Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 24 (1970)

Heft: 10: Städteplanungen : Mitbestimmung bei Planungsfragen = Urbanisme : participation dans les questions de planification = Townplanning : participation on planning questions

Artikel: Zwei Projekte einer Stadt-Sanierung durch Hochhauskomplexe in Japan = Deux projets japonais de rénovation urbaine et de densification à l'aide de complexes d'immeubles-tour = Two plans for urban renewal and concentration by means of high-rise complexes ...

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-347881

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

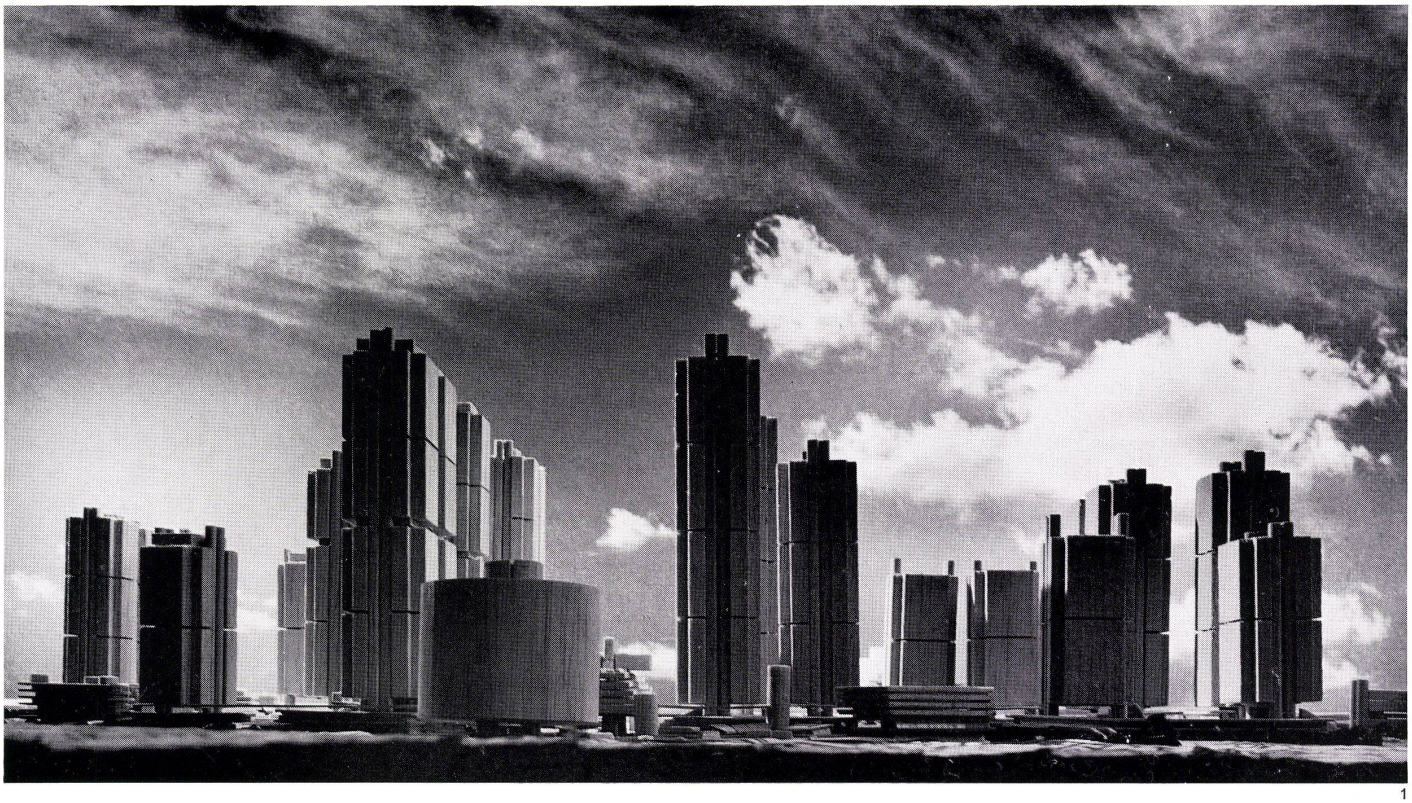
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



1

Shinichi Okada, Tokio

Zwei Projekte einer Stadt-Sanierung und Verdichtung durch Hochhauskomplexe in Japan

Deux projets japonais de rénovation urbaine et de densification à l'aide de complexes d'immeubles-tour

Two plans for urban renewal and concentration by means of high-rise complexes in Japan

Im Gegensatz etwa zu europäischen oder nordamerikanischen Stadtplanungsämtern scheinen sich diejenigen in Japan noch nicht mit Bürger- oder anderen Interessenverbänden – ausgenommen vielleicht die der Industrie – auseinandersetzen zu müssen, die sich für eine »wohnliche« oder »urbane« Stadt einsetzen. Ausgangspunkt fast einer jeden Stadtplanung scheint in Japan die reibungslose Verkehrsabwicklung zu sein, der vieles geopfert wird, was uns wieder als wertvoll zu erscheinen beginnt. Der vielfach als vorbildlich gewertete erste Tokio-Plan von Kenzo Tange, der vorsieht, die Meeresbucht vor Tokio zu überbauen, macht da keine Ausnahme. Im Gegenteil: Er scheint in Japan – trotz der »Metabolisten« – Schule gemacht zu haben, das zeigen die beiden hier publizierten Projekte von Shinichi Okada. Beide Projekte können nur unter dem Gesichtspunkt einer möglichst optimalen Nutzung eines immer enger werdenden Stadtraums einer hochindustrialisierten Nation betrachtet werden, deren Industrialisierung im Geschichtsablauf eine Epoche übersprungen hat, und die eine Bevölkerung aufweist, die vieles in Kauf zu nehmen gewohnt ist. m

Städtebauliche Organisation – Koexistenz der metabolischen und Infrastruktur

Die Organisation des Städtebaus scheint bisher nur durch eine einstufige Theorie bestimmt worden zu sein, wie zum Beispiel durch eine Bodennutzungs-Politik, ein Programm zur Beseitigung von Elendsvierteln oder eine Theorie des »Metabolismus«. Wir zeigen dagegen mit unseren Planungen einen neuen Weg der städtebaulichen Organisation durch die »Separations- und Organisations-Methode«.

Das Stadtgebiet muß dabei deutlich in Zonen unterteilt werden: in eine Zone der metabolistischen Struktur und in eine der Infrastruktur, je nach den ihnen zugrunde liegenden gegensätzlichen Charakteristiken. Gleichzeitig aber muß die Koexistenz der beiden Strukturen gesichert werden. Während die metabolistische Struktur ein flexibles System benötigt, weist die Infrastruktur ein unbewegliches auf.

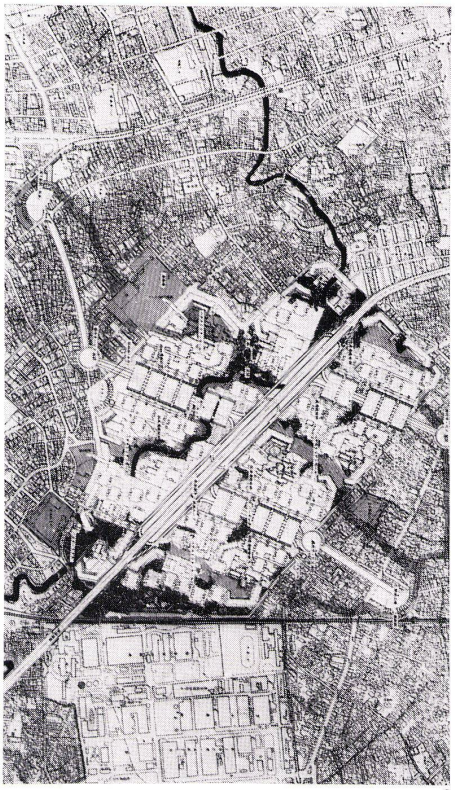
Die Zone, die notwendigerweise Elastizität braucht, um mit der dynamischen Veränderbarkeit und den technischen Neuerungen Schritt halten zu können, muß eine metabolistische Struktur haben. Im Gegensatz dazu muß der Teil der Stadt, der der Erholung und dem Vergnügen der Menschen dient, eine Infrastruktur erhalten, die die notwendige Dauerhaftigkeit aufweist, um den verschiedenen Veränderungen standhalten zu können. Man kann deshalb sagen, daß die metabolistische Struktur dem städtischen Maßstab entspricht, die Infrastruktur dagegen dem menschlichen.

1. Metabolistische Struktur: Verkehrszonen, Autos, Parkplätze, Helikopter-Landeplätze, Mono-Rails, öffentliche Verkehrsmittel.
2. Infrastruktur: Fußgängerzonen, Natur, Parkanlagen, Spazierwege, Wohnhäuser, Wohnungen.
   Diese beiden Zonen werden vertikal durch eine Übergangszone verbunden, die die dreidimensionale Koexistenz ermöglicht.
3. Übergangszone: Verlegungszone, Aufzüge, Brücken, Bushaltestellen, Verbindungspunkte, Hubstapler.

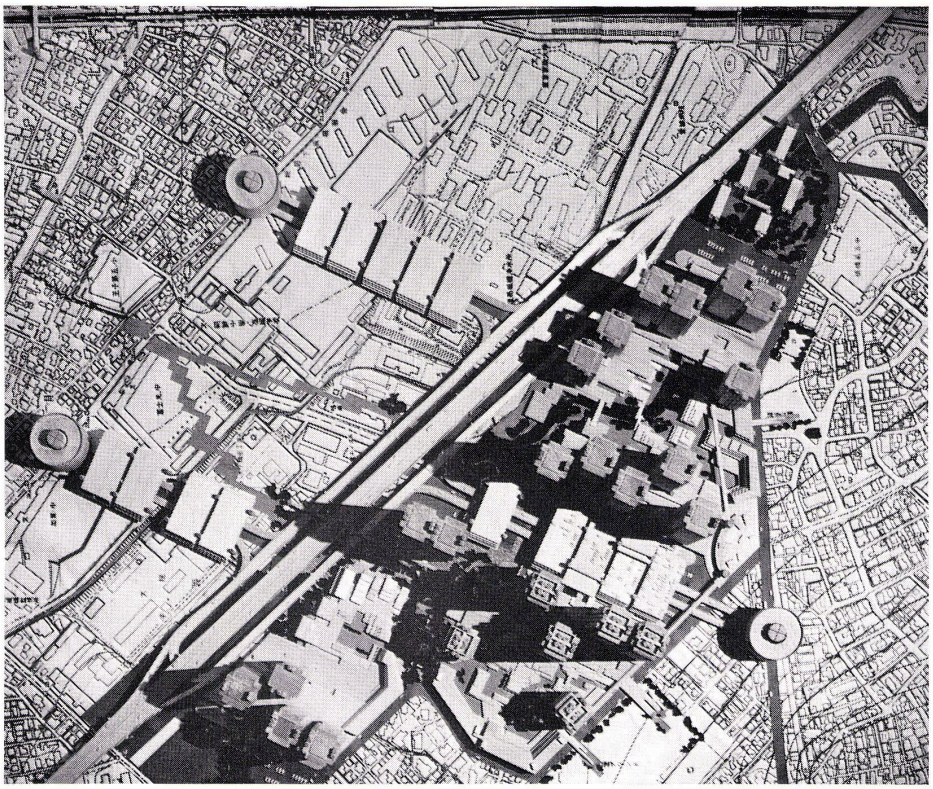
Diese strenge Teilung und die vertikale Organisation der beiden Zonen beruht auf einer offenen Folge, während die horizontale Trennung der städtischen Aktivitäten auf einer geschlossenen Folge beruht. Durch eine solche »Separations- und Organisations-Methode« können die städtischen Funktionen dreidimensional ineinander übergehen und eine Stadtstruktur mit erhöhter städtebaulicher Aktivität ermöglichen.

ITA-Plan Tokio.
Plan ITA Tokio.
ITA plan, Tokyo.

1
Modellansicht der Wohnhochhäuser.
Vue de la maquette des immeubles d'habitation.
Model view of the high-rise residence blocks.



2



3

Der ITA-Plan: Prototyp für die städtische Erneuerung Tokios durch Hochbauten

4

Der ITA-Plan ist zur Sanierung des Itabashi-Stadtteils von Tokio vorgesehen, aber da der Plan nur ein schematisches Modell ist, könnte er auch für jeden anderen Stadtteil angewandt werden, bei dem eine Ringstraße die von den Zentren nach außen führenden Straßen kreuzt. Da diese Stadtteile nahe den Kreuzungen der Expreßstraßen liegen und gute Zugänge zu den Untergrundbahnstationen haben, sind sie zur Ansiedelung von Dienstleistungsbetrieben, wie zum Beispiel Versicherungsgesellschaften oder Computer-Zentren, besonders gut geeignet. Betrachtet man diesen Planungsprozeß anhand des schematischen Modells, so erkennt man, daß von den Städteplanern Ideen entwickelt wurden, die sich für einen städtischen Wachstumsplan, für eine zentrale Geschäftszone oder für eine Verkehrszone zwischen Ringstraßen und den nach außen verlaufenden Straßen sehr gut eignen. Für diese verschiedenen Zonen müßten dann allerdings unterschiedliche Modelle entwickelt werden. – Alles hängt von der Organisation der menschlichen Bereiche, des Transports und der städtischen Dienstleistungen ab.

Beim ITA-Plan werden die Fahrzeuge – als grundlegender Gedanke des Verkehrssystems – direkt von den Expreßstraßen auf die Abstellplätze geleitet, die rund 300 Meter auseinanderliegen und eine zentrale Linie bilden. Die Hochhausbauten mit durchschnittlich 35 Geschossen stehen dicht auf beiden Seiten dieser zentralen Dienstleistungslinie, deren Dichte nach außen hin – zum Fußgängerbereich – abnimmt. Auf diese Weise wurde die Verteilung konzipiert, welche eine große und eine geringe Dichte aufweist: Die Zone der Verwaltungs- und Dienstleistungsbetriebe mit einer großen, die Wohnbereiche mit einer geringen Dichte. Die Verbindungszone liegt innerhalb eines zweigeschossigen Sockelgeschosses. Diese Anordnung unterscheidet sich von der üblichen

2
Lageplan mit der Verkehrszuleitung und der durchgehenden Schnellstraße.
Plan de situation montrant les bretelles d'accès et la voie rapide continue.
Site plan with the traffic feeder and the express thoroughfare.

3
Modellansicht aus der Vogelperspektive.
Vue de la maquette à vol d'oiseau.
Model view, bird's-eye view.

4
Aufsicht auf die Autopark-Ebenen mit dem darunterliegenden Zentrum.
Vue du niveau des parkings avec le centre situé au dessous.
Top view of the car park levels with the center located beneath.

dadurch, daß sie nicht wie diese das Bauvolumen homogen über den ganzen Stadtteil verteilt, sondern alles, was zentralisiert werden kann, soweit wie möglich auf einen Ort konzentriert, um innerhalb dieser zentralen Linie größtmögliche Wirkungskraft zu erzielen, andererseits aber auch den Menschen offene Flächen und Parkanlagen als Umgebung zusichert.

Beide Zonen haben ihre eigene Charakteristik. Dem Metabolismus entsprechend soll für das Wachstum und die Variabilität der Verkehrs- und Verbindungswege die Elastizität geschaffen werden, die der technischen Entwicklung und der Dynamik – die unsere Epoche kennzeichnet – folgen kann.

Da andererseits die Grundlagen des menschlichen Vergnügens und Erholens sich nur langsam verändern, werden die bestehenden Gebiete, die mit der städtischen Veränderung Schritt halten müssen, mit eingeplant und vergrößert.

Wir leben heute in einer Verwirrung, die daher kommt, daß wir nicht genau wissen, nach welchen Prinzipien städtische Gebiete geplant werden müssen, die zwei verschiedene Bedürfnis-Strukturen haben. Wir vermischen meistens die beiden miteinander oder vernachlässigen eine.

Die Kreuzungspunkte der Expreßstraße, die Autoparkplätze, die städtischen Versorgungs- und Abfuhrdienste und die Kommunikationsmöglichkeiten sind auf das Straßen- oder auf das darunterliegende Niveau konzentriert. Diese zentrale Dienstleistungsebene wird dreidimensional, da auch der Luftraum über der Straße mitverwendet wird. Beim ITA-Plan ist die Straßenzone – wir nennen sie die zentrale Dienstleistungslinie – nur für die städtischen Dienstleistungen projektiert. Die städtischen Dienste, wie zum Beispiel Elektrizität, Gas, Wasser, Telefon, Dampf und der Fahrzeugverkehr mit seinen Abstellplätzen befinden sich in dieser Zone. Da alle diese Dienste unterhalten werden müssen, ist es sinnvoll, sie nahe bei den Hochbauten anzuordnen, die sie hauptsächlich versorgen.

Heute wird die städtische Versorgungslinie zur Hauptsache unter das Straßenniveau verlegt, und der Luftraum über der Straße wird nicht wirkungsvoll genutzt. Der ITA-Plan dagegen ist so aufgebaut, daß der »menschliche« Nutzraum vom »Versorgungsraum« getrennt ist. Dadurch wird sowohl die Kapazität des Dienstleistungsbereichs wie auch die des Luftraums effektiver genutzt. – Außerhalb der dichtbebauten Hochhauszonen, die nahe auf beiden Seiten der Versorgungslinie liegen, wird des Menschen Lebensraum gewährleistet.

Dort werden die für das menschliche Leben notwendigen Einrichtungen noch nicht sichtbar. Man sieht sie erst im Einkaufsgeschoß, das längs verläuft, in den Alleen und auf den Plätzen der verschiedenen Ebenen des Sockelgeschosses, die alle den menschlichen Maßstab ausdrücken. Hier werden die Fußgänger vom übrigen Verkehr nicht nur horizontal, sondern auch vertikal getrennt. Die Fußgängerzone weist eine Struktur auf, die der Hierarchie im menschlichen Bereich entspricht.

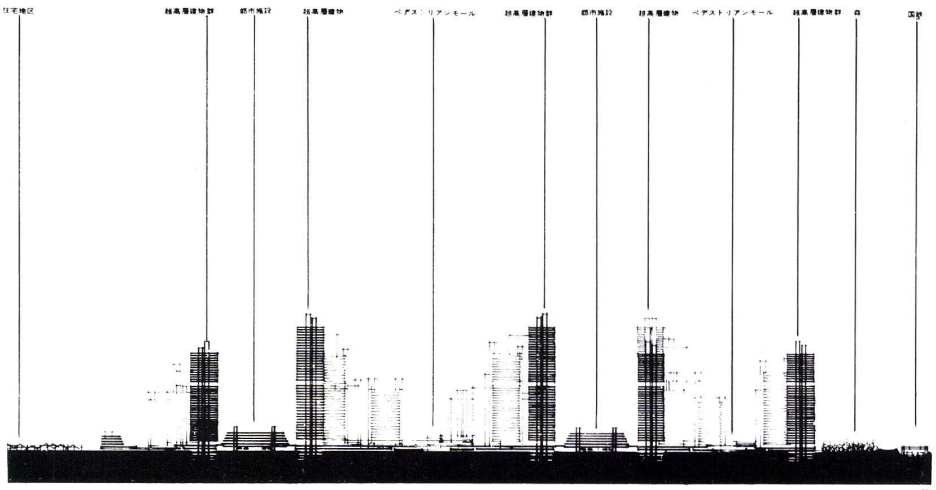
Längs der zentral gelegenen Alleen sind die der Erholung und der Unterhaltung dienenden Gebäude angeordnet, wie zum Beispiel ein Auditorium, eine Ausstellungshalle und öffentliche Plätze, sowie einige Spezialgeschäfte. Von den Alleen entfernt, am Fuße der Hochbauten, befinden sich die Geschäfte für den täglichen Einkauf. Beides geht ineinander über wie die einzelnen Geschosse des Sockelgeschosses. Die oberste Ebene kann zudem als Umsteigeebene vom privaten zum öffentlichen Verkehrsmittel benutzt werden, da auf ihr auch die Parkplätze angeordnet sind. Dadurch wird eine ideale Verbindung zwischen der Wohnzone und den Massenverkehrsmitteln geschaffen.

Der Wohnbereich grenzt auf einer Seite an Spielwiesen und Parkanlagen, die das Zentrum der Gemeinschaftsanlagen bilden und mit dem »menschlichen Bereich«, durch die Natur, den Fluß, verbunden sind. Dadurch, daß diese Zusammenhänge erkannt und bei der Projektierung berücksichtigt wurden, kann die von der Zerstörung bedrohte Natur erhalten und eine harmonische Koexistenz zwischen städtebaulicher Planung und Erhaltung historischer Überlieferungen erreicht werden.

Die Dienstleistungszone und die »menschliche« Zone werden durch eine Überschneidung der hierarchischen Analyse innerhalb des Sockelgeschosses begrenzt, die erlaubt, sie auch auszuwechseln. So wird erstmals ein organisches System geschaffen, in dem alle Systeme offenbleiben gegen außen liegende Zonen, den übrigen Stadtteilen.

5
Schnitt durch die gesamte Planung.
Coupe sur l'ensemble du projet.
Section of the general project.

6
Modell-Detail, quer zur Schnellstraße.
Maquette de détail vue perpendiculairement à la voie rapide.
Model detail, perpendicularly to the express highway.



5

6

1
Lageplan mit der Verkehrszuleitung und der außen vorbeigehenden Schnellstraße.

Plan de situation montrant les bretelles d'accès et les voies rapides extérieures.

Site plan with the traffic feeder and the peripheral express highway.

2
Modellansicht aus der Vogelperspektive.

La maquette vue à vol d'oiseau.

Model view, bird's-eye view.

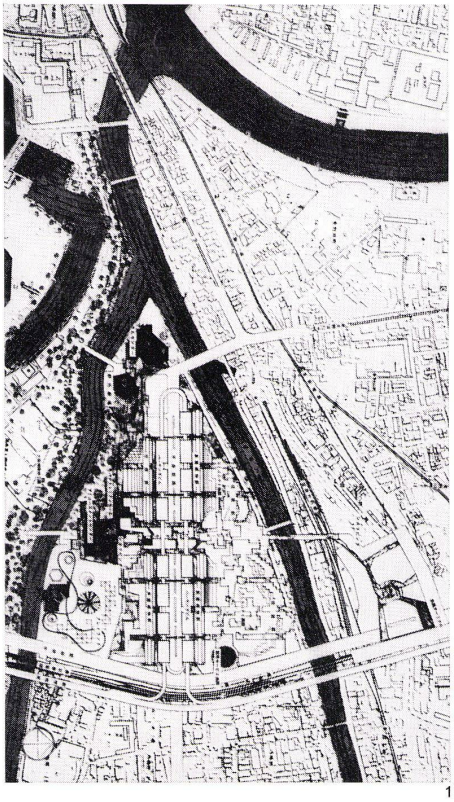
Der OBT-Plan: Erneuerung eines Stadtteils von Osaka

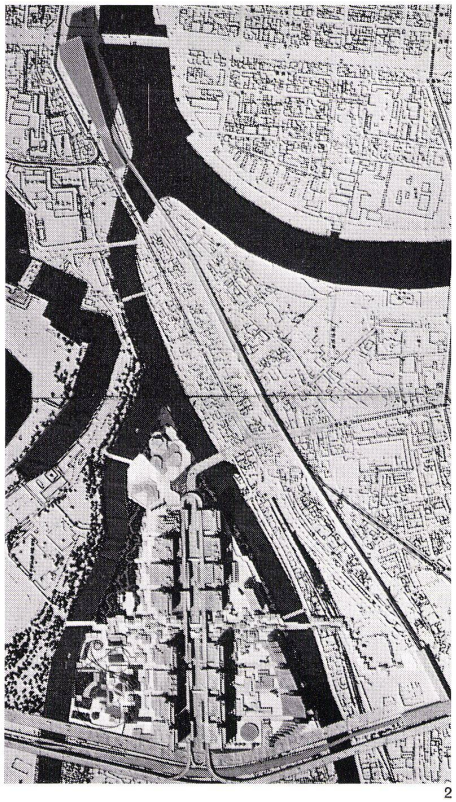
Der OBT-Plan beruht auf dem gleichen Konzept wie der ITA-Plan. Doch während der ITA-Plan mehr auf allgemeingültigen Voraussetzungen beruht, befaßt sich der OBT-Plan mit konkreten Gegebenheiten. Ausgangspunkt dieses Plans ist, einen integrierten menschlichen und Dienstleistungsbereich zu schaffen, der auf der Organisation eines offenen Verbindungssystems beruht, dessen Charakteristik folgende ist:

1. Ein hohes Bauvolumen mit einem Brutto-Volumen von 27,4 ha = 280 % und einem Netto-Volumen von 15,6 ha = 480 %.

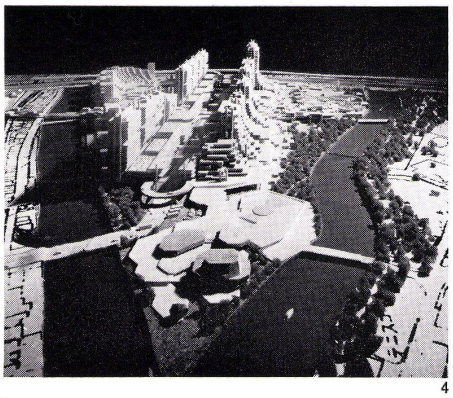
2. Eine Organisation, die ein Sockelgeschoß vorsieht, in dem konzentriert Einrichtungen wie Lagerräume, ein Versandzentrum und das Verkehrsnetz untergebracht sind. Auf dem Sockelgeschoß sind die Wohnhäuser, Verwaltungsbauten und Hotels angeordnet. Im oberen Teil des Sockelgeschosses befinden sich die Verpflegungs- und Unterhaltungsgaststätten. Detailgeschäfte, ein Shopping Centre, Kinos sind im unteren Teil. Neben den Wohn- und Bürohäusern sind viele Einrichtungen kultureller Art, wie Erholungsanlagen, Parks und Hafenanlagen für Boote, vorgesehen.

3. Ein Bausystem, das eine etappenweise Erstellung erlaubt. Die Möglichkeit einer schrittweisen Erstellung, die der Nachfrage und den Investitionen entspricht, wird durch die Elastizität des Hauptplans gewährleistet. Mit dem System des Netzplans und der strukturellen Verschachtelung von Hochhäusern und Sockelgeschoß kann die Organisation in jeder Stufe der Entwicklung voll funktionieren. Dadurch können sämtliche Einrichtungen auch in verschiedenen Stufen errichtet werden.


1


2

3


4

3
Modellansicht mit der Zubringerstraße, den Autoparkflächen und den darunter liegenden Zentren.

Vue de la maquette montrant les rues de livraison, les parkings de voitures avec les centres situés au dessous.

Model view with the feeder street, the car parks and the centre beneath.

4
Das der Schnellstraße abgewandte Ende der Zubringerstraße.

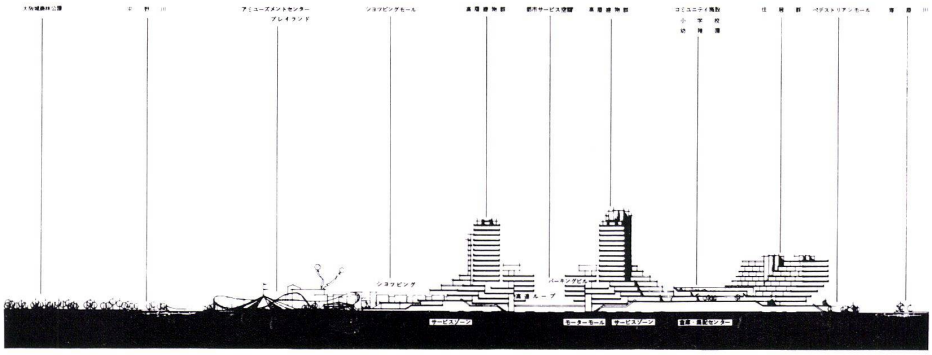
L'extrémité de la voie d'accès au niveau de la voie rapide.

The end of the feeder street away from the express highway.

4. Gewährleistung einer attraktiven Stadt. Das für Menschen vorgesehene Gebiet wird vor verschiedenen Unannehmlichkeiten geschützt, so vor Lärm und Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten, die sich aus der Dichte einer Stadt ergeben, in der Wohnzonen und Dienstleistungszonen voneinander getrennt werden müssen. Die Dienstleistungszone wird so kompakt als möglich unter die dichte Bebauung gelegt, wo die Zugangsmöglichkeiten ausgezeichnet sind. Auf diese Weise wird für die Menschen eine angenehme und wohnliche Umgebung geschaffen. Wohn- und Bürohäuser haben einen wundervollen Ausblick, und an den Flußufern wird eine herrlich grüne Umgebung entstehen.

5. Autostraßen, die die Tendenz haben, »unmenschlich« zu sein, werden nach diesem Prinzip gegenüber anderen isoliert, und zugleich kann die Straße als reine Autostraße funktionieren. Verschiedene Signale leiten die Autofahrer zu Drive-in-Restaurants, Drive-in-Theatern oder Drive-in-Märkten. Die Automobilisten können in ihren Wagen Kinovorführungen sehen, die Waren direkt vom Einkaufsort in ihre Wagen laden oder vom Wagen aus die Schaufenster betrachten.

   Die Autostraße ist nicht mehr »unmenschlich« wie das Gelände unter der Expreß-Autobahn oder in den Tunnels, sondern sie dient dazu, für die Fahrer menschenwürdigere Bedingungen zu schaffen. Die Autostraße ist charakteristisch für den OBT-Plan. Shinichi Okada



5

6

7

5
Schnitt durch die gesamte Planung.
Coupe sur l'ensemble du projet.
Section of the general project.

6, 7
Modellansichten der Wohnhochhäuser.
Vue des maquettes des immeubles d'habitation.
Model views of the residential high-risers.