

## DIPLOMARBEIT

# **Entwicklungsstand der Provinz Hanoi im städtischen Transformationsprozess unter besonderer Beachtung polyzentrischer Züge**

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
einer Diplom-Ingenieurin

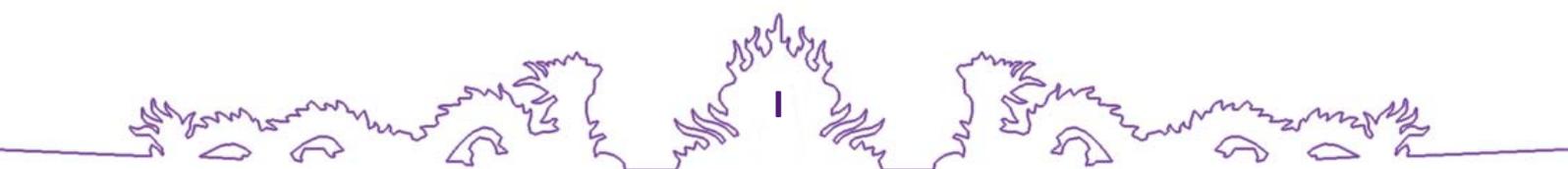
unter der Leitung von  
Univ.Prof. Mag.rer.nat. Dr.techn. Rudolf Giffinger

eingereicht am  
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung (E280)  
Fachbereich Stadt- und Regionalforschung

an der  
Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von  
Dorothe Vymetal  
Matrikelnummer: 0325368  
Studienkennzahl: E630  
E-Mail: [dorothe.vymetal@gmail.com](mailto:dorothe.vymetal@gmail.com)  
Adresse: Schöberlgasse 12, 2460 Bruckneudorf

Wien, am 12.3.2010





---

*„Planning is becoming a most urgent problem.“*

*(Le Thanh Hai, Vorsitzender des Volkskomitees Hanoi auf einem Seminar betreffend des Masterplans der Stadt, 2004)*



---

*\* Zur Verbesserung der Lesbarkeit sind in der folgenden Arbeit (mit Ausnahme der Danksagung) sämtliche vietnamesische Namen und Begriffe in transkribierter Form zu finden. Gebräuchliche Nomen (wie z.B. Vietnam) werden in westlicher Schreibweise wiedergegeben.*

## Danksagung

Allen voran möchte ich meinem Betreuer Herrn Univ.Prof. Mag.rer.nat. Dr.techn. Rudolf Giffinger danken, welcher sich ohne zu zögern gerne des Themas angenommen, und sich mit viel Engagement in die asiatische Materie eingearbeitet hat.

Ferner wäre die Erstellung der vorliegenden Arbeit ohne die finanzielle und moralische Unterstützung meiner Eltern Frau Christine Vymetal und Herrn Dipl.-Ing. Heinrich Vymetal nicht möglich gewesen.

Für die Herstellung wichtiger Kontakte in Vietnam möchte ich mich besonders bei Herrn Dr. Michael A. Wai-bel von der Universität Hamburg bedanken, welcher sich seit Jahren schwerpunktmäßig mit raumplanerischen Themen in Vietnam beschäftigt.

Nicht zuletzt ein Dankeschön an meine Schwester, Frau DI Juliane Vymetal, für das Korrekturlesen der Arbeit und zahlreiche Anmerkungen, sowie an meinen Bruder, Herrn Gabriel Vymetal, für die Wartung meines Computers in der Endphase.

Auch während meines Aufenthalts in Vietnam wäre ich ohne fremde Hilfe nicht ausgekommen. Ich möchte mich im Speziellen bei Herrn Đào Văn Bình bedanken, welcher mir stets beratend zur Seite stand und beim Auffinden diverser Ämter half.

Überdies gilt mein besonderer Dank Herrn Hoàng Long (Raumplaner am Institut für Stadtplanung in Hanoi), Herrn Prof.Dr.Arch. Phạm Hùng Cường (Raumplaner der Gesellschaft für Stadtplanung und Entwicklung), Frau Dr.Arch. Nguyễn Thu Hạnh (Lehrkraft und Raumplanerin an der Universität für Bauwesen) und Herrn Dr.Eng. Iwata Shizuo (Direktor der ALMEC Corporation) für thematische Unterstützung und Anregungen.

Bei Frau Nguyễn Thị Ngọc Quỳnh (Generalsekretärin bei TT-Associates Architecture and Construction) bedanke ich mich für die Übersetzung zahlreicher Texte ins Englische. Ferner bedanke ich mich bei vielen anderen Freunden in Vietnam, welche ich hier nicht zur Gänze aufzuzählen vermag, insbesondere auch bei meinen Kollegen von TT-Associates Architecture and Construction, für lange und geduldige Diskussionen über raumplanerische Themen in Hanoi – Danke!



---

## Acknowledgement

Foremost I would like to thank my advisor Mr. Univ.Prof. Mag.rer.nat. Dr.techn. Rudolf Giffinger, who accepted the topic from the start and narrowly became acquainted with the asian matter.

Furthermore the becoming of the instant paper would not have been possible without the financial and moral support of my mother Ms. Christine Vymetal and my father Mr. Dipl.-Ing. Heinrich Vymetal.

For the introduction to several contact persons in Vietnam I especially would like to thank Dr. Michael A. Waibel, from the University of Hambourg, who mainly deals with questions of spatial planning in Vietnam since years.

Last but not least I would like to thank my sister DI Juliane Vymetal for proof-reading my thesis and numerous comments on it, as well as my brother for maintaining my computer during the final stage.

Also during my habitation in Vietnam I could not have done it without the help of numerous people. Firstly, I would like to thank Mr. Đào Văn Bình who always supported me consultative and helped me to find several departments in Hanoi.

Furthermore I would like to thank Mr. Hoàng Long (Planner at the Hanoi Urban Planning Institute), Mr. Prof. Dr.Arch. Phạm Hùng Cường (Planner at the Vietnam Association of Urban Planning and Development), Mrs. Dr.Arch. Nguyễn Thu Hạnh (Planner and teaching staff at the Hanoi University of Civil Engineering) and Dr.Eng. Iwata Shizuo (Director of the ALMEC Corporation) for topical support and motivation.

I would like to thank Ms. Nguyễn Thị Ngọc Quỳnh (General Secretary at TT-Associates Architecture and Construction) for the translation of numerous texts into english language plus uncountable other colleques, I am not capable of listing, in Vietnam. I especially thank my colleques from TT-Associates Architecture and Construction, for long and patient discussions about spatial planning issues in Hanoi – Thank You!

# Inhaltsverzeichnis

|   |          |
|---|----------|
| <b>A. Einleitung</b>                                | <b>1</b> |
| A.1. Zielsetzung                                    | 2        |
| A.2. Struktur der Arbeit                            | 4        |
| A.3. Annäherung an die Thematik: Geschichte Hanois  | 5        |
| <b>B. Theoretische Grundlagen</b>                   | <b>6</b> |
| B.1. Stadtstrukturmodelle                           | 7        |
| B.1.1. Modelle der Sozialökologie                   | 7        |
| B.1.2. Weitere Strukturmodelltheorien               | 11       |
| B.2. Das Vier-Phasen-Modell der Stadtentwicklung    | 12       |
| B.2.1. Urbanisierung                                | 12       |
| B.2.2. Suburbanisierung                             | 13       |
| B.2.3. Peri-Urbanisierung                           | 14       |
| B.2.4. Re-Urbanisierung                             | 14       |
| B.3. Das Modell der Zentralen Orte                  | 15       |
| B.4. Metropolansätze                                | 17       |
| B.5. Das Konzept des Polyzentrismus                 | 18       |
| B.5.1. Definition                                   | 18       |
| B.5.2. Das Konzept                                  | 19       |
| B.5.3. Erhoffte Vorteile des Polyzentrismus         | 20       |
| B.5.4. Räumliche Ebenen des Polyzentrismus          | 21       |
| B.5.5. Mikro-Polyzentralität                        | 22       |
| B.5.6. Eigenschaften polyzentral geprägter Regionen | 23       |
| B.5.7. Vergleich mit anderen Konzepten              | 24       |
| B.6. Schlussfolgerungen                             | 25       |

---

## **C. Institutionelle und siedlungsbezogene Gegebenheiten** **26**

---

|   |    |
|---|----|
| C.1. Stadtentwicklung Hanois  | 27 |
| C.1.1. Stadtgründung  | 27 |
| C.1.2. Frühe Stadtentwicklung   | 27 |
| C.1.3. Französische Kolonialherrschaft und Demokratische Republik Nord-Vietnam        | 28 |
| C.1.4. Sozialistische Transformation durch staatliche Plan- und Verwaltungswirtschaft | 28 |
| C.1.5. Sozialistische Republik Vietnam  | 29 |
| C.1.6. Doi Moi  | 30 |
| C.1.7. Neuere Entwicklungen   | 31 |
| C.2. Vorstellung des Untersuchungsgebiets   | 35 |
| C.2.1. Administrative Einteilung des Landes und Lage Hanois                           | 35 |
| C.2.2. Gründe für die Erweiterung der Provinz   | 37 |
| C.3. Rechtliche Gegebenheiten   | 39 |
| C.3.1. Politik in Vietnam   | 39 |
| C.3.2. Raumplanungssystem in Vietnam  | 40 |
| C.2.3. Raumplanungsgesetz   | 47 |
| C.3.4. Bodenpolitik in Vietnam  | 48 |
| C.3.5. Schlussfolgerungen   | 52 |

---

## **D. Untersuchung der Provinz Hanoi** **53**

---

|  |    |
|--|----|
| D.1. Wirtschaft und Industrie  | 54 |
| D.1.1. Ausgangslage  | 54 |
| D.1.2. Untersuchung der vorhandenen Struktur auf polyzentrische Züge | 55 |
| D.1.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur               | 56 |
| D.2. Freizeit und Tourismus  | 57 |
| D.2.1. Ausgangslage  | 57 |
| D.2.2. Untersuchung der vorhandenen Struktur auf polyzentrische Züge | 57 |

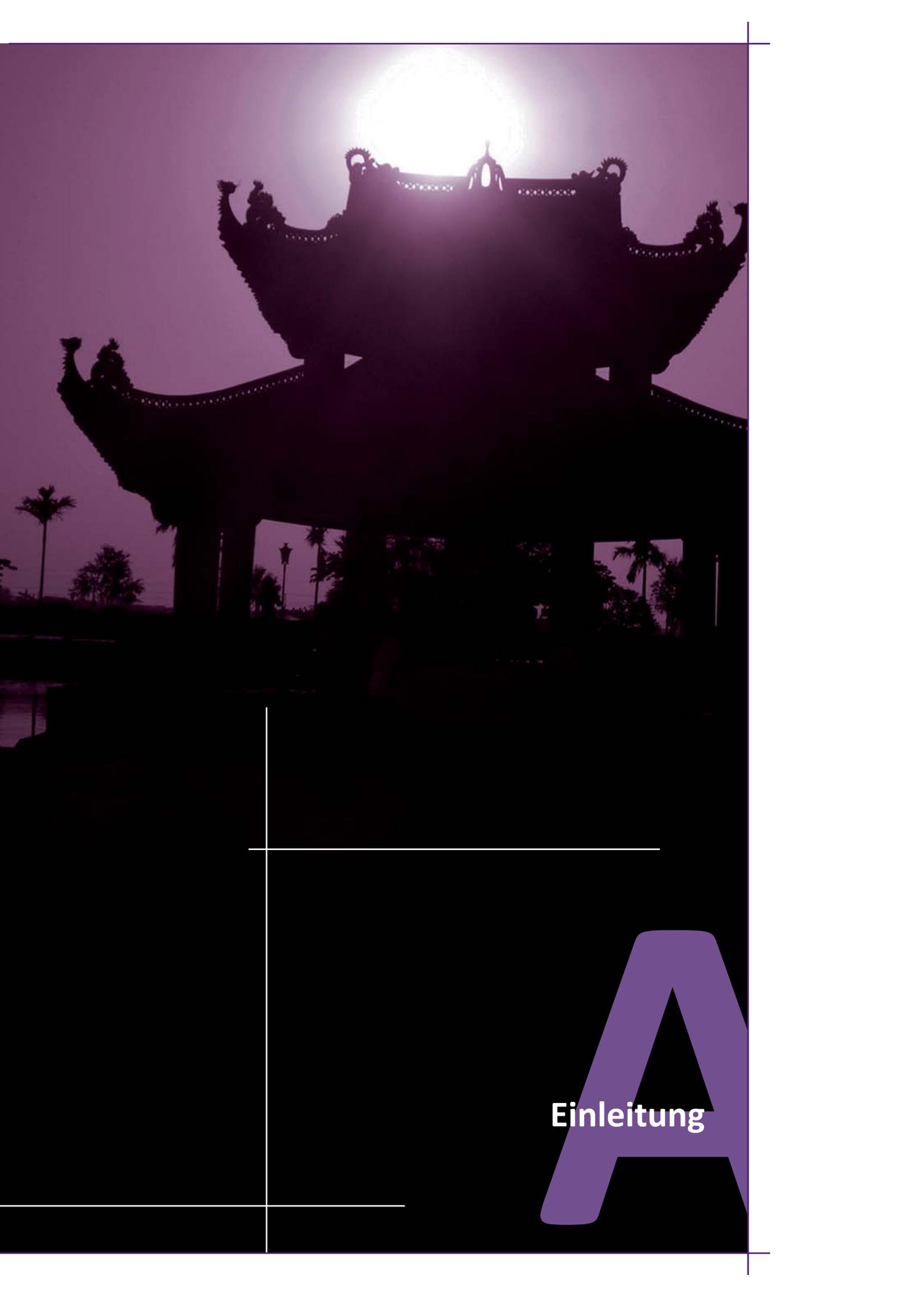
|  |           |
|--|-----------|
| D.2.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur               | 60        |
| D.3. Bevölkerung   | 61        |
| D.3.1. Ausgangslage  | 61        |
| D.3.2. Untersuchung der vorhandenen Struktur auf polyzentrische Züge | 61        |
| D.3.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur               | 68        |
| D.4. Netzwerke   | 70        |
| D.4.1. Funktionelle Netzwerke  | 70        |
| D.4.2. Verkehrsnetzwerke   | 70        |
| D.4.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur               | 76        |
| D.5. Zusammenfassung   | 77        |
| <b>E. Planungsansätze der Provinz Hanoi</b>                          | <b>78</b> |
| <hr/>  |           |
| E.1. Hanoi Integrated Development and Environment Program (HAIDEP)   | 79        |
| E.1.1. Einführung  | 79        |
| E.1.2. Inhalt  | 80        |
| E.1.3. Polyzentrische Ansätze der HAIDEP-Studie                      | 82        |
| E.1.4. Zusammenfassung   | 89        |
| E.2. Der Konstruktionsmasterplan von Hanoi bis 2030                  | 91        |
| E.2.1. Generelles  | 91        |
| E.2.2. Planung   | 93        |
| <b>F. Resümee und Empfehlungen</b>                                   | <b>97</b> |
| <hr/>  |           |
| F.1. Anwendbarkeit westlicher Modelle in Hanoi                       | 98        |
| F.1.1. Stadtgründungsphase   | 98        |
| F.1.2. Lage Hanois im Transformationsprozess                         | 102       |
| F.2. Implementierung von Polyzentralität und Empfehlungen            | 106       |
| F.2.1. Nicht-räumliche Planungsinstrumente                           | 106       |

|   |     |
|---|-----|
| F.2.2. Strategische Planungsinstrumente | 110 |
| F.2.3. Räumliche Planungsinstrumente    | 112 |

---

**G. Verzeichnisse** **114**

|   |     |
|---|-----|
| G.1. Abbildungsverzeichnis                | 115 |
| G.2. Tabellenverzeichnis                  | 121 |
| G.3. Fremdwort- und Abkürzungsverzeichnis | 122 |
| G.4. Quellenverzeichnis                   | 122 |



Einleitung



### A.1. Zielsetzung

Hanoi - Eine Uhr am Hoan Kiem See, dem Mittelpunkt der Stadt, zählt die verbleibenden Tage zu einem historischen Datum in der Geschichte der Stadt (siehe Abb. A.1. Das Herz der Stadt – der Hoan Kiem See). Im Oktober 2010 feiert Hanoi sein 1000-jähriges Bestehen. Zu diesem historischen Termin finden nicht nur Feierlichkeiten statt. Die Stadt befindet sich bereits im jahrelangen Aufschwung, sodass auch wirtschaftliche und planerische Zielvorstellungen neu interpretiert und gestaltet werden. Die Öffnung des Wirtschaftssystems von Vietnam, welche mit dem Doi Moi ihren Anfang nahm<sup>1</sup>, hatte zahlreiche drastische Folgen. Durch die rasche Urbanisierung und den damit verbundenen Problemen und Herausforderungen wurde die Raumplanung erstmals extrem gefordert. Erste ernstzunehmende Planungsansätze fanden vor diesem Hintergrund statt. Die wohl drastischste Veränderung der planerischen Voraussetzungen bildet die immense flächenmäßige Erweiterung, und damit Vergrößerung des Hoheitsgebiets der Provinz Hanoi. Die Hintergründe und Auswirkungen dieser Erweiterung werden in der vorliegenden Arbeit beleuchtet.

Abb. A.1. Das Herz der Stadt – der Hoan Kiem See



Quelle: eigenes Bild

Mit einem derzeitigen Wirtschaftswachstum von 6,2% ist Vietnam immer noch einer der am schnellsten wachsenden Wirtschaftsräume. Ein großer Teil dieses Wachstums konzentriert sich auf die Wachstumspole Ho Chi Minh Stadt und Hanoi. Diese Städte sind mit einem hohen Investitionsdruck und unkontrolliertem Städtewachstum konfrontiert.

Das Konzept des polyzentrischen Leitbilds wird derzeit in Europa als Antwort auf drastische Disparitäten und Ausgleich zu monozentrisch aufgebauten Bereichen diskutiert. Ob polyzentrische Züge sich auch in der neuen Provinz Hanoi abbilden, und ob die Förderung dieser zu einem ausgewogeneren Städtewachstum beitragen könnten, soll mit der vorliegenden Arbeit beantwortet werden. Vor diesem Hintergrund soll die Entwicklung der Stadt beleuchtet und der momentane rapide Transformationsprozess auf polyzentrische Züge untersucht werden.

---

<sup>1</sup> Doi Moi bedeutet wörtlich übersetzt neue Wirtschaft und bezeichnet in Vietnam die wirtschaftliche Gesinnung seit 1986. Das strenge Regime wurde zumindest für wirtschaftliche Handlungen gelöst und es wurde versucht, Schritt für Schritt, ohne die Aufgabe des sozialistischen Systems, das Wirtschaftssystem marktwirtschaftlich zu gestalten.

Hierzu ist es vorerst notwendig, die Stadt und das Stadtgebiet als solches zu definieren. In der Geschichte der Stadtplanung gab es zahlreiche Definitionen. Oft werden drei grundsätzliche Dimensionen der Stadt, räumlich, funktional und sozial unterschieden. Städte haben also gewisse räumliche Voraussetzungen. Louis Wirth hat diese räumlichen Eigenschaften zusammengefasst mit: Größe, Dichte und Heterogenität einer Stadt, und als einzige Eigenschaften der Stadt definiert (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.93). Seiner Meinung nach sind die restlichen Eigenschaften nur Folge dieser. Andere Definitionen beinhalten jedoch auch Funktion und bestimmte soziale Gegebenheiten. Eine Stadt birgt also gewisse Funktionen in sich, welche auf dem Land nicht zu finden sind. Ferner ist die Stadt Zuhause bestimmter sozialer Gruppen und Schichten.

Für Bahrdt war beispielsweise die Polarität zwischen Öffentlichem und Privatem das zentrale Merkmal der Urbanität (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.55). Während sich in den urbanen Bezirken Hanois Öffentlichkeit immer mehr von Privatem abspaltet und typisch städtische Formen entstehen lässt, sind die ländlichen Gebiete immer noch durch die Abwesenheit der Freizeit und damit der Privatheit als Schonraum gekennzeichnet.

Die vorliegende Arbeit wird auf das administrativ neu definierte Gebiet der Stadt Hanoi begrenzt. Dieses Gebiet kann jedoch nach keiner der vorliegenden Definitionen als „Stadt“ oder zu 100% städtisch definiert werden. Es beinhaltet weitgehend landwirtschaftlich geprägte Landstriche, in welchen sich weder städtische Funktionen noch Formen finden. Abb. A.2.Phuc Tho und A.3.Einwohner bei der Reisernte, zeigen den ländlich geprägten Bezirk Phuc Tho und dessen Bevölkerung bei der Arbeit. Der Aspekt der Stadterweiterung wird durch die Arbeit aufgegriffen, und hat so die Aufgabe des Begriffs „Stadt“ für das Gebiet zur Folge. Viel eher zutreffend ist die Bezeichnung der funktionalen Region, oder „Stadt-Umland“ Agglomeration.

Aus diesem Grund bezeichnet der Titel der Arbeit Hanoi auch als „Provinz“. Für vietnamesische Leser wohl eher ein Dorn im Auge<sup>1</sup>, für die meisten (europäischen) Leser die logischere Bezeichnung der „Stadt auf der Provinzebene“.

Abb. A.2.Phuc Tho



Quelle: eigenes Bild

Abb. A.3.Einwohner bei der Reisernte



Quelle: eigenes Bild

<sup>1</sup> Immerhin ist Hanoi neuerdings die 17.-größte Stadt der Erde. Eine Zahl die, ungeachtet des beruflichen Hintergrunds, jeder Einwohner im Kopf hat.

## A.2. Struktur der Arbeit

Im einleitenden Kapitel A werden die Ziele und die Struktur der Arbeit erläutert. Anschließend werden im Kapitel B relevante theoretische Hintergründe beschrieben. In dem Kapitel werden folgende Fragen beantwortet:

*Wie entstehen Städte? Wie entwickeln Sie sich weiter? Welche Stadtmodelle und Theorien finden sich in „der westlichen Welt“ wieder? Welche Leitbilder finden momentan Anwendung? Welche Vor- und Nachteile hat das Modell des Polyzentrismus?*

Im anschließenden Kapitel C werden institutionelle und siedlungsbezogene Hintergründe in Hanoi erläutert, welche für die Raumplanung und Stadtentwicklung von Bedeutung sind. Es soll vor allem die Beantwortung folgender Fragen beinhalten:

*Welche Hintergründe beeinflussen die Raumplanung und die Stadtentwicklung in Hanoi? Welche Hintergründe stehen hinter der Entscheidung der Erweiterung der Stadt?*

Im Kapitel D der Arbeit wird die Struktur der Provinz Hanoi genauer untersucht. Ein spezieller Fokus liegt hier auf der Suche vorhandener, polyzentrischer Züge. Das Kapitel ist untergliedert in die drei hauptsächlichen Daseinsfunktionen<sup>1</sup> und beantwortet vorwiegend folgende Fragestellungen:

*Wie sieht die derzeitige Struktur der Stadt aus, und wie hat sie sich in den letzten Jahren verändert? Weist die momentane morphologische Gestaltung Hanois polyzentrische Züge auf?*

Im Kapitel E werden vergangene und zukünftige Planungsansätze der Provinz vorgestellt. Spezieller Fokus liegt hier abermals auf der Untersuchung polyzentrischer Züge. Das Kapitel beantwortet folgende Fragestellungen:

*Wurde polyzentrische Entwicklung der Stadt in den letzten Jahren in der Planung schon forciert? Wie versucht die Provinz Hanoi den zukünftigen Herausforderungen zu entgegnen?*

Im letzten Kapitel F wird die Anwendbarkeit der vorgestellten Modelle auf Hanoi diskutiert und der Entwicklungsstand Hanois erörtert. Des Weiteren werden Empfehlungen abgegeben, inwiefern die polyzentrische Weiterentwicklung der Provinz administrativ und räumlich unterstützt werden kann. Das letzte Kapitel beinhaltet die Beantwortung folgender Fragen:

*In welcher Phase des Transformationsprozesses befindet sich Hanoi? Wie lassen sich theoretische Stadtmodelle auf Hanoi übertragen? Wie lässt sich die polyzentrische Entwicklung der Region fördern?*

Anschließend findet der Leser die Verzeichnisse der in der Arbeit enthaltenen Abbildungen und Tabellen, sowie für die Arbeit verwendete Quellen wieder.

---

<sup>1</sup> Wohnen, Arbeit, Freizeit.

### A.3. Annäherung an die Thematik: Geschichte Hanois

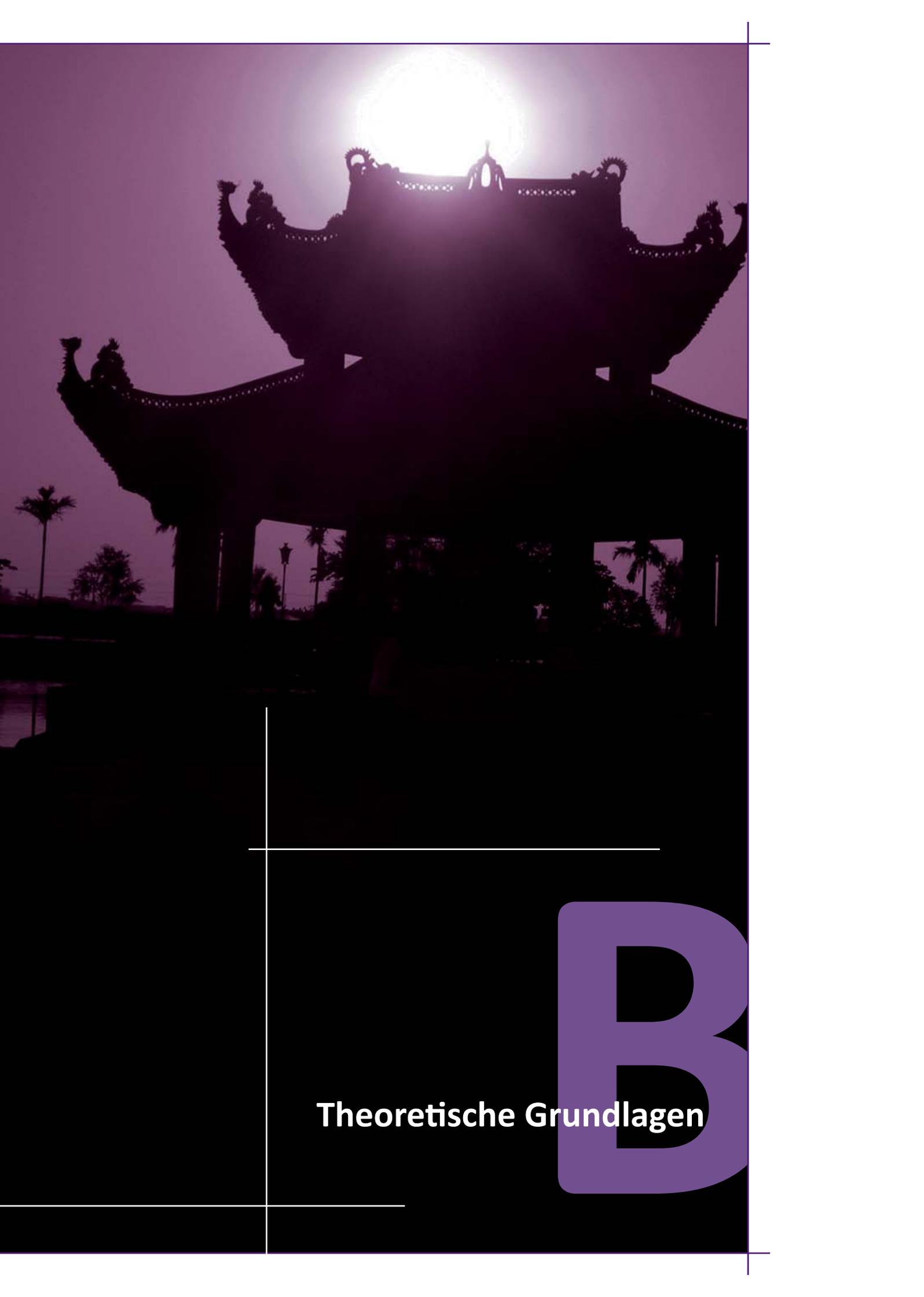
Hanoi wurde im Jahre 1010 gegründet und hat seit dieser Gründung zahlreiche Herrscher, Kriege und Veränderungen durchlebt. Es war zumeist das politische Zentrum des Landes. Durch die kommunistische Führung ging der Urbanisierungsprozess eher langsam vor sich und dauert bis zum heutigen Tage an.

In den Jahren 1862 bis 1945 befand sich Hanoi unter französischer Kolonialherrschaft. In dieser Zeit hat sich das bis dahin typisch asiatische Stadtbild um europäische Züge erweitert, beziehungsweise verändert. Durch die darauffolgende vietnamesische Planwirtschaft wurde die Stadt um kommunistische Repräsentationsbauten ausgebaut.

Nachdem sämtliche Wohnbautätigkeit bis zu dieser Zeit vom Staat, welcher mit der Erschaffung eines ausreichenden Angebots an Wohnraum stets überfordert war, reguliert und gesteuert wurde, geschah der Urbanisierungsprozess bis dahin sehr langsam und war stets von einem Mangel an Wohnraum begleitet. Obwohl Vietnam bis zum heutigen Tage eine sozialistische Republik ist, wurde erstmals in den 80ern versucht, die Probleme der Städte durch teilweise Öffnung der Wirtschaft zu lösen. Mit der Einführung des Doi Moi wurden Stadt-Land-Disparitäten vergrößert und damit der Urbanisierungsprozess beschleunigt. Da sich jedoch der Staat beinahe komplett aus dem Wohnungssektor heraushielt, war diese Phase von unkoordinierter Entwicklung, sowie der Bildung von Marginalvierteln, geprägt. Die Zersiedelung der Stadt, und mit ihr einhergehende Probleme, nahmen hier ihren Anfang.

Seit dem Ende der 90er Jahre versucht die Regierung auf vorangehende Probleme zu reagieren, und die Entwicklung von Wohnbauprojekten steht wieder unter besserer Kontrolle. Die Tendenz zur raschen Urbanisierung, und die mit ihr einhergehenden Probleme, bleiben jedoch. Die Verlagerung neuer Wohngebiete in Stadtrandgebiete, sowie Zersiedelung in die Umgebung, hat seit einigen Jahren begonnen. Innerhalb kürzester Zeit wandelt sich das Bild der Stadt komplett. Hanoi, auf dem Weg zu einer modernen Stadt, kämpft mit dramatischen Verkehrs- und Umweltproblemen. Auch die Ausstattung an sozialer und technischer Infrastruktur ist unzureichend. Im Spannungsfeld rascher sozialer, technischer und ökonomischer Veränderungen versucht sich die Stadt, trotz massiver städtischer Probleme, auf dem Weltmarkt zu positionieren, und sich ihren Platz zu erkämpfen.

Eine Reaktion auf die vorangegangenen Veränderungen der Stadt, war die Erweiterung des Hoheitsgebiets am 1. August 2008. Die Vergrößerung des Stadtgebiets um ihr Umland soll helfen momentane Herausforderungen zu bestehen und die Region bei ihrer optimalen Entfaltung zu unterstützen.



**Theoretische Grundlagen**

**B**

### B.1. Stadtstrukturmodelle

Eine geschlossene Theorie der Stadtentwicklung existiert bis zum heutigen Tage nicht. Die drei Haupteinflussgrößen der Stadtentwicklung<sup>1</sup> werden in den verschiedenen Theorien mit unterschiedlichen Schwerpunkten miteinander in Verbindung gesetzt (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.119). Stadtstrukturmodelle oder stadtgeographische Modelle dienen dazu, die räumliche Organisation einer Stadt überschaubar darzustellen und so Erklärungszusammenhänge aufzuzeigen. Beispielsweise ist es relevant, sich für die Erstellung von Flächenwidmungs- oder Entwicklungsplänen, mit der generellen Stadtstruktur auseinanderzusetzen (vgl. Heineberg, Heinz; 2006; S.101).

Grundsätzlich ist die Struktur einer Stadt ein Zuweisungssystem unterschiedlicher Chancen. Dies macht sie zu einem Herrschaftsinstrument. Beispielsweise sind bestimmte Teilräume besonders begehrt und es entsteht eine Konkurrenz um die Räume. Die Verteilung dieser geht in verschiedenen Gesellschaftssystemen verschieden aus. Entweder entscheiden ökonomische Ressourcen oder aber politische Instanzen über die Verteilung.

Das folgende Kapitel soll helfen, Stadtentwicklung unter verschiedenen Allokationsbedingungen zu begreifen. Die bearbeiteten Theorien veranschaulichen, welche Muster der Stadtentwicklung unter kapitalistischen Bedingungen entstehen. Es wird erklärt wie die Fläche der Stadt, unter bestimmten Determinanten, unter verschiedenen Nutzergruppen aufgeteilt wird, und sich so das Bild der Stadt ergibt.

In europäischen Ländern kommt es beispielsweise zu einem Mischsystem in welchem die Raumplanung die Entwicklung plant, welche dann in kooperativer Zusammenarbeit gestaltet wird. In Hanoi ist offiziell der sozialistische Staat für die Verteilung des Bodens zuständig, doch auch dieser handelt unter bestimmten ökonomischen Gesichtspunkten. Das Gewicht des öffentlichen und privaten Einflusses variiert in beiden Fällen von Zeit zu Zeit (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.117).

#### B.1.1. Modelle der Sozialökologie

Die Chicagoer Schule hat ausgehend von der städtischen Bevölkerungsverteilung nach Dichte und Sozialstruktur homogene Gebiete einer Stadt ausgegliedert. Soziale Gruppen konkurrieren im städtischen System so lange bis sie ihre geeigneten Standorte erreicht haben. Das Ergebnis ist die räumliche Konzentration dieser Gruppen. Die Gruppen ähneln sich bezüglich Grundrissformen sowie sozialer und funktionaler Merkmale. Das Modell wird analog zu Prozessen in der Tier- und Pflanzenwelt beschrieben (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.119).

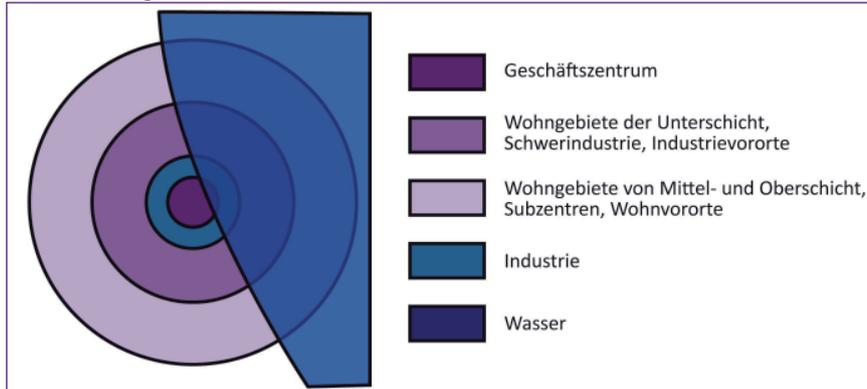
---

<sup>1</sup> Standortpräferenzen von Handel, Privaten und Öffentlichen; Bodenmarkt und Stadtplanung.

Kritik über diese Theorien bezog sich meistens auf vorhandene Theoriedefizite, aber auch auf deren empirische Überprüfbarkeit. Sozialökologische Modelle können in erster Linie nur in kapitalistischen Staaten mit freier Marktwirtschaft und geringen Auswirkungen der Stadtplanung zur Erklärung herangezogen werden (Einschränkungen zu dieser Behauptung siehe Kap. F.1. Anwendbarkeit westlicher Modelle in Hanoi).

### Ringmodell von Ernest Burgess<sup>1</sup>

Abb. B.1. Ringmodell



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Lichtenberger, Elisabeth (1991).

Dieses Modell wurde von der Struktur Chicagos abgeleitet und zeigt eine zentral-periphere Gliederung der Stadt (siehe Abb. B.1. Ringmodell). Die Bereiche werden jeweils durch den sozioökonomischen Status der Bewohner und die verschiedenen Nutzungsarten des Landes

gekennzeichnet. Der „Central Business Distrikt“ (CBD) stellt den Mittelpunkt der Stadt in wirtschaftlicher, kultureller und politischer Hinsicht dar. Er ist durch hohe Bodenpreise und einen geringen Anteil permanenter Wohnbevölkerung gekennzeichnet. Er ist umgeben von konzentrischen Zonen mit jeweils dominanter Funktion und Bevölkerungsstruktur. An den CBD schließt eine Übergangszone mit den Wohngebieten der Unterschicht sowie Geschäftsviertel und Leichtindustrie. Es folgt eine Zone mit den Wohngebieten der Arbeiterklasse. Das Stadtmodell enthält danach eine Zone mit den Wohngebieten der Mittelschicht. Abschließend findet sich eine suburbane Pendlerzone außerhalb des administrativen Stadtgebiets mit Subzentren und Vororten. Hier sind Bewohner der mittleren und höheren Schichten angesiedelt (vgl. Heineberg, Heinz; 2006; S.109).

Ökonomische Entwicklungen, welche die Stadtentwicklung beeinflussen, sind in diesem Modell die Arbeitsteilung, Differenzierung verschiedener Tätigkeiten und Einkommen. Demographische Determinanten der Entwicklung sind die Theorie der Zuwanderung sowie biologisches Wachstum, was eine ethnische und soziale Heterogenität der Bevölkerung zur Folge hat. Unter der technologischen Entwicklung sind vorallem Transportsysteme zu verstehen, aber auch der Stand der Produktionstechnologie (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.119).

Ausgehend von diesem einfachen Modell entwickelte Burgess in seiner Theorie des konzentrischen Wachstums unter Anderem die folgenden Hypothesen zu den Mechanismen der Stadtentwicklung (vgl. Heineberg, Heinz; 2006; S.109).

Städte verändern sich ständig unter dem Einfluss der Konkurrenz um Standorte. Das heißt, zieht eine neue Gruppe hinzu finden erneute Verdrängungsprozesse statt, bis wieder ein Gleichgewichtszustand erreicht ist. Die Stadtentwicklung ist also von der Expansion der ökonomisch Stärkeren, das heißt den Gewerben der tertiären Nutzung, bestimmt. Städte sind integrale Einheiten, wo sich kein Teil verändern kann, ohne dass daraus Folgen für andere Teilgebiete entstehen. Die Nutzungen einer Stadt sind nicht gleichmäßig über das gesamte Gebiet verteilt, vielmehr dominieren bestimmte Nutzungen in bestimmten Zonen. Die Ausdehnung einer Stadt, geschieht von innen nach außen. Hierbei erfolgt sie tendenziell in alle Richtungen gleichmäßig. Bei Ausdehnung der Stadt dringen die Nutzungen und Nutzer einer Zone in die jeweils außen angrenzende Zone ein. Der CBD findet sich stets im Kern der Stadt, gefolgt von einer Übergangszone und mehreren Zonen sinkender Bodenpreise und Nutzungsintensität. Nachdem in dieser Theorie auch die Ökonomie als „natürliche“ Produktionskraft von Stadt betrachtet wird, dürfte es keine wesentlichen Unterschiede zwischen Städten in verschiedenen Gesellschaftssystemen geben, zumindest müsste sich mit fortschreitender Industrialisierung eine Angleichung ergeben (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.121).

### **Kritik am Ringmodell**

Die Hauptkritik am Ringmodell von Burgess betrifft die einseitige Ausrichtung auf ein einzelnes Stadtzentrum. Andere (Neben-) zentren werden vernachlässigt. Des Weiteren werden durch das Modell topographische und verkehrsbedingte Unterschiede vernachlässigt. Die absolute Homogenität und Regelmäßigkeit ist unrealistisch und in den meisten Städten nicht vorzufinden.

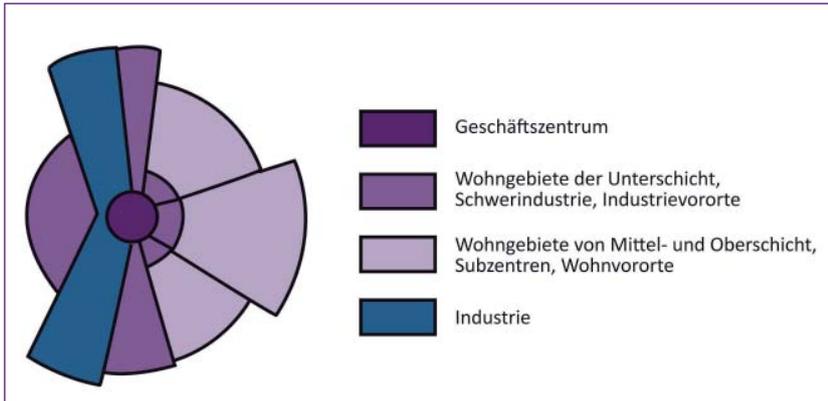
### **Sektorenmodell von Hoyt<sup>1</sup>**

Wie in Abb. B.2.Sektorenmodell dargestellt, ging Hoyt davon aus, dass die Ausbreitung der Oberschicht-Wohngebiete nicht konzentrisch, sondern sektoral erfolgt. Dieses Modell ließ sich empirisch besser belegen, als das Ringmodell. Hier wird zu Grunde gelegt, dass sich die Stadt in mehrere homogene Wohngebiets-Sektoren unterteilt. Diese Sektoren bilden sich von der Stadtmitte zur Peripherie. Industriegebiete und Arbeiterwohngebiete bilden sich vorwiegend entlang von wichtigen Verkehrsachsen aus. Die Viertel der wohlhabenderen Schichten, welche angesprochene Sektoren meiden, befinden sich stets in Sektoren zwischen diesen Verkehrsachsen. Wenn Gruppen ihr Wohngebiet verlassen, wird dieses von anderen Gruppen des nächstniedrigeren

---

<sup>1</sup> 1939

Abb. B.2. Sektorenmodell



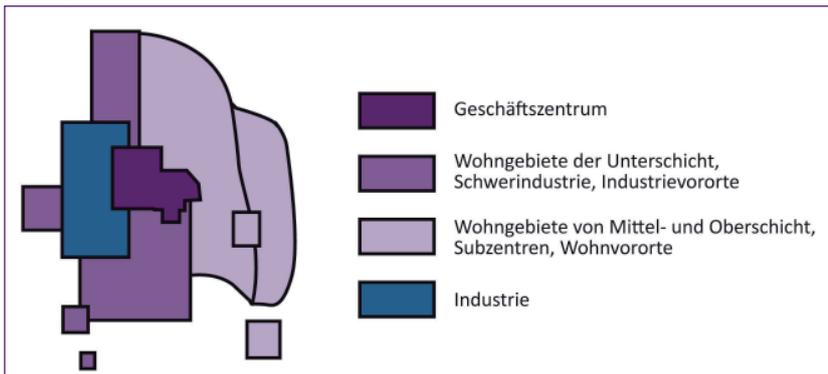
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Lichtenberger, Elisabeth (1991).

### Kritik am Sektorenmodell

Hoyt erklärt die Expansion der Stadt anhand der Verlagerung der Wohnstandorte. Diese erfolgt heute jedoch eher durch die Verlagerung von Produktionsstandorten und der Einrichtungen des tertiären Sektors.

### Mehrkernmodell von Harris und Ullman<sup>1</sup>

Abb. B.3. Mehrkernmodell



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Lichtenberger, Elisabeth (1991).

Status okkupiert. Dadurch gibt sich auch für andere Bevölkerungsgruppen ein sektorales Anordnungsmuster. Somit ist auch dieses Modell als Entwicklungsmodell, und nicht als statisch zu betrachten.

Dieses Modell trägt der Tatsache Rechnung, dass stark expandierende Großstädte oft Vorortgemeinden eingebunden haben. Diese alten Siedlungskerne dienen als Zentren. Das Modell berücksichtigt so polyzentrische Strukturen und zentralörtliche Funktionen von größeren Städten.

Die Einführung moderner Massenverkehrsmittel wird als Grund für die Funktionsentmischung betrachtet. Mit der Größe der Stadt wachsen auch die Vielfalt und die Spezialisierung der Kerne. Ein weiterer Aspekt des Modells ist die asymmetrische Orientierung des CBD in Richtung der Wohnquartiere der Mittel- und Oberschicht. Das, in Abb. B.3. dargestellte Modell wird der Wirklichkeit gerechter als die beiden vorangehenden.

### Kritik am Mehrkernmodell

Harris und Ullman betrachten als „Kern“ vorwiegend die Standorte der Arbeitsplätze. Der Begriff ist jedoch nicht deutlich zu interpretieren. So kann ein „Kern“ die Stadtmitte, Industriezentren, Kulturzentren, Geschäftszentren etc. darstellen.

### B.1.2. Weitere Strukturmodelltheorien<sup>1</sup>

Andere Theorien zur Erklärung von Stadtstrukturen sind beispielsweise die polit-ökonomischen Theorien der New Urban Sociology. Hier ist das Überwiegen der privaten Interessen beim Kampf um Raum, über politische Entscheidungen ausschlaggebend. Es sind also verschiedene Eigentumsverhältnisse, welche die Produktionsweise der Stadt definieren. Stadtentwicklung ist hierbei durch die ökonomische Gesetzmäßigkeiten der Kapitalverwaltung definiert. Dabei verhält sich der Staat nicht neutral sondern garantiert die langfristige Stabilität des kapitalistischen Systems.

Die ökonomische Theorie beruft sich bei der Entwicklung der Stadtstruktur auf die simple Kosten-Nutzen Maximierung. Politische Entscheidungen bilden lediglich die Rahmenbedingungen. Hierbei ist der maximale Nutzen (höchste Erreichbarkeit) im Zentrum zu finden. Und der Bodenpreis sinkt mit der Entfernung zum Zentrum. Auch bei dieser Theorie entstehen also niedrig-rangigere Nutzungen mit Abstand zum Zentrum.

Zuletzt soll noch die politische Theorie der Stadt besprochen werden. Diese betont die Selbstgestaltungskräfte von Agglomerationen, also das Zusammenspiel politischer und ökonomischer Interessen. Die Politik (Planung) legt detaillierte Bestimmungen über die zugelassene Bebauung eines Bereichs fest. Wenn sich die Nachfrage in bestimmten Bereichen verändert, kann die Stadtverwaltung durch Intervention Zweckentfremdung verhindern. Beispielsweise wenn in einem Stadtkern die Wohnnutzung und Geschäftsnutzung zu konkurrieren beginnen. Die Baubehörde kann also praktisch den Bau von Bürogebäuden unterbinden. Hierdurch entsteht jedoch eine ökonomische Unternutzung des Gebiets und die potenzielle Grundrente stimmt nicht mit der gegenwertigen überein<sup>2</sup>. Der Staat lässt sich so nach einer Weile „zwingen“ sich den ökonomischen Gesichtspunkten anzupassen<sup>3</sup>. Dies kann lediglich durch das Eingreifen der Planung verhindert werden. Auch das Ergebnis dieser Theorie ist ein Zentrum-Peripherie-Modell in welchem sich renditestarke Nutzungen (z.B. Büroflächen) im Zentrum befinden.

---

<sup>1</sup> Vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.118ff.

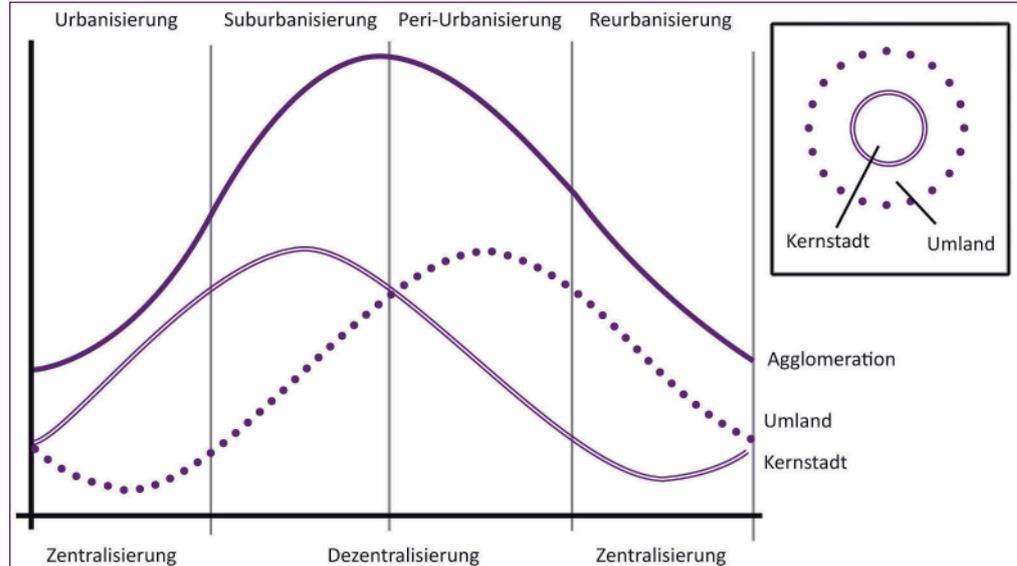
<sup>2</sup> Genau das passiert auch bei falscher Festlegung der Bodenpreise in Hanoi.

<sup>3</sup> Dies hat in Europa oftmals die sogenannte Gentrification von Vierteln zur Folge. In sozial geprägten Ländern wird der Bevölkerung durch Erhaltungsausstattung das Bleiben ermöglicht. Dies ist in Vietnam nicht der Fall, kapitalistische Formen kommen also viel mehr zu tragen!

## B.2. Das Vier-Phasen-Modell der Stadtentwicklung<sup>1</sup>

Das Modell beschreibt Veränderungen der Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung in Agglomerationsräumen. Die städtischen Räume werden in Kernstadt und Umland gegliedert. Beide zusammen bilden die funktionale Stadtregion.

Abb. B.4. Phasenmodell



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Heineberg, Heinz (2006): S.57.

Die Struktur ist in Abb.B.4. Phasenmodell, dargestellt. Im Unterschied zur Theorie der Zentralen Orte (siehe nächstes Kapitel) beschränkt sich die Theorie auf Groß- und Mittelstädte. Der restliche Raum wird als ländliches Hinterland zusammengefasst. Der Begriff Stadt umfasst hierbei sämtlichen vom funktionalen Stadtkonzept erfassten Raum und beschränkt sich keinesfalls auf die administrativen Grenzen.

Ausgelöst von der Industrialisierung vollzieht sich ein enormer urbaner und ländlicher Wandel der Raumstrukturen. Dieser besteht aus vier verschiedenen Phasen. Die erste Phase der Entstehung der Städte ist die Urbanisierung. Danach folgt die Phase der Suburbanisierung, gefolgt von der Phase der Peri-Urbanisierung, welche die sukzessive Auflösung der Städte darstellt. In der letzten Phase (Reurbanisation) findet eine neuerliche Aufwertung der Städte statt (vgl. Ahlers, Rainer; 2005; S.6ff).

### B.2.1. Urbanisierung

Das Hauptmerkmal der Phase der Urbanisierung ist ein starkes Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in der Kernstadt. Durch die nun lukrierbaren Agglomerationsvorteile gewinnen Städte nach und nach an Betrieben und es setzt mehr und mehr eine Landflucht ein. Wirtschaftlich ist die Phase durch den Übergang vom Agrarsektor zum Industriesektor und durch extreme Bevölkerungsexplosion gekennzeichnet. Sie hält solange an, bis die negativen Agglomerationswirkungen in den Städten die positiven übersteigen und so die nächste Phase der Suburbanisierung einleiten.

<sup>1</sup> Von W. Gaebe (Maier, Gunther/ Tödtling ,Franz; 2006; S.159ff).

### Erfahrungen aus Europa

In Europa begann diese Phase in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und dauerte bis in die 70er Jahre an. In den großen Städten der Entwicklungs- und Schwellenländer ist sie heute zu beobachten.

Als Gründe der Bevölkerungsexplosion können in Europa die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse sowie Fortschritte im medizinischen Bereich genannt werden. Die Produktion des agrarischen Sektors konnte durch Arbeitsteilung und technische Fortschritte gesteigert werden. Dadurch wurde die Versorgung der Menschen in den Städten erleichtert. Der sekundäre Sektor war zu dieser Zeit durch Innovationen und technischen Fortschritt charakterisiert. Die Entstehung des tertiären Sektors führte zur Steigerung der Einkommensdisparitäten.

Die Folgen dieser Phase der Stadtentwicklung in Europa waren der Mangel an Wohnraum sowie unzureichende Infrastruktur in allen Bereichen. Um den totalen Kollaps der Städte zu vermeiden, war es wichtig die Mobilität der Arbeiter zu verbessern. Die Entwicklung des Personennahverkehrs war die Folge. Nach und nach begann so die Ansiedlung der Unternehmen an den geschaffenen Verkehrsknotenpunkten. Die Städte begannen sich axial entlang der Hauptverkehrsachsen auszubreiten.

### B.2.2. Suburbanisierung

In dieser Phase setzt ein Umverteilungsprozess der Bevölkerung und Beschäftigung in das Umland ein. Die Städte expandieren also in ihr jeweiliges Umland. Familien finden Wohnorte in den Vororten wo größere Flächen zu niedrigen Preisen zur Verfügung stehen. So können weiterhin die Agglomerationsvorteile der Stadt genutzt werden. Industrien, welche nicht auf Agglomerationsvorteile angewiesen sind, siedeln sich in dieser Phase in den Ringregionen an. Des Weiteren beschleunigt die Etablierung des tertiären Sektors in den Innenstädten, die Abwanderung der Industrie noch zusätzlich. Da die Mieten für gewerbliche Zwecke weit rentabler sind, werden Privathaushalte nach und nach aus den Innenstädten verdrängt. Die Stadt dehnt sich Flächenmäßig enorm aus, was zu erhöhter Verkehrsbelastung führt.

### Erfahrungen aus Europa

In den Industrieländern setzte diese Phase bereits im 19. Jahrhundert (in Europa nach dem zweiten Weltkrieg) ein. Sie wurde in Europa durch die Steigerung der Produktivität und die, durch Beteiligung der Lohnarbeiter am Gewinn ausgelöste, Steigerung der Einkommen der privaten Haushalte, das Aufkommen von Individualverkehrsmitteln als Massenware sowie die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs eingeleitet. Ferner führte das weit verbreitete Leitbild des „guten Lebens“<sup>1</sup> zur Beschleunigung der Suburbanisierung (vgl. Häus-

---

<sup>1</sup> Familie-Haus-Garten

sermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.73). Es bildete sich zwischen der Kernstadt und dem Umland eine Beziehung heraus, in welcher die Steuereinnahmen im Umland entstanden, obwohl Leistungen noch immer tendenziell in der Kernstadt nachgefragt wurden.

### B.2.3. Peri-Urbanisierung

In dieser Phase kommt es zu einer absoluten Bevölkerungsabnahme im gesamten Agglomerationsraum. Es lässt sich die Verstärkung der negativen Tendenzen zur Suburbanisierung der Stadt beobachten, jedoch kann die Zunahme im Umland die Verluste der Kernstadt nicht ausgleichen.

Die Innenstädte erhalten immer mehr einen funktionalen Charakter und die Anzahl der Berufspendler steigt weiter. Durch die konsequente Steigerung der Mobilität wird der besiedelte Radius um die Kernstädte immer größer. Dadurch weichen die Menschen nicht nur in Agglomerationsgürtel, sondern auch in bestehende Kleinstädte innerhalb der funktionellen urbanen Region aus. Diese Entwicklung wird noch zusätzlich durch die Verbesserung der Kommunikations- und Informationstechnologien gefördert. Unternehmen die nicht auf direkten Kundenkontakt angewiesen sind, ziehen nach und nach in die Nähe von Verkehrsknotenpunkten. Durch diese Problematik verlieren die Kernstädte nicht nur weiter an Bevölkerung, sondern auch an Arbeitsplätzen. Durch den Abzug der zahlungskräftigen Haushalte aus den Kerngebieten werden auch die Dienstleistungsunternehmen in Regionen mit zahlungskräftigen Kunden innerhalb der funktionellen urbanen Region ziehen. Dadurch entstehen nun auch in den sogenannten „Zwischenstädten“ Infrastrukturen. Peri-Urbanisierung ist der demographische Druck der Städte in Richtung Peripherie. Die Bevölkerung lässt sich im Umland nieder, arbeitet jedoch weiter in der Agglomeration.

### B.2.4. Re-Urbanisierung

Die tatsächliche Existenz dieser Phase wird bis heute noch bestritten. Hier findet der Wiedereintritt der Urbanisierung statt. Nachdem heute in Europa die meisten Menschen in städtischen Regionen leben, würde dies einer Umverteilung der städtischen Bevölkerung, und keine Wiederholung der ersten Phase bedeuten. Eine Konkurrenz der verschiedenen Städte, und das Aufkommen von Stadtmarketing wäre die Folge.

### B.3. Das Modell der Zentralen Orte<sup>1</sup>

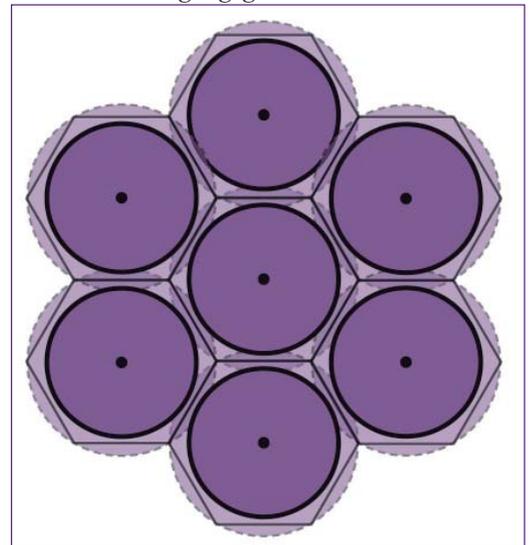
Christaller, der Begründer der Theorie der Zentralen Orte, wollte mit ihr die räumliche Verteilung von verschieden großen Orten erklären. Sie basiert auf der Überlegung, dass nicht alle Güter und Dienstleistungen in gleicher Weise und Häufigkeit von den Einwohnern nachgefragt werden. Güter niedrigen Ranges, wie zum Beispiel Lebensmittel, werden öfters nachgefragt und sollten sich deshalb in der Nähe befinden. Luxusgüter, welche seltener nachgefragt werden, müssen ein größeres Absatzgebiet haben, um das Geschäft rentabel zu halten<sup>2</sup>.

Zentrale Orte bilden den Mittelpunkt eines umgebenden Bereiches, in welchem dessen Güter und Dienstleistungen angeboten werden. Je höher der Rang eines Zentrums, desto höher-rangiger sind die Güter die von dem Zentralen Ort angeboten werden. Christaller definierte Zentralität in seiner Theorie als den Bedeutungsüberschuss, das heißt, die Ausstattung eines Ortes mit der dieser mehr als nur seine eigene Bevölkerung versorgen kann. Heutzutage wird unter Zentralität eher die Summe aller an einem Standort angebotenen Güter und Dienstleistungen verstanden.

In der Theorie wird das Verhalten des „homo öconomicus“, das heißt eines wirtschaftlich vollkommen rational handelnden Menschen, der übersies über volle Information verfügt, unterstellt. Des Weiteren wird optimale Gewinnmaximierung, und optimale Minimierung der Ausgaben des Nachfragers, unterstellt. Die Summe der Zentralen Orte soll im Raum so verteilt sein, dass kein Gebietsteil unversorgt bleibt, und es eine minimale Anzahl an Zentralen Orten gibt. Ferner wird von einem vollkommen homogenen Raum ausgegangen, in welchem die Bevölkerung homogen verteilt ist und Einkommen und Konsumbedürfnisse gleich ausgeformt sind. Die Kosten des Transportes wurden als direkt proportional zur kürzesten Distanz zum nächsten Zentralen Ort gesehen.

Die innere Reichweite eines zentralen Gutes beschreibt das Gebiet um einen Zentralen Ort, der gerade so viele Nachfrager enthält, um ein Gut rentabel anbieten zu können. Die äußere Reich-

Abb. B.5. Versorgungsgebiete



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Wikipedia;  
URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/System\\_der\\_zentralen\\_Orte](http://de.wikipedia.org/wiki/System_der_zentralen_Orte).

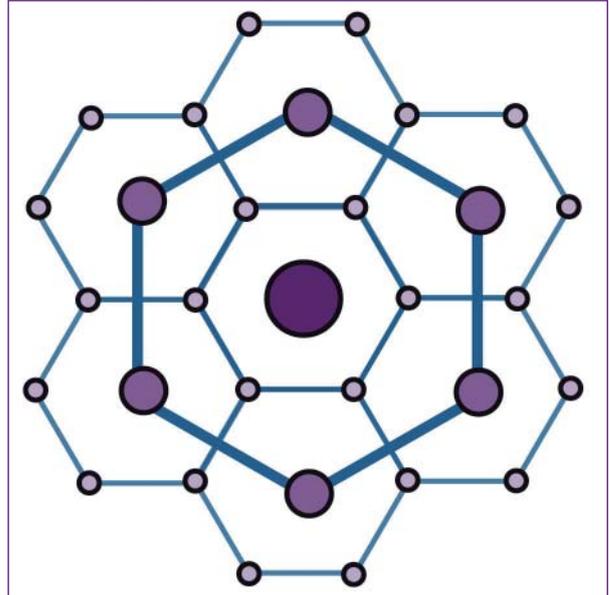
<sup>1</sup> Die Primärquelle des Kapitels lieferte das Standardwerk „Stadtgeographie“ (Heineberg, Heinz; 2006).

<sup>2</sup> In Entwicklungsländern ist die Nachfrage nach höher-rangigen Gütern so gut wie nicht gegeben. Diese werden deswegen lediglich in den Hauptzentren angeboten. Dies funktioniert nur, da von der Landbevölkerung keine dieser Güter nachgefragt werden.

weite eines Gutes ist jene Entfernung zu einem zentralen Ort, bei dem ein Gut gerade noch nachgefragt wird.

Als Folge der obigen Annahmen, erhält jeder Ort ein kreisförmiges Versorgungsgebiet. Um keine Versorgungslücken entstehen zu lassen, werden die Kreise aneinandergeschoben (siehe Abb. B.5. Versorgungsgebiete). Es entsteht ein Netz aus sechseckigen Versorgungsgebieten, in deren Mitte sich jeweils der Zentrale Ort befindet. Ein Zentraler Ort niedrigeren Ranges entsteht stets in der Mitte des gleichseitigen Dreiecks von bestehenden Orten. Abb. B.6. Größenordnung, zeigt die Größenordnung verschiedener zentraler Orte.

Abb. B.6. Größenordnung



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: E-Geographie:  
URL: [http://www.e-geography.de/module/stadt\\_3/html/theorie\\_2.htm](http://www.e-geography.de/module/stadt_3/html/theorie_2.htm).

### Kritik an der Theorie des Systems Zentraler Orte

Die Hauptkritik an Christallers Theorie betrifft die zugrundegelegten Annahmen, welche nicht der Realität entsprechen. Diese machen das Modell zu restriktiv. Räumliche Inhomogenität, andere Marktformen, sowie ein realistisches Menschenbild werden in der Theorie nicht beachtet.

### B.4. Metropolansätze

Die Entwicklung der Stadtstrukturen erfolgt stets unter bestimmten Voraussetzungen. Stadtentwicklung wird nicht zu jeder Zeit von gleichen Determinanten beeinflusst. Es kommt es zu veränderten Kräften welche die Stadtentwicklung bestimmen. Durch veränderte Bedingungen wie Globalisierung und das Aufkommen wissensbasierender Wirtschaftszweige, veränderten sich auch die entstehenden Theorien. Was in früherer Betrachtung zentrale Güter waren, wird heute durch den Begriff metropolitane Funktionen ersetzt. Christallers Orte lukrierten ihre Bedeutung aus verschiedener Erreichbarkeit und Distanz. Durch die Loslösung städtischer Funktionen vom räumlichen Bezug, ist die Erreichbarkeit kein relevanter Faktor mehr. Nicht mehr die Reichweite der einzelnen Güter, sondern die Verflechtung der Orte spielt zunehmend eine Rolle. Es entsteht ein weltweites Netz aus städtischen Verbindungen. Aus diesem Grund wird immer öfters der Begriff der Metropolisierung diskutiert. Entscheidend ist hier die Umstellung auf wissensintensive Wirtschaft und Industrie.

Zu einem weltweiten Phänomen wurde die Metropolisierung im 20. Jahrhundert, als in die Bevölkerung in den Entwicklungsländern explodierte (vgl. Gödecke-Stellmann, Jürgen/Müller, Andre; 2000). Das Hinzufügen des Begriffs „Region“ macht die Unerkennbarkeit der Metropole in dem sie umgebenden Raum deutlich. Metropolregionen werden als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung bezeichnet, deren „herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen“ (vgl. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau; 1995; S. 647).

Mitte der 80er entwickelte Friedmann die „World-City Hypothese“. Demnach hängt die Bedeutung von Städten vor allem vom Grad ihrer Integration in die Weltwirtschaft ab. Hierbei ist weniger die Produktion der Güter, als die Kontrolle der Märkte von Bedeutung. Obwohl es bis heute keine allgemeingültigen Indikatoren gibt, folgen eine Reihe von Indikatoren, welche sich zur Bestimmung von Metropolen herauskristallisiert haben:

- Entscheidungs- und Kontrollfunktion: Anzahl der Hauptsitze der größten Unternehmen und Banken
- Innovations- und Wettbewerbsfunktion: Anzahl der „Advanced Producer Services“<sup>1</sup>
- Umsatzvolumen der internationalen Börseplätze
- Bedeutung der Stadt als Verkehrsknotenpunkt (Gateway-Funktion)
- Symbolfunktion

Dem Modell liegt eine völlig neue Raumvorstellung zugrunde. Hierbei ist der Raum ein „Netzwerk-Raum, in dem die Metropolregionen als Knoten der wichtigste strukturbildende Moment sind“ (vgl. Blotvogel, Hans Heinrich; 2002; S. 346).

---

<sup>1</sup> Werbe- und Consultingfirmen

## B.5. Das Konzept des Polyzentrismus

### B.5.1. Definition

Die Entstehung des Wortes geht auf den internationalen Kommunismus zurück, welcher sich aufgrund seiner weiten Verbreitung und der Zunahme sozialistischer Staaten ausdifferenzierte. Im Allgemeinen wird ein System mit mehreren Zentren als polyzentrisch bezeichnet. Auch in der Raumplanung existieren zahlreiche, verschiedene Definitionen von Polyzentralität. Eine gebräuchliche ist:

*„Ein polyzentrisches Städtesystem ist eine räumliche Organisation von Städten [die] durch funktionelle Arbeitsteilung, ökonomische und institutionelle Integration und politische Kooperation charakterisiert ist.“ (European Spatial Observation Network; 2005).*

Polyzentralität selbst ist nicht als Ziel anzusehen, vielmehr als ein geeignetes Hilfsmittel um Ziele zu erreichen, wie zum Beispiel ökonomische Wettbewerbsfähigkeit, soziale Gleichberechtigung und nachhaltige Entwicklung (European Spatial Observation Network; 2005; S.7-8).

Das Stadtmodell des Polyzentrismus ist derzeit lange noch nicht so detailliert ausgereift wie beispielsweise das theoretische Konstrukt der Zentralen Orte. Es existieren zahlreiche, voneinander abweichende Interpretationen und Weiterentwicklungen des Stadtmodells. Die vage Ausformulierung eines Konzeptes bringt jedoch auch den Vorteil mit sich, dass dieses vielfältig anwendbar und für zahlreiche Bereiche interpretierbar bleibt (vgl. Waterhout, Bas; o.J.; S.2).

Eine bekannte Anwendung des Leitbildes ist derzeit im europäischen Raum zu finden. Im europäischen Raumentwicklungskonzept 1999 wird die polyzentrische Entwicklung als raumentwicklungspolitisches Leitbild für die EU festgelegt.

*„Um eine regional ausgewogene Entwicklung auch bei voller Integration in die Weltwirtschaft sicherzustellen, sollte ein polyzentrisches Entwicklungsmodell leitend sein.“ (vgl. Europäische Kommission; 1999).*

Um den Monopolstatus der einzigen weltwirtschaftlichen Integrationszone des Pentagons aufzulösen, sollen weitere Integrationszonen auf europäischem Territorium geschaffen werden.

Beispielregionen für den Polyzentrismus sind die Randstadt in den Niederlanden, sowie das Ruhrgebiet in Deutschland. Die Randstadt bildet nach London und Paris die drittichtigste Metropole Europas. Amsterdam ist hierbei die Hauptstadt und politisches, finanzielles sowie kulturelles Zentrum. Den Haag bildet den Sitz der Regierung und Rotterdam stellt den wichtigsten europäischen Hafen dar. Einzeln betrachtet ist die Wichtigkeit der drei Städte weit geringer (vgl. Schindegger, Friedrich/Tatzberger, Gabriele; 2002; S. 38).

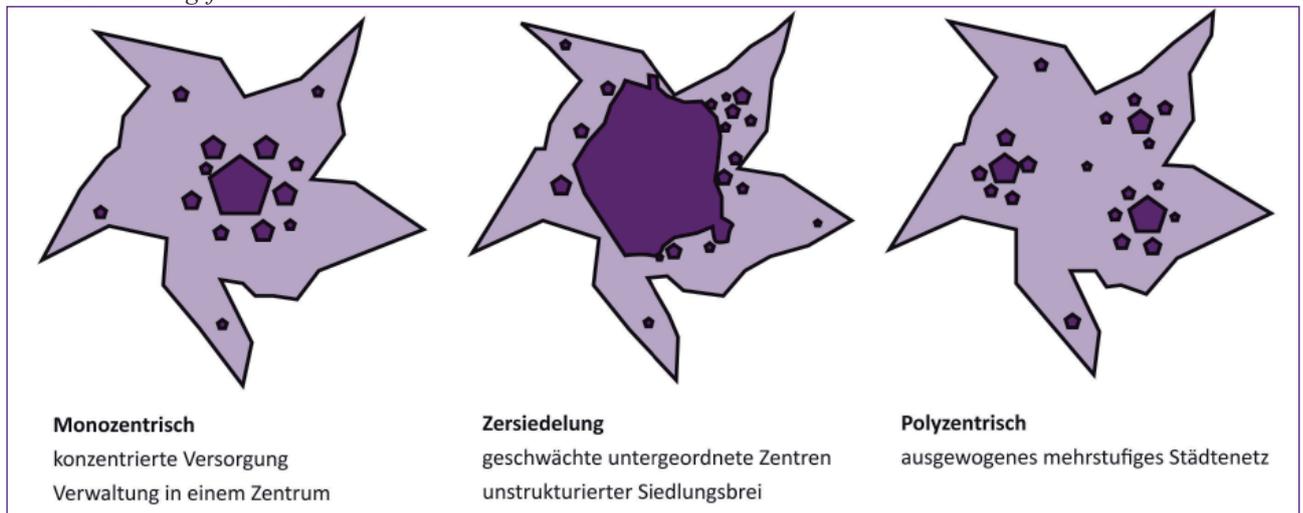
## B.5.2. Das Konzept

Polyzentrismus besteht aus zwei sich ergänzenden Aspekten. Den ersten Aspekt stellt die Verteilung städtischer Gebiete im Territorium dar. Der zweite Aspekt ist die Relation, zwischen den einzelnen Gebieten (vgl. European Spatial Planning Observation Network; 2005; S.45).

### Verteilung städtischer Gebiete

Als polyzentrisch gilt ein System, welches durch eine Vielzahl von urbanen Räumen und Wachstumspolen bestimmt wird. Im Gegensatz zu monozentrischen Systemen, welche von einem einzelnen urbanen Raum oder Wachstumspol dominiert werden. So gesehen fördert der Polyzentrismus das Wachstum von Zentren außerhalb des Hauptzentrums. Er steht also stets dem monozentrischen Modell, sowie der Zersiedelung entgegen. Die Abb. B.7.Siedlungsformen, stellt bildlich die angesprochenen Siedlungsformen dar.

Abb. B.7.Siedlungsformen



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: European Spatial Planning Observation Network (2005): S.152.

### Relation städtischer Gebiete zueinander

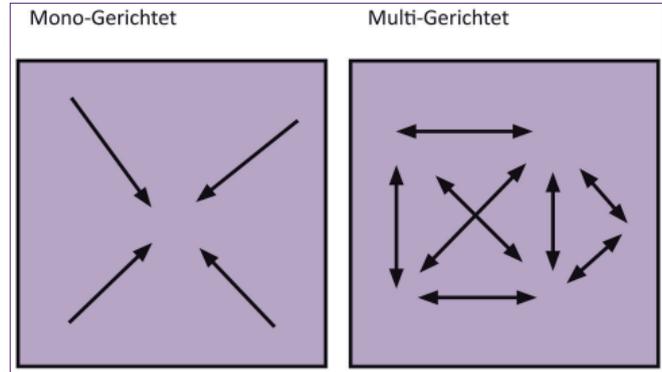
Das Städtesystem als Netzwerk zu begreifen ist grundlegend für das polyzentrische Leitbild. Um Netzwerke zu bilden reicht es nicht, lediglich die Entwicklung die Städte durch physische Infrastruktur zu verbinden, sondern funktionelle Verflechtungen durch Kooperation gezielt zu nutzen und weiterzuentwickeln. Hierzu zählen (vgl. Schindegger, Friedrich/Tatzberger, Gabriele; 2002):

- Funktions- und Arbeitsteilung von Einrichtungen
- Gemeinsame Investitionen in Infrastruktureinrichtungen mit überörtlichem Funktionsradius
- Förderung von Joint-Ventures
- Gemeinsames Standortmarketing

Es geht darum Synergieeffekte zu erzielen welche allen Beteiligten helfen, und im Verbund Angebots- und Ausstattungsniveaus zu erreichen, welche eine Stadt alleine nicht erreichen könnte.

Die Untersuchung dieses Bereiches gestaltet sich um einiges schwieriger. Netzwerke gelten grundsätzlich als monozentrisch, wenn sie sich auf einige wenige, starke Knotenpunkte beziehen (siehe Abb. B.8.Relation). Verbindungen können als polyzentrisch angesehen werden, je mehr gleichverteilte Verbindungen zwischen Knotenpunkten stattfinden. Hierbei ist die Größe des Netzwerkknotens eher irrelevant. Vielmehr geht es darum wie viel der Netzwerkknoten beansprucht wird.

Abb. B.8.Relation



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: European Spatial Planning Observation Network (2005): S.46.

### Funktionale Spezialisierung von urbanen Knoten

Die Spezialisierung auf einzelne Funktionen ist ein wichtiger Bestandteil der Polyzentralität. Die ESPON Gruppe hat aus diesem Grund sieben verschiedene Funktionen der funktionalen urbanen Knoten identifiziert, welche die Rolle der einzelnen Gebiete im europäischen Netz präzisieren soll. Für die Untersuchung wurde die Wichtigkeit verschiedener Variablen für die Gebiete ermittelt. Die untersuchten Variablen können auch für Anwendungen in anderen Gebieten zur Untersuchung herangezogen werden. Die verschiedenen Funktionen können sein: Bevölkerung, Transport, Tourismus, Produktion, Wissen, Entscheidungsfindung im Privatsektor und Entscheidungsfindung im öffentlichen Sektor.

### B.5.3. Erhoffte Vorteile des Polyzentrismus

Der Begriff des Polyzentrismus steht stark mit dem des territorialen und sozialen Zusammenhalts in Verbindung. Im Allgemeinen wird angenommen, dass eine polyzentrische Struktur zu einer ausgewogeneren regionalen Entwicklung und verminderten Disparitäten in der entsprechenden Region führt. Des Weiteren führt der Polyzentrismus einer Region zu erhöhter Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltiger Entwicklung.

Man geht davon aus, dass Stadtregionen und Städte ihre Stärken bei Zusammenarbeit mit vielfältigen Unternehmen und anderen Akteuren am Besten entfalten können. Wenn Vernetzungen in einem polyzentrisch aufgebauten Territorium innovativ umgesetzt und genutzt werden, schaffen sie die besten Voraussetzungen um dem globalen Wettbewerb gewachsen zu sein, ohne die Kosten großer Städteballungen auf sich nehmen zu müssen. Das Konzept soll also die Zielvorgaben Wachstum und Ausgleich miteinander kombinieren.

Weitere, mit dem Konzept der Polyzentralität verbundene Zielsetzungen sind: Der Erhalt und Schutz der Umwelt, der Ausbau von Netzen und Netzwerken, die Verringerung der Unterschiede im Entwicklungsland der verschiedenen Regionen, sowie rationelle Verwendung natürlicher Ressourcen.

Des Weiteren bietet Polyzentrismus den Vorteil, verschiedene Formen der territorialen Umsetzung zuzulassen. Dies können neue Regionen internationaler Integration, Netzwerke benachbarter Städte usw. sein (vgl. Schindegger, Friedrich/Tatzberger, Gabriele; 2002; S.37).

### **Nachteile des Polyzentrismus**

Der Polyzentrismus ist mit einigen häufigen planerischen Zielen nur schlecht vereinbar. Die Herstellung eines polyzentrischen Städtesystems erfordert Investitionen auch in kleineren und mittleren Ansiedlungen, welche als Wachstumspole fungieren sollen. Dadurch wird das schnelle Wachstum der gesamten Nation abgeschwächt.

### **B.5.4. Räumliche Ebenen des Polyzentrismus<sup>1</sup>**

Polyzentralität kann auf sämtlichen Ebenen angewendet werden und Polyzentralität auf einer Ebene muss noch lange nicht Polyzentralität auf einer anderen Ebene bedeuten<sup>2</sup>.

#### **Makroebene**

Die erste Ebene bildet die kontinentale Ebene. Als Polyzentrismus wird hier ein Städtenetz, welches sich durch mehrere Stadtzentren unterschiedlicher Niveaus auszeichnet, anstatt von einem einzigen Städtecluster (wie zum Beispiel das Pentagon in Europa<sup>3</sup>), dominiert zu sein. Die polyzentrische Entwicklung regt hier das Wachstum der Zentren, aber auch jenes von Bereichen außerhalb der Kerne an.

#### **Mesoebene**

Diese befindet sich auf der nationalen oder überregionalen Ebene. Man spricht hier von Polyzentrismus, wenn mehrere Städte ergänzende Funktionen füreinander erfüllen. In manchen Fällen kommt es auch zur Kooperation der Städte um gemeinsam mehr Einfluss zu haben. Polyzentrismus fördert hier eine effektive Arbeitsteilung sowie den Austausch und die Zusammenarbeit der Städte.

---

<sup>1</sup> European Spatial Planning Observation Network; 2005

<sup>2</sup> Beispielsweise hat auf europäischer Ebene die rasche wirtschaftliche Entwicklung Irlands zur Förderung der Polyzentralität beigetragen. Auf nationaler Ebene hat sich die Entwicklung jedoch stark auf Dublin spezialisiert und so zu einer Verringerung der nationalen Polyzentralität und Steigerung der Disparitäten beigetragen.

<sup>3</sup> Als Pentagon wird eine Zone in Europa bezeichnet, welche, bei nur 20% des Territoriums über 50% des BIP erwirtschaftet. Es beinhaltet die Städte London, Paris, Mailand, München und Hamburg.

### Mikroebene

Das Konzept des Polyzentrismus ist für Anwendungen nach unten hin offen. Bei der Polyzentralität auf regionaler und lokaler Ebene, stehen funktionelle und ökonomische Komplementaritäten im Vordergrund. Städte haben die Möglichkeit, ihre Stellung durch Kooperationen mit dem Umland zu stärken.

### B.5.5. Mikro-Polyzentralität

Auf der Stadtebene bezieht sich der Terminus der Polyzentralität auf das Auflösen der traditionellen monozentrischen Stadt. Neue Verkehrswege, Verkaufszentren und eine diversifizierte Lage verschiedener urbaner Funktionen sowie die Diversifikation der Verkehrsströme sind nur einige Punkte, welche die traditionellen Formen auflösen. Dadurch entsteht ein komplexes Muster an immer unabhängigeren Stadtfunktionen.

Auf dieser Ebene rückt zunehmend der Aspekt der Kooperation in den Vordergrund. Die Gründung polyzentrischer urbaner Regionen bildet den Grundstein der Entwicklung auf dieser Ebene. Sie hat die funktionale und ökonomische Ergänzung von Städten einer Region zum Ziel. Vom ESPON Programm werden potenzielle urbane strategische Horizonte so definiert, dass sie alle Gemeinden beinhalten, welche in 45-Minuten Isochronen vom Stadtzentrum liegen. Beinahe analog hierzu hat sich der Begriff des Metropolraums etabliert:

*„Ein Metropolraum besteht aus einem Zentrum, einer einzelnen Stadt oder einem städtischen Ballungsgebiet, sowie einem Umland, und den benachbarten Gemeinden, aus dem viele Pendler täglich zu ihrer Arbeit ins Zentrum anreisen. Er berücksichtigt das Vorhandensein eines Umlands, das stark auf ein Zentrum ausgerichtet und dessen Wachstum eng an das Wachstum des Zentrums gekoppelt ist. Der Einzugsbereich von Metropolräumen erstreckt sich auf eine Pendeldistanz von bis zu einer Stunde.“ (Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss; 2004).*

Wenn mehrere Agglomerationen ein Netz bilden, und sich ihre Arbeitsmarktregionen teilweise überschneiden, bilden sie zusammen polyzentrische Metropolräume.

Polyzentralität basiert auf der lokalen Ebene auf der Kooperation von mehreren Städten, Stadtteilen oder sonstigen Zentren die einander in ihren Funktionen ergänzen. Auf dieser Ebene unterstützt die Polyzentralität die Aufteilung von Funktionsbereichen, sowie den Austausch von Gütern, Diensten, Personen, Informationen etc. Eine urbane Region kann ihre ökonomische Wettbewerbsfähigkeit durch verbesserte Kooperation und Verbindung innerhalb der Region steigern. Also verlangt die mikro-polyzentrische Entwicklung nach einer ganzheitlichen räumlichen Strategie für Städtenetzwerke. Zumeist weisen die verschiedenen Städte in dem Netzwerk verschiedene Hauptfunktionen auf.

Auf mikroökonomischer Ebene ist das Vorherrschen von urbanen Strukturen nicht für jeden Pol obligatorisch. So kann beispielsweise ein Vergnügungspark, der ohne weiteres ein regionales (Vergnügungs-) zentrum dar-

stellt, nicht wirklich als urbaner Raum definiert werden. Für den vorliegenden Zweck, soll die Definition von Polyzentrismus auf die Aufteilung sämtlicher potenzieller Wachstumspole (jeglicher Funktion) im Raum und deren Relation zueinander, erweitert werden.

Vier Aspekte der inter-urbanen Polyzentralität sind:

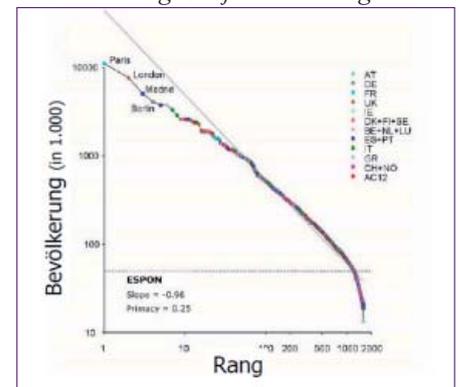
- Es existiert keine „gewöhnliche“ physische Form dieser Konzentrationen. Die Form hängt sehr stark von der Geschichte und Topographie der Region ab.
- Gewöhnlich ist lediglich eine einzige politische Einheit für den Bereich verantwortlich, oder zumindest eine dominante Einheit (jene der Mutterstadt) existent.
- Die funktionale Aufteilung der Arbeit ist ausschlaggebend. Hierfür sind vorerst die existierenden Konfigurationen der Ansiedlungen, sowie in weiterer Folge die Spezialisierung und Stärkung der funktionellen Aufteilung von Bedeutung, um die Region als Ganzes wettbewerbsfähiger zu machen.
- Die Region als Einheit bildet zumeist den identitätsstiftenden Faktor. Branding ist zu einer der Hauptaufgaben bei der Entwicklung polyzentrischer Regionen geworden.

### B.5.6. Eigenschaften polyzentral geprägter Regionen<sup>1</sup>

#### Rang-Größenverteilung

Bei Auflistung der Ansiedlungen nach ihrer Größe erhalten diese einen bestimmten Rang (Die größte Ansiedlung hat den ersten Rang usw.), welcher auf der X-Achse aufgetragen wird. Auf der Y-Achse befindet sich die Größe (Einwohnerzahl oder BIP) einer Ansiedlung. Je steiler die Kurve, desto monozentrischer ist eine Region aufgebaut. Bei dem theoretischen Konstrukt einer waagrechten Linie wären sämtliche Ansiedlungen gleich groß. Eine senkrechte Linie entspräche einer unendlich großen Ansiedlung. Die Abb. B.9. zeigt die Rang-Größenverteilung der Städte Europas.

Abb. B.9. Rang-Größenverteilung



Quelle: European Spatial Planning Observation Network (2005): S.63.

#### Lage

Die Aufteilung der Lage der einzelnen Ansiedlungen im Raum zeigt einiges über die polyzentrische Ausprägung. Bei einer regelmäßigen Aufteilung spricht man von hoher Polyzentralität. Bilden die einzelnen Städte und Ansiedlungen unregelmäßige Cluster, so kann von einem monozentrischen System gesprochen werden.

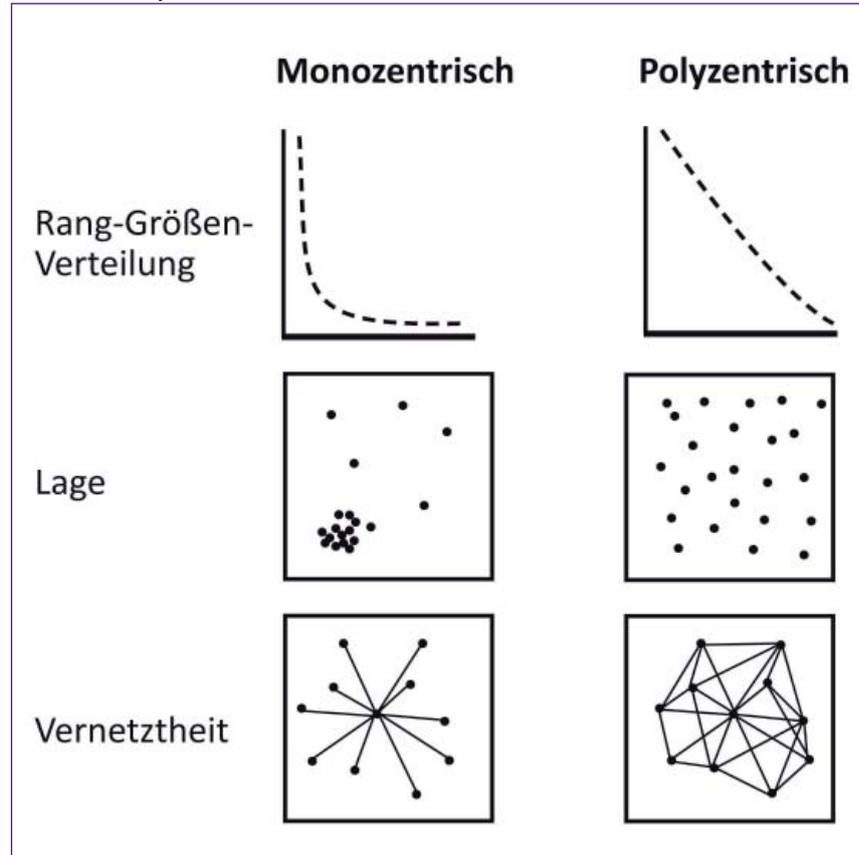
<sup>1</sup> Vgl. European Spatial Planning Observation Network (2005): S.5.

**Vernetztheit**

In einem polyzentrischen System sind kleine und große Städte gut verbunden. Je besser die Verbindungen der kleinen Ansiedlungen mit der Primatstadt, aber vor allem untereinander sind, desto polyzentrischer ist die Region aufgebaut.

Die Abb. B.10.Polyzentralität, stellt die drei genannten Dimensionen bildlich dar.

Abb. B.10.Polyzentralität



Quelle: Tatzberger, Gabriele (2004): Folie 18.

**B.5.7. Vergleich mit anderen Konzepten**

Oftmals wird dem System des Polyzentrismus angelastet lediglich einen neuen Begriff in die Raumplanungswelt einzuführen, ohne jedoch neue Inhalte zu enthalten. Besonders nahe steht das Konzept dem zuvor beschriebenen Konzept der Zentralen Orte. Im Gegensatz zu diesem Konzept werden die einzelnen Zentren beim Konzept der Polyzentrismus jedoch nicht so sehr als reine Versorgungszentren, sondern als Entwicklungsmotoren in ihrer Region wahrgenommen.

Im Vergleich zum Konzept der dezentralen Konzentration wird nicht nur die Siedlungsstruktur betrachtet, sondern das gesamte Städtesystem als Netzwerk verstanden, welches durch funktionale Komplementarität der einzelnen Ansiedlungen gekennzeichnet ist.

Des Weiteren dient das Konzept nicht nur dem Disparitätenausgleich, sondern aktiviert regionale Eigenpotenziale um einen Ausgleich herzustellen. Das Konzept ist auf sämtlichen Ebenen anwendbar, und seine Anwendung ist, im Vergleich zu anderen Konzepten, nach unten hin offen (vgl. Tatzberger, Gabriele; 2002; S.12).

### B.6. Schlussfolgerungen

Die vorangegangenen Theorien sollen den Rahmen für folgende Arbeit bilden. Sie zeigen die Determinanten der Entstehung und Weiterentwicklung von Städten. Auch die Gründung Hanois wurde von den angesprochenen Determinanten beeinflusst und gesteuert. Die folgende Arbeit zeigt, wie kapitalistische Einflüsse der Stadtentwicklung auch auf Hanoi wirken. Die sozialistische Führung des Landes lässt behandelte Theorien in neuen Mustern erscheinen, mildert jedoch keinesfalls deren Relevanz auf die Entstehung und Entwicklung der Stadt, sowie dessen Umlands. Die behandelten Theorien sollen also das Hintergrundwissen für die folgende Untersuchung bilden und werden im Schlusskapitel nochmals aufgegriffen, und deren Relevanz für die Stadt Hanoi genauer untersucht.

Obwohl Vietnam immer noch eines der ärmeren Entwicklungsländer ist, besitzen in den größeren Städten, durch die Verbindung mit dem Weltmarkt, bereits Metropolansätze eine Relevanz. Das Auftauchen wissensbasierender Industriezweige lässt sich bereits schrittweise in Hanoi beobachten.

Dem polyzentrischen Modell werden etliche Vorteile zugesprochen, welche die Entwicklung Hanois positiv beeinflussen würden. Beispielsweise ist die Verringerung der Disparitäten ein wichtiger Punkt in der Stadtentwicklung Hanois, nachdem durch die rasche Urbanisierung und wirtschaftliche Weiterentwicklung die Disparitäten zwischen Stadt und Land enorm gestiegen sind (näheres hierzu siehe Kapitel D). Des Weiteren werden, vor allem in ländlich geprägten Bereichen der Provinz Hanoi, durch die monozentrische Entwicklung, lange nicht alle Potenziale dieser genutzt. Die schon angesprochene weitreichende Anwendbarkeit des polyzentrischen Systems ist ein weiterer Vorteil, welcher das Modell für Hanoi attraktiv macht. Das polyzentrische Leitbild soll daher als Zielvorstellung für die folgenden Untersuchungen, und die Empfehlungen der Arbeit dienen.



**Institutionelle  
und siedlungsbezogene  
Gegebenheiten**

### C.1. Stadtentwicklung Hanois

#### C.1.1. Stadtgründung

Vor dem 17. Jahrhundert wurden Städte in Vietnam, als Zentralgewalt, von Kaisern oder Königen gegründet. Städte wuchsen also nicht „von selbst“<sup>1</sup>, sondern wurden vom Staat erbaut. Hanoi wurde bereits seit 3000 v. Chr. bewohnt und hatte im Laufe seiner Geschichte zahlreiche Namen. Die Gründung Hanois fand 1010, in der Ly Dynastie als Hauptstadt unter dem Namen Thang Long<sup>2</sup> statt. Die meisten vietnamesischen Städte, wie auch Hanoi, waren Zweigeteilt. Der erste Part („Do“) entstand aus der Zitadelle und stand für die Administration der Stadt. Der Zweite („Thi“) war für Kommerzielles zuständig, und beherbergte den Markt. Die Zitadelle war stets der erste Entwicklungsimpuls. Der Markt ist aus dem Erfordernis der Einwohner im Nachhinein entstanden. In Hanoi hat sich die Altstadt (das 36-Gassen-Gebiet) aus diesem Versorgungszentrum herausgebildet. Diese beiden Teile sind auch in heutigen vietnamesischen Städten noch gut sichtbar (vgl. Waibel, Michael; 2003; S.32).

#### C.1.2. Frühe Stadtentwicklung

Bis 1802 war Hanoi, mit einigen Unterbrechungen, das politische Zentrum des Landes. 1831 erhielt es seinen heutigen Namen Hanoi.

In Vietnam fand der Urbanisierungsprozess, im Gegensatz zu Europa, nicht sprunghaft, sondern sehr langsam und in immer wieder unterbrochenen Phasen statt. Der Hauptgrund für eine derartige Entwicklung ist die streng kommunistische Planwirtschaft, welcher der Staat unterliegt. Die strengen Gesetze des vietnamesischen Staates<sup>3</sup> hatte eine langsame, mühevollere Entwicklung und Urbanisierung zur Folge.

Eine weitere Eigenheit vietnamesischer Städte ist die inkomplette Urbanisierung. Meist existierten landwirtschaftliche Produktion und kleinmaßstäbliche Handwerksarbeit neben Industrie in einer Stadt. So gibt es einige Viertel inmitten der Stadt, in welchen die Organisation noch immer wie in landwirtschaftlichen Siedlungen geregelt ist. Dieses Modell wird „City Village“ genannt. In Hanoi existieren seit nunmehr fast 1000 Jahren kleine Dörfer inmitten der Stadt. Diese dörflichen Strukturen haben sich bis zum heutigen Tage nicht städtisch entwickelt.

---

1 also marktgesteuert

2 aufsteigender Drache

3 Beispielsweise das Verbot ausländischer Waren, hohe Steuern oder die Limitierung des Handels.

### C.1.3. Französische Kolonialherrschaft<sup>1</sup> und Demokratische Republik Nord-Vietnam<sup>2</sup>

Abb. C.2. Paris Oper

Quelle: Wikimedia: URL:[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/Paris\\_Oper\\_um\\_1900.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/Paris_Oper_um_1900.jpg).



Abb. C.1. Hanoi Oper



Quelle: Asia Highlights Travel: URL:<http://www.vietnamtour.org>.

Die französische Kolonialisierung des Landes hatte einen starken Einfluss auf die weitere Entwicklung Hanois. In den Jahren 1887 bis 1954 diente die Stadt im französischen

Indochina als Hauptstadt<sup>3</sup> und sollte deshalb Abbild der französischen Hauptstadt werden. Herrschaftssymbole, welche an die Zeit vor der Kolonialherrschaft erinnerten<sup>4</sup> wurden abgerissen. Europäische Maßstäbe wurden in historische, vietnamesische Städte eingebaut. Um 1880, entstand in Hanoi das französische Viertel, mit Boulevards, Cafés, Plätzen und Parks und verwandelte

es in eine bipolare, zweigeteilte Stadt. Die Stadtfläche wurde so um einiges erweitert. (vgl. Waibel, Michael; 2003; S.33ff). Die alten Viertel wurden in „neuem“ Raster angelegt. Ferner hatte die Kolonialisierung weitreichenden Einfluss auf die vorherrschende Architektur. Abb. C.1. Hanoi Oper, zeigt die zu jener Zeit entstandene Oper von Hanoi im Vergleich zu ihrem Vorbild, der Oper von Paris (Abb. C.2. Paris Oper).

Ein Nebeneinander der europäisch beeinflussten „Old Quaters“ und der ursprünglichen Stadtkerne „Ancient Quaters“, mit unterschiedlicher Morphologie und Struktur ist die Folge. Die historischen Stadtkerne Vietnams sind heute geprägt durch hohe Bevölkerungsdichte, Mangel an Wohnraum, unzureichende Infrastruktur und unharmonische Stadtmorphologie entstehend aus der Mischung verschiedener architektonischer Stile.

Im Jahr 1945 wurde die Demokratische Republik Nord-Vietnam mit der Hauptstadt Hanoi ausgerufen.

### C.1.4. Sozialistische Transformation durch staatliche Plan- und Verwaltungswirtschaft

Im Jahr 1954 übernahmen abermals die Kommunisten die Macht in der Stadt. Der Einfluss des Kommunismus auf die Stadtentwicklung ist unumstritten. Bis zum heutigen Tage ist es in kommunistischen Ländern nicht gelungen die Stadt neu zu denken und zu erfinden. Die Stadtstruktur von Hanoi wurde stark von den Idealen der sozialistischen Führung geprägt. Zuvor durch französische Repräsentationsbauten erweitert, wurden nun Re-

1 1862-1945

2 1945-1976

3 1946-1954 fand der erste Indochinakrieg statt, in welchem Vietnam um seine Unabhängigkeit von Frankreich kämpfte.

4 Wie zum Beispiel die Zitadelle oder die Bao Thien Pagode.

präsentationsbauten der Sozialisten erbaut (siehe Abb. C.3.Ho Chi Minh Mausoleum). Durch das Diktat städtisch-staatlicher Industrialisierung kommt es zu einer einseitigen Betonung auf die produktiven Sektoren und dadurch zu einer Vernachlässigung des Wohnungsbaus sowie Defiziten bei den Verkehrs- und Dienstleistungseinrichtungen und zu drastischen Umweltbelastungen. Diese Phase war gekennzeichnet durch den ökonomischen Rückgang (vgl. Waibel, Michael; 2003; S.35).

Die Nivellierung sozialräumlicher Unterschiede ist ein Aspekt der sozialen Transformation. Dieser wurde unter anderem durch die Erschaffung von standardisiertem Wohnungsbau (z.B. Plattenbausiedlungen) umgesetzt. Stadtplanerisch finden ein monumentales Herausheben und die Betonung wichtiger Gebäude oder Platzanlagen (siehe Abb. C.4.Volkskomitee Phuc Tho) sowie die Bildung von Großwohnanlagen und Industriezonen statt (vgl. Nguyen, Ho Bac; 2001). Die Stadtfläche dehnte sich zu dieser Zeit wieder enorm aus, was den akuten

Wohnungsmangel jedoch nie stoppen konnte. Wegen dem Fokus auf die Erschaffung neuer Wohngebiete, fanden in dieser Phase relativ geringe städtebauliche Veränderungen in bestehenden Gebieten statt, was Hanoi zu einer der am besten erhaltenen Altstädte Südostasiens macht (vgl. Waibel, Michael; 2003; S.35).

### C.1.5. Sozialistische Republik Vietnam<sup>1</sup>

Am 2. Juli 1976<sup>2</sup> wurde Vietnam wieder vereint und Hanoi als gemeinsame Hauptstadt der sozialistischen Republik Vietnam ausgerufen. Bis zum heutigen Tage ist Vietnam unter sozialistischer Führung (siehe Abb. C.5.Sozialistische Propaganda).

Während dem Krieg wurden zahlreiche Infrastruktureinrichtungen zerstört. Bis zum Jahr 1986, vor der Modernisierung, war der Urbanisierungsprozess in Vietnam sehr langsam. Sämtliche Wohnbautätigkeit wurde

Abb. C.3.Ho Chi Minh Mausoleum



Quelle: Privatfoto DI Juliane Vymetal.

Abb. C.4.Volkskomitee Phuc Tho



Quelle: eigenes Bild.

1 ab 1976

2 Nach dem zweiten Indochinakrieg, auch amerikanischer Krieg oder Vietnamkrieg (1960-1975) genannt.

durch den Staat reguliert und gesteuert. Der Bedarf an Wohnfläche war gering, und die Wohnbautätigkeit wurde nicht als primäre Aufgabenstellung angesehen. Der Staat versuchte sich als einziger Produzent und Verteiler von Wohnbaufläche (vgl. Trinh Duy, Luan; o.J.; S.1).

### C.1.6. Doi Moi<sup>1</sup>

Die großen Metropolen, darunter auch Hanoi, haben von den Wirtschaftsreformen am meisten profitiert. Dadurch kam es in den Jahren nach der Einführung des Doi Moi zu einem rasanten Anstieg der Land-Stadt Migration.

Diese ist zum Großteil auf den Anstieg der Disparitäten zwischen Stadt und Land zurückzuführen. Migrationsbewegungen fanden und finden in Hanoi vor allem aus ökonomischen Motiven statt. 2000 hatte der Einkommensunterschied zwischen Stadt und Land den Faktor 4 erreicht (vgl. Waibel, Michael; 2001; S.13).

Abb. C.6. Typische Tunnelbauten in Hanoi



Quelle: Privatfoto BA Joanna Bugaj.

In dieser Zeit kam es, durch private Wohnbautätigkeit, zu einer drastischen Verdichtung der Zentrumsgebiete (siehe Abb. C.6. Typische Tunnelbauten in Hanoi). Schon im Jahr 1992 waren die Privatausgaben auf dem Wohnungssektor doppelt so hoch wie jene des Staates (vgl. Trinh Duy Luan; o.J., S.3). Das Bild der Stadt veränderte sich komplett.

Des Weiteren nahm die illegale Wohntätigkeit zu. Informelle Bebauung findet statt, wenn lokale Autoritäten nicht darauf vorbereitet sind das Stadtwachstum zu meistern. In der Vergangenheit hat in Hanoi beispielsweise die verspätete Ausstellung von Landnutzungszertifikaten zu unkontrollierter Zersiedelung geführt (vgl. Coulthart, Alan et al.; o.J.; S.33). In den achtziger Jahren war über 60% der

Wohntätigkeit in Hanoi illegal. Die meisten Marginalsiedlungen befinden sich in

hochwassergefährdeten Gebieten neben dem Hong Fluss. In etwa die Hälfte der Zuwanderer hat sich hier niedergelassen (vgl. Waibel Michael; 2001; S.13).

Das französische Viertel wurde nach und nach, durch Internationalisierung und Tertiärisierung zum modernisierten Zentrum, wobei die Altstadt durch Tourismus und ansässige Bewohner geprägt ist (vgl. Waibel, Michael; 2003; S.35).

Abb. C.5. Sozialistische Propaganda



Quelle: eigenes Bild.

1 seit 1986

Der Wohnungsmarkt begann zu boomen und mit ihm begann auch die Zersiedelung des Stadtgebietes. Die fortschreitende Zersiedelung führt zu ineffizienten Landnutzungen, Verkehrsproblemen und erhöhter Verschmutzung der Umwelt, sowie dem Anwachsen von informeller Wohntätigkeit und Verringerung der wertvollen Flächen für die Landwirtschaft. Die Stadt hat in den vergangenen Jahren durch Projekte wie die neue Umfahrungsstraße, Großwohnprojekte sowie die Gestaltung des Masterplans versucht diese Zersiedelung einzudämmen. Jedoch erweisen sich sämtliche bisherigen Interventionen als ineffektiv (vgl. Duong, Quoc Nghi; 2008; S.1ff).

### C.1.7. Neuere Entwicklungen <sup>1</sup>

Wie viele andere schnell urbanisierende Regionen auf der Welt leidet auch Hanoi unter steigender Arbeitslosigkeit und Kriminalität. Durch die stark verdichteten und schnell wachsenden Zentren kommt es zu wachsender Motorisierung und erhöhter Umweltverschmutzung.

Mit dem Ende der 90er Jahre wuchs zunehmend die Bedeutung halbstaatlicher Akteure auf dem Wohnungsmarkt. Die mit dem Doi Moi eingeleitete Phase einer vorwiegend ungesteuerten Stadtentwicklung wurde damit beendet. Durch die zunehmende sozialräumliche Polarisierung steigt die Zahl neuer Wohnquartiere in den Stadtrandzonen stark an (vgl. Waibel, Michael/Claas, Dörnte; 2007; S.48). Seit Ende der 90er wird der Wohnungsmarkt wieder stärker kontrolliert. Besonders die Kontrolle großer Wohnbauprojekte ist im Vergleich strenger als in den Jahren zuvor. Vom Jahr 1995 bis 2002 stieg der Anteil der staatlichen Produktion von Wohnflächen wiederum von 3,95% auf 36% an. Neue Wohnungsanlagen erfahren seit diesen Jahren ein rapides Wachstum entlang der Stadtrandgebiete. In den Jahren 1998 bis 2003 wurden 7.000ha landwirtschaftlich genutztes Land in urbanisiertes Gebiet umgewandelt. Bis ins Jahr 2020 sollen weitere 12.000ha Umgewidmet werden. (vgl. Nguyen, Vinh Quang et al.; 2005; S.9). Schon mit der Implementierung des Masterplans ab 2000 hat sich ein großer Teil der Stadtentwicklung in die Peripherie verlagert. Sogenannte „New Urban Areas“ (NUA) entstehen zum Großteil ringförmig, im Abstand von 7km bis 15km um das Zentrum, wandern jedoch immer weiter in die Peripherie. Insgesamt sind im Moment 50 dieser Großwohngebiete geplant. Bei den meisten wurde schon mit dem Bau begonnen. Diese Wohngebiete verfügen über eine gute Ausstattung an sozialer und Freizeit-Infrastruktur. Abb. C.7. zeigt die Wohnhausanlage Cipura. Sie sollte planmäßig 2010 fertiggestellt werden und auf 405ha 200.000 Bewohner beherbergen (vgl. Michael, Waibel/Claas, Dörnte; 2007; S.50). Mitte 2009 war jedoch nur ein winziger Teil der Anlage fertiggestellt<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> seit dem Ende der 90er Jahre

<sup>2</sup> Wie auf dem Bild zu erkennen ist, befinden sich hinter dem Eingangstor noch keinerlei Wohnbauten.

Das alte Zentrum ist noch immer dominanter Anbieter von Arbeit und höherrangigen Serviceeinrichtungen. Dies reduziert die Rolle der NUA als eigenständige Stadtteile und macht sie abhängig vom Zentrum (vgl. Pham Trong, Thuat; 2007; S.2). Des Weiteren wurden durch Wohnungsnot und Spekulationen die Preise derart in die Höhe getrieben, dass diese neuen Wohngebiete nur der Mittel- und Oberschicht zugänglich sind. Abb. C.8. Neue Wohngebiete Mittelschicht, zeigt neu entstandene Wohneinheiten für die Mittelschicht und Abb. C.9. Neue Wohngebiete Oberschicht, Wohneinheiten der Oberschicht in Thu Liem. Die meisten Wohnbauten in Hanoi folgen einigen wenigen Typen. Die Ausdifferenzierung der Wohnungstypen ist ein wichtiger Schritt um Wohnraum für alle (verschiedenen) Einwohnergruppen zu schaffen (vgl. Pham Trong, Thuat; 2007; S.2).

Während in den zentrumsnahen Gebieten kaum mehr Land zur Wohntätigkeit umgewidmet wird, wurden in den Stadtrandgebieten von 2000 bis 2010 insgesamt 22.807ha urbanisiert und 5.875ha für die Wohntätigkeit umgewidmet (siehe Abb. C.10. Cau Giay).

Momentan sind in der Stadt Hanoi mehr Projekte geplant als für die gesamte Region vorgesehen wären<sup>1</sup>. Die meisten dieser Projekte befinden sich auf dem alten Gebiet von Ha Tay direkt an der Grenze zum alten Hanoi (Dan Phuong, Hoai Duc, Quoc Oai und in Thach That). Dieses Land wurde vor der Erweiterung unter Investoren als „goldenes Land“ gehandelt und Ha Tay genehmigte innerhalb kürzester Zeit hunderte von Projekten. Abb. C.11. und C.12. zeigen im „goldenen Land“ (also mitten im Grünen) geplante Projekte. Momentan wurde die Entwicklung

Abb. C.7. Cipura



Quelle: eigenes Bild.

Abb. C.8. Neue Wohngebiete Mittelschicht



Quelle: eigenes Bild.

Abb. C.9. Neue Wohngebiete Oberschicht



Quelle: eigenes Bild.

Abb. C.10. Cau Giay



Quelle: eigenes Bild.

<sup>1</sup> 772 Entwicklungsprojekte auf 145.770ha.

aller Projekte gestoppt und deren Eignung wird im Hinblick auf den neuen Masterplan nochmals untersucht<sup>1</sup>.

Nördlich des Hong Flusses war die Entwicklung der letzten Jahre eher

schwach, während die Entwicklung in den Außenbezirken und den angrenzenden Gemeinden enorm war (Pham Hung, Cuong; 2009; Interview).

Das Ausmaß und die Geschwindigkeit des Urbanisierungsprozesses in asiatischen Städten sind einmalig in der Geschichte der Stadtentwicklung. Die Abb. C.13. Urbanisierung Hanois, zeigt das rasche Wachstum der Stadt Hanoi von 1975 bis 2003. Sowohl

die vorrangig ringförmige Ausbreitung, sowie die Ausbreitung entlang der Ausfahrtsstraßen sind gut sichtbar.

Abb. C.11. Projekt in Quoc Oai



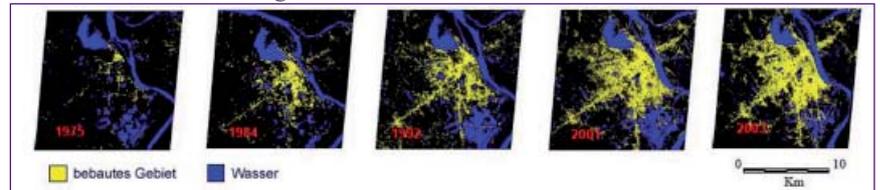
Quelle: eigenes Bild.

Abb. C.12. Projekt in Chuc Son



Quelle: eigenes Bild.

Abb. C.13. Urbanisierung Hanois



Quelle: Pham Minh Hai et al. (2006): S.1.

Am 1. August 2008 wurde das administrative Stadtgebiet Hanois drastisch erweitert. Das Gesamtgebiet der neuen Provinz beträgt 3.344km<sup>2</sup> und beherbergt 6,2Mio Menschen. Dies entspricht beinahe einer Verdopplung der vorigen Einwohnerzahl und einer Verdreifachung der Fläche. Tabelle C.1. Erweiterung, zeigt eine Gegenüberstellung der alten und neuen Stadt Hanoi.

|           | <b>alte Provinz</b> | <b>erweiterte Provinz</b> |
|-----------|---------------------|---------------------------|
| Einwohner | 2,9 Mio             | 6,2 Mio                   |
| Fläche    | 921 km <sup>2</sup> | 3.344 km <sup>2</sup>     |
| Gemeinden | 14                  | 29                        |

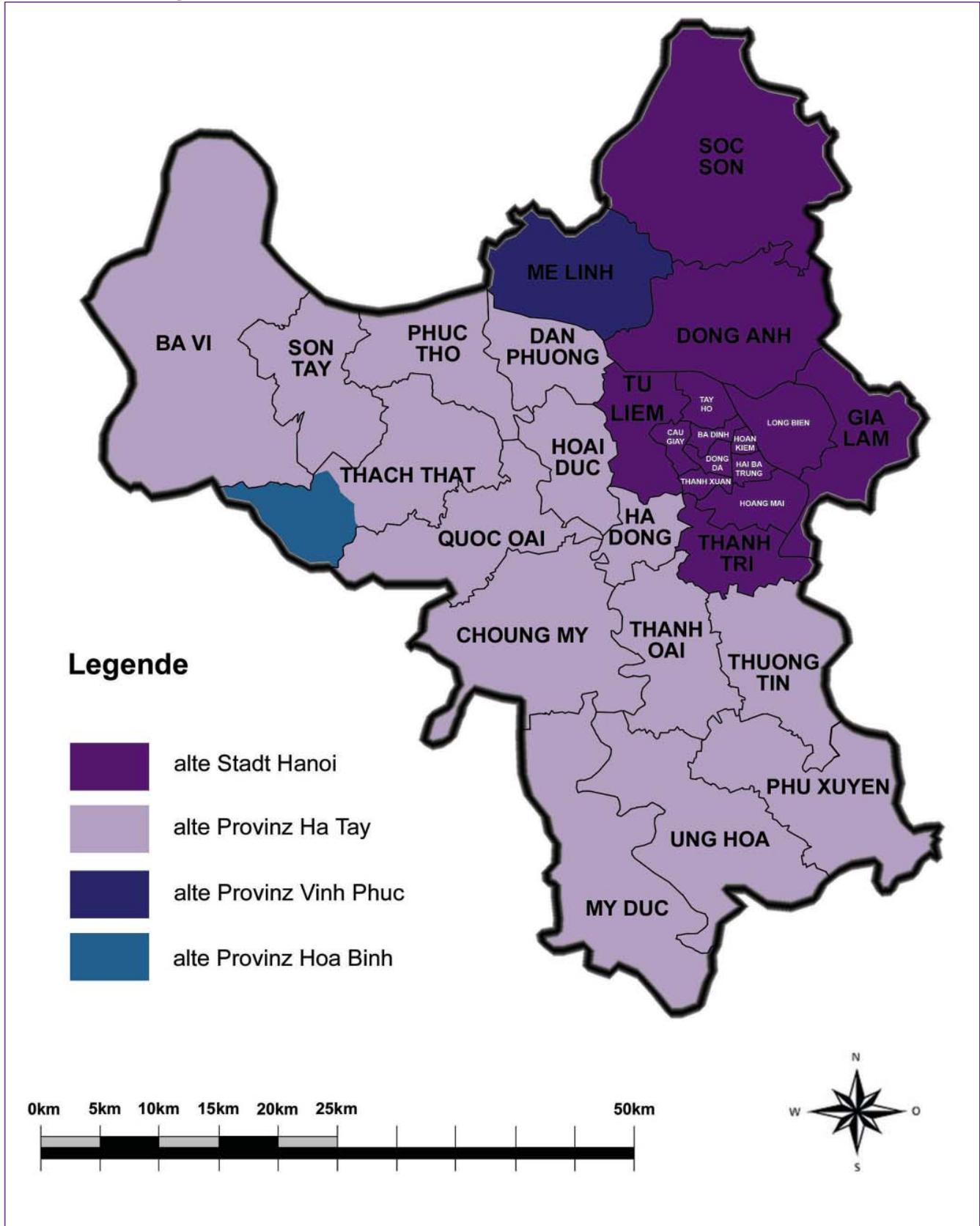
Tabelle C.1. Erweiterung

Quelle: eigene Tabelle.

Die Fläche der Neuen Stadt besteht aus der alten Stadt Hanoi, der gesamten ehemaligen Provinz Ha Tay, dem Bezirk Me Linh aus der ehemaligen Provinz Vinh Phuc, sowie vier Gemeinden der Provinz Hoa Binh im Luong Son Bezirk. Die Abb. C.14. Erweiterung Hanois, zeigt die neue Stadt mit ihren Bezirken.

<sup>1</sup> Die meisten Projekte befinden sich innerhalb des geplanten Grüngürtels (vgl. VietnamNews; 2009).

Abb. C.14. Erweiterung Hanois



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Địa Hình], Hanoi 2008.

## C.2. Vorstellung des Untersuchungsgebiets

### C.2.1. Administrative Einteilung des Landes und Lage Hanois

Abb. C.15.Regionen Vietnam



Quelle: eigene Darstellung; Daten-  
grundlage: Wikipedia; URL:[http://  
de.wikipedia.org/wiki/Datei:Vietnam\\_](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Vietnam_Regionen.png)  
[Regionen.png](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Vietnam_Regionen.png).

Abb. C.16.Nordvietnam



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Taisea; URL:[http://taisea.  
org/eng/history/wt1.html](http://taisea.org/eng/history/wt1.html).

Großräumig wird Vi-  
etnam in drei Haupt-  
Regionen (Nord, Mit-  
tel, Südvietsam) und  
acht Unterregionen  
unterteilt. Abb. C.15.  
Regionen Vietnam,  
zeigt die Unterregi-  
onen Vietnams und  
die Lage der Provinz  
Hanoi im nördlichen  
Delta.

Die einzelnen Unterregionen sind folglich in Provinzen und Städte (auf der Provinzebene) eingeteilt. Hanoi wird von acht angrenzenden Provinzen umgeben<sup>1</sup>. Die Abb. C.16.Nordvietnam, zeigt die Lage Hanois inner-  
halb der nördlichen Provinzen. Die Achse Hanoi – Hai Phong gilt als wichtige Wirtschaftsachse im Norden des  
Landes. Die Hauptverbindung des Landes bildet die N-S Achse von Hanoi nach Ho Chi Minh Stadt aus. Die  
Verflechtungen in Richtung Norden und Westen des Landes sind marginal.

Es gibt landesweit insgesamt fünf Städte auf der Provinzebene. Diese sind Hanoi, Hai Phong, Da Nang, Ho  
Chi Minh Stadt und Can Tho, und stehen unter zentraler Verwaltung. Die einzelnen Provinzen (und Städte auf  
der Provinzebene) werden in Bezirke, und diese wiederum in Gemeinden gegliedert. Abb. C.17.Verwaltungs-  
ebenen Vietnam, zeigt die einzelnen Verwaltungsebenen des Landes. Hanoi besteht im Moment aus neun städ-  
tischen Bezirken<sup>2</sup>, zwei Provinzstädten<sup>3</sup> und 18 ländlichen Bezirken<sup>4</sup> (siehe Abb. C.18.Bezirke Hanoi) (vgl.  
Cartographic Publishing House; 2009; S.9, S.26-27 und Cartographic Publishing House; 2008; Karte Hanoi).

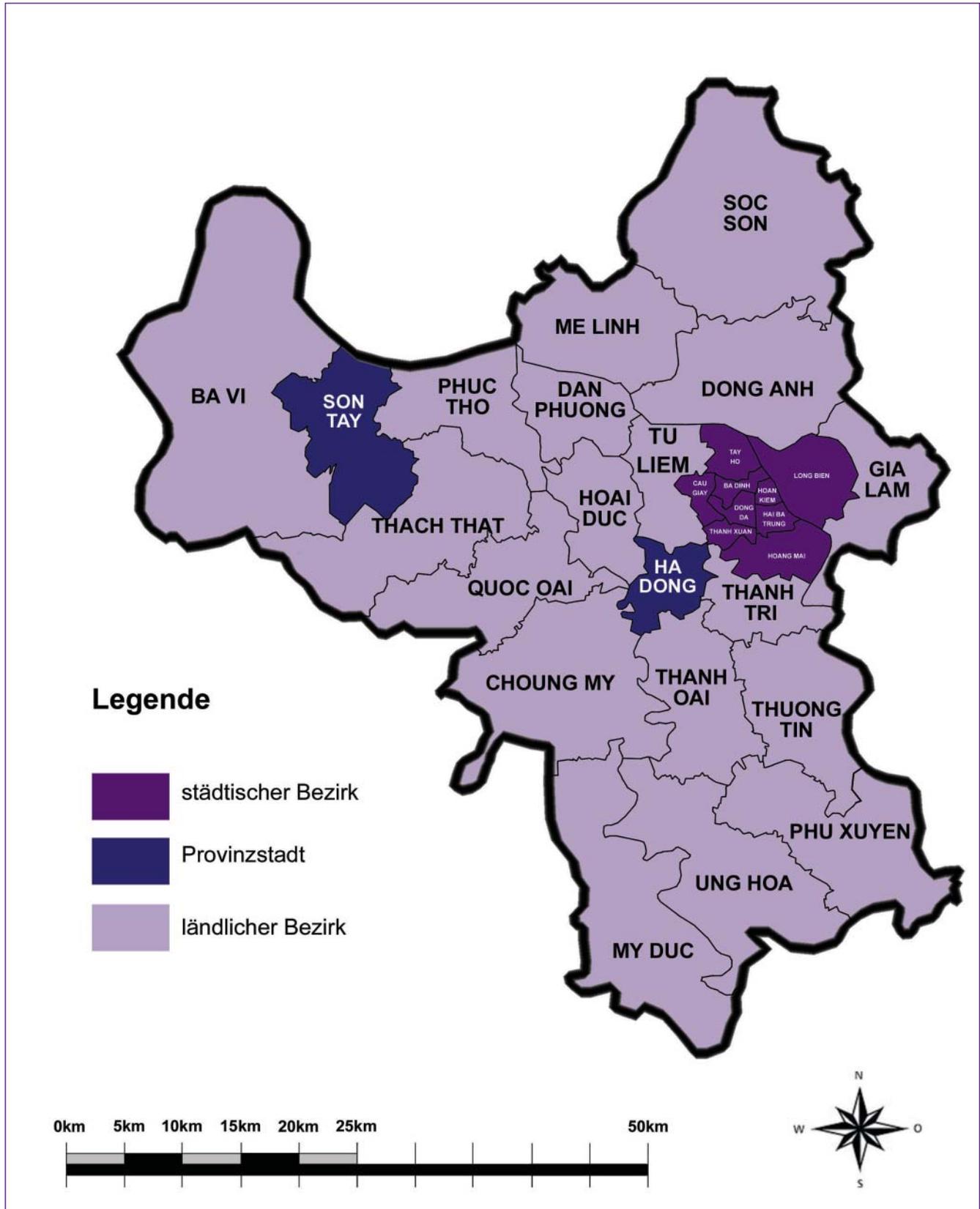
1 Diese sind Vinh Phuc und Thai Nguyen im Norden, Bac Giang, Bac Ninh und Hung Yen im Osten, Ha Nam im Süden und Phu Tho  
und Hoa Binh im Westen.

2 Hoan Kiem, Hai Ba Trung, Dong Da, Ba Dinh, Tay Ho, Hoang Mai, Thanh Xuan, Cau Giay, Long Bien.

3 Son Tay, Ha Dong.

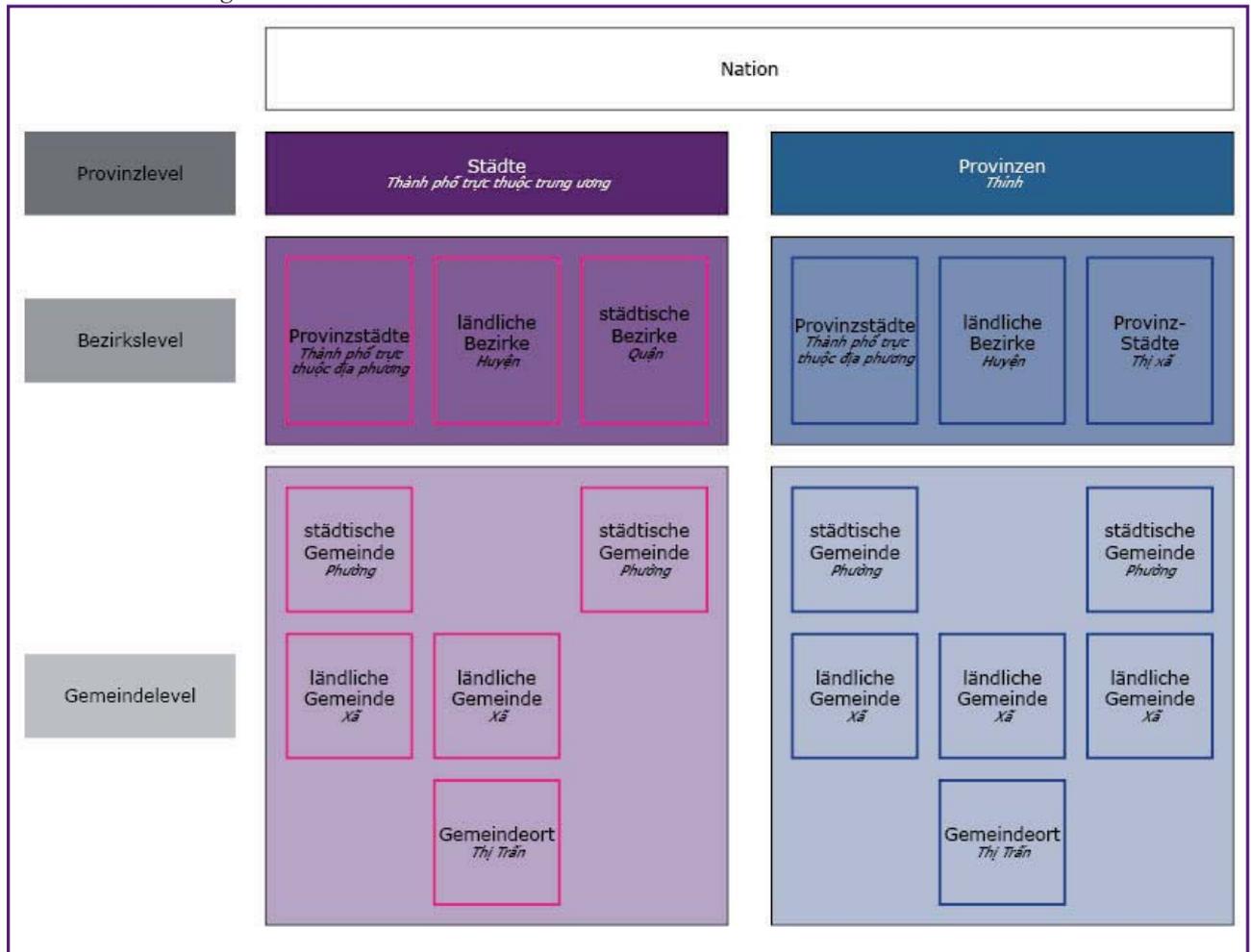
4 Ba Vi, Phuc Tho, Thach That, Dan Phuong, Quoc Oai, Hoai Duc, Tu Liem, Soc Son, Me Linh, Dong Anh, Gia Lam, Thanh Tri,  
Chuong My, Thanh Oai, Thuong Tin, My Duc, Ung Hoa, Phu Xuyen.

Abb. C.18. Bezirke Hanoi



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh], Hanoi 2008.

Abb. C.17. Verwaltungsebenen Vietnam



Quelle: eigene Darstellung.

### C.2.2. Gründe für die Erweiterung der Provinz

Im Folgenden sollen einige Gründe für die Erweiterung Hanois genannt werden, welche durchaus miteinander in Verbindung stehen. Ein wichtiger Grund für die Regierung, welcher zur Erweiterung der Provinz geführt hat, ist der Global City Ansatz<sup>1</sup>. Hanoi im Netz der Global Cities zu Positionieren ist eines der Hauptziele der Region. Um der Stadt die Chance zu geben die (vor allem wirtschaftlichen) Voraussetzungen zu erreichen, ist eine bestimmte Größe der Region bedeutend. Die Verantwortlichen erhoffen sich durch die Erweiterung und die mediale Aufmerksamkeit, aber vor allem durch die damit verbundenen Planungen in der Region einen regen Zustrom an fremdländischem Kapital und die vermehrte Ansiedlung von internationalen Unternehmen.

Durch die fortschreitende Modernisierung, vor allem auf dem Gebiet der technischen, aber auch der Verkehrsinfrastruktur werden das Überwinden immer größerer Distanzen in kürzerer Zeit, sowie die Kommunikation

<sup>1</sup> Als Global City (deutsch: Globalstadt) werden Städte bezeichnet, die im Zentrum eines neuartigen, transnationalen Städtesystems stehen. Der Begriff wurde in den 1990er Jahren von der Stadtsoziologin Saskia Sassen geprägt.

ohne direkten Augenkontakt möglich. Aufgrund der günstigen Preis- und vor allem Platzlage in peripheren Regionen werden so Unternehmen und andere Ansiedlungen immer weiter in Randlagen gedrängt. Das Phänomen dieser schrumpfenden Distanzen führt zu einem wirtschaftlichen Transformationsprozess, welcher eine stetige Suburbanisierung zur Folge hat. Dieser fortschreitende Suburbanisierungsprozess ist vor allem bei sich wirtschaftlich schnell entwickelnden Städten auf der ganzen Welt zu beobachten. Oft ist dieser Prozess wegen unterschiedlicher administrativen Zuständigkeiten und Mangel an gemeinsamer Planung der Stadt und des Umlands nur schwer einzudämmen und zu lenken. Eine gemeinsamer Verwaltungsapparat gibt der Region die Chance das Umland im Einklang mit dem innerstädtischen Siedlungsgebiet zu entwickeln.

Des Weiteren wurde bei der Erweiterung nicht verabsäumt, wertvolle Tourismusziele in die Provinz zu integrieren. Der Tourismus wird als Wirtschaftskraft in Vietnam immer wichtiger, und die Verwaltung hat somit wichtige Unternehmens- und Tourismusstandorte in einer Region vereint.

Doch nicht zuletzt hat die Erweiterung Hanois auch historische Gründe. Auch lange nach Beendigung des Vietnam Krieges<sup>1</sup> ist Ho Chi Minh Stadt im Süden des Landes wirtschaftlich und auch gemessen an der Einwohnerzahl größte und wichtigste Stadt des Landes. Durch die immer schon liberalere Einstellung des Südens, sowie durch die gut erhaltenen Strukturen nach dem Krieg hat sich die „Schwesterstadt im Süden“ schneller und besser entwickelt als Hanoi. Im Norden des Landes herrschte Anfangs Skepsis über die Liberalisierung der Wirtschaft.

*„Wer aus dem Norden komme, habe Schwierigkeiten, die traditionelle Liberalität des Südens und die völlig anderen Erfahrungen aus dem Umgang mit den Amerikanern während des Krieges zu verstehen. [...] Der Süden übe jetzt mit seiner wirtschaftlichen Überlegenheit Rache an der politischen Bevormundung des Nordens.“ (Nguyen Thi Oanh ,zit. In: Vietnam die neue Zeit 100 Uhren 1997, S. 75).*

Auch die Armutsquote ist in den südlichen Teilen des Landes weit geringer. Heute noch wird die Einnahme von Ho Chi Minh Stadt gefeiert und es besteht seit jeher ein gesunder Wettbewerb zwischen den beiden Städten - oder zwischen Nord- und Südvietnam. Die Erweiterung soll also (ausländische) Direktinvestitionen in Hanoi pushen und die Entwicklung schneller vorantreiben, als sie derzeit in Ho Chi Minh Stadt stattfindet.

Natürlich ist die Erweiterung nicht zuletzt auch eine politische Entscheidung aus ganz pragmatischen Gründen. Im Jahr 1990 wurden die Provinz Ha Tay und die Stadt Hanoi geteilt. Aufgrund des Mangels an Flächen für Weiterentwicklung, sowie notwendiger NIMBY-Einrichtungen<sup>2</sup> für die Stadt, wurde nun das Gebiet wieder mit Hanoi vereint.

---

1 In Vietnam „Amerikanischer Krieg“ genannt.

2 „Not In My Back Yard“, meist unbeliebte Einrichtungen wie z.B. Müllverbrennungsanlagen, Friedhöfe, Industriezonen...

### C.3. Rechtliche Gegebenheiten

#### C.3.1. Politik in Vietnam

Vietnam ist eine sozialistische Republik. Die momentane Staatsform wird nach dem Prinzip des demokratischen Zentralismus geführt. Der gesamte rechtliche Hintergrund ist in Vietnam seit Jahren einem Prozess der Änderung unterworfen. Es wird versucht die Gesetze zu modernisieren sowie die Verwaltungsstrukturen zu dezentralisieren und für die freie Marktwirtschaft fit zu machen. Diese Veränderung vollzieht sich vor dem demokratisch-zentralistischen Hintergrund Vietnams. Die Dezentralisierung der fiskalen hin zu einer lokalen Regierung bringt einige wichtige Vorteile. Lokales Management des Budgets resultiert zumeist in besserer Mobilisierung der vorhandenen Ressourcen und Verteilung der Services, welche mehr auf die Wünsche der Bevölkerung ausgerichtet sind. Gleichzeitig kann dies jedoch auch zu einer geschwächten Koordination führen. Beispielsweise die Änderung der Zuteilung des Staatsbudgets 1996 auf die einzelnen Provinzen war ein großer Schritt in Richtung Dezentralisierung (vgl. Coulthart, Alan et al.; O.J.; S.12). Im folgenden Kapitel soll die momentane Situation der regionalen und lokalen Regierungsstrukturen wiedergegeben werden.

Herr Pham Hung Coung<sup>1</sup> betont den starken Einfluss der Partei und des Kommunismus auf die Planung. Der Staat gibt jeder Stadt die grundsätzliche Entwicklung vor. Beispielsweise ist die Verbindung zwischen der Partei und den einzelnen Komitees und Volksräten (siehe nächstes Kapitel) ausschlaggebend. Der Staat kontrolliert diese nicht nur, es befinden sich auch Mitglieder der Partei in jeder Planungseinrichtung. Aufgrund der gegenwärtigen Dezentralisierung des Staates werden einige Verantwortlichkeiten im Moment auf das Volkskomitee und den Volksrat der Stadt Hanoi übertragen.

#### Verwaltungseinheiten

Die Konstitution definiert lokale und regionale Regierungseinheiten als Verwaltungseinheiten. Diese Einheiten werden von einem gewählten Stab, dem Volksrat, regiert und vom Volkskomitee beaufsichtigt. Der Volksrat wird vom Volk gewählt und stellt das höchste lokale Organ des Staates dar. Er soll den Willen der Bevölkerung repräsentieren, wird aber gleichzeitig als lokales Organ des Staates bezeichnet. Derartige Widersprüche in den Gesetzestexten lassen gut die derzeitige unvollständige Transformation erkennen. Die Struktur des Nationalrats wird über alle Ebenen der Verwaltungseinheiten kopiert. Dies bedeutet, dass sämtliche Organe in allen Hierarchiestufen dem Nationalrat direkt unterstellt sind. Lokale Autonomie gibt es, zumindest per Gesetz, in keinem Bereich. Das Volkskomitee wird vom Volksrat ernannt, repräsentiert diesen, und stellt so das

---

<sup>1</sup> Raumplaner der Gesellschaft für Stadtplanung und Entwicklung Vietnam.

ausführende Organ dar. Des Weiteren gibt es noch einige Spezialkomitees. Auf der Provinzebene sind dies: Wirtschafts- und Finanzkomitee, Sozial- und Kulturkomitee und das Rechtskomitee.

### C.3.2. Raumplanungssystem in Vietnam<sup>1</sup>

#### a) Struktur

Das Planungssystem in Vietnam ist in vier Stufen unterteilt. Diese spiegeln die administrative Einteilung des Landes wieder. Auf nationaler Ebene existieren einige Ministerien, welche sich mit der Raumplanungsmaterie beschäftigen. Tabelle C.2. Ministerien, zeigt die relevanten Ministerien des Landes mit ihren Hauptaufgaben. Die nächste Hierarchiestufe bilden die einzelnen Provinzen (und Städte unter zentraler Verwaltung) des Landes. Nachdem Hanoi eine zentral verwaltete Stadt ist, haben die Regierung und die Ministerien direkten Einfluss auf dessen Entwicklung. Die zweite Ebene bilden die einzelnen Bezirke. Diese sind unterteilt in städtische Bezirke, ländliche Bezirke sowie Provinzstädte. Die dritte und unterste Ebene bilden die Gemeinden, welche wiederum in ländliche und städtische Gemeinden unterteilt sind. Auf jeder dieser Ebenen sind Volksräte und Volkskomitees eingerichtet. Ein Großteil der planerischen Verantwortlichkeit liegt beim Volkskomitee der jeweiligen Ebene. Diese sind lokale Behörden und bestehen aus Departments und Agenturen zur Vollziehung ihrer Funktionen. Abb. C.19. Planungsapparat Vietnam, zeigt die grundsätzliche Struktur des Planungsapparates in Vietnam.

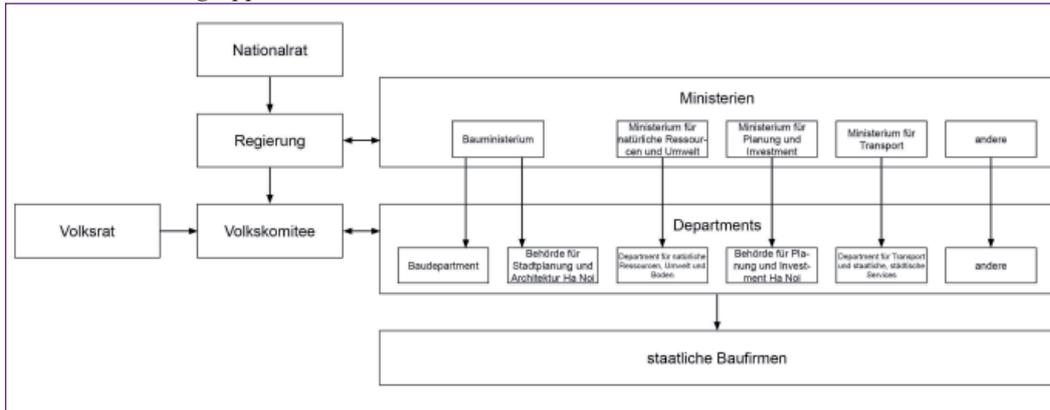
| Ministerium                                      | Hauptfunktionen  |
|--|--|
| Ministerium für Planung und Investment           | Genehmigung der Kapitalanlagen<br>Ökonomische Evaluation der städtischen Entwicklungsprojekte<br>Erstellung der sozio-ökonomischen Entwicklungspläne           |
| Bauministerium                                   | Erstellung der regionalen Konstruktionspläne<br>Ausweisung urbaner Gebiete<br>Qualitätskontrolle der Bauvorhaben   |
| Ministerium für natürliche Ressourcen und Umwelt | Erstellung nationaler Landnutzungspläne<br>Management der Wasserressourcen<br>Vermessung und Planerstellung<br>Umweltschutz<br>Bodenmanagement und Zulassungen |
| Ministerium für Transport                        | Konstruktion von Straße und Autobahn<br>Management der Häfen und des Schienennetzes  |

Tabelle C.2. Ministerien

Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework.* Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-2.

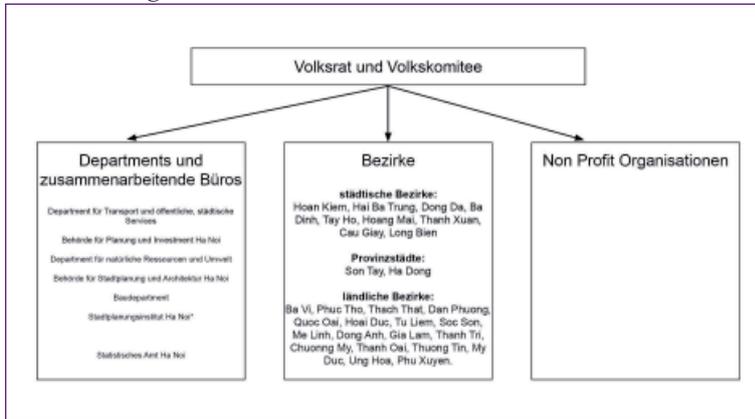
<sup>1</sup> vgl. ALMEC Corporation; 2007; Institutional Framework und National Assembly; 2003; Law on Construction.

Abb. C.19. Planungsapparat Vietnam



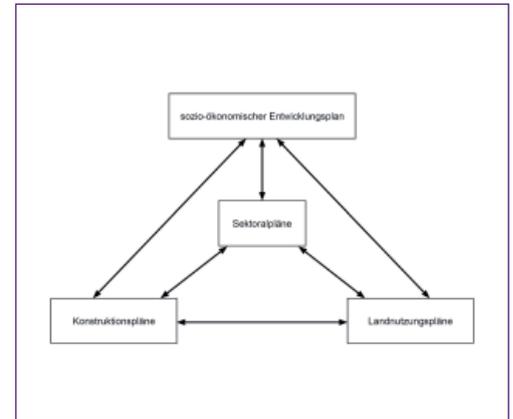
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-1.*

Abb. C.20. Organisation Hanoi



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-4.*

Abb. C.21. Pläne



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-9.*

## Struktur innerhalb Hanois

Die Stadt wird vom Volkskomitee Hanoi verwaltet, welches die Departments auf der Ebene überwacht. Abb. C.20. Organisation Hanoi, zeigt die wichtigsten für Raumplanung zuständigen Stellen der Stadt.

## b) Pläne

Die in Abb. C.21. Pläne, dargestellten relevanten Pläne des Raumordnungssystems sind, der sozio-ökonomische Entwicklungsplan (SEDP), regionale und urbane Konstruktionspläne und der Landnutzungsplan. Der SEDP bildet die Grundlage für die anderen Pläne, welche jedoch ebenfalls aufeinander abgestimmt werden. Jeder dieser Pläne wird von unterschiedlichen Departments, welche unterschiedlichen Ministerien untergeordnet sind, auf verschiedenen Ebenen erstellt.

## C Institutionelle und siedlungsbezogene Gegebenheiten

|                         | <b>Ebene</b>              | <b>Erstellung</b>   | <b>Genehmigung</b>  | <b>Implementierung</b>  | <b>Monitoring</b>   |  |
|-------------------------|---------------------------|---|---|---|---|--|
| Sozio-ökonomischer Plan | National                  | Ministerium für Planung und Investment  | Nationalrat   | Alle Regierungsbehörden   | Ministerium für Planung und Investment  |  |
|                         | Hanoi                     | Behörde für Planung und Investment Hanoi  | Regierung   | Behörden (Provinzebene)   | Behörde für Planung und Investment Hanoi  |  |
|                         | Bezirk                    | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Provinzebene)   | Alle Bezirksbehörden  | Volkskomitee (Bezirksebene)   |  |
|                         | Gemeinde                  | Volkskomitee (Gemeindeebene)  | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Alle Gemeindebehörden   | Volkskomitee (Gemeindeebene)  |  |
| Konstruktionsplan       | Regional (1:25.000)       |   | Bauministerium  | Ministerpräsident   | Relevante Ministerien, Volkskomitee(s) (Provinzebene)   | Bauministerium                           |
|                         | Urbaner Konstruktionsplan | Genereller Plan Städte unter zentraler Verwaltung (Bsp. Hanoi)                            | Volkskomitee (Provinzebene), Hanoi Institut für Stadtplanung (HUPI)   | Ministerpräsident   | Volkskomitee (Provinzebene), relevante Ministerien, Regierungsdepartment Hanoi, andere Behörden | HUPI                                     |
|                         |                           | Detailplan Städte Stufe 1-3 (1:2000)  | Volkskomitee (Provinzebene), Behörde für Stadtplanung und Architektur | Behörde für Stadtplanung und Architektur  | Volkskomitee (Bezirksebene), Regierungsdepartment (Bezirksebene), andere Behörden               | Behörde für Stadtplanung und Architektur |
|                         |                           | Detailplan Städte Stufe 4, 5 (1:2000)   | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Bezirksebene), Regierungsdepartment (Bezirksebene), andere Behörden               | Behörde für Stadtplanung und Architektur |
|                         |                           | Detailplan (1:500)  | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Bezirksebene), Regierungsdepartment (Bezirksebene)                                | Behörde für Stadtplanung und Architektur |
| Landsutzungsplan        | National                  | Ministerium für natürliche Ressourcen und Umwelt  | Regierung   | Regierung   | Ministerium für natürliche Ressourcen und Umwelt  |  |
|                         | Hanoi                     | Volkskomitee Hanoi (Provinzebene), Department für natürliche Ressourcen, Umwelt und Boden | Regierung   | Volkskomitee Hanoi (Provinzebene), Department für natürliche Ressourcen, Umwelt und Boden | Department für natürliche Ressourcen, Umwelt und Boden  |  |
|                         | Bezirk                    | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Provinzebene)   | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Bezirksebene)   |  |
|                         | Städtische Gemeinden      | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Provinzebene)   | Volkskomitee (Gemeindeebene)  | Volkskomitee (Bezirksebene)   |  |
|                         | Ländliche Gemeinden       | Volkskomitee (Gemeindeebene)  | Volkskomitee (Bezirksebene)   | Volkskomitee (Gemeindeebene)  | Volkskomitee (Bezirksebene)   |  |
|                         | Flächen für Verteidigung  | Verteidigungsministerium  | Regierung   | Verteidigungsministerium  | Verteidigungsministerium  |  |
|                         | Flächen für Sicherheit    | Ministerium für öffentliche Sicherheit  | Regierung   | Ministerium für öffentliche Sicherheit  | Ministerium für öffentliche Sicherheit  |  |

Tabelle C.3.Pläne

Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-9.*

In Hanoi werden die Bezirks- und Gemeindepläne in gemeinsamen Stadtentwicklungsplänen zusammengefasst. Die Ministerien legen ihre Planvorschläge der Regierung zur Ansicht vor. Auch die Entwicklungspläne des Volkskomitees werden von der Regierung abgesehen. Die einzelnen Ministerien weisen zuständige Departments zur Mithilfe an. Der Volksrat überwacht das Volkskomitee bei der Durchführung, während das Komitee die zuständigen Departments managt. Vorschläge zur Planung dürfen von den Departments an das Komitee weitergegeben werden. Die Implementierung erfolgt durch staatseigene Unternehmen. Tabelle C.3. Pläne, zeigt die genauen Verantwortlichkeiten für die verschiedenen Pläne.

Die Regierung ist sehr engagiert die Verantwortungen für die Planerstellung und Implementierung auf allen Ebenen zu Dezentralisieren. Demnach sind die einzelnen Volkskomitees auf Provinzebene verantwortlich für die Verteilung des Budgets auf ihrem Hoheitsgebiet. In Einklang mit dem nationalen SEDP werden die Konstruktions-, Entwicklungs- und Landnutzungspläne für Hanoi erstellt.

### i. Der Sozio-ökonomische Plan

Dieser wird zentral vom Ministerium für Planung und Investment erstellt, vom Staat und der kommunistischen Partei bestätigt, und ist in zwei Teile untergliedert.

Die „**sozio-ökonomische Entwicklungsstrategie**“ wird alle 10 Jahre erstellt. Das Oberziel des momentanen Planes („Vietnam 2020“) ist die Beschleunigung der Industrialisierung und Modernisierung im Einklang mit dem sozialistischen Grundgedanken und der Aufbau einer Basis für das Land um bis 2020 ein industrialisierter Staat zu werden. Er enthält Visionen für urbane Entwicklung und Ziele für die generelle räumliche Entwicklung bis 2020. Die Entwicklung dieser Strategiepläne wurde 1986 mit Einführung des Doi Moi initiiert.

Die „**Fünf-Jahrespläne für sozio-ökonomische Entwicklung**“ werden schon seit längerer Zeit erstellt. Sie legen die grundlegenden Entwicklungsziele und die Richtung für das Wachstum des Landes fest und stellen die erste Phase der Implementierung der zehnjährigen Entwicklungsstrategie dar. Die Pläne bestehen aus zwei Teilen. Ein Report bewertet den Fortschritt des vorangehenden Planes und formuliert Herausforderungen und ökonomische sowie soziale Ziele für das Land, und Methoden zur Implementierung. Den Zweiten Teil bildet die Prioritätenreihung von Investitionsprojekten.

Seit einiger Zeit etabliert sich die Bottom-Up Herangehensweise auch in Vietnam. Lokale Organisationen können Vorschläge zur Erstellung der Pläne erbringen, welche dann in den Entwicklungsplänen berücksichtigt werden. Die Richtlinien für den Fünf Jahres Plan wurden 2006-2010 unter hoher Beteiligung verfasst.

### ii. Konstruktionspläne

Verschiedene Bebauungs-Masterpläne stellen die Basis für sämtliche Bauaktivitäten dar. Die Grundlage dieser Pläne bildet im Moment noch das Baurecht<sup>1</sup>. Sie werden jeweils für die nächsten fünf und zehn Jahre formuliert um die Richtung der Entwicklung vorzugeben und werden von Zeit zu Zeit den neuen sozio-ökonomischen Bedingungen angepasst. Im Unterschied zu österreichischen Masterplänen sind die Pläne verordnend und enthalten meist detaillierte Projektvorgaben. Sie bilden die Basis für das Investitionsmanagement und Bauaktivitäten. Sämtliche Projekte werden, je nach Funktion, Größe sowie Dauer der Ausführung, in fünf verschiedene Klassen unterteilt, woraus sich verschiedene Zuständigkeiten und Regelungen ergeben. Aus dieser Tatsache geht sehr deutlich der Fokus der Projektplanung im vietnamesischen Kontext hervor.

Das Gesetz schreibt die Beteiligung von Organisationen und Individuen bei der Erstellung der Pläne vor. Die genaue Beschreibung der Art der Beteiligung und Behandlung von etwaigen Einsprüchen, fehlt jedoch. Im Moment arbeiten die verschiedenen Stellen gut zusammen und beraten sich gegenseitig. In der letzten Version kam es zu einer Dezentralisierung der Aufgaben zur Vorbereitung sowie Überprüfung der Pläne. Überdies werden erstmals regionale Bezüge beachtet, die Erneuerung vorhandener Stadtgebiete mit eingebunden, sowie (marginale) Bürgerbeteiligung angeregt.

Es gibt regionale Masterpläne, urbane Masterpläne (welche in generelle und Detailpläne, für ausgewählte funktionelle Regionen, unterteilt sind) und Masterpläne für ländliche, besiedelte Gebiete. Die Masterpläne werden von den Volkskomitees der jeweiligen Ebene erstellt und vom Staat bewilligt.

Die Konstruktionspläne müssen in Übereinstimmung mit den SEDP-Plänen und anderen Entwicklungsplänen sowie den Landnutzungsplänen erstellt werden. Ferner ist auf die rationale Verwendung natürlicher Ressourcen, Entsprechung der sozio-ökonomischen Charakteristiken des jeweiligen Gebietes, Beachtung historischer und natürlicher Gegebenheiten der Region zu achten. Des Weiteren soll ein angemessenes Lebensumfeld für alle Bewohner sichergestellt werden.

#### Regionaler Masterplan

Regionalpläne werden zumeist für Metropolregionen, in welchen sich urbane Gebiete über die Grenzen ausbreiten, erstellt. Der Masterplan für die Metropolregion Hanoi bildet die Rahmenbedingungen für den Stadtentwicklungsplan. Der gültige Plan bildet die Grundlage bei der Investitionsentscheidung von Verkehrsprojekten, urbanen Entwicklungszonen und der Lage der regionalen urbanen Serviceeinrichtungen (Friedhöfe, Mülldeponien).

---

<sup>1</sup> Gültige Fassung vom 1. Juli 2004.

Die Pläne werden, im Maßstab 1:25.000, für die nächsten 20 Jahre erstellt und alle fünf Jahre überarbeitet.

Das Bauministerium formuliert den Hauptfokus des regionalen Masterplans, welcher vom Ministerpräsidenten, unter Mithilfe der zuständigen Volkskomitees auf Provinzebene und anderer relevanter Ministerien bestätigt wird. Volkskomitees auf der Provinzebene und Städte unter zentraler Verwaltung haben die Aufgabe relevante Aufgabenstellungen in ihrem Hoheitsgebiet zu formulieren und dem Volksrat weiterzugeben. Die jeweiligen Volkskomitees der Provinzen bestätigen dann den Masterplan für ihre Region, nachdem er vom Volksrat abgesegnet wurde. Die Pläne sollten folgende Inhalte haben:

- Bevölkerungsprognose
- Festlegung der Entwicklungszonen für generelle industrielle Anlagen, Organisation der technischen und sozialen Infrastruktur
- Festlegung eines Systems für urbane Systeme und ländliche Wohngebiete
- Festlegung der generellen Entwicklung spezieller Zweige
- Schaffung von Landreserven für Entwicklung

### **Urbane Masterpläne**

Urbane Entwicklungspläne werden für urbane Gebiete hergestellt, welche, nach ihrer Funktion und Größe, in fünf Kategorien eingeteilt werden. Hanoi ist eine Stadt des Spezialgrades und wird deswegen zentral verwaltet. Urbane Masterpläne sollen die Stadt leiten und die räumliche und infrastrukturelle Entwicklung kontrollieren. Bei Änderung der sozio-ökonomischen Bedingungen werden die Pläne angepasst. Sie werden ebenfalls für 20 Jahre erstellt und alle 5 Jahre überarbeitet. Der urbane Konstruktionsplan enthält den generellen Plan und Detailpläne.

Der Generalplan wird im Maßstab 1:5.000 bis 1:25.000 erstellt. Er umfasst die Abgrenzung der urbanen Zonen und die Intensität der urbanen Nutzung wie z.B. Bevölkerungsdichte. Überdies umfasst er die Ausgestaltung der Infrastruktur und öffentlicher Einrichtungen, Bebauungsgrenzen, Verkehrswege sowie schützenswerte historische Gebäude und Naturlandschaften.

Detailpläne, im Maßstab 1:500 bis 1:2.000, haben denselben Inhalt, sind jedoch genauer ausgeführt. Des Weiteren enthalten sie Details über Urban Design und Landschaftsplanung. Sie werden für bestimmte Zonen innerhalb der Stadt gefertigt und im Rahmen des Generalplans erstellt.

2008 waren 30% des Stadtgebietes durch Detailpläne erfasst. Die Herstellung eines Detailplanes stellt den ersten Schritt zur Implementierung von Investitionsprojekten dar. Durch den Plan festgelegte Standards sind beispielsweise Baufluchtlinien, Standards für öffentliche Einrichtungen, Bebauungsdichte, Höhenvorgaben.

Das Bauministerium formuliert den Hauptfokus der urbanen Masterpläne (Entwicklung neuer urbaner Bereiche und Hightech-Zonen), welcher vom Ministerpräsidenten, unter Mithilfe der zuständigen Volkskomitees auf Provinzebene und anderer relevanter Ministerien bestätigt wird. Volkskomitees auf Provinzebene haben die Aufgabe relevante Aufgabenstellungen in urbanen Gebieten der Kategorie 1 und 2, sowie spezieller urbaner Gebiete zu formulieren und dem Volksrat weiterzugeben. Das Bauministerium evaluiert die Pläne und reicht sie dem Ministerpräsidenten weiter. Die Pläne werden dann vom Volkskomitee auf Provinzebene bestätigt.

Inhalte der urbanen Masterpläne sind:

- Festlegung des Ausmaßes urbaner Bevölkerung und die generelle Richtung des urbanen Gebiets, technischer und sozialer Infrastruktur für die nächsten 5 und 10 Jahre sowie eine Prognose der generellen Entwicklung für die nächsten 20 Jahre.
- Festlegung von Flächen für Säuberung, Reserveflächen, Schutzzonen, und Flächen für Bedarfsfälle.
- Planung der gesamten Fläche. Ausweisung funktioneller Zonen, Bevölkerungsdichte, Landnutzung sowie andere Öko-Technische Normen, Organisation der urbanen technischen Infrastruktur, Festlegung von Bebauungslinien und Baufluchtlinien, sowie Hauptverbindungsstraßen und Bebauungshöhen.

### **Masterpläne für die Bebauung in ländlichen Gebieten**

Die Hauptaufgabe der Pläne ist, die Wohnsituation in ländlichen Gebieten zu regeln und die Erschießung der bewohnten Gebiete, sowie deren Versorgung mit sozialer Infrastruktur, sicherzustellen. Für die Stadt Hanoi sind diese Pläne nicht relevant.

### **iii. Landnutzungsplan**

Beim Landnutzungsplan handelt es sich eher um Sektoralpläne, welche Ziele für die unterschiedlichen Landnutzungskategorien festlegen. Er wird alle fünf Jahre erstellt. Der aktuelle Landnutzungsplan wird vom Bodenrecht in der Fassung von 2003 geregelt.

Inhalte des Plans sind:

- Analyse und Evaluierung des vorangehenden Plans
- Pläne für die Rückgewinnung von Land für Infrastruktur und Entwicklung.
- Pläne für die Umwidmung von landwirtschaftlich genutzten Flächen
- Rückgewinnungspläne für Landreserven
- Jährliche Ziele für Landnutzung
- Vorschläge zur Implementierung der Pläne

Des Weiteren gibt es sogenannte Landnutzungspläne in Plandarstellung, welche alle zehn Jahre neu entwickelt

werden (auch detaillierte Landnutzungspläne auf der Gemeindeebene genannt). Die Pläne sind jedoch nicht Teil des Raumplanungsapparates, sondern werden lediglich den Planungen angepasst. Das Department für natürliche Ressourcen, Umwelt und Boden verwaltet diese Pläne und stellt nach der Erstellung der Konstruktionspläne fest, ob die Vorschläge für Landnutzung mit den Zielen konform sind.

### C.2.3. Raumplanungsgesetz

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es in Vietnam kein eigenes Raumplanungsgesetz. Stadtplanung erfährt jedoch aufgrund der rasanten Urbanisierung und der damit verbundenen Probleme immer mehr Aufmerksamkeit.

Das Bauministerium räumt ein, dass sämtliche urbanen Gebiete des Landes durch die Defizite in der Raumplanung große Probleme haben. Ungeplante Entwicklung und Entwicklung die nicht auf das sozio-ökonomische Wachstum eingeht, sind der Grund dafür. Des Weiteren herrscht ein akuter Mangel an urbanem Management. In dicht besiedelten Gebieten ist der Druck auf die unterentwickelte Infrastruktur noch größer. Die Investitionen in urbane Infrastruktur sind zumeist ungeplant, nicht flächendeckend und verschwenderisch. Die urbanen Zentren sind unattraktiv für den Tourismus und weisen keinen expliziten Charakter auf.

Das Fehlen eines Rechtssystems, welches Raumplanung und urbane Architektur regelt, ist der Hauptgrund für diese Verfehlungen. Das Bauministerium sieht deswegen die Erschaffung eines Raumplanungsgesetzes als dringende Herausforderung um städtische Probleme zu lösen. Auch Vertreter des freien Komitees sehen Stadtplanung als dringende Thematik an (vgl. VietnamNet; 2008).

Deshalb wurde die Formulierung eines Raumplanungsgesetzes im Juni 2009 beschlossen und das Gesetz ist seit 1. Jänner 2010 gültig. Das Gesetz beinhaltet Regelungen über Raumplanung auf den verschiedensten Ebenen (Generelle Planung, Regionalplanung, Detailplanung), Zuständigkeiten und Procedere und reguliert die Organisation, Bewertung und Genehmigung von urbanen Planungsaktivitäten. Das verantwortliche Team für die Erstellung des Gesetzes bezieht sich darin auf Gesetze anderer Länder mit mehr Planungserfahrung.

Das neue Gesetz enthält auch Regelungen zu Öffentlichkeit und Transparenz in der Raumplanung und nominiert Verantwortliche. Entsprechend des neuen Gesetzes muss jeder Plan für mindestens 30 Tage publiziert werden bevor die offizielle Zulassung stattfindet. Das Kapitel 2 des momentanen Baugesetzes, welches Bestimmungen zur Ausführung der Konstruktions-Masterpläne enthält, wurde überarbeitet und als Raumplanungsgesetz separiert<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Arbeit war der neue Gesetzestext noch nicht erhältlich. Präzise Aussagen darüber müssen daher leider entfallen.

### C.3.4. Bodenpolitik in Vietnam

#### a) Allgemeines

Die Struktur der Bodenrechte eines Landes hat einen essentiellen Einfluss auf die Struktur und Entwicklung urbaner Formen. Das System von Besitzrechten beeinflusst die ökonomische Effizienz und Verteilungswirkung welches der Benützung von Land ihre Form gibt. Gerade Städte mit hoher Populationsdichte und deswegen auch hohem Mangel an Wohnraum brauchen eine effiziente Koordination der Landzuweisung. Ein adäquates System an Besitz- und Bodenrechten ist eng verbunden mit effizienter Entwicklung und ökonomischen Wachstum. Das System an Rechtsgrundlagen wirkt sich also direkt auf das Stadtsystem eines Landes aus. Im folgenden Kapitel soll deshalb diese Rechtsmaterie beleuchtet werden.

#### b) Frühe Boden und Landreformen

Mit Einführung der Doi Moi Politik wurde 1988 erstmals eine Landreform durchgeführt, welche eine Landnutzungsgarantie für 15 Jahre beinhaltete. Das Land wurde in drei verschiedene Arten der Pacht unterteilt.

Der Grund-Pachtbesitz wurde durchschnittlich pro Kopf verteilt und umfasste genau jene Menge an Land die für die Absicherung der Grundbedürfnisse notwendig war. Die Pacht-Reserve, waren Flächen, die von der örtlichen Verwaltung zurückgehalten wurden, um Reserve für Bevölkerungswachstum und demobilisierte Soldaten bereit zu halten. Sie konnte, gegen höhere Abgaben, vorübergehend, von Haushalten gepachtet werden. Das Pachtland für Bieter war das übriggebliebene Land, welches ebenfalls gegen höhere Abgaben gepachtet werden konnte. Jedoch waren zu dieser Zeit die Bestimmungen von Ort zu Ort variabel und Rechtssicherheit quasi nicht vorhanden.

Eine Resolution im Jahre 1993 führte zu einer Novelle des Bodengesetzes. Der gesamte Boden blieb immer noch im Besitz des Staates, jedoch übergab der Staat den Boden zur Nutzung an Organisationen, Haushalte und Bürger. Erstmals durften auch Ausländer Boden pachten. Der Bodenpreis wurde vom Staat festgelegt. Bei Abnahme der Verfügungsrechte durch den Staat wurde eine Entschädigung ausbezahlt. Die Nutzungsrechte wurden langfristig (20 bis 50 Jahre je nach Nutzung) übertragen und die Nutzungsdauer konnte verlängert werden. Durch den Mangel an Kartenmaterial, Plänen und Bodenmanagement konnte der Landnutzungskonflikt jedoch immer noch nicht beseitigt werden (vgl. Koll, Marcus; 2003; S.2ff).

#### c) Momentanes Landnutzungsrecht<sup>1</sup>

Durch das neue Landnutzungsrecht erfahren lokale Regierungsorganisationen mehr Verantwortlichkeiten und es kommt zu einer Modernisierung der Besitzrechte und Administration des Bodens. Auch hier wird die lau-

---

<sup>1</sup> Gültige Fassung vom 1. Juli 2004

fende Dezentralisierung des Staatsapparates sichtbar. Überdies fand, mit der Überarbeitung des Rechts, die Annäherung der Bodenpreise an Marktpreise statt, und sie führte zu besserem Informationsfluss. Ferner ist nun Langzeitleasing auch für fremdländische Investoren möglich (vgl. Coulthart, Alan et al.; O.J.; S.14, S.35).

**i. Organisation der Landnutzungsinstitutionen**

Das gesamte Land befindet sich in Vietnam immer noch im Besitz der Allgemeinheit, welche durch den Staat repräsentiert wird. Es ist für niemanden möglich Land käuflich zu erwerben. Die Aufgaben auf diesem Gebiet werden nach dem Prinzip der Gewinnmaximierung (also kapitalistisch!) ausgerichtet. Der Staat soll Anreize für Investitionen schaffen, die im Einklang mit dem Prozess der Landnutzungsrestrukturierung, und der ländlich-ökonomischen Restrukturierung in Richtung einer Industrialisierung und Modernisierung führen.

Das verantwortliche Department für Landnutzung ist das Department für natürliche Ressourcen, Umwelt und Boden, welches dem Ministerium für natürliche Ressourcen und Umwelt untergeordnet ist. Der Staat regelt die Verwendung des Bodens durch Festlegung der Nutzung (Flächenwidmungs- und Landnutzungspläne), Festlegung der Aufteilung des Landes, Entscheidung beim Verleasen und Zuordnung des Landes mit oder ohne Gebühr, sowie die Festsetzung der Preise.

**ii. Widmungskategorien**

Der Boden wird in Vietnam in drei Hauptkategorien eingeteilt. Diese sind: landwirtschaftlich genutzte Flächen, nicht landwirtschaftlich genutzte Flächen und unbenutztes Land. Die Tabelle C.4. Widmungskategorien, zeigt die einzelnen Kategorien des Landes.

| Widmungskategorie                         | Widmung  |
|---|--|
| Landwirtschaftlich genutzte Flächen       | Landwirtschaftliche Flächen, Forstgebiet, Flächen für Aquakultur, Flächen für Salzproduktion, Sonstige landwirtschaftlich genutzte Flächen   |
| Nicht-landwirtschaftlich genutzte Flächen | Wohnbauland, Büroflächen, Industrie, Soziale und technische Infrastruktur, Flächen für Religiöse Nutzung, Flächen für Gemeinschaftshäuser und Tempel, Flächen für Friedhöfe, Wasserflächen, Sonstige Flächen |
| Unbenutztes Land                          | Land des Fluss-Deltas, Hügelige Flächen, Berge ohne Wälder   |

Tabelle C.4. Widmungskategorien

Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-20.

### iii. Rechte und Pflichten von Landnutzern

Landnutzer können sein

- Einheimische Organisationen (Zuteilung, Leasing)
- Haushalte und Individuen (Zuteilung, Leasing)
- Kommunen (Zuteilung)
- Religiöse Institutionen und Organisationen (Zuteilung)
- Ausländische Organisationen mit diplomatischen Funktionen (Leasing)
- Auslandsvietnamesen (Zuteilung, Leasing)
- Ausländische Organisationen und Individuen (Leasing)

Der Staat hat die Rechte der Landnutzer zu verteidigen. Jeder Nutzer hat einen Anspruch auf ein Landnutzungszertifikat. Diese sichern die Rechte und Pflichten der Landnutzer, wie beispielsweise, das Recht zur Übertragung des Landes, Vererbung, Leasen, Sub-Leasing, Hypothekenaufnahmen, Tausch etc.

Obwohl der Erhalt eines Zertifikates gesetzlich festgeschrieben ist, besitzen lediglich 11%<sup>1</sup> der Haushalte ein gültiges Zertifikat. Dies ist der Fall, da die Gebühren sehr hoch sind, und die Dokumente und Pläne für die Landnutzung unvollständig. Der Staat soll, während der Vertragsdauer kein Land zurückfordern, welches im Einklang mit den Bestimmungen übergeben wurde und behandelt wird.

Generell muss die Landnutzung entsprechend den Flächenwidmungs- und Landnutzungsplänen erfolgen. Sie muss ökonomisch effektiv und ökologisch nachhaltig sein, und darf keinen Schaden am Land verursachen.

### iv. Arten der Landnutzungsübertragung

Der Staat kann Landnutzungsrechte in Form von Zuteilung oder Leasing abgeben. Er legt die Rechte und Pflichten der letzten Kategorie fest.

Grundsätzlich kann man sagen, dass eine Landnutzungsgebühr immer dann zu entrichten ist, wenn es sich um geschäftliche Entwicklungen handelt. Keine Gebühr ist bei Non-Profit Nutzungen zu entrichten. Parallel hierzu verhält es sich beim Leasing von Grund und Boden auf der Basis einer jährlichen Rente.

Die Pachtdauer beträgt für Investmentprojekte maximal 50 Jahre, außer das Projekt ist von wichtiger sozialer Bedeutung und die wirtschaftlichen Einnahmen stehen im Hintergrund. Dann kann die Pachtdauer bis zu 70 Jahre betragen. Eine Pachtdauer von 99 Jahren gilt für die Landnutzung durch diplomatische Organisationen.

---

<sup>1</sup> Australian Agency for International Development; 2000.

Laut dieser Fassung des Landnutzungsrechts ist die Zuteilung von Land an fremde Organisationen und Individuen (mit Ausnahmen von Auslandsvietnamesen) nicht gestattet. Sie dürfen das Land lediglich leasen. Eine Ausnahme bilden Flächen innerhalb industrieller Zonen oder Joint-Venture Unternehmen. Eine Zusammenfassung der möglichen Arten der Landnutzungsübertragung findet sich in Tabelle C.5.Landnutzung, wieder.

|                        | Zuteilung (ohne Gebühr)   | Zuteilung (mit Gebühr)   | Leasing (mit jährlicher Rente)  |
|------------------------|---|--|---|
| Zielgruppe, Verwendung | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landwirtschaftliche Haushalte</li> <li>- Forschungseinrichtungen im Bereich der Landwirtschaft</li> <li>- Militär</li> <li>- Errichtung von Wohneinheiten, welche für die Umsiedlung von Menschen durch staatliche Projekte notwendig sind</li> <li>- Landwirtschaftliche Kooperationen, auch für deren Organisationsstrukturen</li> <li>- Schutzwald, Forstwald, Land zur Verteidigung, Transport, soziale Infrastruktur im nicht wirtschaftlichen Bereich, Friedhöfe</li> <li>- Kommunen und religiöse Zusammenschlüsse</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnbau land für Haushalte und Individuen</li> <li>- Organisationen für die Errichtung von Wohneinheiten zum Verkauf und Vermietung</li> <li>- Organisationen für die Errichtung von Infrastruktur</li> <li>- Organisationen, Haushalte und Individuen für die Errichtung von Gebäuden für Produktion und Gewerbe.</li> <li>- Organisationen, Haushalte und Individuen für die Errichtung von Bauvorhaben für Firmen</li> <li>- Organisationen für Landwirtschaft</li> <li>- Auslandsvietnamesen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haushalte und Individuen für Landwirtschaft</li> <li>- Ausgelaufene Verträge der Zuteilung für Landwirtschaft</li> <li>- Haushalte und Individuen für Produktion und Gewerbe oder Gewinnung von Rohstoffen für Baumaterial</li> <li>- Haushalte und Individuen für betriebswirtschaftliche Bauvorhaben</li> <li>- Firmen, Auslandsvietnamesen für Investitionsprojekte.</li> <li>- Fremdländische Organisationen mit diplomatischen Funktionen für die Errichtung von Büros</li> </ul> |
| Zuständigkeiten        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Volkskomitees auf Provinzebene für die Zuteilung und Vermietung an Organisationen, Auslandsvietnamesen, fremdländischen Individuen und Organisationen.</li> <li>- Volkskomitees auf Bezirksebene für die Zuteilung und Vermietung an Kommunen, Haushalte und Individuen.</li> <li>- Volkskomitees auf Gemeindeebene für das Verleasen von Land aus dem Fonds für öffentliche Flächen für landwirtschaftliche Zwecke.</li> </ul>  |  |   |

Tabelle C.5.Landnutzung

Quelle: National Assembly (2003).

## v. Landpreise

Landpreise werden grundsätzlich vom Staat festgesetzt. Das Volkskomitee von Hanoi verlautbart jedes Jahr die festgesetzten Preise für die Stadt. Per Gesetz müssen diese so nahe wie möglich am theoretischen Marktpreis sein. Jedoch ist diese Regelung aufgrund fehlender Vergleichsmöglichkeiten eher hinfällig. In den meisten Fällen liegt der festgesetzte Preis unter dem Marktpreis. Die große Differenz zwischen den offiziellen Preisen und inoffiziellen Marktpreisen führt zu erhöhter Spekulation auf dem „Immobilienmarkt“ von Hanoi.

### vi. Rückforderung von Land

Der Staat hat das Recht Land zu Zwecken der Verteidigung, der Sicherheit zur öffentlichen Nutzung, sowie für die wirtschaftliche Entwicklung zurückzufordern; überdies bei falscher oder ineffektiver oder Nicht-Nutzung des Landes, sowie bei Bankrottsituation oder Übersiedlung der Pächter, Tod der Vertragspartner (ohne Erben) und Nichtwahrnehmung der finanziellen Pflichten der Pächter. Bei Rückforderung von Land hat der Nutzer das Recht auf Kompensation in Form eines gleichwertigen Stück Landes oder finanzieller Entschädigung.

### d) Momentane Situation

Im Jahr 2007 wurden die Rechte ausländischer Investoren weiter liberalisiert<sup>1</sup> welche nun gleiche Rechte besitzen wie vietnamesische. Durch die immerwährende Möglichkeit der Erneuerung des Leasingvertrages ist die momentane Gesetzeslage in Vietnam eine der liberalsten in ganz Asien. Zum Vergleich ist in China das Landnutzungsrecht für fremdländische Investoren für maximal 70 Jahre gewährt. Durch diese Gesetzeslage ist das Interesse am vietnamesischen Immobilienmarkt im letzten Jahr explodiert.

Fremdländische Investoren haben jetzt die Möglichkeit des Joint-Venture, BOT (Built-Operate-Transfer) aber auch des alleinigen Leasens und Nutzens von Land. Das Procedere des Leasings dauert in Vietnam nicht länger als 67 Tage und ist im Vergleich mit anderen asiatischen Märkten günstig.

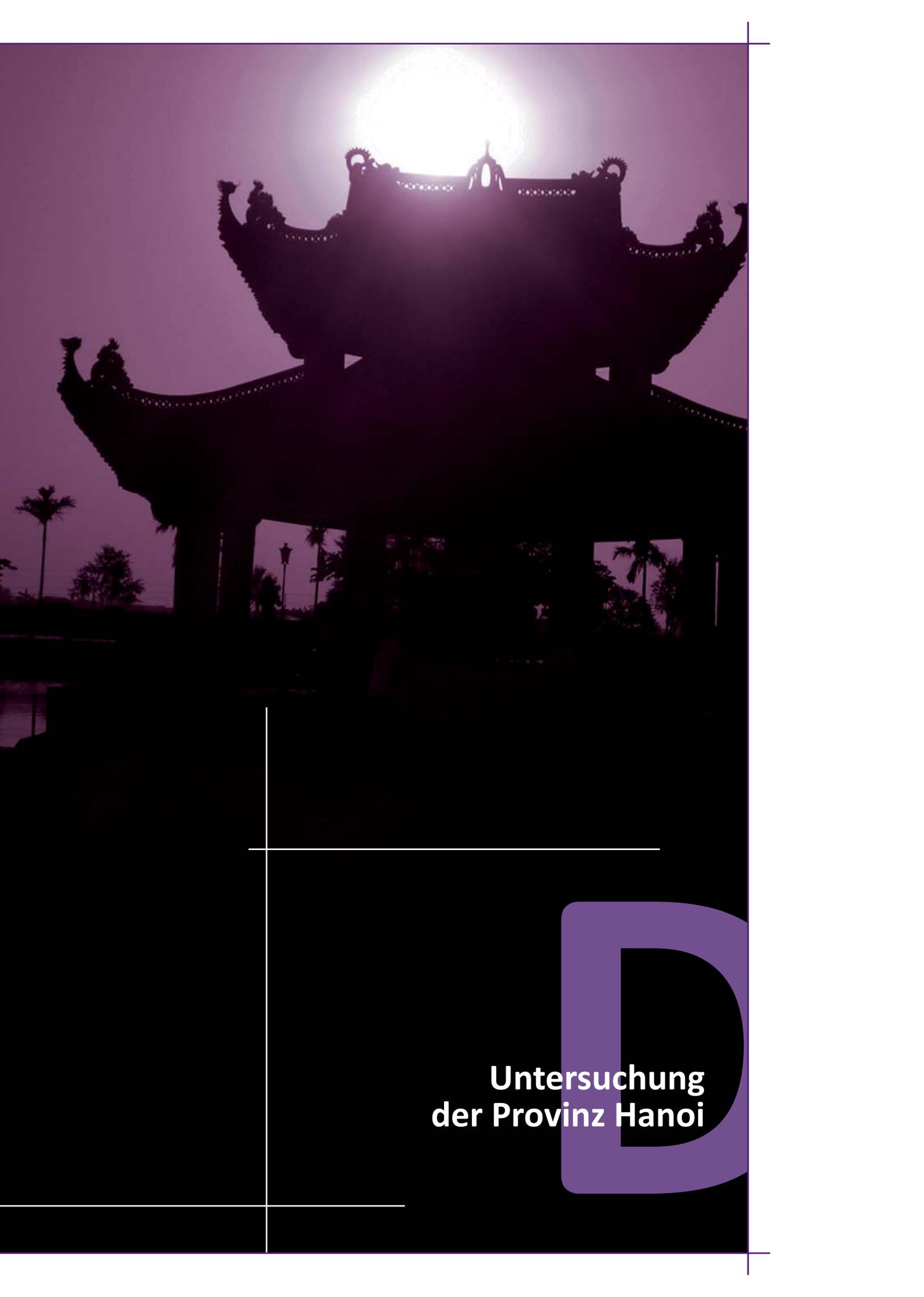
Ein wichtiges Hemmnis für den vietnamesischen Bodenmarkt ist und bleibt jedoch die noch andauernde Unsicherheit. Trotz umfassender, liberaler Gesetzeslage ist die Einhaltung der Rechte nicht zu 100% gewährt und das Risiko der Rückforderung durch den Staat immer noch hoch.

### C.3.5. Schlussfolgerungen

Sowohl die Verwaltungsstrukturen als auch die Zuständigkeiten in raumplanerischen Belangen verändern die Stadtstruktur von Hanoi. Mangelnde Definition von Zuständigkeiten, sowie ein kompliziertes Netz verschiedener Planungen erschweren im Moment die Raumplanung in Vietnam, und nehmen so Einfluss auf die Stadtentwicklung. Durch das noch nicht ausgereifte System entstehen Risiken für Investoren und Private. Durch den direkten Einfluss der Regierung in die Stadtplanung Hanois, wurden monozentrische Strukturen in der Vergangenheit verstärkt. Die Veränderungen der Strukturen hat aufgrund unzureichender Kapazitäten noch nicht gegriffen. Andauernde Tendenzen der Dezentralisierung werden vermutlich in den nächsten Jahren das Stadtbild von Hanoi verändern. Die Entwicklung und Liberalisierung auf dem Bodenmarkt hatte in den letzten Jahren bereits drastische Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und begünstigte die vorangehende Zersiedelung.

---

<sup>1</sup> Decree 94



**Untersuchung  
der Provinz Hanoi**



## D.1. Wirtschaft und Industrie

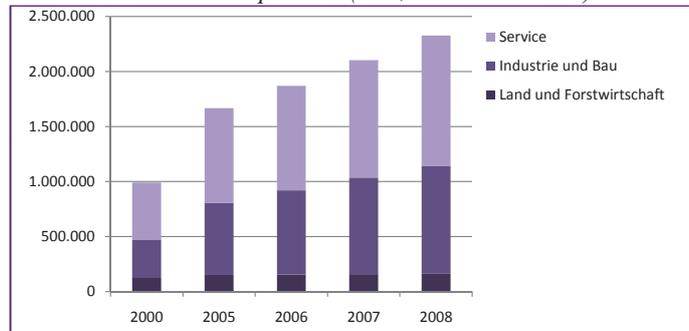
### D.1.1. Ausgangslage

Der Vorsitzende des Nationalrates Nguyen Phu Trong sieht die Erweiterung als eine Chance für neue Entwicklungen in der Region, warnt aber gleichzeitig vor den bevorstehenden Herausforderungen bei der Durchsetzung der Initiativen (vgl. VietnamNet; 2010). Das Wirtschaftswachstum in Hanoi ist, mit 10,5% (2003) auch im Vergleich zu anderen Teilen des Landes beachtlich. In den letzten 20 Jahren ist das Wachstum nicht unter 8% gefallen. Die Abb. D.1.Bruttoinlandsprodukt real Preisbasis 1994, zeigt die Entwicklung des BIP in den letzten Jahren (in Mio €). Wie in den meisten sich rasch entwickelnden Regionen ist der Anstieg des sekundären und tertiären Sektors enorm, während der Wert der Landwirtschaft beinahe konstant blieb. Anders als in bereits entwickelten Regionen ist auch der Anteil des sekundären Sektors am BIP noch beachtlich (vgl. Hanoi Statistisches Amt; 2009). Die einzelnen Industriezonen entstehen in schnellem Tempo vor allem in den Stadtrandlagen (siehe Abb. D.2.Thang Long Industriepark). In den Jahren 1994-1997 wurden alleine im Bezirk Long Bien zwei Industriezonen im Ausmaß von insgesamt ca. 550ha entwickelt. Ferner wurden über 500ha im Bezirk Tu Liem und 100ha in Soc Son nahe dem Flughafen entwickelt. Dies sind lediglich die größeren Umwidmungen (vgl. Nguyen, Vinh Quang et al.; 2005; S.9). In den Jahren 2001 bis 2010 schließlich wurden weitere 1.766ha Land in Industriegebiet umgewidmet. (vgl. Tran Duc, Vien et al. 2005, S. 12).

### Auslandsdirektinvestitionen (FDI)

Im Dezember 1987 wurde das Gesetz für Investitionen aus dem Ausland geändert und damit FDIs erleichtert. Bis Ende 2003 wurden 601 Projekte (davon 58% Joint ventures und 38% vollständig ausländische Projekte) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 6,4 Bio € investiert. Die FDI tragen einen beachtlichen Teil zur wirtschaftlichen Restrukturierung, Industrialisierung und Modernisierung bei. Die Abb. D.3.Direkte Fremdinvestitionen, zeigt die FDIs in Hanoi in den letzten paar Jahren (in €). Der Anteil der Industrie sowie der Immobilienwirtschaft ist, wie üblicherweise, sehr hoch. Außerdem ist erkennbar, dass der Gesamtwert der FDI stark

Abb. D.1.Bruttoinlandsprodukt (real, Preisbasis 1994)



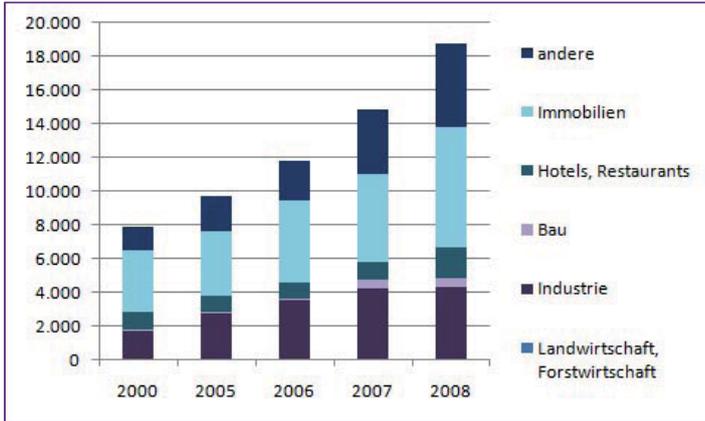
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage:Hanoi Statistical Office (2008): S.62.

Abb. D.2.Thang Long Industriepark



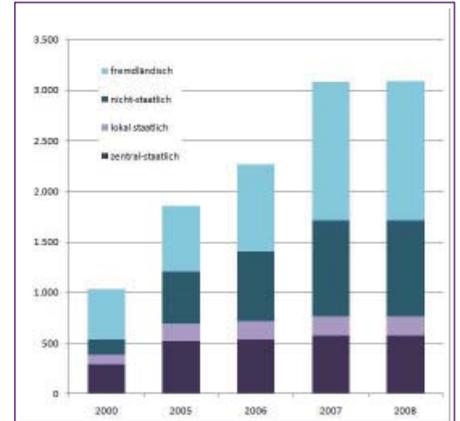
Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.3. Direkte Fremdinvestitionen



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.222.

Abb. D.4. Bruttoeinnahmen aus Industrie



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.176.

ansteigt. Auch in Abb. D.4. Bruttoeinnahmen aus Industrie, ist erkennbar, dass gemessen an den gesamten Bruttoeinnahmen der Industrie, der Wert der Einnahmen durch fremdländische Firmen steigt (in Mio €). Des Weiteren ist ein rascher Anstieg der Einnahmen nicht staatlicher Unternehmen sichtbar, was den Versuch der Einführung des Marktmechanismus widerspiegelt. Der gleichbleibende Wert der lokal-staatlichen Akteure kann als bislang nicht gelungener Dezentralisierungsversuch gedeutet werden.

### D.1.2. Untersuchung der vorhandenen Struktur auf polyzentrische Züge

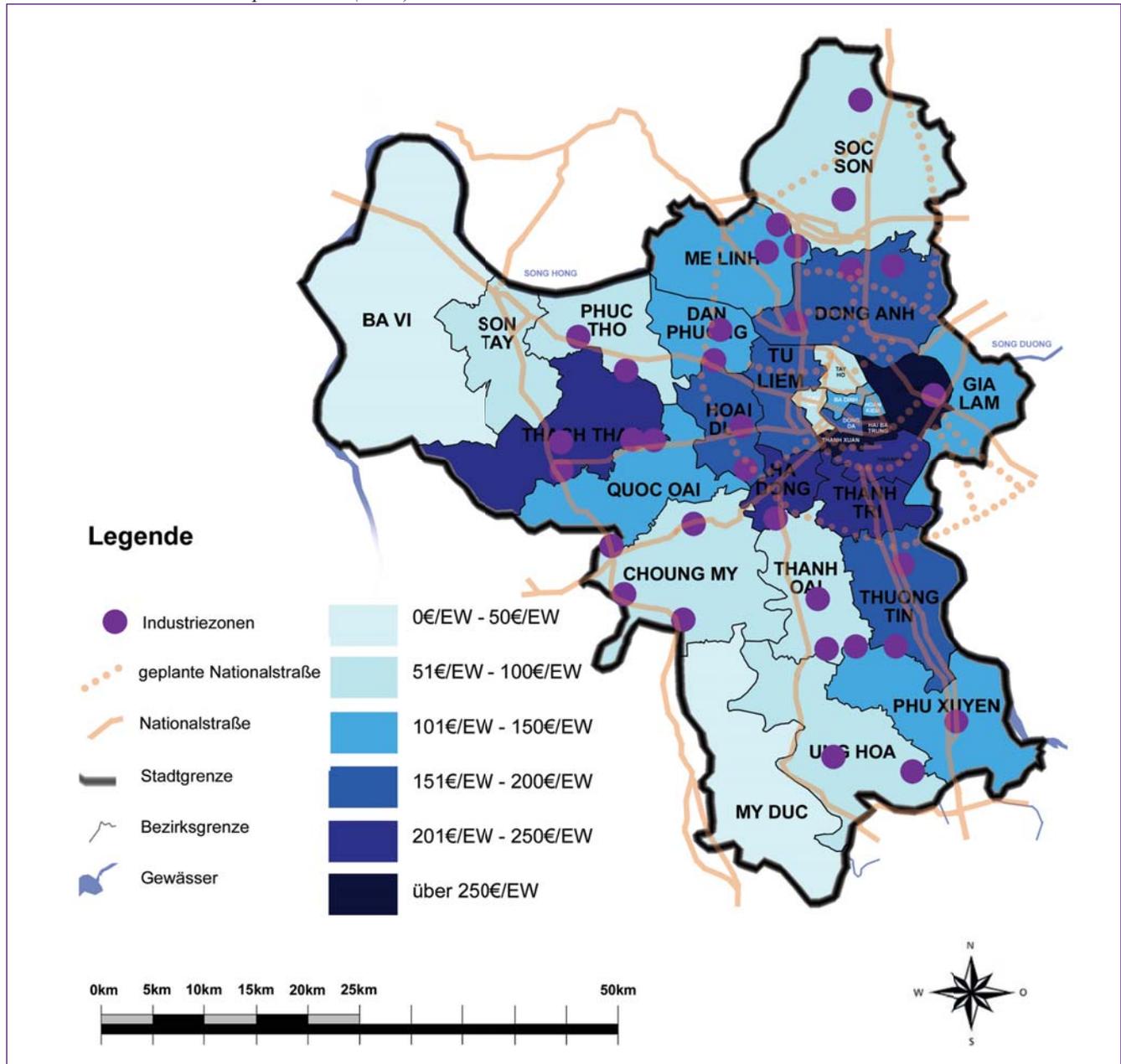
Abb. D.5. Bruttoeinnahmen pro Bezirk (2008), zeigt die Bruttoeinnahmen welche jeder Bewohner der einzelnen Bezirke in nicht-staatlichen Betrieben erwirtschaftet. Die Abbildung zeigt also quasi das auf dem privaten Sektor erwirtschaftete BIP. Der Fokus auf das Zentrum, obwohl erkennbar, wird ein wenig aufgelöst. Die Entwicklungsachse entlang der Nationalstraße 1 (vom Flughafen Richtung Süden) sowie die neue Wirtschaftsachse entlang des Hoa Lac Highways sind sichtbar. Die Abbildung lässt bereits vermuten, dass die Wirtschaftsstandorte der Stadt nicht so monozentrisch aufgebaut sind wie die Wohnstandorte (siehe Kap. D.3. Bevölkerung). Des Weiteren zeigt die Abbildung die wichtigsten Industriestandorte (herausgelesen aus der Widmung). Die Standorte sind fast gleichmäßig über das gesamte Areal verteilt. Die Meisten sind entlang höherrangiger Straßen gelegen. Die Bildung einzelner Cluster oder Industriezonen ist nicht zu sehen. Beachtet man die Größe der jeweils gewidmeten Flächen, lassen sich zwei Schwerpunkte erkennen. Dies sind zum einen der neue Hoa Lac Hightech Park (siehe Abb. D.6. Hoa Lac Hightech Park, noch nicht entwickelt) am westlichen Ende des Hoa Lac Highways und die Region um den Flughafen.

Abb. D.6. Hoa Lac Hightech Park



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.5.Bruttoeinnahmen pro Bezirk (2008)



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Địa Hình], Hanoi und Hanoi Statistical Office (2008): S.187.

### D.1.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur

Die derzeitige Entwicklung der Industriestandorte lässt keinen übergreifenden Plan erkennen. Die Industriezonen sind beinahe gleichmäßig über das gesamte Areal verteilt. Bei einer derartigen Streuung der Zonen kann eine angemessene Infrastruktur und Erreichbarkeit für die Industriezonen nicht gewährleistet werden. Auch Synergieeffekte durch Clusterung können durch die Aufteilung der Industriegebiete in viele kleine Zonen nicht erreicht werden. Ein mit den Nachbarprovinzen abgestimmter Entwicklungsplan, welcher die Agglomerationsvorteile der Clusterung von Industriezonen in Betracht zieht, wäre dringend notwendig.

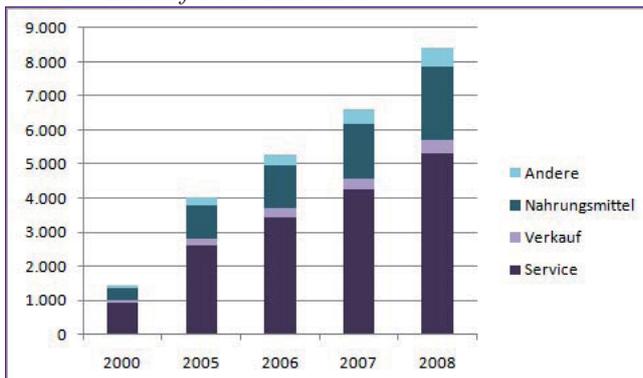
## D.2. Freizeit und Tourismus

### D.2.1. Ausgangslage

Vietnam hat eine der höchsten Wachstumsraten des Tourismus in Asien. Hanoi ist dabei, eine der beliebtesten Städte für Touristen in Asien zu werden. Jährlich wächst der Tourismus in der Stadt um rund 20% (vgl. Sinh Cafe Travel Vietnam Open Tour; 2009). Dies ergibt einen Gesamtumsatz durch den Tourismus von rund 320 Mio € (vgl. Hanoi Statistisches Amt; 2009). Die Einkünfte aus dem Tourismus in den letzten Jahren sind in Abb. D.7. Einkünfte aus Tourismus (in Mio €) dargestellt. Der Tourismus ist für über 10% des BIP in Hanoi verantwortlich, stellt also einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.

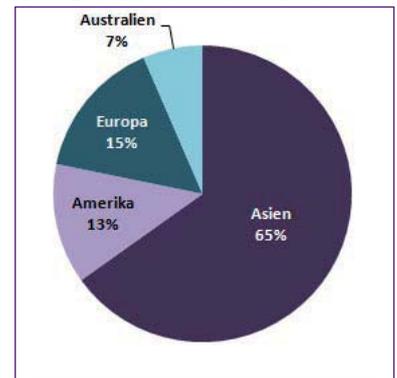
85% der Touristen in Hanoi sind Inlandtouristen. Der Schwerpunkt der internationalen Touristen liegt mit 60% wiederum auf Asien (größtenteils Taiwan und Japan). Abb. D.8. Internationale Touristen, veranschaulicht die Herkunft der Auslandstouristen in Hanoi (vgl. General Statistics Office Vietnam; 2009).

Abb. D.7. Einkünfte aus Tourismus



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.271.

Abb. D.8. Internationale Touristen



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: General Statistics Office Vietnam (2009).

### D.2.2. Untersuchung der vorhandenen Struktur auf polyzentrische Züge

Auf dem Stadtgebiet Hanois befinden sich einige Ausflugsziele, welche gleichzeitig auch für Wochenendausflüge von Einheimischen genutzt werden. Grundsätzlich gibt es zu wenig Freizeiteinrichtungen. Die Einrichtung von Grünanlagen ist in den meisten Bereichen nicht notwendig, da diese, obwohl sie nun als urbanes Gebiet klassifiziert werden, ländlich geprägt sind. Im Moment fehlt noch die Nachfrage nach höherrangigen Freizeiteinrichtungen. Jedoch ist der erste bedeutende Freizeitpark am Dong Mo See schon in Bau.

Den unumstrittenen Schwerpunkt der touristischen Ziele stellt das Zentrumsgebiet von Hanoi dar (siehe Abb. D.9. Tourist im Zentrum). Viele Relikte der Vergangenheit, wie der Literaturtempel, oder die Ein-Säulen-Pagode sowie der Hoan Kiem See und zahlreiche Museen befinden sich hier. Von hier aus werden auch Touren in sämtliche nahegelegenen Touristenziele geführt.

Seit der Erweiterung der Provinz befindet sich das Gebiet der Parfumpagode, ein beliebtes Ausflugsziel für Ein- oder Zweitagestouren, auf dem Stadtgebiet (siehe Abb. D.10.Parfumpagode). Bei Schönwetter füllt sich dieses Gebiet regelrecht in Touristen (siehe ebenfalls Abb. D.10.Parfumpagode), und kann deswegen durchaus als touristisches Zentrum gesehen werden. Nachdem jedoch sämtliche Touristen in Touren „gebündelt“ werden, entwickelt sich das Gebiet um die Pagode kaum weiter, und das Potenzial zur dezentralen Entwicklung wird nicht ausgeschöpft. Das Gebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu erreichen. Steigt man bei der Endstation des Busses 211 (für welchen es momentan weder Fahrplan noch offizielle Tickets gibt) „Parfumpagode“ aus, befindet man sich in einem kleinen Dorf ohne nennenswerte Infrastruktur. Um zum Eingang der Pagode zu gelangen, muss man sich von einem Einheimischen per Motorradtaxi dort hinbringen lassen. Verständlicherweise hat wohl auf diese Art und Weise noch niemals ein Tourist in die Pagode gefunden.

Abb. D.9. Tourist im Zentrum



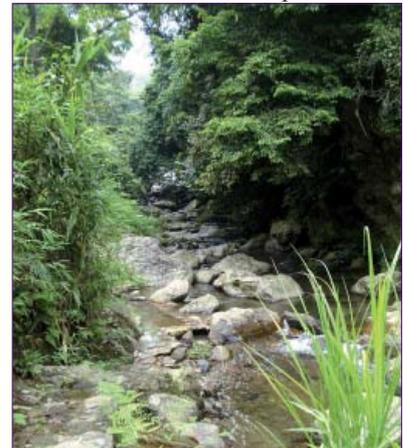
Quelle: Privatfoto BA Joanna Bugaj.

Abb. D.10. Parfumpagode



Quelle: Marcells Reisen: URL: <http://vietnam.gnoth.net/11%20Hanoi%20Parfuem%20Pagode/CIMG1836.JPG> und Privatfoto BA Joanna Bugaj.

Abb. D.11. Ba Vi Nationalpark

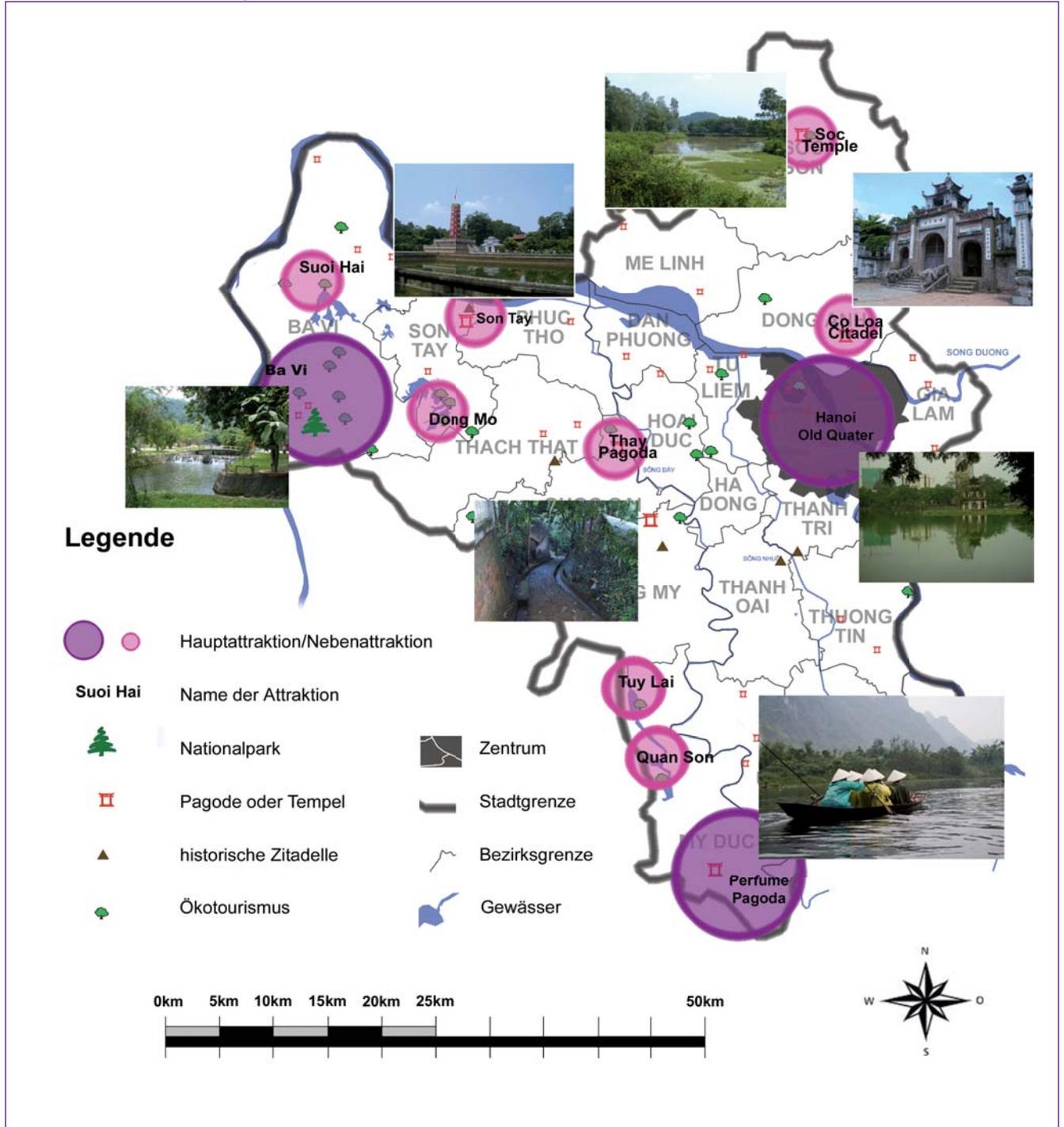


Quelle: eigenes Bild.

Ein weiteres, sich nun in Hanoi befindliches Ausflugsziel ist der Nationalpark Ba Vi (siehe Abb. D.11. Ba Vi Nationalpark). In den letzten Jahren entstanden hier 10 Tourismus-Ressorts (vgl. Vietnam Tourism Environment; 2009). Im Moment dient der Park eher der Erholung von Einheimischen über das Wochenende. Ausländische Touristen verbringen hier nur selten Zeit. Momentan wird das Potenzial des Parks, wegen der schlechten Erreichbarkeit, nicht genutzt und die Resorts stehen zum Großteil leer.

Ferner befinden sich auf dem Stadtgebiet zahlreiche Tempel und Relikte der Vergangenheit. Diese sind jedoch auf das gesamte Gebiet verstreut und eher unbedeutend. Einige wenige Destinationen wie der Soc Tempel, die Co Loa Zitadelle, die Thay Pagode sowie Son Tay können noch inländische Touristen anlocken. Die Abb. D.12. Tourismusschwerpunkte, zeigt zusammenfassend die wichtigsten Touristenziele der Stadt. Eine Dezentralisierung des Massentourismus ist nur schwer möglich, da die meisten angestrebten Ziele nicht für den Massentourismus ausgebaut und geeignet sind.

Abb. D.12. Tourismusschwerpunkte



Quelle: Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh], Hanoi.

### D.2.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur

Tourismus in Vietnam ist sehr zentralistisch aufgebaut, und trotz der Menge von Anbietern, werden diese alle auf dieselbe Weise vom Staat reguliert. Private Einkünfte aus dem Tourismus (Touren) werden zum Großteil unterbunden, öffentliche Erschließung ist schlecht oder gar nicht vorhanden, was eine individuelle Anreise beinahe unmöglich macht. Abb. D.13. öffentliche Erschließung Ba Vi, zeigt die Endhaltestelle vor dem Nationalpark Ba Vi. Einige Resorts sind lediglich über Pfade erreichbar, der öffentliche Verkehr fehlt komplett. Wichtige Ziele werden vom Zentrum aus mit Touristenbussen regelmäßig angefahren. Die Touristen werden also in Bussen zum Ziel hingebacht und wieder abgeholt. Für Einheimische nahe den Touristenzielen gibt es praktisch keine Chance den Tourismus für sich zu nutzen, dadurch sind auch zumindest in der Vergangenheit keinerlei „Zentren“ um die Touristenziele entstanden. Auf diese Art und Weise können sich keinerlei funktionale Verflechtungen zwischen den einzelnen Zielen bilden. Grundsätzlich ist bei den meisten Touristenzielen keine Nutzungsmischung zu finden.

Ausgenommen des Zentrumsgebietes von Hanoi sind sämtliche Ausflugsziele von der Erhaltung der Natur abhängig. Wie zwar theoretisch schon angestrebt, jedoch praktisch noch nicht ausgeführt, kann die Etablierung als Öko-Tourismus-Standort eine Lösung bieten. Nur durch die weitere Dezentralisierung des Tourismus kann auch die ländliche Bevölkerung davon profitieren. Im Moment ist der Tourismus durch die Tourenbusse auf die Ausbeutung der Natur und ausgelegt und trägt keinesfalls zur Verringerung der Disparitäten bei.

Abb. D.13. Öffentliche Erschließung Ba Vi



Quelle: eigenes Bild.

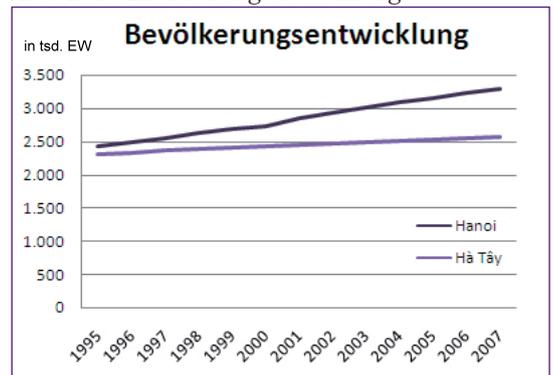
## D.3. Bevölkerung

### D.3.1. Ausgangslage

Neue Marktkräfte, fremdländische Investitionen, Einkommenserhöhung und ein besserer Lebensstandard, sowie neue Wohnbaugesetze und erhöhte Landpreise beeinflussen die morphologische Gestaltung der Stadt.

Abb. D.14. Bevölkerungsentwicklung zeigt die Entwicklung der Bevölkerung in den Provinzen Ha Tay (seit letztem Jahr auch ein Teil der Provinz Hanoi) und Hanoi (vgl. General Statistics Office Vietnam; 2009). Vor allem in den letzten Jahren stieg die Bevölkerung drastisch. Im Jahr 2008 betrug die Gesamtbevölkerung 6,45 Mio Menschen. Detailliertere Aussagen über die Verteilung der Bevölkerung befinden sich im nächsten Unterkapitel.

Abb. D.14. Bevölkerungsentwicklung



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: General Statistics Office Vietnam (2009).

### Urbanisierungsgrad

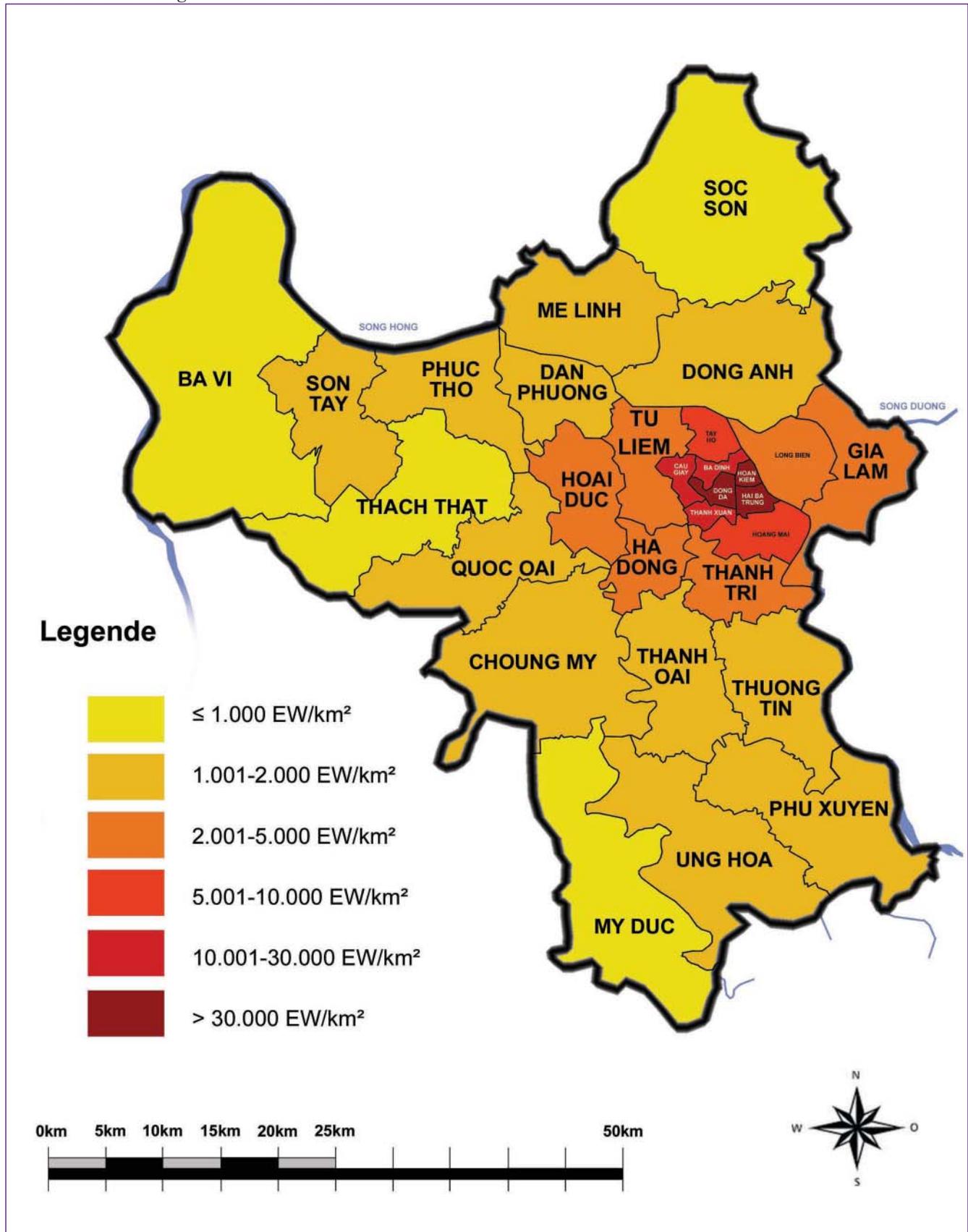
Der Urbanisierungsgrad in Vietnam ist, verglichen mit anderen asiatischen Ländern noch immer recht niedrig. Seit Einführung der Doi Moi Politik hat ganz Vietnam dennoch eine rasche Urbanisierung erfahren. Im Jahr 2000 betrug der Urbanisierungsgrad in Hanoi 33,16%. Dieser Wert stieg jedoch rasant und im Jahr 2008 betrug der Urbanisierungsgrad der Provinz schon 40,68%. Besonders betroffen von der schnell fortschreitenden Urbanisierung sind Vorstadtbereiche und der Stadtrand. In den letzten Jahren kam es jedoch auch im ländlichen Raum zu erhöhter Urbanisierung.

### D.3.2. Untersuchung der vorhandenen Struktur auf polyzentrische Züge

#### Bevölkerungsdichte

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der gesamten Provinz beträgt 1864 EW/km<sup>2</sup>. Jedoch stellen nur etwa 5,6% (186 km<sup>2</sup>) der Provinz städtisches Gebiet dar. Wie in Abb. D.15. Bevölkerungsdichte der Bezirke, klar zu erkennen ist, ist die Bevölkerungsdichte in den städtischen Bezirken am höchsten (siehe Abb. D.16. Dichte Wohnstrukturen) und fällt dann ringförmig um den Stadtkern ab. Des Weiteren lässt sich erkennen, dass die Stadt sich schneller in Richtung Süden ausbreitet, da der Hong Fluss in Richtung Norden eine Barriere bildet (siehe Abb. D.17. Brücke über den Hong Fluss). Das gesamte Gebiet ist sehr stark monozentrisch aufgebaut und es lassen sich, zumindest in dieser Betrachtungsebene (Bezirksebene) keine Nebenzentren erkennen. Das weist darauf hin, dass die Stadt die Entwicklungsstufe der Suburbanisierung noch nicht vollendet hat

Abb. D.15. Bevölkerungsdichte der Bezirke



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Địa Hình], Hanoi und Hanoi Statistical Office (2008): S.9.

Abb. D.16. Dichte Wohnstrukturen



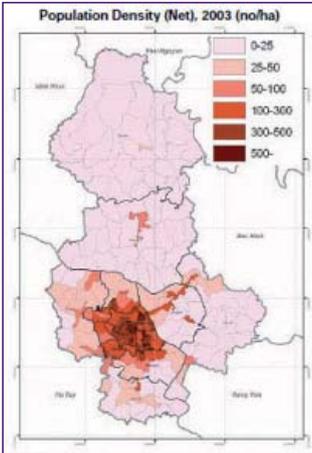
Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.17. Brücke über den Hong Fluss



Quelle: eigenes Bild.

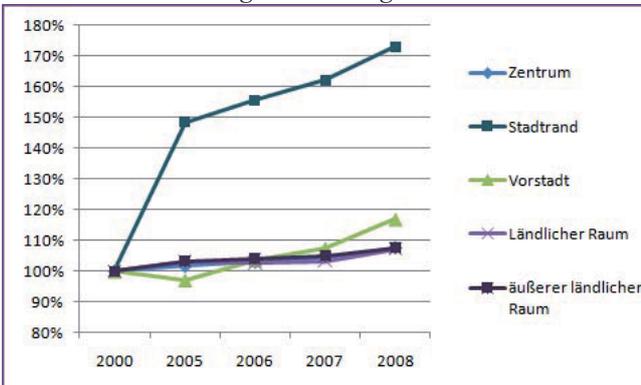
Abb. D.18. Bevölkerungsdichte der Gemeinden (2003)



Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAI-DEP Project Office 2007; S.6-3.*

(vgl. Kapitel B.2. Das Vier-Phasen-Modell der Stadtentwicklung). Die Bevölkerungsdichte ist im Zentrum mit 33.273EW/km<sup>2</sup> am höchsten. Am Stadtrand beträgt sie mit 11.237EW/km<sup>2</sup> nur noch ein Drittel der Dichte im Zentrum. Außerhalb der städtischen Bezirke fällt die Bevölkerungsdichte derzeit noch stark ab und ist mit 2.857EW/km<sup>2</sup> in der Vorstadt eher niedrig. Es ist vorauszusehen, dass die Einwohnerzahl dieser Bereiche in den nächsten Jahren drastisch ansteigen wird. Im ländlichen Raum beträgt die Einwohnerdichte 1.325EW/km<sup>2</sup> und im äußeren ländlichen Raum nur noch 904EW/km<sup>2</sup> (vgl. Statistisches Amt Hanoi; 2009).

Abb. D.19. Bevölkerungsentwicklung Bereiche



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.9.

Selbst bei der Untersuchung auf der Betrachtungsebene der Gemeinden, lassen sich nur wenige potenzielle Nebenzentren erkennen. Die Abb. D.18. Bevölkerungsdichte der Gemeinden (2003), zeigt die Gemeinden der Provinz Hanoi mit ihren Bevölkerungsdichten im Jahr 2003. Allein Dong Anh weist hier eine erhöhte Bevölkerungsdichte auf und ist nicht direkt mit dem Siedlungsgefüge des Zentrums verbunden. Die erhöhte Bevölkerungsdichte entlang der Ausfahrtsstraßen lässt sich deutlich erkennen.

Die Abb. D.19. Bevölkerungsentwicklung Bereiche, zeigt die Veränderung der Einwohnerdichte in den verschiedenen Bereichen<sup>1</sup>. Am stärksten hat sich hier der

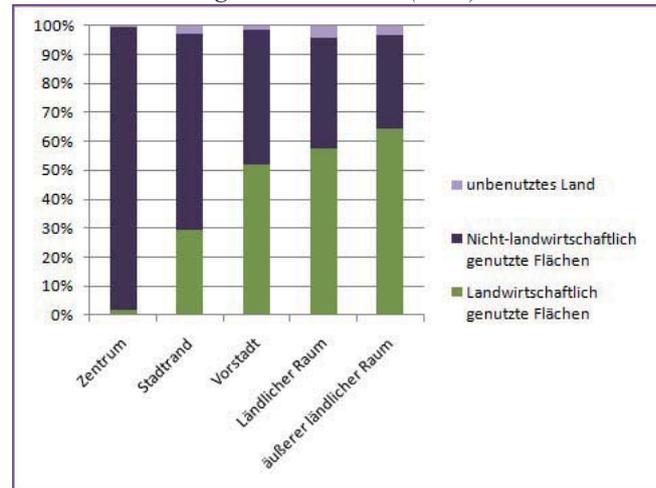
<sup>1</sup> Zentrum: Hoan Kiem, Hai Ba Trung, Ba Dinh, Dong Da; Stadtrand: Long Bien, Hoang Mai, Thanh Xuan, Cau Giay, Tay Ho; Vorstadt: Dong Anh, Gia Lam, Tu Liem, Ha Dong, Thanh Tri, Hoai Duc; Ländlicher Raum: Me Linh, Son Tay, Phuc Tho, Dan Phuong, Quoc Oai, Thach That, Chuong My, Thanh Oai, Thoug Tin; Äußerer ländlicher Raum: Soc Son, Ba Vi, Phu Xuyen, Ung Hoa, My Duc.

Stadtrand verdichtet. Es kommt in allen Bereichen der Stadt zu einer erhöhten Einwohnerdichte. Auffallend ist die Entwicklung der Vorstadtgebiete, welche am Anfang der Beobachtungsperiode etwas an Dichte verloren, sich im Anschluss jedoch rascher weiterverdichten. Dies kann als Übergang in die Phase des Suburbanisierungsprozesses verstanden werden. Während vor rund 10 Jahren noch eine innerstädtische Verdichtung zu sehen war, werden nun immer intensiver suburbane Gebiete genutzt.

### Widmung

Die Abb. D.20. Widmung nach Bereichen (2008), zeigt den Anteil der verschiedenen Widmungskategorien in den einzelnen Bereichen. Nicht landwirtschaftlich genutzte Flächen sind quasi zur Bebauung vorgesehenes oder bereits bebautes Gebiet. Der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen steigt mit Abstand zum Zentrum. Es ist anzunehmen, dass der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen am Stadtrand und in der Vorstadt in den nächsten Jahren nochmal drastisch abnehmen wird. Die Abbildung verdeutlicht also noch einmal den momentan ringförmigen Aufbau der Stadt.

Abb. D.20. Widmung nach Bereichen (2008)



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.291.

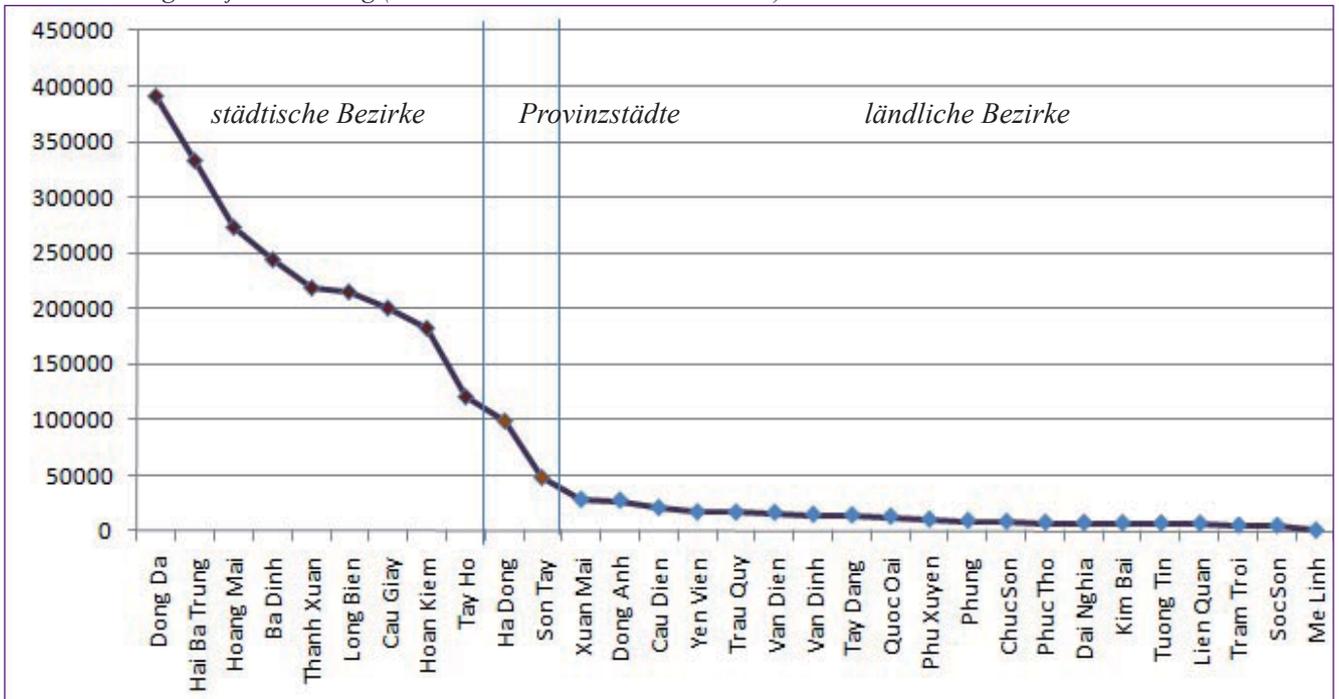
### Rang-Größen-Verteilung

Der Primacy Index<sup>1</sup> der Stadt beträgt 21,9. Das heißt, dass die größte Agglomeration (jene der städtischen Bezirke) fast 22 Mal so groß ist wie die zweitgrößte. Die Abb. D.21. Rang-Größenverteilung (städtische Bezirke als Einzelzentren) und D.22. Rang-Größenverteilung, zeigen die Ansiedlungen der Stadt nach ihrer Ranggrößenverteilung. Die erste Abbildung splittet das Siedlungsgebiet des Zentrums in die einzelnen Bezirke, und lässt so noch verschiedene Zentren erkennen. Jedoch ist die zweite Darstellung eher als korrekt anzusehen, da diese das zusammenhängende Siedlungsgebiet des Zentrums auch als solches wahrnimmt. Dieses summiert das gesamte Stadtgebiet, und lässt keine weiteren Zentren erkennen. Selbst die beiden Provinzhauptstädte Ha Dong und Son Tay sind verschwindend klein im Vergleich mit dem Zentrum.

Abb. D.23. bis D.37. zeigen verschiedene Ansiedlungen (Gemeindeorte, also quasi Zentren der einzelnen ländlichen Gemeinden) am Stadtgebiet Hanois. Die Lage der Ansiedlungen wird im nächsten Kapitel erläutert.

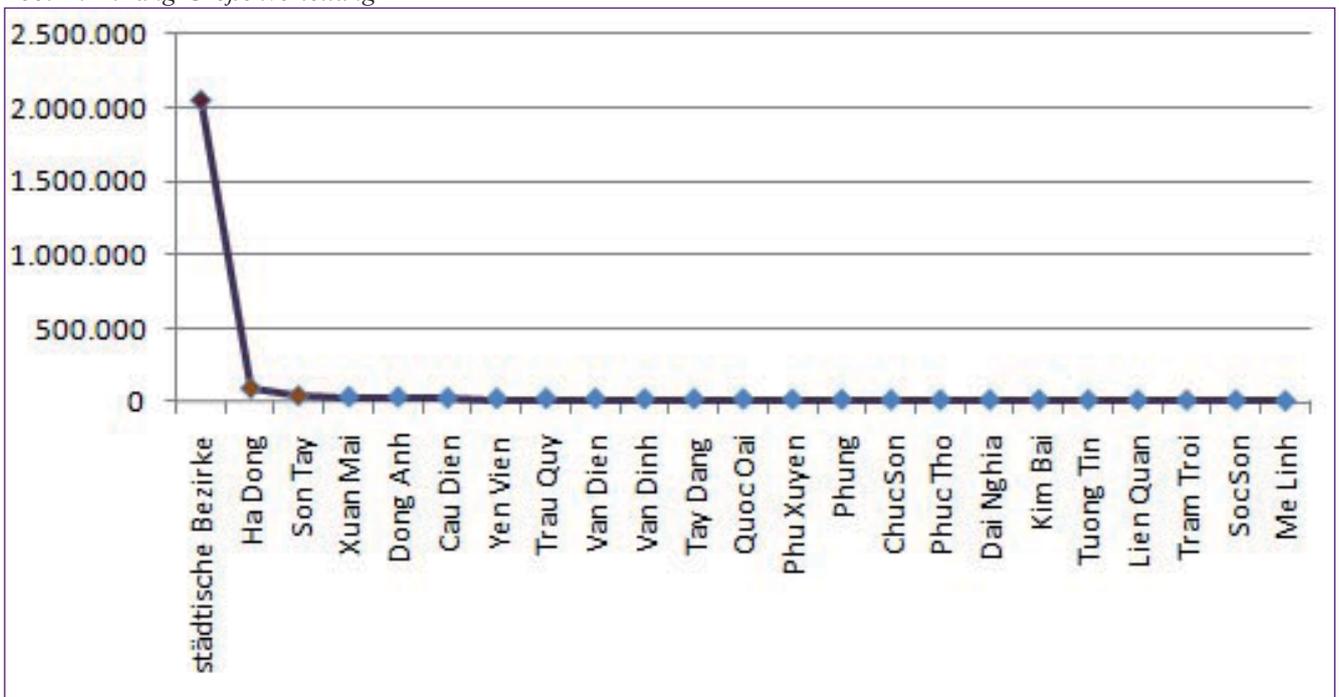
<sup>1</sup> Der Primacy Index bezeichnet das Verhältnis der Größe der ranghöchsten Ansiedlung zur rangzweithöchsten.

Abb. D.21. Rang-Größenverteilung (städtische Bezirke als Einzelzentren)



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.9.

Abb. D.22. Rang-Größenverteilung



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.9.

Abb. D.23.Chuc Son



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.24.Soc Son



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.25.Kim Bai



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.26.Lien Quan



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.27.Quoc Oai



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.28.Thuong Tin



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.29.Phung



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.30.Phu Xuyen



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.31.Phuc Tho



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.32.Phuc Tho 2



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.33.Tay Dang



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.34.Tay Dang 2



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.35.Thu Liem



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.36.Dong Anh



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.37.Van Dinh



Quelle: eigenes Bild.

### Lage der Ansiedlungen

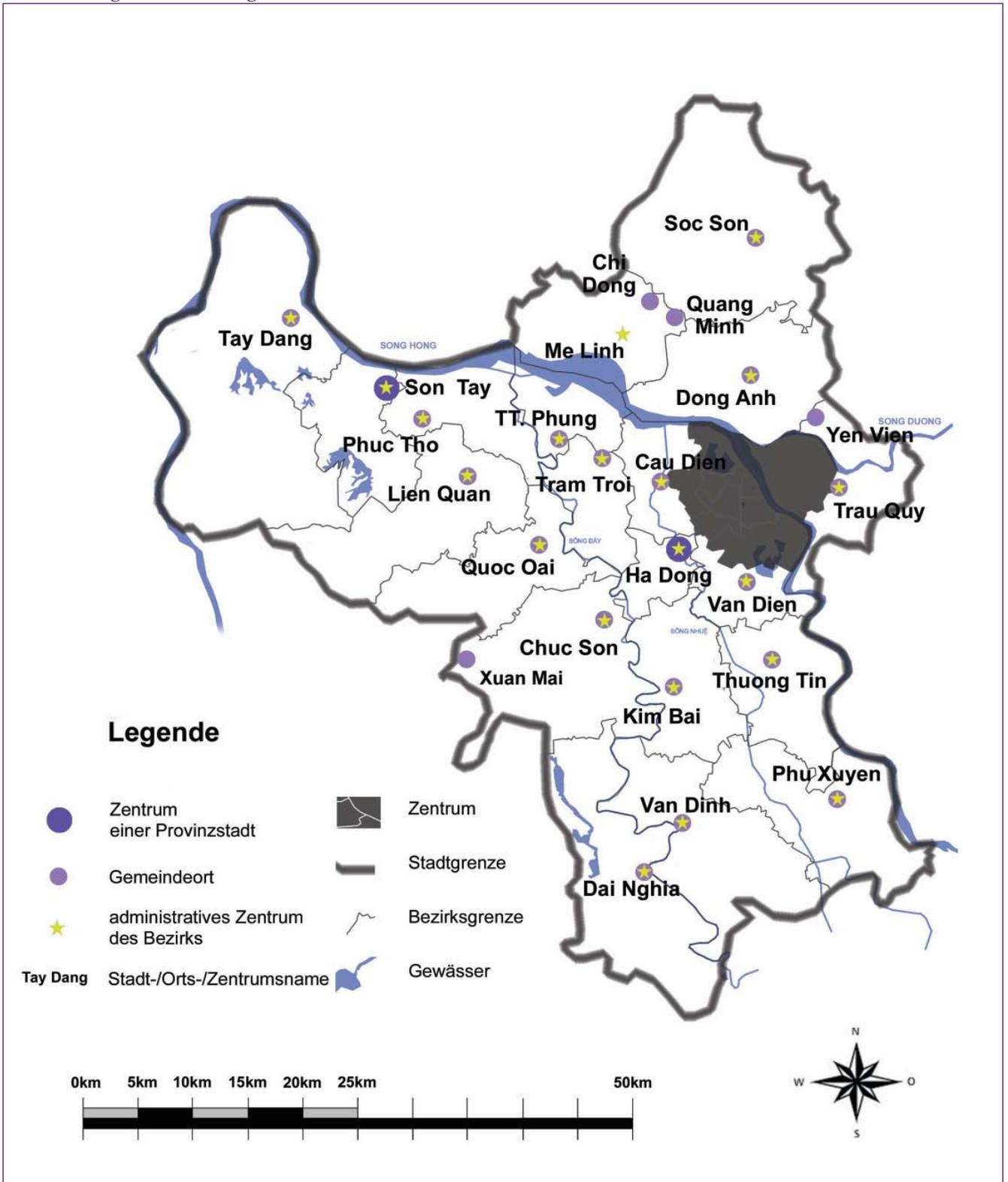
Die Abb. D.38.Lage der Ansiedlungen, zeigt die verschiedenen Zentren und Ortschaften in den ländlichen Bezirken und Provinzstädten von Hanoi. In den meisten Bezirken befindet sich genau ein Gemeindeort, welcher sich mit dem administrativen Zentrum der Stadt deckt. Dies ist zumeist also gleichzeitig administratives und soziales Zentrum des Bezirks. Die weiteren Gebiete der Bezirke sind zumeist sehr dünn besiedelt und enthalten keinerlei nennenswerte Ansiedlungen, wengleich sich

die kleinen Ortschaften und Handwerksdörfer gleichmäßig auf dem gesamten Gebiet verstreuen und es quasi überall einzelne Gebäude oder Gebäudegruppen zu finden gibt. Lediglich Xuan Mai, Yen Vien, Quang Minh und Chi Dong sind weitere Gemeindeorte, welche nicht gleichzeitig auch das administrative Zentrum darstellen. Der Ort Me Linh im Bezirk Me Linh soll das neue Zentrum werden und planmäßig bis 2020 120.000 Menschen beherbergen. Im Moment befinden sich dort jedoch noch keine nennenswerten Ansiedlungen (vgl. ALMEC Corporation; 2007; S.4ff).

### D.3.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur

Der momentane Aufbau der Struktur ist als streng monoton anzusehen. Um den Druck vom Kerngebiet zu nehmen ist die Schaffung von Ausgleichszentren unerlässlich. Jedoch wird auch die momentane Erschaffung neuer Wohngebiete am Stadtrand als kritisch angesehen, solange deren Erschließung nicht gegeben ist. Geschaffene Nebenzentren sollten, nicht nur reine Wohnfunktion, sondern auch Zentrumsfunktionen übernehmen, um das Verkehrsaufkommen nicht explodieren zu lassen und die urbanen Gebiete zusätzlich zu entlasten.

Abb. D.38.Lage der Ansiedlungen



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh], Hanoi.

## D.4. Netzwerke

### D.4.1. Funktionelle Netzwerke

Über funktionelle Beziehungen und Netzwerke der Bezirke untereinander gibt es keinerlei Grundlagen. Anzunehmen ist, dass durch die kommunistische Führung des Landes, horizontale Kommunikationsstrukturen eher unterrepräsentiert sind. Informelle Netzwerke außerhalb staatlicher Organisationen setzen sich erst nach und nach durch. Aus diesem Grund sollen vor allem die Verkehrsnetzwerke zur polyzentrischen Betrachtung der Region untersucht werden.

### D.4.2. Verkehrsnetzwerke

Verbindungen zwischen urbanen Zentren, sowie zwischen Zentren und ländlichen Gebieten sind der Hauptfaktor für die Entwicklung einer Region. Obwohl die Verkehrsinfrastruktur rasch weiterentwickelt wird, kommt sie mit der Entwicklung der Provinz nicht nach, und es bestehen zahlreiche Probleme in diesem Sektor (siehe Abb. D.39.Rush Hour in Hanoi).

Die Bundesstraße Nummer 1 verbindet die zwei Hauptzentren des Landes Hanoi und Ho Chi Minh Stadt. Abb. D.40. und D.41. zeigt die unterschiedliche Qualität der Straße im zentrumsnahen (D.40.) und zentrumsfernen (D.41.) Gebiet. Zwei Hauptverkehrswege verbinden den internationalen Flughafen mit dem Zentrum (siehe Abb. D.42.Verbindung zum Flughafen).

Abb. D.39.Rush Hour in Hanoi



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.40.Nationalstraße 1 - zentrumsnah



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.41.Nationalstraße 1 - zentrumsfern



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.42. Verbindung zum Flughafen



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.43. Eisenbahn



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.44. Straße in schlechtem Zustand



Quelle: eigenes Bild.

Des Weiteren ist Hanoi durch die Eisenbahn mit dem Norden (nach China), dem Osten (nach Hai Phong und Ha Long), sowie mit dem Süden (nach Ho Chi Minh Stadt) verbunden. Abb. D.43. Eisenbahn, zeigt den knapp an den Wohneinheiten vorbeiführenden Gleiskörper. Der Hauptanteil an Verkehr wird in Hanoi auf Motorrädern abgewickelt. Nach und nach mischen sich auch etliche Autos in den Verkehr. Öffentliche Busse verkehren sowohl innerhalb der Stadt als auch in der gesamten Region. Jedoch erschwert die schlechte

Beschaffenheit der Straßen das Vorankommen in manchen Teilen der Provinz (siehe Abb. D.44. Straße in schlechtem Zustand). Für kurze Trips stehen in Hanoi sogenannte Xe Oms (Motorradtaxi) zur Verfügung.

### Verkehrsströme der Region

Vor allem die städtischen Bezirke Hai Ba Trung, Dong Da und Hoan Kiem locken viele Pendler der Region an, der Geschäftsbezirk (Hoan Kiem) natürlich hauptsächlich Arbeitspendler. Insgesamt gab es 2005 164.000 Arbeitswege pro Tag in die inneren Bezirke. Die Pendler stammen größtenteils aus dem urbanen Stadtrand (Tay Ho, Thanh Xuan, Cau Giay Hoang Mai und Long Bien: 63.000 generierte Trips), aber auch aus den suburbanen Gebieten Tu Liem und Thanh Tri (33.000) und ländlichen Gebieten (19.000). Es ist anzunehmen, dass diese Pendlerströme, allein durch den Zuzug von Menschen aus den ländlichen Gebieten in die suburbanen Zonen bereits jetzt drastisch zugenommen haben (vgl. ALMEC Corporation; 2007; S.3ff).

Etwa  $\frac{1}{4}$  aller generierten Trips in Hanoi wurden 2005 noch von Zentrumsgebieten generiert. Verglichen mit

der Nachfrage 1995 gab es die größte Steigerung von Trips von städtischen Randgebieten in suburbane Zonen (4,4 Mal so viel). Die Pendlerströme vom Zentrum in urbane Randgebiete haben am zweitmeisten zugenommen (3,7 Faches). Die Tabelle D.1. Pendlerströme zwischen den Bereichen, zeigt das Wachstum der Pendlerströme zwischen den einzelnen Bereichen (Verhältnis des Pendleraufkommens 2005 zu 1995).

Abb. D.45. Bus in Hanoi



Quelle: eigenes Bild.

| Von /Nach         | Zentrum | Stadtrand | suburbanes Gebiet | ländliches Gebiet |
|-------------------|---------|-----------|-------------------|-------------------|
| Zentrum           | 3       | 3,8       | 3,3               | 1,4               |
| Stadtrand         | 3,8     | 1,3       | 4,3               | 1,5               |
| suburbanes Gebiet | 3,2     | 4,5       | 1,9               | 1                 |
| ländliches Gebiet | 1,3     | 1,5       | 1                 | 1,3               |

Tabelle D.1. Pendlerströme zwischen den Bereichen

Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Transportation Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S. 3.12.*

Aktuelle Zahlen zu den Pendlerströmen in der Region sind nicht erhältlich. Die vollen Busse (siehe Abb. D.45. Bus in Hanoi) und der überlastete Verkehr, vor allem in Einfahrtsstraßen, weisen jedoch auf eine rege Pendlerbewegung in die städtischen Bezirke hin. Schon das Netzwerk der öffentlichen Verkehrsmittel und Straßen weist auf eine Konzentration der Pendlerströme auf die städtischen Bezirke hin. Pendlerbewegungen zwischen den einzelnen ländlichen Bezirken sind eher marginal.

Abb. D.47. Nationalstraße 32 - zentrumsnah



Quelle: eigenes Bild.

Abb. D.48. Nationalstraße 32 - zentrumsfern



Quelle: eigenes Bild.

### Individualverkehr

Grundsätzlich gibt es in Vietnam sieben verschiedene Typen von Straßen<sup>1</sup>. Im folgenden Kapitel werden lediglich Nationalstraßen sowie teilweise Provinzstraßen einbezogen. Das hierarchisch untergeordnete Straßennetz ist für die vorliegende Aufgabenstellung kaum relevant. Abb. D.46. Individualverkehr, zeigt das höherrangige Straßennetz der Stadt. Auffallend ist die Ausrichtung des Systems auf die Stadtmitte, welche wiederum die auf das Zentrum konzentrierten Ströme unterstreicht.

Die Qualitäten der abgebildeten Straßen sind sehr unterschiedlich, jedoch grundsätzlich nicht ausreichend für eine polyzentrische Weiterentwicklung der Stadt. Abb. D.47. und D.48., zeigen eine typische Nationalstraße (Nr.32) im zentrumsnahen und –fernen Gebiet von Hanoi. Obwohl die Straßenverhältnisse derart schlecht sind ist (aufgrund mangelnder Alternativen) fast 90% des Verkehrs in Hanoi Individualverkehr.

### Öffentlicher Verkehr

Abb. D.49. zeigt das Netzwerk an öffentlichen Verkehrsmitteln. Noch drastischer ist hier die zentrale Ausrichtung auf die urbanen Bezirke sichtbar. Direkte Verbindungen zwischen den ländlichen Bezirken gibt es nicht. Die meisten Busverbindungen nutzen Nationalstraßen. Jedoch werden manchmal noch Bezirksstraßen genutzt,

was zu erheblich verlängerter Fahrtdauer führt (siehe Abb. D.50. Bezirksstraße 419).

Die Preise für Bustickets variieren von 5.000VND bis 15.000VND, je nach Ziel und ob es sich um einen Schnellbus handelt (siehe

Abb. D.51. Bustickets). Auch die Fahrzeiten variieren drastisch. Beispielsweise fährt man mit dem Schnellbus derzeit noch 1h10min (über die Baustelle Hoa Lac Highway) und mit dem langsamen Bus über Bezirksstraßen 2h (für 33km) von Ha Dong nach Son Tay. Grundsätzlich ist das Busnetzwerk jedoch für vietnamesische Verhältnisse sehr verlässlich und aus diesem Grund auch gänzlich ausgelastet.

Abb. D.50. Bezirksstraße 419



Quelle: eigenes Bild.

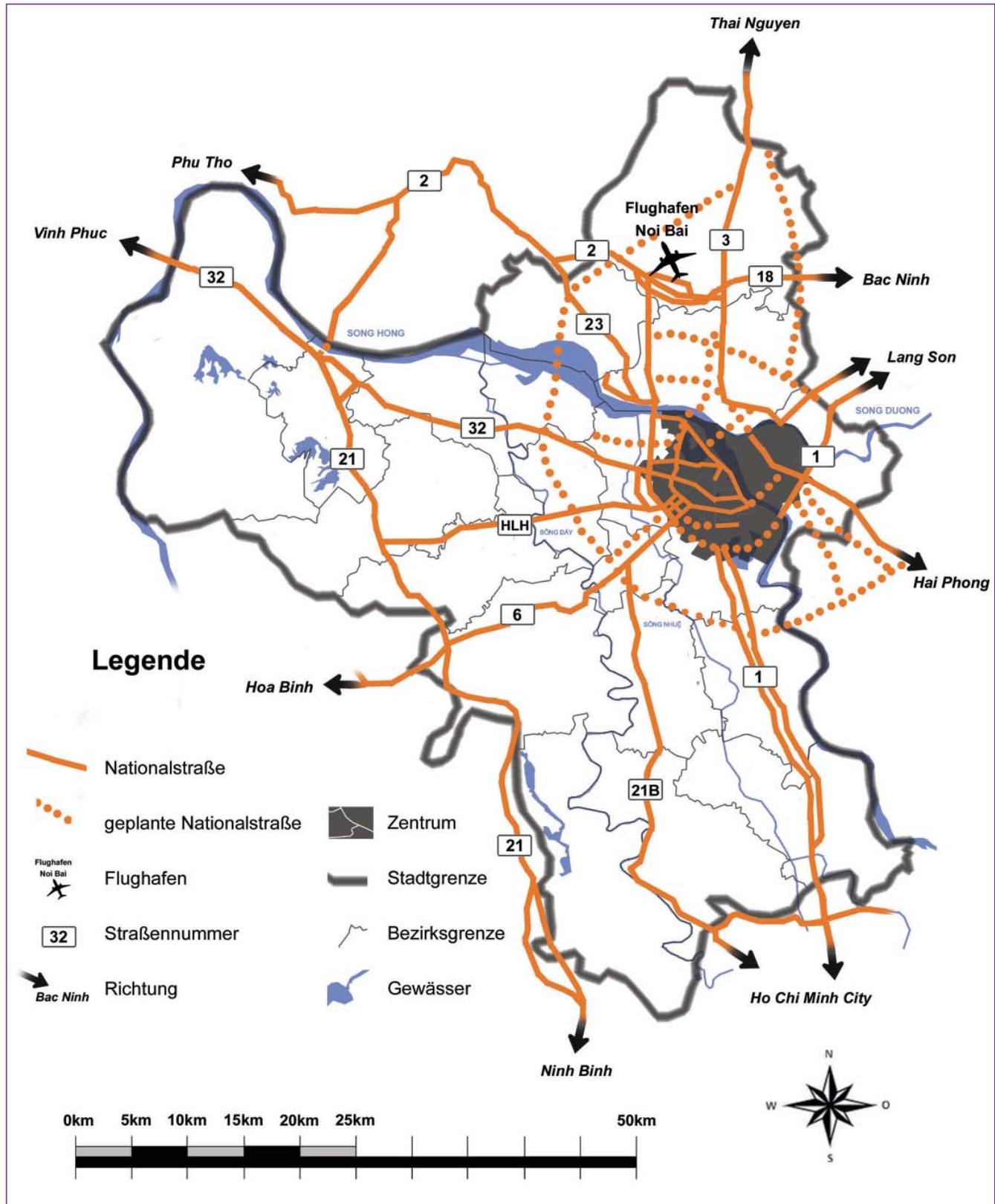


Abb. D.51. Bustickets

Quelle: eigenes Bild.

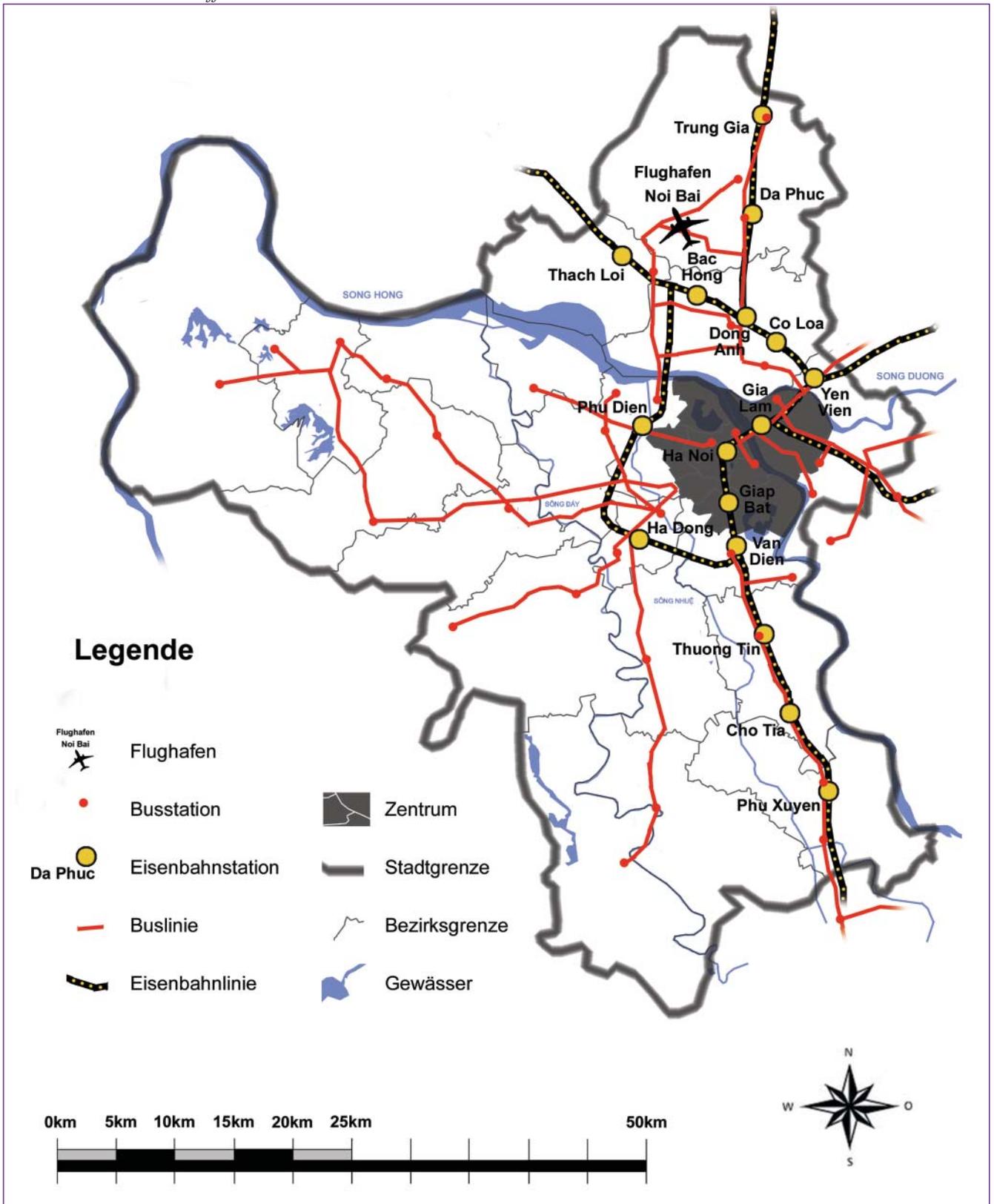
<sup>1</sup> Nationalstraße, Provinzstraße, Bezirksstraße, Urbanstraße, Straße für spezielle Nutzungen, Kommunenstraße, Dorfstraße.

Abb. D.46. Individualverkehr



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Địa Hình], Hanoi.

Abb. D.49. Netzwerk des öffentlichen Verkehrs



Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xi Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh], Hanoi.

### D.4.3. Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Struktur

Eine klare Strategie im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur ist unter den gegebenen Voraussetzungen des schnellen Wachstums und hohen Drucks unerlässlich. Bei guter verkehrlicher Erschließung steigt der Grad der Entwicklung. Ungeplante Entwicklungen entlang von Korridoren führen unweigerlich zu erhöhter Verkehrsbelastung und einer ineffizienten Nutzung der Infrastruktur. Dieser Punkt muss auch bei der Entwicklung der öffentlichen Infrastruktur kritisch betrachtet werden. Um das Wachstum anderer Zentren zu forcieren muss vor allem die Verbindung zwischen den Zentren optimal sein. Die Schaffung einer hochrangigen öffentlichen Infrastruktur ist als erstes notwendig. Nachdem diese im gesamten Stadtgebiet nachhinkt, und die Erschaffung von Infrastruktur mit erheblichen Kosten verbunden ist, ist es wichtig Schwerpunkte zu setzen. Herr Pham Hung Cuong<sup>1</sup> nennt die Umfahrungsstraße 4 das wichtigste und herausragendste Projekt des neuen Masterplans.

Eine nachhaltige Entwicklung kann nur erreicht werden, wenn Stadt und Land in ein System integriert werden. Kommunikationsnetzwerke sowie verkehrliche Infrastruktur zur Verbindung von Stadt und Land verbessern die Produktion der ländlichen Gebiete und gewährleisten den Menschen besseren Zugang zu Märkten, Informationen und Jobs.

---

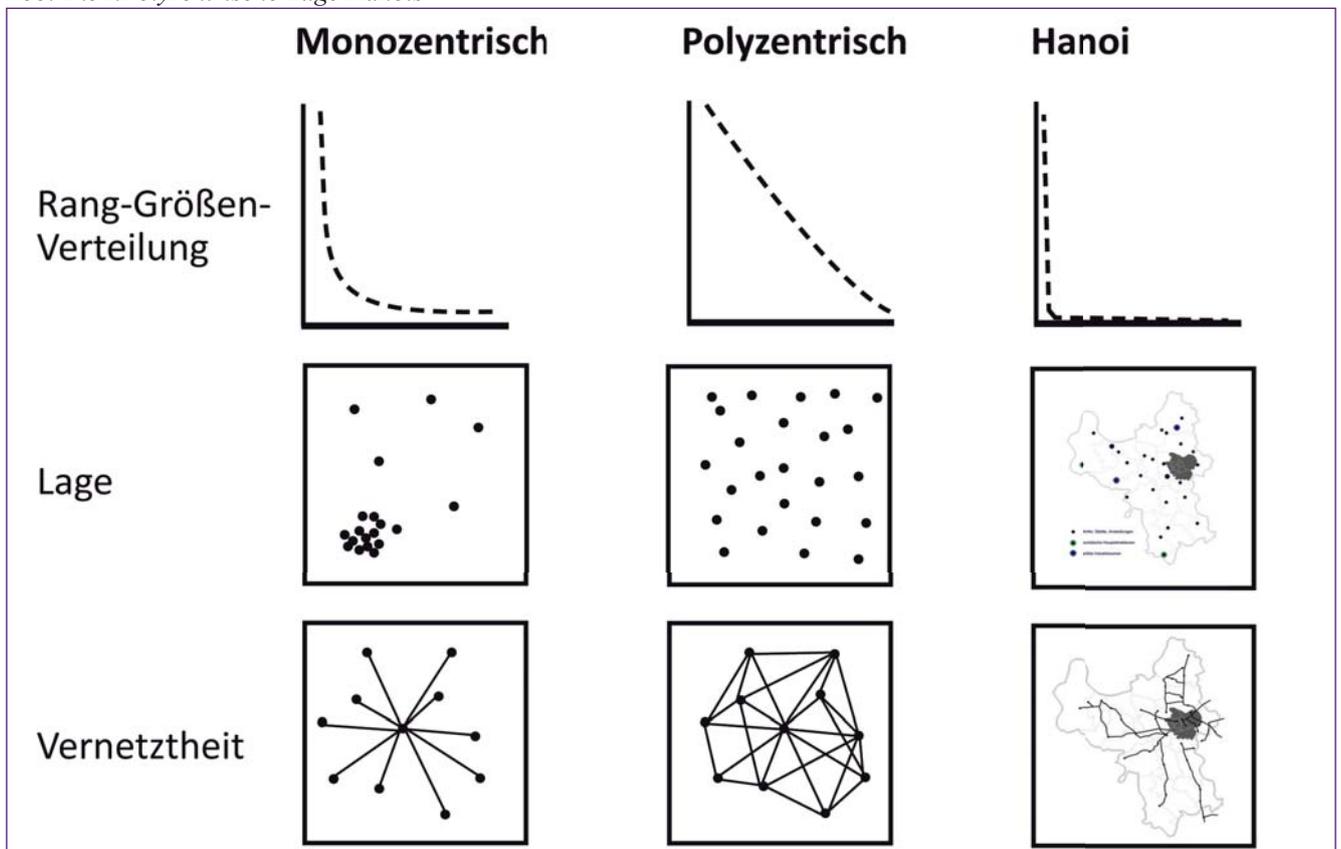
<sup>1</sup> Raumplaner der Gesellschaft für Stadtplanung und Entwicklung.

## D.5. Zusammenfassung

Mit der Zusammenfassung der Ergebnisse soll nochmals die Abbildung zur Polyzentralität (siehe Kapitel B.6.8. Eigenschaften polyzentrisch geprägter Regionen) in Erinnerung gerufen werden. Die dritte Spalte in Abb. D.52. Polyzentrische Züge Hanois, zeigt hier in der erweiterten Abbildung die Rang-Größenverteilung, die Lage der verschiedenen Ansiedlungen nach ihrer hauptsächlichen Funktion im Raum, sowie das Busnetzwerk stellvertretend für die Konnexität Hanois.

Die Rang-Größenverteilung zeigt einen eindeutig monozentrischen Aufbau des Stadtgebietes. Das Verteilungsmuster der Ansiedlungen ist bei Einbeziehung des Zentrums wiederum monozentrisch. Die Lage der restlichen Ansiedlungen ist zwar eher gleichmäßig, nachdem diese jedoch zu klein zur Schaffung von Ausgleichszentren sind, ist auch hier kein polyzentrischer Aufbau erkennbar. Die Konnexität der einzelnen Ansiedlungen (dargestellt durch das Busnetzwerk) ist wiederum deutlich auf das eine Zentrum ausgerichtet und daher streng monoton. Zusammenfassend lässt sich demnach feststellen, dass der derzeitige Aufbau der Stadt keine polyzentrischen Ansätze erkennen lässt. Momentane Trends in Hanoi festigen diese monozentrische Aufteilung immer weiter. Das Kapitel F gibt einige Anregungen zur polyzentrischen Entwicklung der Stadt wieder.

Abb. D.52. Polyzentrische Züge Hanois



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Tatzberger, Gabriele (2004): Folie 18.



**Planungsansätze  
der Provinz Hanoi**

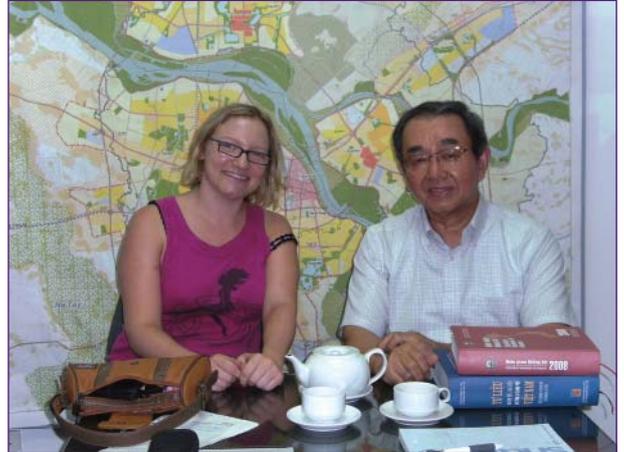


## E.1. Hanoi Integrated Development and Environment Program<sup>1</sup> (HAIDEP)

### E.1.1. Einführung

HAIDEP war ein Projekt, das vom Volkskomitee Hanoi auf Anfrage der Regierung geleitet wurde. Es wurde von der Japan International Cooperation Agency (JICA), von Dezember 2004 bis März 2007, durchgeführt und finanziert. Abb. E.1. Mr. Iwata Shizuo, zeigt Herrn Iwata Shizuo, Leiter des Forschungsteams der HAIDEP-Studie, im Interview mit der Verfasserin.

Abb. E.1. Herr Iwata Shizuo



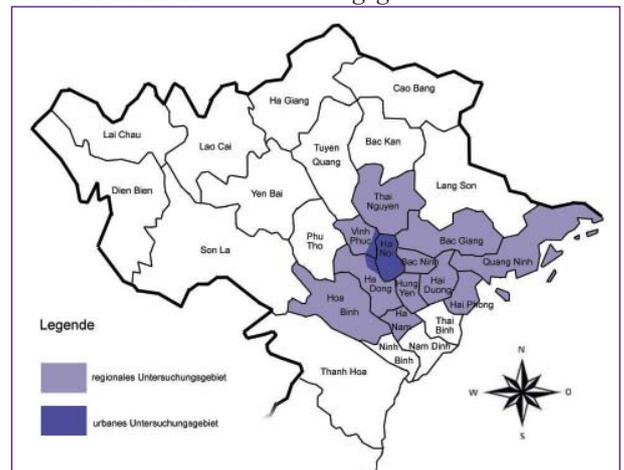
Quelle: eigenes Bild.

Das HAIDEP-Programm ist das bislang ambitionierteste Stadtplanungsprojekt, welches jemals in Vietnam stattgefunden hat. Es geht in seiner Ausführung weit über die gewohnten Planungsmaßnahmen und gilt als großer Meilenstein in der Raumplanung der Stadt<sup>2</sup>. Das vietnamesische Planungssystem ist, wie bereits beschrieben, vorwiegend zentralisiert gestaltet, jedoch oft sehr unkoordiniert. Erstmals setzten sich Vertreter der Regierung und verschiedener Ministerien und Departments an einen Tisch und arbeiteten ein gemeinsames Programm aus. Das Hauptziel des Projekts war, die städtische Vision zur Entwicklung der Hauptstadt Hanoi in einen konkreten Masterplan umzusetzen, sowie bei der Einrichtung geeigneter Instrumente zur Implementierung zu helfen.

### Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet wurde in zwei Ebenen unterteilt (siehe Abb. E.2. HAIDEP Untersuchungsgebiet). Auf der Regionalebene beinhaltet es die Stadt Hanoi und elf nahegelegene Provinzen. Dies entspricht einer Fläche von 29.000km<sup>2</sup> und einer Einwohnerzahl von 18Mio. Das Ziel der regionalen Untersuchung ist, das

Abb. E.2. HAIDEP Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.2.*

1 Ganzheitliches Umwelt- und Entwicklungsprogramm Hanoi. Der Inhalt des folgenden Kapitels beruht auf den Unterlagen des Projekts, erhältlich in englischer Sprache im vietnamesischen Büro der JICA (ALMEC Corporation; 2007; verschiedene Dokumente).

2 Zur Zeit der Durchführung des Projektes, war die Stadt Hanoi noch nicht erweitert. Der Ausdruck „Hanoi Stadt“ bezieht sich im gesamten Kapitel HAIDEP auf das, noch nicht erweiterte, Stadtgebiet vor 1. August 2008. Die Population betrug ca. 3Mio Menschen, mit einer Prognose von 5Mio bis 2020.

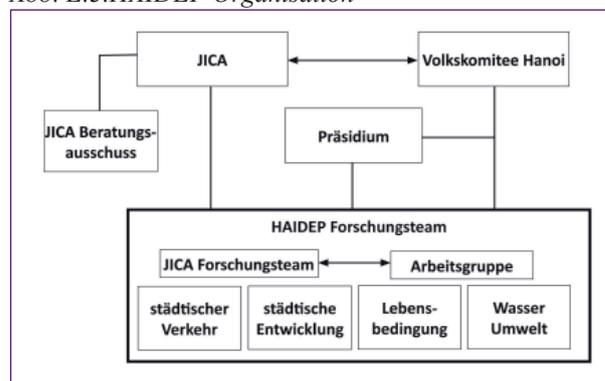
Entwicklungsprogramm für die Stadt Hanoi und die eingegliederten Bezirke, in Abstimmung mit den Rahmenbedingungen der Region zu erstellen.

Auf der urbanen Ebene beinhaltet es die Stadt Hanoi, drei Bezirke der Provinz Ha Tay und einen Bezirk der Provinz Vinh Phuc. Auf dem Gebiet der urbanen Ebene lebten 5,7Mio Menschen auf einer Fläche von 2.900km<sup>2</sup>. Für diese Fläche wurde ein Detailplan erstellt.

### Organisation

Abb. E.3.HAIDEP Organisation, zeigt das Organisationschart der Studie. Das Präsidium bildet das Herzstück der Organisation und besteht aus Mitarbeitern des Volkskomitees von Hanoi und wichtigen Ministerien. Es wurden vier Arbeitsgruppen zu den Themen gebildet. Ferner waren 47 japanische Experten während des gesamten Ablaufs beratend tätig.

Abb. E.3.HAIDEP Organisation



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report.Vol.1 Master Plan Study. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-7.*

Zur Unterstützung der Planung auf den genannten Gebieten wurde vorerst eine gemeinsame Datengrundlage geschaffen. Dies ist, nachdem in Vietnam das Thema Bestandsaufnahme zumeist übergangen wird, ein großer Schritt nach vorne. Zur Schaffung einer gemeinsamen Datengrundlage wurde das gesamte (urbane) Untersuchungsgebiet kartiert und eine umfassende Befragung der Bevölkerung (20.000 Haushalte), sowie eine umfassende Verkehrszählung durchgeführt. Des Weiteren wurde ein Implementierungsmechanismus formuliert, um sicher zu gehen, dass das Programm auch durchgesetzt wird. Das gesamte Projekt wurde unter Einbindung der Bevölkerung, welche von reinen Informationsveranstaltungen bis hin zur Einarbeitung von Vorschlägen ging, durchgeführt. Außerdem wurde eine Ausstellung organisiert, sowie ein Expertenseminar zur Einbindung wichtiger Experten des Landes.

### E.1.2. Inhalt

#### Ziele

Die Visionen und Ziele der Studie sind stark mit der Tatsache verknüpft, dass Hanoi die Hauptstadt des Landes ist, und als solches die Spitze der vietnamesischen Städtelandschaft in Richtung Zukunft und Wachstum bilden sollte.

*„Hanoi muss als eine moderne, florierende Hauptstadt, welche das gesamte Land symbolisiert und als nationales und regionales Zentrum für Politik, Kultur, Wissenschaft, Technologie, Ausbildung, Wirtschaft und internationalen Handel dient, erbaut werden.“ (Regierung der sozialistischen Republik Vietnam; 2001).*

Detailliertere Zielvorgaben sind die Ankurbelung der Industrialisierung und Modernisierung sowie internationale und regionale Integration, sowie die Förderung der ökonomischen, sozialen und kulturellen Entwicklung und die Stabilisierung der Sicherheit und des politischen Umfeldes. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Beschleunigung der Entwicklung der Infra- und Suprastruktur, und schließlich die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen.

### Räumliche Strategien

Die wichtigsten räumlichen Strategien zur Erreichung der Ziele wurden in sieben Punkte unterteilt:

- Die Erschaffung eines räumlichen Rückrades bestehend aus Wasser, Grünflächen und kulturellen Einrichtungen zur Sicherstellung der ökologischen Nachhaltigkeit und Schaffung einer einzigartigen Identität der Stadt Hanoi. Der Hong Fluss ist eines der wertvollsten Gebiete in Hanoi. Er sollte das Rückgrat mit Rücksicht auf die Umwelt der Stadt bilden und die Funktionen Ästhetik und urbaner Raum miteinander verbinden ohne eine Gefahr darzustellen.
- Die Entwicklung eines auf den öffentlichen Verkehr ausgerichteten Stadtgebietes, um die Mobilität zu steigern und eine umweltfreundliche Gesellschaft zu fördern. Das neue Verkehrssystem wird oftmals als die Schlüsselmaßnahme genannt, um die Stadt in Bewegung zu halten und ihre Entwicklung voranzutreiben. Nachdem die Bevölkerung sich immer weiter ins Umland bewegt, sind erhebliche Veränderungen des Verkehrssystems notwendig.
- Die Aufwertung der existierenden bebauten Gebiete des Zentrums und der Randgebiete.
- Die Entwicklung moderner, wettbewerbsfähiger neuer urbaner Zentren, um verschiedenartige Investitionen zu fördern, welche Arbeitsplätze schaffen und neue Wirtschaftszweige fördern, sowie zur Aufwertung der urbanen Landschaft führen.
- Die Erschaffung einer effizienten Infrastruktur und Service-Landschaft zur Steigerung der Lebensgrundlagen und zur Schaffung von konkurrenzfähigen, sozioökonomischen Aktivitäten und Serviceleistungen.
- Der Aufbau eines effektiven Katastrophenschutzes um Leben und Besitz zu schützen.
- Die Stärkung der Institutionen für ein effektives und verantwortungsbewusstes urbanes Management und für die entsprechende Kapazitätenbildung auf der Stadt- und Bezirksebene.

### E.1.3. Polyzentrische Ansätze der HAIDEP-Studie

#### a) Regionale Planungsansätze

##### i. Morphologie

Die Strategie 4 der Hauptstrategien, "Entwicklung von modernen und wettbewerbsfähigen, urbanen Zentren, um verschiedenartige Investitionen anzulocken, welche neue Möglichkeiten der Beschäftigung generieren werden", behandelt die anzustrebende Morphologie der Stadt.

Demnach sollen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern neue, moderne, urbane Zentren für Geschäfte und Unternehmen geschaffen werden. Im Moment finden schon dementsprechende große Entwicklungen entlang der Umfahrungsstraße 4 statt. Das HAIDEP-Team schlägt vor, die angehende Entwicklung zu modifizieren und den Schwerpunkt auf Unternehmen, statt auf Wohnbereiche zu legen, erst dann wird die Transformation in multifunktionelle, urbane Zentren gelingen. Das Team schlägt außerdem vor, privaten Investoren den Weg zu erleichtern und die Staatsintervention in diesem Bereich zu schmälern.

Die Zentren sollen mit gemischten Nutzungen ausgestattet sein. Jedes der Zentren sollte adäquate Servicebereiche für verschiedene Aktivitäten bieten. Wohnnutzung sollte nicht überwiegen, jedoch in jedem Zentrum vorhanden sein. Des Weiteren erhält jedes Zentrum eine klare Identität und Hauptfunktion um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die geeignete Erschließung ist ein weiterer wichtiger Punkt bei der Erschaffung der Zentren. Nachdem urbane Zentren viel Verkehr generieren und anlocken, müssen diese mit geeigneten Massentransportmitteln erreichbar sein und eine effektive Erschließung für den Individualverkehr bieten.

Dies kann als struktureller Ansatz, auf einer höheren Ebene betrachtet werden. Er bearbeitet die Verteilung und Zusammenarbeit der größeren Städte in der Region. Als Maßnahme wird die Gründung von Satellitenstädten, zur Verteilung der urbanen Bevölkerung und Funktionen angeregt. Es wird unterstrichen, dass die einzelnen Bezirke beschränkte Kapazitäten besitzen. Die prinzipielle Orientierung jedes Bezirks sollte anhand seiner Stärken und Schwächen festgelegt werden. Die Aufteilung der Rollen und Funktionen, in Abstimmung mit anderen Bezirken, wird als wesentlich erachtet, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und Überschneidungen in der generellen Orientierung zu vermeiden. Eine geeignete Verteilung und geeignetes Design der urbanen Cluster sind strategisch unumgänglich. Das Ziel ist es, das Wachstum der Region für den globalen Markt zu forcieren. Des Weiteren streuen Ergänzungszentren die urbanen Funktionen und reduzieren so das Verkehrsaufkommen im Hauptzentrum.

Während Hanoi die Drehscheibe für Administration und Politik sowie höherrangige Strukturen bildet, können andere Zentren der Region die elementaren Servicefunktionen für den täglichen Bedarf und ergänzende



Infrastruktur des alltäglichen Lebens. Es ist fragwürdig ob die Entlastung des Zentrums von Hanoi durch diese gewährleistet werden kann. Einige der Zentren finden sich in unmittelbarer Nähe des urbanen Gebietes von Hanoi, und sind siedlungstechnisch bereits mit dem Zentrum verwachsen, sodass diese nicht als Ausgleichszentren fungieren können, sondern eher zum bestehenden Stadtgebiet gehören.

### ii. Entwicklung der Industrie

Eine effektive räumliche Verteilung der Industriegebiete ist essenziell für die effiziente Entwicklung. Nachdem die meisten Industrien in Hanoi handelsorientiert sind, ist die Anbindung an internationale Verkehrsknotenpunkte unumgänglich. Um den Zugang zum internationalen Markt zu erleichtern, den Schwerverkehr aus der Innenstadt zu halten, Zugang zu multimodalen Verkehrsmitteln zu erleichtern, und die regionale Entwicklung zu fördern, wird die Verlagerung der Schwerindustrie in flughafennahe Bereiche, sowie entlang der Nationalstraße in Richtung Hai Phong und andere Stadtrandgebiete, angeregt.

Auch für die restlichen Industriezweige sollen geeignete Standorte entlang der Wachstumskorridore gefunden werden. Die Einrichtung strategisch günstig gelegener Industriegebiete, in Abstimmung mit der industriellen Entwicklungsstrategie, wird, um die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, angeregt. Dies beinhaltet die Erreichbarkeit von regionalen Korridoren (Nationalstraßen, Schienennetz und der Binnengewässer) und internationalen Knotenpunkten (Häfen, Flughafen) um die Produkte möglichst rasch auf den Markt zu bringen.

Überdies ist die Förderung eines attraktiven Umfelds für die Wirtschaft, durch effektive Landnutzung und Service-Einrichtungen nahe an Industriezonen unerlässlich. Die Existenz von wettbewerbsfähiger Infrastruktur ist für die Gewinnung von Investoren für Hightech Industrie unerlässlich. Wissensbasierende, Hightech Unternehmen sollen im Hoa Lac Hightech-Park und entlang des Hoa Lac Highways konzentriert werden.

Des Weiteren wird die Entwicklung eines Verteilungs- und Logistikzentrums nahe an den Industrieclustern angeregt, um den Export und Handel weiter zu erleichtern. Die Förderung von harmonischen, nachhaltigen Industriezonen, sowie des Synergieeffektes unter den Produzenten soll durch räumliche Konzentration und Integration von Industriezonen gewährleistet werden.

### Resümee

Die versuchte räumliche Konzentration der Industriegebiete ist grundsätzlich als wichtiger Schritt in die strukturelle Planung der Region zu verstehen. Jedoch sind in der Planung sehr viele Flächen für Industriezonen vorgesehen. Kritisch muss daher die Anordnung der Entwicklungen auf der gesamten Länge der Korridore betrachtet werden. Ferner stellt die Verlagerung der Industrie in Stadtrandbereiche nur eine zeitliche Verschiebung des Problems dar, da in diesen Bereichen schon jetzt zahlreiche Wohnstandorte geplant und gebaut wer-

den. Die Konzentration sollte also nach Meinung der Verfasserin in außerstädtischen Gebieten stattfinden.

Allein die Entwicklung der Hightech-Zone soll fern von städtischem Gebiet stattfinden. Deswegen ist die gute Verkehrsanbindung des Gebietes nun umso wichtiger.

### **iii. Entwicklung des Tourismus**

Neben den obligaten Zielvorgaben, wie der Förderung des Tourismusstandorts im Einklang mit natürlichen Ressourcen, werden auch einige räumliche Ziele zur Tourismusedwicklung wiedergegeben.

Unter anderem soll eine effektive Tourismusedinfrastruktur zur Förderung und Integration des Tourismus in Hanoi beitragen. Hierzu zählen vor allem die Erschaffung von Suprastruktur in verschiedenen Preis- und Qualitätsklassen; des Weiteren die Erhöhung der Sicherheit vor allem für touristisch genutzte Verkehrsmittel und die Beratung von Touristen, sowie die Verbesserung der Szenerie bei Tourismuszielen und Entwicklung von umweltfreundlicher Ver- und Entsorgungsstruktur.

Nicht zuletzt wird die Diversifikation der urbanen Tourismus-Produkte angesprochen. Um die Attraktivität des städtischen Tourismus zu fördern, soll das angebotene Spektrum erweitert werden. Die Einrichtung von Touristenrouten, in Abstimmung mit den angrenzenden Provinzen, soll helfen die Zahl der Übernachtungen zu erhöhen. Auch der Hong Fluss, soll in Zukunft zum attraktiven Tourismusziel ausgebaut werden.

Ferner sollte der Masterplan auch ländliche Gebiete in die Planungen miteinbeziehen. Die negativen Effekte in ländlichen Gebieten durch Urbanisierung sind enorm. Deswegen sollen adäquate Verbindungen zwischen Dörfern und der Stadt geschaffen werden, um den ländlichen Tourismus zu fördern.

### **Resümee**

Die Studie beschäftigt sich hauptsächlich mit innerstädtischem Tourismus. Die Erreichbarkeit der bestehenden wichtigen Tourismusareale, und somit Dezentralisierung der Tourismusströme, in der Region wird nicht behandelt. Positiv ist hier die Erwähnung der Einbeziehung von ländlichen Gebieten, welche jedoch von ihrem Rang nicht an die anderen Bereiche für Tourismus heranreichen.

### **iv. Soziale Infrastruktur**

#### **Bildungsinfrastruktur**

Auf allen Ebenen der Bildungsinfrastruktur wird, neben einer Unterversorgung und schlechter Qualität, die ungleiche Verteilung dieser auf das Stadtgebiet angesprochen und überdies die fehlende Vielfalt an vorhandenen Schulen. Um die ungleiche Verteilung der Universitäten zu verändern, wird die Verlegung von existierenden und Erschaffung neuer Universitäten angeregt. Universitäten in dicht besiedelten Gebieten sollen an andere

Standorte, mit weniger Universitäten, verlegt werden. Neue Universitäten soll es in außerstädtischen Bezirken geben. Einige Universitäten sollen in Hoa Lac konzentriert werden. Bis 2020 sollen 27-30 Universitäten gegründet werden.

### Gesundheitswesen

Auch im Gesundheitswesen werden die ungleiche Verteilung der Gesundheitseinrichtungen, sowie der eingeschränkte Zugang mancher Bevölkerungsschichten angesprochen. Der Bau von neuen Spitälern, sowie die Verlagerung von bestehenden ins Stadtumland wird angeregt. Des Weiteren ist ein neues Spital in Dong Anh geplant.

### Resümee

Bei der Behandlung der Bildungsinfrastruktur wird zumeist nur die städtische Struktur betrachtet. Die Schaffung eines Universitätsstandortes ist bei ordnungsgemäßer Erschließung als positiv einzuschätzen. Es ist jedoch zweifelhaft, ob diese ohne die Schaffung von öffentlicher Infrastruktur erreicht werden kann. Im Gesundheitswesen wird die Errichtung eines Krankenhauses in einer ländlichen Provinz als positiv eingestuft. Dong Anh ist ein wichtiges Zentrum in der Region. Die Verbesserung der sozialen Infrastruktur durch die Schaffung eines Krankenhauses ist der erste Schritt zur Dezentralisierung.

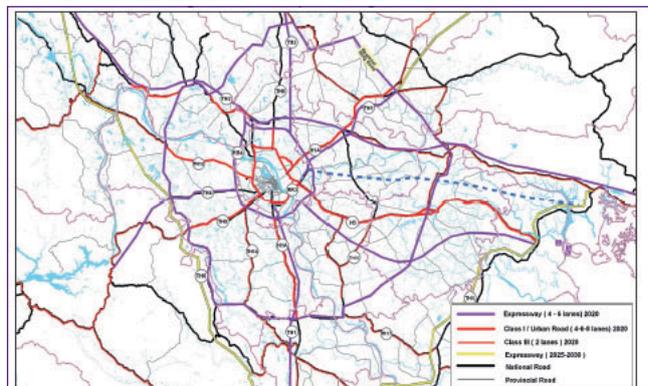
### v. Verkehrsinfrastruktur

Hauptprinzipien in der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur sind, die Erschaffung eines effektiven inter-modalen Verkehrssystems sowie logistische Services, welche im internationalen Handels- und Personentransport wettbewerbsfähig sind, die Entwicklung eines effizienten, hochwertigen öffentlichen Verkehrssystems, sowie die Entwicklung eines Verkehrsmanagement-Systems.

### Individualverkehr

Konkret wird hier das Upgrade der angesprochenen Korridore, und die bessere Erreichbarkeit des Flughafens, sowie der Bau der regionalen Ringlinie 4 angesprochen. Der Bau der Ringlinie soll die Hauptkorridore verbinden und die Konzentration an Verkehr in Hanoi verringern. Die erste Ausbaustufe (bis 2020) der Straßeninfrastruktur konzentriert sich auf urbane und Stadtrandbereiche. Abb. E.6.HAIDEP Individualverkehr, zeigt das geplante Straßennetz.

Abb. E.6.HAIDEP Individualverkehr



Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary.* Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.52.

## Öffentlicher Verkehr

Im öffentlichen Verkehr wird die Erstellung eines urbanen Nahverkehrssystems (UMRT), ähnlich einer Schnellbahn, vorgeschlagen. In der ersten Ausbauphase bis 2020 wird jedoch nur der innerstädtische Bereich abgedeckt.

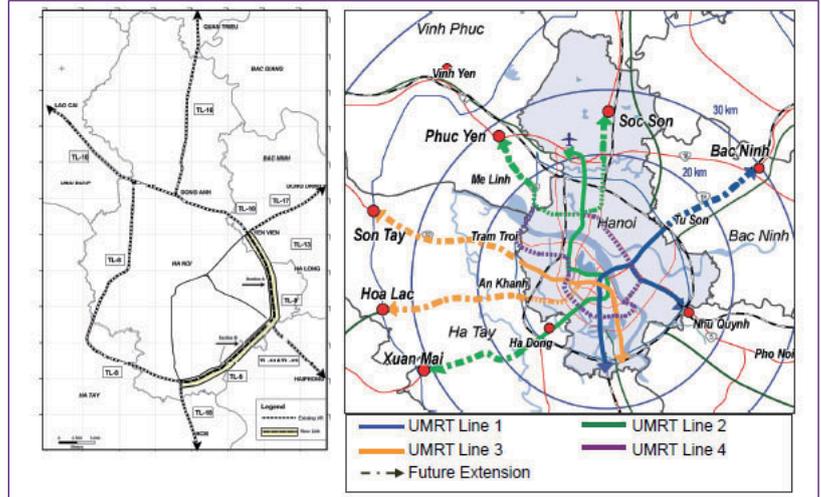
Das Schienennetzwerk soll in Zukunft eine größere Rolle für Mittel- und Langstrecken erhalten. Das HAIDEP-

Team schlägt vor das gesamte innerstädtische System durch die UMRT-Linien zu ersetzen und das Schienennetzwerk in einem Ring um die Stadt zu gestalten. Hierfür soll die vorhandene Ringverbindung im Südwesten komplettiert werden. Abb. E.7.HAIDEP Öffentlicher Verkehr, zeigt das geplante Verkehrsnetz des öffentlichen Verkehrs.

## Resümee

Obwohl grundsätzlich vorgeschlagene Netzwerkverbesserungen als positiv einzustufen sind, wird der immense Fokus auf die städtische Struktur, und die Vernachlässigung der regionalen Beziehungen zu erhöhtem Druck auf die städtischen Bezirke und das nahe Umland zur Folge haben. Verbindungen in geplante urbane Zentren sind bis 2020 nicht geplant. Dies ist grundsätzlich als problematisch einzustufen, nachdem in jener Zeit in welcher die Verbindung zu anderen Zentren und Clustern im Vergleich zur städtischen Entwicklung noch schlechter ist als momentan, der Druck auf die Stadt um ein Vielfaches zunehmen wird. Zuvor angesprochene Probleme werden sich bei einem Fokus auf die rein städtische Entwicklung vermehren. Ferner wird die Errichtung der Umfahrungsstraße 4 kritisch betrachtet, da sie sich auf einem im Moment noch vollkommen unbebauten Gebiet inmitten von Reisfeldern befindet. Durch die Planung der Straße werden Spekulationen am Immobilienmarkt erhöht und das Gebiet durch komplette Zersiedelung zerstört. Die durch die Straße verbundenen Zentren können, zumindest im Moment, noch keine Dezentralisierungsfunktionen übernehmen, da sie zu klein sind.

Abb. E.7.HAIDEP Öffentlicher Verkehr



Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary.* Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.54.

## b) Lokale Planungsansätze

### i. Morphologie

Die Erweiterung der urbanen Gebiete im Nord-Osten des Hong Flusses und in Richtung angrenzender Bezirke entlang der Hauptstraßen ist ein Hauptpunkt des vorgesehenen Stadtwachstums. Überdies soll eine Verminderung der Population und Erhöhung der Beschäftigung im Zentrum stattfinden und die Population in den Randgebieten erhöht werden.

#### Angrenzende urbane Gebiete

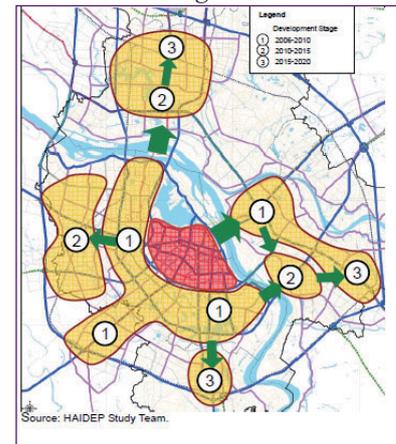
Während die schnelle Entwicklung einen hohen Druck auf bestehende urbane Gebiete ausübt, findet auch ein erhöhter Druck auf die Stadtrandgebiete statt. Im Moment ist dieser Trend noch unkontrolliert, und die Gebiete verteilen sich ungeplant entlang der Hauptstraßen. So entstehen problematische urbane Gebiete. In den wachsenden Randgebieten müssen Straßen und Infrastruktur gemeinsam mit den wachsenden Wohngebieten erschaffen werden.

Ein weiterer angesprochener Punkt ist die organisierte Erweiterung der urbanen Zonen. Entwicklungsdruck soll nicht nur in schon besiedelten, sondern auch in neuen Gebieten stattfinden. Abb. E.8.HAIDEP Wachstumsstrategie, zeigt die geplante Erweiterung der urbanen Zonen. Hauptsächlich wird die Integration der Bereiche nördlich des Hong Flusses angeregt, welche große Wachstumspotenziale besitzen. Zuletzt wird die Integration von Städten, und Wachstumszentren entlang der Hauptverbindungsachsen, in das Stadtgebiet von Hanoi angeregt, welche funktional und räumlich stark mit Hanoi verbunden sind.

#### Bildung von urbanen Clustern

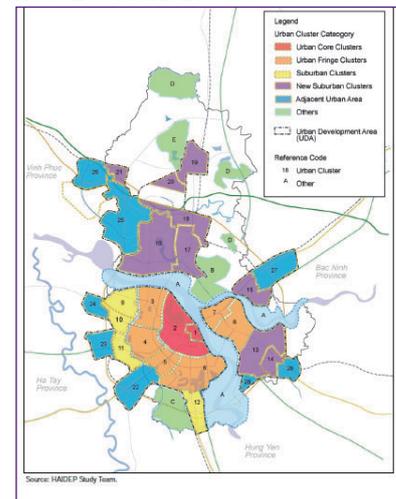
Die Bildung von urbanen (innerstädtischen) Clustern, welche sich in ihrer Identität voneinander unterscheiden wird angeregt. Die vorgeschlagenen Cluster müssen unter einer gemeinsamen Vision der Stadt entwickelt werden. Abb. E.9.HAIDEP Urbane Cluster, zeigt die verschiedenen Cluster.

Abb. E.8.HAIDEP Wachstumsstrategie



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Vol.1 Master Plan Study. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.14-2.*

Abb. E.9.HAIDEP Urbane Cluster



Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.7-12.*

### Resümee

Bei genauerer Betrachtung ist die angestrebte morphologische Entwicklung auf der Stadtebene eher fragwürdig. Die Ausdehnung des Stadtgebietes wird nicht detailliert geplant, sondern lediglich in sämtliche Zonen, welche sich nicht im Grünland befinden, erlaubt. Selbst die Zone zwischen dem Stadtgebiet und dem Flughafen wird in der vorgeschlagenen Entwicklung komplett urbanisiert. Ohne die konzentrierte Urbanisierung in bestimmten Gebieten wird jedoch die Planung und Gestaltung der notwendigen Infrastruktur und Management Systeme nicht möglich sein. Stadtnahe Zentren sind in der regionalen Betrachtungsweise als Ausgleichszentren, in der städtischen Betrachtungsweise jedoch als Stadtgebiete betrachtet. Die gewünschte Verlagerung der Bevölkerung in die Stadtrandgebiete, bei gleichzeitiger Verlegung der Industriegebiete in diese Zone ist im höchsten Maße anzuzweifeln. Der vorliegende Plan initiiert viel Verkehr und vor allem eine Reihe an Konfliktsituationen im Stadtgebiet. Bei Betrachtung auf der Stadtebene fehlen polyzentrische (Dezentralisierungs-) Ansätze also komplett.

### ii. Verkehrsinfrastruktur

Die Hauptaufgaben bei der urbanen Infrastruktur sind die Separation von Verbindungen mit innerstädtischer und urbaner Transportfunktion, die Entwicklung eines klaren radialen Verkehrssystems, die Entwicklung des UMRT-Systems, die Entwicklung der Binnengewässer für Transport und Services und die Entwicklung der sekundären und tertiären Straßen.

Die Konfiguration des lokalen und Verteilungsnetzwerks in Long Bien und Gia Lam soll, als eine der Hauptmaßnahmen, verbessert werden. Ferner soll ein Rasternetzwerk entstehen welches den Zugang zu Primärstraßen erleichtert. In den nördlichen Bezirken Dong Anh und Soc Son muss das Sekundärnetzwerk mit dem vorgeschlagenen Plänen für die urbane Entwicklung abgestimmt werden und verbesserter Zugang zum urbanen Primärnetzwerk geschaffen werden.

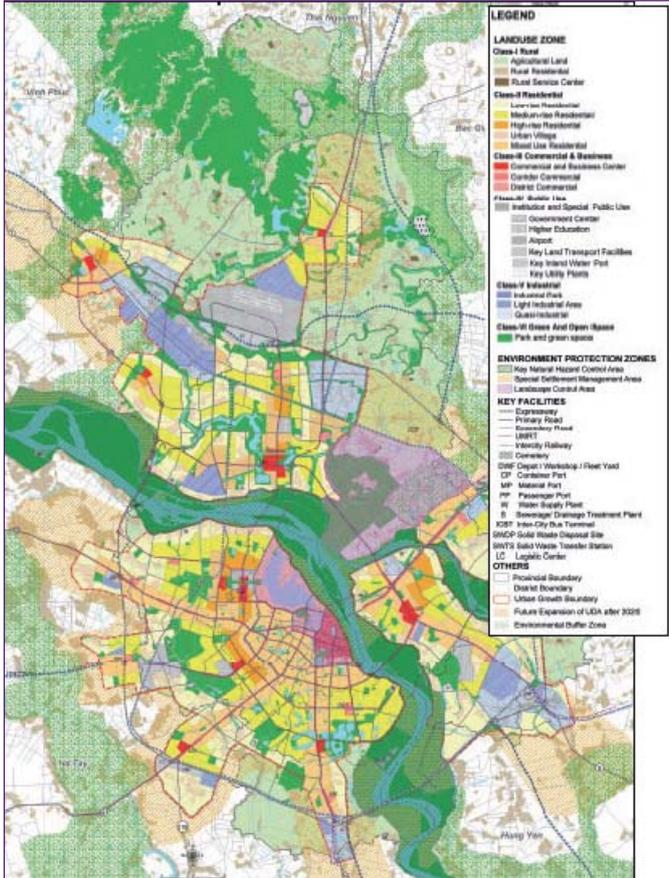
### Resümee

Die Verbesserung der Erreichbarkeit nach Dong Anh und Gia Lam kann als erster Ansatz einer Dezentralisierungsstrategie gewertet werden. Sonstige Maßnahmen finden sich lediglich im zentrumsnahen Gebiet.

### E.1.4. Zusammenfassung

Abb. E.10.HAIDEP Masterplan zeigt die vorgeschlagene Entwicklung des HAIDEP-Teams. Durch die umfassende Datenerhebung und -grundlage in der Studie wird die Betrachtung des gesamten Gebietes der Stadt Hanoi erstmals möglich. Die Karten zeigen deutlich das Entwicklungsgefälle und die Unterschiede der Stadt und ihres Umlandes. Die Studie stellt also einen wichtigen Schritt in Richtung Stadt-Umland-Konzept dar,

Abb. E.10.HAIDEP Masterplan



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary.* Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.35.

welcher als Ausgangspunkt für eine Dezentralisierungsstrategie gelten könnte. Die kommerziellen Zentren sind klassisch in den Stadtteilzentren zu finden. Stadtentwicklungsflächen sind beinahe über das gesamte Gebiet verteilt. Die Flächen zur Industriellen Weiterentwicklung finden sich jedoch scheinbar willkürlich verstreut, mit einer leichten Konzentration auf das Gelände rund um den Flughafen.

Grundsätzlich werden strukturelle Ansätze in der Studie eher vernachlässigt. Der Fokus liegt wie so oft auf der Ausgestaltung einzelner Projekte oder Detailplanung von bestimmten Gebieten. Alle vier Pilot-Projekte der Studie befinden sich im städtischen Gebiet von Hanoi. Dies unterstreicht wiederum den Fokus der Erstellung des Masterplans auf das vorhandene urbane Gebiet. Die Dezentralisierung und Verbesserung der Netzwerke sind zwar

teilweise Inhalt des Projektes, stehen jedoch keinesfalls im Vordergrund.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich polyzentrische Ansätze in der Ausarbeitung der regionalen Entwicklung finden. Nachdem das Hauptaugenmerk jedoch auf der Stadtentwicklung liegt, sind hier nur wenige konkrete Maßnahmen geplant. Auf der Stadtebene finden sich keinerlei polyzentrische Ansätze oder Dezentralisierungsstrategien wieder. Dies könnte mit der Wahrnehmung der Stadt als solche zusammenhängen<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Wie im einleitenden Kapitel beschrieben, handelt es sich räumlich betrachtet eher um eine Provinz oder Region.

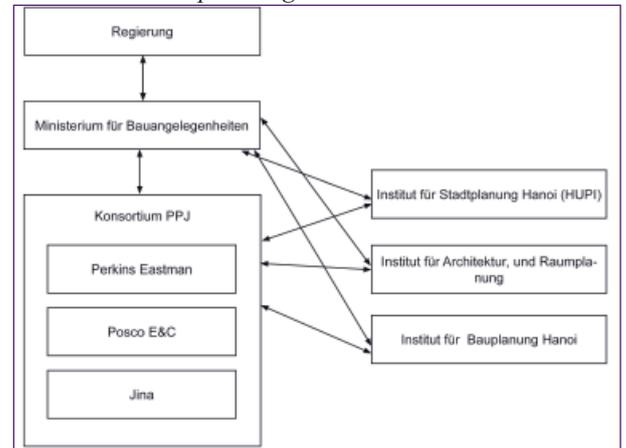
## E.2. Der Konstruktionsmasterplan von Hanoi bis 2030

### E.2.1. Generelles

#### Team

Die Regierung hat das Ministerium für Bauangelegenheiten zur Ausarbeitung eines Masterplans für die Stadt Hanoi beauftragt. An dem Masterplan arbeiten drei ausländische, sachbearbeitende Firmen. Diese sind: Perkins Eastman (ein Amerikanisches Unternehmen), sowie Posco E&C und Jina aus Südkorea. Die Firmen gründeten zur Durchführung des Projektes ein gemeinsames Konsortium (PPJ). Des Weiteren sind einige Unterauftragnehmer beratend tätig, wie zum Beispiel das Institut für Architektur, und Raumplanung (VIAP) und das Bauplanungsinstitut Hanois. Planmäßig soll das Projekt im Juni 2010 fertiggestellt werden. Abb. E.11. Masterplan Organisation, zeigt die Organisation des Projektes. Die Beschäftigung von ausländischen Beraterfirmen hat laut Hoang Long (HUPI) Vor- und Nachteile. Ausländische Berater bringen neue Ideen und helfen die Planung besser zu verstehen, jedoch verstehen sie oft die vorherrschende Situation schlecht und gehen nicht auf vietnamesische Eigenheiten ein. Abb. E.12. zeigt Herrn Hoang Long, Raumplaner vom Institut für Stadtplanung Hanoi im Interview mit der Verfasserin.

Abb. E.11. Masterplan Organisation



Quelle: eigene Darstellung.

Abb. E.12. Herr Hoang Long



Quelle: eigenes Bild.

#### Inhalt

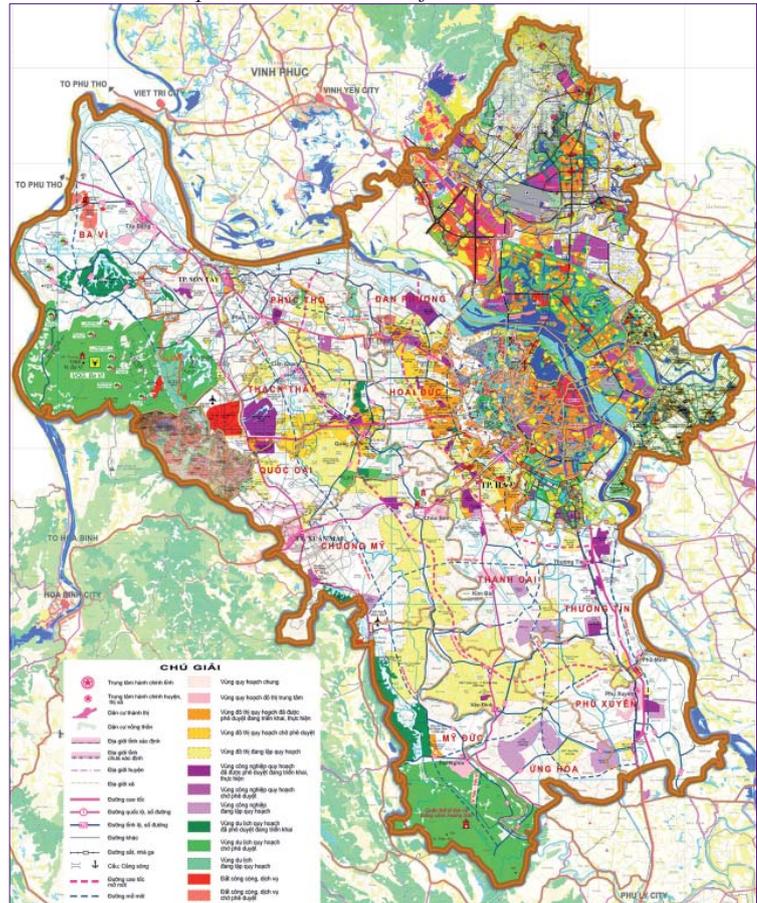
Nachdem der Plan noch nicht fertig gestellt wurde, sind die meisten Informationen diesbezüglich ziemlich vage und teilweise widersprüchlich. Die Pläne werden im Moment noch ständig verändert und bearbeitet, sodass hundertprozentige Aussagen zu dem Thema noch nicht möglich sind. Ein großer Teil des Plans soll aus dem alten Masterplan übernommen werden (Hoang Long; 3.9.2009; Interview).

**Vision**

Abb. E.13. Masterplan 2020 Vorentwurf, zeigt ein Zwischenprodukt der Gesellschaft für Stadtplanung und Entwicklung. Gelbe Bereiche zeigen Wohngebiete (dunkelorange - schon vorhanden, hellorange - im Ratifizierungsprozess, hellgelb - geplant). Es lässt sich deutlich die ringförmige Erweiterung des Siedlungsgebietes, mit den neuen Wohnzonen erkennen. Durch einen schmalen Grünstreifen getrennt, sind riesige Flächenanteile (ca. 30km vom Zentrum) für die Wohnnutzung vorgesehen. Hierbei ist keine Konzentration zu erkennen. Die Bebauung befindet sich entlang der neu geplanten Ringstraße 4.

In violett sind die Industriegebiete dargestellt (dunkelviolett - schon vorhanden, Mittelviolett - im Ratifizierungsprozess, Hellviolett - geplant). Auch hierbei lassen sich nur wenige Cluster erkennen. Die vorgeschlagenen Gebiete für industrielle Nutzung sind gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Grün sind die für den Tourismus vorgesehenen Gebiete eingefärbt. Allein die Bezeichnung der Grünflächen als „Tourismusflächen“ weist schon auf den Fokus der wirtschaftlichen Nutzung des gesamten Stadtgebiets hin. Hier werden nur wenige Flächen zur zukünftigen Nutzung vorgeschlagen. Rot sind für Serviceeinrichtungen reservierte Zonen. Das neue Universitätsgebiet im Westen der Stadt ist deutlich erkennbar. Auch die Straßenplanung findet sich schachbrettartig auf dem gesamten Stadtgebiet verteilt. Die Schwerpunktsetzung fehlt komplett, was den Plan erstens, aufgrund der Menge an vorgeschlagenen Änderungen nicht durchführbar macht, und zweitens die schon vorherrschende Zersiedlung fördert.

Abb. E.13. Masterplan 2020 Vorentwurf



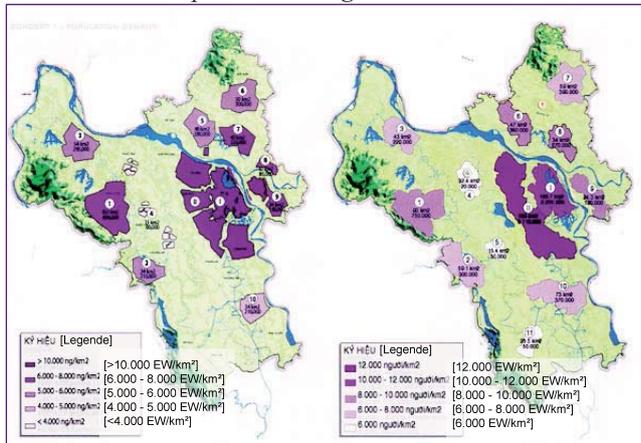
Quelle: Herr Pham Hung Cuong, Gesellschaft für Stadtplanung und Entwicklung.

## E.2.2. Planung

Das zuständige Team hat zwei Vorschläge für die weitere Entwicklung ausgearbeitet. Abb. E.14. Masterplan Vorschläge, zeigt die beiden Vorschläge zur weiteren Entwicklung der Stadt.

Im ersten vorgeschlagenen Entwurf werden zwei große Satellitenstädte angrenzend an einen zehn bis zwölf Kilometer breiten Grüngürtel, neben dem Day Fluss und dem Tich Fluss gegründet. Nachdem die Verkehrsverbindung in fünf bis zehn Jahren kein Problem mehr darstellen wird, muss das administrative Zentrum nicht im Zentrum der Stadt liegen. Es soll, laut diesem Entwurf nach Westen verlegt werden. Der zweite Entwurf ist

Abb. E.14. Masterplan Vorschläge



Quelle: ASUHI [construction & architectural e-magazine] (2009):  
 URL: <http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-quy-hoach-xay-dung-ha-noi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html>.

weniger radikal und orientiert sich mehr an vorherrschenden Strukturen und Plänen. Das administrative Zentrum ist der Ausgangspunkt, von welchem verschiedene Satellitenstädte, und Gebiete für Wohnbau, erreichbar sein sollen.

Ein neuerer Entwurf kombiniert die beiden Pläne. Das Zentrum von Hanoi soll demnach nach Westen ausgeweitet werden und das neue administrative Zentrum soll sich ebenfalls im Westen des Stadtgebietes befinden.

### Grünkorridor

Das Kernstück der Planung bildet ein Grünkorridor, welcher sich über weite Teile der ehemaligen Provinz Ha Tay erstreckt. Der Korridor soll die vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen vor Bebauung schützen, und eine weitere Zersiedelung verhindern. Er folgt dem Lauf der Überschwemmungsgebiete des Day Flusses und des Tich Flusses. Laut aktuellem Status der Pläne<sup>1</sup>, werden 70% der Flächen zum Grünkorridor und 30% der Stadt für die Bebauung genutzt. Während zwei Drittel des Korridors streng vor industrieller Bebauung geschützt werden sollen, soll das restliche Drittel Bebauung erlauben, welche den Charakter des Grünkorridors nicht zerstört. Der Unterschied zwischen einem Grüngürtel und einem Grünkorridor ist, dass der Grüngürtel strikt vor Bebauung geschützt wird, während die Ausgestaltung eines Korridors flexibler ist und bestimmte Aktivitäten erlaubt. Der Korridor soll eine Grenze um das Zentrum bilden um unkontrollierte Zersiedelung zu verhindern. Dies gibt den Satellitenstädten die Chance sich kompakter und wettbewerbsfähiger zu entwickeln.

Ferner fördert der Korridor die Verringerung der Einwohnerdichte im Zentrum. Nicht zuletzt dient er natürlich als Erholungsstandort für diese, und nachfolgende Generationen. Abb. E.15.Masterplan Grünkorridor,

Abb. E.15.Masterplan Grünkorridor



Quelle: ASUHI [construction & architectural e-magazine] (2009): URL:<http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-quy-hoach-xay-dung-hanoi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html>.

Des Weiteren wird die Gründung von Innovationsclustern, um das Potenzial für Ökotourismus, hightech Landwirtschaft und kulturelle Ausbildungs- und Technologiezonen zu erhöhen, angeregt. Eine Verbindung zwischen dem Nationalpark Ba Vi und dem Zentrum soll die „grüne Linie“ des Plans unterstreichen.

### Urbane Gebiete

Die urbanen Gebiete gliedern sich in 50% neu entstehende Städte und 50% der Flächen für bereits bestehende Städte. Das Hauptaugenmerk bei der Entwicklung der Industriezonen, soll im Osten auf der Strecke zwischen dem Zentrum und der Verbindung zu Hai Phong liegen. Der Bezirk Soc Son soll zu einem Industrie-Service- und Tourismusknotenpunkt, mit Co Loa im Zentrum, entwickelt werden. Des Weiteren enthält die Planung den Bau eines neuen internationalen Flughafens in Phu Xuyen. Fabriken werden nach außerhalb der Stadt, in Areale mit Vergnügungsparks und Potenzial für Grünraum verlegt.

### Satellitenstädte

Welche Städte in Zukunft als Satellitenstädte fungieren sollen, ist noch nicht klar. Herr Pham Hung Cuong und Herr Hoang Long nennen Son Tay, Hoa Lac und Xuan May als Fixpunkte<sup>1</sup>. Abb. E.16.Son Tay und E.17.Xuan Mai zeigen die genannten Ansiedlungen zum heutigen Zeitpunkt. Die erwarteten Einwohnerzahlen sind 850.000EW in Hoa Lac, 600.000EW in Son Tay und 850.000EW in Xuan Mai. Des Weiteren soll in den nächsten Monaten an der Planung der Verbindungen des Zentrums mit anderen Städten gearbeitet werden. Ein weiteres vorgeschlagenes Projekt ist der Bau einer U-Bahn zur Erschließung des Flughafens.

Abb. E.16.Son Tay



Quelle: eigenes Bild.

Abb. E.17.Xuan Mai



Quelle: eigenes Bild.

<sup>1</sup> Pham Hung Cuong; 27.8.2009; Interview; Hoang Long; 3.9.2009; Interview.

### E.2.3. Resümee

Das Hauptziel, Hanoi als erste nachhaltige Hauptstadt zu entwickeln wird als nicht durchführbar erachtet. Der Vergleich mit Weltstädten ist nicht wirklich möglich, da Hanoi momentan nicht als „global city“ betrachtet werden kann. Die Planung ist weitestgehend illusorisch und geht nicht auf die Eigenheiten der Stadt ein. Die Gesamtplanung erweckt den Eindruck, dass Hanoi zu einer gesichtslosen Weltstadt entwickelt werden soll. Die gesamte Bestandsanalyse fehlt wiederum. Das gesamte Stadtgebiet tatsächlich als solches zu betrachten, und urbanisieren zu wollen, ist nicht zielführend. Viel angemessener wäre die Planung funktioneller Knoten und Verbindungen zwischen diesen. Die momentanen Planungen enthalten flächenmäßig zu viel Siedlungsgebiet. Bei einer Widmung derartig riesiger Flächen, kann die ausreichende Ausstattung dieser mit sozialer und technischer Infrastruktur nicht gegeben werden. Der Abbau der Disparitäten durch Entwicklung der ländlichen Gebiete und bessere Verflechtung der einzelnen Ansiedlungen, sollte einen größeren Stellenwert besitzen, als die bloße Widmung weiterer Siedlungsflächen, welche durch ihre schlechte Ausstattung und funktionelle Durchmischung, den Druck auf das Zentrum nur noch verstärken werden. Eine weitere Spezialisierung auf funktionale Verflechtungen und strategische Entwürfe für das Gebiet wäre wünschenswerter als die vorliegende Stadtentwicklungsstrategie. Auf die Spezialisierung und identitätsstiftende Ausgestaltung der einzelnen Knoten wird nicht eingegangen. Grundsätzlich wird die immense Wachstumsstrategie, bemängelt. Bei einem derartigen Mangel an notwendiger Infrastruktur, gleichzeitig ein derartiges Wachstum in einer Stadt anzustreben, ist nicht zielführend.

### Grünkorridor

Der geplante Grünkorridor ist zwar an sich ein positiver Entwicklungsschritt, die schon jetzt gemachten Kompromisse betreffend der erlaubten Bebauung und genauen Ausgestaltung des Korridors, lassen bereits an dessen Wirkung zweifeln. Der im letzten Entwurf übriggebliebene Grünkorridor füllt lediglich den Platz zwischen nicht zur Bebauung geplanten Gebieten, hat aber keinesfalls die Ausgestaltung derer beeinflusst. Er besteht aus den Restflächen, die von der Planung anderer Funktionen übriggeblieben.

### Urbane Struktur

Die vorgesehene Fläche für urbanisiertes Gebiet ist zu groß und die gleichzeitige Erreichung dieses Ziels und jenes einer grünen Stadt nicht durchführbar. Der grundsätzliche Plan der Einrichtung mehrerer Satellitenstädte ist als Ansatz einer Dezentralisierungsstrategie zu werten. Erstmals wird hierbei auch die Wichtigkeit einer Erschließung durch den öffentlichen Verkehr betont. Die, laut den neuesten erhältlichen Planungen, geplante Infrastruktur umfasst jedoch sehr weite Strecken und wird deshalb als nicht durchführbar erachtet. Es mangelt

grundsätzlich an Konzentration auf bestimmte Bereiche. Des Weiteren ist der geplante Flughafen viel zu weit vom Zentrum entfernt vorgesehen. Eine Konzentration der Industriegebiete wäre wünschenswert. Zwar werden einige Hauptentwicklungsgebiete genannt, diese decken jedoch einen sehr großen Bereich des Gebietes ab. Wie schon in vorangehenden Planungen wird die Verlegung der Gebiete an den Stadtrand bemängelt. Dies hätte nur eine zeitliche Verschiebung der Nutzungskonflikte zur Folge.

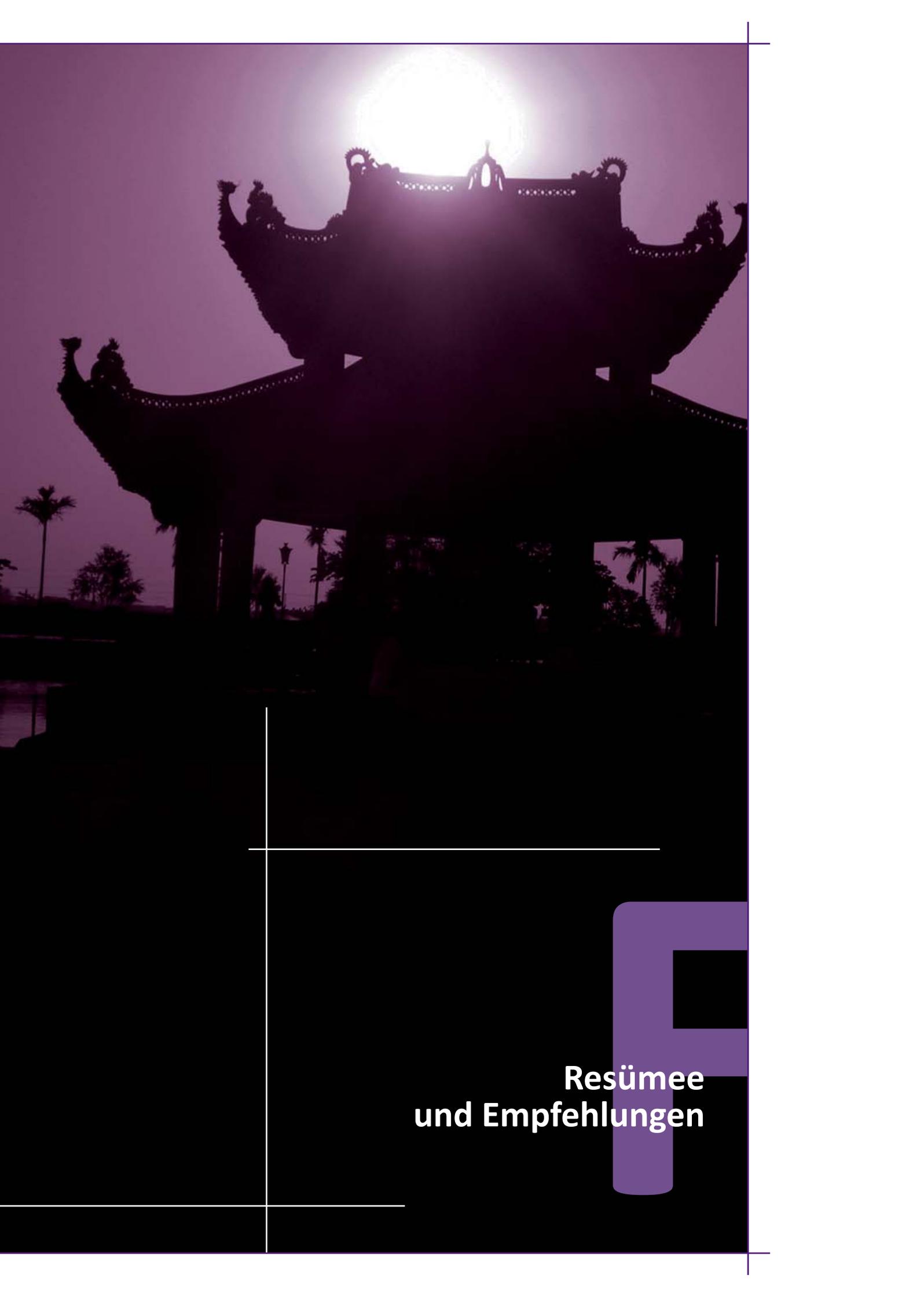
### **Soziale Infrastruktur**

Obwohl noch ziemlich vage, können die Ziele der sozialen Infrastruktur deutlich als Schritt in Richtung Gründung weiterer Zentren bewertet werden. Mehrere Satellitenstädte sollen mit sozialer Infrastruktur mit Zentrumsfunktion versorgt werden. Hier bleibt die genauere Gestaltung der Planung abzuwarten.

### **Verkehr**

Die Planung der Ringstraße 4, welche aus dem letzten Masterplan übernommen werden soll, wird im höchsten Maße angezweifelt. Sie befindet sich durchwegs auf ländlichem Gebiet und stellt keine Verbindung potenzieller Ausgleichsstädte dar. Des Weiteren wird die Grundstücksspekulation in den Bereichen rund um die Ringstraße steigen.

Die momentan erhältlichen Information zum neuen Masterplan decken lediglich die morphologische Gestaltung der Provinz ab. Wie sehr oft in der Raumplanung in Vietnam ist die generelle Richtung des Plans offensichtlich noch nicht klar, trotzdem werden teilweise schon sehr detaillierte Informationen bekanntgegeben (Beispielsweise die Lage des neuen Flughafens, oder einiger großer Projekte). Dies spiegelt den Einfluss der Investoren und Politiker auf die Planung wieder. Die momentane Fassung des Masterplans ist ein typisches Beispiel für idealistische, jedoch zumeist unrealistische Planung in Vietnam. Administrative Reformen sowie Maßnahmen zur Implementierung fehlen (noch). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aufgrund der wenig fortgeschrittenen Planung noch keine detaillierten Aussagen zum Thema Polyzentralität im Masterplan zu machen sind. Es finden sich in der Formulierung der Visionen und Ziele einige polyzentrale Ansätze wieder. Die vorhandenen Pläne lassen jedoch an der gelungenen Ausführung einer Dezentralisierungsstrategie zweifeln.



## Resümee und Empfehlungen



## F.1. Anwendbarkeit westlicher Modelle in Hanoi

Bevor man versucht Modelle auf bestimmte Städte anzuwenden, muss man feststellen, dass jedes Modell und jede Theorie immer Kind seiner Zeit ist. Sie sind unter bestimmten Rahmenbedingungen in einer bestimmten Umgebung entstanden, und deswegen auch von diesen beeinflusst. Es gibt kein allgemein gültiges Modell. Ein Modell stellt immer nur einen Vergleichswert dar. Beispielsweise kann das Ringmodell von Burgess im engen Sinn nur für Chicago selbst gelten. Bei einer Relativierung der Aussagen und Anpassung der Rahmenbedingungen ist die Anwendbarkeit sehr viel breiter.

### F.1.1. Stadtgründungsphase

Schon die Gründung der Städte in Hanoi fand, wie jene europäischer Städte, unter demselben Spannungsfeld von geistlichen (Zitadelle, Kirche) und weltlichen (Markt) Kräften statt.

#### Ringmodell

Auch in Hanoi finden sich mehr oder weniger homogene Zonen ringförmig um das Zentrum verteilt wieder. Jedoch hat das im Modell immer wieder angesprochene „Wachstum der Stadt“, aufgrund kommunistischer Politikweisen, so nicht stattgefunden. Das Wachstum geschah vorerst viel langsamer. Die topographische Lage direkt am Hong Fluss führt zu differenzierter Ausbreitung in den Norden der Stadt. Des Weiteren führt die Geschichte der Stadt zu zahlreichen Abänderungen des Konzepts. Beispielsweise wurde das „französische Viertel“ zur Zeit der Kolonialisierung von Hanoi, südlich der eigentlichen Altstadt gegründet und bildet bis heute ein eigenes Viertel. Die illegale Zuwanderung nach der Öffnung im Jahr 1986 bildete ein komplett durch Marginalbebauung definiertes Viertel entlang des Hong Flusses. Der Fluss stellt hier bis heute eine eindeutige Barriere für die Stadtentwicklung dar. Als Gemeinsamkeit mit der Stadtstruktur in Hanoi fällt das heutige, dicht bewohnte, aber sich langsam zum Geschäftsbezirk mit modernen Supermärkten, und internationalen Restaurantketten entwickelnde Zentrum (siehe Abb. F.1.Geschäftsviertel), sowie die neuen Wohngebiete auf, welche sich (mit Ausnahme der nördlich des Hong Flusses befindlichen Gebiete) ringförmig um die Stadt ausdehnen. Dies kann auf den momentan drastischen Zuzug, sowie die Verbesserung der Verkehrsbedingungen zurückgeführt werden. Auch in Hanoi kommt es zu immer weiterer Differenzierung der Tätigkeiten. Es können also einige Parallelen der Determinanten zwischen

Abb. F.1. Geschäftsviertel



Quelle: eigenes Bild.

der Ausgangslage in Chicago (in den 20er Jahren) und jener des heutigen Hanoi hergestellt werden. Es ist anzunehmen, dass sich die einzelnen homogenen Bereiche der Stadt durch die fortschreitende Individualisierung und Spezialisierung ihrer Bewohner weiter ausbilden.

### Sektorenmodell

In Hanoi bildet sich dieses Modell weit deutlicher ab, als das Ringmodell. Besonders auffällig ist im Moment der sich von der Stadtmitte ausbreitende „Golden Lake“-Sektor. So wird das neue Gebiet für Bewohner der gehobenen Schicht um den Ho Tay genannt, welches sich immer weiter ausbreitet. Bodenpreise in diesem Sektor übersteigen zum Teil schon die innerstädtischen Preise. Auch die Ausbreitung der Industriegebiete geschieht, wie in dem Modell erläutert, entlang von wichtigen Verkehrsachsen. Im Moment ist dies vorwiegend die Verkehrsachse Richtung Norden, welche den Flughafen mit der Stadt verbindet. Jedoch wird vermutlich auch der Hoa Lac Highway in Zukunft eine weitere Achse für industrielle Entwicklung bilden (siehe Abb. F.2.Hoa Lac Highway in Bau).

Abb. F.2.Hoa Lac Highway in Bau



Quelle: eigenes Bild.

Abb. F.3.Ha Dong



Quelle: eigenes Bild.

### Mehrkermodell

Auch im Siedlungsgebiet Hanoi befinden sich mehrere ehemalige Handwerksdörfer. Aufgrund der, im Vergleich zu europäischen Städten, langen Geschichte der Stadt besitzen diese Dörfer keinerlei Kernfunktionen mehr. Dies ist erstens der Fall, nachdem die alten Handwerksdörfer niemals Kernfunktionen nach heutigen Gesichtspunkten erfüllt haben und zweitens, da sich die Dörfer zum Großteil schon dem Stadtkern angepasst haben. Von einer Eingliederung von Vorstadtgemeinden kann man lediglich im Fall von Ha Dong im Süden sprechen. Abb. F.3 Ha Dong, zeigt die Verbindung nach, und gleichzeitige Hauptstraße von Ha Dong.

### Determinanten der Stadtentwicklung

Obwohl die zuvor angesprochenen Modelle in kapitalistischen Staaten entstanden sind, können diese, zumindest teilweise, auf Hanoi angewendet werden. Das Stadtbild differenziert sich aus, weil nicht für alle Nutzungen gleiche Bereiche gleich geeignet sind. Bei gesellschaftlicher Entwicklung (Industrialisierung, Tertiärisierung, Globalisierung, soziale Veränderungen) und daraus resultierender Veränderung der gewünschten Nutzungen, für welche anderen Bereiche geeigneter erscheinen, verändert sich das Stadtbild. Dies geschieht sowohl in Europa als auch in Asien.

Obwohl sich in Hanoi sämtlicher Boden im Besitz des Staates befindet, wird die Entstehung der angesprochenen (kapitalistischen) Strukturen gefördert. Dies erklärt sich daraus, dass der Boden gar keinen Wert an sich besitzt, sondern lediglich einen Preis für dessen Nutzung, egal ob dieser gepachtet oder gekauft wird. Die erwarteten Mieten bestimmen also den Bodenpreis und nicht umgekehrt (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.127). Auch der Staat möchte maximale Einnahmen aus dem Boden ziehen (siehe Kapitel B.1.2. Weitere Modelltheorien). In Vietnam ist die Pflicht des Staates, die Bodenpreise den Marktpreisen anzugleichen sogar gesetzlich verankert. Für einfache theoretische Konstrukte, ist aufgrund der ökonomischen Orientierung von staatlichen Entscheidungen der Sozialismus also nicht von großer Bedeutung und der Wettbewerb einzelner Nutzergruppen in der Stadt gestaltet sich ähnlich wie in Europa.

Da im Gegensatz zu demokratisch geführten Staaten, in Vietnam auch so gut wie niemals Förderungen für sozial schwächere Nutzergruppen (eg. Wohnbauförderrung) ausbezahlt, oder Kompensationszahlungen des Investors bzw. Beteiligung am Bau der Infrastruktur verlangt werden, kommt das Marktsystem momentan<sup>1</sup> noch viel stärker zum tragen und lässt Disparitäten weiter steigen<sup>2</sup>.

Dies ist erst seit der marktwirtschaftlichen Öffnung des Landes der Fall. Bevor dieser Zeit war der Bodenmarkt streng reguliert und fremdländischen Investoren war es quasi nicht möglich<sup>3</sup> im Land zu Investieren. Zu dieser Zeit wurde der Wohnungsmarkt vom Staat fast zur Gänze ignoriert, was zu einem erheblichen Wohnraummangel führte, welcher bis heute noch nicht ausgeglichen ist. In der Phase des strengen kommunistischen Regimes sind also weder ökonomische noch ökologisch-soziale Theorien anwendbar.

---

<sup>1</sup> Wenn der Staat zwar Investitionen von ökonomisch weit überlegenen Firmen zulässt, jedoch gleichzeitig nicht mit der Bereitstellung sozialer und technischer Infrastruktur für unterlegene Nutzergruppen nachkommt.

<sup>2</sup> Dies dürfte ein Grund dafür sein, dass die Existenz „echter“ kommunistischer Staaten heute oft bestritten wird. Die noch übriggebliebenen kommunistischen Systeme gleichen eher Diktaturen, da sie nur durch eine Partei regiert werden, welche zumeist nach ökonomischer Nutzenmaximierung handelt.

<sup>3</sup> Nur über vietnamesische Beteiligung und komplizierte rechtliche Konstrukte und unter extremen Risiko.

*„In einem kommunistischen ökonomischen System, wo sämtliche wichtige Produktionsmittel und Instrumente des Transports in staatlichem Besitz sind, hängt die Weiterentwicklung der Nation zu einem großen Teil an der Planung dieser.“ (Costa, Frank J. et al.; 1988; Kap.1 S.1).*

Nach welchen Gesichtspunkten das Regime die Stadtplanung durchführt, liegt hierbei wohl an, durch die Geschichte geprägten, Individualentscheidungen. Bei Betrachtung der Stadt Hanoi muss man hierzu anmerken, dass der Staat es in den vielen Jahren des strengen kommunistischen Regime nicht geschafft hat, die Stadt neu zu planen, und deswegen die Stadtentwicklung in jener Zeit quasi stillstand.

Überdies wird durch Festlegung der Widmung die Nutzung nicht nur ökonomisch sondern auch politisch entschieden. Die Widmung gibt also den Rahmen für den „Markt“ vor. Hier ist ebenfalls anzumerken, dass auch in Europa der Staat den Rahmen für die Planung vorgibt. Parallel zum obigen Absatz kann wieder festgestellt werden, dass der vorherrschende vietnamesische Staatsapparat sich (wie wir es auch aus der europäischen Raumplanung kennen) allzu oft den Wünschen des Marktes beugt und anpasst. Das Ergebnis ist ein Kompromiss privater und öffentlicher Planung. Dies gilt sowohl für kapitalistische als auch für kommunistische Staaten. So unterliegen auch die Nutzungsmuster des Kommunismus teilweise jenen der sozialen Schule. Auf die Frage wie derzeit mit dem Investorendruck umgegangen wird, antwortet Herr Pham Hung Cuong ehrlicherweise mit:

*„Gar nicht, Im Moment ist alles erlaubt. Es gibt viele Pläne, doch in der Realität hat sich ein freier Markt etabliert in dem Menschen von überall kommen können und kaufen was sie wollen.“ (Pham Hung Cuong; 15.8.2009).*

Faktisch kann und will sich die Stadtentwicklung in der Regel nicht gegen die Erfordernisse des Marktes stemmen. Man spricht von einer „Marktgebundenheit der politischen Planung“. Dies ist der Fall da die Planungen der Stadt hauptsächlich durch private Eigentümer bzw. Investoren umgesetzt werden. Die Sinnhaftigkeit der Planungen des Staates sind also direkt an marktförmige Interessen gekoppelt. In Europa wie auch in Vietnam wird die Stadtplanung bereits zu einem Großteil von Investoren beeinflusst. Je schwieriger die Finanzlage der Stadt, desto eher wird diese auf Wünsche von Investoren eingehen. Dieser Behauptung zufolge ist der Einfluss privater Akteure in Vietnam enorm, was sich auch durch die momentane Stadtentwicklung bestätigen lässt (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.132).

Vorangegangene Überlegungen dürften auch ein Grund dafür sein, dass in allen vier kommunistischen Ländern der Erde<sup>1</sup> die Ungleichheit um ein Vielfaches größer ist als in den meisten kapitalistischen Ländern, obwohl sich generell das Wissen verbreitet hat, dass Kapitalismus Ungleichheit produziert.

---

<sup>1</sup> Nordkorea, Vietnam, China, Kuba

Bei einem Vergleich sozialistischer Städte mit kapitalistischen, zogen Friedrich und Brenner den Schluss, dass sich die untersuchten Städte im Kommunismus (Moskau, Warschau, Ost-Berlin) nur auf einer niedrigeren ökonomischen Entwicklungsstufe befinden als jene untersuchten Städte im Kapitalismus (Hamburg, Paris, London). Aus diesem Grund waren sie zwar nicht vollkommen gleich, aber doch strukturell ähnlich. Es soll jedoch nicht verschwiegen werden, dass das Ergebnis eines solchen Vergleichs zum Großteil von den untersuchten Merkmalen abhängig ist (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.122).

Wer entscheidet also letztlich über die Stadtentwicklung? Während die politische Richtung durchaus eine Rolle bei den Interventionen die durch den Staat getätigt werden spielt, ändert sie die Stadtstruktur grundsätzlich nicht. Die in Kapitel B angesprochenen Theorien haben also durchaus einen Erklärungsgehalt und der Handlungsrahmen der politischen Führung ist, obwohl nicht gänzlich unwichtig, sehr begrenzt (vgl. Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter; 2004; S.134).

### F.1.2. Lage Hanois im Transformationsprozess

Beim Versuch, die asiatische Stadt Hanoi mit dem Phasenmodell der Stadtentwicklung (siehe Kap. B.2. Das Vier-Phasen-Modell der Stadtentwicklung) abzugleichen, fallen etliche Parallelen zur Phase der Urbanisierung auf, welche sich in den vergangenen Jahren vollzogen hat. Die Industrialisierung wurde in den Städten Vietnams eingeleitet. Des Weiteren war in Hanoi in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum zu verzeichnen. Ein sich immer rascher vollziehender Urbanisierungsprozess sowie Landflucht, waren und sind ebenfalls zu beobachten. Damit hat Hanoi auch mit den typischen Folgen dieser raschen Urbanisierung zu kämpfen. Die Disparitäten zwischen dem wirtschaftlich erfolgreichen Zentrum und der unterentwickelten Peripherie in Hanoi sind immens. Die Umweltverschmutzung durch Industrie und Verkehr ist in manchen Bereichen bereits massiv. Die Luft- und Wasserqualität in einigen urbanen Gebieten und Industriezonen verschlechtert sich zusehens. Vielerorts fehlt die entsprechende technische Infrastruktur um das Problem zu lösen. Die Folge sind gesundheitliche Probleme und Zerstörung der Umwelt. Des Weiteren häufen sich Flutereignisse (siehe Abb. F.4.Flut in Hanoi 2008) und Wasserknappheit. Durch die aktive Förderung polyzentrischer Züge könnte dieser unliebsamen Entwicklung entgegengewirkt, und so das gesamte Potenzial des Stadtgebietes ausgenutzt werden.

Abb. F.4.Flut in Hanoi



Quelle: eigenes Bild.

Ferner ist die momentane axiale Ausbreitung der Stadt entlang der Hauptverkehrsachsen typisch für die Phase der Urbanisierung. Auch der wirtschaftliche Übergang vom Agrarsektor zum Industriesektor ist zu beobachten. Anders als in Europa jedoch geht dieser Prozess nicht einher mit der Errungenschaft technischer Fortschritte in der Agrarwirtschaft. Immer noch werden selten Maschinen zur Reisernte eingesetzt und Prozesse der Spezialisierung und Arbeitsteilung sind nicht Alltag. Dadurch könnte es rascher zu einer Unterproduktion von Lebensmitteln kommen. Des Weiteren steigen die Einkommensunterschiede, falls dieses Problem nicht gelöst werden kann, ins Unermessliche.

Ein weiterer Unterschied zur Phase der Urbanisierung in europäischen Städten ist die Zeitspanne, in welcher sich diese vollzog (vollzieht). Gestern noch ein agrarisch geprägter Staat, verzeichnet Vietnam seit Jahren höchste Wachstumsraten im BIP. Ein Erklärungsversuch für die Geschwindigkeit der Entwicklung ist das bereits vorhandene globale Netzwerk. Die frühen Phasen der Stadtentwicklung und Industrialisierung gingen in Europa mit der langsamen Globalisierung sowie der Entwicklung fortschrittlicher Produktionsweisen etc. einher. Der schon vorhandene globale Markt sowie das schon vorhandene technische Wissen in manchen Bereichen beschleunigten die Phase der Industrialisierung in Hanoi und lassen Formen der Städte während der Industrialisierung Europas mit jenen der Postmoderne verschwimmen. In Europa wurde die Urbanisierung durch die Industrialisierung, quasi als natürlicher Entwicklungsprozess, eingeleitet. In Hanoi wurde sie durch die zumindest teilweise Aufgabe des Kommunismus und damit verbundene Einbindung in den Weltmarkt (welche jedoch auch die Industrialisierung in Vietnam einläutete) herbeigeführt. Man kann also sagen, dass die natürlichen Entwicklungsphasen der Stadt stärker von anderen Ereignissen (Ereignissen auf dem Weltmarkt, kommunistische Politikführung) beeinflusst werden als bei europäischen Städten.

Die Phase der Urbanisierung wurde in Hanoi also, mitsamt all ihrer negativen Effekte, bereits vollendet, und es sind Tendenzen in Richtung Suburbanisierung zu erkennen. Durch den raschen Vollzug treffen die Stadt Urbanisierungsprobleme schwerwiegender, als vergleichsweise in europäische Städte.

Die Auslagerung der Bevölkerung und Beschäftigung in das Stadtumland ist das Hauptmerkmal der Suburbanisierung. Abb. F.5.Metro zeigt den ersten Supermarkt im suburbanen Raum von Hanoi. Auch in Hanoi sind seit einigen wenigen Jahren größere Wachstumsraten in den

Abb. F.5.Metro



Quelle: eigenes Bild.

Abb. F.6. Ring Road 3 - in Bau



Quelle: eigenes Bild.

Abb. F.7. Ring Road 3 - fertiggestelltes Stück



Quelle: eigenes Bild.

Randzonen der Stadt zu beobachten. Dies ist durch den akuten Wohnungsmangel und schlechten Bedingungen in Zentrumsgebieten notwendig geworden und wurde durch die Steigerung der Einkommen sowie das Aufkommen von Individualverkehrsmitteln eingeleitet. Abb. F.6. und Abb. F.7., zeigen Teile der entlang des Stadtrandes verlaufenden Ringstraße 3 in Bau (Abb. F.6.), sowie einen fertiggestellten Teil (Abb. F.7.), welcher bereits von modernen Bauten umgeben ist. Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr spielen in Hanoi derzeit noch keine Rolle (über 90% des Verkehrs wird individuell abgewickelt). Durch die monofunktionale Gestaltung der Wohngebiete in den Randzonen, kommt es, wie auch schon in Europa, zu steigendem Verkehrsaufkommen. Jedoch findet das Wachstum des Umlandes (noch) nicht zu Lasten des Stadtkerns statt.

Die Straßendichte im Delta des Hong Flusses ist sehr gering. Die Entwicklung des Straßennetzwerks kommt nicht mit der raschen Entwicklung und Urbanisierung nach. Einige Abschnitte sind schlecht erschlossen und die Infrastruktur ungleich verteilt. Auch die technische Infrastruktur hinkt hinten nach. Durch das Fehlen eines adäquaten Angebots an öffentlichem Verkehr, werden die negativen Folgen der erhöhten Verkehrsbelastung Hanoi schlimmer treffen als europäische Städte. Des Weiteren ist zu befürchten, dass die Bildung von Nebenzentren, dadurch erschwert und verlangsamt wird. Die schon bestehenden Agglomerationsnachteile könnten also noch extremer als in Europa zum Tragen kommen.

Durch die Einbettung der Stadt in den Weltmarkt und das schon jetzige Bestehen von wissensbasierter Industrie und Wirtschaft könnten sich funktionelle Nebenzentren jedoch auch schneller bilden, als dies in Europa der Fall war. Die Defizite im Verkehr, würden dann nicht mehr so schwer wiegen. Es ist also möglich, dass die Stadt nicht sämtliche Phasen der europäischen Städte vollziehen wird, sondern sich schon relativ früher polyzentrische Züge herausbilden werden, wo funktionelle Verflechtungen im Vordergrund stehen. Dies allerdings vor dem Hintergrund der momentan beinahe monopolistisch ausgerichteten Stadtentwicklung.

Man kann die Stadtentwicklung in Hanoi grundsätzlich mit europäischen Modellen vergleichen und durch Erweiterung und Anpassung der Erfahrungen europäischer Stadtentwicklung versuchen Aussagen zur Weiterentwicklung zu treffen. Jedoch sind, wie bei allen Theorien nicht sämtliche Aussagen passend und aufgrund der zeitlichen Verschiebung der Ereignisse, und den damit einhergehenden Veränderungen der Umgebung (wie zum Beispiel der Entwicklung des Weltmarkts) einige Anpassungen vorzunehmen, welche direkte Voraussetzungen der Stadtentwicklung in Hanoi schwer machen.

## F.2. Implementierung von Polyzentralität und Empfehlungen

Polyzentralität als solches stellt ein Leitbild dar, ein Strukturmodell für eine bestimmte Region. Der Ansatz der Polyzentralität geht nicht näher auf die genaue Form der Implementierung ein, da diese auf jeder Ebene und in jeder Region anders erfolgen muss. Grundsätzliche Wege zur Erreichung der Polyzentralität können sein:

- Förderung der Komplementarität der Städte, um den direkten Wettbewerb zwischen den Städten zu verringern, und die Region insgesamt wettbewerbsfähiger zu machen.
- Bildung von Netzen kleinerer Städte in wenig besiedelten und wirtschaftlich schwächeren Regionen.
- Förderung der Zusammenarbeit von weiter voneinander entfernt liegenden Städten. Dadurch soll Erfahrungsaustausch generiert, und gemeinsame Ziele verfolgt werden.

Vom „European Spatial Planning Observation Network“<sup>1</sup> werden drei Typen von Politik-Instrumenten zur Förderung der polyzentrischen Entwicklung identifiziert. Diese werden in Folge diskutiert und bestehende Probleme, sowie Handlungsfelder in Hanoi erläutert. Sie sind, je nach Anwendungszeit und -ort unterschiedlich geeignet.

### F.2.1. Nicht-räumliche Planungsinstrumente

Dies betrifft administrative Reformen. Sie zielen darauf ab, strukturelle Hindernisse der Kooperation abzubauen. Hierzu zählen geeignete Formen des Government, und die Bildung von Institutionen, welche die Koordination der Aktivitäten der Städte übernehmen, und diese in eine strategische Richtung „drängen“. Beispielsweise fallen Förderungen in diese Kategorie.

Ein Problem stellt hierbei die Diskrepanz, zwischen der formalen Politik und jener, welche den Polyzentrisismus fördert, dar. Regierungen und Organisationen arbeiten in administrativ abgegrenzten Bereichen. Strategien innerhalb dieser Bereiche zu formulieren ist wegen ihrer (gewünschten) funktionalen Verflechtung jedoch oftmals nicht zielführend<sup>2</sup>. Des Weiteren sind die Verflechtungen von Städten und Regionen untereinander nicht in jedem Bereich gleich. Beispielsweise können kulturelle Verflechtungen geographisch von ökonomischen Abweichen. Es existiert also Grundsätzlich nicht die EINE Stadtregion, welche sämtliche Funktionen und Services in sich vereint und deswegen zur Bildung einer Region geeignet ist.

Die Herausforderung Hanoi im administrativen Sinne „polyzentralitäts-tauglich“ zu gestalten ist sicher die

---

<sup>1</sup> Netzwerk zur Beobachtung des Europäischen Raums.

<sup>2</sup> Im Fall von Hanoi wurde dieses Problem durch die Zusammenlegung der städtischen Bezirke mit seinem Umland weitgehend umgangen.

größte. Eine variable, informelle und flexible Zusammenarbeit, welche auf verschiedenen Akteuren beruht und sich verschiedene Netzwerke auf verschiedenen räumlichen Ebenen zu Nutzen macht wird in Zukunft notwendig sein. Hierbei ist die Verlagerung von Government zu Governance und von formellen zu mehr informellen Instrumenten, also auch eine Verlagerung zu polyzentrischer Politik und Verwaltung notwendig.

### Beachtung funktionaler Zusammenhänge

Das Feld der Raumplanung hat sich in den vergangenen Jahren in Hanoi drastisch verändert und erweitert. Der Fokus der Planung liegt traditionell stark auf der Projektplanung, funktionale Zusammenhänge werden nicht untersucht und in die Planung miteinbezogen. Eine Verschiebung des Fokus auf ganzheitliche Raumplanung, die versucht sämtliche Einzelaspekte miteinander zu verknüpfen sollte angestrebt werden. Dies würde einen erheblichen Umdenkprozess der politischen Führung des Landes voraussetzen.

### Dezentralisierung

Die Institutionen Hanois hinken in jeder Sicht der Entwicklung hinterher, und es wird schwer sein diese Diskrepanz zu überbrücken. Besonders stark tritt hierbei die Überforderung der Ämter im Dezentralisierungsprozess hervor. Grundsätzlich ist der Weg in Richtung Dezentralisierung der polyzentrischen Entwicklung förderlich und sollte aus diesem Grund auch weitergeführt werden. Hierzu fehlt jedoch momentan geschultes Personal auf sämtlichen Ebenen.

*„Vietnamesische Institute haben nicht die Kapazitäten um die jetzt anstehenden Aufgaben zu erfüllen. „Capacity Building“ ist so zu einem wichtigen Punkt in der vietnamesischen Raumplanung geworden.“ (Hoang Long; 3.9.2009).*

Trotz des Versuchs der Dezentralisierung ist aufgrund fehlenden Expertenwissens und der unübersichtlichen, weiten Verzweigung der Zuständigkeiten, teilweise ohne klar definierte Procedere, immer noch eine fehlende horizontale Verknüpfung zu beobachten, was in der Realität zu einem hohen Grad an Zentralisierung führt. Die Besetzung der Ämter und übersichtliche Festlegung der Zuständigkeiten wären ein wichtiger Schritt, die Dezentralisierung nicht nur auf dem Papier einzuführen, sondern tatsächlich umzusetzen.

Beispielsweise werden seit dem letzten Jahr mehr Gelder in Hanoi direkt an die einzelnen Bezirke vergeben. Diese sollen Pläne für den Bezirk erstellen und dürfen die Geldmittel so nach ihren Wünschen einsetzen. Da jedoch das Expertenwissen in den einzelnen Bezirken fehlt und die Zuständigkeiten nicht zu 100% geklärt sind, kommt es dazu, dass die Bezirke den Auftrag zur Erstellung des Plans und Verwendung der Gelder an die Stadtverwaltung (auf der Provinzebene) weitergeben. Obwohl also rein theoretisch eine Dezentralisierung stattgefunden hat, wird die Planung in der Realität noch immer zentral durchgeführt. Unter diesen Umständen

kann sich keine polyzentrische Struktur herausbilden, und der Fokus und somit auch der Druck auf das Zentrum von Hanoi wird sich weiter verstärken.

Die Stärkung der Selbstständigkeit und des Selbstvertrauens der einzelnen Bezirke, welche eine polyzentrale Entwicklung fördern würde, kann durch Ausbildung von Experten in den einzelnen Bezirken erreicht werden. Im Optimalfall unterliegt der Experte nicht dem kommunistischen Regime der Partei und handelt aus freien Stücken, um so das gesamte Potenzial des Bezirks auszuschöpfen.

Zwar trägt die politische Transformation des Landes zu immer weiterer Dezentralisierung der Politik bei, von einer Governance-orientierten Politik kann jedoch keinesfalls noch gesprochen werden. Im Fall von Hanoi kann die Zusammenarbeit also nur aus Zusammenarbeit verschiedener politischer Entscheidungsträger bestehen. Teilweise kann diese Zusammenarbeit durch die sozialistische Grundhaltung aller beteiligten Organisationen gefördert werden, sie schließt jedoch gleichzeitig das Entstehen informeller Strukturen und weitreichender Meinungsfreiheit komplett aus.

### **Top Down – Bottom Up**

Der Polyzentrismus wird zumindest theoretisch in den neuen Entwicklungsplänen für Hanoi schon angestrebt. Doch anstatt einen detaillierten Top-Down Ansatz der polyzentrischen Entwicklung zu geben, und damit von vornherein sämtliche Eigendynamik des Systems zu unterdrücken, kann es angemessener sein, die Entwicklung durch einen Bottom-Up Zugang zu fördern. Durch fehlende Einbindung der Bevölkerung wird nicht das gesamte vorhandene Potenzial genutzt werden, was vor allem bei einem Mangel an Experten zu nicht zufriedenstellenden Ergebnissen führt.

*„ Wie sie sehen gibt es jetzt in der Tat eine Öffnung. Viele ausländische Firmen kommen ins Land, um Handel zu treiben. [...] Das ist unter ökonomischen Gesichtspunkten eine Öffnung. Diese Öffnung kommt jedoch hauptsächlich Funktionären in führenden Positionen des Landes zugute, während das Volk arm bleibt. [...] Was die Politik betrifft, so gibt es keine Öffnung. Demokratie und Menschenrechte werden immer noch mit Füßen getreten.“ (Kotte, Heinz/Siebert, Rüdiger; 1997).*

Aus der ökonomischen Entscheidungsfindung des Staates (siehe letztes Kapitel) ergibt sich die Relevanz des Themas der Governance, welche das Verhältnis zwischen öffentlicher Steuerung und privaten Akteuren diskutiert. Hinsichtlich dieses neuen Bottom-Up-Prozesses, weg von direkter Konfrontation der Beteiligten hin zur Analyse der Entscheidungsprozesse ist Vietnam noch weit entfernt. Denn obwohl auch die Stadtplanung von Hanoi dem Druck privater Investoren unterlegen ist, bedient sie sich im Moment noch nicht des Mittels der Kommunikation und Partnerschaft, sondern versucht, mal länger mal weniger lang, dem ökonomischen Druck entgegenzuhalten, was jedoch aus Gründen der entstehenden Unternutzung nicht ewig möglich sein wird.

### Transparenz und Datenverfügbarkeit

Ein weiterer wichtiger Punkt, welcher die Basis guter Planung darstellt, ist die Verfügbarkeit von Daten, und mit ihr auch die Transparenz des Planungssystems. Diese ist ganz erheblich eingeschränkt und vorhandene Pläne stimmen schon lange nicht mehr mit dem Ist-Zustand überein. Die meisten Pläne werden auf unzulänglichen, veralteten Datengrundlagen erstellt. Durch die Konkurrenz der einzelnen Einrichtungen untereinander sind entweder gültige Daten nicht vorhanden oder nicht öffentlich zugänglich und lediglich zeitweise durch Korruptionszahlungen zu erhalten.

Die gesetzten Ziele, vor allem in den Plänen zur Verbesserung der technischen und sozialen Infrastruktur sind zumeist unrealistisch, was in weiterer Folge wiederum oftmals zur Fälschung der Daten der zuständigen Behörden führt. Die offiziellen Einwohnerdaten exkludieren unregistrierte Migranten. In Hanoi liegt der Anteil dieser Bewohner schätzungsweise bei 15% (vgl. Coulthart, Alan et al.; O.J.; S. 2). Definitionen und Grundlagen zur Datenerhebung werden laufend geändert, was eine umfassende Zeitreihenanalyse quasi unmöglich macht. Beispielsweise werden die Definition des Begriffs „Urban“ in regelmäßigen Abständen geändert, und geographische Grenzen ständig modifiziert. Überdies gibt es große Anreize für lokalstaatliche Organisationen statistische Daten zu ihrem Vorteil zu ändern, und so einen größeren Anteil des Staatsbudgets zu erhalten.

### Einbindung privater Akteure

Um die Abhängigkeit der Infrastruktur vom Staatsbudget zu verringern muss es zu einer Diversifizierung der Finanzquellen (institutionelle Polyzentralität) kommen. Schon in der Vergangenheit hat der Staat als einziger Anbieter von Wohnraum etc. versagt. Die Rolle des privaten Sektors muss auch in der Entwicklung technischer und sozialer Infrastruktur gestärkt werden. Nur so kann die infrastrukturelle Ausstattung vielleicht irgendwann einen höheren Standard erreichen. Andernfalls wird die infrastrukturelle Ausstattung stets hinter der Projektentwicklung hinterherhinken und wertvolle Flächen werden für nicht erschlossene Projekte geopfert.

### Umstellung auf Marktwirtschaft

*„In den letzten Jahren hat sich die Raumplanung des Landes rasch verändert. Noch vor einigen Jahren hat die Regierung alles bestimmt und geplant. Nun gibt es schon einen starken Einfluss des freien Marktes, der Investoren und sonstigen Beteiligten.“ (Pham Hung Cuong, 27.8.2009).*

Dies spiegelt sich auch in der momentanen Entwicklung wieder. Die zuständigen Behörden sind nicht streng genug für die anstehenden Entwicklungen bzw. haben auch nicht genügend Expertenwissen um Alternativen zu finden. Zu dem, auch in Europa wohlbekanntes Problem des Investorendrucks (der in Hanoi natürlich ungleich höher ist), kommt also noch der Mangel an Wissen bezüglich der sozialen und ökologischen Auswirkungen

einer solchen „laissez-faire“- Strategie, sowie der Mangel an nachhaltigen Planungsansätzen. Die gleichzeitige Nutzung der Gelder der Investoren und morphologisch nachhaltige Gestaltung der Stadt, sollte hier im Vordergrund stehen. Eine strenge Investitionspolitik, hilft nicht nur der optimalen Gestaltung des Gebiets, sondern hat auch eine Lehrwirkung für die Investoren zur Folge. Beispielsweise gibt es etliche positive Beispiele für die Errichtung von Wirtschaftsparks sowie Hightech-Clustern, bei welchen die Agglomerationswirkungen des Clusters die günstigen Bodenpreise auf der grünen Wiese weit übersteigen.

### F.2.2. Strategische Planungsinstrumente

Die Gruppe der strategischen Planungsinstrumente betrifft zum Beispiel raumplanerische Visionen für eine Region. Durch Kommunikation dieser Visionen werden Betroffene in ihren Handlungen beeinflusst. Zusammenarbeit ist hier das Hauptkennzeichen einer polyzentrismus-freundlichen Politik.

Nicht zuletzt muss das Wissen und der wissenschaftliche Prozess, betreffend polyzentrischer Strategie gefördert und erweitert, sowie Studien und Analysen zu dem Thema durchgeführt, werden. Durch Erfahrungsaustausch verschiedener Best-Practice Beispiele für lokalen Polyzentrismus lassen sich weitere Vorteile lukrieren. Die Förderung des Austausches von Methoden und Ergebnissen ist unerlässlich für die Weiterentwicklung des Konzepts.

Auf der Mikro-Ebene ist das ermuntern der einzelnen Städte zur Bildung von Zusammenschlüssen und Kooperationen um ihr Ranking im internationalen System zu erhöhen notwendig. Städte sollten sich auf die Entwicklung von Verbindungen konzentrieren. Dies kann beispielsweise durch die Definition gemeinsamer Planungs-Strategien, die Bewertung der ökonomischen Rolle jedes Knotens und die Entwicklung gemeinsamer Service Einrichtungen geschehen.

Die kritischsten Punkte bei der Implementierung eines polyzentrischen Städtmodells sind stets die Entwicklung von ökonomischen Verbindungen und funktionalen Interaktionen sowie Komplementaritäten. Nur so kann eine integrierte Region entstehen. Die kritische Frage ist also jene nach der Forcierung funktionaler Synergien zwischen benachbarten Städten. Die mentalen Entfernungen der Städte untereinander sollen verringert werden.

Um auf der nationalen und internationalen Ebene wettbewerbsfähig zu bleiben bzw. zu werden, sollte die urbane Region auch eine gesamte funktionelle Spezialisierung haben. Die Gründung einer integrierten urbanen Region ist ein verlässliches Konzept für die Integrierung in den Weltmarkt.

In Europa gibt es bereits einige Beispiele der erweiterten Kooperation. Das Ausnutzen von Komplementaritäten und komparativer Vorteile, um als Gesamtregion die kritische Masse an Services und Aktivitäten zu

überschreiten und eine Region auf höherer Ebene zu bilden, sind hier relevant. Das Hauptaugenmerk bei der lokalen Entwicklung liegt in der Förderung vorhandener Potenziale und in der Vernetzung dieser Kompetenzcluster. Die funktionale Orientierung hat zugleich identitätsstiftende Wirkung.

Diese strategischen Elemente finden in Hanoi derzeit keine Anwendung. Erstellte Visionen haben selten mit polyzentrischer Gestaltung zu tun. Des Weiteren bezieht die Raumplanung in Vietnam nur selten Best-Practice Beispiele mit ein. Funktionelle Netzwerke, bestehen weder in der Raumplanung noch in anderen Materien zu großer Zahl.

### Erstellung von Plänen

Die Erstellung nicht implementierbarer und illusorischer Pläne war in der Vergangenheit die Regel. Das Wissen um die Ineffektivität vietnamesischer Master- und räumlicher Pläne ist weit verbreitet. „Quy hoach trao“ oder „hängender Plan“, ist ein Ausdruck für hübsch aussehende Pläne, welche sich gut an der Wand des Büros machen, jedoch selten umgesetzt werden. Dies macht die Entwicklung zusammenhängender funktionierender Lebensräume unmöglich und fördert, durch zusätzliche Umwidmung zentrumsferner Gebiete, die Zersiedelung (vgl. Nguyen, Vinh Quang et al.; 2005; S.13). Räumliche Pläne müssen mit den einzelnen Sektoralplänen koordiniert werden. Ein strategischer Ansatz und weniger präskriptive Forderungen würden zu einer erhöhten Einhaltbarkeit der Pläne führen. Pläne müssen jedoch auf einer Basis der Ressourcenverfügbarkeit erstellt werden die tatsächlich vorhanden ist. Des Weiteren wäre eine umfassendere Einbindung sämtlicher Stakeholder wünschenswert.

*„Schon im alten Masterplan 1998-2002 waren die meisten Entwicklungskorridore eingeplant, und auch die Entwicklung einer Bahnstrecke in den Westen befand sich in diesem Plan.“ (Pham Hung Coung, 15.8.2009).*

Jedoch werden die Pläne nicht in genügender Geschwindigkeit umgesetzt. Es müssen nicht zuletzt Mittel zur Implementierung der Pläne gefunden werden. (vgl. Coulthart, Alan et al.; O.J.; S.27ff).

Das Hauptproblem der erweiterten Provinz Hanoi liegt hier schon in der Art des gesetzlich vorgeschriebenen Plans. Für Hanoi ist als zentral verwaltete Stadt ein Detailplan zu erstellen.

*„Dies ist nach der Erweiterung nicht nur eine unmögliche sondern auch vollkommen unnötige Aufgabe. Das Land wünscht sich einen Detailplan um die Städte besser kontrollieren zu können, jedoch ist die Kontrolle eines qualitativ schlechten Planes wohl überflüssig.“ (Hoang Long; 3.9.2009).*

Man kann also sagen, dass die Unterscheidung zwischen „Stadt“ und „Provinz“ hier eine Rolle spielt. Städte erfordern eine gänzlich unterschiedliche Form der Raumplanung als Provinzen. Doch ist eine Stadt auf der Provinzebene nun wirklich eine Stadt? Beziehungsweise ist ein Gebiet mit über 60% landwirtschaftlicher Fläche als urban anzusehen? (siehe hierzu auch Kapitel A.1. Zielsetzung) Für eine Fläche der Größe und Eigenschaften des neuen Stadtgebiets wäre ein struktureller Regionalplan angebrachter. Jedoch ist die strukturelle Planung ein noch unentdecktes Gebiet in der vietnamesischen Raumplanung (vgl. Hoang Long; 3.9.2009; Interview).

### **Funktionelle Netzwerke**

Der Fokus der politischen Strategie sollte auf der Förderung strategischer, multidimensionaler Rahmenbildungen liegen. Verknüpfungen sollten identifiziert und gefördert werden. Nachdem durch die sozialistische Führung des Landes die Entstehung derartiger strategischer Netzwerke erschwert wird, und keinerlei Untersuchungen und Daten zu dieser Thematik erhältlich sind, kann das momentane Ausmaß an strategischen Netzwerken kaum abgeschätzt werden. Wahrscheinlich ist, dass private Netzwerke, welche in Vietnam traditionell auch geschäftlich genutzt werden, weit verbreitet sind, jedoch keine förderungswürdigen Ausmaße haben.

### **City-Benchmarking**

Des Weiteren fehlt der Stadt bis zum heutigen Tage eine grundsätzliche Orientierung im Sinne von City-Benchmarking. Im Moment gibt es keine klar definierte Autorität, welche für Stadtmanagement zuständig ist. Diese könnte sich um die Bewerbung für globale Events und globales Marketing bemühen, um Hanoi in den Weltmarkt zu integrieren.

*“In the case of Vietnam, there appears to be less clarity in regard to urban policy than in the other nations reviewed.”<sup>1</sup> (Webster, Douglas;o.J).*

### **F.2.3. Räumliche Planungsinstrumente**

Dies sind oftmals regionalpolitische Maßnahmen. Sie zielen darauf ab, einen direkten Einfluss an ökonomischer Entwicklung in speziellen Regionen zu erzielen. Hierzu zählen die physische Erreichbarkeit durch effiziente Transport- und Telekommunikationssysteme zwischen den Städten; des Weiteren die territoriale Verteilung ökonomischer Zonen etc.

Die vorliegende Arbeit soll in keinem Fall versuchen einzelne Projekte zur Erstellung vorzuschlagen bzw. zu verurteilen. Trotzdem werden anschließend einige Empfehlungen zur räumlichen Entwicklung gegeben.

---

<sup>1</sup> [Im Beispiel von Vietnam dürfte es weniger Klarheit in Bezug auf städtische Strategien geben, als in anderen untersuchten Ländern.]

Die behandelten Masterpläne geben einige Ideen zur Errichtung von Ausgleichspolen (Satellitenstädten) wieder. Grundsätzlich sind die genannten Städte durchaus denkbare Ausgleichspole. Vor dem Hintergrund des absolut unzureichenden Nahverkehrs und der momentanen Größe der vorgeschlagenen Dörfer wird angeregt die Entwicklung auf wenige Satellitenstädte zu beschränken und die Erschließung zu diesen zu optimieren. Wird die Entwicklung auf eine Vielzahl an gewünschten Ausgleichszentren gelenkt, so können diese durch das geringe Wachstum, und suboptimale funktionale Ausstattung keine Anziehungswirkung für Bevölkerung und Investitionen entwickeln, und sich so nur langsam selbstständig weiterentwickeln. Des Weiteren ist die funktionale Spezialisierung dieser Ausgleichszentren extrem wichtig. Da diese eher klein sind, kann nur durch die Spezialisierung auf ein Gebiet Anziehungskraft entstehen. Hierzu ist vorerst eine genaue Stärken- und Schwächen-Analyse für in Frage kommende Zentren notwendig.

Eines der schwerwiegendsten Probleme zur Dezentralisierung des Stadtgebietes ist die unzureichende Entwicklung des Verkehrssektors. Optimale gegenseitige Erreichbarkeit ist ein Hauptanliegen der polyzentrischen Entwicklung. Sowohl Herr Pham Hung Coung als auch Herr Hoang Long nennen das Infrastruktursystem als Hauptherausforderung der nächsten Jahre. Das momentane Verkehrssystem ist komplett überlastet. Dieser Zustand wird sich bei weiterer Ausdehnung der Stadt in die Peripherie, ohne die zusätzliche Schaffung von funktionellen Zentren, drastisch verschlimmern. Betrachtet man nur den Sektor Verkehr so sind die negativen Agglomerationswirkungen des Zentrums schon weit höher als die positiven. Ohne ein funktionierendes Nahverkehrssystem lässt sich das Problem jedoch nicht lösen. Momentan werden über 90% des Verkehrs in Hanoi individuell abgewickelt. Der vorhandene Individualverkehr kann vom System kaum abgewickelt werden. Die Schaffung eines adäquaten öffentlichen Verkehrssystems, welches das Zentrum mit seinem Umland verbindet ist unerlässlich um der Zentralisierung der Stadt entgegenzuwirken und den Individualverkehr einzuschränken. Eine qualitativ hochwertige Erschließung der angestrebten Ausgleichspole würde drastisch zu deren Entwicklung beitragen, da sie die erste hochwertige Verbindung der gesamten Region darstellen würde.

Abschließend bleibt noch zu sagen, dass die Erweiterung der Stadt Hanoi grundsätzlich zu einer Vereinfachung der Planung von Stadt und Umland beigetragen hat. Es sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass Hanoi, als Hauptstadt des Landes, trotz der schlechten Erschließung im gesamten Land, sehr viel weitreichendere Verbindungen hat. Um global wettbewerbsfähig zu werden sind diese unerlässlich. Der grenzüberschreitende Blickwinkel sollte also nicht außer Acht gelassen werden, und insbesondere bei der wirtschaftlichen Entwicklung der Gesamtregion untersucht werden.



# Verzeichnisse



## G.1. Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abb. A.1.Das Herz der Stadt – der Hoan Kiem See<br>Quelle: eigenes Bild.   | 2  |
| Abb. A.2.Phuc Tho<br>Quelle: eigenes Bild.   | 3  |
| Abb. A.3.Einwohner von Phuc Tho bei der Reisernte<br>Quelle: eigenes Bild.   | 3  |
| Abb. B.1.Ringmodell<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Lichtenberger Elisabeth (1991).   | 8  |
| Abb. B.2.Sektorenmodell<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Lichtenberger Elisabeth (1991).   | 10 |
| Abb. B.3.Mehrkernmodell<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Lichtenberger Elisabeth (1991).   | 10 |
| Abb. B.4.Phasenmodell<br>Quelle:eigene Darstellung; Datengrundlage: Heineberg, Heinz (2006): S. 57.  | 12 |
| Abb. B.5.Versorgungsgebiete<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Wikipedia: URL: <a href="http://de.wikipedia.org/wiki/System_der_zentralen_Orte">http://de.wikipedia.org/wiki/System_der_zentralen_Orte</a> .         | 15 |
| Abb. B.6.Größenordnung<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: E-Geographie: URL: <a href="http://www.e-geography.de/module/stadt_3/html/theorie_2.htm">http://www.e-geography.de/module/stadt_3/html/theorie_2.htm</a> . | 16 |
| Abb. B.7.Siedlungsformen<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: European Spatial Planning Observation Network (2005): S.152.   | 19 |
| Abb. B.8.Relation<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: European Spatial Planning Observation Network (2005): S.46.   | 20 |
| Abb. B.9.Rang-Größenverteilung<br>Quelle: European Spatial Planning Observation Network (2005): S.63.  | 23 |
| Abb. B.10.Polyzentralität<br>Quelle: Tatzberger, Gabriele (2004): Folie 18.  | 24 |
| Abb. C.1.Hanoi Oper<br>Quelle: Asia Highlights Travel: URL: <a href="http://www.vietnamtour.org">http://www.vietnamtour.org</a> .  | 28 |
| Abb. C.2.Paris Oper<br>Quelle: Wikimedia: URL: <a href="http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/Paris_Oper_um_1900.jpg">http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/Paris_Oper_um_1900.jpg</a> .               | 28 |
| Abb. C.3.Ho Chi Minh Mausoleum<br>Quelle: Privatfoto DI Juliane Vymetal.   | 29 |
| Abb. C.4.Volkskomitee Phuc Tho<br>Quelle: eigenes Bild.  | 29 |
| Abb. C.5.sozialistische Propaganda in den Straßen von Hanoi<br>Quelle: eigenes Bild.   | 30 |
| Abb. C.6.typische Tunnelbauten in Hanoi<br>Quelle: Privatfoto BA Joanna Bugaj.   | 30 |
| Abb. C.7.Cipura<br>Quelle: eigenes Bild.   | 32 |

|   |    |
|---|----|
| Abb. C.8.Neue Wohngebiete Mittelschicht<br>Quelle: eigenes Bild.  | 32 |
| Abb. C.9.Neue Wohngebiete Oberschicht<br>Quelle: eigenes Bild.  | 32 |
| Abb. C.10.Cau Giay<br>Quelle: eigenes Bild.   | 32 |
| Abb. C.11.Projekt im Grünen (Bezirk Chuong My)<br>Quelle: eigenes Bild.   | 33 |
| Abb. C.12.Projekt im Grünen (Bezirk Quoc Oai)<br>Quelle: eigenes Bild.  | 33 |
| Abb. C.13.Urbanisierung Hanois<br>Quelle: Pham Minh Hai et al. (2006): S.1.   | 33 |
| Abb. C.14.Erweiterung Hanois<br>Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh], Hanoi 2008.                                       | 34 |
| Abb. C.15.Regionen Vietnam<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Wikipedia: URL: <a href="http://de.wikipedia.org/wiki/Vietnam_Regionen.png">http://de.wikipedia.org/wiki/Vietnam_Regionen.png</a> .   | 35 |
| Abb. C.16.Nordvietnam<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Taisea: URL: <a href="http://taisea.org/eng/history/wt1.html">http://taisea.org/eng/history/wt1.html</a> .   | 35 |
| Abb. C.17.Verwaltungsebenen Vietnam<br>Quelle: eigene Darstellung   | 37 |
| Abb. C.18.Bezirke Hanoi<br>Quelle: Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi.  | 36 |
| Abb. C.19.Planungsapparat Vietnam<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage:ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-1. | 41 |
| Abb. C.20.Organisation Hanoi<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage:ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-4.      | 41 |
| Abb. C.21.Pläne<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage:ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-9.                   | 41 |
| Abb. D.1.Bruttoinlandsprodukt real Preisbasis 1994<br>Quelle:eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.62.   | 54 |
| Abb. D.2.Thang Long Industriepark<br>Quelle: eigenes Bild.  | 54 |
| Abb. D.3.Direkte Fremdinvestitionen<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage:Hanoi Statistical Office (2008): S.222.   | 55 |

|  |    |
|--|----|
| Abb. D.4.Bruttoeinnahmen aus Industrie   | 55 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.176.  |    |
| Abb. D.5.Bruttoeinnahmen pro Bezirk (2008)   | 56 |
| Quelle: Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi und Hanoi Statistical Office (2008): S.187. |    |
| Abb. D.6.Hoa Lac Hightech Park   | 55 |
| Quelle: eigenes Bild.  |    |
| Abb. D.7.Einkünfte aus Tourismus   | 57 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.271.  |    |
| Abb. D.8.Internationale Touristen  | 57 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: General Statistics Office Vietnam (2009).  |    |
| Abb. D.9.Tourist im Zentrum  | 58 |
| Quelle: Privatfoto BA Joanna Bugaj.  |    |
| Abb. D.10.Parfumpagode   | 58 |
| Quelle: Marcells Reisen: URL: <a href="http://vietnam.gnoth.net/11%20Hanoi%20Parfuem%20Pagode/CIMG1836.JPG">http://vietnam.gnoth.net/11%20Hanoi%20Parfuem%20Pagode/CIMG1836.JPG</a> und Privatfoto BA Joanna Bugaj.  |    |
| Abb. D.11.Ba Vi Nationalpark   | 58 |
| Quelle: eigenes Bild.  |    |
| Abb. D.12.Tourismusschwerpunkte  | 59 |
| Quelle: Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi.  |    |
| Abb. D.13.öffentliche Erschließung Ba Vi   | 60 |
| Quelle: eigenes Bild.  |    |
| Abb. D.14.Bevölkerungsentwicklung  | 61 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: General Statistics Office Vietnam (2009).  |    |
| Abb. D.15.Bevölkerungsdichte der Bezirke   | 62 |
| Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi und Hanoi Statistical Office (2008): S.9.           |    |
| Abb. D.16.Dichte Wohnstrukturen  | 63 |
| Quelle: eigenes Bild.  |    |
| Abb. D.17.Brücke über den Hong Fluß  | 63 |
| Quelle: eigenes Bild.  |    |
| Abb. D.18.Bevölkerungsdichte der Gemeinden (2003)  | 63 |
| Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.6-3.  |    |
| Abb. D.19.Einwohnerentwicklung der Bereiche  | 63 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.9.  |    |
| Abb. D.20.Widmung nach Bereichen (2008)  | 64 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.291.  |    |
| Abb. D.21.Rang-Größenverteilung (städtische Bezirke als Einzelzentren)   | 65 |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.9.  |    |

|  |    |
|--|----|
| Abb. D.22.Rang-Größenverteilung<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Hanoi Statistical Office (2008): S.9.   | 65 |
| Abb. D.23.Chuc Son<br>Quelle: eigenes Bild.  | 66 |
| Abb. D.24.Soc Son<br>Quelle: eigenes Bild.   | 66 |
| Abb. D.25.Kim Bai<br>Quelle: eigenes Bild.   | 66 |
| Abb. D.26.Lien Quan<br>Quelle: eigenes Bild.   | 66 |
| Abb. D.27.Quoc Oai<br>Quelle: eigenes Bild.  | 66 |
| Abb. D.28.Thuong Tin<br>Quelle: eigenes Bild.  | 66 |
| Abb. D.29.Phung<br>Quelle: eigenes Bild.   | 67 |
| Abb. D.30.Phu Xuyen<br>Quelle: eigenes Bild.   | 67 |
| Abb. D.31.Phuc Tho<br>Quelle: eigenes Bild.  | 67 |
| Abb. D.32.Phuc Tho 2<br>Quelle: eigenes Bild.  | 67 |
| Abb. D.33.Tay Dang<br>Quelle: eigenes Bild.  | 67 |
| Abb. D.34.Tay Dang 2<br>Quelle: eigenes Bild.  | 67 |
| Abb. D.35.Thu Liem<br>Quelle: eigenes Bild.  | 68 |
| Abb. D.36.Dong Anh<br>Quelle: eigenes Bild.  | 68 |
| Abb. D.37.Van Dinh<br>Quelle: eigenes Bild.  | 68 |
| Abb. D.38.Lage der Ansiedlungen<br>Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi. | 69 |
| Abb. D.39.Rush Hour in Hanoi<br>Quelle: eigenes Bild.  | 70 |
| Abb. D.40.Nationalstraße 1 - zentrumsnahe<br>Quelle: eigenes Bild.   | 70 |
| Abb. D.41. Nationalstraße 1 - zentrumsfern<br>Quelle: eigenes Bild.  | 70 |
| Abb. D.42.Verbindung zum Flughafen<br>Quelle: eigenes Bild.  | 71 |
| Abb. D.43.Eisenbahn<br>Quelle: eigenes Bild.   | 71 |

|   |    |
|---|----|
| Abb. D.44.Straße in schlechtem Zustand<br>Quelle: eigenes Bild.   | 71 |
| Abb. D.45.Bus in Hanoi<br>Quelle: eigenes Bild.   | 72 |
| Abb. D.46.Individualverkehr<br>Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi.                              | 74 |
| Abb. D.47.Nationalstraße - zentrumsnahe<br>Quelle: eigenes Bild.  | 72 |
| Abb. D.48.Nationalstraße - zentrumsfern<br>Quelle: eigenes Bild.  | 72 |
| Abb. D.49Netzwerk des öffentlichen Verkehrs<br>Quelle: eigene Karte; Datengrundlage: Karte Hà Nội Mới 2008 [neues Hanoi 2008], zweite Edition 9/2008 Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Verlagshaus für Karten und Pläne] Xí Nghiệp Bản Đồ Địa Hình [Kartenherstellungs-Betrieb Dia Hinh] , Hanoi.              | 75 |
| Abb. D.50.Bezirksstraße 419<br>Quelle: eigenes Bild.  | 73 |
| Abb. D.51.Bustickets<br>Quelle: eigenes Bild.   | 73 |
| Abb. D.52.Polyzentrische Züge Hanois<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Tatzberger, Gabriele (2004): Folie 18.  | 77 |
| Abb. E.1.Mr.Iwata Shizuo<br>Quelle: eigenes Bild.   | 79 |
| Abb. E.2.HAIDEP Untersuchungsgebiet<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.2.            | 79 |
| Abb. E.3.HAIDEP Organisation<br>Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Vol.1 Master Plan Study. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-7. | 80 |
| Abb. E.4.HAIDEP Urbane Zentren<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.2-18.                              | 83 |
| Abb. E.5.HAIDEP Entwicklungskorridore<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.2-14.                       | 83 |
| Abb. E.6.HAIDEP Individualverkehr<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.52.   | 86 |
| Abb. E.7.HAIDEP Öffentlicher Verkehr<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.54.  | 87 |

|  |     |
|--|-----|
| Abb. E.8.HAIDEP Wachstumsstrategie   | 88  |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report.Vol.1 Master Plan Study. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.14-2.  |     |
| Abb. E.9.HAIDEP Urbane Cluster   | 88  |
| Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.7-12.   |     |
| Abb. E.10.HAIDEP Masterplan  | 90  |
| Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.35.   |     |
| Abb. E.11.Masterplan Organisation  | 91  |
| Quelle: eigene Darstellung.  |     |
| Abb. E.12.Herr Hoang Long  | 91  |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. E.13.Masterplan 2020 Vorentwurf   | 92  |
| Quelle: Herr Pham Hung Cuong, Gesellschaft für Stadtplanung und Entwicklung  |     |
| Abb. E.14.Masterplan Vorschläge  | 93  |
| Quelle: ASUHI [construction & architectural e-magazine] (2009): URL: <a href="http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-qy-hoach-xay-dung-ha-noi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html">http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-qy-hoach-xay-dung-ha-noi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html</a> . |     |
| Abb. E.15.Masterplan Grünkorridor  | 94  |
| Quelle: ASUHI [construction & architectural e-magazine] (2009): URL: <a href="http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-qy-hoach-xay-dung-ha-noi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html">http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-qy-hoach-xay-dung-ha-noi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html</a> . |     |
| Abb. E.16.Son Tay  | 94  |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. E.17.Xuan Mai   | 94  |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.1.Geschäftsviertel  | 98  |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.2.Hoa Lac Highway in Bau  | 99  |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.3.Ha Dong   | 99  |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.4.Flut in Hanoi 2008  | 102 |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.5.Metro   | 103 |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.6.Ring Road 3 – in Bau  | 104 |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |
| Abb. F.7.Ring Road 3 – fertiggestelltes Stück  | 104 |
| Quelle: eigenes Bild.  |     |

## G.2. Tabellenverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Tabelle C.1.Erweiterung<br>Quelle: eigene Tabelle.   | 33 |
| Tabelle C.2.Ministerien<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-2.                         | 40 |
| Tabelle C.3.Pläne<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-9.                               | 42 |
| Tabelle C.4.Widmungskategorien<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S.1-20.                 | 49 |
| Tabelle C.5.Landnutzung<br>Quelle: National Assembly (2003).   | 51 |
| Tabelle D.1.Pendlerströme zwischen den Bereichen<br>Quelle: ALMEC Corporation (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Transportation Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007; S. 3.12. | 72 |

### G.3. Fremdwort- und Abkürzungsverzeichnis

|         |   |
|---------|---|
| ALMEC   | Japanische Beraterfirma für Stadt- und Verkehrsplanung, welche in Südostasien tätig ist. Homepage: <a href="http://www.almec.org/">http://www.almec.org/</a> .                                      |
| BIP     | Bruttoinlandsprodukt  |
| BOT     | Built-Operate-Transfer. Form der Projektfinanzierung, bei welcher Teile der oder die gesamte Produktion sowie Instandhaltung für eine limitierte Zeit auf einen Betreiber übertragen wird.          |
| CBD     | Central Business District. Geschäftsbezirk im Zentrum einer Stadt.  |
| Doi Moi | Neue Wirtschaft. Bezeichnung für die wirtschaftliche Gesinnung in Vietnam seit 1986. Versuch der Öffnung des Wirtschaftssystems.  |
| ESPON   | European Spatial Observation Network. Netzwerk für europäische Raumentwicklung. Homepage: <a href="http://www.espon.eu">www.espon.eu</a> .  |
| EW      | Einwohner   |
| FDI     | Foreign Direct Investment. Auslandsdirektinvestition.   |
| HAIDEP  | Hanoi Integrated Development and Environment Program. Ganzheitliches Umwelt- und Entwicklungsprogramm Hanoi.  |
| HUPI    | Hanoi Urban Planning Institute. Institut für Stadtplanung Hanoi.  |
| JICA    | Japan International Cooperation Agency. Organisation im Bereich der Entwicklung und Planung in Südostasien. Homepage: <a href="http://www.jica.go.jp/english/">http://www.jica.go.jp/english/</a> . |
| NIMBY   | Not In My BackYard. Bezeichnung für unbeliebte öffentliche Einrichtungen.   |
| NUA     | New Urban Area, Neu entstehende Wohngebiete am Stadtrand und im Umland von Hanoi.   |
| PPJ     | Zur Erstellung des neuen Masterplans gegründetes Konsortium.  |
| SEDP    | SocioEconomic Development Plan. Sozio-ökonomischer Entwicklungsplan von Hanoi.  |
| UMRT    | Urban Massive Rail Transport. Urbanes Nahverkehrssystem.  |
| VIAP    | Vietnam Institute for Architecture and Planning. Institut für Architektur, und Raumplanung.   |

### G.4. Quellenverzeichnis

**Ahlers, Rainer:** Eine Theoretische Herleitung des Begriffs „Renaissance der Stadt“. Universität Hamburg, Department für Wirtschaft und Politik: Studienarbeit 2005.

**ALMEC Corporation (Hrsg.):** The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Development Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007.

**ALMEC Corporation (Hrsg.):** The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Urban Transportation Subsector. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007.

- ALMEC Corporation** (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Summary. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007.
- ALMEC Corporation** (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Final Report. Vol.1 Master Plan Study. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007.
- ALMEC Corporation** (Hrsg.): The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam. Technical Report No. 6. Institutional Framework. Hanoi: HAIDEP Project Office 2007.
- ASUHI [construction & architectural e-magazine]** (2009): Hà Nội sẽ là một thành phố xanh” - TS.KTS. Nguyễn Đình Toàn. URL:<http://mag.ashui.com/index.php/tuongtac/doithoai/56-doithoai/1394-ha-noi-se-la-mot-thanh-pho-xanh-ts-kts-nguyen-dinh-toan.html>, besucht am 18.09.2009.
- ASHUI [ construction & architectural e-magazine ]** (2009): Quy hoạch xây dựng Hà Nội: nhiều ẩn số và hy vọng. URL:<http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1395-quy-hoach-xay-dung-ha-noi-nhieu-an-so-va-hy-vong.html>, besucht am 18.09.2009.
- ASHUI [construction & architectural e-magazine]** (2009): Quy hoạch Hà Nội - Thành phố phát triển bền vững và thân thiện. URL:<http://mag.ashui.com/index.php/chuyenmuc/quyhoachxaydung/68-quyhoachxaydung/1309-quy-hoach-ha-noi-thanh-pho-phat-trien-ben-vung-va-than-thien.html>, besucht am 18.9.2009.
- Australian Agency for International Development** (2000): Viet Nam Land administration. Working Paper 4. URL: [http://www.ausaid.gov.au/publications/pdf/vietnam\\_wp4.pdf](http://www.ausaid.gov.au/publications/pdf/vietnam_wp4.pdf), besucht am 4.1.2010.
- Blotevogel, Hans Heinrich**: Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 6/7 2002; . S. 3 345-351.
- Buchfelder, Ralph**: Periurbanisierung/Rurbanisierung\_ jüngste Prozesse in der Stadtentwicklung. Universität Regensburg: Studienarbeit 2004.
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau**: Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen (HARA). Konzept der europäischen Metropolregion. Düsseldorf: Beschluss 1995.
- Communist Party of Vietnam Online Newspaper** (2009): PM hears Hanoi’s master plan through 2030. URL:[http://www.cpv.org.vn/cpv/Modules/News\\_English/News\\_Detail\\_E.aspx?CN\\_ID=356750&CO\\_ID=30180](http://www.cpv.org.vn/cpv/Modules/News_English/News_Detail_E.aspx?CN_ID=356750&CO_ID=30180), besucht am 26.09.2009.
- Costa, Frank J. et al.**: Asian Urbanisation. Problems and Proposes. Berlin-Stuttgart: Gebrüder Borntraeger 1988.
- Coulthart, Alan et al.**: Urban Development Strategy. Meeting the challenges of rapid urbanization and the transition to a market oriented economy. Hanoi: O.V. o.J.
- Davoudi, Simin**: Polycentric Development and Metropolitan Governance. Keynote Speech. Newcastle: Newcastle University 2003.
- DiaOcOnline Corporation** (2009): Vietnam real Estate Online National Assembly passes Law on Urban Planning . URL: <http://rol.vn/weben/tintuc/vietkiemuanha/2009/07/09/021749/10824/>, besucht am 27.8.2009.

- Duong, Quoc Nghi:** Urbanization without Sprawl. Vietnam experiences and perspective. Hanoi: ISOCARP 2008.
- Duong, Khanh Hung:** Regionalentwicklung in Vietnam. Ausmaß und Dynamik des regionalen Entwicklungsgefälles in den 90er Jahren. Bochum: Geographisches Institut Universität Bochum. Materialien zur Raumordnung; Nr. 62 (2003).
- Europäische Kommission:** EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept: Auf dem Weg zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichung der Europäischen Gemeinschaften 1999.
- European Spatial Planning Observation Network (2005):** ESPON 111 final Report Potentials for polycentric development in Europe 2., aktualisierte Version. Stockholm: Nordregio 2005.
- Floeting, Holger:** Darf's ein bisschen mehr sein? Clusterstrategien und kommunale Wirtschaftsförderung. Wien: Real Corp 008 Proceedings/tagungsband S. 227 (2008).
- General Statistics Office Vietnam:** Diverse Daten. URL: <http://www.gso.gov.vn>, besucht am 15.9.2009.
- Giffinger, Rudolf:** Polyzentrismus in Europa. Wien: Vortragsfolien an der Technischen Universität Wien 2004.
- Giffinger, Rudolf/Kramar, Hans:** Theorie der Siedlungsentwicklung. Wien: Vortragsfolien an der Technische Universität Wien 2009.
- Global Property Guide (2004):** Vietnams booming real estate Market. Letzte Aktualisierung: 28.4.2008. URL: <http://www.globalpropertyguide.com/Asia/Vietnam/>, besucht am 25.8.2009.
- Göddecke-Stellmann, J. et al.:** Konkurrenz und Kooperation – Europas Metropolregionen vor neuen Herausforderungen. In: Informationen zur Raumentwicklung 11/12.2000.
- Goffmann, Erving:** wir alle spielen Theater: die Selbstdarstellung im Alltag. München u.a.: Piper 2009.
- Graham, Stephen/ Marvin, Simon:** Splintering Urbanism. networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. London: Routledge 2005.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. In: HAIDEP Newsletter/2005, Heft.1.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. In: HAIDEP Newsletter/2005, Heft.2.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. In: HAIDEP Newsletter/2005, Heft.3.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. In: HAIDEP Newsletter/2005, Heft.4.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. In: HAIDEP Newsletter/2005, Heft.5.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. In: HAIDEP Newsletter/2005, Heft.6.
- HAIDEP Project Office:** Hanoi Integrated Development and Environmental Program. Exhibition Papers and Panels.

- Hanoi Portal:** Hanois People Committee. Diverse Daten. URL:<http://www.hanoi.gov.vn/>, besucht am 5.6.2009.
- Hanoi Statistical Office:** Hanoi Statistical Yearbook 2008. Hanoi: National Assembly 2009.
- Häussermann, Hartmut/ Siebel, Walter:** Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt/New York: Campus Verlag 2004.
- Heineberg, Heinz:** Stadtgeographie. 3., Aktualisierte und erweiterte Auflage. Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh GmbH 2006.
- The Heritage Foundation** (2009): Index of Economic Freedom. URL: [http://www.heritage.org/Index/PDF/Index09\\_Chapter1.pdf](http://www.heritage.org/Index/PDF/Index09_Chapter1.pdf), download vom 25.8.2009.
- Hoang Giang, Dang:** The Transformation of Vietnam. A system dynamics simulation model for her demography, economy, and environment. Technische Universität Wien: Dissertation 1996.
- Japan International Cooperation Agency** (2006): Focus on Viet Nam. Planning the Future of Hanoi. URL: [http://www.jica.go.jp/english/news/focus\\_on/vietnam/vietnam\\_1.html](http://www.jica.go.jp/english/news/focus_on/vietnam/vietnam_1.html), besucht am 20.09.2009.
- Jieming, Zhu:** Commons and Anticommons: Role of the State in the Housing Market. Singapore: University of Singapore, Real Estate Department o.J.
- Kinder, Sebastian:** THEORIEN UND MODELLE DER STADTSTRUKTUR UND –ENTWICKLUNG. Vortragsfolien zur Einführung in die Anthropogeographie, Siedlungsgeographie. URL: [http://www.geographie.uni-tuebingen.de/fileadmin/arbeitsbereiche/AG\\_KINDER/Lehrveranstaltungen/SS08/6.\\_Vorlesung.pdf](http://www.geographie.uni-tuebingen.de/fileadmin/arbeitsbereiche/AG_KINDER/Lehrveranstaltungen/SS08/6._Vorlesung.pdf), besucht am 11.05.2009.
- Koll, Marcus:** Boden- und Agrarreformen in Vietnam. Studienarbeit zum Seminar zur Entwicklungssoziologie. Bonn: Grin Verlag 2003.
- Kotte, Heinz/Siebert, Rüdiger:** Die neue Zeit auf 100 Uhren. Göttingen: Lamuv 1997.
- Kürten, Sandra:** The Transformation of Public Space in Hanoi. In: Asien108 (Juli 2008), S. 67-79.
- Lichtenberger, Elisabeth:** Stadtgeographie. Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Band 1. Stuttgart: B.G. Teubner 1991.
- Maier, Gunther/ Tödttling Franz:** Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur. 4., aktualisierte und erweiterte Auflage. Springer Wien New York: Wien 2006.
- Manhart, Elisabeth:** Stadt und Umland als kooperativer Gesamtstandort. Wien: Diplomarbeit TU Wien 2001.
- Mann, Gesa** (2001): Stadtgeographie: Modell- und Theorieansätze. Seminararbeit zum Unterseminar Stadtgeographie. URL: [www.mihahome.de/Downloads/doc00510.doc](http://www.mihahome.de/Downloads/doc00510.doc) - Download vom 11.05.2009.
- Mehlbye, Peter:** Global Integration Zones. Neighbouring Metropolitan Regions in Metropolitan Clusters. In: Informationen zur Raumentwicklung 2000, Heft 11/12, S.755 – 762.
- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism Japan** (2009): An Overview of Spatial Policy in Asian and European Countries. URL: [http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/sp/general/vietnam/index\\_e.html](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/sp/general/vietnam/index_e.html), besucht am 27.8.2009.

- Müller, Felix:** Cluster als Konzept für regionale Entwicklung. Theoretische und begriffliche Grundlagen sowie ihre Anwendung in der politischen und wissenschaftlichen Praxis. Potsdam: Seminararbeit Universität Potsdam 2004.
- Naisbitt, John:** Megatrends Asien. Acht Megatrends, die unsere Welt verändern. Wien: Signum-Verlag 1995.
- National Assembly:** Land Law 2003 (übersetzte Version), Order No. 23. Hanoi: The Socialist Republic of Vietnam 2003.
- National Assembly:** Law on Construction (übersetzte Version). Hanoi: The Socialist Republic of Vietnam 2003.
- National Assembly:** Order No.1/ 2001/L-CTN; 2001 (übersetzte Version). Hanoi: The Socialist Republic of Vietnam 2001.
- National Taipei University (2005):** Land Rights and Urban Forms. URL: [http://www.ntpu.edu.tw/rebe/news/actions/20070927\\_handoutzhujm.pdf](http://www.ntpu.edu.tw/rebe/news/actions/20070927_handoutzhujm.pdf), besucht am 6.8.2009.
- Nguyen, Ho Bac:** Urban Planning and Conservation. Solution of Urban Planning in Architectural Conservation in Vietnam and European Countries. Wien: Dissertation 2001.
- Nguyen, Vinh Quang et al.:** The impact of urbanisation on agriculture in Hanoi. Results of interviews with district and municipality officials. Hanoi: SEARUSYN 2005.
- Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Cartographic Publishing House]:** Việt Nam [Vietnam]. Tập Bản Đồ Hành Chính [Administrative Atlas]. Hanoi: Cartographic Publishing House 2009.
- Nhà Xuất Bản Bản Đồ [Cartographic Publishing House]:** Thành Phố Hà Nội [Hanoi City]. Bản Đồ Hành Chính [Plan]. Hanoi: Cartographic Publishing House 2008.
- Pham, Minh Hai/ Yamaguchi, Yasushi:** Characterising the Urban Growth of Hanoi, Nagoya, and Shanghai city using remote sensing and spatial metrics. Nagoya: University of Nagoya, Environmental Studies 2006.
- Pham, Minh Hai/ Yamaguchi, Yasushi:** Monitoring land cover change of Hanoi city center under impacts of urbanization by using remote sensing. University of Nagoya, Environmental Studies 2006.
- Pham, Trong Thuat:** New Urban Area Development within a confined Territory. Experiences of Sustainable Development in Hanoi. Hanoi: Hanoi architectural University 2007.
- Riemer, Christoffer:** Vietnam: Regionalwirtschaftliche Folgen der Systemtransformation. Urbanisierung nach der Systemtransformation. Universität Hannover, Institut für Wirtschafts- und Kulturgeographie: Seminararbeit 2006.
- Schindegger, Friedrich/Tatzberger, Gabriele:** Polyzentrismus. Ein europäisches Leitbild für die räumliche Entwicklung. Wien: Bundeskanzleramt 2002.
- Shizuo, Iwata (2007):** Planning and developing the Red river should create balance between protection and development. URL: <http://www.kientrucvietnam.org.vn/Web/Content.aspx?distid=8424&lang=vi-VN>, besucht am 20.09.2009.
- Sinh Cafe Travel Vietnam Open Tour:** Hanoi to welcome millionth foreign visitor December 6. URL: <http://www.opentourvietnam.com/>, besucht am 10.12.2009.
- Skyscrapercity Forums:** Expansion of Hanoi. URL:<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=600257>, besucht am 12.1.2010.

- Spiekermann, Klaus/ Wegener, Michael:** Modelle in der Raumplanung I. LVA Modelle in der Raumplanung. Dortmund: Unterrichtsfolien 2008.
- Strange Systems (2009):** Archive for the hanoi / sustainable future Category. International Symposium: Hanoi 2030. URL: <http://www.strangesystems.com/blog/category/hanoi-sustainable-future>, besucht am 26.09.2009.
- Strange Systems (2009):** Archive for the hanoi / sustainable future Category. Hanoi: the first sustainable capital by 2030, URL:<http://www.strangesystems.com/blog/category/hanoi-sustainable-future>, besucht am 26.09.2009.
- Tatzberger, Gabriele:** Stadtentwicklung in Europa. Die Polyzentrismus Diskussion. Wien: Präsentationsfolien ÖROK 2004.
- Tran, Duc Vien et al.:** Rural-Urban Land Use Changes in Peri-Urban Hanoi. Hanoi: The Hague 2005.
- Trinh, Duy Luan:** The Urban Housing Problem Before And During „Renovation“. Hanoi: National Centre for social and Human Sciences of Vietnam o.J.
- Uni-Bros News (2006):** Lawmakers consider laws on urban planning. URL: <http://www.uni-bros.com/en/news.php?id=11726&cid=>, besucht am 27.8.2009.
- Uni-Bros News (2006):** News about Investment in Vietnam. Lawmakers consider laws on urban planning. URL: <http://www.uni-bros.com/en/news.php?id=11726&cid=2>, besucht am 27.8.2009.
- Vidal, Marie-Josée:** Metroborder. Grenzüberschreitende polyzentrische Metropolregionen. Luxemburg: Präsentations des Ministeriums für Inneres und Landesplanung 2008.
- Vietnam National Administration of Tourism (2008):** Diverse Daten. URL: <http://www.vietnamtourism.gov.vn>, besucht am 22.10.2008.
- VietnamNet:** diverse Artikel. URL: <http://english.vietnamnet.vn/>, besucht am 7.November 2010.
- VietnamNet Bridge (2009):** Cabinet briefing on new Hanoi. URL: <http://english.vietnamnet.vn/social/2009/04/844220/>, besucht am 26.09.2009.
- VietnamNet Bridge (2009):** Experts surprised by audacity of proposed Hanoi master plan. URL:<http://english.vietnamnet.vn/reports/2009/07/858736/>, besucht am 26.09.2009.
- VietnamNet Bridge (2008):** Firms' vision of Hanoi held up to light for further scrutiny. URL: <http://english.vietnamnet.vn/social/2008/08/799142/>, besucht am 26.09.2009.
- VietnamNet Bridge (2008):** Gov't approves master plan for Hanoi Capital Region. URL: <http://english.vietnamnet.vn/social/2008/05/781903/>, besucht am 26.09.2009.
- VietnamNet Bridge (2009):** Hanoi puts freeze on new building permits. URL: <http://english.vietnamnet.vn/sports/2009/05/846462/>, besucht am 12.12.2009.
- VietnamNet Bridge (2008):** Lines drawn for new Hanoi. URL: <http://english.vietnamnet.vn/social/2008/08/796960/>, besucht am 6.11.2008.
- VietnamNet Bridge (2008):** NA to debate urban planning law. URL: <http://english.vietnamnet.vn/utills/aboutus.html>, download vom 27.08.2009.

- VietNamNews** (2009): PM pushes Hanoi master plan. URL:<http://vietnamnews.vnagency.com.vn/showarticle.php?num=06ECO220809>, besucht am 10.09.2009.
- Vietnam Tourism Environment**: Ministry of Culture, Sports and Tourism. URL: <http://www.moitruongdulich.vn/>, besucht am 19.11.2009.
- Vis, Beren**: Decentralised government in Vietnam. Universität Groningen: Studienarbeit o.J.
- VTC News** (2009): Hà Nội „mới“ sẽ có quy hoạch như thế nào?. URL:<http://vtc.vn/2-187405/xa-hoi/ha-noi-moi-se-co-quy-hoach-nhu-the-nao.htm>, besucht am 28.9.2009.
- Waibel, Michael**: Die Altstadt von Hanoi: Ein Abbild urbaner Transformationsprozesse. In: Geographische Rundschau 55 (2003) Heft 1, Seite 32-38.
- Waibel, Michael**: The Production of Urban Space in Vietnam's Metropolis in the course of Transition. Internationalisazien, polarisazion and newly emerging Lifestyles in Vietnamese Society. In: Dialog 89-2/2006, S. 43-48.
- Waibel, Michael**: Sturm auf Vietnams Metropolen? Auswirkungen der Land-Stadt-Migration auf die Siedlungs- und Wohnstrukturen. In: Südostasien 3/05, S. 12-14 (2005).
- Waibel, Michael**: Vietnam. Land-Stadt-Migration als Folge von Doi Moi. Das Beispiel Hanoi. In: Pacific News Nr. 16, Juli/August 2001 S. 12-14.
- Waibel, Michael/ Dörnte, Claas**: Neue Wohnquartiere für Hanoi. Sozialräumliche Polarisierung und deren Akteure. Geographische Rundschau 59 (2007) Heft 9, S. 48-54.
- Waterhout, Bas**: Polycentric Development – What's behind it? O.O: o.V. o.J.
- Webster, Douglas**: Urbanization Dynamics and Policy Frameworks in Developing East Asia. O.O: The World Bank o.J.
- Wiebel, Dirk** (1998): Materialsammlung Stadtgeographie. URL: <http://www.wiebel.de/arbeit/stadtgeo.html> , besucht am 11.05.2009.
- Wikimedia** (2010): Paris Oper. URL: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/Paris\\_Oper\\_um\\_1900.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/Paris_Oper_um_1900.jpg), besucht am 10.12.2009.
- Wilmoth, David**: Strengthening Urban Planning in Vietnam. 7. Internationaler Kongress der Gesellschaft asiatischer Planungs-Schulen. Hanoi: Vortragsfolien 2003.
- Woditsch, Sascha**: Metropolregionen. Das deutsche Konzept der Metropolregionen- Ein Vorbild für die Europäische Union? Eichstätt: Grin Verlag 2006.