

Das Jahrbuch Stadterneuerung 2009 widmet sich dem Schwerpunkt Stadterneuerung und Stadtumbau in den rasch wachsenden Metropolen des Südens. Die wachsende Wohnungsnot, Elendsviertelentwicklung, Verkehrschaos, Umweltprobleme und Klimaschutz erfordern ein Umdenken und machen prekäre globale Abhängigkeiten auch für die „Erste Welt“ deutlich. Neue „Bottom-up“-Strategien, Fragen der Steuerungsfähigkeit und nach dem Stellenwert von Governance-Strukturen ergeben sich mit aktueller Dringlichkeit vor dem Hintergrund wechselseitiger Abhängigkeiten und der Weltfinanzkrise, die besonders die Länder der „Dritten Welt“ und die Mega-Städte dort in einen gefährlichen Abwärtsstrudel reißt. Die Beiträge in diesem Band beziehen sich neben theoretischen und historischen Aspekten der Stadterneuerung vor allem auf Einordnungen, Fallstudien und Handlungsansätze von Mega-Städten vor dem Hintergrund sehr unterschiedlicher Problemlagen und Akteurskonstellationen. Bisherige Muster und „bewährte“ Konzepte der Stadterneuerung und des Stadtumbaus werden durch die epochale Krise in Frage gestellt, und es gilt stärker denn je nach innovativen Konzepten der Bestandsentwicklungspolitik zu suchen, mit denen auf die weltweiten komplexen Herausforderungen reagiert werden kann. „Yes, we can?“

Autorinnen und Autoren im Jahrbuch 2009:

Uwe Altröck, Janne Amedi, Matthias Bernt, Michael Bose, Annette Erpenstein, Regina Fein, Christoph Haferburg, Ulrike Hagemeister, Christoph Haller, Bernd Hansjürgens, Dirk Heinrichs, Andrej Holm, Aneta Hristova, Ulrich Jürgens, Nikolaus Knebel, Christian Kuhlicke, Arvid Krüger, Mrudula Kolhatkar, Beate Lohnert, Urs Luczak, Hale Mamunlu, Volker Meyer, Tooska Mosavat, Heinz Nagler, Jürgen Obenbrügge, Sophie Schramm, Dirk Schubert, Sebastian Seelig, Katharina Söpper, Florian Stellmacher, Michael Waibel, Christoph Wessling

ISBN 978-3-7983-2134-2

MEGACITIES UND STADTERNEUERUNG



Jahrbuch
STADTERNEUERUNG
2009

Jahrbuch **STADTERNEUERUNG**
2009

Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen
Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin
Herausgeber:
Uwe Altröck, Ronald Kunze, Elke Pahl-Weber, Ursula von Petz, Dirk Schubert

Jahrbuch Stadterneuerung 2009

Schwerpunkt „Megacities und Stadterneuerung“

Beiträge aus Lehre und Forschung
an deutschsprachigen Hochschulen

Eine Publikation des
**Arbeitskreises Stadterneuerung
an deutschsprachigen Hochschulen**
in Zusammenarbeit mit dem
**Institut für Stadt- und Regionalplanung
der Technischen Universität Berlin**

Technische Universität Berlin
Technische Universität Dortmund
HafenCity Universität Hamburg
Universität Kassel

Herausgeber Uwe Altrock, Ronald Kunze,
Elke Pahl-Weber, Ursula von Petz, Dirk Schubert

Berlin 2009

Herausgeber

Uwe Altrock, Ronald Kunze, Elke Pahl-Weber, Ursula von Petz, Dirk Schubert
für den Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen

in Zusammenarbeit mit dem Institut für Stadt- und Regionalplanung
der Technischen Universität Berlin

Mitglieder im wissenschaftlichen Beirat des Jahrbuchs Stadterneuerung:

Rainer Danielzyk	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), Dortmund
Wolfgang Förster	Stadt Wien, Referat für Wohnbauforschung und internationale Beziehungen
Max Welch Guerra	Lehrstuhl Raumplanung und Raumforschung, Bauhaus Universität Weimar
Johann Jessen	Fachgebiet Grundlagen der Orts- und Regionalplanung, Universität Stuttgart
Heike Liebmann	Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Erkner
Kosta Mathey	Fachgebiet Planen und Bauen in außereuropäischen Regionen, TU Darmstadt
Christa Reicher	Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung, TU Dortmund
Gisela Schmitt	Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung, RWTH Aachen
Guido Spars	Fachgebiet Ökonomie des Planens und Bauens, Bergische Universität Wuppertal

Produktion und Satz

Robert Hänsch, Berlin, www.seitenmanufaktur.net

Umschlaggestaltung

Frank Rogge, HCU Hamburg unter Verwendung von zwei Abbildungen aus Dharavi von Dirk Schubert

Verlag und Vertrieb

Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin
Universitätsbibliothek im VOLKSWAGEN-Haus
Fasanenstraße 88, 10623 Berlin
Telefon: (0 30) 314-76 131
Telefax: (0 30) 314-76 133
publikationen@ub.tu-berlin.de

Druck und Bindung

[druckmuck@digital e.K.](mailto:druckmuck@digital.e.k)
Großbeerenstraße 2-10 (Gebäude 2 links)
12107 Berlin

ISBN 978 3 7983 2134 2

INHALTSVERZEICHNIS

Theorie und Geschichte

Arvid Krüger

Erneuerungspolitik im Spiegel der Benachteiligungsmechanismen der heutigen Stadtgesellschaft 19

Christoph Haferburg, Jürgen Oßenbrügge

Die neue Corporate Geography in den Global Cities des Südens: Das Beispiel Johannesburg 29

Dirk Heinrichs, Christian Kuhlicke, Volker Meyer, Bernd Hansjürgens

Mehr als nur Bevölkerung: Größe, Geschwindigkeit und Komplexität als Herausforderung für die Steuerung in Megastädten 47

Schwerpunkt Megacities und Stadterneuerung

Uwe Altrock

Einführung in den Schwerpunkt: Megacities und Stadterneuerung 61

Hale Mamunlu

Stadtumbauprojekte als Instrument der Freiraumplanung in der Metropolregion Istanbul 71

Tooska Mosavat, Sebastian Seelig, Florian Stellmacher

Co-Council und NGO: Kooperative Ansätze der Stadtentwicklung und Stadterneuerung in der Megacity Teheran 83

Dirk Schubert

Der größte Slum Asiens: Dharavi (Mumbai) – Von Fehlschlägen der „Sanierung“ zum Modellprojekt? 99

Michael Waibel

Herausforderungen für Stadtumbau in der mega-urbanen Region Ho Chi Minh City 115

Michael Bose	Anforderungen an den Stadtumbau auf regionaler Ebene in der mega-urbanen Region Ho Chi Minh City	129
Uwe Altrock	Stadtumbau im Perfluss-Delta: Zwischen Quartiersentwicklung und Kommodifizierung	137
Annette Erpenstein	Städtebau in Südkorea: Restrukturierung am Beispiel des Cheonggyecheon-Flusses in Seoul: „Back to a future“	159
Ulrich Jürgens	Informalisierung von Governance am Beispiel des Großraums Gauteng	177
Nikolaus Knebel, Mrudula Kolhatkar	Urban Governance in den Megacities des Südens im Zwiespalt zwischen westlichen und östlichen Modellen: Eine Fallstudie über Addis Abeba	187
Sophie Schramm	Stadterneuerung in Nairobi, Kenia – Das Kenya Slum Upgrading Programme in der informellen Siedlung Soweto East	197
Urs Luczak	Ambivalenzen der Ausgrenzung – Möglichkeiten und Grenzen integrativer Steuerungsansätze am Beispiel eines Marginalviertels in Buenos Aires	213
Matthias Bernt, Andrej Holm	Informelle Urbanisierung, Selbstorganisation und „Sozialismus des 21. Jahrhunderts“: Stadterneuerung in Caracas	227

Praxisfelder der Stadterneuerung

Katharina Söpper	Verstetigung durch Nachsorge im Quartiersmanagement am Beispiel Hamburg und Wien	239
Ulrike Hagemeister, Christoph Haller	Bürgermitwirkung im Stadtumbau	261

Stadterneuerung im Ausland

Aneta Hristova	Eine Hauptstadt im Umbruch: Die postsozialistische Stadtentwicklung von Skopje	281
----------------	---	------------

Lehre und Forschung

Beate Lohnert, Regina Fein

Condominium Apartment Houses in Addis Abeba – Erfolgseinschätzung einer Strategie zur Stadterneuerung und zur Schaffung von Wohnraum 295

Janne Amedi, Heinz Nagler, Christoph Wessling

Die Bedeutung der Erneuerung der Altstadt für die Entwicklung von Großkairo 307

Anhänge

Übersicht über die Autorinnen und Autoren in dieser Ausgabe 327

Autorinnen und Autoren 1990-2009 331

Ortsregister 1990-2009 335

Stichwortregister 1990-2009 342

Herausforderungen für Stadtumbau in der mega-urbanen Region Ho Chi Minh City

Vietnam hat in den letzten Jahren eine äußerst beeindruckende wirtschaftliche Entwicklung genommen und wird von vielen bereits als neuer Tigerstaat bezeichnet. Der Wirtschaftsboom führte zu einem enormen Stadtwachstum, stellt aber gleichzeitig die Metropolen vor gewaltige Probleme. Der vorliegende Beitrag geht der Frage nach, inwieweit sich die räumlichen Strukturen in der südvietnamesischen Metropole Ho Chi Minh City (HCMC), insbesondere die Wohnungsversorgung, vom Zentrum bis in die städtische Peripherie im Verlauf der Transformation geändert haben und welche Herausforderungen sich dadurch für den Stadtumbau ergeben.

Transformationsgewinner HCMC

Ho Chi Minh City, ehemals Saigon, profitiert am stärksten von dem seit Mitte der 1980er Jahre auf nationaler Ebene eingeschlagenen Reformkurs *Doi Moi*: Die Stadt und die umliegenden Provinzen entwickelten sich im Zuge der Strategie der exportorientierten Industrialisierung zum größten Wachstumsmotor der vietnamesischen Volkswirtschaft. Dafür sind auch Dezentralisierungsmaßnahmen der Nationalregierung verantwortlich, die den Städten mehr Autonomie gegeben haben. In der Metropole HCMC tragen 7,6 % der Bevölkerung Vietnams 20,1 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts bei (DPI, 2008a). Hier ist das Pro-Kopf-Einkommen mit mehr als 2.000 US-Dollar mehr als doppelt so hoch wie im Landesdurchschnitt, und der Wirtschaftsraum zieht mit Abstand die meisten ausländischen Direktinvestitionen transnationaler Unternehmen an. Der Beitritt Vietnams zur Welt handelsorganisation WTO im Januar 2007 hat

den Zustrom internationalen Kapitals weiter steigen lassen.

In HCMC herrscht gleichzeitig aber auch der größte Migrationsdruck aus den ländlichen Gebieten Vietnams. Nicht zuletzt dadurch ist im Verlauf des Transformationsprozesses die soziale Polarisierung stark angestiegen. Nirgendwo sonst in Vietnam ist die Schere zwischen arm und reich so groß. Dies hängt vor allem mit dem Wohnungsmarkt zusammen. Die Preise für Land gehören, gemessen am Einkommen, in Vietnam zu den höchsten der Welt, so dass ein Großteil der Stadtbewohner keine Chance hat, adäquaten Wohnraum zu erwerben (Waibel/Gravert, 2007:12). Die Stadt leidet unter enormer Wohnungsknappheit. Darüber hinaus sind wachsende Umweltverschmutzung durch die Industrie sowie durch die gravierende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs Folgen des Wirtschaftsbooms. All dies führt zu einer Überlastung der technischen und sozialen Infrastruktur. Die Stadt- und Regionalplanung ist nicht zuletzt aufgrund von institutionellen Hemmnissen nur unzureichend in der Lage, das Stadtwachstum zu steuern und Stadtumbau voranzutreiben.

Die städtische Entwicklung der mit hoher Dynamik wachsenden Metropole Ho Chi Minh City hat sich über die administrativen Grenzen der Stadt hinaus auf weite Teile des Umlandes ausgedehnt. Triebfeder dieser Entwicklung ist internationales Kapital. Im Industriesektor erhalten etwa in jüngster Zeit die an HCMC angrenzenden Provinzen Dong Nai, Binh Duong oder Ba Ria-Vung Tau sogar mehr ausländische Direktinvestitionen als HCMC selbst. Als Konsequenz hat sich die bislang einzige mega-urbane Region Vietnams gebildet.



Abb. 1 Karte der administrativen Gliederung von HCMC und Umgebung (Waibel 2008)

Räumliche Restrukturierungen

In den letzten beiden Dekaden hat HCMC ein Bevölkerungswachstum von über 65 % erfahren: Während im Jahr 1989 die Bevölkerungszahl gerade einmal 3,9 Mio. betrug, ist diese bis zum Jahr 2007 auf 6,65 Mio. angestiegen (NIURP, 1994:19; Statistical Office of HCMC, 2008:23). Darüber hinaus wird geschätzt, dass sich ca. zwei Mio. Migranten in HCMC und den umliegenden Provinzen aufhalten, die statistisch nicht erfasst sind (Hiep, 2005; Waibel, 2005). Die Siedlungsfläche der Stadt hat sich im Verlaufe des Transformationsprozesses mehr als verdoppelt. Insbesondere in den sub- und periurbanen Arealen in der städtischen Peripherie ist die Bevölkerungszahl massiv angewachsen. In manchen Distrikten stieg die Bevölkerung allein in den Jahren 1999-2007 um 65 bis 95 % an (Gurby/Huong, 2002:9; Statistical Office of HCMC, 2008:23) (vgl. Abb. 1). Ursachen hierfür sind zum einem Suburbanisierungsprozesse und zum anderen Ansiedlungen von Arbeitsmigranten aus ländlichen Provinzen. Wie in anderen Entwicklungsländern stellen die bes-

seren Einkommensmöglichkeiten in der Stadt die Hauptmotivation für die Zuwanderung der Migranten dar (GSO/UNPF, 2005:3ff). Die Land-Stadt-Wanderer ziehen zumeist in die unmittelbare Nähe der zahlreich neu entstandenen Industriezonen im peri-urbanen Umland der Metropole. Dort wurden im Zuge der Politik der exportorientierten Industrialisierung oft in Kooperation mit halb-staatlichen Entwicklungsinstitutionen aus den Tigerstaaten der ersten Generation, etwa aus Singapur, Südkorea oder aus Taiwan, großflächige Gewerbeflächen erschlossen. Dadurch sind zahlreiche Arbeitsplätze für ungelernete Arbeitskräfte etwa in der Schuh- und Bekleidungsindustrie geschaffen worden.

In den abgeschotteten Zonen findet überwiegend steuerlich begünstigte, arbeitsintensive Produktion für den Export statt. Die ausländischen Direktinvestitionen transnationaler Unternehmen im verarbeitenden Gewerbe konzentrieren sich räumlich in diesen Gebieten. Im Umfeld der infrastrukturell gut erschlossenen Industriezonen kam es durch den Zuzug der Arbeitsmigranten hingegen zu weitgehend unkontrollierten Siedlungserweiterungen und Verdichtungen, verbunden mit teilweise prekären Wohn- und Umweltbedingungen, insbesondere in den so genannten *Boarding-House*-Agglomerationen (vgl. Beitrag von Michael Bose in diesem Band).

Während wie geschildert in der städtischen Peripherie die Bevölkerungszahlen stark angestiegen sind, haben die innerstädtischen Bezirke einen Bevölkerungsrückgang erfahren. So hat sich von 1989 bis 2007 die Bevölkerungszahl im zentralen Distrikt 1 um 20 %, im angrenzenden Distrikt 3 um 16 % und im Distrikt 5, der traditionsreichen Chinesenstadt Cholon, um 8 % verringert (NIURP, 1994:19; Statistical Office of HCMC, 2008:23).

Den Hintergrund für die Entwicklung bildet die Entstehung eines auf kapitalistischen Prinzipien beruhenden Boden- und Immobilienmarktes. Seit Einführung eines neuen

Landgesetzes im Jahr 1993 können in Vietnam so genannte Landnutzungsrechte zwischen Privatpersonen nach Marktpreisen gehandelt werden (Waibel, 2006:43). Die Kommodifizierung von Grund und Boden in Vietnam als Folge der *Doi-Moi*-Reformen stellt eine der zentralen Ursachen für die räumliche Restrukturierung der Metropolen dar. Folgen sind Tertiärisierungsprozesse und die nachholende Entwicklung eines Central Business District westlichen Musters. Wichtige Akteure in diesem Kontext sind transnationale Unternehmen, die in der Innenstadt Hotel- und Büroflächen, ihre Niederlassungen sowie in jüngster Zeit zunehmend Shopping Malls errichten. Auch vietnamesische Unternehmen und Familienbetriebe haben sich in großer Zahl im Stadtzentrum von HCMC angesiedelt. Neben Einzelhandelsgeschäften, die mittlerweile hoch diversifiziert die gesamte Palette der globalisierten Warenwelt anbieten (vgl. Abb. 2), lässt eine ausgezeichnete Auswahl an internationalen und lokalen Restaurants, Cafés oder Bars fast keine Wünsche mehr offen. All dies führt zur Ersetzung von Wohnraum durch Geschäftsflächen. Gleichzeitig erfolgt durch die sozial höchst selektiven Suburbanisierungsprozesse der rasch anwachsenden Mittel- und Oberschichten ein Bevölkerungsabfluss in die städtische Peripherie. So haben zumeist internationale Investoren Gated Communities oder komplett neue Stadtquartiere errichtet, die bislang jedoch ausschließlich auf den Bedarf und die Zahlungsfähigkeit der neuen Reichen abzielen. Diese zumeist im suburbanen Raum geschaffenen Wohlstandsinseln mit integrierter kohärenter Funktionalität wirken wie räumlich isolierte Implantate im Stadtgefüge (Kraas, 2004).

Verdrängungsprozesse

Die extrem hohen Bodenpreise in der Innenstadt führen zu Aufwertungsdruck und beschleunigen damit die Vertreibung der Bewohner innerstädtischer Slums und Squatter-Siedlungen. Ähnlich wie in anderen



Abb. 2 Niederlassung von Louis Vuitton im Stadtzentrum von HCMC (Waibel 2007)

südostasiatischen Metropolen hatten sich zu Beginn des Transformationsprozesses viele Land-Stadt-Migranten entlang der Hochwasser- und Überschwemmungsflächen der zahlreichen Kanäle angesiedelt, ohne jedoch über legale Besitztitel für Grund und Boden zu verfügen. Im Zuge von infrastrukturellen Maßnahmen wie z. B. Kanalsanierungen oder Straßenbau, die häufig von internationalen Geberorganisationen finanziert wurden, sind in den letzten Jahren diese Personengruppen immer mehr verdrängt worden. Damit hat sich auch die Zielrichtung der Migranten aus ländlichen Gebieten innerhalb des Stadtraums verlagert: Waren in den 1990er Jahren noch die stadtnahen Bereiche der Hauptzugsraum der Zuwanderer, weil sie sich dort Erwerbsmöglichkeiten im informellen Sektor versprochen, kanalisieren sich wie erwähnt seit einigen Jahren die Migrationsströme zunehmend in die sub- und periurbanen Gebiete sowie in die umliegenden Provinzen.

Die Stadtverwaltung von HCMC befördert diese Entwicklung aktiv, indem sie in den zentralen Innenstadtgebieten informelle Gewerbeaktivitäten wie den ambulanten Straßenhandel durch Verbote immer mehr einschränkt und dadurch vielen Migranten ihre Einkommensbasis entzieht. Obwohl die Stadtoberen bei diesen Restriktionen zumeist mit dem Argument der Verkehrssicherheit argumentieren, ist davon auszugehen, dass für sie das Stadtzentrum die Visitenkarte einer Metropole auf Weltniveau darstellt, auf

der möglichst keinerlei Tätigkeiten zu sehen sein sollen, die mit Dritte-Welt-Phänomenen assoziiert werden könnten. Eine weitere Motivation ist die Schaffung von mehr Freiraum für die nach dem WTO-Beitritt im Jahr 2007 stark gestiegene Zahl von privaten Pkws.

Wirtschaftliche Restrukturierungen

In der Stadt HCMC zeigen die ausländischen Direktinvestitionsströme in der jüngeren Vergangenheit deutliche Tendenzen der Tertiärisierung. Das meiste Kapital, das die Metropole bis zum Jahr 2006 erhalten hat, ist mit 5,7 Mrd. US-Dollar im Immobiliensektor investiert worden, an zweiter Stelle folgt der Industriesektor mit 5,2 Mrd. US-Dollar und an dritter Stelle bereits der Dienstleistungssektor mit 3,0 Mrd. US-Dollar (DPI, 2008b). Die wirtschaftliche Restrukturierung weg von der verlängerten Werkbank hin zu höherwertiger Industrie und Dienstleistungen wird von der Stadtverwaltung aktiv vorangetrieben. So sind in der Metropole etliche High-Tech Parks wie zum Beispiel *Quang Trung Software City* oder *E-Town* errichtet worden, in denen sich internationale, aber zunehmend auch nationale Unternehmen aus wissensbasierten Branchen niederlassen. Um für diese Unternehmen qualifiziertes Personal anbieten zu können, werden seitens der Stadt insbesondere die Anstrengungen im Bildungssektor intensiviert: Im Juni 2008 hat etwa das Volkskomitee von HCMC eine der größten Einzelinvestitionen im Dienstleistungssektor in der Geschichte Vietnams für die Errichtung einer Universitätsstadt im Volumen von 3,5 Mrd. US-Dollar durch das malaysische Unternehmen *Berjaya Leijaya* genehmigt (MOFA, 2008). Bereits im Jahr 2006 wurde bekannt, dass Intel eine Chip-Fabrik mit einem Investitionsvolumen von über 600 Mio. US-Dollar in der an HCMC angrenzenden Provinz *Ba Ria-Vung Tau* errichten will (MOF, 2006). Dies deutet darauf hin, dass die wirtschaftliche Restrukturierung hin zu höherwertiger Industrie zunehmend auch das Umland von HCMC erfasst.

Mega-urbane Region HCMC

Für das Entstehen der wirtschaftlich hochdynamischen mega-urbanen Region HCMC sind, angetrieben durch ausländische Direktinvestitionen, somit im Wesentlichen die Industriezonen in der städtischen Peripherie verantwortlich. Gleichzeitig ist diese aber auch durch eine zunehmende räumliche und sozioökonomische Fragmentierung gekennzeichnet.

Aufgrund der ökonomischen und funktionalen Dominanz der Stadt HCMC kann diese mega-urbane Region vergleichbar mit der chinesischen Metropole Shanghai und ihrem Hinterland im Yangtze-Delta als monozentrisch angesehen werden. Noch fehlt es allerdings an übergeordneter effektiver Steuerung für diesen Großraum, nicht zuletzt, weil die Konkurrenz zwischen den Gebietseinheiten innerhalb der mega-urbanen Region überaus ausgeprägt ist und Governancestrukturen aufgrund institutioneller Schwächen nicht zum Tragen kommen (Waibel u. a., 2007:61). Auf dem Papier ist zwar das *Southern Institute of Urban Planning* (SIUP South) planerisch für die *HCMC Metropolitan Region*, die aus HCMC und den sieben Nachbarprovinzen besteht und ca. 16 Mio. Einwohner (GSO, 2008:38) aufweist, zuständig. Diese vom nationalstaatlichen Bauministerium in Hanoi aus eingesetzte Institution hat aber bei den lokalen Behörden mit starken Akzeptanzproblemen zu kämpfen und dementsprechend nur geringe Implementierungsgewalt.

Institutionelle Defizite des staatlichen Planungsapparates sind auch in HCMC dafür verantwortlich, dass große integrativ geplante Entwicklungsprojekte der Stadterweiterung, aber auch des Stadtbbaus ähnlich wie in der gesamten südost- und ostasiatischen Region in der Regel über Public-Private-Partnership-Modelle realisiert werden. Durch eine derartige Privatisierung von Stadtentwicklung wird versucht, die fehlende Steuerfähigkeit der staatlichen Behörden, u. a. bedingt durch institutionelle Fragmentierung,

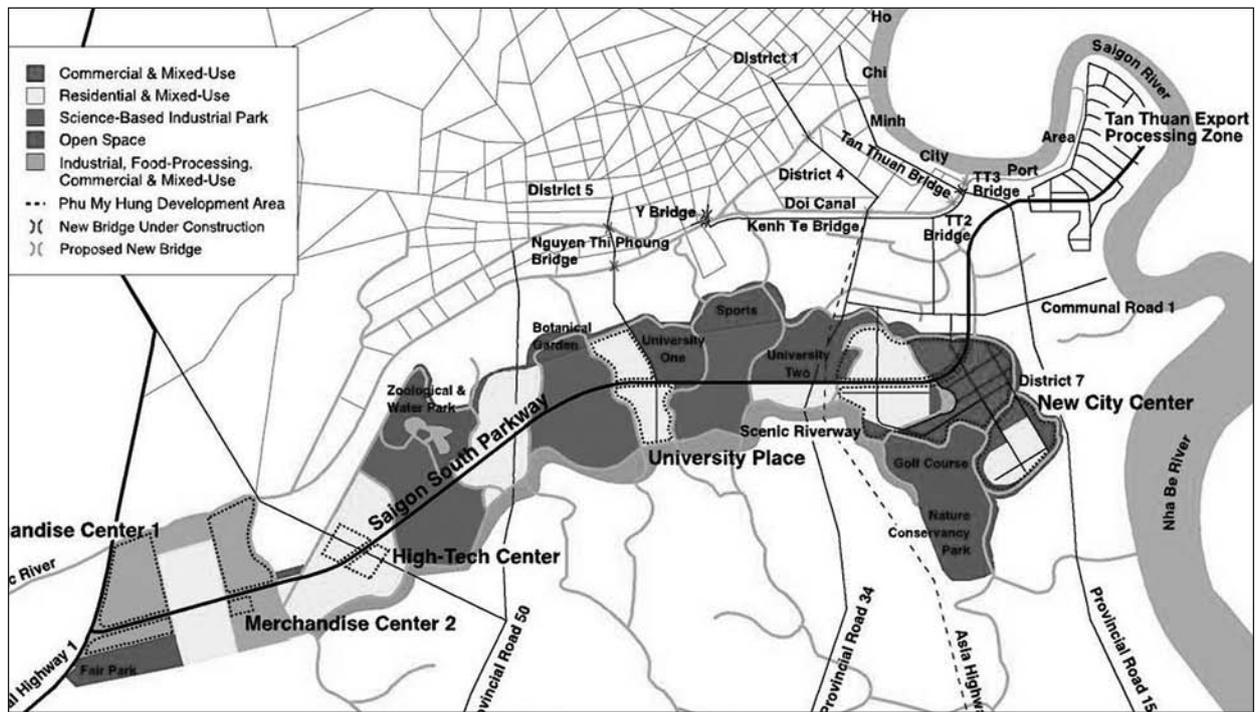


Abb. 3 Karte von Saigon South (Waibel 2004)

unzureichendes fachliches Know-how und Kapitalmangel zu kompensieren.

Im Folgenden sollen exemplarisch einige Stadtentwicklungsprojekte der jüngeren Vergangenheit in der Stadt HCMC vorgestellt werden. Dabei interessieren den Autor vor allem die Veränderung der sozioökonomischen Strukturen, das jeweilige Akteursgefüge und die Auswirkungen auf den Stadtraum. Das größte Stadterweiterungsprojekt von HCMC, die Parallelstadt Saigon South, bildet dabei den Anfang.

Stadterweiterung in HCMC

Saigon South

Saigon South auf einer Gesamtfläche von 3.300 ha (Gotsch, 2002) befindet sich 4 km südlich vom Stadtzentrum entfernt. Insgesamt sollen dort zukünftig 500.000 bis 1 Mio. Einwohner leben. Erschlossen wurde das Areal zunächst durch die Errichtung einer knapp 18 km langen Schnellstraße in Ost-West-Richtung. Die Anbindung an das Innenstadgebiet geschah durch die Errichtung von über zehn

Brücken in dem von den Ausläufern des Mekongdeltas physisch stark zergliederten Gebiet (vgl. Abb. 3).

Der Startschuss für das Projekt erfolgte im Jahr 1993, mit der Gründung eines halbstädtischen taiwanesisch-vietnamesischen Joint-Venture-Unternehmens, das mit der Projektierung und Entwicklung von Saigon South betraut wurde. Der mit einem Anteil von 70 % beteiligte privatwirtschaftliche taiwanesische Partner CT&D war bereits im Jahr 1991 federführend an der Errichtung der ersten Exportförderzone (*Tan Thuan EPZ*) Vietnams in unmittelbarer Nähe von Saigon South beteiligt gewesen. Wenig später wurde es mit der Errichtung des *Hiep Phuoc*-Elektrizitätskraftwerkes betraut, das heute u. a. die Einwohner von Saigon South mit Strom versorgt. Die vietnamesische Seite hat Anteile vor allem in Form von Land in das gemeinsame Unternehmen eingebracht, so dass die Stadtverwaltung zum einen Kontrolle ausüben und zum anderen Kapital aus den Gewinnen dieses Projektes abschöpfen kann.

Das Nutzungskonzept von Saigon South ist gemischt. Zwar dominiert das Wohnen in un-



Abb. 4 Gated Community in Saigon South



Abb. 5 Typische Wohngebäude für die neuen Reichen in Saigon South

terschiedlichen Typologien von Villenbebauung bis hin zu *Condominium*-Wohnhochhäusern, aber auch Bildungs-, Freizeit-, Sozial- und kommerzielle Einrichtungen sowie zahlreiche Grün- und Freiflächen wurden errichtet. Im östlich gelegenen ca. 400 ha großen *New City Center* ist der Entwicklungsfortschritt bislang am größten. Dort sind u. a. ein internationales Krankenhaus, mehrere Bürogebäude, ein Golfplatz, ein Vergnügungspark, zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte und Restaurants realisiert worden. Auch befindet sich auf dem Gelände von Saigon South seit 2005 ein Campus der *Royal Melbourne Technical University* (RMIT). Diese Bildungseinrichtung stellt die erste sich 100 % in ausländischem Besitz befindende Universität Vietnams dar.

Die eklektizistische Architektur mit einer starken Dominanz klassizistischer Formensprache entspricht den vermeintlichen Geschmacksmustern einer globalisierten Elite (vgl. Abb. 4 und 5). Saigon South wird als Model international standardisierter Stadtplanung vermarktet (Waibel, 2004). Die Zielgruppen sind wohlhabende Exilvietnamesen (*viet kieu*), Manager transnationaler Unternehmen sowie in zunehmenden Maße die schnell wachsenden Mittel- und Oberschichten im Großraum HCMC. Mehrere Gated Communities sind dort bereits errichtet worden.

Nachdem die Entwicklung in Saigon South bis Anfang der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts eher schleppend verlief, hat in den vergangenen fünf Jahren die Bebauung

und die Auslastung des Areals einen starken Schub erfahren. Mittlerweile leben dort über 200.000 Menschen. Dies kann auf verschiedene Ursachen zurückgeführt werden. Zum einen ist Saigon South inzwischen über die neu errichteten Straßen und Brücken sehr gut an die Innenstadt angeschlossen und liegt damit äußerst verkehrsgünstig. Zum anderen sind durch den anhaltenden Wirtschaftsboom auch die kaufkräftigen Mittelschichten immer weiter angewachsen (Waibel, 2008:11).

Insgesamt ist die nach Saigon South stattfindende Suburbanisierung noch immer als sozial höchst selektiv zu bezeichnen. Alles in allem haben sich dadurch Ungleichheiten im Zugang zum Bedürfnisfeld Wohnen erhöht.

Stadtumbau in HCMC

Neuer CBD in Thu Thiem

Bei dem Projekt Thu Thiem handelt es sich um Entwicklung eines neuen Central Business District auf einer Halbinsel gegenüber der historischen Kolonialstadt von HCMC. Das Vorbild für die Anlage von Thu Thiem ist ohne Zweifel Pudong in Shanghai. Mit der Errichtung von Thu Thiem soll einerseits der Entwicklungsdruck auf das alte Stadtzentrum reduziert werden und andererseits ein modernes, einer Weltstadt genügendes Geschäftsviertel mit entsprechender Skyline realisiert werden. Der Bau eines 1,5 km langen

Tunnels als Teil des so genannten East-West-Highways (finanziert durch einen Kredit der Japanischen Entwicklungsbank) und die Errichtung mehrerer Brücken dient der Anbindung der Halbinsel an die umgebende Stadt. Die erste Brücke, die Thu Thiem mit dem nördlich angrenzenden *Binh Thanh*-Distrikt verbindet, wurde bereits im Januar 2008 fertig gestellt. Die Errichtung des Tunnels unter dem Saigon-Fluss soll nach längeren Verzögerungen nun voraussichtlich 2010 abgeschlossen werden. Die Erstellung des Masterplans erfolgte durch das dem vietnamesischen Bauministeriums angegliederte National Institute of Urban and Rural Planning (NIURP) (vgl. Abb. 6). Die Auftragsvergabe an das NIURP führte jedoch zu Dissonanzen mit Akteuren der Stadtplanung in HCMC, da letztere den Nordvietnamesen unterstellten, sie würden ihr strategisches Planungswissen nutzen, um sich spekulativ die Filetstücke des Areals zu sichern. Die projektierte Gesamtfläche beträgt 737 ha, und die zukünftige Einwohnerzahl des Areals soll ca. 130.000 betragen. Das Investitionsvolumen der mit der Implementierung beauftragten Sonderbehörde Thu Thiem New Urban Center Management Authority beläuft sich auf ca. 600 Mio. US-\$ (Waibel u. a., 2007).

Ähnlich wie in Saigon South verlief der Entwicklungsfortschritt in den ersten Jahren überaus schleppend. Bis zum Jahr 2008 beschränkten sich die Bautätigkeiten im projektierten Areal im Wesentlichen auf die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur. Dies lag an den sich lange hinziehenden Auseinandersetzungen über die Höhe von Kompensationszahlungen an die umzusiedelnde Bevölkerung, der geringen Standortqualität aufgrund fehlender Verkehrsanbindung, an der stockenden Investitionsbereitschaft lokaler Unternehmen wegen oben erwähnter Dissonanzen und auch an mehrfachen Modifizierungen des Thu Thiem Masterplans. Diese Änderungen wurden nicht zuletzt notwendig, weil man erkannt hatte, dass der Halbinsel durch die Folgen des Klimawandels eine erhebliche Überschwemmungsgefahr droht (Waibel/Eckert, 2009:19). Aus diesem Grund ist hier jüngst etwa die Verlängerung des East-West-Highways auf einem ca. einen Meter hohen Damm errichtet worden.

Da die Fertigstellung des Tunnels nun absehbar ist und bis Ende 2008 zudem die Umsiedlung der betroffenen Bevölkerung abgeschlossen werden soll, erfolgten in jüngerer Zeit etliche Investitionszusagen für das Areal. So wurde etwa im Juni 2008 bekannt



Abb. 6 Modell von Thu Thiem (Waibel 2006)

gegeben, dass drei taiwanesischen Unternehmen zusammen mit einer vietnamesischen Telekommunikationsfirma einen Softwarepark auf Thu Thiem errichten wollen. Das Gründungskapital dieses Joint-Venture-Unternehmens beläuft sich auf 180 Mio. US-Dollar, während das gesamte Investitionsvolumen sogar 2,1 Mrd. US-Dollar betragen soll (TTNUCMA, 2008). Neben dem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist in der ersten Projektphase von 2006-2010 die Errichtung eines internationalen Kongress- und Messezentrums, eines Beobachtungsturmes als Landmarke sowie die Anlage eines Sees im Inneren der Halbinsel verbunden mit Parkanlagen geplant.

Während auf dem Planungsareal von Thu Thiem selbst fast noch keine Wohnbebauung errichtet worden ist, boomen seit Jahren die Wohnungsbauaktivitäten in den angrenzenden Gebieten. Ähnlich wie in Saigon South haben die vor Ort tätigen Developer, unter ihnen viele vietnamesische Unternehmen, vor allem die Mittel- und Oberschichten als Zielgruppe. Die Errichtung des East-West-Highways bringt diesem Areal eine exzellente Verkehrsanbindung an die Innenstadt. Zudem ist davon auszugehen, dass sich die Zugezogenen positive wirtschaftliche Effekte durch den neuen CBD erhoffen.

Nhieu-Loc-Thi-Nghe-Kanalprojekt

Das Nhieu-Loc-Thi-Nghe-Kanalprojekt ist das erste große städtische Aufwertungsprojekt im Stadtzentrum von HCMC gewesen. In diesem Sinne hatte dieses Vorhaben Pilotcharakter für alle nachfolgenden Vorhaben der Kanalsanierung und des Stadtumbaus in ganz HCMC. Im Rahmen des Projektes wurde der 10,4 km lange Nhieu-Loc-Thi-Nghe-Kanal zwischen den Innenstadtdistrikten 1 und 3 und den Distrikten *Binh Thanh* und *Phu Nhuan* saniert und das Wohnumfeld aufgewertet. Die erste Projektphase setzte bereits im Jahr 1995 ein. Seit 2001 befindet sich das Projekt in der zweiten Phase, die nach längeren Verzögerungen nun bis zum Jahr 2010 andauern soll

(Chung, 2006:20). Während dieser wird der gesamte Kanal mit einer Abwasserinfrastruktur versehen, was die Wasserqualität deutlich verbessern soll. Das Investitionsvolumen der zweiten Phase in Höhe von 200 Mio. US-Dollar kommt zum großen Teil aus Mitteln der Weltbank. Das Projekt wurde notwendig, da durch den Zuzug von Land-Stadt-Migranten und verarmter Stadtbevölkerung an die Kanalrandflächen in den 1980er und 1990er Jahren das Gewässer seine Funktion als Abwasserkanal weitgehend verloren hatte und überaus stark verschmutzt war (Pham, 1998:34; Wüst, 2002). Zudem hatten die Squatter den ursprünglich 20 bis 30 m breiten Kanal durch ihre Behausungen extrem verengt (Vietnam Investment Review 02/05/2005). Im Zuge der Sanierung sollte der Kanal an seinen Rändern auf 40 m Breite frei geräumt werden. Schließlich wurden bis zum Jahr 1999 insgesamt 41.000 Personen umgesiedelt (ODAP, 2000:22). Die Umgesiedelten gehörten überwiegend armen Bevölkerungsschichten an. Zwei Drittel von ihnen arbeiteten im informellen Sektor (ODAP 2000:54). Die durchschnittliche Haushaltsgröße war mit ca. sechs Personen relativ groß (Pham, 1998:35). Die in der Regel eingeschossigen Gebäude wurden regelmäßig von Regen oder Überflutungen des Kanals überschwemmt. Die Umzusiedelnden hatten zwei Optionen: Umzug in subventionierte Wohnungen, die vom Staat bereitgestellt wurden, oder monetäre Kompensation. Etwa 40 % wählte die Option einer staatlich subventionierten Wohnung. Die Häuser für die Umgesiedelten wurden zumeist in großer Entfernung von ihrem alten Wohnstandort errichtet. Nur ein kleiner Teil der Bevölkerung konnte etwa in das 18-stöckige Rach-Mieu-Hochhaus (vgl. Abb. 7) direkt am Kanal ziehen. Die Höhe der Kompensation war stark abhängig von legalem oder illegalem Status der weggeräumten Behausungen und der Bewohner. Über ein Drittel der Haushalte, unter ihnen die ärmsten, die keinerlei städtische Aufenthaltsrechte besaßen, erhielt demnach eine Kompensation von weniger als 650 US-Dollar (ODAP 2000: 55f). Nur 10 % der Haushalte, in der Regel diejeni-

gen, die einen legalen Aufenthaltsstatus vorweisen konnte, bekamen mehr als 6.000 US-Dollar. Damit bestätigte sich auch in diesem Projekt die Tatsache, dass Squatter-Eliten von Aufwertungsprojekten häufig am meisten profitieren (Buckley/Kalarickal, 2005:241). Wie in vielen anderen Projekten auch, beklagten die umgesiedelten Bewohner den Verlust sozialer und ökonomischer Netzwerke, die für die Einkommensgenerierung der Haushalte von immenser Bedeutung war. Diejenigen Personen, die in staatlich subventionierte Apartments zogen, mussten sich im Allgemeinen hoch verschulden. Zudem konnten viele ihr bisheriges Gewerbe, das auf die Nutzung von Erdgeschossflächen angewiesen war, in den höheren Stockwerken nicht mehr ausüben. In den Hochhäusern fielen in der Regel zusätzlich Kosten, etwa für die Motorradbewachung, Fahrstuhlnutzung etc. an, die das ohnehin knappe Budget der armen Familien belasteten.

Im oben erwähnten Rach-Mieu-Hochhaus waren die Mieten bis August 2008 auf durchschnittlich über 200 US-Dollar im Monat angestiegen, so dass fast alle der ursprünglich Umgesiedelten von dort mittlerweile verdrängt worden sind. Dies liegt insbesondere daran, dass das gesamte Areal vergleichsweise verkehrsgünstig und innenstadtnah gelegen ist. Dadurch ist es auch für die schnell wachsenden Mittelschichten als Wohnstandort äußerst attraktiv. Die Wiederverkaufsrate in den innerstädtischen Hochhauswohnungen für Umgesiedelte wird von einer lokalen NGO auf 70 bis 100 % geschätzt (VeT, 2002:14).

Trotz der oft negativen Auswirkungen stellt das Nhieu-Loc–Thi-Nghe-Kanalprojekt einen Meilenstein des innerstädtischen Stadtbbaus dar. Erstmals wurden in Kooperation mit einer Geberorganisation Ansätze der internationalen Entwicklungszusammenarbeit im Bedürfnisfeld Wohnen implementiert. Dies hat zu Lerneffekten auf der lokalen Seite geführt. So wurde bei den nachfolgenden innerstädtischen Kanalsanierungs- und Aufwertungsprojekten versucht, auf Umsiedlung



Abb. 7 Rach Mieu Hochhaus für umgesiedelte Bevölkerung des Nhieu Loc-Thi Nghe-Kanals (Waibel 2008)

und subventionierte Wohnungsversorgung soweit wie möglich zu verzichten, stärker partizipative Ansätze im Sinne von *enablement* anzuwenden, sowie parallel einkommensgenerierende Maßnahmen durchzuführen.

Tan-Hoa-Lo-Gom-Kanalprojekt

Das Tan-Hoa-Lo-Gom-Kanalprojekt wurde von 1998 bis zum Jahr 2007 durchgeführt und zum größten Teil von der Belgischen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (BTZ) finanziert. Die Implementierung erfolgte über eine so genannte Project Management Unit (PMU 415) unter Kontrolle des Volkskomitees von HCMC. Die Schaffung einer solchen Sonderbehörde ist die Vietnam übliche Organisationsform zur Durchführung von Entwicklungshilfeprojekten. Das gesamte Finanzierungsvolumen belief sich auf ca. 20 Mio. Euro (PMU 415, 2003). Dieses Vorhaben wurde gleichzeitig als Test- und Experimentierprojekt für innovative Ansätze im Hinblick auf das *Vietnam Urban Upgrading Project* genutzt, welches – finanziert über einen 295 Mio. US-Dollar-Kredit der Weltbank



Abb. 8 Apartmenthaus für 72 umgesiedelte Haushalte am Tan-Hoa-Lo-Gom-Kanal (Waibel 2008)

– entlang des gesamten Tan-Hoa-Lo-Gom-Kanals seit dem Jahr 2004 durchgeführt wird.

Das Projektareal befindet sich im westlich des Stadtzentrums gelegenen Distrikt 6 längs des Tan-Hoa-Lo-Gom-Kanals. Die Problemfelder waren sehr ähnlich gelagert wie beim Nhieu-Loc–Thi-Nghe-Kanal. Neben dem durch Haushalts- und Industrieabfälle stark verschmutzten Kanal waren überwiegend durch Migranten erbaute, hochverdichtete Marginalsiedlungen mit äußerst prekären Wohnbedingungen entstanden, die zudem häufig unter Flutereignissen zu leiden hatten. Zur Lösung wurde von Anfang an ein integrativer Ansatz gewählt, bei dem versucht wurde, über eine multidisziplinäre Zusammensetzung des Projektteams, die Bereitstellung einer möglichst großen Bandbreite von Angebotsoptionen, die enge Zusammenarbeit mit Sozialarbeiten auf Distriktebene und durch umfangreiche Konsultationen nachteilige Folgen für die betroffenen Bewohner soweit wie möglich zu minimieren. Dank der großzügigen Förderung durch die BTZ war es zum ersten Mal bei einem städtischen Aufwertungsprojekt in HCMC möglich, alle betroffenen Haushalte unabhängig von ihrem rechtlichen Aufenthaltsstatus finanziell gleich zu behandeln.

Trotz der negativen Erfahrungen mit Umsiedlung im Zuge des Nhieu-Loc–Thi-Nghe-Kanalprojektes konnte auch hier nicht ganz darauf verzichtet werden, da der Tan-Hoa-Lo-Gom-Kanal auf 24 m verbreitert werden musste, um diesen für kleinere Boote schiffbar zu machen und gleichzeitig zu befestigen. Dies betraf 180 Haushalte, denen aber immerhin drei Optionen (Kompensation, Umzug in eine subventionierte Wohneinheit, unterstützter Selbstbau im Sinne von *sites and services*) angeboten wurden.

Etwa 14 % der betroffenen Haushalte, zu meist die ärmeren, wählten die Option der finanziellen Kompensation und zogen oft an weit entfernte Standorte. Der Verlust von sozialen und ökonomischen Netzwerken war auch hier ein häufiges Problem. Viele dieser Haushalte waren es laut Aussage des PMU-415-Teams nicht gewohnt, mit größeren Geldsummen umzugehen und gaben es sehr schnell aus (Waibel/Thanh, 2007:24). Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich für diese Gruppe die Lebensqualität in den meisten Fällen verschlechtert hat.

Für die Implementierung der zweiten Option, dem Umzug in eine subventionierte Wohnung, konnte in unmittelbarer Nähe des Projektareals ein 6 ha großes altes Fabrikareal aufgekauft werden. Dort wurden ein dreigeschossiges Apartmenthaus mit 72 Wohneinheiten und ein Markt mit Werkstätten zur Einkommensgenerierung errichtet. Für das Design wurde die lokale NGO *Villes en Transition* beauftragt, die bereits zuvor an einigen Umsiedlungsprojekten beteiligt gewesen war (vgl. Abb. 8). *Villes en Transition* versuchte aktiv, die Bedürfnisse der betroffenen Bewohner in den konstruktiven Entwurf zu integrieren. Als Resultat wurde die Anlage mit viel Freiflächen ausgestattet, um ökonomische Aktivitäten zu ermöglichen. Aufgrund des durchweg geringen Bildungsstandes der betroffenen Bewohner stießen partizipative Ansätze jedoch schnell an ihre Grenzen. Zur Kostenminimierung wurde die Wohnfläche auf nur 32 m² angelegt, allerdings mit der Op-

tion für die Bewohner, Zwischengeschosse als Lager- oder Schlafräum nachträglich einzubauen. Trotz dieser Maßnahmen betrug schlussendlich der Preis pro Apartment ca. 8.000 US-Dollar und damit knapp 3.000 US-Dollar mehr als die durchschnittliche Kompensation (Waibel/Thanh, 2007:27). Über die Vergabe von Kleinkrediten konnte schließlich die Finanzierungslücke geschlossen werden.

Da der gesamte Implementierungsprozess durch lange Verzögerungen gekennzeichnet und die Kosten nicht zuletzt aufgrund der hohen Landpreise in die Höhe geschossen waren, konnten bis zum Ende der Projektphase nur ca. 20 % des 6 ha großen Areals bebaut werden. Der vorgesehene Markt wurde erst mit großer Verspätung Anfang 2007 eröffnet und ist bislang nur teilweise ausgelastet.

Als Folge des Umzugs in das Apartmenthaus haben sich für die betroffenen Haushalte durchweg die Wohnsituation und insbesondere die hygienischen Verhältnisse verbessert. Aufgrund der räumlichen Nähe zum vorherigen Standort gingen soziale und ökonomische Netzwerke fast nicht verloren. Viele Familien haben Kleingeschäfte im neuen Wohnumfeld eröffnet. Das Design des Apartmenthauses wird als sehr ansprechend beurteilt und ist soweit wie möglich den Bedürfnissen der Bewohner angepasst. Kritisch zu beurteilen ist allerdings die extrem hohe Subventionierung dieses Ansatzes seitens der BTZ, die sich pro Haushalt auf über 7.500 US-Dollar belief (Waibel/Thanh, 2007:32). Hinzu kommen noch die Kosten für den Landwerb, die über 3 Mio. Euro betragen. Die immensen Kosten machen eine Replizierung dieses Ansatzes und dadurch die Erzielung von Mengeeffekten nahezu unmöglich. Viele Haushalte mussten sich, um Zugang zu den Wohneinheiten zu erlangen, verschulden. Teilweise hatten diese bereits vor der Umsiedlung hohe Verbindlichkeiten. Dies hat dazu geführt, dass bis August 2008 bereits zwölf der 72 Haushalte ausziehen und ihre Wohnung verkaufen mussten.

Die dritte Angebotsoption im Rahmen des Tan-Hoa-Lom-Projektes war unterstützter Selbstbau im Rahmen eines *Sites-and-services*-Umsiedlungsprojektes auf einem 1,5 ha großen Areal in 8 km Entfernung des ursprünglichen Wohnortes. Angrenzend an dieses Gebiet wurde auch eine Kläranlage gebaut, die die Haushaltsabwässer von 200.000 Einwohnern reinigt. Insgesamt konnten 119 Bauplätze zur Verfügung gestellt und das Areal zudem mit einem Straßennetz und technischer Infrastruktur versehen werden. Auf ausdrücklichen Wunsch der Bewohner wurde auch eine Grundschule für 200 Schüler errichtet, zu der nun auch Kinder der Nachbarschaft Zugang haben. Die Größe der Baugrundstücke wählte man mit 40 m² bewusst klein, um Kosten zu minimieren. Diese beliefen sich schließlich auf knapp 6.000 US-Dollar pro Bauplatz. Aufgrund der hohen Subventionierung durch die BTZ betrugen diese damit nur 60 % des eigentlichen Marktpreises. Die ersten Bewohner siedelten im Jahr 2004 um. 80 % der Haushalte beauftragten lokale Baufirmen mit der Konstruktion, die restlichen errichteten ihre Wohngebäude selbst. Mikrokredite zur Baufinanzierung wurden in Kooperation mit einer lokalen NGO zur Verfügung gestellt.

Zweifelloos hat sich die Wohnsituation für die betroffenen Bewohner durch den Umzug in das *sites-and-services*-Areal enorm verbessert. Durch die Errichtung einer Grundschule ist der Zugang ihrer Kinder zu Bildung gewährleistet. Allerdings beklagten die Umgesiedelten auch hier den Verlust sozialer und ökonomischer Netzwerke. Viele müssen nun auf einer schlechten Straße täglich zum ursprünglichen Wohnort pendeln, da sie dort noch immer ihre Arbeitsstelle haben. Viele Haushaltsmitglieder leiden nach der Umsiedlung unter Arbeitslosigkeit oder Unterbeschäftigung. Eigene Befragungen des Autors ergaben, dass der ökonomische Druck auf die Familien wegen der hohen Schulden enorm ist. Trotz der hohen Subventionierung der Baugrundstücke waren diese für die betroffenen Haushalte noch immer sehr teuer. Aufgrund

des geringen Bildungsstandes und der mangelnden Erfahrung im Vertragsabschluss wurden darüber hinaus etliche Familien von den Baufirmen betrogen und mussten schließlich einen doppelten Preis für die Hauserrichtung bezahlen wie ursprünglich vereinbart. Dies hat dazu geführt, dass ca. 20 % der Umgesiedelten ihre Häuser bereits wieder verkaufen und wegziehen mussten.

Ein weiterer Bestandteil des Tan-Hoa-Lom-Projektes war ein *Urban Upgrading*-Vorhaben für 166 Haushalte in einem Marginalsiedlungsgebiet in unmittelbarer Nähe des neu errichteten Apartmenthauses. Mit vergleichsweise bescheidenen Mitteln von ca. 370 US-Dollar je Haushalt wurde die gesamte technische Infrastruktur des Areals verbessert und an die städtische Elektrizitäts- und Wasserversorgung angeschlossen. Vorher hatten die Bewohner etwa illegal Strom zu weit überhöhten Preisen anzapfen müssen. Auch wurden die Straßen geteert und teilweise verbreitert. Viele Haushalte erhielten zum ersten Mal seit ihrem Zuzug Jahrzehnte zuvor eigene Hausnummern. Außerdem wurde den betroffenen Bewohnern der Zugang zu Mikrokrediten ermöglicht, um etwa Strom- und Wasserverbrauchsmesser anzuschaffen, die bewusst nicht subventioniert wurden. Durch diese Maßnahmen wurde den Haushalten zudem ermöglicht, einen legalen Aufenthaltsstatus innerhalb der Stadt zu erlangen und damit auch de jure vollwertige Stadtbewohner zu werden. Von allen vorgestellten Ansätzen erscheint letzterer die Lebensqualität der betroffenen Bewohner am nachhaltigsten verbessert zu haben. Hier konnte auf Umsiedlung mit allen negativen Folgen verzichtet werden, und die Maßnahme führte nicht zu einer übermäßigen Verschuldung der Haushalte.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass das Tan-Hoa-Lo-Gom-Projekt durchaus sinnvolle und innovative Ansätze aus dem Repertoire der internationalen Entwicklungszusammenarbeit angewandt hat. Zu kritisieren ist jedoch, dass es insgesamt zu hoch sub-

ventioniert war und damit nicht in größerem Maßstab replizierbar ist.

Obwohl die vorgestellten Projekte entlang der innerstädtischen Kanäle Lernkurven im Umgang mit den betroffenen Haushalten zeigen, haben diese direkt und indirekt zu Verdrängungsprozessen geführt und die Wohnsituation für die Ärmsten nicht nachhaltig verbessert.

Das generelle Problem bei allen versorgungsorientierten Ansätzen scheint, dass damit eine zu große Diskrepanz zwischen dem Wohnstandort und der ökonomischen Situation der Familien geschaffen wird, welche letztere durch Marktkräfte Verdrängungsdruck aussetzt. Dies kann nur vermieden werden, wenn sich die wirtschaftliche Lage rasch dem neuen Wohnstandard anpassen kann. Es zeigt sich auch im Falle von HCMC, dass Stadtbau innerhalb von Marginalsiedlungen in erster Linie versuchen sollte, durch Bildungs- und einkommensgenerierende Maßnahmen die ökonomische Situation der Bewohner soweit zu verbessern, dass sie selbst in Lage kommen, ihre Lebens- und Wohnqualität sukzessiv zu erhöhen.

Fazit

Die *Doi-Moi*-Reformen haben zu einem enormen Wirtschaftsaufschwung Vietnams geführt. Der Metropolraum HCMC profitiert davon am meisten. In der städtischen Peripherie stellen die Industriezonen räumliche Ankerpunkte für die weitere Besiedlung und damit Stadtextension dar. Durch dieses Stadtwachstum hat sich die erste mega-urbane Region Vietnams herausgebildet, welche jedoch unter starkem Migrationsdruck, steigender Umweltbelastung und zunehmender sozialer Polarisierung leidet.

Die wichtigste Triebfeder für räumliche Restrukturierungen und damit einhergehende Verdrängungsprozesse stellt dabei der privatisierte Bodenmarkt dar.

Als Folge der Transformation hat sich die Zahl der an Stadterweiterung und Stadtumbau beteiligten Akteure erhöht. Im Gegensatz zur sozialistischen Phase üben staatliche Institutionen nicht mehr die alleinige Kontrolle aus, so dass von einer Privatisierung von Stadtentwicklung gesprochen werden kann. Aufgrund institutioneller Schwächen, fehlendem Know-how und Kapitalmangel ist der Staat häufig auch gezwungen gewesen, private Akteure einzubinden, um Stadtentwicklungsprojekte überhaupt realisieren zu können. In diesem Kontext spielen transnationale Unternehmen, halb-staatliche Entwicklungsinstitutionen aus den Tigerstaaten der ersten Generation, ausländische Geberorganisationen, aber auch inländische Firmen und private Individuen eine zentrale Rolle. Bei Projekten des Stadtumbaus sind je nach Zielsetzung und Lage im Stadtraum spezifische Akteurskonstellationen festzustellen.

Über Public-Private-Partnership-Modelle behalten staatliche Institutionen, insbesondere bei den großen integrativ geplanten Stadtentwicklungsprojekten wie Saigon South oder Thu Thiem, aber auch bei den innerstädtischen Kanalsanierungsprojekten und auch bei vielen Industriezonenentwicklungen in der städtischen Peripherie, weiterhin Einfluss. Oft scheint sich dieser, gerade bei den profitorientierten Vorhaben,

allerdings auf die Abschöpfung von Gewinnen aus den Grundstücks- und Immobilienverkäufen zu beschränken.

Die Aufgabe von Staatskontrolle und damit einhergehende zunehmende Privatisierung von Stadtentwicklung haben ohne Zweifel die sozialräumliche Fragmentierung innerhalb der mega-urbanen Region HCMC verschärft. Allerdings spiegelt dies auch die zunehmende soziale Ausdifferenzierung der vietnamesischen Gesellschaft wider. Dagegen ist insbesondere für Niedrigeinkommensbezieher der Zugang zu adäquatem Wohnraum weiterhin äußerst schwierig, da sich der Staat als Folge der Reformen aus der Wohnversorgung weitgehend zurückgezogen hat und die von Privatunternehmen initiierten Wohnungsbauprojekte bislang ausschließlich die wirtschaftlichen Eliten bedienen.

Projekte des Stadtumbaus in der mega-urbanen Region HCMC erfordern mehr als bisher themen- und gebietsspezifische Akteurskonstellationen, die No-Lose-Situationen für alle Betroffenen ermöglichen. Angesichts der unterschiedlichen und teilweise gegensätzlichen Interessenslagen der an Stadtumbau beteiligten Akteure kommt dabei dem Staat als Regelgeber für die jeweilige Handlungsarena eine immense Verantwortung zu.

Literatur

- BUCKLEY, Robert M. M.; KALARICKAL, Jerry (2005): Housing Policy in Developing Countries: Conjectures and Refutations. In: World Bank Research Observer, Heft 2, S.233-257. Zugriff auf <http://ssrn.com/abstract=873741> am 14.01.2007
- CHUNG, Quang (2006): Poor Project Progress. In: Saigon Times No. 45, 4. November 2006. S.20-21.
- DPIA (Department of Investment of HCMC) (2008): Ho Chi Minh City's GDP. Zugriff auf www.dpi.hochiminhcity.gov.vn/invest/html/eco1.html am 23.07.2008
- DPIB (Department of Investment of HCMC) (2008): Ten Largest Foreign Investors in HCM City (1988-2006). Zugriff auf www.dpi.hochiminhcity.gov.vn/invest/html/eco3.html am 23.07.2008
- GOTSCH, Peter (2002): Saigon-Süd: Parallelstadt im Süden – Zu den Produktionsmechanismen und Typen einer neoliberalen Stadt. In: TRIALOG, Heft 75, S.9-13
- GSO (General Statistical Office of Vietnam); UNPF (United Nations Population Fund) (2005): The 2004 Vietnam Migration Survey: Major Findings. Hanoi
- GSO (General Statistics Office of Vietnam) (2008) Statistical Yearbook of Vietnam 2007. Hanoi
- GURBY, Patrick; HUONG, Le Thi (2002): Ho Chi Minh City: a future megacity in Vietnam. Bangkok.
- HIEP, Nguyen Van (2005): The track records and challenges of housing problem in Ho Chi Minh City at present up to 2010. Ho Chi Minh City
- KRAAS, Frauke (2004): Aktuelle Urbanisierungsprozesse in Südostasien. In: Geographica Helvetica, Heft 1, S.30-43
- MOF (Ministry of Finance) (2006): Many Huge FDI

- Projects Await Green Light. Zugriff auf www.mof.gov.vn/DefaultE.aspx?tabid=616&ItemID=34765 am 23.07.2008
- MOFA (Ministry of Foreign Affairs) (2008): Foreign investors still keen on Vietnam property market. Zugriff auf www.mofa.gov.vn/en/nr040807104143/nr040807105039/ns080722100742 am 23.07.2008
- NIURP (National Institute for Urban and Rural Planning) (1994): Data Book Ho Chi Minh City. Hanoi.
- ODAP (Official Development Assistance Partnership for Ho Chi Minh City) (2000): ODAP Workshop No 1, 14-16, March 2000. Resettlement in Ho Chi Minh City-Workshop Report. Ho Chi Minh City.
- PHAM, Tham (1998): (Urban) Relocation and Resettlement Handbook. Ho Chi Minh City.
- PMU 415 (2003): Brochure: Tan Hoa – Lo Gom canal sanitation and urban upgrading. Ho Chi Minh City.
- STATISTICAL OFFICE OF HO CHI MINH CITY (2008): Statistical Yearbook Ho Chi Minh City 2007. Ho Chi Minh City
- TTNUCMA (Thu Thiem New Urban Center Management Authority) (2008): Thu Thiem New Urban Area gets US\$1.2-billion software project. Zugriff auf www.thuthiem.hochiminhcity.gov.vn/english/generalnewsdetail.php?cid=3&id=20&hotnew=#1 am 23.07.2008
- VET (Villes en Transition, Vietnam & The French Embassy in SR Vietnam) (2002) (Hg.): Analysis of Low-Cost Housing Standards in Ho Chi Minh City – Review, Analysis and Recommendations for Specific Low-Cost Housing Standards. Ho Chi Minh City
- WAIBEL, Michael (2004): The development of Saigon South New Urban Area. A sign of an increasing internationalisation and polarization in Vietnamese society. In: Pacific News, Heft 22, S.10-13
- WAIBEL, Michael (2005): Sturm auf Vietnams Metropolen? Auswirkungen der Land-Stadt Migration auf die Siedlungs- und Wohnstrukturen. In: Südostasien, Heft 3, S.12-14
- WAIBEL, Michael (2006): The Production of Urban Space in Vietnam's Metropolis in the course of Transition: Internationalization, Polarization and Newly Emerging Lifestyles in Vietnamese Society. In: TRIALOG, Heft 89, S.43-48
- WAIBEL, Michael (2008): Vietnam: Der „erworbene“ Status – „Neue Konsumenten“ als globale Schlüsselgruppe für wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit? In: Südostasien, Heft 2. S.11-14
- WAIBEL, Michael; BOSE, Michael; ECKERT, Ronald; MARTIN, Volker (2007): Housing for Low-income Groups in Ho Chi Minh City between Re-Integration and Fragmentation. In: Asien, Heft 103, S.59-78
- WAIBEL, Michael; ECKERT, Ronald (2009): Climate Change and Challenges for the Urban Development of Ho Chi Minh City / Vietnam. In: Pacific News, Heft 31. S.18-20
- WAIBEL, Michael; GRAVERT, Andreas (2007): Wohnst Du schon? Boarding Houses im Großraum Ho Chi Minh City – Eine Antwort auf die Wohnbedürfnisse von Arbeitsmigranten. In: Südostasien. Heft 1. S.12-15
- WAIBEL, Michael; THANH Le van (2007): 2nd Interim Report Action Field 4: Housing Market and Provision. Project “The Balance of Urban Growth and Redevelopment in Ho Chi Minh City – Sustainable Housing Policies for Megacities of Tomorrow”. Göttingen
- WÜST, Sébastien; BOLAY, Jean-Claude; DU, Thai Thi Ngoc (2002): Metropolization and the Ecological Crisis: Precarious Settlements in Ho Chi Minh City, Vietnam. In: Environment & Urbanization, Heft 2, S.211-224