

Pierre Laconte

Präsident der Internationalen Gesellschaft der Stadt- und Regionalplaner (IGSRP/ISOCaRP)

„Osteuropäische Städte und Peripherien, Investitions-, Wachstums- und Verkehrsperspektiven – ein internationaler Ausblick“.

Beitrag zur Internationalen Tagung

„Stadtarchitektur: Bewahrung und Entwicklung“ der Klasse Baukunst der Sächsischen Akademie der Künste, Dresden, in Lemberg (Lwiw/Lwów), Ukraine, 22.-23. Mai 2008

Einführung

Dies ist die Geschichte von Städten, die auf den Zug der Globalisierung aufgesprungen sind. Ihre jüngst erfolgten Verwandlungen wurden durch das Wirtschaftswachstum hervorgerufen und fanden ihren räumlichen Ausdruck in von internationalen Bauträgern finanzierten Projekten, im Rahmen einer international finanzierten Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung. Die Städte Istanbul, Budapest und Warschau sind von Tina Tasan-Kok einem systematischen Vergleich unterzogen und 2007 auf dem Städteplanerkongreß in Istanbul diskutiert worden (vgl. Enlil).

ISTANBUL.

In Istanbul werden Großinvestoren seitens der entsprechenden Institutionen durch einfachen Zugang zum Bankwesen und einen deregulierten Kapitalmarkt begünstigt. Zu den wichtigsten Investitionen beim Stadtumbau zählt die erste Brücke über den Bosphorus, der eine zweite folgte. Im Gegensatz zu den traditionell entlang der Küste gelegenen Erschließungsgebieten ermöglichten die Brückenbauten die Erschließung großer, bisher unzugänglicher ländlicher Geländestreifen. Das Transportsystem bestand hauptsächlich aus einem dichten Netzwerk von Fährbetrieben. Daher wirkte sich der Wandel in einer sich immer wieder gegenseitig überholenden Form der Verstädterung aus, bei der neue Ballungszentren den ausufernden Stadtgebieten in Ko-Existenz mit dem existierenden Gefüge aufgepfropft wurden. De facto findet hinsichtlich Projektstandorte keinerlei Planung und Koordination statt. Einige Erschließungs-Cluster gingen als Gewinner aus Wettbewerben hervor, wie z.B. die Levent-Maslak-Achse, die durch riesige Markttagengewinne die Grundstückswerte beträchtlich steigerte. Heutzutage jedoch favorisieren eine Reihe von Investitionen in den öffentlichen Verkehr eine Rückkehr zu zentrumsnahen Standorten, wie das Karaköy-Kabataş-Gebiet, das von einander ergänzenden Schienen- und Fährbetriebsnetzen ideal versorgt wird.

BUDAPEST.

In Budapest hat die große Menge brachliegender Industrieflächen, wie das Bahngelände im Westend, zu einer ganzen Reihe von Revitalisierungsinitiativen entlang der Donau geführt. Ausländischen Investoren winken ein günstiges Investitionsklima, die liberale Haltung der örtlichen Autoritäten gegenüber den neuesten Prestigeprojekten (Duna Pláza) und der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung des Landes.

WARSCHAU.

In Warschau ist eine Reihe von Projekten entlang einer Nord-Süd-Achse (der nach Papst Johannes Paul II. benannten Aleja Jana Pawła II) entstanden, mit einem in Ost-West-Richtung verlaufenden Zweig. Die rasche Abfolge wirtschaftlicher Investitionen bestimmte die Entwicklung mindestens dreier Generationen von Einkaufszentren seit den Neunzigern. Der gegenwärtige Trend weist zu Swapgeschäften, bei denen vorzeitig abgeschriebene Einkaufszentren aufgekauft und mit anderem Bauland fusioniert werden, um mit den so geschaffenen Grundstücken noch größere Projekte zu verwirklichen. Vielleicht als Reaktion auf diese extreme Form des Laissez-faire stellt Warschau derzeit eines der wenigen Beispiele dar, wo Planungszuständigkeiten wieder in der Hand der Kernstadt gebündelt werden.

Jede der drei Städte veranschaulicht den marktbeherrschenden Einfluß internationaler Investoren, der von ortsansässigen Investoren mit guten Verbindungen zu den Kommunalbehörden weitergereicht wird. Mit Geschick wissen sie aus jeglicher zum Verkauf stehender Immobilie das Meiste zu ihrem Vorteil herauszuholen, ohne sich an der Entwicklung der Stadt als solcher zu beteiligen. Die Risiken hierbei sind ungewöhnliche hoch, da der Kapitalfluß überreichlich und flexibel ist und daher, je nach Ertragsperspektive, ein schnelles Umstellen von einem Standort zum nächsten erlaubt. In der Tat wurden die Subventionen für Autobahnen seitens der EU auf 140 Billionen Euro pro Jahr geschätzt, zuzüglich der nationalen und regionalen Subventionen (EEA 2007), was die Stadtauswucherung massiv begünstigt (EEA 2006). Dies erinnert an die räumliche Zersiedelung durch Industrievorhaben des 19. Jahrhunderts, die sich immerhin an den Vorkommnissen von Rohmaterialien orientierten. Jene infrastrukturelle Entwicklung fand zu marktüblichen Preisen statt, meist mit einheimischem Kapital, wohingegen im 20. Jahrhundert die Infrastruktur vornehmlich aus öffentlichen Kassen gespeist wird. Räumliche Verteilung großer kommerzieller Einrichtungen in Warschau (Tasan-Kok, S. 32)

Schlußfolgerung.

Es besteht wenig Hoffnung auf integrierte Flächennutzungs- und Infrastrukturplanungen in naher Zukunft. Steigende Energiekosten sollten jedoch einen Anreiz für einen Städtebau mit geringerer Kohlenstoffbilanz darstellen. Zumindest kurzfristig könnten sachkundige nationale Planungs-, Leih- und Entwicklungsobservatorien, die möglicherweise den Finanzministerien unterstellt sind und von der EU finanziert werden, einiges an Transparenz bewirken und Entwicklern helfen, die jeweiligen Marktrisiken besser einzuschätzen sowie die Verwahrlosung durch fehlgeschlagene Projekte einzudämmen. Indes, beim Beitritt der neuen EU-Mitgliedsstaaten wurde dies nicht als Bedingung verankert. Tatsächlich befinden sich Landerschließungs- und Baufirmen oft im Besitz der örtlichen Verwaltung oder der politischen Parteien.

Quellenangaben.

- EEA, Urbanisation and Sprawl in Europe: The Ignored Challenge, Technical Report 10/2006
EEA, Size, Structure and Distribution of Transport Subsidies in Europe, Technical Report 3/2007
Enlil, Zeynep, und Pablo Vaggione (Hrsg.), „Cities between Integration and Disintegration: Opportunities and Challenges, Den Haag: ISOCARP, 2007
Tasan-Kok, T. „Budapest, Istanbul and Warsaw: Institutional and Spatial Change“ (Delft: Eburon Academic Publishers, 2004).