

Unserer Meinung nach ist jetzt dringender als je zuvor eine wahrhaftig grundlegende Neubetrachtung der ökologischen Nische Stadt vonnöten. Schon lang genug haben wir uns mit dem Verständnis zufrieden gegeben, dass es hierbei nur um eine »grüne – saubere – schöne« Umwelt geht. Dieses Verständnis ist zwar nicht ganz falsch, jedoch reicht das nicht aus. Die ökologische Nische Stadt ist — und zwar in erster Linie — der beste Ort zu leben für die Stadtbewohner, jedoch nur dann, wenn Natur und Kultur hier miteinander verbunden werden, wobei die Natur dabei das Fundament bildet. Es ist überaus notwendig, eine Bestandsaufnahme der noch vorhandenen natürlichen Ressourcen

in allen Städten durchzuführen, angefangen bei seinen aller kleinsten Bestandteilen (einem kleinen Grasrand, einem uralten Baum, einem kleinen Kanalabschnitt ...) Wenn wir die Natur verlieren, dann verlieren wir die Lebensumwelt für die Menschen. Jeder Städtebauplan zur Restaurierung des Alten und Aufbau des Neuen muss bei der natürlichen Umwelt als Startpunkt beginnen.

Ebenso müssen wir den schlimmen Naturkatastrophen die Stirn bieten. Aber nur wenn wir die Natur um uns herum achten und erhalten, dann besteht die Chance, dass die Schäden nur sehr begrenzt ausfallen. Ich möchte folgenden Vorschlag machen: Die Stadtverwaltungen konzentrieren ihre Kräfte und Mög-

lichkeiten auf die Wiederherstellung, den Erhalt und den Ausbau der Flüsse, Bewässerungsgräben sowie Seen in den Städten, auf dass diese zu auf der einen Seite zu natürlichen auf der anderen zu kulturellen Anlagen werden, wodurch die ökologische Nische Stadt aufs höchstmögliche verbessert wird. Wenn das nicht sofort geschieht, dann wird es viel zu spät und niemals mehr machbar sein.

Übersetzung aus dem Vietnamesischen von Frank Gerke.

Anmerkung

*) »grün – sauber – schön« ist der Slogan einer Kampagne zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Städten.

Nicht ohne meine Honda

Über Vorlieben und Notwendigkeiten der Motorradnutzung in der Altstadt von Hanoi

von Marita Schnepf-Orth

Die Autorin stellt in ihrem Bericht zum Verkehrsaufkommen in der Altstadt von Hanoi einen ganz pragmatischen, von den Bewohnern der Stadt praktizierten Ansatz von Nachhaltigkeit dar.

Ohrenbetäubender Lärm füllt tagsüber die Straßen von Hanoi. Insbesondere in den engen Straßen des traditionellen Handwerker- und Händlerstadtteils, auch 36-Gassen-Gebiet genannt, dröhnen von sieben Uhr morgens bis acht Uhr abends nicht nur die Motoren, sondern auch die Hupen der Motorräder, des derzeit angesagtesten Verkehrsmittels der Stadt. Die Bedienung einer lauten Hupe ist dabei eine der preiswertesten und besten Strategien, sich möglichst unfallfrei im Verkehrsfluss fortzubewegen.

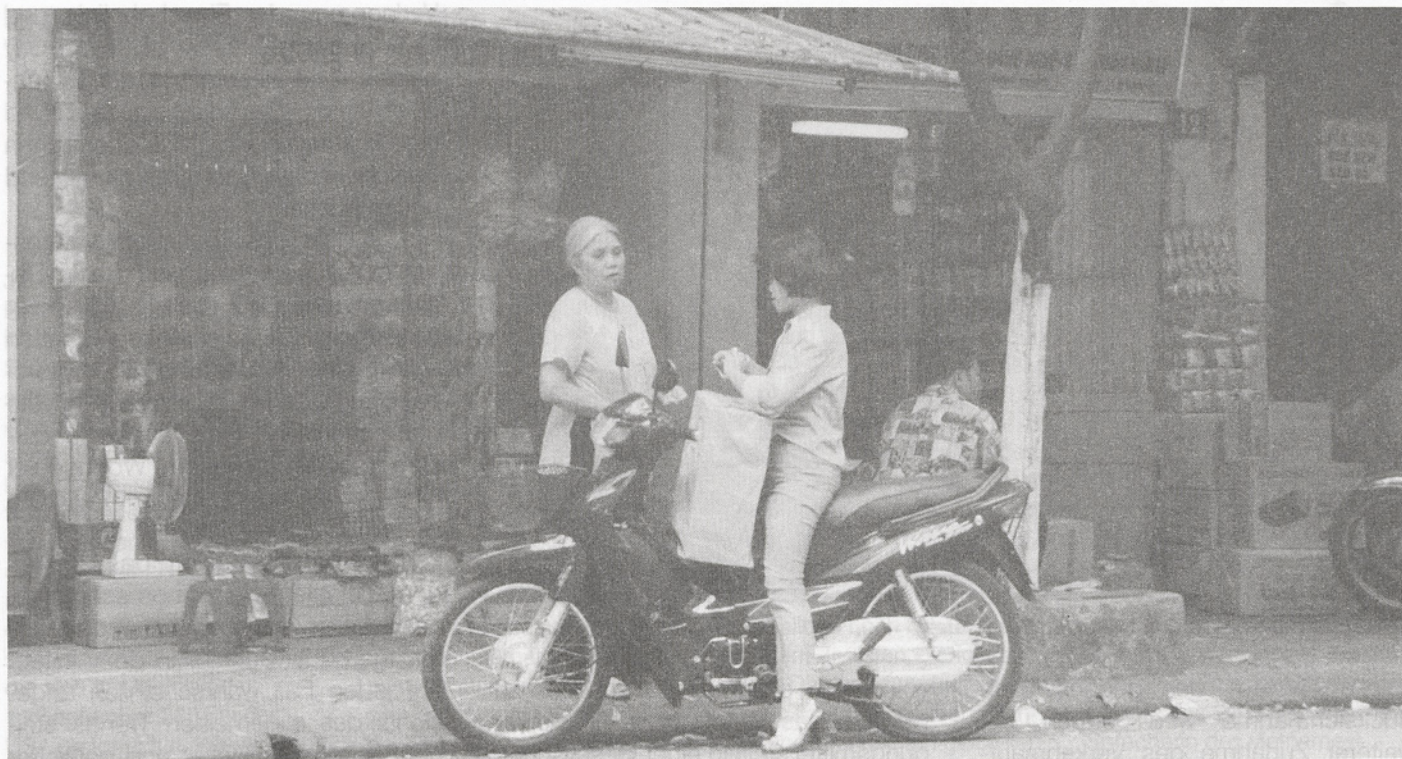
Ein Vergleich der Verkehrsmittelnutzung in einer ganz normalen innerstädtischen Nebenstraße im 36-Gassen-Gebiet verdeutlicht die Vorliebe für das Motorrad. So ergibt eine

eigene Verkehrszählung zu verschiedenen Tageszeiten, dass sich im Tagesdurchschnitt 64 Prozent der VerkehrsteilnehmerInnen mit dem Motorrad fortbewegen, gegenüber 18 Prozent Fußgängern und 12 Prozent Fahrradfahrern. Die langfristigen Gesundheitsschäden durch den hohen Lärmpegel und den in den Atemwegen spürbaren Schadstoffausstoß der Motorräder sind unabsehbar.

Autos und Minibusse spielen bei der Personenbeförderung innerhalb des Altstadtgebietes fast gar keine Rolle (zusammen 2,1 Prozent), und die Busse des öffentlichen Personennahverkehrs können ohnehin nur fünf der insgesamt 68 Straßen des Altstadtgebiets bedienen. Die Betrachtung der Verkehrsmittelwahl

der Gesamtstadt zeigt hingegen einen etwas höheren Anteil der PKW-Nutzung, der heute bei 20 Prozent liegen dürfte (1993 waren es 16 Prozent). Während in Surabaya/Indonesien im Rahmen des GTZ-geförderten »Sustainable Urban Transport Projects« unter anderem bereits mit autofreien Tagen in der Innenstadt experimentiert wird, ist in Hanoi der Anteil der Autos an den Verkehrsmitteln somit noch vergleichsweise gering. Eine der Erklärungen dafür ist das niedrige Durchschnittseinkommen

Die Autorin arbeitet als Raumplanerin in Forschungsprojekten über Stadtentwicklung und »Urban Gender Issues« im Auftrag der Technischen Universität Darmstadt.



Motorrad-Shopping am Straßenrand

der Haushalte. Jedoch bietet das Motorrad als Nachfolgeverkehrsmittel des Fahrrades einige Vorzüge, die sich in der räumlichen Enge der Altstadt auch als langfristig vorteilhaft gegenüber dem Auto herausstellen könnten.

So verkehren in einer ganz normalen Nebenstraße der ökonomisch vitalen Altstadt während des Tages im Schnitt rund 800 Motorräder pro Stunde. Diese transportieren ca. 1200 Personen und Waren. Teilweise sind die Motorräder mit drei oder sogar mit vier Personen besetzt. 77 Prozent der Fahrer sind Männer, während 71 Prozent der Mitfahrer Frauen sind. Dieses hohe Verkehrsaufkommen in den Nebenstraßen ohne Verkehrssammelfunktion wird zu einem großen Teil durch Einzelhandelsnutzungen in fast jedem Haus sowie durch die vielfältigen informellen Verkaufsaktivitäten auf Bürgersteigen und auch Fahrbahnen verursacht. Die etwa 70 Hektar große Altstadt wird von der Hanoier Bevölkerung als riesiges Einkaufszentrum genutzt.

Was macht das Motorradfahren in der Altstadt so attraktiv?

Das Motorrad ist flexibel, wendig, platzsparend und ein Verkehrsmittel, das in den engen Straßen

die höchsten Geschwindigkeiten erreichen kann. Flexibel bedeutet einerseits, dass Motorräder sich bei geringerem Anschaffungspreis ebenso für Personen- und Warentransporte eignen, leichter einen Parkplatz finden und, dass sie Fußgängern, Cyclos und wandernden Straßenhändlerinnen auf den Fahrbahnen besser ausweichen können. Ein wesentlicher Vorteil der Motorräder ist auch, dass sie mehr oder weniger überall am Fahrbahnrand halten können. So blockiert beispielsweise kurzfristig eine Menge wartender Zweiräder vor Kindergärten ganz selbstverständlich die Fahrbahn. Darüber hinaus wird es immer mehr zur Gewohnheit, Einkäufe am Fahrbahnrand vom haltenden Motorrad aus zu tätigen und sich nicht erst einen der bewachten Motorradparkplätze vor den beiden großen Marktgebäuden der Altstadt zu erkämpfen. Das spart Zeit und Mühe.

Das zumeist an der Fassade oder vor den Geschäften präsentierte Warensortiment erleichtert dabei die Auswahl vom Fahrzeug aus, und das überwiegend weibliche Verkaufspersonal der nichtklimatisierten Geschäfte hält sich ohnehin, auf Plastikhokkern sitzend, vor den Geschäften auf. Diese Form des bequemen »Shoppens« nimmt dabei ebenso die weiteren Angebote auf den Gehwegflächen in Anspruch, wie die der tem-

porären Garküchen, Teestände, Zeitungstische etc. Wer auch hier noch nicht das Richtige gefunden hat, trifft nicht zuletzt auf viele wandernde Straßenhändlerinnen, die sich am Fahrbahnrand fortbewegen und ihre Waren zumeist mit der Tragestange über der Schulter transportieren.

Mit dem Motorrad bis an die Theke

Weil tagsüber Bürgersteigflächen privat genutzt werden und immer wieder Verkaufsverhandlungen am Fahrbahnrand stattfinden, müssen die Fußgänger auf die Fahrbahnmitte ausweichen. Die eigentliche Fahrbahnfläche der Straßen wird damit zur Mischverkehrsfläche umfunktioniert. Dabei gilt in Hanoi die Faustregel, dass die Zweiräder stets hinter den sich bewegenden Fußgängern auf der Fahrbahn vorbeifahren, den langsameren Verkehrsteilnehmern dadurch ein Weitergehen ermöglichen. Dementsprechend bewegen sich die Fußgänger, auch wenn sie eine Straße queren, langsam, aber beständig voran. Ihr Bewegungsablauf wird somit für die Zweiräder vorhersehbar. Die durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs bleibt dabei im Durchschnitt unter 20 Stundenkilometern. Dieses einge-



Foto: M. Schnepf-Orth

Altstadt Hanoi — Honda-Parkplatz Bürgersteig

spielte System der gegenseitigen Rücksichtnahme wird jedoch bei weiterer Zunahme des Verkehrsaufkommens störanfällig.

Das 36-Gassen-Gebiet als Einkaufszentrum zieht nicht nur Verkehr an. Mit einer Wohnbevölkerung von ca. 100.000 Einwohnern und hohen Einwohnerdichten produziert der Stadtteil selbst einen Teil des Verkehrsaufkommens. Die insgesamt hohe Anzahl von Personentransporten kann überhaupt nur durch die derzeitige Mischung der Verkehrsmittel bewältigt werden. Nur geringfügige Änderungen zugunsten von Autos würde einen Zusammenbruch des ganzen Verkehrssystems bewirken.

Ein weiterer Vorteil des Motorrads ist der geringe Flächenbedarf beim Parken im Vergleich zum Auto. Auf den Gehwegen ist tagsüber das Nebeneinanderparken von Zweirädern üblich. Der Zugang zu den Geschäften wird für die Fußgänger dadurch zwar erschwert, jedoch scheint das von der ansässigen Be-

völkerung allgemein akzeptiert zu werden. Das Motorrad als Fortbewegungsmittel stellt in einer Gesellschaft mit vielen armen Haushalten ein Statussymbol dar und wird entsprechend präsentiert. Vielerorts werden die Fahrzeuge, auch nur für kurze Parkzeiten, mit Matten abgedeckt, um sie vor Staub und Sonne zu schützen. Die Fürsorge für das Fahrzeug führte weiterhin zur Einrichtung von informellen Bewachungsdiensten und zur nächtlichen Unterbringung in den knapp bemessenen Höfen und engen Ein-Zimmer-Wohnungen.

Mit Bus und Bahn gegen den Kollaps

Die gesamtstädtische Verkehrspolitik hat bereits seit dem vorletzten Masterplan für 2010 ein Ringstraßensystem zur Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehr entworfen und verabschiedet. Diskutiert wird auch immer wieder die

Verlagerung der Eisenbahnlinie und des Hauptbahnhofes aus der City heraus, und neuerdings die Einführung eines Stadtbahnsystems und die Umstrukturierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit zigtausend neuen Bussen.

Für das touristisch interessante Altstadtgebiet sind auch Beschränkungen für den Autoverkehr angedacht. Die vielen Anliegerstraßen sollen eine Aufwertung als Aufenthaltsräume erfahren, zumal private oder öffentliche Grünflächen in diesem hochverdichteten Wohngebiet nicht zur Verfügung stehen. Parkhäuser am Rand der Altstadt sollen zukünftigen Autobenutzern das Umsteigen erleichtern. Allerdings scheint eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in der Altstadt auf jeden Fall wahrscheinlich angesichts des allgemeinen Trends steigender wirtschaftlicher und baulicher Aktivitäten. Der Attraktivität des Stadtteils als Wohn- und Geschäftsstandort wird diese Entwicklung allerdings großen Schaden zufügen. Es wird deshalb ein flexibles und umweltfreundliches Personenbeförderungssystem benötigt, um die Attraktivität der Altstadt zu erhalten und die Umweltbelastungen zu reduzieren. ●

Literatur

- Hendrina Pattiradjawane/Marita Schnepf-Orth: *Genderspezifische Raumanweisung öffentlicher Straßenflächen in innerstädtischen Stadterneuerungsgebieten Südostasiens. Beispiele kleinräumiger Nutzungsaktivitäten in Hanoi und Jakarta. Forschungsbericht am Fachgebiet Planen und Bauen in außereuropäischen Regionen, TU Darmstadt 2001*
- Hanoi People's Committee/SIDA: *Traffic in Hanoi Ancient Quarter, Vietnam Urban Transport Assistance-Project, Hanoi 1995*
- Ministry of Construction (MOC)/Research Institute on Architecture: *Preserving Hanoi's Architectural and Landscape Heritage, Hanoi 1999*

