

Disziplin und Chaos III : eine Betrachtung über japanische urbane Gegenwartsprobleme

Autor(en): **Brunner, Conrad U.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 10: **Mehrfache Nutzung**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45926>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Disziplin und Chaos III

Eine Betrachtung über japanische urbane Gegenwartsprobleme

Von Conrad U. Brunner

Tokio, Großstadtprobleme. Entstehung, Wachstum und Gliederung

Tokio ist zusammen mit New York die jüngste der großen Weltstädte und nach neusten Erhebungen die größte Stadt der Welt. Erst zu Beginn des 17. Jahrhunderts kam Edo, der nachmalige Tokio, als Machtsitz des Tokugawa-Shogunats zu Bedeutung und löste damit Kyoto als 800jährige Hauptstadt und Sitz des Kaisers ab. Rapid einsetzende Besiedlung machte Tokio schon zu Ende des 18. Jahrhunderts zu einer 1½-Millionenstadt, was damals die größte Stadt der Welt bedeutete (London 800 000, Paris 500 000). Aus dieser Zeit, in der Tokio zwar ein von der Welt isoliertes, aber feudales von der Samurai-Klasse beherrschtes Leben führte, stammen die ersten Landauffüllungen in der Tokio Bay zum Gewinn von Land für Hafenanlagen und für Bauten für den blühenden Handel. Nach dem Zusammenbruch des Shogunats und der Restauration des Kaisers 1868 erlebte Tokio zuerst mit der Abwanderung der Samurai einen Bevölkerungsschwund bis auf 800 000 Einwohner. Erst kurz vor der Jahrhundertwende, als die expansive Weltöffnung der Meiji-Periode mit neu belebtem Handel und Industrialisierung erste Resultate zu zeigen begann, stieg die Bevölkerungszahl wieder zur alten Größe, um fortan rapid weiter zu wachsen.

Im Zuge der Umwandlung des Agrarstaats in ein zentralisiertes, industrielles Staatswesen

bildete sich eine Konzentration aller Verwaltungs- und Dienstleistungsbetriebe im Umkreis um den Kaiserpalast neben den sich entlang der Tokio Bay ausbreitenden Industrie- und Hafengebieten. Weder das Kantoerdbeben von 1923 noch die großen Verluste durch die starken Emigrationen während der Kriegszeit konnten Tokios Vergrößerung aufhalten. In dieser Phase setzte eine Ausdehnung in westlicher Richtung zu höherliegenden Gebieten ein, die vor Überflutungen weit sicherer waren als die zum Teil unter dem Meeresspiegel liegenden Auffüllungen entlang der Bay. Bei einer seit 1920 abnehmenden Geburtenzuwachsrate (mit Ausnahme der kurzen Spitze nach dem letzten Krieg) ist dieses Wachstum ein reiner Wandererwerb. Heute gliedert sich Tokio in die alten 23 Ku mit etwa 9 Millionen Einwohnern auf 500 km² (1970) und in den Tokio-to (Metropolitan Tokyo) mit etwa 11 Millionen Einwohnern auf 2000 km². Dieser Tokio-to ist seit 1943 Regierungs- und Verwaltungseinheit, mit einem Spezialstatus den übrigen 45 Präfekturen Japans gleichgestellt.

Im planerischen Sinne ergeben sich noch drei zusätzliche Größenordnungen: das überbaute Gebiet (15 bis 40 km Radius), der Vortortsgürtel (50 bis 60 km) und die nationale Hauptstadtregion mit einem Einflußbereich innerhalb eines Radius von 150 km. Für die ganze Region sind seit der Schaffung der Planungskommission der nationalen Hauptstadtregion 1956 zwei Master-Pläne ausgear-

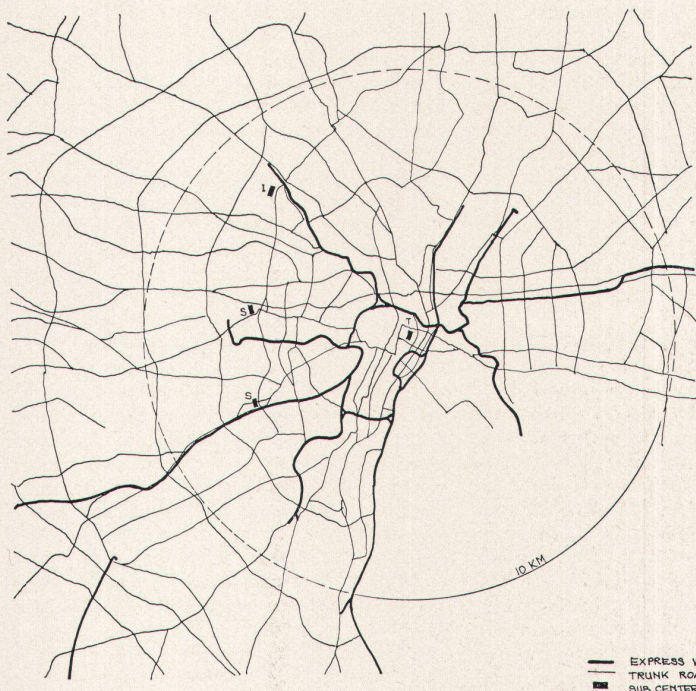
Die ersten beiden Teile dieser Artikelserie haben sich mit dem traditionellen Hintergrund und der allgemeinen urbanen Situation auseinandergesetzt, die in Japan den scheinbaren Widerspruch von Disziplin und Chaos hervorgebracht haben. Der letzte Teil beleuchtet einige spezifische Probleme Tokios, die mit der bestehenden Planungsdoctrin verglichen werden.

beitet worden (1958 und revidiert 1968), in denen diese Kommission als Koordinator der verschiedenen beteiligten Ministerien und Präfekturen auftritt. Das überbaute Gebiet zählte 1965 20 Millionen Einwohner und wird nach Ablauf dieser zehnjährigen Planungsphase 25 Millionen aufweisen. Die Region wird sich von 27 Millionen in 1965 auf 33 Millionen in 1975 vergrößern und umfaßt heute mit 30 Millionen Einwohnern 30% der Bevölkerung Japans auf 36 000 km² (10% der nationalen Grundfläche). Das Wachstum der eigentlichen Stadt ist heute stagnierend. Allerdings hinkt die Wachstumsrate der Metropolis von etwa 2% pro Jahr noch stark hinter dem Vortortsgürtel mit über 4% jährlich her.

Mit einer geringen durchschnittlichen Geschosshöhe im Tokio-to-Raum von 1,35 und einem Straßenanteil von nur 10% der Gesamtfläche hat Tokios endlos sich hinziehendes Dächermeer seine eigene Charakteristik. Das seit dem großen Erdbeben von 1923 bestehende Höhenbeschränkungsgesetz von 31 m ließ neben den unübersehbaren zweigeschossigen Wohngebieten analog endlose neugeschossige Geschäftshäuserzeilen im Stadtzentrum entstehen. Erst neuerdings mit der Einführung einer *Setback-Regulation* (1:1,25 bis 1:2,5 gemessen vom jenseitigen Straßenrand) und einer maximalen Geschosflächenzahl: zwei bis vier für Wohngebiete, sechs bis zehn für Geschäftshäuser) haben sich höhere Gebäude durchgesetzt. Gleichzeitig mit der Verbesserung der Erdbebenwissenschaft und mit der Zuhilfenahme von Computern für die Berechnungen des Verhaltens bei simulierten Erdbeben sind heute Hotel- und Geschäftshäuser bis zu 50 Geschossen in Tokio gebaut worden. Diese Gebäude, die auf relativ großen, allseitig von Straßen umgebenen Grundstücken liegen, können voll von der Setback-Regelung profitieren. In den praktisch 100% überbauten Wohngebieten des 10- bis 20-km-Gürtels ist ein radikaler Substitutionsprozeß im Gange: Alte, niedrige Wohnhäuser auf inzwischen um ein Vielfaches verteuertem Land werden durch fünf- bis zwölfgeschossige kommerzielle Bauten und «Mansions» verdrängt, die meist den imaginären Winkelebenen des Gesetzes genau folgend zu einem neuen Vernacular der Wohnbauten führen.

Die Dachlandschaft

Aus dem innerhalb des ersten Rings der Yamanote-Linie bestehenden Landpreisdruck sind Mischungen von bizarren bis erfreulichen architektonischen Leistungen entstanden. Monströse zwei- bis sechsgeschossige Werbeaufbauten auf dem Dach scheinen den erwähnten gesetzlichen Höhenbeschränkungen nicht zu unterstehen. Entlang der Bahnlinien und in den beiden Hauptzentren Ginza und Shin-



1
Tokio. Netz der Expres- und Hauptstraßen. Dem alten Sternsystem wird eine zunehmende Zahl von konzentrischen Ringen überlagert



2
juku ist eine eigentliche Eskalation des Überdimensionierens vom mehrgeschossigen Bierglas über die riesenhafte Kamera zum Jumbo-Bulldozer und neuerdings zum viermotorigen Flugzeug in natürlicher Größe auf dem zehnten Geschoß ausgebrochen. Riesige computer-gesteuerte Leuchtwände zaubern zwanzigminütige filmähnliche Lichtprogramme hervor. Neuerdings wird ein Laserstrahl von einem 30geschossigen Gebäude durch den Nachthimmel geschossen, um die Lufttransparenz zu messen oder einfach um Technik zu demonstrieren.

Die Dächer der Innenstadt bilden eine eigentliche japanische Subkultur: Nicht nur haben die über 20 großen Warenhäuser von je 50 000 bis 100 000 m² Verkaufsfläche alle ein Kinderparadies auf ihrem Dachgarten, komplett mit Riesenrad, allerhand jahrmarktähnlichen Miniaturzügen und einem Rosengarten, sondern auch private Geschäftshäuser wetteifern im Gebrauch ihrer Dachgeschosse. Bei der großen Verbreitung des Golfsports ist es nicht verwunderlich, daß verschiedene neungeschossige Häuser eine Golftrainingsbahn samt Rasenfläche auf dem Dach installiert haben mit 10 bis 20 Bahnen. Andere Dächer werden zur Mittagszeit zum Baseball-Training-Center mit großem, allseitigem Fangnetz oder ganz einfach zum Freiluft-Picknick- und Spielplatz, was allerdings zu Zeiten starker Luftverschmutzung ein geteiltes Vergnügen ist. Viele Bürohäuser haben, um dem vorgeschriebenen Parkplatz-erfordernis zu genügen, mechanische Lifts eingebaut, die auf der knappen Dachfläche auf kostspielige Weise im zehnten Geschoß Wagen parkieren.

In Wohngebieten ist das Dach beliebteste Ausdrucksform eigenen Gestaltungswillens. Mit primitiven Mitteln werden selbstgebaute Plattformen auf die darunter und darüber liegenden Dächer abgestützt und zum Wäschetrocknen, Blumenzüchten, für einen Taubenschlag oder zum Sonnenbaden benützt. Oft werden noch Wasserehitzer auf dem Dach installiert, die auf einfache Weise die Sonnenwärme ausnützen. Zusammen mit der leichten An- und Umbaufähigkeit des Holzhauses geben sie den Wohngebieten einen vielfältigen Charakter, der sowohl Homogenität der Materialien, der Grundformen

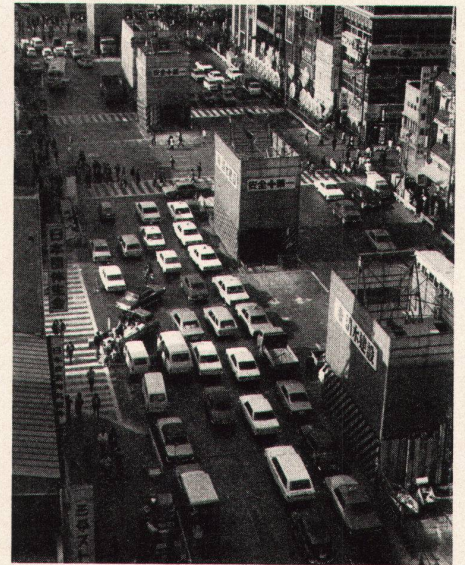


3
und des Maßstabs wie auch eine Vielfalt der persönlichen Ausdrucksformen manifestiert.

Bauen und Umbauen

Mit Ausnahme der privaten Holzhäuser, die von einem Zimmermann in Monatsfrist erstellt werden, sind für größere Bauten fast nur Generalunternehmer am Werk. Diese Firmen, von denen die größten in allen bedeutenden Städten Filialen haben und einen in die Tausende gehenden Zeichner-, Techniker- und Ingenieurstab beschäftigen, besitzen auch ihre eigenen Design Teams. Für die freierwerbenden 60 000 Architekten Japans ist die Lage schwierig, da ihre kleinen Büros größere Aufträge ohnehin nicht bewältigen können. Die Generalunternehmer andererseits übernehmen auch einen überwältigenden Anteil der mittelgroßen Bauten in eigener Regie. Japans Architekten befinden sich denn auch ständig in einem bitteren Kampf um Prominenz oder um Realisierungsmöglichkeiten, bei dem eigenes Image und Prestige oft weit über Dienstleistung an Auftraggeber und Benützer gestellt wird. Die acht größten Architekturzeitschriften, die alle in Tokio erscheinen, sind ein williges Forum, um die egozentrischen Vorstellungen frustrierter Architekten zu propagieren. Die Design Teams der Generalunternehmer andererseits, zusammengesetzt aus den gleichen Absolventen der gleichen bekannten Architekturschulen, produzieren in ruhiger Art und Weise Bauten von hoher Qualität.

Das Straßenbild der Innenstadt Tokios ist seit ungefähr zehn Jahren eine permanente Baustelle. Der Belag der Ginza und anderer wichtiger Straßen besteht beinahe ständig aus gerippten Stahlelementen, die nachts entfernt werden, um im Tagbau am Hochstraßen-Untergrundbau oder einfach am Ausbau der argbedrängten Infrastruktur zu arbeiten. Es zeigt sich ein seltsames Bild, wenn die vom Verkehr gefüllten Straßen nach dem Abflauen des abendlichen Stoßverkehrs nach 21 Uhr sich plötzlich unter Scheinwerferlicht in Großbaustellen mit Pneukränen, Lastwagenkolonnen, Arbeiterheeren und Preßluftschlämmern verwandeln.



4
2
Shinjuku. Integration Werbung-Architektur?
3
Tokio, Nihombashi. Kinderparadies auf dem Dach eines Warenhauses
4
Tokio, Shinjuku. Provisorische Stahlstraßen während des Baus der U-Bahn

Abwanderung in die Vororte

Der allmähliche Auszug der letzten Bewohner aus der Innenstadt, die über oder hinter ihrem Laden oder ihrer Werkstatt auf engem Raum hausten, nimmt im gleichen Maß zu, wie die Dichten der außenliegenden Wohngebiete von 200 bis über 300 Einwohner pro Hektare wachsen. Einmal geflohen, bringen die enormen Fahrzeiten zur Innenstadt oft eine gänzliche Umlagerung der Aktivität mit sich. Frauen verkehren nur noch in ihren Wohngebieten, Männer pendeln 1 bis 1½ Stunden pro Fahrt per Bus, Bahn und Untergrundbahn zwischen Wohn- und Arbeitsort hin und her. Als Ausweg aus dem Transportproblem werden oft Büros aus der Innenstadt in verkehrsgünstiger gelegene Quartiere verlegt.

Das amerikanische Bild des wohlhabenden Mittelstandes in den Vororten und der «Lower-Class»-Gebiete im alten Stadtzentrum ist in Tokio vertauscht: Wohlhabende Familien haben ihren Wohnsitz seit der Edo-Zeit in der Nähe des Palastes oder heute innerhalb des ersten Ringes. Mit zunehmender Distanz wohnen ärmere Schichten. In Gebieten über 30 km wohnen die neusten Zuwanderer aus ländlichen Gebieten (über 200 000 im Tokio-to pro Jahr und weitere 400 000 im Vorortsgürtel), die sich mit dem niedrigeren Lohnniveau der Landgebiete oft nur eine behelfsmäßige oder minderwertige Behausung leisten können und sich nur langsam an den neuen großstädtischen Lebensstil gewöhnen. Die von der öffentlichen Hand erstellten Wohnungen sind denn auch immer lange Zeit im voraus gebucht, und die Neuerstellung kann nur knapp hinter dem Wandererfolg nachkommen.

In großen amerikanischen Städten ist es dem Touristen kaum möglich, bei der Fahrt vom

Flugplatz zur Stadt dem Anblick der riesigen, traurigen Slums zu entgehen. Tokio hat nach diesen internationalen Maßstäben keine eigentlichen Slums. Nur in einem kleinen Gebiet nördlich des alten Handwerkerzentrums Asakusa hat sich in Tokio eine Agglomeration schäbiger Hütten und verwahrloster Herbergen gebildet, die den Ärmsten, den Alten und Hilflosen ungenügendes Obdach bieten. Die Zahl der Häuser, die dem niedrigen Standard der Hygiene und Sicherheit nicht genügen, erreicht mehr als 200000 und umfaßt große Gebiete von flut- und feuergefährdeten Distrikten im Nordosten des Stadtkerns. Einige der Gebiete, die von industrieller Verschmutzung derart gefährdet sind oder durch die oben beschriebenen Maßnahmen nicht mehr gerettet werden können, sollen ganz disloziert werden. Künstlich geschaffenes Land und die im äußeren Gürtel verbreiteten Schlafstädte und Satellitenzentren sollen dazu als Landreserve dienen.

Die Motorisierung

Bei einem Motorfahrzeugbestand von über 1,3 Millionen innerhalb der Stadt Tokio ist es offensichtlich, daß das Verkehrsproblem, die daraus resultierenden Gefahren, Lärm und Luftverpestung zu den Hauptproblemen der größten Stadt der Welt gehören. Dramatische Änderungen sind bei der Kenntnis der Problematik nicht zu erwarten. Eine erfreuliche Einführung einer verkehrslosen Periode jeden Sonntag zwischen 12 bis 18 Uhr in den beiden größten und beliebtesten Einkaufszentren Ginza (in der Innenstadt) und Shinjuku (dem neuen Zentrum am westlichen Gegenüber des Ringes von Tokio gelegen) hat schon positive Auswirkung auf die ganze Umgebung gezeigt. Sonntage sind ohnehin die stärksten Einkaufstage und die einzigen arbeitsfreien Tage der Beschäftigten, die diese Zeit dazu benützen, mit ihrer Familie in den großen Warenhäusern oder anderen Spezialgeschäften ihre Einkäufe zu tätigen. Das Projekt hatte aber einen eigentlichen «Instant-City»-Effekt, d. h. der gestoppte Verkehr (wenn auch nur für beschränkte Zeit) führt zu einer derartigen Popularisierung, daß ein weites Publikum diese Zeit nur zu einem nicht zweckgebundenen Ausflug in diese Gebiete benutzt, die gesäumt sind von Sonntagsspaziergängern und Hobbyphotographen, was eine Konzentration neuer Aktivitäten im Straßenraum stimuliert. Der Erfolg der Idee hat Auswirkungen: In zunehmendem Maße wird versucht, bestehende Einkaufsstraßen zu überdeckten Fußgängerarkaden umzugestalten – oder, wo das nicht möglich ist, wenigstens über die Mittagszeit den Verkehr in stark frequentierten Restaurants- und Einkaufsgebieten zu sperren.



5



6

5 Tokio, Kanda. Die Kanal-mauer dient als Fundament für selbstgebaute Wohnungen
6 Die Leitplanke schafft einen Fußgängerstreifen
7 Minicar Honda Z

Die Schaffung eines Minicars vor etwa 5 Jahren war ein verständlicher Entschluß der Automobilindustrie, die dadurch dem Problem Herr werden wollte. Durch die Popularisierung solcher Kleinstwagen (3 m lang, 1,3 m breit, unter 360-cm³-Motor), zusammen mit dem ohnehin schon kleinen Standard der meistverbreiteten japanischen Wagen mittlerer Größe (3,5 bis 4 m lang, 1000 bis 1400 cm³), erlebt Tokio bei zunehmendem Wohlstand eine überbordende Motorisierung.

Da für die meisten Verbindungen innerhalb Tokios die öffentlichen Verkehrsmittel schneller sind als der Privatwagen, wird naturgemäß das Auto meist nur am Wochenende benützt. Park-and-Ride-Systeme sind noch ziemlich unbekannt. Das lokale Bussystem verfügt innerhalb des überbauten Gebietes über ein relativ dichtes Netz, jeweils ausstrahlend von den Zugstationen.

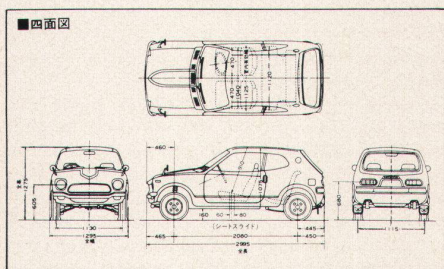
Die Tatsache, daß Geschäftshäuser eine minimale Anzahl von Parkplätzen auf eigenem Grund zur Verfügung stellen müssen und daß jeder Autobesitzer den Nachweis eines Standplatzes weg von der Straße erbringen muß, verbessert nicht die Qualität des fahrenden Verkehrs. Das einstmals ohne Trottoir leichter zu handhabende enge Straßennetz ist völlig untauglich, gleichzeitig zunehmenden Verkehr und Fußgänger aufzunehmen. Nachträgliche Versuche, mit Leitplanken wenigstens einseitige Fußgängerstreifen abzutrennen, führen wohl zu einer erhöhten Sicherheit der Fußgänger, aber zu einer weiteren Einengung des Fahrzeugverkehrs. Seit kurzem sind Bemühungen im

Gänge, Straßen unter 4 m Breite für den Verkehr zu sperren. Das Expreßstraßensystem der Innenstadt läuft augenblicklich noch relativ gut, wenn auch zu Stoßzeiten ein zweispuriges Trasse sehr störungsanfällig ist.

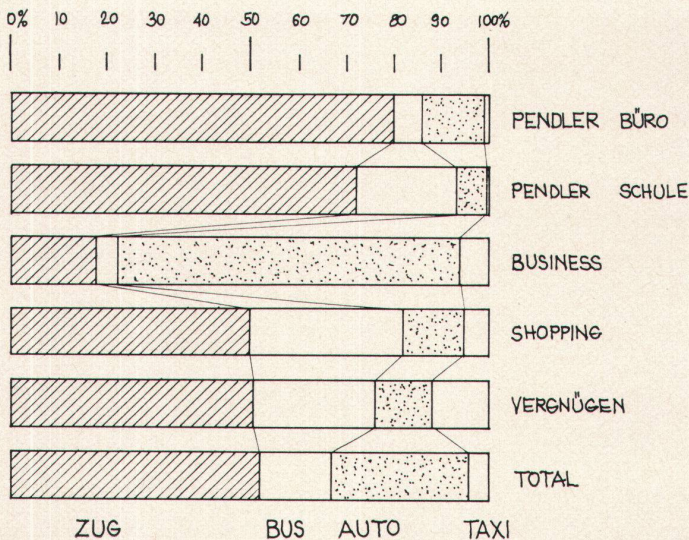
Da die zunehmende Motorisierung sich hauptsächlich auf die jüngere Generation konzentriert (die Vorkriegsgeneration hat nur ausnahmsweise Autofahren gelernt), hat sich eine eigentümliche, aber interessante Verbreitung des Limousinensystems herausgebildet. Viele Firmen halten ganze Flotten von schwarzen Limousinen mit weißen Stoffsitzenüberzügen und weiß-behandschuhten Chauffeuren, deren Aufgabe es ist, jeden Morgen die Geschäftsherren abzuholen und ins Büro zu fahren. Tagsüber stehen die Limousinen zum Kundentransport zur Verfügung, und am Abend werden die müden Direktoren von der Sake-Party wieder nach Hause geführt. Tatsächlich bringt dieses System eine Verminderung unnötig gehaltener Motorfahrzeuge mit sich, indem jedes der Fahrzeuge wiederholt während des Tages benützt werden kann.

Stapelbarkeit

Japanische Vergnügungszentren, meist in alten Stadtteilen gelegen, sind durch die dichte Überlagerung alter Bauten und neuer intensiver Bewirtschaftung oft das unmittelbarste Erlebnis japanischer Atmosphäre. In Tokio hat sich von den beiden traditionellen Zentren Ginza und Asakusa eine Abwanderung zu den neueren



7



8



9

Eisenbahnzentren hin (Shinjuku, Shibuya und Ikebukuro) abgezeichnet, die alle auf der westlichen Seite des Yamanote-Rings liegen. Dort befinden sich neben Untergrund-Shoppingzentren die größten Warenhäuser, die Modespzialgeschäfte und die Vergnügungszentren. Erstaunlich ist, daß in Tokio Vergnügen stapelbar ist. Oft enthalten Häuser auf jedem Geschloß eine oder mehrere Bars, Cafés, Restaurants usw. Das Fehlen eines direkten Zugangs von der Straße her scheint der Attraktivität dieser Lokale nicht im geringsten zu schaden. Das interessanteste Beispiel der Stapelbarkeit ist Kurokawas Projekt «Business Cell», ein 13geschossiges Hochhaus, das vor der Vollendung steht, in Downtown-Tokio an der Ginza mit winzigen Zellen von etwa 10 m², enthaltend Bad, Kochnische und Bett. Gedacht sind die 140 Zellen für den Verkauf an große Firmen (Preis pro Stück 60 000 sFr.), um Angestellte oder Gäste zu beherbergen.

Lineare Einkaufszentren

Unter den hochliegenden Eisenbahntrassess und Expreßstraßen der Innenstadt hat sich eine neue Art Einkaufszentren entwickelt. Die Erschütterungen der über sie hinwegrollenden Züge machen die Lust am Einkaufen ungläubwürdig. Der Ausbau mit Lebensmittel- oder Kleidergeschäften und zahlreichen spezialisierten Restaurants scheint den Eindruck der marktähnlichen Vielfalt genügend zu erwecken, um japanische Ansprüche an visuelle Dichte und Komplexität zu befriedigen. Japaner denken in vielgliedrigen Netzen, die aus dominierenden Punkten zusammengesetzt sind. Europäisches Orientieren spielt sich entlang von markanten Linien, Boulevards usw. ab. Die japanische Schrift ist ein Indiz für die Vertrautheit mit Komplexität, die unserem abstrakten, linearen Denken große Mühe bereitet.

Die Planung

Mit der Schaffung einer Planungskommission und der Definition der nationalen Hauptstadtregion im Umkreis von 150 km (36 000 km², 30 Millionen Einwohner 1970) wurden in den

50er Jahren erste zaghafte Versuche in planerischer Richtung unternommen. Großer Einfluß auf den ersten Master-Plan 1958 hatte Abercrombie's London-Plan von 1944 komplett mit Ringstraßen und «green belt». Mit dem heute gültigen Master-Plan von 1968 (Zieljahr 1975) wurden einige Änderungen gegenüber der ersten Version vorgenommen. Die wichtigste Änderung der neuen Tokio-Planungskonzeption verlegt den Schwerpunkt auf die Dezentralisierung. Jetzt werden autonome Satellitenzentren (16 im ganzen) mit bis zu einer Million Einwohnern im Gürtel von 50 bis 150 km geplant. Es sind dies Zentren, die zum Teil auf bestehenden Präfekturhauptstädten aufbauen und Industrie, Dienstleistungsbetriebe, Büros und Erziehungs-institute enthalten werden, welche aus Tokio systematisch und mit gesetzlicher Grundlage ausgesiedelt werden sollen. Mit der Dezentralisation von Büroraum soll es möglich sein, ein zehnfaches Bevölkerungspotential, verglichen mit einer analogen Industriefläche, zu versorgen. Durch die Erstellung von Sanierungsplänen im alten Tokio und mit dem Verbot der Neuansiedlung von Betrieben, die weder Hafennähe noch zentrale Lage benötigen, soll sich ein genügend großer Bedarf an Büro- und Industrieflächen in der Region bilden. Die Verwaltung selbst will mit der Dezentralisation von ganzen Abteilungen der Entwicklung beispielhaft vorangehen. Tokio selbst soll dadurch als Zentrum der nationalen Kultur und der Kommunikation stärker zur Geltung kommen.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der äußeren Region sollen die Verkehrsmittel verbessert werden: Drei große Ring-Expreßstraßen (15 km, 40 km und 80 km Radius) neben einem die Tokio-Bay säumenden Expreßway (mit einer Brücke über die engste Stelle bei Yokosuka) sollen gleichzeitig mit einem System von 6 Radial-Expreßways erstellt werden, die die Ringe untereinander und das alte Zentrum mit der Region verbinden. An den Knotenpunkten des Sternsystems mit den äußeren Ringen werden dann regionale Verteilzentren für Güter des täglichen Bedarfs und für Industrie und Gewerbe erstellt. Dem Straßensystem analog soll ein Rapid-Transit-Schiensystem entwickelt werden, um die 35 Millionen zählende Region

8

Verteilung der Beförderungsmittel im Radius von 50 km. Auffallend sind die 72–80% der Eisenbahn für Pendler (Büros und Schulen) und die überraschend hohe Quote des Autoverkehrs für Business (72%). Im Gesamtbild sind die öffentlichen Verkehrsmittel mit 67% (52% Zug und 15% Bus) überwiegend über 29% Privatauto und 4% Taxi

9

Tokio, Ginza. Lineares Einkaufszentrum unter der Hochbahn

im Jahre 1975 zu versorgen. Es besteht die Hoffnung, das alte Problem der Schlafstädte lösen zu können, indem die großen neuen Wohngebiete zwischen einem neuen äußeren Zentrum und dem alten Tokio zu liegen kommen werden.

Innerhalb der eigentlichen Stadt (bestehend aus 23 Bezirken) soll recht wenig zur Verbesserung der heutigen Situation getan werden: Außer dem Ausbau des Untergrundbahnnetzes über die Yamanote-Linie hinaus ist eine Erweiterung auf insgesamt 11 Linien mit 280 km Streckenlänge, mit dem im Ausbau befindlichen innerstädtischen Ring-, Stern- und Expreßstraßensystem vorgesehen. Darüber hinaus ist die Ergänzung des Kanalisationsnetzes, der Ausbau des Trinkwassersystems, die Sanierung von Wohngebieten im Sinne eines besseren Schutzes vor Erdbeben und Hochwasser geplant. Der Versuch, den inneren Teil der Tokio-Bay mehr oder weniger von der Schwerindustrie zu befreien, soll die Kalamität der Innenstadt verbessern, wobei langfristig durch die Auswirkung des Dezentralisierungsprogramms und des verstärkten äußeren Verkehrsnetzes ein selbstkorrigierender Prozeß erhofft wird.

Größter Mißerfolg des ersten Plans von 1958 war der «green belt», der sich im Vorortsgürtel (30 bis 40 km vom Zentrum) kontinuierlich um die Stadt hätte ziehen sollen. Nach langen schwierigen politischen Verhandlungen ist man nun zu einem nichtkontinuierlichen System von Grünzonen gekommen, die 1975 3 m² pro Kopf ausmachen sollen

(heute 0,6 m²). Mit der Erschließung der großen, weiter entfernten Nationalpark-Erholungszentren soll das System ergänzt werden.

Neben der Entwicklung neuer Satellitenzentren in der Region wird das alte Geschäftszentrum Ginza-Marunouchi-Nihombashi durch die Aufwertung der drei westlichen Eisenbahnen Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro entlastet. Die Entwicklung der fächerartigen Ausgangspunkte der Privatbahnen, die den westlichen Sektor bedienen, führte bald zur Bildung eigentlicher Umschlagszentren. Für diese wurden über dem Bahnhofskomplex ein oder zwei Warenhäuser mit 50 000 bis 100 000 m² Fläche, die direkt von der Bahnhofshalle her zugänglich sind, gebaut. Die Überschneidungen öffentlicher und privater Sphären – Eisenbahn und Warenhaus – wurden großzügig gelöst, wodurch dem umsteigenden Reisenden der Umweg durch das Warenhaus attraktiv gemacht wird. Die Landpreise in der Nähe dieser neuen Zentren, die jetzt schon zum Teil höher sind als an der Ginza, haben einen Substitutionsprozeß in Gang gesetzt, dem immer mehr ältere, niedrige Häuser zum Opfer fallen, die dann durch maximal ausgenützte Neubauten ersetzt werden. In einem Gebiet westlich von Shinjuku wurde versucht, eine größere Parzelle, der Standort eines alten Reservoirs von etwa 40 ha, zu überbauen. Neben einem zweigeschossigen kreuzungsfreien Straßensystem ist schon eine der 10 Parzellen mit einem 47geschossigen Hotel im Betrieb, und zahlreiche andere Gebäude sind im Bau oder geplant.

Mit dem allmählich voranschreitenden Ausbau der Haupt- und Expresstraßen wird auch ein Netz von Expresbussen aufgebaut, das dem radialen Schienensystem überlagert, eine bessere Erfassung neu erschlossener Gebiete ermöglichen soll. Alle heute noch vorhandenen Wohnbaugebiete innerhalb des 30 bis 40 km Radius liegen in radialen, keilförmigen Zwischenstreifen, die von den Bahnlinien ungenügend bedient wurden. Auch auf den Autobahnen sind jetzt Expresbuslinien vorhanden, deren Stationen, weit von Städten und Dörfern, nur mit lokalen Buslinien zu erreichen sind.

Die während der frühen 60er Jahre ausgearbeiteten städteplanerischen Projekte für den Ausbau Tokios, das Projekt von Tange für die Tokio-Bay und die Projekte der Metabolisten, sind bis heute nur teilweise verwirklicht worden. Die Planung Tokios ist stets von Budgetproblemen bedrängt, von politischen Unsicherheiten und Machtkämpfen geplagt. Die vorgeschlagenen Satellitenzentren und der großzügige Ausbau der Verkehrssysteme der äußeren Ringe bedarf wohl eines Druckes, um die herrschende bürokratische Lethargie zu überwinden. Ohne die Realisierung dieser beiden Planungen wird Tokios Zukunft bedenklich bleiben, bis sich die nötige Dezentralisierung auf das Leben der Innenstadt auszuwirken beginnt. Der Dezentralisierungsvorgang ist an sich ein harter, aber unerläßlicher Eingriff in das bisherige Wachstum der Stadt. Verspätete Realisierung wird unvermeidlich das Zentrum ersticken lassen, was jetzt noch zu verhindern wäre.

Schlußbetrachtungen

Aus der Situation Tokios Schlüsse auf europäische und amerikanische Großstädte zu ziehen, ist verführerisch und heikel wegen der allzu



10

10

Tokio, Shinjuku. Warenhaus im Bahnhof

großen Unterschiede ihrer Entstehung, der Lebensweise ihrer Bewohner und ihrer Kultur.

Tokio und Japan haben deutlich gezeigt, daß einseitige ökonomische Entwicklung der Umwelt Schaden zufügt. Der Mensch wird in einen Prozeß eingespannt, über den er keine Kontrolle hat und dessen Früchte er nur in beschränktem Maße genießen kann. Die kommende Revolution des Individuums ist denn auch immanent nach der erlebten ökonomischen Revolution. Andererseits teilen Tokio und Japan die Probleme historisch und kulturell belasteter europäischer Zentren wie Rom und Paris, welche Gefahr laufen, museale Erstarrung zu erleiden oder einen großen Teil ihrer Schätze dem Bulldozer zu opfern. Tokio hat letztere Möglichkeit gewählt und damit eine Flucht nach vorne angetreten, die atemberaubend ist, aber trotz großer Opfer immer noch kaum mit der Fülle der Probleme Schritt zu halten vermag.

Japans Sinn für Wandel ist die Hauptursache für den Verlust des Verständnisses für das japanische Erbe und die japanische Eigenart. Die Anlehnung an das amerikanische Image, die Verwässerung der Sprache und die Verschlechterung der Umwelt sind Zeichen einer nationalen Unreife, die aber in Kenntnis der vielen historischen Beeinflussungen von außen nicht überrascht.

Das Chaos besteht. Japans enorme Entwicklung ist einzig auf die disziplinierte Bevölkerung, ihre Lernbegierde, ihren Arbeitseifer, ihre Duldsamkeit und Beeinflußbarkeit zurückzuführen.

Der Fortbestand der Familienstruktur und des Handwerks hat dazu beigetragen, Haus und Heim trotz immenser Probleme der Infrastruktur nicht zu gefährden. Der von alters her rhythmisch geregelte Alltag und die Klassifizierung aller möglichen Erlebnisse in Raum und Zeit machen nach der verwirrenden Entwicklung der letzten beiden Jahrzehnte Tokios Bewohner immer noch zu stabilen Menschen, die Dichte als Ansporn, Miniaturisierung als Waffe, benützen, um ihr Leben inmitten unwirtlicher Umstände erträglich zu gestalten.

Städte wachsen wie Organismen entsprechend einer Reihe ihnen inhärenter Bildungsgesetze. Der planerische Pessimismus kann nur von der Hoffnung auf eine positive Gesellschaftsstruktur in Grenzen gehalten werden, einem System also, das im kleinen Maßstab eine kohärente, stabile Basis aufbauen kann, die von unten her wieder effektive Auswirkungen auf die Umweltdgestaltung hat. Tokio steht für diese Regeneration von unten, für das Beispiel eines riesigen bürokratischen Organisationsapparats mit geringer Wirkung und einer Bevölkerung von hoher eigener Stabilität und Kohärenz. Keine europäische oder amerikanische Stadt kann sich in diesem Sinne so selbstsicher darauf stützen, daß – auch wenn mit der Stadtplanung nichts erreicht wird – die Katastrophe doch noch nicht eintreten wird. Wie lange sich diese stabile Mentalität vor dem Hintergrund der veränderten Umstände einer sich langsam emanzipierenden Arbeiterschaft und der dadurch sinkenden Arbeitsmoral halten wird, ist heute im unklaren. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird sich die kommende japanische Form der Emanzipation, ungleich ihrer westlichen Vorläufer, nicht auf eine Zerstörung der Familie, eine Befreiung der Frau, des Kindes hin auswirken. Die ganze Lebenshaltung scheint darauf hinzudeuten, daß sich in Japan unter dem Eindruck der kollektiven Disziplin in Schule, Familie und Arbeit eine neue Ersatzbefreiung im Hinblick auf ein Gruppenbewußtsein, auf Gruppenindividualität durchsetzen wird.

Städte dieser monströsen Größenordnung sollten a priori vermieden werden. Vielmehr wäre ein System von mittelgroßen und großen Städten anzustreben. ●

Photos: Conrad U. Brunner