1979 & K. Tange /Japan 1981		Redevelop. City Centre, Traffic & Region ASP / Frankfurt 2003 - 2008			
							Regionale Satellitenstädte C. A. Doxiadis Ass. / Athen 1983		World Class Airport City Eagle Hill / Abu Dhabi 2014			
Putrajaya							Garden City Concept Putrajaya Corporation 1994 / 1996		Sustainable Putrajaya 2025 APUDG & Putrajaya Corporation 2014			
Astana							Bandstadtkonzept Ak Orda Group / Almaty 1997		Synopsis der MP-Konzepte K. Kurokawa & JICA / Japan 2006			
							Metabolism K. Kurokawa / Japan 1998		Concentric Master Plan RDI / Astana 2011			
							Comprehensive Master Plan Dar Al-Handasah & Saudi Bin Laden 2001					

Eigene Zusammenstellung: Bohnsack, Bose, Leufker, Nagel 2016

Abb. 4.2: Der Wandel des Einflusses internationaler Planungsideen

Bei den beauftragten Planern zur Erstellung des ersten städtebaulichen Konzeptes bzw. *Master Plans* handelt es sich in allen Städten außer in *Brasilia* und *Putrajaya* um ausländische Planer. In *Astana* wurden eine inländische Planungsgruppe und deutlich später ein ausländischer Architekt zusätzlich beauftragt. Die Auftragnehmer für das erste Konzept kamen aus: 4x Nordamerika, 3x inländische Planer, 1x Großbritannien, 1x Südafrika, 1x Griechenland, 1x Japan. Die Fortschreibungen der Pläne wurden sehr häufig von inländischen Planern erarbeitet, zum Teil von inländischen Auftragnehmern, häufig auch von der eigenen Planungsverwaltung der Städte oder den Regierungen. Für diese Veränderung stehen zwei Gründe im Vordergrund.

In mehreren Hauptstädten wurde den dort tätigen ausländischen Planern von nationalen Fachleuten und Politikern vorgeworfen, dass ihre Konzepte und Maßnahmen nicht an die lokalen ökonomischen Bedingungen und die kulturellen Lebensgewohnheiten angepasst wären, so wurde z.B. der Architekt für *Chandigarh* von indischen Fachleuten kritisiert: „*Le Corbusier... didn't really understand how Indians live*“ (Madhu Sarin, in: Kemme 1991). Diese Vorwürfe waren in mehreren Fällen durchaus berechtigt. Außerdem waren in den jungen Staaten nach einigen Jahren eigene gut ausgebildete Planer und Architekten herangewachsen, die beauftragt werden konnten.

In der Mehrzahl der Städte wurden die jüngst erarbeiteten Konzepte und Pläne (2010- 2015) von inländischen Auftragnehmern oder von der eigenen Verwaltung erarbeitet. In vier Städten wurden ausländische Auftragnehmer für die jeweils aktuellsten Konzepte und Planungen beauf-

tragt. Bemerkenswert ist dabei der Unterschied in der regionalen Herkunft der Bearbeiter gegenüber den ersten Plänen:

Brasilia: Strategy Brasilia 2060, Jurong International / Singapore (2011)

Lilongwe: Urban Development Master Plan 2010-2030, JICA & Kri Japan (2010)

Dodoma: Dodoma National Capital City Master Plan, Saman/Korea &TAHUS/Tanzania (2010)

Abuja: Century City Master Plan, ASP Frankfurt/Eagle Hill Abu Dhabi (2014).

Der regionale Schwerpunkt der beauftragten ausländischen Planer hat sich in den zehn Städten zwischen den ersten und den jüngsten Konzepten deutlich von *Nordamerika* nach *Asien* verlagert, nach *Singapur, Japan, Korea* und den *Vereinigten Arabischen Emiraten*.

4.2.2 Städtebauliche Endzustandsvisionen versus strategische Planungskonzepte

Die gewählten Leitbilder der ersten Konzepte haben für die städtebauliche Entwicklung der Hauptstädte eine prägende Bedeutung. Wichtig ist auch das planungsmethodische Verständnis der Verfasser. Davon hängt die Anpassungsfähigkeit der Planungen angesichts sich ändernder Rahmenbedingungen ab. Nicht nur historische Stadtentwürfe, sondern auch solche in der Neuzeit und Architektur-Entwürfe der Moderne zeichnen häufig baulich-räumliche Stadtkonzepte in der Art eines abgeschlossenen Gemäldes. Sie tendieren zu starren Bildern, zu abgeschlossenen „*Endzustandsvisionen*“. Diese gestalterischen Bilder einer zukünftigen Stadt können ebenso wenig auf sich ändernde Rahmenbedingungen eingehen, wie funktionale Pläne, die von festen unverrückbaren Variablen ausgehen. Der Ausspruch des Leiters der Planungsverwaltung in Abuja „*Der Masterplan ist unsere Bibel*“ zeugt aus heutiger fachlicher Sicht von einem untauglichen *top down* orientierten Planungsverständnis.

Da sich gesellschaftliche Veränderungsprozesse beschleunigen, wandeln sich auch die gesellschaftlichen Anforderungen an Planung schneller. Daher sind stärker strategisch orientierte Planungen, „*flexible*“ Konzepte, die Spielräume für unvorhergesehene Entwicklungen offenhalten, erforderlich. Bei der Hälfte der untersuchten Hauptstädte ist bei den ersten Konzepten diese Flexibilität nicht gegeben:

Canberra: W.M. Griffins Entwurf ist ein bildhafter City Beautiful Entwurf für 75.000 EW,

Chandigarh. L. Corbusier wollte die Stadt auf die 47 Sektoren begrenzen,

Brasilia: Entwicklungen, die über den Plano Piloto hinausgingen, wurden lange ignoriert,

Abuja: Der Master Plan wurde nicht auf die ökonomischen Möglichkeiten der Bewohner angepasst, die Planungsverwaltung wehrte sich gegen jede Änderung des Plans,

Putrajaya: Das für Putrajaya entworfene Garden City Konzept zielt auf ein völlig unausgewogenes Einwohner- / Arbeitsplatzverhältnis.

Die neuesten Masterpläne in den Hauptstädten *Canberra, Chandigarh, Gaborone, Lilongwe und Putrajaya* formulieren die Notwendigkeit eines neuen Planungsverständnisses mit dem Ziel, *comprehensive* / Sektor übergreifende Planwerke zu erarbeiten. Dies soll unter stärkerer Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsdimensionen und möglichst unter Einbeziehung regionaler Aspekte erfolgen.

4.2.3 Aktueller Bevölkerungsstand der zehn Hauptstädte

Die ursprünglichen stadtplanerischen Konzeptionen sind durch die damit verbundenen leitungsgebundenen Infrastrukturen und Verkehrsnetze für die jeweilige Hauptstadt langfristig sehr prägend. Die Städte haben sich jedoch häufig schnell über die geplante Stadtgröße und das erste planerische Konzept hinweg ausgedehnt. Bei den erforderlichen Stadterweiterungen

wurden die ursprünglichen städtebaulichen Konzepte nicht einfach erweitert, sondern i.d.R. deutlich verändert und z.B. auf die Anforderungen des wachenden *MIV* hin angepasst.

Abb. 4.3 vergleicht die aktuellen EW-Zahlen mit der Anzahl der Einwohner, die zum Projektstart im Hauptstadt-Territorium lebten und mit den damals formulierten EW-Zielzahlen für die jeweilige Hauptstadt. Die ‚indigene‘ Bevölkerung ist in mehreren Fällen ignoriert worden. Das führte zu Inseln bauerlicher *Village Colonies* in der neuen Stadt und/oder zu ihrem *Resettlement* an den Stadtrand (insbesondere in *Chandigarh*, *Islamabad* und *Abuja*). Zweitens wird die zum Zeitpunkt des Planungsbeginns formulierte EW-Zielzahl für die voll ausgebaute Stadt der tatsächlichen aktuellen EW-Zahl im Hauptstadt-Territorium (Zeitpunkt ca. 2010) gegenübergestellt.

Die beim Projektstart der Hauptstädte formulierten Einwohner-Zielzahlen sind 2010 bei weitem überschritten. Es gibt drei Ausnahmen: in *Dodoma* kam das Hauptstadtprojekt zum Erliegen, in den beiden jüngsten Hauptstadtgründungen *Putrajaya* und *Astana* sind seit der Gründung erst 25 Jahre vergangen und daher die EW-Zielzahlen noch nicht erreicht.. In *Putrajaya* führt die geringe Einwohnerzahl aktuell zu einem stark belastenden Pendleraufkommen

Der aktuelle Bevölkerungsstand der untersuchten Hauptstädte zu Beginn des 21. Jahrhunderts							
Hauptstädte	Land / Staat	Unabhängigkeit / Staatsgründung	Hauptstadt Planungsbeginn u. EW-Zielzahl			EW-Zahl in den Hauptstadt-Territorien	
			Planungsbeginn	Hauptstadt ab:	EW-Zielzahl bei Planungsbeginn	EW-Zahl bei Planungsbeginn	Aktuelle EW-Zahl
Canberra	Australien	1.1.1901	1908	1927	Stb-Wbw 25.000 1.Preis: 75.000	1.777 EW	390.800 EW (2015)
Chandigarh	Indien	15.8.1947	1949	1953/ 1966	500.000	9.000 EW	1,54 Mio. EW (2011)
Islamabad	Pakistan	14.8.1947	1959	1967	2.5 Mio. in der Stadtregion	54.000 EW	1,36 Mio. EW (2015)
Brasilia	Brasilien	7.9.1822	1956	1960	500.000	PP: 1.900 EW DF: 12.283 EW	2,6 Mio. EW (2008)
Gaborone	Botswana	30.9.1966	1963	1966	20.000	4.000 EW	231.600 EW (2011)
Lilongwe	Malawi	6.7.1964	1965	1975	200.000	19.176 EW	902.388 EW (2009)
Dodoma	Tanganjika / Tanzania	9.12.1961/ 26.4.1964	1973	1973 kein Reg.-umzug	In 3 Stufen: 1.2 Mio.	45.000 EW	414.918 EW (2010)
Abuja	Nigeria	1.10.1960	1976	1991	3 Mio. im FCT	300/500.000 EW im FCT	2,24 Mio. EW (2011)
Putrajaya	Malaya / Malaysia	31.8.1957 16.9.1963	1993	2001	In 2 Stufen: 330.000	2.000 EW	85.636 EW (2010)
Astana	Kasachstan	16.12.1991	1994	1997	In 2 Stufen: 1 Mio.	250.000 EW	708.794 EW (2010)

(Zahlreiche Quellen. Eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose 2016)

Abb. 4.3: EW-Zielzahlen, Ausbaustufen u. aktuelle EW-Zahlen in den Hauptstädten

Da die wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Indikatoren auf einer seriös vergleichbaren Basis nur für die räumliche Bezugsebene von Staaten vorliegen, verweise ich für die Länder-Indikatoren *BIP/GDP*, *HDI* und, *TI Korruptionsindex* auf das erste Kapitel dieser Arbeit.

4.3 Stadteil-, Stadt- und Siedlungsstruktur

4.3.1 Quartierskonzepte

Ein in allen Fallstudien wiederkehrendes Thema ist die Suche nach dem richtigen räumlichen Maßstab für Wohnquartiere. Bis auf *Canberra* gibt es in keiner Stadt mehr traditionelle Baublö-

cke. Diese sind durch größere Einheiten ersetzt worden, durch den *Superblock*, das *Urban Village*, den *Sector* oder die *Superquadras* in unterschiedlichen Größen und Abmessungen.

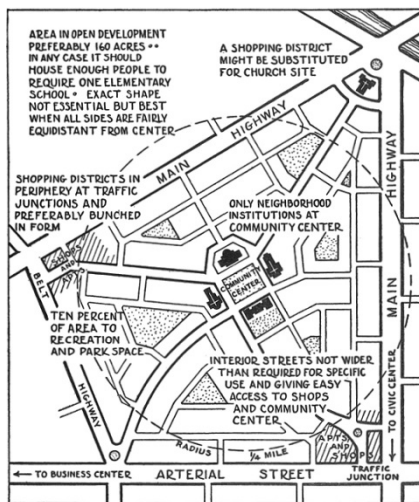


Abb.4.4 Konzept der Neighborhood Unit (Perry 1929); Abb.4.5 Radburn, drei Nachbarschaften (zitiert nach Schubert 1998:151); Abb. 4.6 Radburn, nicht realisiertes Gesamtkonzept (zitiert nach Ward 2002: 118); Abb.4.7 Realisierte Districts von Radburn, New Jersey (Stein & Wright 11/1929)

Häufig wird auf das 1929 von Clarence Perry entwickelte *Neighborhood Unit Konzept* Bezug genommen und auf dessen erste städtebauliche Umsetzung durch Clarence Stein und Henry Wright in der Siedlung Radburn in New Jersey. Mit seinem städtebaulichen Konzept wollte Perry das ungeordnete Stadtwachstum korrigieren. Eine kleinteilige Strukturierung der Stadt durch die Bildung von Nachbarschaften, sollte die bestehenden sozialen Probleme der Großstadt zukünftig verhindern. (vgl. Abb. 4.4) „Die grundlegenden Ideen von Perry waren die Festlegung einer Obergrenze um 5.000 EW, die sich am Einzugsbereich einer Grundschule orientierte, Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs am Rande der Siedlung an Verkehrswegen am besten an den Schnittstellen zwischen Nachbarschaftseinheiten, fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen, Umleitung des Durchgangsverkehrs, Separierung der Verkehrsarten, Sackgassen, ein Grüngürtel um die Siedlungseinheit und damit die Abgrenzung gegenüber anderen/weiteren Siedlungseinheiten“ (Schubert 2004:130).

Radburn wurde wegen der Weltwirtschaftskrise nicht zu Ende gebaut, dennoch wurde die Siedlung weltweit für Stadtplaner zu einem Modell für moderne Siedlungsplanung. (vgl. Abb. 4.5-4.7). Das Gesamtkonzept sah 25.000 EW, aufgeteilt in drei Nachbarschaften vor. Stein&Wright

bezeichneten die *Neighborhoods* als *Superblocks*. Zentrale Elemente der *Neighborhood Units* waren für Perry: “Size, Boundaries, Open Spaces, Institution Sites, Local Shops, Internal Street System” (Perry 1939, zitiert nach Schubert 1998:150). Die Frage, ob mit diesem Konzept homogene oder heterogene Sozialstrukturen anzustreben seien, wurde in der Folge kontrovers diskutiert. (vgl. ebd. S. 153)

Bei den zehn untersuchten Hauptstädten wird das *Neighborhood Unit Konzept* bis in die 1990er Jahre häufig zur Strukturierung der Wohngebiete herangezogen. Dabei wird es regelmäßig unterschiedlich interpretiert und teilweise deutlich abgewandelt. In den Begründungen kommen unterschiedliche Motive und Zielsetzungen zum Ausdruck. Die Gemeinschaftsbildung über verschiedene soziale Gruppen hinweg steht für viele Planverfasser im Mittelpunkt. Diese Zielsetzung wird allerdings in einigen Konzepten deutlich geringer gewichtet (z.B. *Islamabad* und *Lilongwe*). Neben dem sozialen Aspekt werden auch die Wohnruhe und die Verkehrssicherheit gegenüber dem motorisierten Verkehr durch die Separierung der Verkehrsarten und die Planung von Sackgassen angeführt.

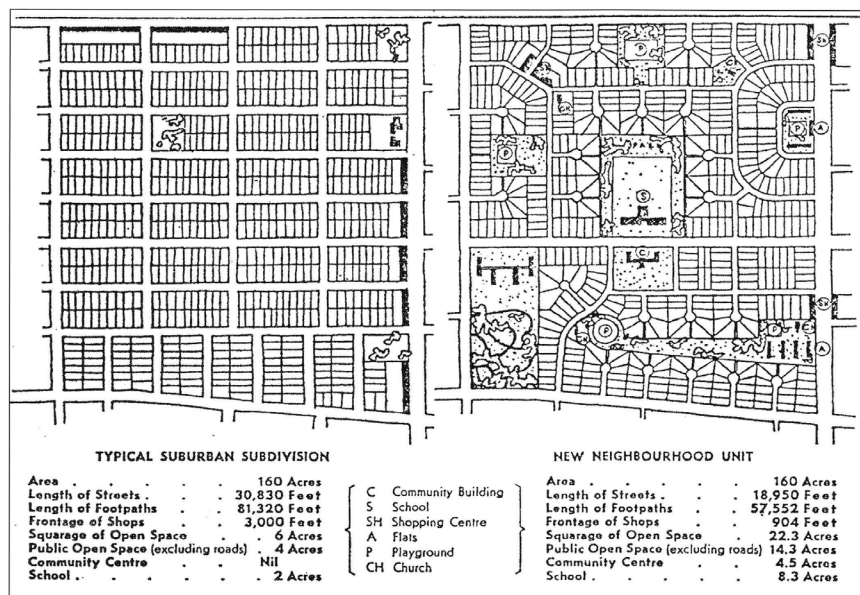


Abb. 4.8: Vergleich eines konventionellen Erschließungsrasters mit dem einer *Neighborhood Unit* (Heath 1944, in: Barnett; Burt; Heath 1944, zitiert nach: Freestone 2010:62)

Das *Neighborhood Unit* Konzept ist als räumliches Konzept zur Strukturierung von Wohnsiedlungen deshalb so langlebig, da es mit sehr unterschiedlichen gesellschaftlichen Zielsetzungen verknüpft eingesetzt werden kann. Dabei spielen, wie 1929 von C. Perry formuliert, die *vertraute, behütete, gefahrlose Gemeinschaft* eine Rolle wie auch die *soziale Kontrolle*. Außerdem soll dadurch eine *Entwurzelung in der Großstadt* sowie *Kriminalität* verhindert werden. So ist das *Neighborhood* Konzept im vergangenen Jahrhundert Grundlage vieler sozialreformerischer Siedlungskonzeptionen geworden und auch unter den *Nationalsozialisten* in Deutschland die Grundlage für die „*Ortsgruppe als Siedlungszelle*“. In den 1950er Jahren wurde das *Neighborhood Unit* Konzept den *Danwei-Work Units* im sozialistischen *China* zugrunde gelegt.

Sieben Hauptstädte beziehen sich bei der Gliederung ihrer Wohngebiete bzw. der Strukturierung ihres Stadtgebietes auf das *Neighborhood Unit* Konzept:

- Chandigarh:** *Urban Villages* bestehend aus drei *Neighborhood Superblocks* (Mayer/Nowicki)
Sektoren bestehend aus mehreren *Neighborhood Units* (Le Corbusier)
- Islamabad:** Sektor bestehend aus vier oder fünf *Communities*

- Brasilia:** Vier Superquadras bilden eine Nachbarschaft (*Unidade de Vizinhanca*)
- Gaborone:** Gartenstadtkonzept mit *Neighborhood Units*
- Lilongwe:** Modified Linear Konzept mit *Neighborhood Units*
- Dodoma:** Communities (*Ujamaa Dörfer*) gebildet aus vier *Neighborhood Units*
- Putrajaya:** Precincts gebildet aus mehreren *Neighborhood Units*.

Bei der Umsetzung des Konzeptes gab es in den Hauptstädten insbesondere in den Flächengrößen, im geringeren Maß in der Anzahl der Bewohner einer *Neighborhood Unit* deutliche Unterschiede. In *Corbusiers* Entwurf für *Chandigarh* und in *Doxiadis* Entwurf für *Islamabad* bilden jeweils vier bzw. fünf Nachbarschaften einen Sektor. Die Sektoren in *Chandigarh* haben eine Größe von 1.200X800m, die Sektoren in *Islamabad* sind mit 2x2km jedoch viermal größer.

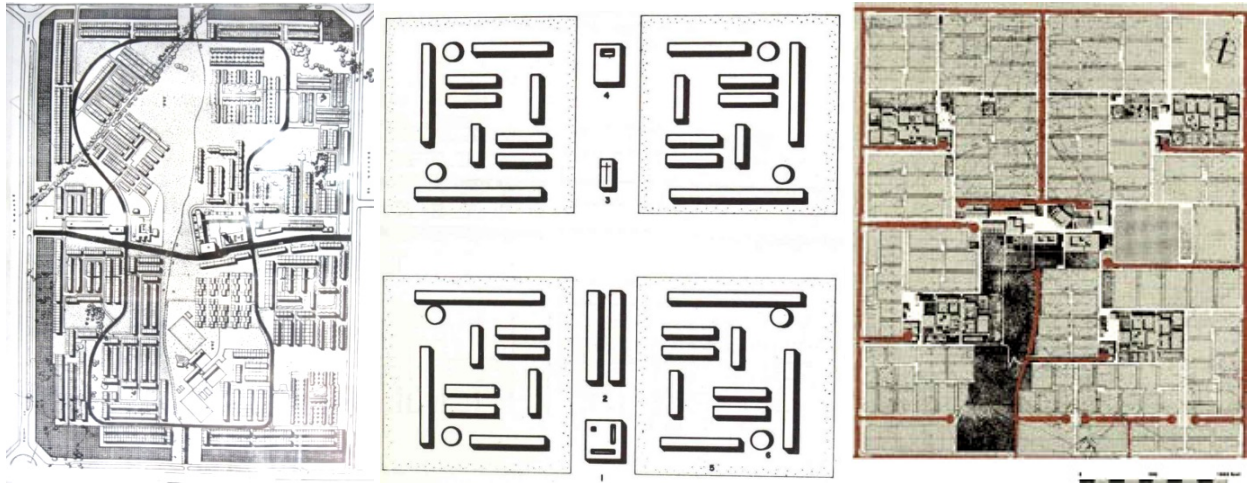


Abb. 4.9a: Sektor (*Chandigarh*) b: Vier SQs bilden ein Nachbarschaft (*Brasilia*) c: Sektor bestehend aus 4-5 Communities (*Islamabad*) (Achtung: kein gleicher Maßstab!).

Es gibt grundsätzliche Kritik an dem städtebaulichen Konzept der *Neighborhood Units* aus der Sicht von Stadtsoziologen. Es wird angeführt, dass Nachbarschaft als Ausdruck sozialer Beziehungen nicht räumlich zu determinieren sei. „Nachbarschaft kann man nicht planen“ (Breckner, in ACHT 7/2016:19). Unbestritten ist aber unter Soziologen die hohe Bedeutung nachbarschaftlicher Beziehungen (vgl. Siebel, in ebd. 30f.). *W. Gropius*, der als Vertreter des neuen Bauens und als Hochschullehrer *Neighborhood Units* in seine städtebauliche Entwurfslehre integrierte, hat 1956 m.E. zu Recht darauf verwiesen: „Gute Planung kann zwar nicht allein aus sich heraus gute Nachbarschaftsbeziehungen erzeugen, aber sie kann doch den Rahmen für solche Entwicklungen liefern“ (Gropius 1956:109, zitiert nach Schubert 2004:149f).

4.3.2. Nutzungszuordnungen, Körnigkeit, Dichte - Typisierung der Stadtstrukturkonzepte nach Albers

Abb. 4.10 stellt die mehr als 50 aufgestellten Konzepte und Masterpläne in den zehn Hauptstädten dar. Auffallend ist, dass *Islamabad* als eine im Vergleich frühe Gründung bisher nur zwei Masterpläne beschlossen hat (der dritte angeführte Plan ist der Masterplan von *Rawalpindi*). Hier scheint z.Z. der politische Wille für eine planvolle Stadtentwicklung zu fehlen. Dem steht die Stadt *Astana* gegenüber, für die im Zeitraum von nur 14 Jahren (1997 bis 2011) bereits sechs Planungskonzepte und Masterpläne erarbeitet wurden, was in erheblichen Koordinationsdefiziten bei dem mit hohem Tempo vorangetriebenen Aufbau der Hauptstadt gelegen hat.

Tab. 4.10	Die Masterpläne und Planungskonzepte für Stadt und Region										
	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010 2015
Canberra	Design Competition 1911 W. & M. Griffin / Chicago	Gazetted Plan 1925 FCAC			Gazetted Plan 1952 ACT	Outline Plan 1965 ACT	Y-Plan 1970 ACT	Metropolitan Canberra 1984 NCDC		ACT Strategic Regional Plan 2010 ACT	National Capital Plan 2013 NCA
Chandigarh	Griffin Plan 1913/18 ACT / W. Griffin			Urban Leafplan 1949/50 A. Mayer & M. Nowicki / New York	Master Plan (Phase I) 1952 Le Corbusier / Paris		Regional Plan Chandigarh Urban Complex (CUC) 1977 Coordination Committee, Review CUC 1984	Interstate Metropolitan Regional Plan 1984 CISMeR Plan		Interstate Metropolitan Regional Plan 2008 U.T. Chandigarh Administration	Draft Master Plan-2031 (2013)
Islamabad					Master Plan of Islamabad Metropolitan Area 1960 C. A. Doxiadis Ass. / Athens			Revised Master Plan of ICT 1991 CDA		Master Plan of Rawalpindi 1996-2016 Regional Planning Office Rawalpindi	
Brasilia					Plano Piloto 1956 L. Costa / Rio de Janeiro			Brasilia Revisitada 1987 L. Costa / Rio de Janeiro		Strategy Brasilia 2060 (2011) Jurong International / Singapore	Plano Diretor 2009 GDF
Gaborone					Master Plan 1963 PWD Mafikeng	Growth Study 77/78 DTRP/Burrow & Partners	Greater Gaborone Structure Plan 1994 DTRP Gaborone			GCDP 1997-2021 / Review 2009 DTRP / Mosienyane Arch. / Gaborone	
Lilongwe					Wilson-Womersley-MP 1971 DTRP/Wilson-Womersley	West Structure Plan 79 DTRP Gaborone		Urban Structure Plan 1986 TCPD		Lilongwe Urban Structure Plan Draft 2013 / LCC	
Dodoma						Master Plan for Lilongwe 1968 IMEX / Johannesburg	Urban Structure Plan 1978 TCPD				
Abuja						Outline Zoning Plan 1969/71 TCPD		Urban Development Master Plan 2010-2030 (2010) JICA u. KRI / Japan			
Putrajaya						National Capital MP 1976 PPAL Toronto / CDA	Review of the National Capital MP 1988 C. McNamara / Brisbane				
Astana						MP National Capital Centre 1980 Conklin & Rossant / N.Y.		Dodoma National Capital City MP 2010 Saman / Korea & TAHUS / TZ			
						Master Plan Abuja 1979 IPA / USA	Regional Development Plan 1983 C.A. Doxiadis				
						Master Plan City Centre 1981 K. Tange Urtec / Japan	Regional Concept Greater Abuja Area 2003 ASP				
							Design Competition Putrajaya 1994 Putrajaya Corporation	Rev. Master Plan Putrajaya 1996 Putrajaya Corporation			
							Structure Plan of Sepang + Putrajaya 1995 APUDG & Putrajaya Corporation	Putrajaya Structure Plan 2025 (2014) APUDG & Putrajaya Corporation			
							National Competition 1997 Ak Orda Group / Almaty	Master Plan Dev. 2006 K. Kurokawa & JICA / Japan			
							Internat. Competition 1998 K. Kurokawa / Japan	Conceptual Scheme & Phase I Master Plan 2009/11 RDI / Astana			
							Master Plan 2001 Dar Al-Handasah & Saudi Bin Laden / Saudiarabien	Master Plan until 2030 (2011) RDI / Astana			

Eigene Zusammenstellung: Bohnsack, Bose, Leufker, Nagel 2016

Abb. 4.10: Die Master Pläne und Planungskonzepte im 20. Jahrhundert für Stadt und Region

Die untersuchten Städte sind, mit der Ausnahme von *Astana*, die eine Erweiterung einer vorhandenen Industriestadt ist, speziell für die repräsentativen Aufgaben einer nationalen Hauptstadt geplant worden. Daher wurde bewusst auf die Ansiedlung umweltbelastender Industrie verzichtet. Das führt dazu, dass die zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze hauptsächlich im tertiären Sektor angesiedelt sind. Abgesehen von den unmittelbar bewohnerorientierten Dienstleistungen und dem Einzelhandel für den täglichen Bedarf sind die Arbeitsplätze in den Zentren der Städte lokalisiert:

- die Büroarbeitsplätze in der Verwaltung liegen im Regierungsviertel oder im *CBD*,
- im *CBD* befinden sich auch die Büros überregionaler Institutionen und Unternehmen,
- dort befindet sich ebenfalls der gehobene Groß- und Einzelhandel.

Da die Siedungsdichten in den meisten Städten nicht hoch sind und die Städte die Nutzungen räumlich separiert angeordnet haben, gibt es relativ lange Arbeitswege. In den nach dem *City Beautiful* und dem *Garden City* Konzept gebauten Städte sind die Dichten sogar äußerst gering: in *Canberra*, *Gaborone*, *Lilongwe*, *Dodoma* und *Putrajaya*. Monofunktionale und auf den *MIV* orientierte lineare Stadtkonzepte erzeugen gravierende Verkehrsprobleme (*Canberra* (Y), *Islamabad* (Dynapolis), *Brasilia*, *Dodoma* und *Abuja*).

Bis auf *Islamabad*, *Astana* und *Putrajaya* handelt es sich bei den Hauptstädten um *Solitäre*. Diese brauchten auf keine anderen Städte in der direkten Umgebung Rücksicht zu nehmen. Für sie wurden relativ idealtypische Stadtkonzepte gewählt.

G. Albers hat die in der Neuzeit geplanten Städte in Hinblick auf die ihrer Planung zugrunde liegenden Strukturmodelle typisiert. Es handelt sich dabei um die Anordnung der Standorte und Nutzungsbereiche sowie der verbindenden Infrastrukturen. Ziel aller planerischen Stadtstrukturmodelle ist es, allgemein gesprochen die Allokation, die sich über den Bodenmarkt herstellt, durch Planungskonzepte zu überlagern, die geeignet erscheinen, die Bedürfnisse der Gesell-

schaft besser zu erfüllen. Seine Kriterien für die Typisierung sind die räumlichen Ausprägungen der idealtypischen Modelle in den Kategorien:

- *punktförmig – konzentrische Stadt,*
- *homogen – flächenhafte Besiedlung und*
- *Linie – bandförmige Besiedlung.*

Gegenüber den von Albers aufgeführten Prototypen (*F.L. Wright: Broadacre City* und *Miljutin: Bandstadt*) gibt es bei den konkreten Stadtstrukturkonzepten zahlreiche Misch- und Kombinationsformen. Albers nennt *E. Howard* als den Vertreter des *Satellitensystems*. Dem wesensverwandt ist die *New Town Harlow*, die mit einem System interner Abstufungen der Zentren und der Bildung von Nachbarschaften Elemente der *Neighborhood Units* integriert. Diesem Konzept folgen mehrere der zehn Hauptstädte.

Chandigarh ist nach Albers ein Vertreter des *Grid / Raster Systems* mit Bezügen zu *Buchanans gerichtetem Raster*. *Brasilia* wird als Beispiel einer bandförmigen Entwicklung mit herausgehobenen Standorten benannt. Dieser Typ trifft auch auf *Abuja* zu. Die übrigen Hauptstadtkonzepte lassen sich, teilweise als Mischformen, gut in das Schema des Ansatzes von Albers einordnen. Albers Schema ist der Ansatz einer räumlichen Systematisierung, die keine Aussagen über die funktionalen Beziehungen zwischen den Siedlungseinheiten trifft, insbesondere nicht über den innerregionalen Verkehr.

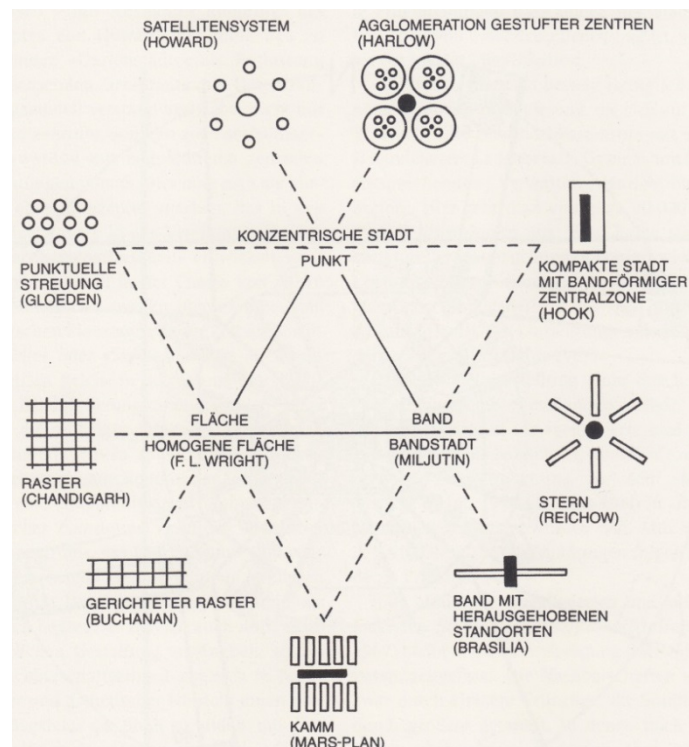


Abb. 4.11: Typisierung der Siedlungsstrukturmodelle (Albers 1972, zitiert nach Bose 1994:68)

Garden City / New Town Konzepte

Gaborone und **Lilongwe** sind nach Gartenstadt-Konzepten in lockerer Bebauungsstruktur gebaut worden. Beide Städte haben aufgrund eines nicht vorhergesehenen schnellen Bevölkerungswachstums und der begrenzten Flächenverfügbarkeit im eigenen Territorium bandförmige Siedlungserweiterungen in ihr Konzept integriert. Heute wird über Nachverdichtung ihrer innerstädtischen Wohngebiete diskutiert.

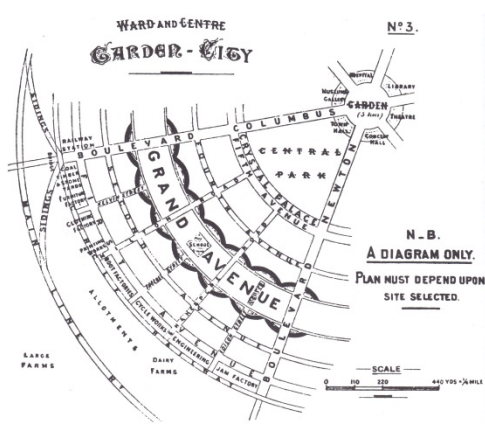


Abb. 4.12, 4.13, 4.14: E. Howard 1898: Ward und Centre einer Garden City; Erschließungsnetz von Gaborone; Entwurf für Wohnquartiere in Lilongwe

Bandstadtkonzepte / Lineare Konzepte

Miljutin hatte 1930 für Wolgorad (Stalin-Stadt) ein in der Sowjetunion viel beachtetes Bandstadt-Konzept für den Bau neuer Industriestädte entwickelt. Die emittierende Schwerindustrie sollte durch eine Grünzone von dem parallelen Band der Wohngebiete der Arbeiter getrennt sein. Durch diese parallele Anordnung sollten Wege der Arbeiter zur Fabrik möglichst kurz sein. Das Konzept wurde in der UdSSR bei der Planung vieler neuer Industriestädte von dem Staatlichen Leningrader Design Institut umgesetzt, so auch in den Generalbebauungsplänen von Akmola/ Astana bevor die Stadt zur Hauptstadt erklärt wurde.

K. Kurokawa hat bei seinem Entwurf ebenfalls die bandförmige Stadtentwicklung zwischen der Industriezone nördlich der Bahnlinie und dem Flusslauf des Ishim im Südwesten fortgeführt. Die bandförmige Stadtkonzeption wird spätestens 2011 mit dem Master Plan for Astana until 2030 zugunsten einer kompakteren konzentrischen Stadtentwicklung aufgegeben.

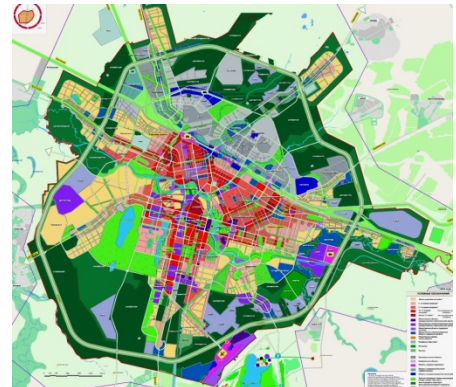
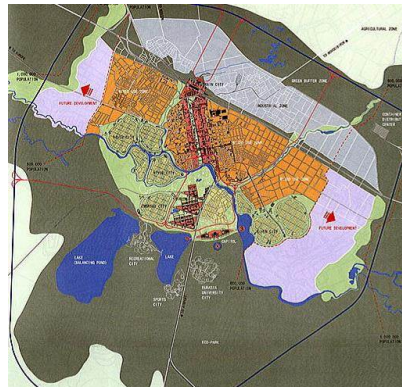
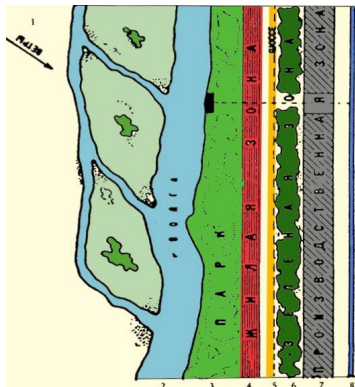


Abb. 4.15, 4.16, 4.17: Bandstadtkonzepte von Miljutin 1930 und von Kurokawa für Astana 1998; Kompaktes Stadtkonzept für Astana, RDI Master Plan 2010

Andere Anlässe zur Entwicklung linearer Stadtkonzeptionen waren die technischen Möglichkeiten der neuen Massentransportmittel. Darin wurde die Chance gesehen, die „historisch, geballten“ Städte zu überwinden und die Siedlungen an den Transporttrassen aufzureihen. Soria y Mata entwarf bereits 1894 eine Ciudad linear im Umland von Madrid. Corbusier schlug in mehreren Wettbewerbsbeiträgen um 1930 den Umbau bestehender Städte zu Bandstädten vor. Abb.4.18 zeigt sein Konzept in dem Algier mit seinem historischen Kern durch den Bau von Megastrukturen und von Schnellstraßen zu einer optimal für den MIV erschlossenen Bandstadt entlang der Küste des Mittelmeers umgebaut werden wollte.

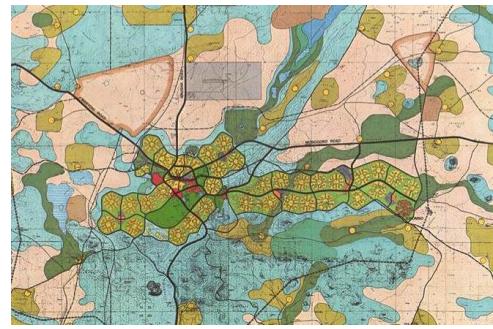
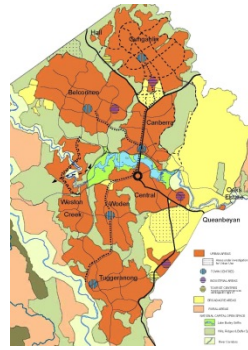
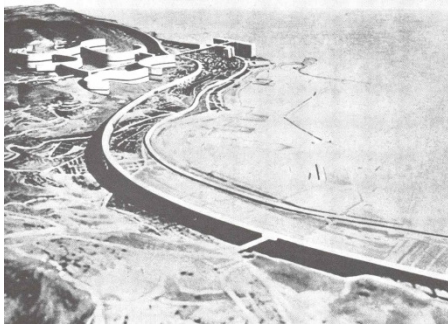


Abb. 4.18: Le Corbusier Bandstadtkonzept für Algier 1930; 4.19: Lineare Struktur der Stadtteile von Canberra 2012; 4.20 Siedlungsband von 50 Communities in Dodoma 1973

Die nach dem *City Beautiful* Konzept gebaute Kernstadt von **Canberra** wurde in den 1920er Jahren zu einer *Garden City* erweitert und ab 1970 durch das *Y-Konzept* zu einer Auto orientierten Bandstadt umgeformt. Dies führte zu gravierenden Umweltbelastungen durch den *MIV*. Daraufhin hat **Canberra** mit einer Dezentralisierung von Arbeitsplätzen in die Zentren der *New Towns* versucht, die negativen Folgen der linearen Siedlungsentwicklung abzumildern. Es fehlt aber bis heute ein integriertes Konzept, um die gravierenden Umwelt- und Verkehrsbelastungen zu reduzieren. *OECD* Gutachter empfehlen der Stadt im Jahr 2000 Strategien für „a more compact city“ zu entwickeln. Die aktuellen Pläne sollen eine höhere Nutzungsdichte in der inneren Stadt und eine größere Nutzungsmischung fördern.

In **Dodoma** sind die geplanten 50 *Communities* für 1,2 Mio. EW über eine Entfernung von 40 km, bis auf wenige Einheiten, nicht gebaut worden. Das Siedlungsband bestand aus kleinen, stark autarken, dörflichen Einheiten. Es handelte sich damit um gerichtete, punktuelle Einheiten „wie Perlen an einer Schnur“. Das Konzept hätte ebenfalls zu großen Verkehrsproblemen geführt. 1988 wird der *PPAL Masterplan* überarbeitet, da sein Konzept der linear angeordneten *Communities* infrastrukturell sehr aufwendig und damit zu kostspielig war. Das neue Konzept sah ein kompaktes Stadtmodell mit sechs, um die Kernstadt angeordneten *New Towns* mit jeweils 90.000 - 120.000 EW vor. Da das Hauptstadtprojekt in den folgenden Jahren völlig zum Erliegen kam, wurde das Konzept nicht umgesetzt. Der *Master Plan* von 2010 verfolgt das Ziel einer kompakten Stadt und ordnet die *Communities* ringförmig um den Stadtkern an.

In **Brasilia** schlägt *L. Costa* 1987 ergänzende Quartiere am Rand des von ihm entworfenen *Plano Piloto* vor, um das gravierende Missverhältnis von geplanten 500.000 EW und 2 Mio. Arbeitsplätzen mit den daraus folgenden Verkehrsproblemen im Zentrum *Brasílias* zu reduzieren. Nach 30 Jahren sind heute Teile von *Costas* Vorschlägen für ergänzende Wohngebiete umgesetzt worden. Andere Vorschläge zur städtebaulichen Nachverdichtung der *Superquadras* im *Plano Piloto*, in dem z.Z. weniger als die Hälfte der geplanten 500.000 Einwohner wohnen, waren kommunalpolitisch nicht durchsetzbar.

Auch **Gaborone** verfolgt in seinem *Development Plan* 2009 eine ähnliche Nachverdichtungsstrategie für die in geringer Dichte bebauten Innerstadtparzellen in Folge des in den 1960er Jahren entwickelten Gartenstadt-Konzeptes.

In **Canberra**, **Gaborone** und **Brasilia** gibt es in der Umsetzung erhebliche Probleme und starke Widerstände gegen Strategien der Nachverdichtung im Bestand. Solchen Planungsansätzen stehen häufig das geltende Planungsrecht und die bestehenden Besitzverhältnisse entgegen sowie eine mangelnde Akzeptanz bei der in den Gebieten wohnenden Bevölkerung.

4.3.3 Ungesteuerte Suburbanisierung / Konzepte für die regionale Siedlungsstruktur

Ungesteuerte Suburbanisierung

In der Mehrzahl der zehn Hauptstädte gab es eine ungesteuerte Suburbanisierung. Es gab nur wenige planerische Überlegungen in Bezug auf eine regionale Siedlungskonzeption. Die Einbindung der Stadt in die umgebende Region ist häufig nicht berücksichtigt worden. Dies hatte unterschiedliche Gründe. Einige Konzepte für die Hauptstädte sind noch in dem Verständnis eines ästhetischen Gestaltungsentwurfes, also der Formulierung einer städtebaulichen Endzustandsvision für die Stadt entworfen worden. Sie zielen auf eine Begrenzung der Stadtgröße und haben die Vorstellung, dass ein vorgegebenes EW-Ziel auch einhaltbar sei (*Canberra, Chandigarh, Brasilia und Gaborone*).

Einige der Hauptstadt-Territorien wurden sehr weiträumig zugeschnitten, damit eine ungestörte Entwicklung der Hauptstädte ohne Beeinträchtigungen durch benachbarte Gebietskörperschaften ermöglicht würde. **Abuja** mit 7.300 km und **Brasilia** mit 5.822 km haben bei ihrer Gründung die mit Abstand größten Hauptstadt-Territorien erhalten.

Bis auf wenige Ausnahmen (*Islamabad, Putrajaya und Astana*), erwarteten Auftraggeber und Planer keine wesentlichen funktionalen Verflechtungen mit der umliegenden Region. Die Hauptstädte wurden i.d.R. als autarker Monolith geplant. Der Masterplan für *Abuja* 1979 des amerikanischen Konsortium *IPA* enthält in seinem Kartenteil einen *Regional Plan*, der sich allerdings exakt räumlich auf das Hauptstadt-Territorium bezieht und dadurch die Hauptstadtregion abdecken will. Die Möglichkeit, einer zukünftig darüber hinausgehenden Stadtentwicklung wird nicht thematisiert. Wegen der peripheren Lage der neu gebauten Hauptstadt in dem großen Hauptstadt-Territorium, gab es sowohl in *Abuja* wie aber auch in *Canberra* bereits nach wenigen Jahren sehr enge funktionale Verflechtungen mit suburbanen Nachbargemeinden. Allein die ursprünglich für *Brasilia* geplante Hauptstadt, der *Plano Piloto*, lag so zentral im *GDF*, dass der auch dort schnell einsetzende Suburbanisierungsprozess erst nach einigen Jahrzehnten die Grenzen des Hauptstadt-Distrikts in die benachbarten Bundesstaaten überschritt.

Zu geringe Annahmen über die Anzahl der im Hauptstadt-Territorium lebenden indigenen Bevölkerung, z.B. in *Abuja*, und über den Bevölkerungszustrom in die neue Hauptstadt führten zu ungesteuerter Suburbanisierung. Das unzureichende Angebot von bezahlbarem Wohnraum oder Grundstücken in den Hauptstädten für den armen Teil der Bevölkerung verstärkte das Entstehen von ungeplanten Siedlungen innerhalb und außerhalb der Hauptstadt-Territorien (*Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja*).

Räumliche Konzepte für die regionale Siedlungsstruktur

In den Städten *Chandigarh, Islamabad, Abuja* und *Putrajaya* gab es regionale Konzepte bzw. Ansätze dazu. Diese regionalen Siedlungskonzeptionen sind mehrheitlich gescheitert.

Der 6 km breite, später auf 12 km erweiterte *Greenbelt* um **Chandigarh** wurde ab 1966 mit der Aufteilung des Bundesstaates *Punjab* in *Punjab* und *Haryana* sowie der Bildung des *Union Territory Chandigarh* von den umliegenden Bundesstaaten nicht mehr beachtet. Die unmittelbar außerhalb der Stadtgrenze liegenden Nachbarstädte *Panchkula* in *Haryana* und *Mohali* im *Punjab* wurden in Konkurrenz zu *Chandigarh* intensiv ausgebaut. Die Stadtregion ist heute zur sogenannten *Tri-City* zusammengewachsen. Trotz zahlreicher grenzüberschreitender Planungsprobleme prägt Konkurrenz und nicht Kooperation das Verhalten zwischen den regionalen Verwaltungen und Politikern.

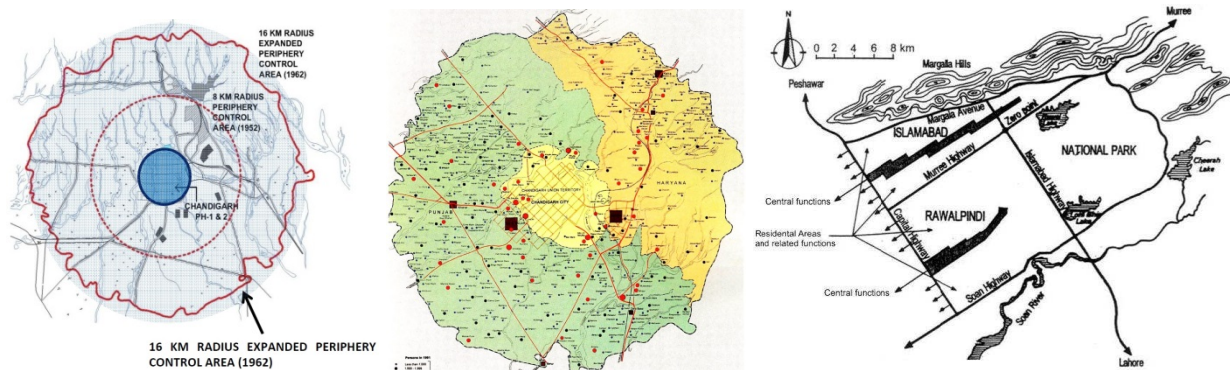


Abb. 4.21, 4.22, 4.23: Grüngürtel Konzept um Chandigarh bis 1966; Administrative Neugliederung Chandigarh 1966; Doxiadis regionales Siedlungskonzept für Islamabad und Rawalpindi

Doxiadis sah die bestehende Stadt **Rawalpindi** als ‚Geburtshelfer und Wachstumsmotor‘ für **Islamabad** an. Er entwickelte ein regionales Erweiterungskonzept für beide Städte. Nach seiner *Dynapolis* Theorie sollten beide Städte, die sogenannte *Twin-City*, parallel und linear in nur eine Richtung wachsen. Das Konzept scheiterte.

Der Aufbau der geplanten Stadt **Islamabad** kam ins Stocken. Seit Jahren wird kein neuer Masterplan beschlossen. Offensichtlich möchten die Politiker ihre Entscheidungen nicht durch Pläne einschränken lassen. In der Peripherie der Stadtregion, auf Flächen, die für Parks und landwirtschaftliche Nutzung von der Bebauung freigehalten werden sollten, boomen, teils genehmigte, teils ungenehmigte Siedlungsprojekte von privaten Bauherren und halbstaatlichen Gesellschaften. Dabei handelt es sich um *Gated Communities*, für den wohlhabenden Teil der Bevölkerung. Die größten Siedlungsprojekte werden von Immobiliengesellschaften im Besitz des Militärs und anderer staatlicher Institutionen entwickelt. Die bestehende soziale Polarisierung in der Gesellschaft findet hier (wie in *Abuja*) seinen Ausdruck in einer starken stadträumlichen Segregation. **Islamabad** ist heute eine perforierte Stadt mit stagnierender Entwicklung und einem boomenden *suburban sprawl*.

Gaborone war auf einem schmalen Streifen entlang einer Bahnlinie auf ehemaligem Farmland gegründet worden. Das Land wurde den Farmern abgekauft und für den Bau der Hauptstadt zum *State Land* erklärt. Als die Siedlungsentwicklung sich bald über die Stadtgrenzen hinweg in die angrenzenden Stammesgebiete ausweitete, scheiterte ein regionales Siedlungs- und Infrastrukturkonzept für die Hauptstadtregion am Widerstand der im Umland siedelnden Stämme.

In **Astana** waren die Planer lange der Überzeugung, dass es aufgrund der klimatischen Verhältnisse und dem Erfordernis, Wohnsiedlungen an das Fernwärmenetz anzuschließen, keine ungesteuerte Suburbanisierung im nennenswerten Umfang geben könnte. Der Masterplan von 2011 stellt jedoch eine Verdoppelung der EW im Umland durch genehmigte und ungenehmigte Bauvorhaben in den letzten zehn Jahren fest. Die Regierung erwägt bereits einen Baustopp. Z. Zt. leben im Umland ca. 200.000 EW.

Der Standort von **Putrajaya** ist Ergebnis eines Jahrzehnte lang erfolgreich verfolgte regionalen *New Town* Konzeptes in der Hauptstadtregion **Kuala Lumpur**. Das Konzept soll vorrangig der Entlastung der Innenstadt von **Kuala Lumpur** dienen. In einer ersten Industrialisierungsphase sind in Richtung des Hafens *Port Klang* zahlreiche *New Towns* gebaut worden. In der zweiten Phase sind in einem neu kreierten *Multi-Media Super Corridor* zur Förderung von *High Tech* Industrien *Cyberjaya* und *Putrajaya* gegründet worden. Innerhalb der Siedlungsachsen gibt es jedoch erbitterte kommunale Konkurrenz um Ansiedlung von Arbeitsstätten und Bevölkerung.

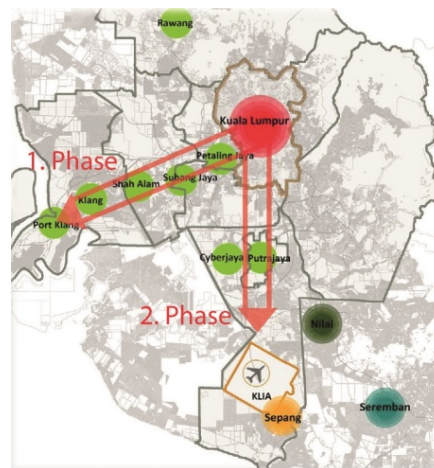


Abb. 4.24 + 4.25: Schema von E. Howard 1898: Gruppe von Garden Cities um eine Central City; New Towns in der Region Kuala Lumpur Phase 1+2

Dies führt zu einem hochverdichteten *urban sprawl* auf den Siedlungsachsen mit gravierenden Verkehrsproblemen durch den MIV. Durch ein deutlich zu geringes Angebot an Wohnungen in *Putrajaya*, bezogen auf die dort vorhandenen Arbeitsplätze, erhöht sich im Regierungssitz der tägliche Ein- und Auspendlerstrom aus den / in die umliegenden Gemeinden deutlich.

Tab. 4.26 Einwohner-Zielzahlen, Ausbaustufen und aktuelle Einwohnerzahlen in Stadt und Region					
Gebaute Hauptstädte	Ziel-Zahlen bei Planungsbeginn		Aktuelle Einwohnerzahlen in den Hauptstadt-Territorien u. in den Hauptstadt Regionen		
	EW-Ziel-Zahl für die Hauptstadt	Zeitraum und geplante Ausbaustufen	Größe des Hauptstadt-Territoriums (in qkm / 2011)	Aktuelle EW-Zahl im Hauptstadt-Territorium	Aktuelle EW-Zahl in der Region
Canberra 1908	25. / 75.000	k. A.	805,6	390.800 (2015)	Australian Capital Region ACR 720.000 (2008)
Chandigarh 1949	500.000	in 2 Stufen	114,0	1,54 Mio. (2011)	Chandigarh Urban Agglomeration CUA (5.612.qkm) 3.5 Mio. (2008)
Islamabad 1959	2,5 Mio. (Hauptstadt-region)	in 2 Generationen = ca. 40 Jahre	906,5	1,26 Mio. (2015)	Metropolregion (ISL + Pindi) 3.372.936 (2010)
Brasilia 1956	500.000	in 4 Jahren	5.822,0	2,6 Mio. (2008)	Metropolregion DF+RIDE 3.7 Mio. (2012)
Gaborone 1963	20.000	in 20 Jahren	137,0	231.600 (2011)	Greater Gaborone Area ~ 600.000 (2011)
Lilongwe 1965	200.000	k. A.	902,4	902.388 (2009)	District Lilongwe 1.346.000 (2015)
Dodoma 1973	350.000 700.000 1,2 Mio.	2 Stufen in 25 Jahren + langfristig	2.576,0	414.918 (2010)	Region Dodoma (41.311qkm) 1.692.025 (2002)
Abuja 1976	3.000.000	4 Stufen in 25 Jahren	7.300,0	2,24 Mio. (2011)	Metropolregion 6.0 Mio. (2004)
Putrajaya 1993	250.000/ 330.000	2 Stufen in 15 Jahren	49,3	85.636 (2010)	Kuala Lumpur Conurbation 6,8 Mio. (2011)
Astana 1994	800.000/ 1 Mio.	2 Stufen in 30 Jahren	710,0	708.794 (2010)	Pendler- Einzugs-Region ~ 900.000 (2011)

(Unterschiedliche Quellen, eigene Zusammenstellung Bartscher/Bose 2016)

Abb. 4.26: EW-Zielzahlen, Ausbaustufen und aktuelle EW-Zahlen in Stadt und Region (Bartscher/Bose)

Die EW-Zahlen sind in fast allen Hauptstadtregionen sehr stark angewachsen (vgl. Abb. 4.26). Häufig ist heute jedoch der Anteil der Umlandbevölkerung höher als der in der jeweiligen Hauptstadt. Zukünftige stadregionale Verflechtungen waren in den ursprünglichen Konzepten nicht mitgedacht und eingeplant. Als die Besiedlung die Grenzen des Territoriums der jeweiligen

Hauptstadt überschritten hatte, fand die Umlandbesiedlung ohne planerisches Konzept, ausschließlich Bodenmarkt-Mechanismen folgend, statt. Dies führte i.d.R. zu dispersen, in geringer Dichte bebauten Siedlungsstrukturen, mit den Folgen sehr hoher Infrastrukturkosten und extrem hoher stadtreionaler Verkehrsbelastungen.

4.4 Verkehr

Stadtstruktur und Verkehr bedingen sich in hohem Maß gegenseitig. Eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs ist aktuell in allen untersuchten Städten eines der größten Probleme. In vielen Städten wird seit Jahren über die Einführung von *BRT*-, *LRT*- Systemen und über *Metro* oder *Mono-Rail* Systeme diskutiert. Bisher ist nur in *Brasilia* nachträglich im Jahr 2001 eine erste Metro-Strecke eröffnet worden.

4.4.1 Die autogerechte Stadt löst keine Verkehrsprobleme

Das Automobil hat im letzten Jahrhundert als neues Massen-Verkehrsmittel eine große Faszination in allen Gesellschaftsschichten und allen Erdteilen hervorgerufen und die gesellschaftliche Entwicklung stark geprägt. Aufgrund der Begeisterung für das neue Transportmittel wurden auch von vielen Fachleuten unrealistische Erwartungen an die Einsatzmöglichkeiten des Automobils in den Städten und an die Möglichkeiten der Umformung der Städte formuliert.

Der Architekt *Frank Lloyd Wright*, ein Freund von *Henry Ford*, war von den neuen Möglichkeiten des Automobils so überzeugt, dass er ab 1932 in mehreren Schriften die völlige Auflösung der Städte (*The Disappearing City* 1932; *The Broadacre City* 1934 u.a.) und das Leben der Menschen auf *one acre* großen Grundstücken in der Landschaft propagierte.

Andere Architekten und Verkehrsplaner schlugen nicht die Auflösung, sondern die Umformung der bestehenden Städte für die Anforderungen des Verkehrs vor. *Le Corbusier* konzipierte für seine neue Modellstadt *Ville Contemporaine* Stadtautobahnen und schlug in Entwurfsskizzen und Wettbewerbsbeiträgen in den 1920-30 Jahren vor, Städte wie *Rio de Janeiro*, *Sao Paulo* und *Algier* als Bandstädte entlang neuer regionaler Schnellstraßen linear auszurichten.

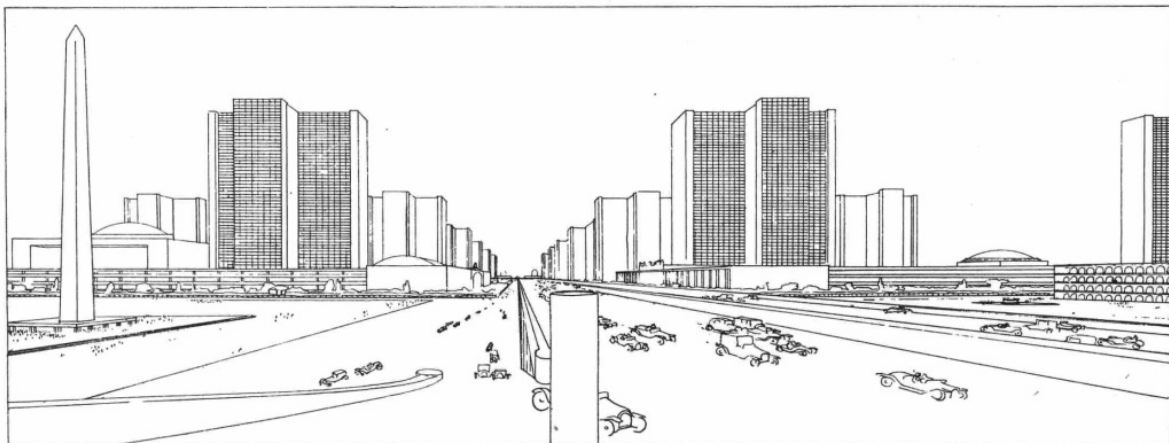


Abb.4.27 Stadtansicht der *Ville Contemporaine* mit Stadtautobahnen (Le Corbusier 1922)

Die in der Schemaskizze von *L. Corbusier* dargestellte zentrale Verkehrsachse mit angrenzenden Hochhäusern lässt sich in den Konzepten und Fotos der realen Situation für *Brasilia*, *Islamabad* und *Abuja* wiederfinden.



Abb. 4.28- 4.30: Die Kreuzung zweier Stadtautobahnen ist der Stadtmittelpunkt von Brasília. Zentrale Achse des CBD im Stadtzentrum Islamabad, Stadtautobahnen in der inneren Stadt von Abuja

Brasília, Islamabad und Abuja mit monofunktionalen Nutzungs- und autoorientierten Verkehrskonzepten haben aktuell trotz der großen Stadtautobahnnetze gravierende Verkehrsprobleme. Der *Y-Plan Canberra 1970* baut mit seinem Y- Siedlungs- und Verkehrskonzept inhaltlich und begrifflich auf den von *Bob Moses* entwickelten *Parkways* und *Freeways* auf. Während die Anlage von *Parkways* als anbaufreie Schnellstraßen durch Parks bzw. unbebautes Land am Rande der Besiedlungen vorgesehen waren, wurden *Freeways* für den besiedelten Bereich als *Stadtautobahnen* im Einschnitt oder im Tunnel vorgeschlagen. Es sollte möglichst keine Kreuzungen mit Stadtstraßen geben. Anstelle dessen wurden Rampen als Auf- und Abfahrten vorgeschlagen.

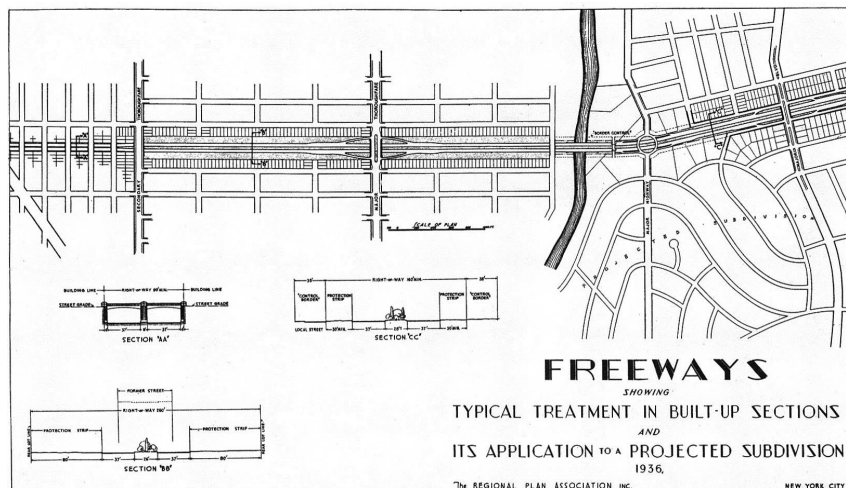


Abb.4.31 *Parkways und Freeways, Bob Moses 1936; (Ward 2002:12)*

Die anbaufreien Schnellstraßen wurden in den folgenden Jahren weltweit zur Blaupause für den Bau von Autobahnen und Stadtautobahnen. In *Canberra* führte das lineare Siedlungssystem mit geringer Dichte, das *Y-Konzept*, mit dem Ausbau der *Park- und Freeways* und ohne konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot zu einem äußerst schlechten Modal Split für den ÖPNV (8% in 2011). *Canberrans have the highest carbon emissions from passenger car transport per capita of any Australian capital city, and have amongst the highest carbon emissions per capita of any city in the world* (RDA ACT 2010:96).

Um dem anwachsenden Verkehrsbedarf in den Stadtzentren Raum zu geben und die Flüssigkeit des *MIV* aufrecht zu erhalten, wurde in Verkehrsstudien vorgeschlagen, eine strikte Separierung der Verkehrsarten und der Verkehrsteilnehmer vorzunehmen. Fußgänger wurden in die *+1-Ebene* verlegt, wo sie ohne Behinderung des Verkehrsflusses die Straßen kreuzen könnten, wie im *Buchanan Report 1960* und in einer Skizze für *Sydney 1947* veranschaulicht.

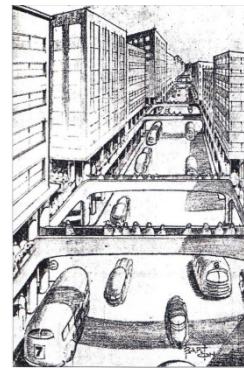
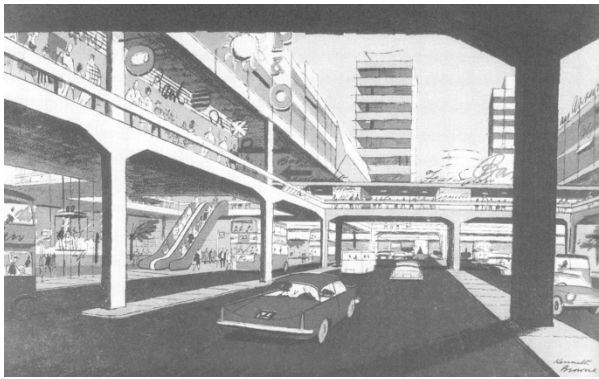


Abb.4.32+ Abb.4.33: Buchanan Report 1960 (Ward 2002:240); Vorschlag für die Trennung der Verkehrsarten in Sydney (Wright 1947, nach: Freestone 2010:71)

K. Tange entwirft für das Stadtzentrum von *Abuja* eine mehrgeschossige *National-Mall* mit angrenzenden Hochhaus-Mega-Strukturen. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss ohne Konfliktpunkte zwischen Fußgängern und Autoverkehr sicher zu stellen, verlegt er die Fußgänger in die +1-Ebene. Auf dieser Ebene sollen die Fußgänger unabhängig vom Fahrverkehr durch die *Superblocks* hindurch und über die Straßen hinweg geführt werden. Dieses Fußwegenetz sollte sich durch die gesamte *Central Area* völlig separat vom *MIV* auf der +1-Ebene erstrecken. Es ist nur sehr bruchstückhaft umgesetzt worden und ist heute wegen mangelhafter Vermessung des Niveaus der Hochhäuser nicht mehr realisierbar.

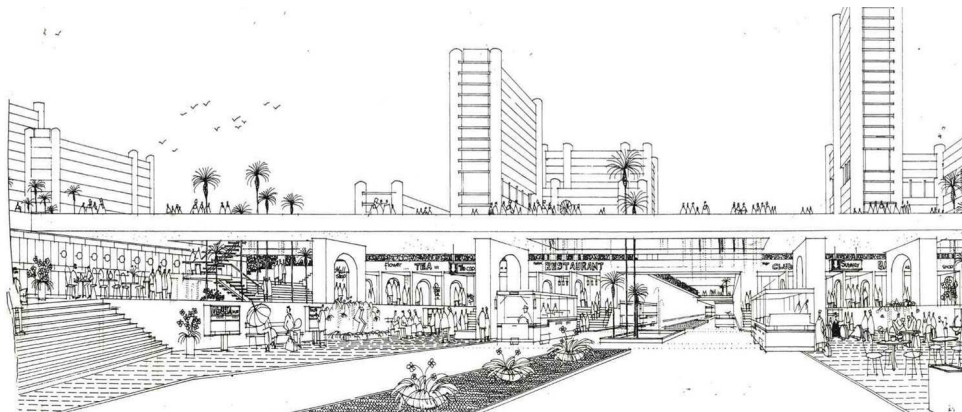


Abb.4.34 Entwurfserläuterung für die Trennung von Fuß- u. Fahrverkehr in Abuja mit der Fußgängerzone in der +1 Ebene (Kenzo Tange & Urtec)

Le Corbusier stellt entsprechend den Vorschlägen von CIAM ein 7-stufiges Stadtstraßennetz (V7) mit einer strikten Trennung der Verkehrsarten auf. Durch Verzicht von Ampeln und Geschäften an den Hauptstraßen und dem Bau von Kreisverkehren soll der *MIV* wie in den *Blutbahnen des Körpers* fließen. Bereits wenige Jahre später wurde wegen starker Zunahme von Fahrradverkehr in der Stadt und häufigen Konflikten auf den gemeinsamen Fußgänger- / Fahrradwegen von der Stadt eine neue V8-Stufe eingeführt.

4.4.2 Der Ausbau des ÖPNV wird oft vernachlässigt

In den Ausbau des ÖPNV wurden allgemein große Erwartungen gesetzt. In einigen Städten jedoch wurde aufgrund von knappen Finanzen auf den Ausbau des ÖPNV vorerst verzichtet, in anderen Städten wurde der ÖPNV nicht konsequent gefördert. Bis heute hat *nur Brasília* als erste der untersuchten Hauptstädte zwei Metro-Linien eröffnet.

In den 1950-1970er Jahren wurde international das *duale Verkehrskonzept* eines großzügigen parallelen Ausbaus aller Verkehrssysteme, des *MIV* und des ÖPNV favorisiert. Dies hatte das

Ziel die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sichern. Das duale System ist in vielen Metropolen weltweit angewendet worden, aber in aller Regel gescheitert. Eine Priorisierung eines der Verkehrsmittel war dabei nicht vorgesehen. Das parallele MIV- und ÖPNV-Angebot sollte bei freier Verkehrsmittelwahl der Bürger eine größtmögliche Mobilität in den Stadtregionen ohne Verkehrsstaus garantieren. Es bestand die Erwartung, dass bei einem guten ÖPNV-Angebot, dieser auch genutzt würde.

Es zeigte sich jedoch, dass selbst in Städten mit einem gut ausgebauten, leistungsfähigen Schnellbahnsystem wie z.B. *Kopenhagen* oder *Hamburg*, die das *duale Verkehrsangebot verfolgten*, der ÖPNV bei parallelem Schnellbahn- und Stadtautobahnausbau nicht mit dem *Privat-PKW* konkurrieren kann. Ein stadtverträglicher und nachhaltiger Stadtverkehr ist nur durch eine deutliche Veränderung des *Modal Split* zugunsten des ÖPNV zu erreichen. Hierfür sind zusätzlich restriktive Maßnahmen für den MIV unerlässlich.

Die städtischen Konzepte der Verknüpfung der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur von *Kopenhagen 1947*, *Canberra 1970* und *Abuja 1981* folgen einem gleichen Grundverständnis. Folgende räumliche Strukturelemente sind identisch.

- Die Siedlungsgebiete werden vom Stadtzentrum ausgehend bandförmig angeordnet, (wobei die Gebiete mehr oder weniger in einzelne Einheiten untergliedert werden.)
- Die Siedlungsbänder werden i.d.R. beidseitig von Stadtautobahnen flankiert,
- Im Kern der Siedlungsbänder soll auf kürzestem Weg der ÖPNV vom Stadtzentrum in die Zentren der Stadtteile fahren (teilweise auf eigener Trasse teilweise im Straßenraum.)

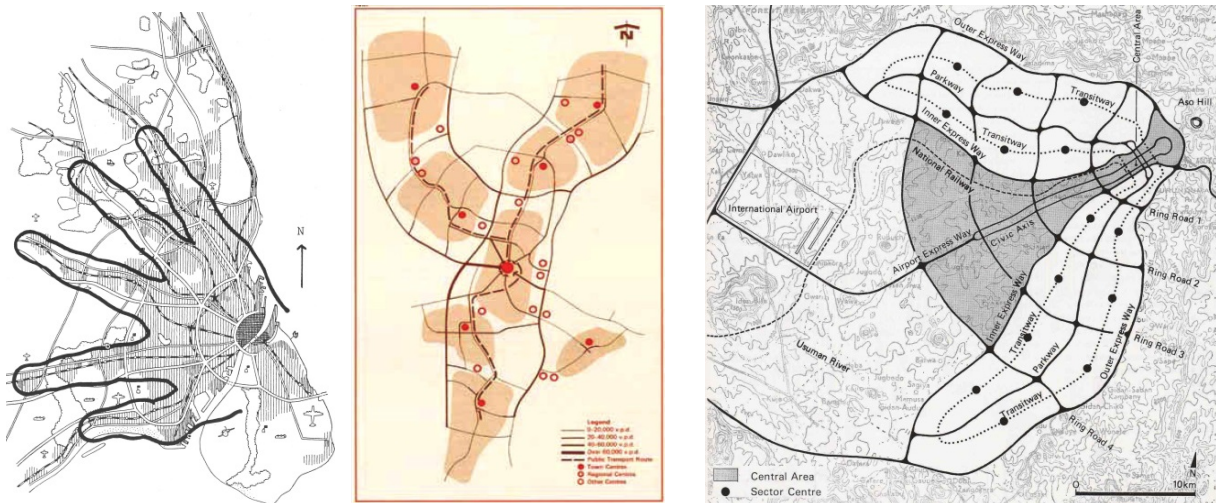


Abb. 4.35-4.37: *Fingerplan Kopenhagen 1947* (nach Ward 2002:208). *Y-Plan Canberra* (NCDC 1970). *Verkehrskonzept für Abuja mit Expressways, Parkways und Transitways* (KTU 1981)

In zahlreichen Städten blieb zusätzlich der ÖPNV-Ausbau wegen der hohen Investitions- und Betriebskosten deutlich hinter dem Straßenausbau zurück bzw. wurde zurückgestellt. In *Canberra* ist z.Z. ein erstes Teilstück einer Stadtbahn-Linie, die bereits *W. Griffin* vor mehr als einhundert Jahren konzipiert hatte, im Bau. In *Abuja* wurden die *Transitways* nicht gebaut.

Mitte der 1960er Jahre schauten nicht nur nationale Stadt- und Verkehrsplaner *nach Runcorn* bei *Liverpool*. Dort wurde beim Aufbau der *New Town* seit 1965 ein neues Schnell-Buskonzept eingeführt. Die Busse fahren größtenteils nicht mehr im Straßenraum, sondern auf eigenen Spuren, möglichst kreuzungsfrei zum MIV. Im *Shopping Center* im Ortsteil *Halton* ist die Haltestelle auf dem Dach in das Center integriert. Die ÖPNV Konzepte von *Dodoma* und von *Abuja* beziehen sich auf das Vorbild und übernehmen es.

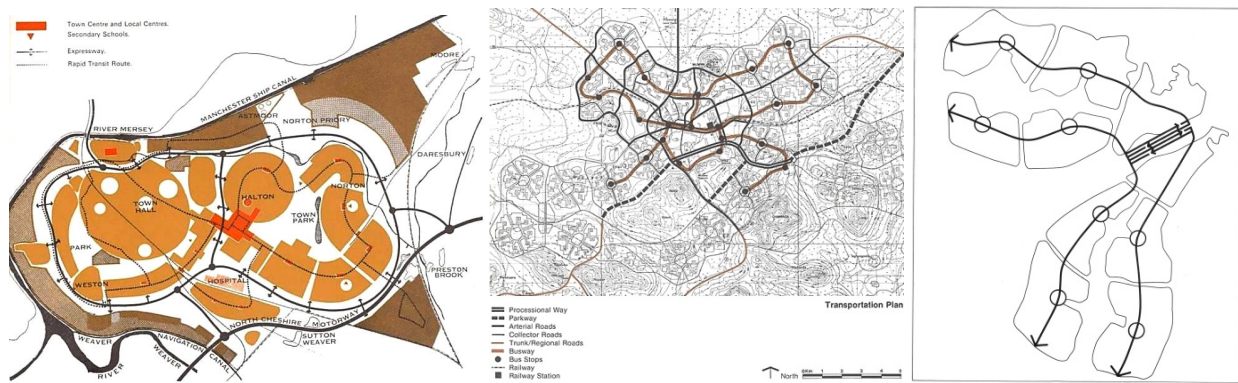


Abb. 4.38 - 4.40: Buskonzept auf eigener Spur für Runcorn 1965. Schnellbussysteme auf eigenen Spuren in Dodoma und in Abuja

Die separaten ÖPNV-Trassen nach dem Vorbild von *Runcorn* sind sowohl in *Dodoma* wie in *Abuja* nicht gebaut worden. Das Vorbild *Runcorn* geriet in Vergessenheit. Aktuell wird in vielen Metropolen *BRT* als relativ kostengünstiges ÖPNV System eingeführt. Seinen Ursprung hat es jedoch nicht, wie es allgemein heißt in *Curitiba* und *Bogota*, sondern ca. zwei Jahrzehnte früher in *Runcorn*.

4.4.3 Integrative Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich

Neben einer ausreichenden Wohnversorgung für die Bevölkerung sind eine stadtverträgliche Abwicklung des *MIV* und ein guter und bezahlbarer öffentlicher Personennahverkehr Schlüsselemente für die zukünftige ökonomische, soziale und nachhaltige Entwicklung der Hauptstädte. Auto orientierte Stadtstrukturen erzeugen gravierende Verkehrs- und Umweltprobleme (*Canberra, Chandigarh, Brasilia, Islamabad, Abuja, Putrajaya*). Der städtische und regionale Verkehr ist heute in allen zehn Hauptstädten einer der größten Probleme der Stadtentwicklung.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass monofunktionaler Städtebau, geringe Siedlungsdichten und räumlich disperse Siedlungsstrukturen dem Ziel einer *Stadt der kurzen Wege* entgegenstehen und eine Verkehrserschließung durch den ÖPNV erschweren. Ein pauschaler Ruf nach höherer Dichte und kompakteren Strukturen würde jedoch das Vorhandensein unterschiedlicher Familien- und Haushaltsstrukturen, Einkommensverhältnisse und Lebensgewohnheiten negieren.

Vor einfachen Rezepten muss gewarnt werden. Es bedarf genauer Analysen um ortsspezifisch angepasste Strategien zu entwickeln. Hier können nur einige Grundsätze und Leitlinien formuliert werden. Die bestehenden Verkehrsprobleme in den Hauptstädten können nicht durch Einzellösungen und *Hightech-Systeme* beseitigen werden. International agierende Hersteller von Massenverkehrsmitteln sind an dem Verkauf ihrer Produkte interessiert und argumentieren häufig, als würde bereits der Bau einer Schnellbahnlinie die städtischen Verkehrsengpässe beseitigen. Nur ein Bündel integrierter Strategien für alle Verkehrsträger kann den Verkehr in der jeweiligen Stadt nachhaltiger gestalten. Ich formuliere einige generelle Anforderungen:

Grundvoraussetzung für eine veränderte Verkehrspolitik in Städten, ist die Einsicht bei Politikern und agierenden Fachleuten, dass Städte nicht alle Verkehrsbedarfe erfüllen können. Duale Verkehrssysteme mit dem Ziel einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten sind unter heutigen ökologischen Anforderungen nicht aufrecht zu halten. Nur auf dieser Grundlage können neue verkehrspolitische Leitbilder mit geänderten Prioritäten formuliert werden:

- Zuerst: Verkehr verhindern oder reduzieren,

- zweitens: Wechsel der Verkehrsträger vom MIV zum ÖPNV und zum nicht motorisierten Verkehr und
- drittens: den verbleibenden Verkehr verträglich abwickeln.

Aufbau umweltfreundlicher städtischer Personenbeförderungssysteme mit guten Verknüpfungen mit den anderen Verkehrsträgern.

Die Städte werden unterschiedliche restriktive Maßnahmen für MIV erlassen müssen, ergänzend ist es erforderlich, auch Maßnahmen zur Verbesserung des nicht-motorisierten Verkehrs umzusetzen (z.B. Räume für den nicht motorisierten Verkehr sichern und Verkehrssicherheit erhöhen).

Nachhaltige Abwicklung des städtischen Verkehrs erfordert bei allen Beteiligten, Fachleuten, Kommunalpolitikern und Bürgern einen Bewusstseinswandel. Die Lücke zwischen Regelungen und Bestimmungen auf der einen Seite und dem mangelnden Bewusstsein für Verkehrssicherheit und dem Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer auf der anderen Seite muss reduziert werden. Anderenfalls werden bestgemeinte Regelungen missachtet.

Um die Nutzung des ÖPNV positiv zu beeinflussen, wurden in vielen europäischen Städten als Bestandteil ihrer punktaxialen Siedlungsstrukturkonzepte (z. B. Kopenhagen, Stockholm, Hamburg, München u.a.) Nutzungsverdichtungen um die Haltestellen des ÖPNV in der Form funktional gemischter Subzentren mit Einzelhandel für die Nachfrage der lokalen Bevölkerung sowie Arbeitsplatzangeboten konzipiert. Das Schema zur Strukturierung der Zentren in den Vororten von Stockholm 1960 mit der ÖPNV Anbindung und Verteilung muten sehr modern an. Das Konzept ist vergleichbar mit dem heute allseits geforderten *Transit Oriented Development* (vgl. Abb.4.41 + 4.42).

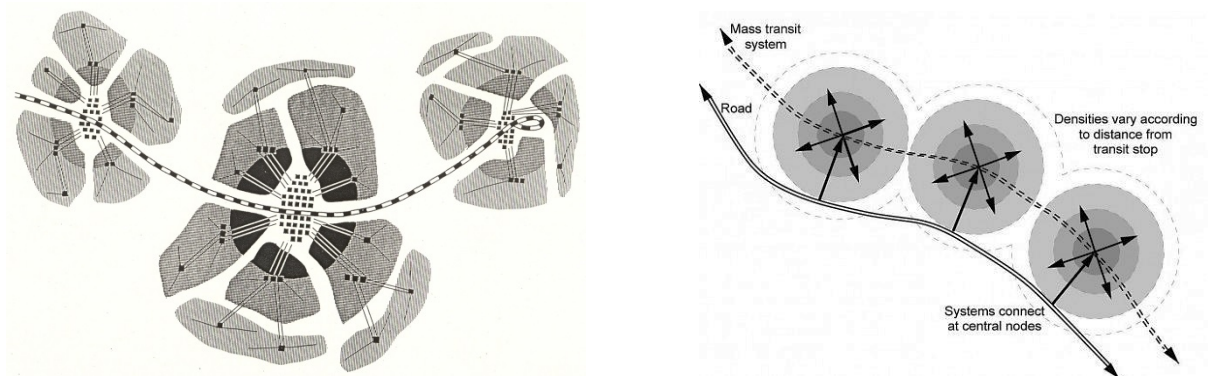


Abb. 4.41+ 4.42: Schema der suburbanen Zentren in Stockholm 1960; *Transit Oriented Development* (Zukunftsstudie Bangkok 21, ASP 2008)

Putrajaya ist die einzige untersuchte Stadt, die innerhalb einer bestehenden Stadtregion gegründet worden ist. Sie leidet heute nach eigenen Bekundungen darunter, dass sie nicht nach dem *TOD*-Prinzip direkt an den regionalen ÖPNV angebunden ist.

In Europa wird angesichts der Verkehrsprobleme in europäischen und in nordamerikanischen Städten seit einigen Jahren das Leitbild *der kompakten Stadt der kurzen Wege* propagiert. Dabei wird gern auf die historischen europäischen Städte vor der Industrialisierung Bezug genommen. Ich halte diesen Vergleich nicht für weiterführend, da er auf die heutigen gesellschaftlichen Realitäten nicht zutrifft und allein eine Rückbesinnung auf den Zustand einer vorindustriellen Stadt nicht zukunftsfähig ist.

Der gesellschaftliche Entwicklungsprozess ist historisch betrachtet ein Prozess der immer weiter voranschreitenden Ausdifferenzierung und größeren Arbeitsteilung. Das allein führt zu häufigeren Interaktionen und mehr Verkehr. Außerdem wird die Verbesserung der Verkehrsmittel nicht zur Zeiteinsparung, sondern zur Ausweitung der Aktionsräume genutzt. Das gilt i.d.R. sowohl im privaten Bereich wie auch bei wirtschaftlichen Aktivitäten: *global sourcing*.

Dennoch stellt sich die Frage, welchen Beitrag Städtebau, Stadt- und Regionalplanung für eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen in den Stadtregionen leisten können. Interessant ist die nachgewiesene enge Relation der *städtebaulichen Dichte* von Städten mit dem dort erzeugten *transportbezogenen Energieverbrauch*. Die Untersuchung erstreckte sich auf zahlreiche Weltmetropolen. Abb.4.43a stellt die *durchschnittliche Bevölkerungsdichte in den bebauten Gebieten* von 40 Metropolitan Areas und Abb.43b den *Pro-Kopf-Energieverbrauch für Transport in ausgewählten Weltmetropolen* um 2000 dar. Die Metropolen sind nach ihrer Lage in den Erdteilen kenntlich gemacht. Die beiden Graphiken weisen signifikante Übereinstimmungen auf. Die *nord-amerikanischen* Städte weisen die geringsten Bevölkerungsdichten in ihren bebauten Gebieten auf und haben bei weitem den höchsten *Energieverbrauch Pro-Kopf für Transportaktivitäten*. Dem gegenüber verzeichnen die *asiatischen* Metropolen die *höchsten Bevölkerungsdichten in bebauten Gebieten* und den *geringsten Energieverbrauch Pro-Kopf für Transportaktivitäten*.

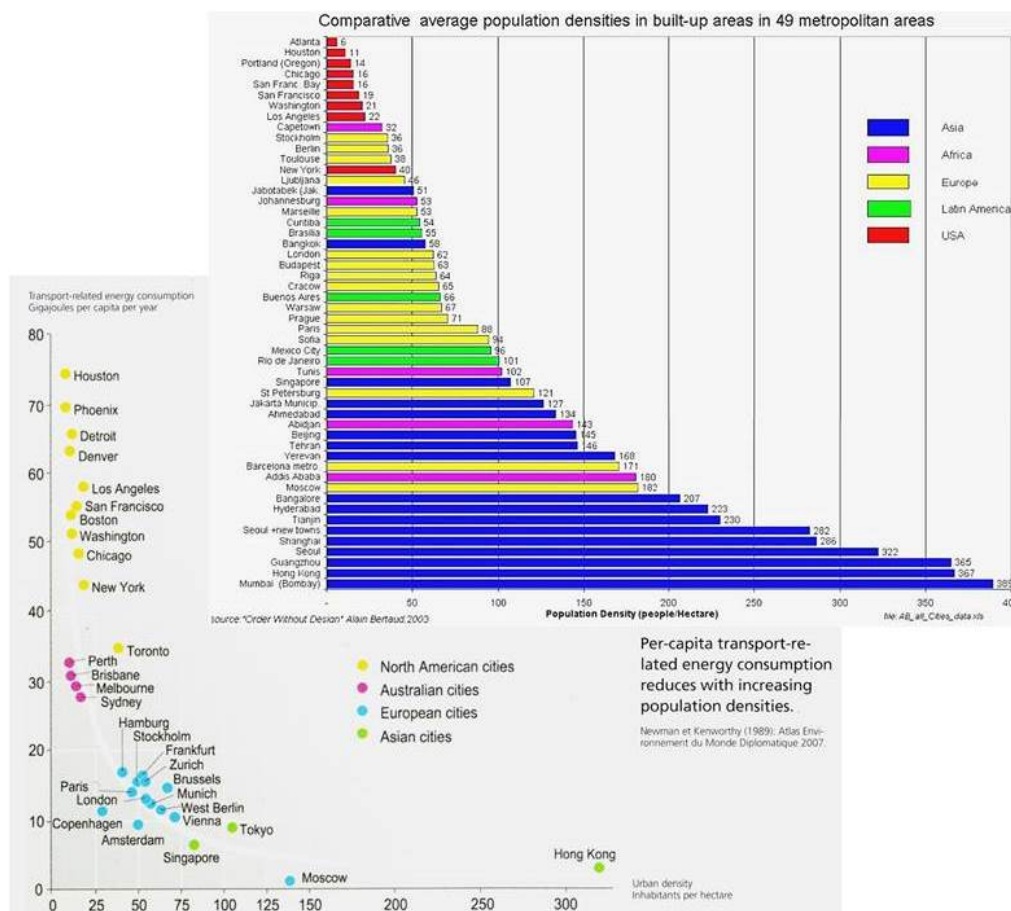


Abb.4.43 a+b: Vergleich der EW-Dichte sowie des Pro-Kopf-Energieverbrauches für Transport in ausgewählten Weltmetropolen (a: Bertaud 2003) (b: Newman; Kenworthy 1989, Monde Diplomatique Atlas 2007)

Die beiden Graphiken zeigen enge Relationen zwischen städtebaulichen Dichten und dem verkehrsbezogenem Energieverbrauch auf. Dabei wird allerdings der unterschiedliche ökonomische Entwicklungsstand der Metropolregionen nicht thematisiert.

Ist das Leitbild „Die kompakte Stadt“ eine Antwort auf die ökologische Krise der Städte und Stadtregionen? Der Aussage von Rogers, Stirk & Harbour (vgl. Abb. 4.44), dass die kompakte Stadt die einzige nachhaltige Form für die Stadtentwicklung sei, kann ich so pauschal nicht folgen. Es ist eine absolute Setzung, die nicht ausreichend auf örtliche Gegebenheiten eingeht und keine handlungsleitende Wirkung entfalten kann. Z.B. sind die naturräumlichen Bedingungen und das vorhandene ÖPNV-Angebot in einzelnen Metropolregionen sehr unterschiedlich.

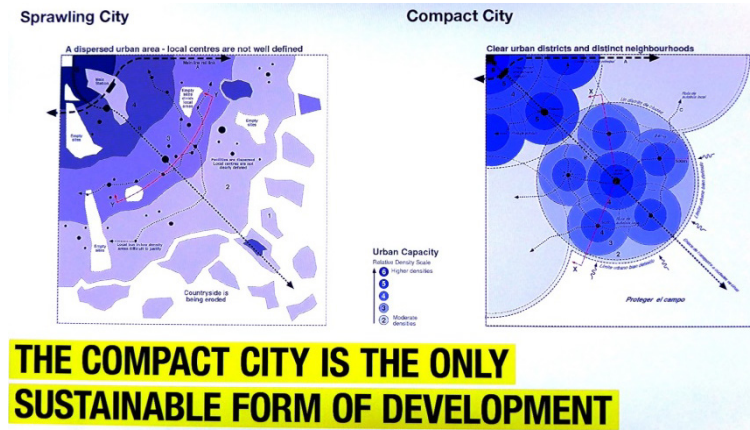


Abb. 4.44: *Sprawling City* vs. *Compact City*
(Rogers, Stirk, Harbour & Partners; Architektur-Biennale Venedig 2016; Foto: Bartscher/Bose 2016)

M.E sind insbesondere zwei Aspekte näher zu untersuchen. Die Vision von der *kompakten Stadt* geht m.E. prinzipiell von dem überholten Stadtmodell der Solitärstadt aus. Wie sehen kompakte Stadtstrukturen in polyzentrischen Metropolräumen aus? Wo gibt es, neben der in Abb. 4.44 angedeuteten TOD-Development, erforderliche Grünzüge, Freiräume oder Pufferzonen in solchen Stadtregionen? Was sind die Kerne der kompakten Städte? Bei den meisten Weltmetropolen handelt es sich inzwischen um polyzentrische Räume. Zweitens: Wie sieht eine „kompakte Stadt“ im spezifischen kulturellen, sozialen und ökonomischen Kontext aus?

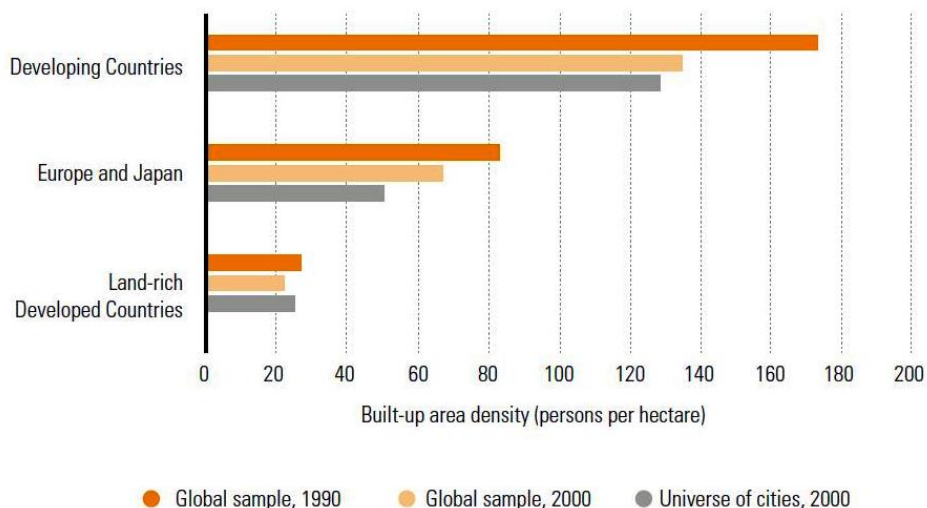


Abb. 4.45: Durchschnittliche EW-Dichte in Siedlungsgebieten (UN-Habitat WCR 2016:130)

Abb. 4.45 zeigt einerseits die extrem unterschiedlichen Einwohnerdichten zwischen den *Developing Countries* und *Europa / Japan* mit ca. der Hälfte EW pro Hektar und den großflächigen entwickelten Ländern mit nochmal halbiertem Einwohnerdichte. Andererseits sind die EW-Dichten in allen Gebietskategorien zwischen 1990 und 2000 deutlich zurückgegangen. Den stärksten Rückgang verzeichnen die *Developing Countries* von 170 EW auf 135 EW in zehn

Jahren. Wie dieser Prozess zu bewerten ist, hängt von den Ursachen ab und wem diese Veränderungen zugutekommen. (Vergrößerung der Wohnfläche, Suburbanisierung u.a.). Es sind ortsspezifische Konzepte zu entwickeln, die die sozioökonomischen Rahmenbedingungen wie Haushaltsgröße, Wohnfläche pro Einwohner, Einkommensniveau, Motorisierungsgrad und weitere Faktoren berücksichtigen. Mein Plädoyer ist kein grundsätzlicher Widerspruch gegen das Leitbild „*Kompakte Stadt*“, sondern soll Anregung sein, dieses weiter auszudifferenzieren und nur spezifisch auf die lokalen Verhältnisse bezogen anzuwenden.

4.5 Wohnungsversorgung

Wohnungsversorgung ist der Bereich der Stadtentwicklung, in dem die Kluft zwischen formulierten Anspruch von Politikern und Planern und der Realität am größten ist. Die UN fordert die Entwicklung von *“socially and environmentally sustainable towns and cities with the goal of providing adequate shelter for all. Today, the housing situation in many countries, especially for the urban poor, is still far from adequate”* (UN-Habitat: Malawi Urban Housing Sector Profile 2010:IV). Dass *Wohnen* ein menschliches Grundbedürfnis darstellt, findet abstrakt breite Zustimmung: *“Shelter is a basic requirement for all citizens. It is only those citizens who have adequate shelter that can contribute effectively to the country’s development.”* (ebd. V) Die finanziellen und die fachlichen Ressourcen waren in den meisten Hauptstädten nicht ausreichend, dieses ambitionierte Ziel in konkretes Verwaltungshandeln umzusetzen.

Die Zeitvorgaben für den Bau der Hauptstädte und den Regierungsumzug waren i.d.R. sehr knapp, teilweise unrealistisch knapp bemessen. Dies führte dazu, dass die CDAs vorrangig mit dem Bau von Regierungsgebäuden und Erschließungsanlagen beschäftigt waren. Soweit Wohnungsbau betrieben wurde, hatte die Unterbringung für das leitende Verwaltungsmanagement des Regierungsapparates Priorität. Der Haus-/ Wohnungsbau für die mittleren und unteren Gehaltsgruppen wurde in zahlreichen Hauptstädten vernachlässigt, besonders in: *Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma* und *Abuja*.

In vielen Hauptstädten wurden für den zügigen Aufbau der Stadt Bauarbeiter aus allen Landesteilen angeworben. Die Verwaltungen sahen davon ab, für die Arbeiter spezielle Unterkünfte zu bauen, da die *worker / labour camps* nach der Aufbauphase wieder aufgelöst werden würden. Die Bauarbeiter bauten sich ihre Schlafstellen und einfachen Unterkünfte möglichst in unmittelbarer Nähe ihrer Arbeitsstellen. Die Verwaltungen in *Chandigarh, Islamabad und Brasilia* negierten lange Zeit die *Camps*, bis sie sich zu Ankunftsarten von Migranten und zu festen ungeplanten informellen Siedlungen in der Stadt entwickelt hatten.

Ein gemeinsames Merkmal dieser Hauptstädte ist auch die räumliche Anordnung der Wohngebiete für Wohlhabende und Eliten um das Zentrum in der Nähe des Regierungsviertels. Die soziale Abstufung zum Stadtrand hin führte teilweise zu einer deutlichen sozialräumlichen Segregation in den Städte und erschwert gleichzeitig heute Nachverdichtungsmaßnahmen auf den besonders großzügigen Wohngrundstücken nahe den Stadtzentren, da dort die artikulationsfähigsten und einflussreichsten Bürger der Städte wohnen.

Der Wohnungsbau war i.d.R. zu Beginn der Hauptstadtprojekte Aufgabe der CDAs. Später wurden häufig eigenständige staatliche Wohnungsbaugesellschaften mit dem Ziel einer effektiveren Aufgabenerledigung gegründet.

4.5.1 Government Housing - Affordable Housing

In *Chandigarh* und in *Islamabad* wurde von Beginn an für die Verwaltungsmitarbeiter subventionierter Wohnungsbau eingeplant. *Chandigarh* sollte die erste Stadt in *Indien* werden, in der

Wohnraum für alle Einkommensschichten und Kasten bereitgestellt würde. Neben dem privaten Wohnungsmarkt für Wohlhabende, wurde dort *Government Housing* für Verwaltungsangestellte gebaut. Es wurden 13 Haustypen entsprechend der Gehaltsstufen in der Verwaltung auf Mietbasis subventioniert zur Verfügung gestellt. Kritiker sehen in der starken Hierarchie eher einen Ausdruck des *indischen* Kastensystems. Zehn Jahre später legt die *Federal Capital Commission* in *Islamabad* ein ähnliches Wohnungsbauprogramm für Verwaltungsmitarbeiter auf. Auch sie leitet aus den Gehaltsstufen der Regierungsbediensteten eine Stufung von elf Haustypen für das Wohnungsbauprogramm ab. *Doxiadis* kritisierte diese starke Differenzierung und schlägt eine Reduzierung auf nur drei Haustypen vor, um eine stärkere soziale Mischung in den Wohnsektoren zu erhalten. Er kann sich mit dem Vorschlag gegenüber seinen Auftraggebern nicht durchsetzen. In beiden Programmen waren die Wohnungen für die unteren Gehaltsgruppen der öffentlichen Mitarbeiter nicht finanzierbar.

Bezahlbarer Wohnraum für die allgemeine Bevölkerung oder Programme für die sehr arme Bevölkerung werden selten entwickelt. Die Wohngebiete in den geplanten Wohnsektoren von *Abuja* ebenso wie der *Plano Piloto* in *Brasilia* werden z.B. ausschließlich für die Mittel- und Oberschicht vorbehalten. Spezielle Programme für **affordable housing** werden häufig erst als Reaktion auf die steigende Anzahl informeller Siedlungen im Stadtgebiet aufgelegt. *Dodoma* stellt nach dem Bau einiger Prototypen den Bau von dreigeschossigem sozialem Wohnungsbau wieder ein. 1981 werden mit Unterstützung von *UNCHS Low Cost Housing Units* entwickelt, da 80% der Bewohner von *Dodoma* arm sind, wie auch die meisten Migranten. Mit dem Rücktritt von *Nyerere* wird dieses Programm wie auch das Hauptstadtprojekt 1985 gestoppt und auf unbestimmte Zeit abgebrochen.

Chandigarh experimentiert 1971/72 für das *Resettlement* von informellen Siedlungen kurzzeitig mit *One Room Houses* für die Umzusiedelnden. Es wurden 100 square feet große Ein-Raum-Reihenhäuser entworfen und vermietet. Die Anzahl der gebauten Häuser deckte jedoch in keiner Weise den Bedarf. Die Wohnungsversorgung mit *affordable housing* ist bis heute in den meisten Hauptstädten nicht gelöst.

4.5.2 Sites and Services und Resettlement-Programme

Sites and Services Programme gibt es nur in Einzelfällen (*Gaborone* und *Lilongwe*). Dort wo sie erfolgreich angewendet worden sind, wurden sie nach dem Auslaufen des Weltbankprogramms nicht fortgeführt. In *Gaborone* und *Lilongwe* bilden diese Programme einschließlich häufiger Nachjustierungen und Programmkorrekturen einen wichtigen Baustein in der Wohnungspolitik. In *Gaborone* wird eine spezielle Wohnungsgesellschaft, die *Self Help Housing Agency (SHHA)* gegründet, um die zahlreichen mittellosen Migranten mit Grundstücken zu versorgen. *SHHA* entwickelt 1987 das *Accelerated Land Service Programme (ALSP)*, dass allerdings auch für höhere Einkommensgruppen offenstand. Das Programm wurde 1991 nachjustiert. Es mussten nun nach Einkommen gestaffelte Preise für Wohnbauland gezahlt werden. Aufgrund der Aufweitung der Antragsberechtigten konnte trotz zahlreich vergebener Baugrundstücke nicht verhindert werden, dass die Warteliste für die Vergabe von städtischen Grundstücken in *Gaborone* von 23.500 Bewerbern in 2001 auf 35.500 Bewerber in 2007 angestiegen ist.

Eine ähnliche Situation ist in *Lilongwe* vorzufinden. In der Hauptstadt, des mit weitem Abstand ärmsten der zehn Länder, war eine staatliche Unterstützung bei der Ansiedlung für die Bevölkerung von elementarer Bedeutung. Die 1968 gegründete *Capital City Development Corporation (CCDC)* war im Gegensatz zu den meisten anderen Aufbauorganisationen eine halbstaatliche Institution, die sich vordringlich um Investoren für die neue Hauptstadt bemühen sollte. Sie war auch für die Entwicklung von *sites and services* Bauplätzen in den *Traditional Housing Areas*

(THA) zuständig. Nach 15 Jahren hatte CCDC nur 10.400 Grundstücke bereitgestellt. Dies entsprach in keiner Weise der Nachfrage. 1984 wurden alle Wohnungsbauprogramme bei der *Malawi Housing Corporation* gebündelt. Dies führte aber zu keiner Verbesserung der Wohnungssituation. Ab 1992 wurden die *City Assemblies* für die Verwaltung der *Traditional Housing Areas (THA)*, allerdings ohne die Zuweisung ausreichender Haushaltsmittel, zuständig. THAs sind in *Malawi* die übliche Wohnform für die Bewohner mit geringem Einkommen in städtischen Gebieten. 1993 lebten ca. 80% der Bevölkerung von *Lilongwe* in THA-Gebieten. „MHC failed to keep up with demand for THA plots“(UN: Malawi Urban Housing Sector profile 2010:45).

Größere Resettlement Programme gab es in *Chandigarh*, *Islamabad*, *Brasilia*, *Abuja*, *Dodoma*. Sehr frühzeitig hat *Chandigarh* das Ziel einer *Slum free City* formuliert. Es wurden sehr viele unterschiedliche Kategorien für umzusiedelnden Gruppen und deren Gebiete gebildet: *Villages*, *Colonies*, *Labour Colonies*, *unauthorized colony*, *skilled and unskilled dwellers etc.* Doch zu mehreren selbst gesetzten und öffentlich verkündeten Zeitpunkten wurde das Ziel einer *Slum Free City* nicht erreicht. Die Siedlungen wurden mit den Jahren immer weiter aus dem Zentrum der Stadt in die peripheren Gebiete des UT bzw. in die Nachbarstädte abgedrängt.

In *Islamabad* wurden in den 1980er Jahren acht *Modell Villages* in den ländlichen Gebieten der Hauptstadt errichtet. Dorthin wurden Bewohner von *Katchi Abadis / informellen Siedlungen* aus dem Stadtzentrum umgesiedelt, die den Baumaßnahmen für die neue Hauptstadt im Wege standen. Weitere *Villages* waren geplant, wurden aber nicht gebaut. Es bestehen auch aktuell weiterhin *Katchi Abadis* in der Innenstadt.

In *Brasilia* führte die Militärregierung 1970 eine groß angelegte Umsiedlungsaktion durch, die alle Bewohner von *Favelas / informellen Siedlungen* betraf, die im Zentrum der Stadt oder im Grüngürtel um den *Plano Piloto* wohnten. Es wurde ein ganzer neuer Stadtteil *Ceilandia* parzelliert. Dorthin wurden in den folgenden Jahren 80.000 Menschen umgesiedelt. Heute ist *Ceilandia* mit 450.000 EW die am dichtesten bevölkerte Satellitenstadt von *Brasilia*. Es bestehen weiterhin zahlreiche *Favelas* in *Brasilia*.

Der Masterplan für *Abuja* 1979 enthält einen sogenannten *Regional Plan*. Dies ist ein *Resettlement-Plan*, der sich räumlich nur auf das Hauptstadt-Territorium bezieht. Zentrales Ziel des Plans ist es, die ca. 300.000 indigenen EW, die in ca. 500 Dörfern im Hauptstadt-Territorium leben, von den für den Neubau der Hauptstadt vorgesehenen Flächen in Satellitenstädte umzusiedeln. Um die Kernstadt *Abujas* wird ein großer Park als „*Cordon sanitäre*“ gelegt. Es werden drei größere Dörfer als *Regional Settlements* ausgewiesen, die die umzusiedelnde Bevölkerung aufnehmen sollen.

Drei Jahre später beauftragt *FCDA Doxiadis Ass.* zusammen mit der *Milton Keynes Development Corporation*, die in den 1970er Jahren in *England* die große *New Town Milton Keynes* gebaut hatte, einen weiteren *Regional Plan* zu erarbeiten. Es werden zusätzlich zu den drei *Regional Settlements* sechs *Satellite Towns* ausgewiesen. Die Satellitenstädte liegen in 25-40 km Entfernung zum Stadtzentrum noch innerhalb des *FCT* entlang der Bundesstraßen. Sie sollen das Zentrum, den *FCC*, vor „*Overcrowding*“ schützen und sowohl Standorte für Umsiedler aus der Stadt wie für Neuankömmlinge anbieten. Im Ergebnis sollen die Satellitenstädte als Auffangstationen für die Armen fungieren. In späteren Jahren werden häufig weitere *Resettlement-Programme* aufgelegt, aber kurz darauf wieder verändert oder abgebrochen.

In den aufgeführten Hauptstädten fehlt ein Konzept, wie mit den Bewohnern informeller Siedlungen umzugehen ist, die Flächen bewohnen, die für die Stadtentwicklung benötigt werden.

4.5.3 Slum Upgrading

Abb. 4.46 verdeutlicht, dass der prozentuale Anteil der Slumbevölkerung an der städtischen Bevölkerung zwischen 1990 und 2014 weltweit zurückgegangen ist. (Ausnahmen bilden die Regionen Ozeanien und West-Asien). Trotz des prozentualen Rückganges ist die absolute Anzahl der Menschen, die heute in *Slums* leben, gestiegen. Afrika südlich der *Sahara* hat mit 56% der absoluten Zunahmen von *slum dwellers* aller *developing countries* den höchsten Anstieg. Alle afrikanische Hauptstädte *Gaborone*, *Lilongwe*, *Dodoma* und *Abuja* haben seit ihrer Gründung gravierende Probleme mit großen *Slum*-Gebieten. Im Umgang mit den *Slum* Bewohnern haben die Städte sehr unterschiedliche Politiken verfolgt.

„*Slums are the products of failed policies, poor governance, corruption, inappropriate regulation, dysfunctional land markets, unresponsive financial systems, and a lack of political will*“. (UN-Habitat World City Report 2016:57). Unter dem Ziel der *Poverty Reduction* empfiehlt die UN für Slums eine Aufwertungsstrategie. „*Improving the lives of slum dwellers has been recognized as one of the essential means to end poverty worldwide. The impetus for this comes from the targets of the successive global development agendas. Upgrading slums moves the world towards a rights-based society in which cities become more inclusive, safe, resilient, prosperous and sustainable. Improving the living conditions in slums is indispensable to guarantee the full recognition of the urban poor as rightful citizens, to realize their potential and to enhance their prospects for future development gains*“ (ebd.). Diese Position wird von den meisten Planern und Politikern in den Städten so nicht geteilt. In aller Regel wären aus ihrer Sicht die nötigen kommunalen Finanzen nicht vorhanden.

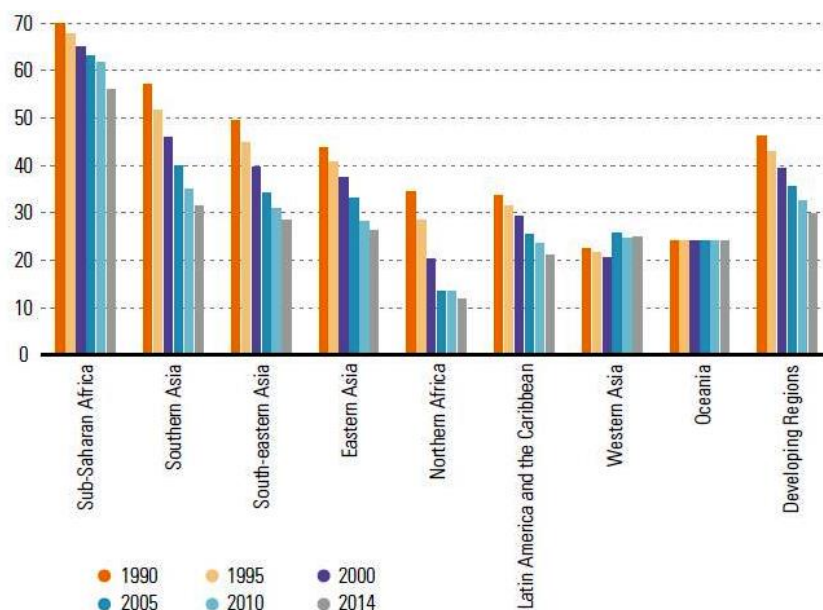


Abb. 4.46: Anteil der Slum-Bewohner an städtischer Bevölkerung 1990-2014 (UN-Habitat WCR 2016:57)

Das einzige, größere *Slum Upgrading Project* wurde in *Gaborone* mit Unterstützung mehrerer internationaler Entwicklungshilfeorganisationen durchgeführt. *Naledi* ist kurz nach der Gründung *Gaborones* auf einer für Industrienutzung ausgewiesenen Fläche als informelle Siedlung für Bauarbeiter entstanden. In dem Stadtkonzept waren ausschließlich Wohngebiete für Verwaltungsmitarbeiter vorgesehen. Die Bevölkerung in *Naledi* ist sehr schnell angewachsen: 1968 hatte das Quartier 4.500 EW, das waren 25% der 18.000 EW von *Gaborone*. 1973 lebten 6.000 EW in *Naledi* und 1978 8.000 EW. Als ein Umsiedlungsprojekt in ein benachbartes Gebiet „*New Naledi*“ völlig scheiterte, entschloss sich die Regierung das Gebiet „*Old Naledi*“ zum Wohngebiet umzuwidmen und einen *insitu upgrading* Prozess zu initiieren.

Innerhalb von nur fünf Jahren wurde ein mehrstufiger *upgrading* Prozess unter intensiver Beteiligung der betroffenen Bevölkerung durchgeführt. Es wurden Haupteerschließungsstraßen inklusive Wasserleitungen in das Gebiet gelegt sowie zwei Schulen, eine Gesundheitsstation und ein Versammlungshaus erbaut. Der Bau von Anliegerstraßen, Fußwegen, Regenwasserdrainage und Trockentoiletten sowie das Abstecken der Grundstücksgrenzen, um sie in einem rechtverbindlichen Plan zu fixieren, folgten. Das Projekt wurde 1980 erfolgreich abgeschlossen. Zu dem Zeitpunkt lebten 8.600 EW in dem Gebiet, also mehr als am Anfang des Projektes. Das Gebiet hatte erheblich an Attraktivität gewonnen. Der Standard war zwar noch unter dem der *Site and Services*-Gebiete, aber die grundlegende technische und soziale Infrastruktur war vorhanden. Das Projekt wird allgemein als ein hervorragendes Beispiel einer partizipativen Planung für einen komplexen Aufwertungsprozess einer informellen Siedlung bewertet. Obwohl erfolgreich abgeschlossen, wurde das Projekt nicht, wie von den internationalen Geberorganisationen, der Regierung, den Projektmanagern und den Beteiligten erhofft, das Vorbild für ähnliche *insitu upgrading* Projekte in anderen afrikanischen Staaten.

4.5.4 Zwangsräumungen

“The International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights (CESCR) is the key legal source of housing rights under international human rights law. Article 11(1) of the Covenant explicitly recognizes the right to adequate housing. Article 11(1), as interpreted in General Comment No.4 and General Comment No.7, also prescribes legal protection against forced eviction, at least for those 150 countries that have signed and ratified the Covenant. ... Evictions should not result in individuals being rendered homeless or vulnerable to the violation of other human rights”(CESCR, General Comment No. 7 on the Right to Adequate Housing, E/C.12/1997/4). 1993 bekräftigt die *UN Commission on Human Rights* diese Position und erklärt *“that ‘forced evictions’ are gross violation of human rights”* (U.N. Commission on Human Rights, Resolution 1993/77).

Dennoch sind gewaltsame Zwangsräumungen von informellen Siedlungen in vielen Ländern gängige Praxis, auch in der Mehrzahl der untersuchten Hauptstädte (*Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja*). *“A disturbing aspect of the above cases is the apparently growing belief amongst certain governments that forced eviction is a legitimate tool of governance, which can and should be used in the quest for development.”* (UN-Habitat: Forced Evictions 2007:14). Der Konflikt zwischen dem großen Bedarf von Arbeitern zum Bau von Infrastruktureinrichtungen, neuen Arbeitsstätten und Wohngebieten und deren Suche nach einem möglichst innenstadtnahen behelfsmäßigen Unterkunft wird in den schnell wachsenden neuen Hauptstädten besonders offensichtlich und prekär. Es entstehen provisorische Bauarbeiterunterkünfte, die sich zu Camps und informellen Siedlungen verfestigen.

Auch gegen die lokale Bevölkerung oder Neuankömmlinge in der Stadt ohne feste Unterkunft wird beim Bau der Stadt gewaltsam vorgegangen. *UN-Habitat* spricht von *“Bulldozer governance in the name of development”*(UN-Habitat Forced Evictions 2007:13). Beteiligte an dem Bau von Hauptstädten in Afrika berichten, dass sich illegale Besetzungen von Baugrundstücken und von Straßenland mit solcher Dynamik, quasi über Nacht, vollzogen hätten, dass der Bau von Straßen und Gebäuden ohne die Räumkommandos der Polizei nicht möglich gewesen wären. *“Between November 2005 and December 2006 more than 800,000 people were evicted from homes and businesses in Abuja. The evictions are part of the reinitiation of a Master Plan drawn up in 1976 and have included the demolition of homes, schools, hospitals, churches, mosques, and businesses without consultation with communities and without providing adequate notice, compensation or resettlement”* (UN-Habitat: Forced Evictions 2007:10).

REPORTED FORCED EVICTIONS ¹⁹								
SELECTION OF SEVEN COUNTRIES, 1995-2005								
Number of persons evicted								
	Zimbabwe	Indonesia ²⁰	China ²¹	Bangladesh ²²	Nigeria ²³	India ²⁴	South Africa ²⁵	Totals
1995	6 500	300	336 754		17 300	6 550	86 965	454 369
1996		272 182	336 754	25 580	253 105	156 790	112 151	1 156 562
1997	200	272 182	336 754	22 000	15 000	65 000	128 996	840 132
1998			336 754			172 000	65 771	574 525
1999			336 754	100 205	300	2 460	88 223	527 942
2000			336 754		1 201 100	177 455	57 230	1 772 539
2001	8 300	49 205	341 754	63 750	7 500	450	27 924	498 883
2002	250 000	3 000	439 754		165	950	62 878	756 747
2003		5 184	686 779		12 000	150 850	138 308	993 121
2004	5 000	39 184	467 058	21 552	7 550	20 715	56 813	617 872
2005	704 300	4 425	187 064	9 355	820 413	363 795	1 420	2 090 772
Totals	974 300	645 662	4 142 933	242 442	2 334 433	1 117 015	826 679	10 283 464
NOTE: Unless more specific data was available, estimates were constructed using the following equivalencies: 1 family = 5 persons; 1 community/area/village/town = 200 persons; 1 flat or house = 5 persons; 1 room = 3 persons; 1 apartment building = 100 persons; "thousands" or "hundreds" = 3 000 persons or 300 persons, respectively; 1 group of families = 50 persons; 1 settlement/neighbourhood/camp/encampment/quarter = 50 persons; entire region of a country = 10 000 persons; "a number of"/"several"/"many"/"numerous" = 5 persons or families, depending on the specification made within the text.								

Abb.4.47: Zwangsräumungen in sieben ausgewählten Nationen 1995-2005 / Anzahl der Personen absolut (UN-Habitat 2007:9)

In Ugandas Hauptstadt Kampala, war geplant *"the eviction of around 1,500 people to make way for a 'modern satellite city' on the land. The outcome of this struggle was an intervention directly by the President calling for a stop to the eviction and urging the Kampala City Council to build housing units for low income people instead. The eviction was called off"* (UN-Habitat: Forced Evictions 2007:15).

Es gab auch immer wieder in einzelnen Ländern oder Städten Programme, die Zwangsräumungen durch alternative Strategien verhindern sollten. *"In the 1970s, the Municipality of Sao Paulo initiated a scheme to parcel land into plots and sell them to low-income families"*(Ebd.). Die Sindh Katchi Abadis Authority (SKAA) in Karachi, Pakistan hat eine Methode entwickelt, wie die Wohnsicherheit in Gebieten der armen städtischen Bevölkerung erhöht werden konnte. *"Spear-headed by Tasneem Siddiqui, the SKAA provided security of tenure at affordable rates to over 1,000 katchi abadis (informal settlements) by simplifying the regularisation process, safeguarding hundreds of thousands of people from the threat of forced evictions and improving their living conditions through better infrastructure."* T. Siddiqui, hat die erforderlichen Ansätze zur Lösung des Housing Problems der armen städtischen Bevölkerung für die Heimatprovinz klar umrissen:

- "regularizing the squatter settlements in the province of Sindh by cutting red tape, simplifying procedures, decentralizing the working of Sindh Katchi Abadi Authority, and more importantly by involving the communities in the entire process;*
- using innovative mechanisms of 'incremental housing development' which ensured access to land at prices they can afford."* (UN-Habitat: Forced Evictions 2007:16).

Die formulierten Strategien sind auch auf andere Länder und Städte übertragbar. T. Siddiqui wurde von der pakistanischen Regierung und von CDA in die pakistanische Hauptstadt eingeladen, auch bei den dortigen Problemen mit den Katchi Abadis / informellen Siedlungen zu helfen. CCDA hat dennoch langfristig die Strategien nicht übernommen.

Seit mehreren Jahren sind *Forced Evictions* sowohl in Islamabad als auch in Abuja wieder gängige Praxis. Aktuell hat sich die Begründung für die Zwangsräumungen geändert. In beiden Städten werden die Aktionen mit der Suche nach verdächtigen Terroristen begründet.

4.6 Urban Management und Good Governance

4.6.1 Politischer, rechtlicher und organisatorischer Rahmen der Stadtentwicklung

Politisches System, Rechtsstaatlichkeit, Gewaltmonopol, Mitsprache

Instabile politische Systeme, gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen ethnischen und religiösen Gruppen und Misswirtschaft haben in mehreren Staaten zu Militärputschen und zur Bildung autoritäre Systeme geführt. Korruption, fehlende Rechtsstaatlichkeit und Machtmissbrauch einerseits und fehlendes Gewaltmonopol des Staates andererseits verhindern Partizipation und Mitsprache in Fragen der Stadtentwicklung. Dies trifft jeweils für einen längeren Zeitraum in den Hauptstädten *Islamabad, Brasilia, Lilongwe und Abuja* zu. Korruption und politische Selbstbedienung und für die eigene Klientel sind aktuell noch in mehreren Hauptstädten verbreitet.

Das Hauptstadt-Territorium

Bei Gründung der Hauptstädte wurden i.d.R. Hauptstadt-Gesetze erlassen, in denen der Standort und der Name der Stadt bestimmt, das Hauptstadt-Territorium abgegrenzt und die administrativen Strukturen für die Verwaltung der Hauptstadt festgelegt wurden. Die Größe der *Hauptstadt-Territorien* differiert in den zehn Städten extrem (vgl. Abb. 4.26). *Abuja, Brasilia* und *Dodoma* haben sehr große Territorien, die beispielsweise das Gebiet von *Greater London* von 1.572 km² weit übertreffen. Sie schließen große Parks, Naturschutzgebiete und ländliches Umland in ihr Territorium mit ein. Über mittelgroße Stadtgebiete verfügen *Islamabad, Canberra, Lilongwe* und *Astana*, die vergleichbare Stadtgebiete wie die flächenmäßig größten deutschen Städte *Hamburg* (755 km²) und *Berlin* (892 km²) haben. Ungewöhnlich kleine Hauptstadt-Territorien haben dagegen *Gaborone* (137 km²), *Chandigarh* (114 km²) und *Putrajaya* (49 km²). *Chandigarh* ist erst durch die Teilung des *Punjab* in die Bundesstaaten *Punjab* und *Haryana* als bundesunmittelbares Territorium in seiner Fläche sehr stark beschnitten worden.

Putrajaya bildet keine Solitärstadt, sondern ist innerhalb einer dicht bebauten Stadtregion 25 km vom Stadtmittelpunkt von *Kuala Lumpur* gebaut worden. *Putrajaya* ist somit eine Satellitenstadt für den aus dem Zentrum ausgelagerten Regierungssitz. Die Enge seines Territoriums führt zu starken funktionalen Verflechtungen mit den Nachbargemeinden und erheblichen kommunalen Konkurrenzen. Die Hauptstädte mit sehr kleinem Territorium haben bereits nach wenigen Jahrzehnten Probleme bei notwendigen Siedlungserweiterungen. Bis auf die sehr groß dimensionierten Hauptstadt-Territorien für *Abuja, Brasilia* und *Dodoma* ist eine zukünftige Erweiterung der geplanten Stadt nicht mit berücksichtigt worden. Aber auch die Hauptstadt-Territorien mit sehr großen Territorien haben inzwischen enge Verflechtungen mit ihrem jeweiligen Umland.

Das Bodenrecht

In vielen Hauptstädten wurden Entwicklungsgesellschaften für den Aufbau der Stadt gegründet. Diese hatten auch Eingriffsmöglichkeiten auf dem Bodenmarkt. In *Canberra* gab es den weitreichendsten bodenreformerischen Ansatz. Hier wurde nicht nur wie in einigen anderen Hauptstädten der gesamte Grundbesitz verstaatlicht, sondern zusätzlich ein Erbpachtssystem für das gesamte Hauptstadt-Territorium eingeführt. Mit dieser Bodenpolitik, die die Stadtentwicklung von *Canberra* viele Jahrzehnte positiv beeinflusst hat, wurden folgende Ziele verfolgt:

- *Der staatliche Grundbesitz in der gesamten Hauptstadt ermöglichte der Verwaltung schrittweise Planung und Ausbau der Stadt koordiniert mit der Entwicklung der erforderlichen sozialen und technischen Infrastruktur voranzutreiben.*

- *Durch das Erbpachtsystem sollte Bodenspekulationen mit Bauerwartungsland vermieden werden. Die Bodenwertsteigerungen von Ackerland zu Bauland, sogenannte Planungsgewinne, sollten in voller Höhe der öffentlichen Hand zukommen.*
- *Das Pachtsystem sollte einen preisdämpfenden Effekt auf den Wohnungsmarkt im Territorium der neuen Hauptstadt haben.*

Staatlicher Grundbesitz und das Pachtsystem bestehen heute noch in *Canberra*. Aber das *Leasehold System* wurde in den 1970er Jahren schrittweise zurückgefahren und in seiner Bedeutung als preisdämpfender Faktor ausgehöhlt.

Geteiltes Bodenrecht in mehreren afrikanischen Staaten

State Land, Tribal Land und Freehold Land in afrikanischen Staaten

In *Afrika* spielen Stammeszugehörigkeit und Stammesgebiete bei allen Hauptstadtverlagerungen eine wichtige Rolle. Die afrikanischen Gesellschaften sind bis heute nach Stämmen organisiert. Die Nationalstaaten sind ein künstliches Konstrukt der Kolonialmächte aus dem späten 19. Jahrhundert, die die Stammesgebiete nicht berücksichtigt haben. In vielen afrikanischen Staaten gibt es heute ein zweigeteiltes Bodenrecht zwischen dem vom Staat verwalteten *State Land* und dem *Tribal Land* der Stämme. Dies führt insbesondere in den schnell wachsenden afrikanischen Städten bei voranschreitender Suburbanisierung ins Umland über die administrativen Grenzen hinweg zu permanenten Bodenrechtskonflikten.

Das geteilte Bodenrecht bezieht sich in vielen afrikanischen Staaten auf *State Land*, *Tribal Land* und zusätzlich auf *Freehold Land*, einer Besitzform ähnlich dem *Leasehold Land*. In *Botswana* z.B. beträgt der Anteil des *State Land* 25%, des *Freehold Land* 4% und das *Tribal Land* 71% an der Gesamtfläche des Staates. Die Anteile in *Malawi* für die Besitzformen sind ähnlich. In *Tansania* ist der Boden verstaatlicht bzw. den Kommunen übertragen, privater Landbesitz ist jedoch nicht ausgeschlossen.

Bei Gründung von *Gaborone* wurde von der Regierung *Freehold Land* von großen Farmen, die sich entlang der bestehenden Bahnlinie angesiedelt hatten, aufgekauft. Der schmale Streifen wurde das Stadtgebiet der neuen Hauptstadt und zum *State Land* erklärt. Als die für nur 20.000 EW geplante Gartenstadt viel schneller als erwartet wuchs und sich bandförmig entlang der Bahnlinie auf dem *Freehold Land* ausdehnte, nahm die Siedlungstätigkeit auch außerhalb der Hauptstadt konzentrisch um das Zentrum auf *Tribal Land* sprunghaft zu. Hier konnten arme Ankömmlinge gegen ein geringes Entgelt an die zuständigen Häuptlinge in deren Stammesgebiet siedeln. 30 Jahre nach der Stadtgründung wohnen mehr als ein Drittel der Bevölkerung der Hauptstadtregion auf *Tribal Land* in den schnell wachsenden Stadtrandgemeinden auf Grundstücken meist ohne jegliche Grundinfrastruktur. Das von der Regierung 1994 vorgelegte regionale Siedlungs- und Infrastrukturkonzept für die Hauptstadtregion scheitert am Widerstand der im Umland von *Gaborone* siedelnden Stämme.

Aufgrund des in *Botswana* existierenden geteilten Bodenrechts für städtische und ländliche Gebiete, mit der Verfügungsgewalt der Häuptlinge über das Land ihres Stammes, war trotz des vorliegenden Regionalplans der Regierung eine geordnete Siedlungs- und Infrastruktur gegen die Stämme nicht durchzusetzen. Die Interessensgegensätze zwischen den beteiligten Akteuren waren zu groß: auf der einen Seite der Steuerungsanspruch für eine geordnete Siedlungsentwicklung im Umland der neuen Hauptstadt für den jungen Staat, auf der anderen Seite der Wunsch nach Machterhalt und Erschließung neuer Einnahmen auf Seiten der im direkten Umfeld der Hauptstadt lebenden Stämme.



Abb. 4.48: Räumliche Verteilung der Stammes-Ethnien in Afrika 1977
(Willey 1977, zitiert nach: Minkenberger 2014:33)

Die Regierungen zahlreicher afrikanischer Staaten müssen angesichts der willkürlichen Zerschneidung der Staaten auf die Stämme mit ihren historisch gewachsenen Stammesgebieten Rücksicht nehmen. Die Häuptlinge beanspruchen für ihr Stammesgebiet das Gewaltmonopol, was zu Konflikten mit den nationalen Verwaltungen und den Regierungen führt. Wegen des Anspruches der Stämme auf weitreichende Autonomie haben die Regierungen deutlich weniger Eingriffsmöglichkeiten als gegenüber nachgeordneten Behörden und kommunalen Gebietskörperschaften.

Dies führt in den dynamisch wachsenden Stadtregionen im Stadtumlandbereich zu erheblichen Konflikten. Wenn z.B. in der Kernstadt, im *State Land*, nicht ausreichend bezahlbare Grundstücke zur Verfügung gestellt werden, siedeln die Neuankommenden im *Tribal Land* direkt außerhalb der Stadtgrenze. Dort zahlen sie für einen Bauplatz deutlich weniger an die lokalen Chiefs. So entsteht im Umland von *Gaborone* und von *Lilongwe* ein schnell wachsender *suburbaner Sprawl* ohne jegliche Abstimmung über Erschließung und Infrastruktur.

4.6.2 Organisationen für die Planungsdurchführung und die bauliche Umsetzung

In den meisten Hauptstädten sind für den Aufbau der eigenen Hauptstadt *Capital Development Authorities (CDA)* zur effektiven Umsetzung der Planung installiert worden. In den Gesellschaften wurden alle Aufgaben für die Planung, den Bau und das Management der städtischen Betriebe zusammengefasst. Dadurch entstanden machtvollen Organisationen, die den zügigen Bau der Hauptstadt gewährleisten sollten. Solche projektbezogenen Entwicklungsgesellschaften wurden in der Mehrzahl der untersuchten Städte gebildet: *Canberra (NCDC)*, *Islamabad (CDA)*, *Brasilia (NOVACAP)*, *Dodoma (CDA)*, *Abuja (FCDA)*, *Astana (RDI)*.

In *Lilongwe (CCDC)* und *Putrajaya* wurden die Aufbauorganisationen halbstaatlich organisiert und stärker privatwirtschaftlich ausgerichtet. Speziell in *Putrajaya* wurden die Planungs-, Verwaltungs- und Entwicklungsaufgaben von Beginn an aufgeteilt. Hauptakteure sind *Putrajaya*

Corporation (PPj) als Verwaltungs- und Planungsbehörde sowie eine privatwirtschaftliche Entwicklungsgesellschaft *Putrajaya Holdings Sdn. Bhd. (PJH)* als *Land Owner and Developer*.

Bei der Bildung der *Capital Development Authority* wurde häufig explizit auf das Vorbild der englischen *New Town Development Corporations* Bezug genommen. Für das *New Town* Programm in England wurden ab 1947 für Planung, Bau und Management in den ersten Jahrzehnten nach der jeweiligen Stadtgründung sehr erfolgreich einheitliche Planungs- und Aufbaugesellschaften gegründet. Die Bündelung von Planungs-, Bau- und Unterhaltungsaufgaben in einer zentralen Behörde bot die Chance eines koordinierten und zügigen Baufortschritts. Außerdem waren die Gesellschaften i.d.R. Grundeigentümer, da der Grund und Boden in den Hauptstädten verstaatlicht wurde. Die Verfügungsgewalt über den Boden sollte eine einheitliche Planung ermöglichen und Bodenspekulation verhindern. Die Altbesitzer mussten zwar entschädigt werden, aber der Planungsgewinn durch die Bodenwertsteigerungen floss bei späteren Privatisierungen von Grundstücken an die Gesellschaften zurück.

Die Allzuständigkeit der Entwicklungsgesellschaften brachte in mehreren Hauptstädten die Gefahr von Machtmissbrauch und Korruption mit sich. Misswirtschaft und Korruptionsskandale waren eher die Regel. Mehrfach wurden die Aufsichtsgremien, die Leiter oder ganze Leitungsebenen der *CDAs* abgesetzt. Als Konsequenz wurden Aufgaben ausgelagert und neue Organisationen gegründet. In vielen Hauptstädten bestand nach wenigen Jahren ein so großer Wohnungsmangel, dass neben *CDA* eigenständige *Housing Corporations* gebildet wurden.

Entwicklungsgesellschaften für spezielle Großprojekte der Stadtentwicklung werden bis heute in vielen Ländern bei großen Neubauprojekten wie neue Stadtteile oder Satellitenstädte oder bei Stadtumbau- und Konversionsprojekten wie alte Industrie- oder Hafenanlagen erfolgreich eingesetzt. Die Bündelung von Planung, Bau und Durchführung in einer mächtigen Behörde scheiterte in mehreren Hauptstädten, da die zwingend erforderliche politische Kontrolle gegenüber einer so mächtigen Institution mit weitreichenden Vollmachten nicht gegeben war.

4.6.3 Erfordernis regionaler Kooperation / regionaler Organisationen

In den Fallstudien und in Kapitel 4.3.3 wurde aufgezeigt, dass durch die ungesteuerte Suburbanisierung in nahezu allen Hauptstadtregionen starke regionale funktionale Verflechtungen und gravierende Verkehrsprobleme bestehen. Der Dringlichkeit verbesserter regionaler Kooperationen stehen mehrfache vergebliche Ansätze und fehlende effektiv arbeitende regionale Organisationen bzw. Kooperationen in den Hauptstadtregionen gegenüber. Die vielschichtigen Hemmnisse für effektive regionale Kooperationen werden im Folgenden an den Beispielen der drei Hauptstadtregionen *Chandigarh*, *Islamabad* und *Gaborone* beleuchtet. Für die Formen regionaler Organisationen gibt es keine Idealform. Es muss nach Lösungen gesucht werden, die dem vor Ort vorhandenen administrativen *Setting* entsprechen.

Die administrative Aufspaltung des *Punjab* in zwei Bundesstaaten 1966 mit der gemeinsamen Hauptstadt *Chandigarh* und deren Herauslösung als *Union Territory* hat für ***Chandigarh*** zu einer Verdreifachung der ihr übertragenen administrativen Funktionen geführt. Durch die Neuordnung wurde die Stadt aber in ihren Grenzen eng beschnitten. Unmittelbar an die Stadt angrenzend sind in Verlängerung des Stadtgrundrisses von *Chandigarh* zwei Städte und ökonomisch konkurrierende Zentren in den angrenzenden Bundesstaaten entstanden. Die sogenannte *TriCity* hat dazu geführt, dass beide Bundesstaaten von *Chandigarh* profitieren wollen, das Hauptinteresse aber auf die Entwicklung der eigenen Städte *Mohali* bzw. *Panchkula* gerichtet ist.

Seit 1975 hat die indische Regierung mehrfach *Coordination Committees* eingesetzt, hat Regional-Studien und 1977, 1984 und 2000 Regional-Pläne für einen immer größeren regionalen Einzugsbereich erarbeitet. Alle Gutachten und Pläne wurden jedoch von den beteiligten Gebietskörperschaften nicht umgesetzt. Im aktuellen *Chandigarh Masterplan* (Entwurf 2013) wird erneut eine verstärkte *Regional-Interstate Cooperation* durch die Bildung eines *Regional Planning Boards* vorgeschlagen. Allerdings gab es zu diesem Zeitpunkt weder einen Konsens über die Mitglieder des Gremiums, über die Abgrenzung der Region und über die Zielsetzung der Erarbeitung von Empfehlungen oder eines Regionalplans.

Im Gegenteil klagten die Bundesstaaten *Punjab* und *Haryana* gegen den *CMP 2013*, sodass der Master-Plan erst 2015 in Kraft gesetzt werden konnte. Die gerichtlichen Auseinandersetzungen über den *CMP 2013* vor dem *High Court* verdeutlichen die Interessenkonflikte zwischen *Chandigarh* und den beiden angrenzenden Bundesstaaten. Die beiden Staaten fordern, dass die wenigen noch zur Verfügung stehenden Grundstücke in ihrer Hauptstadt für ihre eigenen Verwaltungsinstitutionen vorgehalten werden. Deutlich wird, dass es ein gestörtes Vertrauensverhältnis zwischen den Gebietskörperschaften gibt. In den vergangenen 50 Jahren prägen eher Konkurrenz als Kooperation die administrativen Beziehungen in der *TriCity*. Alle bisher entwickelten regionalen Pläne und Konzepte hatten in der Praxis keine Relevanz.

Möglicherweise eröffnen die Probleme im städtischen *Verkehr*, von denen alle drei Städte der *TriCity* stark betroffen sind, mittelfristig die Chance zu kooperativen Lösungen. Dies wäre möglich, wenn der erzeugte Leidensdruck in allen drei Gebietskörperschaften zu der gemeinsamen Erkenntnis führen würde, dass allein keine langfristigen Verbesserungen der Verkehrssituation erreicht werden können. M.E. sind die bestehenden Konflikte im Verkehr nur durch regionale, die Gebietskörperschaften übergreifend abgestimmte Maßnahmen zu entschärfen. Dieses Bewusstsein scheint jetzt zumindest teilweise bei den Gebietskörperschaften in der *TriCity* zu wachsen. Die Verkehrsprobleme im *MIV* bilden für alle drei Städte eine erhebliche Restriktion und bieten damit m.E. einen Ansatzpunkt zur Kooperation. Auch die Planung der beiden ersten *Metro*-Linien, die die drei Städte verbinden sollen, könnten gemeinsame Problemlösungen befördern. Die Bundesregierung könnte z.B. durch finanzielle Anreize gewünschte regionale Kooperation anstoßen.

Die sogenannte *Twin City* von **Islamabad** und der historischen, 2.000 Jahre alten Garnisonsstadt *Rawalpindi* ist ein Beispiel asymmetrischer Beziehungen. *Doxiadis'* hatte in seinem theoretischen Konstrukt der *Twin City* der Stadt *Rawalpindi* die Rolle einer ‚Hebamme‘ für *Islamabad* zugewiesen. Er wollte die historische Stadt in das für *Islamabad* entworfene Straßenraster umformen und beide Städte parallel in nur eine Richtung entwickeln. Dies wurde *Rawalpindi* 1960 ohne eigene Beteiligung vorgesetzt. Der zentrale Grund für das unkooperative Klima vonseiten der Stadt *Rawalpindi* war vor allem darin begründet, dass *Islamabad* finanziell deutlich besser ausgestattet war und ist, dies obwohl *Rawalpindi* zahlreiche Lasten der *Twin City* Entwicklung trägt. „*Rawalpindi has to bear the demand of lower income groups working in Islamabad that puts a lot of pressure on its urban area*“. (Ahmad in: Aftab 7/6/2008). Bis heute gibt es keine Kooperationen zwischen den *Twin Cities*.

Wiederholt wurde wegen der zahlreichen Probleme, die beide Städte betreffen, eine bessere Abstimmung und kooperatives Verwaltungshandeln gefordert. Es sei erforderlich, „*that Rawalpindi needed adequate financial resources and professional staff as provided to Islamabad*. However, it seems very difficult to provide these resources to *Rawalpindi* in existing institutional arrangements. If *Rawalpindi* is not included in the federal capital then it would have

negative impacts on both cities”(Aftab 7/6/2008). Häufig wird die Eingemeindung *Rawalpindis* vorgeschlagen. Zur Verbesserung der Flächen- und Infrastrukturplanung in der Metropolregion halte ich weder eine Eingemeindung von *Rawalpindi* noch die Bildung einer neuen zentralen Oberbehörde für Ziel führend. Es sollte ein gleichberechtigter Zusammenschluss der Gebietskörperschaften angestrebt werden, anderenfalls wird sich keine kooperative Orientierung bei den Beteiligten einstellen. Ein zentraler Punkt für eine partnerschaftliche Kooperation ist eine vergleichbare Ausstattung und eine für alle Beteiligten faire Lastenverteilung.

Freiwillige Kooperationen scheitern häufig, weil die Beteiligten das Gefühl haben, nicht als gleichberechtigte Partner „*auf gleicher Augenhöhe*“ akzeptiert zu sein. Für die Hauptstädte ist es besonders schwierig, gleichberechtigte Kooperationen mit umliegenden Gebietskörperschaften aufzubauen wegen ihrer finanziellen und personellen Unterstützung durch die Regierung sowie der ihnen zugedachten politischen Bedeutung. Das führt zu asymmetrischen Beziehungen und verhindert damit Kooperationen.

Voraussetzung für eine erfolgreiche regionale Kooperation ist zusätzlich, dass sie sich nicht nur auf die fachpolitische Ebene erstreckt, sondern auch von den Kommunalpolitikern gestützt wird. Ein Planungsverband mit der Aufgabe der Regionalplanung sowie einiger sektoraler Fachaufgaben, wie z.B. Verkehr, könnte die vorhandenen Blockaden der Gebietskörperschaften eher überwinden als eine neue regionale Superbehörde. Die Mitglieder des Verbandes wären somit weiterhin in ihren Kommunen verankert und könnten die übergeordneten regionalen Interessen des Verbandes und die Interessen der Mitgliedskommunen leichter abstimmen.

Im Umland von **Gaborone** hat sich das in Kap.4.6.1 beschriebene geteilte **Bodenrecht**, dass den Stämmen in ihren Stammesgebieten die Selbstverwaltung zubilligt, zum Haupthindernis für eine koordinierte, nachhaltige stadtregionale Siedlungs- und Infrastrukturplanung herausgebildet. Die Gutachter des letzten *GCDP 2009* fordern daher mit Nachdruck *a viable and acceptable system of governance, decision-making and project implementation*” (GCDP 2009:119).

Es werden drei mögliche Modelle diskutiert:

- die **Bildung einer Großgemeinde** aus *Gaborone City* und den beiden Umlandgemeinden,
- die Bildung eines **Greater Gaborone Metropolitan Council** für Infrastruktur u. Verkehr,
- die Bildung einer **Joint Planning Authority** mit Vertretern aller Gemeinden, Ministerien u. relevanten Stakeholdern.

Gaborones zukünftige Stadtentwicklung entscheidet sich im Umland. Für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung ist *the Development of a comprehensive strategy for sustainable urban and regional development* eine zwingende Voraussetzung. Eine weiterhin unkoordinierte regionale Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung würde eine Barriere für eine nachhaltige räumliche und ökonomische Entwicklung der Hauptstadt und für die Prosperität des Landes darstellen. Die Bildung einer **Großgemeinde Gaborone** hätte zwar das größte Potential bei der Steuerung der regionalen Siedlungstätigkeit, sei aber nicht gegen den Willen der im Umland wohnenden Stämme durchzusetzen. *Wenn* ein **Regionalverband** mit umfassenden Kompetenzen keine Erfolgsaussichten hat, weil kein Kompromiss zwischen der Regierung und den betroffenen Stämmen und Distrikten möglich ist, muss m.E. die Regierung den Konflikt durch eine hierarchische Entscheidung lösen. Diese Position formuliere ich aus fachlicher Sicht und in Kenntnis der Probleme der Stadtentwicklung vor Ort. Welche Dimensionen dieser politische Konflikt mit den betroffenen Stämmen bedeuten würde oder welche Kompensationen möglich und nötig wären, wenn Teile ihres Stammesgebietes zu *State Land* erklärt werden, kann ich von hier aus nicht beurteilen.

Die Planer für **Abuja** entwickelten ein Satellitenstadtkonzept innerhalb des sehr großen Hauptstadt-Territoriums. Die Satellitenstädte sollten dazu dienen, Auffangstandorte für Umsiedler von den für die Hauptstadt vorgesehenen Bauflächen sowie für neu ankommende Migranten in die Region zu schaffen. Dies hat zu einer krassen sozialen Spaltung zwischen Kernstadt und den Satellitenstädten geführt. In die Stadtrandgemeinden der Nachbarstaaten zogen diejenigen, die in der Hauptstadt keine Unterkunft finden oder diese nicht bezahlen konnten. In den benachbarten Bundesstaaten bildeten sich direkt außerhalb des Hauptstadt-Territoriums zwei Großstädte mit den größten informellen Siedlungen in der Region heraus. Der Vorschlag von Gutachtern 2003, die beiden Großstädte wegen der sehr engen funktionalen Verflechtungen mit *Abuja* in ein Regionalkonzept einzubeziehen, wurde von *FCDA* und der *nigerianischen* Regierung wegen der erforderlichen Abstimmungen mit den beiden benachbarten Bundesstaaten abgelehnt.

In *Brasilien* gibt die Bundesregierung landesweit Kooperationsräume vor. Die „**Regiao Integrada do DF**“ (**RIDE**) für die Hauptstadt *Brasilia* umfasst neben dem *DF* alle Gemeinden aus den beiden Nachbarstaaten *Goiás* und *Minas Gerais*. Diese Regionseinteilungen gibt in keiner Weise die realen regionalen Verflechtungen von *Brasilia* und Kooperationsanforderungen im Stadt-Umland-Bereich wieder. Eine von der Regierung im *top-down*-Verfahren per Gesetz verordnete Regionsbildung kann nicht Kooperationen erzwingen, die sich an gemeinsamen Problemen, Aufgaben und Interessen definieren. Die beiden großräumigen benachbarten Bundesstaaten von *Brasilia* sind an einer Kooperation kaum interessiert, sie setzen andere politische Prioritäten. Mit den unmittelbaren Stadtrandgemeinden außerhalb des *DF* gibt es zahlreiche funktionale Verflechtungen. Mit diesen Gemeinden hat *Brasilia* seit einigen Jahren eine informelle Kooperation gegründet, um gemeinsame Fragen der Siedlungs- und Infrastrukturplanung, des Verkehr, der sozialen Infrastruktur und des Arbeitsmarktes zu beraten und zu koordinieren.

Der Regierungssitz von *Malaysia*, **Putrajaya** ist Teil der boomenden Metropolregion von *Kuala Lumpur*, in der zahlreiche Gemeinden miteinander in scharfer Konkurrenz um Arbeitsplätze und Einwohner stehen. Diese Konkurrenz in dem suburbanen Geflecht der Kommunen führt zu erheblichen Problemen in der Siedlungsentwicklung, im Verkehr und in der Nutzung der natürlichen Ressourcen. Für eine nachhaltige Regionalentwicklung wären staatliche Rahmensetzungen und Anreize für kooperative Projekte hilfreich.

In vielen Hauptstädten ist die zukünftige Entwicklung im Umland von entscheidender Bedeutung für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Da Eingemeindungen gegen den Willen des Umlandes eher unwahrscheinlich sind, hätten die Regierungen die Chance, mit rechtlichen Instrumenten und mit finanziellen Anreizen die Bereitschaft zu gemeinsamen administrativen Handeln zu fördern. Staatliche *top down* orientierte Strategien sowie rechtliche Rahmensetzungen und finanzielle Anreize können einen wichtigen Initialcharakter haben, um ruinöser kommunaler Konkurrenz zu begegnen und kooperative Orientierung zwischen den Akteuren zu befördern. Regionale Kooperationen können allerdings nur langfristig erfolgreich agieren, wenn die beteiligten Ebenen von Politikern, Verwaltungen und Fachbehörden kooperativ zusammenarbeiten. Die Bereitschaft zur Kooperation kann sich jedoch nur schrittweise durch Vertrauensbildung entwickeln. Da Kooperation eine freiwillige Aktion ist, muss für alle Beteiligten eine Problemlösung hergestellt werden. Regierungen könnten solche Prozesse, die für alle Beteiligten zu einer *Win-Win* Situation führen soll, z. B. durch finanzielle Förderung für die Realisierung von Kooperationsprojekten stärken.

4.6.4 Kommunale Selbstverwaltung mit Regierungsvorbehalten

In allen Hauptstädten besteht ein strukturell angelegter Konflikt zwischen den Interessen der nationalen Regierungen und den der kommunalen Verwaltungen. Für die Regierungen stehen die Flächensicherung für Regierungsfunktionen, das Repräsentationsbedürfnis und Sicherheitsinteressen im Vordergrund. Die gewählten Kommunalpolitiker und die Verwaltungen orientieren sich eher an den Bedürfnissen der in der Stadt lebenden und arbeitenden Bürger.

In der ersten Phase des Aufbaus der Städte hatten in aller Regel die Regierungen das Primat der politischen Entscheidung, da eine eigenständige kommunale Verwaltung und eine lebendige Bürgerschaft noch nicht existierten. Eine Ausnahme bildet die 300.000 EW große existierende Stadt *Akmola/Astana*. Hier gab es von Anbeginn erhebliche Konflikte zwischen der Stadtverwaltung und der Regierung über die Auswahl des geeigneten städtebaulichen Konzeptes und den Erfordernissen aufgrund des festgelegten Umzugstermins. Die in der Anfangsphase gebildeten *Capital Development Authorities* wurden häufig erst nach vielen Aufbaujahrzehnten zugunsten einer stärkeren Kommunalisierung aufgelöst oder umgewandelt. Häufig wurden nur einzelne Aufgaben an die kommunalen Selbstverwaltungsinstitutionen übertragen.

Tab. 4.49 Hauptstädte als Gebietskörperschaften (Administrative Agencies and Territories)			
Bezeichnung der Hauptstädte (in Englisch)	Bezeichnung der Gebietskörperschaften (Stand 2016)	Bezeichnung des Hauptstadt-Territoriums (Stand 2016)	Größe des Hauptstadt-Territoriums (in qkm/2016)
Canberra	A.C.T. Government (local) / National Capital Authority (federal) (NCA)	Australia Capital Territory (A.C.T.)	805,6
Chandigarh - <i>The City Beautiful</i>	Union Territorium Secretariat Chandigarh Administration	Union Territorium Chandigarh (UTC)	114,0
Islamabad <i>Capital City of Pakistan</i>	Capital Development Authority (CDA)	Islamabad Capital Territory (ITC)	906,5
Brasilia <i>Capital of Brazil</i>	Governo do Distrito Federal (GDF)	Distrito Federal do Brazil (DFdB)	5.822,0
Gaborone	Gaborone City Council	Gaborone City	137,0
Lilongwe	Lilongwe City Council (LCC)	Lilongwe City	902,4
Dodoma	Dodoma City Council (DCC)	Capital City District (Urban) Dodoma Urban District (Township)	2.576,0
Abuja <i>Capital of Nigeria</i>	Federal Capital Development Authority FCDA	Federal Capital Territory (FCT)	7.300,0
Putrajaya <i>Federal Administrative Capital of Malaysia</i>	Perbadanan Putrajaya (PPJ) / begrenzte Selbstverwaltung unter dem Ministry of Federal Territories.	Federal Territory of Putrajaya	49,3
Astana	Akimat of Astana City	Astana City	710,0

(unterschiedliche Quellen, eigene Zusammenstellung 2016)

Abb.4.49: Kommunale Selbstverwaltung, Stand 2016 (teilweise mit eingeschränkten Zuständigkeiten)

In *Canberra* z.B. wurde ab 1948 schrittweise der Stadt ein Mitspracherecht in kommunalen Belangen eingeräumt. Es kam aufgrund stark überlappender Aufgaben und unklarer Zuständigkeiten zu ständigen Konflikten mit der staatlichen NCA. 1988 erhielt die Stadt die kommunale Selbstverwaltung. Die Kommunalbehörde ACT hat seitdem das Planungsrecht außer in den von der NCA bestimmten Vorbehalts-Flächen für Hauptstadt- und Regierungsbelange.

In *Islamabad* wird 2015 durch ein *Local Government Act* die Zuständigkeit für die städtischen und die ländlichen Gebiete der Stadt zwischen CDA und der lokalen Verwaltung ICTA aufgeteilt. CDA war bis dahin die alleinzuständige Behörde für Planung, Entwicklung und Management. Aufgrund der neuen gesetzlichen Regelungen bestehen eine Reihe überlappender Zuständigkeiten. Da die Regelungen Aufgabenverlagerungen und Machtverschiebungen innerhalb der

Verwaltung mit sich bringen, werden die Konflikte zwischen den betroffenen Verwaltungen erbittert ausgetragen. Es bleibt z.Z. offen wie die Überschneidungen der Aufgaben zukünftig beseitigt werden.

4.6.5 Bürgerbeteiligung / Partizipation

Demokratie und Teilhabe der Bürger und Betroffenen an den Planungsentscheidungen können nicht von außen eingeführt werden. Ausmaß und Form der Bürgerbeteiligung hängen von mehreren gesamtgesellschaftlichen Faktoren ab. Einige der von uns besuchten Länder haben hoch zentralisierte *Government*-Systeme. Es gibt Länder mit einem wenig ausgeformten Parteiensystem und solche mit intransparentem Verwaltungshandeln.

Korruption und politische Selbstbedienung für sich und die eigene Klientel sind in mehreren Ländern weit verbreitet. In autoritären Systemen, bei fehlender Rechtsstaatlichkeit oder gar fehlendem Gewaltmonopol des Staates ist Bürgerbeteiligung in westeuropäischem Verständnis nicht realisierbar. Korruption ist tendenziell durch alle Formen von Transparenz gefährdet. In solchen Verhältnissen kann es zu keinem offenen Dialog über die zukünftige Entwicklung der Stadt oder des Viertels kommen. Neben den staatlichen Rahmenbedingungen hängt das Engagement der Bevölkerung von ihrer eigenen ökonomischen Situation, ihrer Ausbildung sowie davon ab, wie ihr Wohnsitz rechtlich abgesichert ist.

In fast allen zehn Ländern gibt es (auf mehreren Ebenen) dezentralisierte Verwaltungen. (Gesamtstaat, Provinzen und Kommunen). In der Regel orientieren sich Politiker und Verwaltungen kommunaler Gebietskörperschaften stärker an den Wünschen und Bedürfnissen der Bewohner als übergeordnete staatliche Ebenen. In den Hauptstädten haben die jeweiligen Regierungen nachvollziehbar ein besonderes Interesse an der Entwicklung der Stadt und sichern sich in fast allen Fällen ein Vetorecht in bestimmten Fragen der Stadtentwicklung. Dies schränkt wiederum die kommunale Bürgerbeteiligung ein. Die für den zügigen Aufbau und die einheitliche Verwaltung gegründeten *CDAs* waren i.d.R. von ihrem eigenen Selbstverständnis und ihrem Auftrag her eine staatliche Vollzugsbehörde, die den Bürgern obrigkeitstaatlich gegenübertrat. Durch die (Teil-)Kommunalisierung der Hauptstädte und durch teilweise Reduzierung der Aufgaben der *CDAs* haben in mehreren Hauptstädten die Bürger ein stärkeres Mitspracherecht erhalten.

Eine weitere Stärkung der Bürgerbeteiligung und der Abbau autoritärer Strukturen ist m.E. erforderlich um bürgerschaftliches Engagement zu fördern. Fehlende Mitsprache führt bei den Betroffenen zum Unterlaufen staatlicher Normen und Erlasse oder erzeugt Gegenwehr oder Apathie.

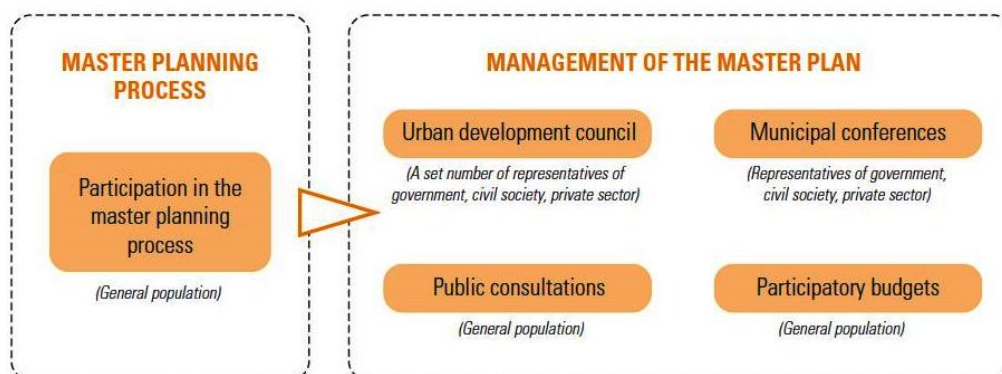


Abb. 4.50: Bürgerbeteiligung bei der Masterplanung und Prozess-Management in Niteroi, Brasilien (UN-Habitat WCR 2016:126)

2001 wurde in *Brasilien* ein „*Right to the City*“ eingeführt. Alle *brasilianischen* Kommunen werden darin verpflichtet, für die Bürger Land, Wohnungen, Wasser- und Abwasser, ÖPNV und öffentliche Dienstleistungen bereitzustellen. In dem Statut wird auch das Recht auf Bürgerbeteiligung an den Entscheidungen der Kommunalbehörde verankert. Alle Gemeinden über 20.000 EW werden verpflichtet *Urban Plans* aufzustellen. (vgl. ebd.) Bei unserem Besuch 2013 in *Brasília* war die *Statue of the City* noch nicht voll umgesetzt, ebenso in anderen Städten. In *Brasília* wurde zu dem Zeitpunkt die Vergabe eines strategischen Stadtentwicklungsgutachtens ohne Beteiligung bzw. Information der Öffentlichkeit an eine *singapuriansche Consulting-Firma* kontrovers diskutiert.

UN-Habitat stellt 2016 fest: *“Many planning regimes have been significantly altered in bids to open up to a much wider range of stakeholders, their needs and aspirations. ... Today, the planning process is viewed to be more important, with significant consideration given to data collection, monitoring and evaluation, policy networks, decision-making procedures, as well as other procedural and interim products. The plan in turn, has become more strategic, integrated and varied, with plans developed across all scales, and plans focused on specific problems or functions.”* (UN-Habitat WCR 2016:126).

4.7. Planungsmethodische Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung

Die derzeit drängendsten Probleme der Stadtentwicklung in den zehn untersuchten Hauptstädten wurden am Ende der jeweiligen Fallstudie dargestellt. Bei unseren Interviews in den Hauptstädten wurde von den Gesprächspartnern häufig mangelnde Effektivität in unterschiedlichen Aspekten der Planungen beklagt. Im Folgenden werden einige dieser Themen aufgegriffen, zusammengefasst und bestehende Probleme im planungsmethodischen Vorgehen in den Hauptstädten diskutiert.

Der gesellschaftliche Wandel vollzieht sich in einem beschleunigten Tempo, zukünftige Entwicklungen werden somit immer schwerer vorhersehbar. Das bedeutet für planerische Konzepte, dass sie diese Unsicherheiten berücksichtigen müssen, um auf Veränderungen und unvorhergesehene Entwicklungen flexibel reagieren zu können. Es sind elastische und anpassungsfähige Planungsstrategien zu entwickeln, die offen für Modifikationen sind.

Aktuell werden in den Städten Ansprüche an Flächen für Wohnen und Arbeiten sowie für Verkehr und Infrastrukturen formuliert. Daneben erfordern die sich abzeichnenden Grenzen der Belastbarkeit der Ökosysteme jedoch auch, die Städte und urbanen Regionen stärker auf eine Ressourcen schonende Entwicklung umzustellen. Gebaute Städte und besonders Infrastrukturnetze haben lange „*Halbwertszeiten*“. Eine ökologische Ausrichtung ist umso dringlicher, weil in einigen Jahrzehnten 2/3 der Erdbevölkerung in verstädterten Zonen leben wird. Die ökologische Anpassung der Städte erfordert insbesondere auch den Umbau im Bestand. Das ist nicht nur technisch deutlich schwieriger als Projekte der Stadterweiterung, sondern häufig auch kommunalpolitisch nur gegen erhebliche Widerstände derjenigen durchsetzbar, die sich in ihren Besitzständen eingeschränkt sehen.

4.7.1 Vom Master Plan zum Urban Development Plan

“Today, many cities in the world still rely on outdated modes of planning notwithstanding that planning is central to achieving sustainable urban development.” (UN-Habitat WCR 2016:121). Traditionelle *Master Pläne* sind vorrangig räumlich ausgerichtet. Sie waren außerdem Jahrzehnte lang Planwerke mit einem *top down* orientierten, starren Ansatz sowie mit fehlender Partizipation und mangelnder Implementation. Auf der Grundlage von Prognosen und Annahmen wurde

für ein Ziel-Jahr ein „Bild“ von der zukünftigen Stadt entworfen und die Maßnahmen daraus abgeleitet. *“Urban master planning for the rapidly expanding cities mostly failed, because these plans did not capture the speed of growth in peri-urban areas while they were also not backed up with infrastructural investments commensurate to this growth.”* (UN-Habitat *State of the African Cities* 2008:7). Diese generelle Kritik trifft auch für die untersuchten Hauptstädte zu. In dem meisten Hauptstädten war der *Master Plan* über einen langen Zeitraum das zentrale Planungstool. In einigen Städten wurde er in jüngerer Zeit durch integrierte *City Development Plans* oder *Urban Structure Plans* abgelöst (vgl. Abb.4.10).

Als planungsmethodischer Gegenentwurf zum *deduktiven, top down* orientierten Planungsansatz traditioneller *Master Pläne* steht die Strategie der kleinen Schritte, des *disjointed incrementalism*. Dies ist eine effektive Methode für kleinteilige Planungsaufgaben im Bestand unter Einbezug einer überschaubaren Anzahl von betroffenen oder beteiligten Akteuren. In einem Interessensausgleich zwischen den Beteiligten werden die konsensfähigen Maßnahmen herausgearbeitet und (nur) diese umgesetzt. So sollen Schritt für Schritt konsensfähige Maßnahmen umgesetzt werden, langfristige Ziele werden nicht thematisiert. Bei diesem Verfahren finden allerdings Nichtbeteiligte oder nicht artikulationsfähige Minderheiten keine Berücksichtigung. Der *disjointed incrementalism* wird häufig in der kleinteiligen Stadterneuerung angewandt. Für langfristig orientierte und großräumige Planungsaufgaben in den zukünftig weiter schnell wachsenden Städten ist diese Planungsmethode keine wirkliche Verbesserung. Auch der *top down* orientierte Planungsansatz findet heute noch in der Planungspraxis Anwendung. M.E. sind jedoch beide für hochkomplexe, langfristig orientierte Planungsaufgaben ungeeignet.

Die Planungsmethode des *perspektivischen Inkrementalismus* setzt an den Schwachstellen des *deduktiven* und des *inkrementellen* Ansatzes an und führt beide zu der Planungsmethode des schrittweisen Vorgehens unter einer langfristigen Perspektive zusammen. Durch den Planungsansatz des *perspektivischen Inkrementalismus* kann Stadt- und Raumplanung zu einem Rahmen setzenden Instrument weiterentwickelt und dadurch effektiver werden. Auf der Basis einer realistischen Einschätzung der Gegebenheiten im Umfeld global agierender Wirtschaftsunternehmen und in der Einsicht einer begrenzten Steuerbarkeit privater Investoren sowie unscharfer Prognosen für die Zukunft, könnte Planung in seiner integrierenden Funktion mehr Bedeutung erlangen. Auch Nachhaltigkeitsziele könnten so unter einer klaren langfristigen *Vision schrittweise* effektiver verfolgt werden.

Im *World City Report 2016* von UN-Habitat wird vor dem Hintergrund der Kritik am Instrument des *Master Plan* von Fachkollegen die These vertreten, dass gesamtstädtische räumliche Planung insgesamt überholt sei. Unter dem Motto *‘From Master Plan to Community Vision’* wird ein grundsätzlicher Wandel in der Planung gefordert. *“The transition from master planning to grass-roots equity / advocacy community visioning.”* (WCR 2016:124). John Friedmann wird zitiert mit *“planning without plans may not be such a bad idea”* (Ebd. 128). Diese Sichtweise teile ich nicht. Eine stärkere *Community Planning* unter Beteiligung möglichst vieler Akteure ist zu begrüßen. Jedoch wird die Moderation eines Planungsprozesses unter der sich an der Planung beteiligenden Bevölkerung allein nicht die *nachhaltige Stadt* kreieren können. Bei diesem Planungsansatz werden Aspekte wie die vorhandenen Disparitäten in Artikulationsfähigkeit, der fehlende Minderheitenschutz, die unterschiedliche Machtpositionen der Akteure im Aushandlungsprozess und die fehlende Artikulationsmöglichkeit zukünftiger Generationen negiert.

In einigen Hauptstädten sind die starren *Master Pläne* durch flexiblere, und stärker integrierte *comprehensive Pläne* ersetzt worden. Nach meiner Überzeugung erfüllen diese *Urban Develo-*

ment Pläne oder *Strategic Spatial* Pläne, als räumliche Stadtentwicklungspläne eine eigene wichtige Aufgabe neben den Dialog orientierten Prozessen.

4.7.2 Integrative Stadtentwicklungsplanung erfordert Sektor übergreifende Koordination

Um integrative Planung zu ermöglichen ist in den meisten Hauptstädten zunächst erforderlich, kooperatives Handeln innerhalb der Verwaltung zu entwickeln. Die Kooperation zwischen Fachdienststellen bzw. Verwaltungen ist häufig schlecht. Insbesondere bei Fachplanungen herrschen allgemein sektorale und *Top-Down* orientierte Sichtweisen und das Denken in sektoralen Programmstrukturen vor. Dies verhindert stadtplanerisch räumlich integrierte Ansätze. Ein Stadtentwicklungsplan, der qua Planungsgesetz die Aufgabe hat, alle sektoralen Fachplanungen räumlich untereinander und mit den Zielen der Stadtentwicklung abzustimmen, ist ein wichtiges räumliches Koordinationsinstrument. Er ist somit ein wichtiges Steuerungs- und Kommunikationsinstrument im kommunalpolitischen Prozess.

Spielräume und Einflussmöglichkeiten der Stadtplanung hängen auch stark von dem jeweiligen politischen System und der Verwaltungsstruktur ab. Teilweise verharren Planer und Fachbeamte in tradierten Planungsverfahren und hergebrachten fachlichen Normen und Standards. In Transformationsländern herrschen bei Raumplanern häufig noch aus der Planwirtschaft stammende *deduktive, top down* orientierte Planungsansätze vor (z.B. *Dodoma*). In einigen ehemaligen Kolonien, werden teilweise von Beamten der Fachverwaltungen technische Standards und Normen der Lehrbücher der ehemaligen Kolonialherren vertreten, obwohl sie für die aktuelle sozioökonomische Lage des eigenen Landes nicht angepasst, also ungeeignet sind (z.B. *Li-longwe u. Abuja*). In einem Fall weigert sich die Regierung seit vielen Jahren einen neuen *Master Plan* zu beschließen, offensichtlich um bei eigenen Immobiliengeschäften keine Restriktionen zu haben (*Islamabad*). Es gibt in Ländern mit ausgeprägtem System gesamtstaatlicher sozioökonomischer Entwicklungspläne auch Hauptstädte, die ihre eigenen *Visionen*, integrierte *Konzepte* und *Strategien* aus den nationalen *Visionen* des *NDP* ableiten. (z.B. *Gaborone u. Putrajaya*).

Gesamtstädtische integrative räumliche Pläne sind auch weiterhin ein wichtiges Instrument für eine längerfristig orientierte, nachhaltige Stadtentwicklungspolitik. Sie können diese durch folgende Funktionen unterstützen:

- *Visualisierung* der Vision und der Ziele für die Stadt,
- *Darstellung* teilräumlicher Probleme und möglicher Verbesserungsstrategien,
- *Koordination und Integration* der Anforderung der Fachplanungen an den Raum,
- *Koordination* von Verkehrssystemen und Siedlungsentwicklung,
- *Absicherung* von sozialen Gruppen durch Ausweisung/Legalisierung von Gebieten,
- *Rechtsetzungen* zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung durch Freiraumsicherung und durch Siedlungswachstumsgrenzen zur Eindämmung des *urban sprawl*,
- *Kommunale Positionierung* in der regionalen Kooperation,
- Planaufstellung als Gelegenheit zur breiten Diskussion über die zukünftige Stadtentwicklung.

Dieser Ansatz einer integrativen Stadtentwicklungsplanung wird in den aktuellen Plänen mehrerer Hauptstädte umgesetzt (vgl. Abb. 4.10).

4.7.3 Good Government – Good Governance

Planning systems reflect and respond to the governance contexts within which they operate, whether highly centralized or broadly decentralized. (UN-Habitat WCR 2016:135). In den letzten Jahrzehnten sind staatliche Aufgaben schrittweise dezentralisiert worden. *Kommunale Gebietskörperschaften* tragen dazu bei, dass es stärkeren Austausch von Lokalpolitikern und Verwal-

tungen mit den Bürgern gibt und die Daseinsvorsorge besser geregelt werden kann. Die kommunalen Selbstverwaltungen in den Hauptstädten sind jedoch häufig mit den übertragenen Aufgaben überfordert. Es werden schrittweise immer mehr Aufgaben an sie übertragen, meist ohne dass sie finanziell entsprechend ausgestattet werden. Aufgabendelegation auf die kommunale Ebene muss einhergehen mit entsprechender finanzieller Ausstattung. Außerdem ist eine intensivere Schulung und Weiterqualifikation der Kommunalmitarbeiter erforderlich.

Dezentralisierung bedarf auch der Berechenbarkeit und der Überprüfbarkeit durch die lokale Gemeinschaft, um erfolgreich zu sein. Aus *Nigeria* wird ein Gegenbeispiel berichtet. Dort wurden während der Herrschaft des Militärs drei Jahrzehnte lang lokale Aufgaben an von der Regierung abhängige lokale Eliten delegiert. Diese '*local bosses*' bildeten einen verlängerten Arm, einen Puffer und eine voll von der Militärregierung gesteuerte lokale Verwaltung. (vgl. UN-Habitat 2014:33). Sie konnten kein Vertrauen bei der lokalen Bevölkerung erlangen.

In anderen Hauptstädten leidet Planung unter stark ausgeprägter Klientelpolitik der politischen Führung. Dort vermissen Planer eine langfristig orientierte Stadtentwicklungspolitik. In Systemen, die von Korruption und Bedienung der eigenen Klientel geprägt sind, haben die Herrschenden kein Interesse an langfristig orientierten Planungen sowie kein Interesse an Bürgerbeteiligung und Transparenz im Planverfahren.

Vorhandene bzw. fehlende Offenheit und Transparenz des Planungssystems sowie die etablierten Formen der Beteiligung und Mitwirkung von Stakeholdern und Bürgern spiegeln im starken Maß das nationale politische System wider. In autoritären Systemen werden Forderungen nach lokaler Teilhabe und Mitsprache der betroffenen Bevölkerung als systemgefährdend abgelehnt.

4.7.4 Dringend erforderlich: eine neue Strategien für 'Housing for all'

1996 haben die Mitglieder der UN in einer *Declaration on Human Settlements* erklärt: "*We shall work to expand the supply of affordable housing by enabling markets to perform efficiently and in a socially and environmentally responsible manner, enhancing access to land and credit and assisting those who are unable to participate in housing markets.*" 2016 muss die UN eingestehen, dass das Thema *Housing* in den letzten 20 Jahren keine Priorität auf den nationalen und internationalen Agenden hatte. Die meisten regionalen Programme waren darauf ausgerichtet, die Mittelmittelklasse bei der Eigentumbildung zu unterstützen. Der Anteil der städtischen Slumbewölkerung in den *Developing Countries* ist zwar zwischen 2000 und 2014 von 39 auf 30% relativ zurückgegangen aber weiterhin sehr hoch. Absolut leben heute weltweit sogar mit 881 Millionen Menschen weit mehr in städtischen *Slums* als 1990 mit 689 Millionen. (vgl. UN-Habitat WCR 2016:47ff).

Im September 2015 beschlossen 193 Staaten der UN *17 Sustainable Development Goals (SDG)* für das Jahr 2030. Zum Thema *Housing* wird als Ziel für das Jahr 2030 formuliert „to ensure access for all to adequate, safe and affordable Housing and basic services and upgrade slums“ Das Ziel hört sich gut an, ist m.E. aber in dem Zeitraum nicht umzusetzen.

UN-Habitat will sich dafür einsetzen, dass *Housing* ins Zentrum der Strategien für die Entwicklung der Städte gestellt wird. 2010 bestand bereits ein Fehlbedarf an 980 Millionen Wohnungen, hinzu kommt zwischen 2010 und 2030 ein zusätzlicher Wohnungsbedarf für weitere 600 Millionen Haushalte. Da die arme Bevölkerung in weiten Teilen von *Afrika* und *Asien* keinen Zugang zum offiziellen Boden- und Wohnungsmarkt hat, werden die Neuankömmlinge in den Hauptstädten auch weiterhin nach informellen Behausungen suchen. "*Informality has taken on such proportions that it has become the norm. Consequently, simply declaring informality 'illegal' is*

no longer an option”(UN-Habitat: The State of African Cities 2010:8). Die Wohnversorgung für die Armen ist in den letzten beiden Jahrzehnten sowohl weltweit in den Stadtregionen, wie auch in den zehn Hauptstädten, gescheitert. Von *UN-Habitat* wird eine Änderung in der Haltung und im Umgang mit den informellen Siedlungen gefordert. „*If cities are to meet the challenges of economic, social and environmental sustainability, all residents must be taken seriously and given appropriate opportunities to share and participate equitably. Experience has shown over and over again that authoritarian enforcement of governance through inappropriate planning or inequitable regulation will not succeed*” (UN-Habitat: The State of African Cities 2010:20).

In den Hauptstädten sind mehrfach Wohnungsprogramme für die arme Bevölkerung aufgelegt worden. Vom Umfang waren sie alle nicht ausreichend. Einige der Hauptstädte zielten wiederholt darauf ab, ihre Stadt zu einer *“slum free city”* erklären zu können. Keine der Städte hat das Ziel bis heute erreicht. Polizei und Militär gingen in einigen Städten wiederholt gewaltsam gegen informelle Siedlungen vor. Vor dem von der *UN* formulierten Anspruch sind diese *forced evictions* von zahlreichen mittellosen Stadtbewohnern, in *Abuja* von vielen hunderttausenden Slumbewohnern, mit Zerstörung ihrer geringen Habe und ihrer Unterkunft, nicht zu rechtfertigen. Die Stadtverwaltung von *Mumbai* versucht aktuell unter dem von Premierminister *Modi* initiierten Programm *„Housing for all“* anstelle von *forced evictions* Umsiedlungen mit Angeboten alternativer Unterbringungen durchzuführen.

Es sind lokal angepasste Konzepte und Strategien für die angemessene und bezahlbare Wohnversorgung der armen Bevölkerung zu entwickeln. Räumungen illegaler Behausungen sollten die absolute Ausnahme sein und nicht ohne das Angebot einer alternativen Unterkunft durchgeführt werden. Es gibt Beispiele in *Gaborone*, aber auch in *Islamabad* und in anderen Städten, wie Zwangsräumungen vermieden werden können.

4.7.5 Die ökologische Wende in der Stadt- und Verkehrsplanung ist noch nicht vollzogen

Die Anforderungen an eine nachhaltig ausgerichtete Stadtentwicklung werden in den meisten aktuellen Stadtentwicklungsplänen der zehn Hauptstädte thematisiert. Dies geschieht mit unterschiedlicher Intensität und mit lokalen thematischen Schwerpunkten. Allerdings bilden sich deutlich zwei zentrale Problembereiche heraus:

- der wachsende *urban sprawl* und
- die zunehmenden *städtischen und regionalen Verkehrsprobleme*.

Die *UN* stellt fest „*There is growing consensus that urban planning can reduce sprawl and promote compact, contiguous development; unplanned city extensions lead to sprawling city-regions*“ (UN-Habitat WCR 2016:129). Unbestritten gibt es sowohl zur Reduzierung des *urban sprawl* wie auch gegen die steigenden Belastung durch den Verkehr eine Reihe von Maßnahmen, die die Städte in ihren eigenen administrativen Grenzen ergreifen können. Städtische Strategien zur Eindämmung des *urban sprawl* können die Förderung kompakter Siedlungsstrukturen, die Nachverdichtung innerstädtischer Wohngebiete oder die Entwicklung einer Siedlungserweiterungsbegrenzung, einer *growth boundary*, sein. Durch kompaktere Stadtstrukturen mit engen Nutzungszuordnungen können Ressourcen wie Flächen, Energie und auch Verkehr reduziert werden. Allerdings weckt m.E. das planerische Leitbild der *Stadt der kurzen Wege* zu hohe Erwartungen. Wohndichten und Verkehrsaufkommen sind sozioökonomisch stark determiniert. Nachverdichtungen werden nur graduell umzusetzen sein und der Verkehr muss umweltverträglicher gestaltet werden.

Der fortwährende Prozess der weiteren Ausdifferenzierung gesellschaftlicher Entwicklungen führt weltweit zu einer immer größeren Arbeitsteilung und damit prinzipiell zu mehr Verkehr.

Daher kann die Anordnung der verschiedenen gesellschaftlichen Funktionen nah zueinander nur ein Angebot darstellen, dieses zu nutzen. Um die ökologische Situation in den Städten zu verbessern, muss allerdings der weiter anwachsende Verkehr deutlich umweltverträglicher abgewickelt werden. Die ÖPNV-Systeme sind als die zentralen städtischen Verkehrssysteme auszubauen und im städtischen MIV sind einschneidende Restriktionen unumgänglich.

In den Hauptstädten treten die Konflikte bei dem Versuch einer stärkeren ökologischen Ausrichtung der Stadtentwicklung klar zu Tage. In mehreren Innenstädten der relativ jungen Hauptstädte lähmt der Konflikt zwischen Denkmalschutz bzw. dem Ziel der Bewohner, ihren Besitzstand zu bewahren, einerseits und dem Planungsziel der Nachverdichtung und Funktionsergänzung andererseits, eine aus ökologischen Gründen gebotene Innenentwicklung (*Chandigarh, Brasilia und Gaborone*).

Beim Vergleich der aktuellen Stadtentwicklungskonzepte der zehn Hauptstädte im Hinblick auf ihre ökologische Ausrichtung sind Korrelationen zwischen der ökonomischen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Gesellschaft und dem ‚*environmental performance*‘ der Planung unübersehbar. Das bestätigt auch frühere (regionale) Studien, z.B. der *European Green City Index*, der deutliche Korrelationen zwischen europäischen Metropolen mit hohem Volkseinkommen (*BIP/GDP*) und einer stärkeren ökologischen Orientierung der Stadtpolitik nachgewiesen hat. *Canberra* und *Putrajaya* haben die ökologischen Herausforderungen in ihren aktuellen Plänen detailliert analysiert, Reduktionsziele formuliert und Maßnahmen in Umfang und Zeitpunkt definiert. Allein für die Umsetzung der weitreichenden Reduktionsziele fehlen in zentralen Bereichen technische oder rechtliche Rahmenbedingungen oder kommunalpolitische Beschlüsse.

Das gilt sowohl für eine forcierte Innenentwicklung wie auch für die ökologisch dringend erforderliche Verkehrswende mit Restriktionen für den MIV in den Stadtzentren. Die Beispiele zeigen, dass einschneidende ökologische Maßnahmen in wirtschaftlich weit entwickelten Gesellschaften mit eingespielten partizipativen Beteiligungsformen sehr schwer und nur mit attraktiven Alternativ-Angeboten gegenüber der Bevölkerung durchzusetzen sind. Die ökologische Verkehrswende erfordert auch einen Bewusstseinswandel in der Bevölkerung, durch Neuausrichtung der Verkehrserziehung der Kinder, *Awareness*-Kampagnen und Schulungen.

Städte können zwar als Vorreiter in ökologisch orientierter Planung eine wichtige Vorbildfunktion haben und dadurch einen Bewusstseinswandel bei Fachkollegen und in der Bevölkerung befördern. Langfristig sind jedoch kommunale Insellösungen bei ökologischen Problemstellungen unzureichend. Zur Begrenzung des *urban sprawl* und zur Verbesserung der städtischen Verkehrs- und Umweltsituation sind nur stadtreional abgestimmte Konzepte erfolversprechend. Grundstücksmärkte, Verkehrsbeziehungen und Umweltsituationen sind nicht an administrative Grenzen gebunden, sondern sind regional miteinander verflochten. Sie sind deshalb nur in regionaler Abstimmung grundlegend zu verbessern.

4.7.6 Ohne regionale Kooperationen - keine nachhaltige Stadtentwicklung

Die Hauptstädte sind mit einer sich weit über ihre Grenzen hinweg ausbreitenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung konfrontiert. Dies führt zu völlig neuen stadtreionalen Siedlungsmustern, die für die einzelnen Kommunen nicht steuerbar sind. Traditionell wurde auf das Auseinanderklaffen von funktionalen Verflechtungsräumen und dem administrativen Gebiet mit Eingemeindungen reagiert. So entstanden vor mehr als einhundert Jahren *Groß-Paris*, *Greater London* und *Groß-Berlin*. Solche *top down* verordneten Lösungen sind heute in Stadtreionen mit einer Großzahl kommunalpolitischer Vertreter mit gestärktem Selbstbewusstsein kaum noch möglich.

Eine der wenigen Ausnahmen war 2008 die administrative Vergrößerung der vietnamesischen Hauptstadt *Hanoi*, mit der Eingemeindung einer ganzen Provinz sowie von Gemeinden weiterer Provinzen, dadurch hat sich die Anzahl der Einwohner von *Hanoi* von 3,1 Mio. auf über 6 Mio. verdoppelt. Eingemeindungen sind der tiefste Einschnitt in vorhandene kommunalpolitische Zuständigkeiten. Im Resultat führen die Eingemeindungen meist jedoch nur zeitzeitig zu einer räumlichen Deckung von Aufgabenbereich und administrativer Zuständigkeit. Bei erneuter räumlicher Vergrößerung des Aufgabenbereiches müsste periodisch wieder neu eingemeindet werden. Solche Verfahren sind bei stärker entwickeltem kommunalem Selbstbewusstsein kaum noch durchsetzbar, da sich die eingemeindeten Gebietskörperschaften aufgrund des Verlustes ihrer kommunalen Autonomie als politische Verlierer empfinden.

Für die Bewältigung der die kommunalen Grenzen überschreitenden Probleme bieten sich alternativ unterschiedliche Formen *regionaler Kooperationen* an. Diese können sowohl *freiwillige Kooperationen* zwischen benachbarten Gebietskörperschaften sein oder von höheren Verwaltungsebenen (z.B. von Provinzen oder Regierungen) verordnete *Regionalverbände*. Es gibt zahlreiche *härtere* oder *weichere* Kooperationsformen in Stadtregionen. Alle erfordern den Aufbau von *regionalen Governance*-Strukturen, die den Beteiligten häufig fremd sind und von ihnen häufig zuerst nicht als Lösungsinstrument, sondern als Einschränkung ihrer (häufig gerade erst gewonnen) lokalen Selbstverwaltung empfunden werden. *“Metropolitan planning is vital to coordinated natural resource and infrastructure decision-making, but often run into power games; political resistance is strong in many countries municipal officials resist ceding authority to regional counterparts whilst national officials resist creating strong contenders so as to maintain political bases.”* (UN-Habitat WCR 2016:135)

Die von den Hauptstädten nicht mehr autark zu lösenden stadtreionalen Planungs- und Infrastrukturaufgaben bedürfen dringend eines Aufbaus regionaler Kooperations- bzw. Organisationsstrukturen, in denen verschiedene Fachrichtungen, mehrere Gebietskörperschaften und kommunale, regionale und staatliche Fachdienststellen, Politiker und *Stakeholder* zusammenarbeiten. Solche *multikommunalen*, *multisektoralen* und *multilevel* orientierten Plattformen benötigen Vertrauen zwischen den Beteiligten, einen Grundkonsens und die Bereitschaft zur Lösung gemeinsamer Probleme. In einem Umfeld, das bisher von konkurrenzhaften Verwaltungsstrukturen geprägt war, kann sich erst schrittweise Vertrauen über kleine gemeinsame erfolgreich abgeschlossene Projekte entwickeln.

Es gibt nicht **die** ideale Organisationsstruktur für regionale Kooperationen. *„Many attempts have been made around the world to provide regional planning and holistic management for multiple municipality urban systems through either cooperative or coordinating structures, but few have led to satisfactory results”* (UN-Habitat: *The State of African Cities* 2010:30). In fast allen untersuchten Hauptstadtregionen werden, trotz bestehender regionaler Planungsprobleme, die Chancen einer regionalen Kooperation und die Erweiterung der planerischen Handlungsspielräume nicht wahrgenommen. Teilweise werden solche Ansätze auch von einzelnen der potentiellen Kooperationspartner boykottiert im Bewusstsein, dass für sie Konkurrenz ergiebiger als Kooperation ist.

Beispiele aus vielen Ländern zeigen, dass nationale oder bundesstaatliche Regierungen ein spezielles Interesse an der Prosperität ihrer Hauptstädte und deren Konkurrenzfähigkeit im internationalen Metropolenwettbewerb haben. In Fällen, in den sich die regionalen Probleme zu einem gravierenden ökonomischen Entwicklungshemmnis für die Metropolenentwicklung auszuweiten drohte, wurden von den jeweiligen Regierungen neue regionale administrative Arrangements angestoßen. Diese Initiativ-Rolle könnten bei Bedarf auch die Regierungen in den

zehn Hauptstädten wahrnehmen. Eine Kooperation in den Hauptstadtregionen ist generell ohne Beteiligung der Regierung nicht denkbar. Diese haben in allen Hauptstädten ihre speziellen ‚nationalen‘ Interessen und haben sich in aller Regel gegenüber den dortigen Kommunalverwaltungen Einspruchsrechte vorbehalten (z.B. in Bezug auf das Regierungsviertel, Erweiterungsflächen, militärische Einrichtungen, Sicherheitsbelange u.a.).

Regionale Kooperationen in den Hauptstadtregionen können nicht ohne die Beteiligung der Regierung auf den Weg gebracht werden, aber die Regierungen könnten ein Initiator für verbesserte regionale Kooperation sein. Ein *Mixed System of Regional Governance* unter Einbeziehung der Regierung könnte auch den Vorteil haben, dass die Regierung bestimmte öffentliche Aufgaben in der Region übernimmt oder finanziert.

Regionale Kooperation sollte nicht versuchen, alle Aufgaben in einem Super-Gremium bewältigen zu wollen. Ein *Regionalverband* könnte demgegenüber die Rolle einer regionalpolitischen Lenkungsgruppe mit Fachausschüssen oder eines steuernden *Dachverbandes* für eine größere Zahl sektoraler oder teilträumlicher *Regionalverbünde* einnehmen.

4.7.7 Die Verstädterung erfordert auch „große Pläne“, aber lokal angepasste Strategien

Angesichts der absehbaren schnell voranschreitenden Verstädterung weltweit und des bestehenden sehr großen Fehlbedarfes an Wohnraum werden auch zukünftig in den städtischen Agglomerationen neue Stadtteile, Satellitenstädte oder ganz neue Städte gebaut werden. Dafür bedarf es auch „großer Pläne“. Bei der Weiterentwicklung der städtischen Agglomerationen muss darauf geachtet werden, dass bei aller Heterogenität die soziale Kohäsion der Gesellschaft gewahrt bleibt. In einigen der untersuchten Hauptstädte ist die räumliche Spaltung der Stadtgesellschaft so stark ausgeprägt, dass der soziale Zusammenhalt bereits heute in Gefahr ist, am deutlichsten wird dies in *Abuja*, *Islamabad* und *Brasília*.

Entscheidend wird sein, wer die zukünftigen Ziele der Stadtentwicklung bestimmt, Wer entwirft die großen Pläne? Wer finanziert die großen Stadtentwicklungsprojekte? Für wen wird gebaut und wer beschließt die Projekte? Aktuell zeichnet sich in mehreren Hauptstädten eine starke privatwirtschaftlich orientierte Stadtentwicklung durch *Mega-Projekte* ab. Von international agierenden *Developern* aus den *Golfstaaten* oder aus *Ostasien* wird den Städten ein Gesamtpaket von Planung, Bau und Management von *Global Cities* im *World Class Standard* angeboten. Vom Typus gleichen sich diese Projekte weitgehend, ob in *Brasília* die *Flughafen City*, in *Abuja* die *Centenary City* oder in *Cairo* die *New Capital Cairo*.

Von privaten Investoren werden von der vorhandenen Stadt räumlich getrennte, i.d.R. 20-30 km entfernt, autarke Städte mit *hightec* Verwaltungs-, Büro-, IT-Technologie-, Logistik-, Shopping- und Wohn-Nutzungen angeboten. I.d.R. handelt es sich um *Airport Cities*, wie sie *John D. Kasarda* mit seinem *Aerotropolis Concept* seit Jahren weltweit bei Fluglinien und Metropolen vermarktet. *Kasarda* sieht in den Flughafenstädten „the way we we'll live next“. Er propagiert Städte für global orientierte Business-Reisende „for time sensitive suppliers“. Geworben wird z.B. damit, wieviel Mio. Menschen in wenigen Flugstunden von diesem Standort erreichbar seien. Außerdem wird mit besonderen Vergünstigungen geworben, in *Abuja* z. B. mit: „free trade zone, duty free regime, tax holidays and non-regulated banking services“ (Ejiofor 24/6/2014), also internationale Geldwäsche eingeschlossen.

Von den *Developern* wird häufig eine rein private (Vor-) Finanzierung der Projekte angeboten. In mehreren Fällen musste jedoch bereits kurz nach Start der Projekte wg. Finanzierungsschwierigkeiten, entweder die Finanzierung oder das Konzept geändert werden (z.B. in *Songdo*

City, Masdar City und Cairo New Capital). Die Regierungen sehen in solchen *Mega*-Projekten eine Chance, nicht nur die Hauptstadt, sondern die nationale Wirtschaft stärker in den globalen Wirtschaftskreislauf zu integrieren.

Die Airport Cities sind räumlich isolierte eigene Städte, die als High Class World Cities angepriesen werden. Zielgruppen sind das international agierende Business und der globale *Jet Set*. Die Flughafen-Satellitenstädte in *Brasília*, *Abuja* oder *New Capital Cairo* sind noch nicht gebaut. Es bleibt zu hoffen, dass sich die jeweiligen Regierungen nicht von den vermeintlichen wirtschaftlichen Gewinnen und dem erhofften Prestigegewinn leiten lassen. Anderenfalls ist zu befürchten, dass durch den Bau von peripheren *Global Cities* für die Reichen und Eliten die sozialräumliche Polarisierung in den betreffenden Hauptstädten noch weiter zunimmt. Der innere Zusammenhalt der Stadtgesellschaften wird bereits seit Jahrzehnten durch eine räumliche Separierung und Abschottung beim Bau von *Gated Communities* in Frage gestellt.

Alle Hauptstädte benötigen auf dem schwierigen Weg zu einer ökonomisch, sozial und ökologisch tragfähigen Stadtentwicklung das Engagement der Bürgerschaft. Nur durch Teilhabe aller gesellschaftlichen Gruppen kann der soziale Zusammenhalt der städtischen Gesellschaft gewahrt bleiben. Dabei sehe ich jedoch in den gesellschaftlichen Aushandlungsprozessen über die zukünftige Orientierung der jeweiligen Stadt keine Prozesse „*in a symbiotic manner*“ (UN-Habitat WCR 2016:191) oder „*in harmony*“ (Ebd.:115), wie es UN-Habitat beschreibt. Es handelt sich m.E. bei Beteiligungsprozessen von Bürgern und Stakeholdern um Beteiligte mit divergierenden Interessen und unterschiedlicher Durchsetzungsmacht, daher sind m.E. klare rechtliche Rahmenbedingungen und das Primat der Kommunalpolitik essentielle Bestandteile.

M.E. muss es Ziel sein, die **gewählten** Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaften mit Durchsetzungsmacht sowie personellen und finanziellen Ressourcen so auszustatten, dass die Stadt, d.h. die gewählten Vertreter, die zukünftige Stadtentwicklung planen können und nicht private *Developer*. Diese Position ist darin begründet, dass gewählte Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaft anders als internationale Investoren, nur für eine befristete Zeit ein Mandat erhalten haben und ggf. auch abgewählt werden können. Trotz der aufgezeigten Schwächen in den *Governance* Systemen in den untersuchten Hauptstädten erscheint mir die Forderung, dass die lokale Politik, die zukünftige Entwicklung steuern soll, zentral für den gesellschaftlichen Zusammenhalt der städtischen Gesellschaften.

Es sprechen noch weitere Aspekte für das Primat der Lokalpolitik:

- Nachhaltige Stadtentwicklung kann nur mit lokal angepassten Strategien erfolgreich sein. „*There are no simple universal answers to cities that plan, as urbanization trajectories and urban challenges are not uniform across the world.*“ (UN-Habitat WCR 2016:138).
- Lokale Politik ist gefordert, dem vorherrschenden *Primat der Ökonomie*, eine *ökologisch verträgliche Entwicklung* als - zumindest gleichwertiges - Ziel gegenüberzustellen. Dieser Politikwechsel kann nicht von außen verordnet werden.
- *Last but not least* müssen auch ökologisch orientierte Konzepte und Strategien flexibel sein, damit sie an heute noch nicht absehbare Entwicklungen angepasst werden können.

5.1 Allgemeines Literaturverzeichnis

Literatur zu den untersuchten Fallbeispielen ist der jeweiligen Stadt zugeordnet

Amnesty International: <https://www.amnesty.de/laenderberichte>

Asian Development Bank (ADB): Managing Asian Cities: Sustainable and inclusive urban solutions, Mandaluyang Philippines 2008.

Bartetzko, Dieter: Mit Harmonie das Chaos besiegen: Zum Tode des großen japanischen Architekten Kenzo Tange, in: Frankfurter Allgemeinen Zeitung, Nr. 69, 23.03.2005, S. 41

Bekker, Simon; **Therborn,** Göran: Capital Cities in Africa - Power and Powerlessness, Human Sciences Research Council and CODESRIA, Cape Town 2012

Benevolo, Leonardo: Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 2: Die moderne Bewegung, München 1978

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 2000

Binns, Tony; **Dixon,** Alan; **Nel,** Etienne: Africa. Diversity and Development, Oxon/New York 2012

Bose, Michael: Wirkungsanalyse eines stadtreionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung, Hamburg 1994

Bose, Michael (Hsg.): Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region? Hamburg 1997

Bose, Michael: Nachhaltige räumliche Entwicklung megaurbaner Regionen – Ho Chi Minh City, in: PlanerIn 1/2009, S.42-45

Bose, Michael: Verkehr in der Megastadt Ho Chi Minh City: Probleme und Lösungsstrategien, in: Waibel (Hsg.): Ho Chi Minh MEGA City, Berlin 2013, S. 201-232

Bronger, Dirk: Metropolen: Megastädte, Global Cities. Die Metropolisierung der Erde, Darmstadt 2004

Brunn, Stanley D.; **Williams,** Jack F.; **Zeigler,** Donald J.: Cities of the world. World Regional Urban Development, Lanham/Boulder/New York/Oxford 2003

Burdett, Ricky; **Sudjic,** Deyan (Hsg.): The Endless City, London 2007

Burdett, Ricky; **Sudjic,** Deyan (Hsg.): Living in the Endless City, London 2011

Byrne, David: Understanding the Urban, Hampshire/New York 2001

Correa, Charles: The New Landscape, Bombay 1985

Davis, Mike: Planet der Slums, Berlin/Hamburg 2007

D'Auria, Viviana; **de Meulder,** Bruno; **Shannon,** Kelly; Human settlements: formulations and (re)calibrations. SUN Academia, Amsterdam 2010.

Dimoriaku, Ifeyinwa D.; **Obiozo,** Rita N.: Megacities for the masses: Designing with local building and construction materials in Africa; paper for the 2010 Annual "Archibuilt" Workshop - Nigerian Institute of Architects, Abuja 2010

Elleh, Nnamdi: Architecture and Power in Africa, 2002

Freestone, Robert: Urban Nation: Australia's Planning Heritage. Collingwood 2010

Folkers, Antoni: Moderne Achitectuur in Afrika, Amsterdam 2010

Emerging Cities: Keys to understanding and acting, Montpellier 2007 (www.villesendevenir.org)

Garreau, Joel: Edge city: life on the new frontier, New York 1992

GDP: <http://unstats.un.org/unsd/snaama/dnlList.asp>

Gilbert, Alan: Moving the capital of Argentina: A further example of utopian planning? In: Cities No.6, 8/1989:234-242

Girardet, Herbert: CitiesPeoplePlanet – Liveable Cities for a Sustainable World, Chichester 2004

Gordon, David L.A. (Ed): Planning Twentieth Century Capital Cities, (Hardcover) New York / Abingdon 2006; (Paperback) Abingdon, 2009

Hall, Peter; **Pfeiffer,** Ulrich: Urban 21, Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte, Stuttgart 2000

Hall, Peter: Cities of Tomorrow, Oxford 2002

Hall, Peter: Urban and Regional Planning, Forth Edition, London/New York 2002

Hall, Peter: Seven Types of Capital Cities, in: Gordon, David L.A.: Planning Twentieth Century Capital Cities, 2006/2009 S. 8–14

Hall, Peter: What is the Future of Capital Cities, in: Gordon, David L.A.: Planning Twentieth Century Capital Cities, 2006/2009 S. 270–274

Hall, Peter; **Pain,** Kathy: The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe, UK / USA, 2006

Hall, Thomas: Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development, GB, 1997

Healey, Patsy; **Upton,** Robert: Crossing Borders. International Exchange and Planning Practices, Oxon / London / New York 2010

- Hein, Carola:** The Capital of Europe – Architecture and Urban Planning for the European Union, Westport 2014
- Howard, Ebenezer:** Garden Cities of To- Morrow, Eastbourne 1985
- Human Development Report:** <http://hdr.undp.org/en/countries>
- International NewTown Institute:** Work In Progress 2011-2013, Almere, 2010
- Irlon, Ilse; Sieverts, Thomas:** Neue Städte. Experimentierfelder der Moderne, Stuttgart 1991
- Jellicoe, Geoffrey & Susan:** The Landscape of Man. London 1975
- Jones, Gavin W; Visaria, Pravin:** Urbanization in Large Developing Countries. China, Indonesia, Brazil and India, Oxford 1997
- Kainrath, Wilhelm:** Die Bandstadt. Städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung?, Wien 1997
- Kaiser, Lena:** „Nachbarschaft kann man nicht planen“, Interview mit Ingrid Breckner, in: ACHT – Magazin Hamburger Volkshochschulen 7/2016, S. 18-20
- Kaltenbrunner, Robert:** Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Chinas Architekten zwischen kompetitivem Anspruch und parteipolitischer Realität, In: Berliner Beiträge zu Umwelt und Entwicklung, Bd. 2, Berlin 1993
- Kasarda, John; Lindsay, Greg:** Aerotropolis - The way we we'll live next, Atlantis 2011
- Keiner, Marco; Salmerón, Diego:** Africa's Mushrooming Metropolises – Can Urban Growth be sustainable? In: Territorium, Journal of the Institute for spatial Planning: Planning, Design and sustainable Development in Africa, University of Belgrade, Faculty of Geography, No 4/5, 2006, S. 82-97
- Kidokoro, Tetsuo u.a. (Hsg.):** Sustainable City Regions: Space, Place and Governance, Tokyo 2008
- Kostof, Spiro:** Das Gesicht der Stadt, Frankfurt 1992
- Laquian, Aprodicio A.:** Beyond Metropolis, The Planning and Governance of Asia's Mega-Urban Regions, Washington 2005
- Minkenberg, Michael:** Power and Architecture – The Construction of Capitals and the Politics of Space, New York/Oxford 2014
- Moughtin, Cliff; Shirley, Peter:** Urban Design: Green Dimensions, Oxford 2005
- Myers, Garth, A.:** African Cities. Alternative Visions of Urban Theory and Practice, London 2011
- Newman, Peter; Thornley, Andy:** Planning World Cities – Globalization and Urban Politics, New York 2005
- Niclas, Boris:** Funktional geplant. Der Versuch der Realisierung der Charta von Athen in Chandigarh und Brasilia, Masterarbeit, Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, 2009
- Organisation for Economic Co-operation and Development/Ad Hoc Group on Transport and the Environment:** Cities and transport : Athens, Gothenburg, Hong Kong, London, Los Angeles, Munich, New York, Osaka, Paris, Singapore, Paris 1988
- Phillips, David R.; Yeh, Anthony G.O.:** New Towns in East and South-east Asia. Planning and Development, New York 1987
- Pinzler, Petra:** Das Ende der Bestechlichkeit? In: Die Zeit Nr. 12, 13/3/2014, S. 32
- Rogers; Stirk; Harbour & Partners:** Reporting from the front. Ausstellungsbeitrag, 15. Internationale Biennale Architettura Venezia 2016.
- Rothschild, Thomas:** Metropolen im Umbruch: Shanghai / Santiago de Chile / New York / Budapest / Moskau, Wien 2002
- Salet, Willem; Thornley, Andy; Kreukels, Anton:** Metropolitan governance and spatial planning, London/New York 2002
- Sammet, Marie:** Die Kompakte Stadt von morgen, Anforderungen an zukunftsweisende Stadtentwicklungen, Interview mit Klaus Beckmann, in: polis – Magazin für Urban Development, 26/1/2016
- Saunders, Doug.** Aus dem Engl. von Werner Roller: Arrival City - über alle Grenzen hinweg ziehen Millionen Menschen vom Land in die Städte, von ihnen hängt unsere Zukunft ab, München 2011
- Schneider-Sliwa, Rita (Hsg.):** Städte im Umbruch: Neustrukturierung von Berlin, Brüssel, Hanoi, Ho Chi Minh Stadt, Hongkong, Jerusalem, Johannesburg, Moskau, St. Petersburg, Sarajewo und Wien, Berlin 2002
- Schubert, Dirk:** „Heil aus Ziegelsteinen“ – Aufstieg und Fall der Nachbarschaftsidee, in: Die Alte Stadt 2/98, 1998, S. 141-173
- Schubert, Dirk:** Mythos „europäische Stadt“ – Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs, in: Die Alte Stadt 4/2001, 2001, S. 270-290
- Schubert, Dirk:** Die Renaissance der Nachbarschaftsidee. Ein deutsch-anglo-amerikanische Dreiecks-Planungsgeschichte, in: von Petz, Ursula: „Going West?“ Stadtplanung in den USA gestern und heute, Dortmund 2004, S.120-154
- Siebel, Walter:** Nachbarschaft heute, in: ACHT – Magazin Hamburger Volkshochschulen 7/2016, S. 30-31

- Simmonds**, Roger; **Hack**, Gary: Global City Regions—Their emerging forms, London/New York 2000
- Sohn**, Andreas; **Weber**, Hermann (Hrsg.): Hauptstädte und Global Cities an der Schwelle zum 21. Jahrhundert, Bochum 2000
- Sonne**, Wolfgang: Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century, München 2003
- Steele**, James: Ecological Architecture – A Critical History, London 2005
- Speer**, Albert; **Kornmann**, Stefan: Nachhaltiger Städtebau im dynamischen Entwicklungsprozess der Metropole Shanghai, In: IzR 4/5. 2001, S. 227-240
- Taubmann**, Wolfgang (Hsg.): Urban problems and urban development in China [selected papers presented at an international symposium in Shanghai from September 26 to 30, 1991], Hamburg 1993
- Toy**, Maggie: New Towns, London 1994
- Trialog** Nr. 75, (4/2002) Themenheft *New Settlements/Stadterweiterungen*, (Vereinigung zur wissenschaftlichen Erforschung des Planens und Bauens in Entwicklungsländern e.V.), Darmstadt 2002
- Trialog** Nr. 92 (1/2007) Themenheft *Megacities*, (Vereinigung zur wissenschaftlichen Erforschung des Planens und Bauens in Entwicklungsländern e.V.) Darmstadt 2007
- United Nations Centre of Human Settlements (UN-Habitat)**: An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements 1996, Oxford 1996
- UN-Habitat**: The Challenge of Slums: Global Report on Human Settlements 2003, London 2003
- UN-Habitat**: Forced Evictions – Towards Solutions? Second Report of the Advisory Group on forced evictions to the executive director of UN-Habitat. Nairobi 2007
- UN Habitat**: The State of African Cities 2008 – A framework for addressing urban challenges in Africa, Nairobi 2008
- UN Habitat**: The State of African Cities 2010 – Governance, Inequality and Urban Land Markets, Nairobi 2010
- UN Habitat**: The State of the World's Cities 2012/13 - Prosperity of Cities, Nairobi 2012
- UN Habitat**: The State of African Cities 2014 - Re-imagining sustainable urban transitions, Nairobi 2014
- UN-Habitat**: Global Activities Report 2015 – Increasing Synergy for greater National Ownership Nairobi 2015
- UN Habitat**: The State of Asian and Pacific Cities 2015 - Urban transformations Shifting from quantity to quality, London 2015
- UN-Habitat**: World Cities Report 2016, Urbanization and Development - Emerging Futures, Nairobi 2016
- United Nations Development Programme (UNDP)**: Human Development Report 2013 - The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World, New York 2013
- UNDP**: Human Development Report 2015 - Work for Human Development, New York 2015
- Vale**, Lawrence J.: Urban Design of Twentieth Century Capitals. In: Gordon, David L.A.: Planning Twentieth Century Capital Cities, 2006/2009, S. 15–37
- Vale**, Lawrence J.: Architecture, Power, and National Identity, Yale University, London 1992; 2nd Ed. Abington 2008
- Vidyarthi**, Sanjeev: Reimagining the American neighborhood unit in India. In: Healey, Patsy; Upton, Robert: Crossing Borders. Oxon / London / New York 2010, S. 73-93
- World Health Organization**; United Nations Environment Programme: Urban Air Pollution in Megacities of the World, Oxford/ Cambridge 1992
- Worldwatch Institute**: State of the World 2007 – Our Urban Future, London 2007
- Worldwatch Institute** (Hsg.): Zur Lage der Welt 2007. Der Planet der Städte, Münster 2007
- Wright**, Frank Lloyd: The disappearing City, New York 1932
- Ward**, Stephen V.: Planning the Twentieth-Century City: the advanced capitalist world, Chichester 2002
- Ward**, Stephen V.: Transnational planners in a postcolonial world. In: Healey, Patsy; Upton, Robert: Crossing Borders. Oxon / London / New York 2010, S. 47-72

Internet Quellen:

- Abubakar**, Ismaila; **Doan**, Petra, L: New towns in Africa: Are they close to achieving their objectives? Department of Urban and Regional Planning Florida State University, Tallahassee, 2012. http://www.coss.fsu.edu/durp/sites/coss.fsu.edu/durp/files/Abubakar_Doan_2012.pdf.
- Elleh**, Nnamdi: Shared Stories: The own and the foreign: a kaleidoscope of cultural identities in African architecture. (Case Studies of Abuja, Dodoma, Yamoussoukro). Paper for the Congress: African Perspectives, Delft University of Technology 2007 (http://www.bk.tudelft.nl/fileadmin/Faculteit/BK/Actueel/Symposia_en_congressen/African_Perspectives/Programme/African_Architectures/doc/APD_wp_5_elleh_paper.pdf)

Friedmann, Andrew: The Global Postcolonial Moment and the American New Town: India, Reston, Dodoma, in: Journal of Urban History, Haverford 2012, <http://juh.sagepub.com/content/early/2012/02/15/0096144211428765.full.pdf+html>

Gordon, David: Implications for Twentieth-First Century Capital City Planning, Proceedings for IPHS – International Planning History Society Conference 2004 Barcelona: www-etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/0..._p.pdf

Gordon, David: Twentieth century capital city Planning history. Proceedings for IPHS – International Planning History Society Conference 2004 Barcelona: www-etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/075_p.pdf

Grefe, Christiane: "Ein bis zwei Milliarden Menschen könnten in Elendsvierteln landen", Interview mit Dirk Messner, in: Zeit Online 25/4/2016, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2016-04/landflucht-migration-wbgu-arbeit-bildung-kultur>

Johnson, Craig: Green Modernism: The Irony of the Modern Garden Cities in Southeast Asia, 44th ISOCARP Congress 2008, http://www.isocarp.net/data/case_studies/1364.pdf

Malik, Ayyub: Post-Colonial Capitals of South Asia: A Critical Analysis of Chandigarh, Dhaka and Islamabad. Conference and Exhibition Report, in: Global Business and Economic Review (GBER) Vol.3 No.1 S. 68-80. www.edgehill.ac.uk/gber/.../10%20Conference%20&%20exhib.pdf

Planned Cities – Capital Punishments: For an object lesson in the perils of central planning, look no further than what happens when governments plan their own capitals. 18/12/1997
<http://www.economist.com/node/455959>

Pressmann, Amy: Capital Cities: Design of new capital cities (Brasilia, Canberra, New Dehli, Naypyitaw). 2007
<http://www.rudi.net/node/21681>

Schatz, Edward: When Capital Cities move: The Political Geography of Nation and State Building. Working Paper No 303 Southern Illinois University Carbondale.2/2003, S. 1-29:
<http://kellogg.nd.edu/publications/workingpapers/WPS/303.pdf>

Schulz-Richard, Katherine: Capital City Relocation: Countries That Have Moved Their Capital Cities. 04/09/2011.
<http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>

Transparency International: Corruption Perceptions Index 2014,
http://files.transparency.org/content/download/1856/12434/file/2014_CPIBrochure_EN.pdf

Transparency International: Corruption Perceptions Index Report 2015, <http://cpi.transparency.org/cpi2015/>

United Nations: World Urbanization Prospects – The 2014 Revision, 2014,
<https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.Pdf>

United Nations Statistics Division: <https://unstats.un.org/unsd/default.htm>

Die Autoren

Dr.-Ing. Michael Bose, Stadt- und Regionalplaner

- 1977 – 1981 Städtebau-Referendar und Baurat im Landesplanungsamt, Baubehörde Hamburg
- 1981 – 2085 Akademischer Rat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg
- 1985 – 1988 beurlaubt, Reisen durch den Vorderen Orient, Süd- und Südostasien, Teilnahme an einer Ausgrabung, Besuch deutscher EZ- Projekte
- 1988 – 2006 Akademischer Oberrat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg
- 2006 - 2016 Akademischer Oberrat und Leiter des Arbeitsgebietes *Regionalentwicklung und Regionalplanung* an der *HafenCity Universität (HCU) Hamburg*
- Forschungsfelder: Stadtentwicklungsplanung, Planungsmethoden, Planungsrecht und Planungsgeschichte, regionale Siedlungskonzepte und Planungsk Kooperationen in Metropolregionen
- 2005 - 2008 Mitglied des deutsch/vietnamesischen BMBF-Forschungsteams *Mega City HCMC*
- 2010 - 2012 Berater für die Entwicklung des Curriculums des Masterstudiengangs *Urban Planning* an der HCMUARC in HCMC/Vietnam
- 2013 - 2016 Forschungsprojekt: Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Dipl. Bibl., Dipl. Psych. Ursula Bartscher

- 1979 – 1985 Leiterin der Bibliothek im Statistischen Landesamt Hamburg
- 1985 – 1988 beurlaubt, Reisen durch den Vorderen Orient, Süd- und Südostasien, Teilnahme an einer Ausgrabung, Besuch deutscher EZ- Projekte
- 1988 – 1998 Leiterin der Bibliothek im Statistischen Landesamt Hamburg
- 1999 – 2006 Referatsleiterin des Informationscenters mit Bibliothek des Statistikamtes Nord
- 2007 – 2010 Beraterin für Bibliothekswesen im Auftrag des Senior Experten Service (SES) Bonn, mehrere Kurzzeiteinsätze in Phnom Penh, Kambodscha und Sanaa, Jemen