

Vietnam

Preservation versus Progress?

Systemtransformation als Bedrohung für die Altstadt von Hanoi: Das Beispiel der 36 Gassen

von Michael Waibel

Ohne Zweifel haben die in Vietnam Mitte der 80er Jahre eingeleiteten Reformen, die unter dem Namen Doi Moi bekannt geworden sind, das Land von der internationalen Isolation befreit und für weite Teile der Bevölkerung die Lebensverhältnisse deutlich verbessert. In Vietnams Städten werden die ökonomischen und sozialen Veränderungen im Gefolge dieser Transformation am deutlichsten sichtbar.

Während der schrittweise Übergang von der staatlichen Planwirtschaft hin zu einer Marktwirtschaft bereits weitgehend vollzogen ist, lässt die Kommunistische Partei Vietnams keinen Zweifel an ihrem Alleinvertretungsanspruch: Dem Beispiel Chinas folgend, versucht die KP Vietnams politische Einparteiensherrschaft mit einem marktwirtschaftlichen, pluralistischen System zu verbinden. In vielen gesellschaftlichen Teilbereichen und auf allen administrativen (Planungs-) Ebenen des Landes führte und führt dies zu zahlreichen Problemen, da eine zentralstaatlich organisierte Planungsbürokratie mit dynamischen, unkontrollierten Entwicklungen einer ungezügelter Marktwirtschaft konfrontiert wird.

Überblick

Hanoi gilt als eine der schönsten Städte Südostasiens, da sie im Gegensatz zu den meisten Metropolen dieser Region noch ein weitgehend erhaltenes historisches Stadtzentrum besitzt. Dieses besteht aus drei unterschiedlich strukturierten Teilen:

Der Autor ist Mitarbeiter am Geographischen Institut der Universität Göttingen und beschäftigt sich im Rahmen seiner Dissertation mit den Auswirkungen von Doi Moi auf die Altstadt von Hanoi.

Erstens: Das Gebiet der Zitadelle ist der ehemaligen Sitz der vietnamesischen Kaiser, das jedoch im Laufe der Zeit stark überformt wurde. Gegenwärtig sind nur noch Teile der Anfang des 19. Jahrhunderts errichteten Zitadellenmauern und der Zitadellenturm erhalten geblieben.

Zweitens: Das an die Zitadelle westlich angrenzende Gassengewirr des 36-Gassen-Gebietes ist ein Handels- und Marktgebiet, das primär der Versorgung des kaiserlichen Hofes diente. Dieses Areal gilt als Keimzelle der städtischen Zivilisation Vietnams und wird als integraler Bestandteil der nationalen Identität betrachtet.

Drittens: Das französische Kolonialviertel schließt sich westlich, südlich und östlich an den Hoan-Kiem-See an. Es wurde mit sehr hohem finanziellen und planerischen Aufwand im wesentlichen von den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zur Zeit der Weltwirtschaftskrise errichtet.

Nach dem Abzug der Franzosen 1954 blieb die Physiognomie des Stadtzentrums – abgesehen von einigen sozialistischen Repräsentationsbauten – bis in die achtziger Jahre hinein aufgrund von wirtschaftlicher Stagnation infolge des Zweiten Vietnamkrieges und sozialistischer Mangelwirtschaft nahezu unverändert. Mit dem Einsetzen von Doi Moi hat der Druck auf das städtische Kerngebiet enorm zugenommen: Das

französische Kolonialviertel mit seinen repräsentativen Villen, die leicht in Büroräume umzuwandeln sind, ist das Hauptziel ausländischer und inländischer Großinvestoren und zeigt in jüngster Zeit Ansätze einer modernen Central-Business-District-Entwicklung. Im 36-Gassen-Gebiet hingegen sind ansässige Bewohner die wichtigsten Akteure, die durch Abriss und Neubau ihrer Wohnbauten den historischen Charakter dieses gewachsenen Viertels bedrohen.

Anhand der Entwicklung des 36-Gassen-Gebietes lassen sich die Probleme und Defizite der Stadtplanung in Vietnam geradezu beispielhaft nachzeichnen.

Die Entwicklung des 36-Gassen-Gebietes

Das Gebiet hat – wie erwähnt – seinen Ursprung in der Funktion als Versorgungszentrum für die vietnamesischen Herrscher in der Kaiserlichen Stadt sowie als überregionaler Marktort. Es besteht seit der Stadtgründung im Jahre 1010 und stellt das älteste noch existierende Wirtschafts- und Handelsgebiet Vietnams dar.

Das heutige Straßenmuster geht auf das 15. Jahrhundert zurück, als sich erstmals Gewerbegassen ähnlich den mitteleuropäischen Zunftstraßen des Mittelalters herausbildeten. Dies ist u.a. noch an der

Namensgebung der Straßen ersichtlich: HANG bedeutet Ware(n) und ist den Namen der meisten (54 von heute 70) Straßen des 36-Gassen-Gebietes als Präfix vorgestellt. Zum Beispiel arbeiteten in der Hang-Dao-Straße die Seidenfärber und in der Hang-Bac-Straße lebten die Silberschmiede. Die Tradition der Sortierung der Gassen nach Waren hat sich im wesentlichen bis zum heutigen Tage erhalten. Die Einwohner einer Gewerbegasse waren zumeist Migranten eines Dorfes aus dem Delta des Roten Flusses, die sich in Gilden organisierten. Sie errichteten in ihren Gassen Versammlungshäuser (dinh) und Tempel (chua), wo sie u.a. ihre Dorfheiligen verehrten. Zu den Herkunftsorten bestanden in der Regel weiterhin enge Beziehungen, so dass sich innerhalb einer Straße das Leben in der Dorfgemeinschaft im Prinzip fortsetzte. Über Jahrhunderte fortwährende Grundstücksteilungen führten zur Entstehung der sogenannten Tunnelhäuser mit einer sehr schmalen Front zur Straße, aber einer Länge von bis zu 100 m (siehe Abb.). In diesen Tunnelhäusern lebten und arbeiteten die Familienverbände und verkauften die von ihnen handwerklich hergestellten Produkte.

Im 17. Jahrhundert wurde das Viertel durch einen massiven Zuzug von Chinesen überprägt, die segregiert eigene Gassen bewohnten und überwiegend als Händler agierten. Bis zur französischen Kolonialherrschaft waren die Gassen durch Tore voneinander abgetrennt, die nachts geschlossen wurden. Die französischen Kolonialherren vergrößerten das Straßennetz, ließen die zahlreichen Kanäle zuschütten, die Portale abreißen und errichteten einen zentralen Markt für den Verkauf von verderblichen Produkten. Trotz aller Änderungen durch den Einfluss der französischen Kolonialherrschaft blieb die für dieses Viertel typische Kombination von Wohnen, Arbeiten und das Nebeneinander von Groß-, Einzel- und Zwischenhandel im wesentlichen erhalten.

Nach 1954 verlor das Gebiet als kommerzielles Zentrum an Bedeutung, da viele wohlhabende Händler aus Furcht vor Repressalien – sie galten nun häufig als »Kapitalisten« oder gar »Kollaborateure« – nach Südvietnam emigrierten. Die offengelassenen Geschäftsflächen in Gunstlagen okkupierte der Staat und wandelte sie in staatliche Geschäfte um. Die offengelassenen Wohnflächen

wurden verdienten Kriegshelden und Verwaltungsbeamten der unteren und mittleren Ebenen zugewiesen. Die Handwerker wurden zu Kooperativen zusammengeschlossen. Alte Tempel und Versammlungshäuser blieben erhalten, wurden aber in ihrer Nutzung zu Kindergärten oder kooperativen Fertigungswerkstätten (etwa für Möbel) konvertiert. Ein Großteil der Bewohner arbeitete nun für die staatliche Verwaltung. Erst mit der Wiedervereinigung 1976 erfuhr der Privatsektor – zunächst auf informeller Basis – eine gewisse Wiederbelebung durch die Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen zu Ho-Chi-Minh-Stadt. Mit Beginn von Doi Moi lebte die Handelstätigkeit im formellen wie informellen Sektor wieder sehr stark auf: In den zentralen Straßen wurde bereits 1988 nahezu jedes Haus an seiner Front als Geschäft genutzt.

Entwicklungsdruck und Zielkonflikte im 36-Gassen-Gebiet

Nach 30 Jahren Vernachlässigung bzw. Nichtbeachtung stand das 36-Gassen-Gebiet Ende der achtziger Jahre vor einer Vielzahl von Herausforderungen:

Es war aufgrund von Überbelegung vieler Tunnelhäuser extrem überbevölkert und wies mit bis zu 1.900 Personen/ha eine der höchsten Einwohnerdichten in Südostasien auf. Insgesamt lebten dort ca. 90.000 Menschen auf engstem Raum. Freiflächen wie Innenhöfe waren in den vergangenen Jahrzehnten meist zur Wohnraumgewinnung überbaut worden.

Der bauliche und gebäude-technische Standard der meisten Häuser war schlecht und die technische Infrastruktur unzureichend.

Das Viertel litt durch die einsetzende Massenmotorisierung (v.a. mit Motorrollern) unter einem enormen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs, der mit einer zunehmenden Lärm- und Luftbelastung einherging.

Eine neue Klasse von Händlern, die von der Wiederbelebung des Viertels als kommerzielles Zentrum profitiert hatte, wollte dort weiterhin Handel treiben, die unzureichenden Wohnverhältnisse in den Tunnelhäusern aber nicht länger tolerieren.



Viele Tunnelhäuser sind in einem schlechten Zustand.

Foto: M. Waibel

Planungsansätze

Internationale Experten und Organisationen (allen voran die UNESCO) wie auch einheimische Architekten erkannten rasch das Potential des 36-Gassen-Gebietes und entwarfen mit viel Enthusiasmus und für viele Millionen Dollar eine große Zahl von Plänen zur »Rettung« des Viertels. Zunächst wurden Listen von erhaltenswerten Gebäuden, vor allem Tempel und alte Versammlungshäuser, die nicht umgestaltet oder abgerissen werden durften, aufgestellt. Einig waren sich die Planer über die Notwendigkeit der Erstellung von baugesetzlichen Richtlinien, etwa der Festlegung einer Mindestgeschosszahl für Gebäude, um die Errichtung von nicht an die Umgebung angepasster Neubauten zu vermeiden. Auch wurde eine Neustrukturierung der zuständigen Planungsinstitutionen, die eine Abkehr von der bislang praktizierten Top-Down hin zu einer Bottom-Up-Planung beinhaltete, gefordert. Einige Planer wollten die dicht besiedelten Wohnblöcke der Tunnelhäuser radikal entkernern und auf den neu geschaffenen Freiflächen Grünanlagen und hochgeschossige Bauten errichten.

Das größte planerische Problem stellten die überfüllten Tunnelhäuser mit ihrer unzureichenden Wohnqualität dar. Aufgrund zahlreicher Brände und militärischer Auseinandersetzungen in der Vergangenheit sind diese nur scheinbar alt: Einer Studie zufolge, in der über 2.300 Häuser in 33 Straßen im 36-Gassen-Gebiet untersucht wurden, sind nur sieben Prozent der Gebäude vor 1900 und nur neun Prozent zwischen 1900 und 1930 errichtet worden. Die restlichen 84 Prozent wurden erst nach 1930 gebaut. Die einzelnen Häuser als solche stellen für sich noch keinen besonderen zu erhaltenden Wert dar, sondern gewinnen ihre Bedeutung als Ensemble: Sie — so die zugegebenermaßen idealtypische Vorstellung der Planer — sollten als Basis eines einzigartigen kombinierten Lebens-, Wohnungs- und Arbeitsraumes erhalten bleiben, um den Bewohnern die Möglichkeit zu geben, ihre traditionelle Lebens- und Arbeitsweise, ihren »way of life« fortzuführen. Weitere Pläne zur Rettung der Tunnelhäuser beschränkten sich auf bloße Fassadenkosmetik oder wollten den Häu-

sern neue Funktionen zuweisen. Es bestand insgesamt eine große Unklarheit über die Zielvorgaben.

Ursachen für das Scheitern der Pläne

Die Umsetzung aller Pläne scheiterte vor allem aus vier Hauptgründen:

Erstens: Das gesamte Gebiet weist eine kleinteiligzersplitterte Parzellenstruktur auf, die ein großes Hindernis für die Umsetzung von großräumigen Planungs- und Sanierungsvorhaben darstellt.

Zweitens: Es fehlt der Stadtverwaltung an finanziellen Mitteln für großräumige Sanierungs- oder Umsiedlungsmaßnahmen. Internationale Organisationen finanzierten zwar eine Vielzahl von Plänen, nicht aber konkrete Umsetzungsmaßnahmen.

Drittens: Die Bewohner selbst wollten sich — etwa im Zuge von Entkernungsmaßnahmen — nicht aus dem zentralen Gassen-Gebiet in periphere Gebiete umsiedeln lassen.

Viertens: Für die Umsetzung von solchen Projekten fehlte es an ausreichenden institutionellen Voraussetzungen und adäquat ausgebildetem Fachpersonal aus dem Bereich der Stadtarchitektur und Stadtplanung. Außerdem fehlten baurechtliche Richtlinien zum Schutz der Altstadt.

Gerade der letztgenannte Punkt ist vielleicht am meisten dafür verantwortlich, dass bis Mitte der neunziger Jahre die bauliche Entwicklung im 36-Gassen-Gebiet relativ unkontrolliert vonstatten ging. Bereits 1993 enthüllte eine Studie, dass die Hälfte aller alten Gebäude im 36-Gassen-Gebiet zerstört bzw. neu oder umgebaut worden waren. Akteure waren häufig jedoch keine ausländischen Investoren, sondern Transformationsgewinner aus dem 36-Gassen-Gebiet selbst. Diese errichteten, über die entsprechenden finanziellen Mittel verfügend, neue Wohnhäuser oder Minihotels, die mit fünf Stockwerken alle übrigen ein- bis dreistöckigen Gebäude weit überragten und sich in keiner Weise an die lokale Architektur anpassten.



Foto: M. Weibel

Neue Gebäudetypen verdrängen lokale Architektur.

Modifikation der Planungsebene und neue Richtlinien

Ein sogenannter Masterplan für das gesamte Stadtgebiet von Hanoi wurde erstmals 1993 verabschiedet. Dieser inzwischen mehrfach aktualisierte Plan weist dem 36-Gassen-Gebiet eine Rolle als Handels- und Touristenzentrum zu, das erhalten und renoviert werden muss, beinhaltet aber keine Einzelmaßnahmen, die den Schutz dieses Gebietes betreffen. Hochhausbauten sollen immerhin nicht mehr im Stadtzentrum, sondern in neuen Stadtteilen, vor allem im Westen und Südwesten und in einem neu zu errichtenden Geschäftszentrum am Westsee entstehen.

Erst mit Einsetzung einer neuen Behörde, dem Büro des sogenannten Chefarchitekten, wurde 1992 eine Administration auf kommunaler Ebene geschaffen, die allein für die

Kontrolle der gesamten Bautätigkeit innerhalb der Stadtgrenzen sowie die Erstellung von baurechtlichen Richtlinien für erhaltenswerte Areale verantwortlich ist. Das Büro des Chefarchitekten untersteht direkt dem Volkskomitee der Stadt Hanoi, der wichtigsten Verwaltungsbehörde in der Stadt. Das Büro des Chefarchitekten entwarf relativ zügig erste Richtlinien, die den Erhalt des 36-Gassen-Gebietes betreffen und im August 1993 offiziell vom Volkskomitee gebilligt wurden. Diese beinhalteten zum einen die Zielformulierung, dass alle als Baudenkmäler klassifizierten Bauten erhalten und bei Bedarf restauriert werden müssen. Zum anderen wurden alle Privatpersonen verpflichtet, bei dieser Behörde Bau- oder Abrissgenehmigungen zu beantragen. Darüber hinaus wurde für Gebäude mit Straßenfront eine maximale Anzahl von drei Stockwerken und für Gebäude innerhalb von Wohnblöcken eine maximale Anzahl von 4 Stockwerken festgelegt.

Zwei Jahre später, also 1995, wurde vom Chefarchitekten erstmals eine baurechtliche Abgrenzung des 36-Gassen-Gebietes vorgeschlagen und weitere Einzelmaßnahmen zum Schutz des 36-Gassen-Gebietes dem Volkskomitee zur Billigung vorgelegt. Die Billigung zum offiziellen Gesetz erfolgte allerdings erst 1997, was die lange Dauer der legislativen Entscheidungsfindung innerhalb einer sozialistischen Planungsbürokratie veranschaulicht.

Mit dem Ziel, den Schutz des 36-Gassen-Gebietes weiter zu verbessern, wurde Anfang 1998 ausschließlich für dieses Areal eine neue zuständige Behörde geschaffen, das sogenannte Ancient Quarter Management Board, welches bewusst im Zentrum des 36-Gassen-Gebietes angesiedelt wurde.

Planungsdefizite

Trotz offizieller Verabschiedung der genannten Richtlinien zum Schutz der Bausubstanz geht die Zerstörung der Altstadt – wenn auch etwas verlangsamt – weiter. Dies hat mehrere Ursachen:

1. Das Volkskomitee von Hanoi verfügt nicht über genügend finanzielle Mittel, um fällige Erhaltungs- und Restaurationsarbeiten durchführen zu lassen.

2. Es gibt nicht genügend Personal, das die Einhaltung baurechtlicher Vorgaben und Richtlinien kontrolliert und durchsetzt.
3. Es fehlt an erfahrenen Stadtplanern, die mit den Gegebenheiten in einer Marktwirtschaft vertraut sind. Fast alle vietnamesische Experten wurden in den ehemaligen sozialistischen Bruderstaaten ausgebildet.
4. Die Höhe des Personalbestandes insgesamt ist zu gering: Eine AusAID-Studie von 1997 weist darauf hin, dass in Kuala Lumpur, einer aufgrund der Einwohnerzahl mit Hanoi vergleichbaren Stadt, die Zahl der Architekten und Stadtplaner in den zuständigen Behörden um ein Vielfaches höher liegt.
5. Die meisten Personen wissen von den baurechtlichen Bestimmungen, aber deren Befolgung ist für sie zu kompliziert, zu teuer und vor allem zu zeitaufwendig. Als Konsequenz werden die Richtlinien ignoriert, per Bestechung außer Kraft gesetzt oder die eventuell folgende Zahlung von Bußgeldern in Kauf genommen.
6. Die Planungsabläufe insbesondere auf der Mikroebene sind zu kompliziert und institutionelle Zuständigkeiten teilweise unklar.
7. Für die Umsetzung von Projekten auf Mikroebene wird nicht ausreichend ausländische Hilfe eingeworben.
8. Aufklärende Maßnahmen, etwa Ausstellungen über die historische Entwicklung ihres Gebietes, werden noch zu wenig als Mittel eingesetzt, um die Identifizierung der Bewohner mit ihrer Altstadt zu erhöhen.
9. Steuerliche Anreize zur Einhaltung von baurechtlichen Richtlinien werden noch nicht als Maßnahmen eingesetzt.
10. Der Planungsprozess ist noch nicht genügend demokratisiert: Möglichkeiten der Partizipation für die Bevölkerung sind nicht ausreichend gegeben.

Aktuelle Entwicklungen

Im Juli 1999 publizierte das Volkskomitee der Stadt Hanoi neue, detailliertere baurechtliche Richtlinien zusammen mit einer Liste, in der die im Staatsbesitz befindlichen Häuser

im 36-Gassen-Gebiet den ansässigen Bewohnern zum Kauf angeboten wurden. Als schützenswert klassifizierte Gebäude befinden sich nicht auf dieser Liste, auch sind Häuser in kommerziellen Gunstlagen (etwa in der Hauptgeschäftsstraße Hang Dao) nicht aufgeführt. Mit dem Verkauf dieser Häuser versucht die Stadt mehrere Ziele auf einmal zu erreichen: Sie möchte zum einem ihre Einnahmen erhöhen und zum anderen die Sanierung der Bausubstanz (bei ausdrücklicher Verpflichtung zur Einhaltung der baurechtlichen Regulierungen) auf die Käufer abwälzen. Den Käufern wird die Möglichkeit gegeben, ihre Häuser oder Teile davon (etwa die Geschäftsflächen) zu vermieten oder zu verkaufen – auch an Personen, die bislang nicht im 36-Gassen-Gebiet wohnen. Inwieweit dies die baulichen und sozialen Strukturen in diesem Gebiet weiter verändern wird, ist schwer abzuschätzen. Sicher ist, dass damit Verdrängungsprozessen der autochthonen Bewohner Vorschub geleistet und sich die sozialräumliche Differenzierung und Polarisierung in diesem gewachsenen Viertel beschleunigen wird.

Spannungsfelder und Zielkonflikte der Entwicklung im 36-Gassen-Gebiet stellen sich als Spiegelbild der komplexen Dynamik von Transformationsprozessen auf der nationalstaatlichen Ebene dar.

Obwohl bereits mit Beginn von Doi Moi die Gefahren für das 36-Gassen-Gebiet von inländischen und ausländischen Experten erkannt wurden, kam es zu einem großen *time-lag*, bis gegensteuernde Maßnahmen seitens der Stadtplanung ergriffen und durchgesetzt wurden. Solange die Anpassungen im bürokratischen Planungsprozess der realen Geschwindigkeit der Entwicklungen hinterherhinken, können der Charakter und die Identität dieses gewachsenen Handelsviertels nicht nachhaltig bewahrt werden. Ebenso erscheint fraglich, ob auch in anderen Gesellschafts- und Planungsbereichen eine fortschreitende Pluralisierung unter Beibehaltung einer Einparteienherrschaft erfolgreich sein kann.