

Die Altstadt von Hanoi: Ein Abbild urbaner Transformationsprozesse

Die Kommunistische Partei Vietnams hat seit ihrem sechsten Parteitag 1986 unter dem Schlagwort *Doi Moi* (Erneuerung) einen Reformkurs eingeschlagen, der versucht, politische Einparteiherrschaft mit der Einführung eines marktwirtschaftlichen, pluralistischen Systems zu verbinden. In vielen gesellschaftlichen Teilbereichen und auf allen administrativen Ebenen des Landes führt dieser graduell eingeleitete Transformationsprozess zu zahlreichen Problemen, da eine zentralstaatlich organisierte Planungsbürokratie mit dynamischen, unregelmäßigen marktwirtschaftlichen Entwicklungen konfrontiert wird. Die Veränderungen in der Altstadt Hanois zeigen dabei wie in einem Brennglas die komplexe Dynamik des nationalstaatlichen Transformationsprozesses.

Ohne Zweifel haben die im Zuge von *Doi Moi* durchgeführten Reformen Vietnam sehr schnell außerordentliche wirtschaftliche Erfolge gebracht, das Land von seiner außenpolitischen Isolation befreit und nachholende Internationalisierungs- sowie Modernisierungsprozesse in Gang gesetzt. Innerhalb des Siedlungsgefüges Vietnams konnten von dem Wirtschaftsboom die größten Städte des Landes Ho Chi Minh Stadt im Süden sowie Hanoi

im Norden am stärksten profitieren. Diese beiden Metropolen stellen Hauptzielgebiete internationaler Direktinvestitionsströme dar und weisen mit Abstand die höchsten Pro-Kopf-Einkommen des Landes auf. Aber auch die Schattenseiten der *Doi Moi*-Politik, wie Anstieg der Arbeitslosigkeit, zunehmende Umweltverschmutzung, Kriminalität, Korruption, mit wachsender Einkommenspolarisierung einhergehende Zunahme der intra-urbanen Disparitäten sowie als Folge

des gestiegenen Migrationsdrucks das Entstehen slumähnlicher Siedlungen, sind hier deutlicher erkennbar.

Die Politik der Erneuerung stellt jedoch nur die letzte Stufe der historischen Abfolge von Transformationsprozessen dar, welche die Stadtentwicklung Hanois beeinflussen. Die Art und das Ausmaß des wirtschafts- und sozialräumlichen Wandels wird stark von baulich-physiognomischen Persistenzen bestimmt, die ihrerseits auch Resultat der historischen Transformationsprozesse sind.

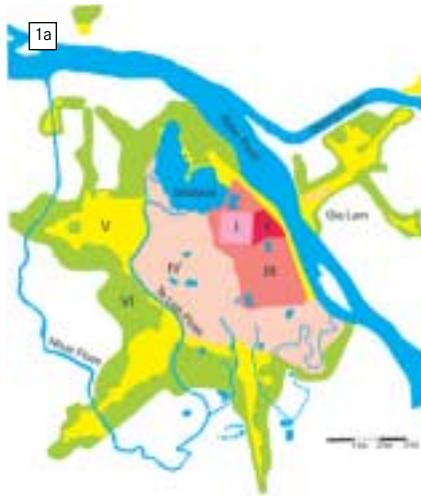
Historische Entwicklung der Altstadt

Die äußerst vitale und pittoreske Altstadt Hanois (in der Literatur häufig auch als 36-Gassen-Gebiet bezeichnet) gilt als eines der interessantesten Bau-Ensembles in Asien. Sie wird als Keimzelle der städtischen Zivilisation Vietnams und als integraler Bestandteil der nationalen Identität betrachtet. Das Gebiet hat seinen Ursprung in der Funktion als Versorgungszentrum für die vietnamesischen Herrscher in der Kaiserlichen Zitadelle und als überregionaler Markttort. Es besteht seit der Stadtgründung im Jahr 1010 und stellt das älteste noch existierende Handels-, Markt- und Gewerbegebiet Vietnams dar.

Das heutige Straßenmuster geht auf das 15. Jh. zurück, als sich erstmals Gewerbe-gassen ähnlich den mitteleuropäischen Zunftstraßen des Mittelalters herausbildeten. Diese Gewerbe-gassen waren jeweils auf ein bestimmtes Handwerk bzw. den Verkauf einer bestimmten Warengruppe



Foto 1: Während der französischen Kolonialherrschaft errichteter Repräsentationsbau: Stadttheater von Hanoi



- I Zitadelle (nach Rückbau 1831)
- II Altstadt (36-Gassen-Gebiet)
- III Verstärktes Gebiet während der französischen Kolonialherrschaft (bis 1946)
- IV Verstärktes Gebiet während der Phase der staatlichen Plan- und Verwaltungsgesellschaft
- V Verstärktes Gebiet nach Einsetzen von *Doi Moi* (bis Mitte der 90er Jahre)
- VI Geplante Ausdehnung der Stadtfläche bis 2010 (nach Masterplan)

Hanoi hat den Status einer *Municipality*, von denen es mit Ho-Chi-Minh-Stadt, Danang und Haiphong insgesamt vier innerhalb der Sozialistischen Republik Vietnam gibt. Diese bilden zusammen mit den insgesamt 57 Provinzen die wichtigsten regionalen Gebietskörperschaften Vietnams. Die *Municipalities* haben administrativ den gleichen Status wie eine Provinz und sind wie diese direkt der Zentralregierung unterstellt.

Die vietnamesischen *Municipalities* setzen sich aus einem Konstrukt von städtisch und ländlich klassifizierten Distrikten zusammen. Neben dem Ziel, damit über potenzielle Reserveflächen für eine eventuelle Expansion der Stadtfläche zu verfügen, spielte im Falle von Hanoi die Sicherung der Autarkie in der Nahrungsmittelproduktion die wichtigste Rolle.

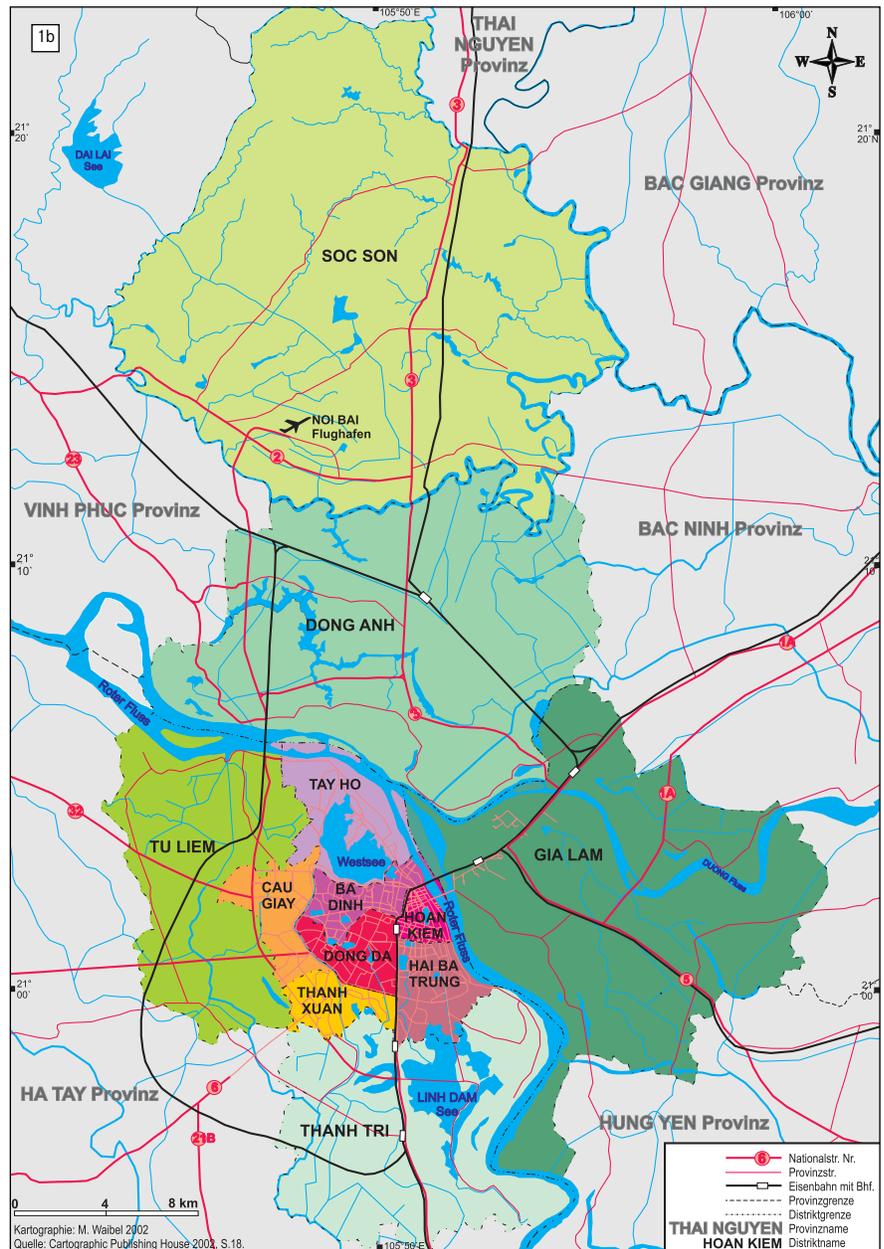


Abb. 1a und b: Flächenwachstum der Stadt Hanoi in den verschiedenen Stadtentwicklungsphasen (a) und die Municipality Hanoi (b)

Quelle (a): verändert nach Waibel 2002

spezialisiert. Dies ist noch an der Namensgebung der Straßen ersichtlich: *Hang* bedeutet Ware(n) und ist noch heute den meisten der Altstadtgassen als Präfix vorangestellt. Zum Beispiel arbeiteten die Seidenfärber in der Hang Dao Straße, während in der Hang Bac Straße die Silberschmiede lebten. 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 eigene Versammlungshäuser und Tempel, 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 Tunnel- oder Rohrhäuser mit einer sehr schmalen Front zur Straße, aber einer Länge von bis zu 100 m. In diesen Tunnelhäusern lebten und arbeiteten die Familienverbände und verkauften die von ihnen hergestellten Produkte. Im 17. Jh. wurde das Viertel durch einen massiven Zuzug von Chinesen überprägt, die eigene Gassen bewohnten und überwiegend als Händler agierten. Bis zur französischen Ko-

lonialherrschaft waren die Gewerbegassen durch eine starke Autonomie gekennzeichnet, was sich auch städtebaulich durch Tore aus Mauerwerk oder Holzlatten an ihrem Anfang und Ende symbolisierte, die nachts geschlossen wurden.

Französische Kolonialherrschaft

Die französische Kolonialzeit führte in Hanoi zu einem für viele Kolonialstädte typischen bipolaren Stadttyp, der durch eine räumliche, soziale und ökonomische Zweiteilung der Stadt in einheimische und französische Quartiere charakterisiert war. Die Franzosen bestimmten Hanoi 1883 zur

Fotos: M. Waibel



Foto 2: In der Phase der staatlichen Plan- und Verwaltungswirtschaft errichteter Repräsentationsbau: Das Ho Chi Minh Mausoleum auf dem Ba Dinh Platz

Hauptstadt des Protektorats Tonkin und ab 1902 zum Verwaltungssitz der Indochinesischen Union. Motiviert durch machtpolitische Erwägungen einerseits und dem Bewusstsein einer *Mission civilisatrice* andererseits (Wright 1991, S. 199), sollte Hanoi als „Paris de l’Annam“ ein kleines Abbild der französischen Hauptstadt in Südostasien werden. Herrschaftssymbole der vorkolonialen Regenten wie die ehemals Kaiserliche Zitadelle, die noch Anfang des 19. Jhs. mit Hilfe von französischen Ingenieuren neu errichtet worden war, wurden dabei abgerissen. Auch die seit den Gründungstagen von Hanoi bestehende Bao Thien Pagode, eine der bedeutendsten buddhistischen Sakralbauten Vietnams, fiel dem Neubau der monumentalen Kathedrale St. Joseph zum Opfer.

Mit großem Aufwand errichteten die Franzosen am Reißbrett geplante, weitläufige Wohn- und Verwaltungsviertel, die von schachbrettmusterartig angelegten Haussmann-ähnlichen Boulevards durchzogen wurden. Die Stadtfläche erfuhr durch diese Bautätigkeiten insgesamt eine große Erweiterung (vgl. Abb. 1a). Das Sendungsbewusstsein der Franzosen dokumentiert sich wohl am deutlichsten in dem im neobarocken Stil errichteten Stadttheater (vgl. Foto 1), für das die wenige Jahrzehnte zuvor errichtete Pariser Oper zum Vorbild genommen wurde. Dieser wohl imposanteste Repräsentationsbau wies bei seiner Fertigstellung im Jahr 1911 mehr Sitze auf, als zu jener Zeit Franzosen in der Stadt lebten.

Das Wirken der französischen Kolonialherren führte auch in der Altstadt zu tief greifenden Einschnitten. Mit der Trockenlegung und Verfüllung der stehenden und fließenden Gewässer, dem Ausbau des Straßennetzes sowie dem Abriss der Gewerbegassentore wurde das physiognomi-

sche Erscheinungsbild des Gebiets nachhaltig umgestaltet. Die Fassaden der zu jener Zeit errichteten Häuser ähnelten denen der chinesischen *Shop houses*, die damals in allen städtischen Handelszentren Südostasiens und Südchinas anzutreffen waren. Auch die Sozial- und Wirtschaftsstrukturen wurden verändert. Die Autonomie der traditionellen Gewerbegassen wurde durch die Schaffung einer übergeordneten Stadtverwaltung aufgehoben (Azambre 1955, S. 359), während gleichzeitig in zunehmendem Maße Chinesen in das Areal einwanderten.

Mit dem Verschwinden der Flussmärkte und der Verordnung, den Verkauf ver-

derblicher Waren räumlich zu konzentrieren, wurde der traditionelle Markthandel stark eingeschränkt. Trotz aller Änderungen durch den Einfluss der französischen Kolonialherrschaft blieb die für die Altstadt typische Kombination von Wohnen und Arbeiten, das Nebeneinander von Handwerk, Groß-, Einzel- und Zwischenhandel im Wesentlichen erhalten.

Staatliche Plan- und Verwaltungswirtschaft

Die Machtübernahme durch die Kommunisten 1954 stellte einen erneuten Einschnitt in der Stadtentwicklung dar. Nachfolgend wurde die Stadtstruktur Hanois stark von sozialistischen Idealvorstellungen geprägt. Dabei entwickelte die kommunistische Führung ein ähnliches Sendungsbewusstsein wie zuvor die Franzosen. Von den zahlreichen im Stadtzentrum errichteten sozialistischen Repräsentationsbauten stellt das Ho Chi Minh Mausoleum, das auf dem zu einem typisch sozialistischen Aufmarsch- und Paradeplatz umgebauten Ba Dinh Platz errichtet wurde, das markanteste Beispiel dar (Logan 2000, S. 200 f.; vgl. Foto 2).

Mit dem Bau vieler uniformer Großwohnanlagen (v. a. Plattenbausiedlungen) in der Peripherie Hanois, durch deren Errichtung sozialräumliche Unterschiede nivelliert werden sollten, dehnte sich die Stadtfläche stark aus. Gleichzeitig sollte durch diese Maßnahmen dem akuten Wohnungsmangel begegnet werden, was jedoch nie gelang. Da in der Phase der staatlichen Plan- und Verwaltungswirtschaft – ähnlich wie in anderen sozialistischen Städten – die Stadterweiterung das Primat vor Altstadt-



Foto 3: Ungeregelte private Bautätigkeit im Zuge von Doi Moi: Vertikale Tunnelhäuser entlang einer Ausfallstraße

erhaltung und Denkmalschutz erhielt, waren die städtebaulichen Eingriffe in diesem Gebiet vergleichsweise unbedeutend. Die Altstadt erfuhr jedoch bedeutende Veränderungen in sozioökonomischer Hinsicht: Etwa jeder fünfte Bewohner floh bereits in den ersten Monaten nach der Machtübernahme der Kommunisten aus Furcht vor Repressalien oder Enteignung in den Süden Vietnams (Nishimura und Phe 1990, S. 41). Darunter waren insbesondere die wohlhabenderen chinesischen und indischen Händler, die häufig als „Kapitalisten“, als der „Bourgeoisie zugehörig“ oder schlimmer gar als „Kollaborateure“ gebrandmarkt wurden (Heberer 1999, S. 6).

Damit erlitt das Gebiet zunächst einen beträchtlichen Bevölkerungsrückgang. Die Kommunisten verstaatlichten bis auf wenige Ausnahmen die Geschäfte der in der Altstadt verbliebenen Händler und zwangen die Handwerker, sich Kooperativen anzuschließen. Die meisten Geschäftsflächen wurden in Wohnraum konvertiert und vom Staat neuen Bewohnern zugewiesen. An die Stelle der privaten Händler trat der Staat, der mit der Gründung eigener Handelsunternehmen Verkaufsfilialen in den größten Ladenlokalen der Altstadt eröffnete. Insgesamt ließen ab 1955 die Handelsaktivitäten in der Altstadt stark nach. Erst mit der Wiedervereinigung 1976 – lebte der Privatsektor – zunächst auf schattenwirtschaftlicher Basis – durch das Anknüpfen der Handelsbeziehungen zu HoChi-MinhStadt wieder auf (Nishimura und Phe 1990, S. 8).

Insgesamt war die Phase der staatlichen Plan- und Verwaltungswirtschaft von ökonomischer Stagnation und den Auswirkungen des zweiten Vietnamkrieges geprägt. Die Bombenangriffe der Amerikaner führten dabei wiederholt zu Massenevakuierungen der Stadtbevölkerung. Sozialistische Mangelwirtschaft und ideologisch motivierte Vernachlässigung seitens der Stadtverwaltung führten zu vergleichsweise geringen städtebaulichen Veränderungen in diesem Areal, was Hanoi eine der am besten erhaltenen Altstädte Südostasiens bescherte.

Hanoi seit Einsetzen der *Doi Moi*-Reformen

Mit dem Einleiten der Politik der Erneuerung begann in Hanoi die jüngste Stadtentwicklungsphase, die durch einen starken Anstieg unregelmäßiger Bautätigkeiten, einen von Privatpersonen getragenen Gründungsboom im Privatsektor und infolge des sich rasch erhöhenden Lebensstandards durch eine starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gekennzeichnet ist. Die Stadtfläche erfuhr im Zuge dieser Entwicklungen v. a. durch ungesteuerte Suburbanisierungsprozesse eine enorme Erweiterung vor allem entlang der Ausfallstraßen und am Westsee. Die neuen

Häuser wurden meist auf sehr kleinen Parzellen gebaut, hatten in der Regel drei bis fünf Stockwerke und eine sehr schmale Fassadenbreite von nur drei bis vier Meter, so dass sie wie „vertikale Tunnelhäuser“ aussahen (vgl. Foto 3). Während das Westseegebiet zum bevorzugten Siedlungsgebiet von Transformationsgewinnern wurde, die dort repräsentative Wohnbauten errichteten, entstand im Hochwasserbereich des Roten Flusses ein Marginalsiedlungsgebiet mit slumähnlicher Bebauung, das zum Zielort von verarmter Stadtbevölkerung und Migranten aus ländlichen Gebieten wurde.

Ausländische und inländische Großinvestoren ließen sich bevorzugt im französischen Kolonialviertel nieder. Dieses Areal zeigt somit Ansätze einer nachholenden Citybildung, die mit Internationalisierung und Tertiärisierung einhergeht. Von Jointventure-Unternehmen errichtete Hotel- und Bürohochhäuser geben davon Zeugnis ab (vgl. Foto 4). Während im französischen Kolonialviertel internationale Akteure das Stadtbild am stärksten veränderten, spielen in der Altstadt Hanoi bereits ansässige Bewohner die wichtigste Rolle.

Die Altstadt Hanoi wurde im Zuge von *Doi Moi* zum Epizentrum der markt- und wirtschaftsräumlichen Revitalisierung, von der insgesamt ein überproportional hoher



Foto 5: Pavement Economy in der Altstadt durch Akteure des informellen Sektors



Foto 4: Von einem thailändisch-vietnamesischen Jointventure-Unternehmen errichtetes Büro- und Hotelhochhaus im französischen Kolonialviertel

Anteil der ansässigen Bewohner profitieren konnte. Es kam zu einem Gründungsboom im privaten Sektor, v. a. im Handel. Bereits 1988 wurde in den zentralen Straßen der Altstadt nahezu jedes Haus an seiner Front wieder als Verkaufsgeschäft genutzt. Auch setzte eine im Vergleich zur planwirtschaftlichen Phase ungleich intensivere Nutzung des Straßen- und Gehwegraums durch Akteure des formellen wie informellen Sektors für den Handel ein, die als *Pavement Economy* ihren Eingang in die Literatur fand (Forbes 1996, S. 62; vgl. Foto 5). Außerdem sind in der Altstadt die höchsten Geschäftsdichten innerhalb des Stadtgebiets anzutreffen, da aufgrund der vorherrschenden Tunnelhausbebauung die Fassadenbreiten sehr gering sind. Der im Zuge der *Doi Moi*-Reformen erfolgte Gründungsboom privater Handels- oder sonstiger Dienstleistungsgeschäfte verstärkte jedoch auch die Polarisierung der Einkommensstrukturen in der Altstadt. Diejenigen Tunnelhausbewohner, die über die Möglichkeit verfügten, ihre Wohnflächen zur Straßenfront in Geschäftsflächen umzuwandeln, konnten von dem Transformationsprozess in der Regel mehr

profitieren als diejenigen Familien, die in den hinteren Teilen wohnen und diese Möglichkeiten nicht besaßen.

Entwicklungsdruck und Zielkonflikte

Nach 30 Jahren Vernachlässigung bzw. Nichtbeachtung stand die Altstadt Hanois Ende der 80er Jahre vor einer Vielzahl von Herausforderungen:

- Aufgrund der Überbelegung vieler Tunnelhäuser wies das Areal mit bis zu 1 900 Personen/ha eine der höchsten Einwohnerdichten in Südostasien auf. Insgesamt lebten dort ca. 90 000 Menschen auf engstem Raum. Die pro Person zur Verfügung stehende Wohnfläche war in einigen Teilgebieten bis auf 1,5 m² gesunken. Freiflächen wie die traditionellen Innenhöfe waren in den vergangenen Jahrzehnten meist zur Wohnraumgewinnung überbaut worden. Der bauliche und technische Standard der meisten Häuser war schlecht und die technische Infrastruktur unzureichend (Waibel 2002).
- Das Viertel litt durch die einsetzende Massenmotorisierung (v. a. mit Motorrollern) unter einem starken Anstieg des Individualverkehrs, der mit einer zunehmenden Lärm- und Luftbelastung einherging.

Als Reaktion auf schlechte Wohnqualität und gestiegene Einkommen setzte kurz nach den *Doi Moi*-Reformen ein ungesteuerter, von Transformationsgewinnern getragener baulicher Modernisierungs- und Renovierungsboom in der Altstadt ein: Treibende Kraft waren ansässige Bewohner, die von der Wiederbelebung des Viertels als kommerzielles Zentrum profitiert hatten und die unzureichenden Wohnverhältnisse in den Tunnelhäusern nicht länger hinnehmen wollten (vgl. Foto 6). Durch Abriss und Neu- bzw. Umbau ihrer Wohnbauten oder der Errichtung sogenannter Mini-Hotels bedrohten sie massiv den historischen Charakter des Viertels.

Planungsansätze

Internationale Experten und Organisationen (allen voran die UNESCO) wie auch einheimische Architekten erkannten rasch das Potenzial der Altstadt und entwarfen mit viel Enthusiasmus Millionen US-Dollar schwere Pläne zur Rettung des Viertels. Zunächst wurden Listen von erhaltenswerten Gebäuden aufgestellt. Dies waren vor allem Tempel und alte Versammlungshäuser, die nicht umgestaltet oder abgerissen werden durften. Einige waren sich die Planer über die Notwendigkeit der Erstellung baugesetzlicher Richtlinien, etwa der Festlegung einer Mindestgeschosszahl für Gebäude, um die Errichtung nicht an die Umgebung angepasster Neubauten zu vermeiden. Auch forderten die Städtebauexperten eine Neustrukturierung der zuständigen Planungsinstitutionen von der bislang praktizierten *Top down*- hin zu einer *Bottom up*-Planung. Einige Planer wollten die dicht besiedelten Wohnblöcke der Tunnelhäuser radikal entkernen und auf den neu geschaffenen Freiflächen Grünanlagen und hochgeschossige Bauten errichten. Weitere Pläne zur Rettung der Tunnelhäuser beschränkten sich auf bloße Fassadenkosmetik oder wollten den Häusern neue Funktionen zuweisen. Insgesamt waren die verschiedenen Ansätze von großer Unklarheit über die Zielvorgaben geprägt.

Ursachen für das Scheitern der Pläne

Die Umsetzung aller Pläne scheiterte vor allem aus vier Gründen:

- Das gesamte Gebiet weist eine kleinteilig-zersplitterte Parzellenstruktur auf, die ein großes Hindernis für die Umsetzung von großräumigen Planungs- und Sanierungsvorhaben darstellt.
- Der Stadtverwaltung mangelt es an finanziellen Mitteln für großräumige Sanierungs- oder Umsiedlungsmaßnahmen. Internationale Organisationen finanzierten zwar eine Vielzahl von Plänen, nicht aber die konkreten Maßnahmen.
- Die Bewohner selbst wollten sich – etwa im Zuge von Entkernungsmaßnahmen – nicht aus den zentralen Gassen in periphere Gebiete umsiedeln lassen.

- Für die Umsetzung solcher Projekten fehlte es an ausreichenden institutionellen Voraussetzungen und adäquat ausgebildetem Fachpersonal aus dem Bereich der Stadtarchitektur und Stadtplanung. Zudem fehlen baurechtliche Richtlinien zum Schutz der Altstadt.

Gerade der letztgenannte Punkt ist am ehesten dafür verantwortlich, dass bis Mitte der 90er Jahre die bauliche Entwicklung in der Altstadt relativ unkontrolliert vorstatten ging. Bereits 1993 enthielt eine Studie, dass die Hälfte aller alten Gebäude in diesem Areal zerstört bzw. neu- oder umgebaut worden waren (Waibel 2000, S. 15).

Modifikation der Planungsebene und neue Richtlinien

Ein sogenannter Masterplan für das gesamte Stadtgebiet von Hanoi wurde 1993 verabschiedet. Dieser inzwischen mehrfach aktualisierte Plan weist der Altstadt 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, um die Stadtplanung zu zentralisieren und zu vereinfachen. Diese Behörde sollte allein für die Kontrolle der gesamten Bautätigkeit innerhalb der Stadtgrenzen sowie die Erstellung von baurechtlichen Richtlinien für erhaltenswerte Areale verantwortlich sein. 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 der Altstadt 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 vier Stockwerken festgelegt.

Zwei Jahre später wurde vom Chefarchitekten erstmals eine baurechtliche Abgrenzung der Altstadt vorgeschlagen (vgl. Abb. 2) sowie weitere Einzelmaßnahmen zum Schutz der Altstadt dem Volkskomitee zur Billigung vorgelegt. Die Billigung zum offiziellen Gesetz erfolgte aller-



Foto 6: Neue Architektur verdrängt die alten Tunnelhäuser

transformationsspezifischem time lag, bis gegensteuernde Maßnahmen seitens der Stadtplanung ergriffen und durchgesetzt wurden. Solange die Anpassungen im bürokratischen Planungsprozess und der damit einhergehende notwendige institutionelle Umbau der realen Geschwindigkeit der Entwicklungen hinterherhinken, kann die historische Bausubstanz der Tunnelhäuser nicht gerettet werden.

Allerdings wäre es vielleicht wichtiger, den Charakter, die Identität und vor allem die Vitalität dieses gewachsenen Handels- und Gewerbeviertels zu bewahren, als die Bewohner zu zwingen, weiterhin in unzureichenden Verhältnissen zu wohnen. Die Altstadt sollte als einzigartiger kombinierter Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum erhalten bleiben, um den Bewohnern die Möglichkeit zu geben, ihre traditionelle Lebens- und Arbeitsweise, ihren „way of life“ fortzuführen. ■

Autor

Dr. **Michael Waibel**, geb. 1969
Geographisches Institut der Universität Göttingen,
Goldschmidtstr. 5, 37077 Göttingen
E-Mail: mwaibel@gwdg.de
Arbeitsgebiete, Forschungsschwerpunkte:
Stadtgeographie, Tourismus, Handel, Vietnam

Literatur

AusAID (ed.): Local Structure Plans for the inner urban area of Hanoi City. Prepared by Overseas Projects Corporation of Victoria for AusAid, Hanoi Planning and Development Control Project. Hanoi 1997

Azambre, G.: Hanoi – Notes de Géographie Urbaine. Bulletin de la Société des Etudes Indochinoises 30 (1955), S. 355–363

Fassmann, H.: Regionale Transformationsforschung – Konzepte, Modelle und empirische Befunde. In: *H. Fassmann*: Zum Stand der Transformationsforschung in der Geographie. Europa Regional 3/4 (2000), S. 13–19

Forbes, D.: Asian Metropolis – Urbanisation and the Southeast Asian City. Melbourne 1996

Heberer, T.: Entrepreneurs as Social Actors. Privatization and Social Change in China and Vietnam. Duisburg 1999 (Duisburger Arbeitspapiere Ostasienwissenschaften No. 21)

Logan, W. S.: Hanoi – Biography of a City. Seattle 2000
Nishimura, Y., and *H. Huu Phe*: The Historical Environment and Housing Conditions in the „36 Old Streets“ Quarter of Hanoi. Division of Human Settlements Development, Asian Institute of Technology, Bangkok 1990

Waibel, M.: Stadtentwicklung von Hanoi: unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen der Doi Moi-Reformen auf den Handel im innerstädtischen 36-Gassen-Gebiet. Frankfurt am Main 2002 (Europäische Hochschulschriften, Reihe 4, Geographie, Bd. 22)

Ders.: Vietnam – Preservation versus Progress? Systemtransformation als Bedrohung für die Altstadt von Hanoi: Das Beispiel der 36-Gassen. Südostasien 16 (2000) H. 1, S. 13–16

Wright, G.: Politics of Design in French Colonial Urbanism. Chicago and London 1991

Interviews

Ton Anh Tuan, Deputy Municipal Planner in Chief of Hanoi [Büro des Chefarchitekten], 27.02.1999

To Thi Tuan, Acting Deputy Head of the Ancient Quarter Management Board of Hanoi, 25.11.2001

Summary

The Ancient Quarter of Hanoi. A Mirror of Urban Transformation Processes

by Michael Waibel

This article outlines and describes the effects of the Doi Moi (Renovation) policy, the latest stage in a series of historical transitions, on the urban landscape of Vietnam's oldest existing trade, market, and retail estate, the Ancient Quarter of Hanoi or 36 Streets Quarter. The Ancient Quarter is a prized legacy of Hanoi's past, but the area is challenged by rapid changes. Doi Moi has caused an enormous economic revitalization of this traditional quarter; however, 'beneficiaries of transition', mostly private retail traders, who are no longer willing to tolerate the insufficient housing conditions, have initiated a dramatic building and renovation boom, threatening the charm of the district. Although local, national, and international agencies have formulated many plans to preserve the historic ambience of the Quarter, the destruction of the traditional tube-shaped houses continues. The main reason for this development is to be found in delays typical of transition periods, as the state institutions leave behind the centrally organized economy and adapt to a pluralistic market economy, as well as insufficient personal and financial resources and the lacking enforcement of architectural guidelines. In general, the recent development of Hanoi shows several similarities to many Eastern European cities, where distinct actor groups have initiated processes typical of transition, such as the rapid emergence of private enterprises, suburbanization processes, social and spatial polarization, the fast-track development of a Central Business District and catching up with internationalization and modernization processes.