

Neue Städte

-

Modell einer nachhaltigen New Town-Planung und dessen Anwendung in China

Anhang Fallbeispiele

Von der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart
zur Erlangung der Würde einer Doktorin (Dr.-Ing.) der
Ingenieurwissenschaften genehmigte Abhandlung

Vorgelegt von

Yajin Zhang

aus Shanxi, V.R.China

Hauptberichter: Prof.Dr.habil. Michael Trieb

Mitberichter: Prof. Dr.-Ing. Helmut Bott

Mitberichter: Prof. Dr.-Ing. Wolf Reuter

Tag der mündlichen Prüfung: 14.02.2012

Städtebau-Institut der Universität Stuttgart

2012

Inhaltsverzeichnis

1. Fallbeispiele in Europa

1.1	Harlow, London	5
1.2	Cergy-Pontoise, Paris	25
1.3	Almere, Niederlande	43
1.4	Potsdam-Kirchsteigfeld	63

2. Fallbeispiele in China

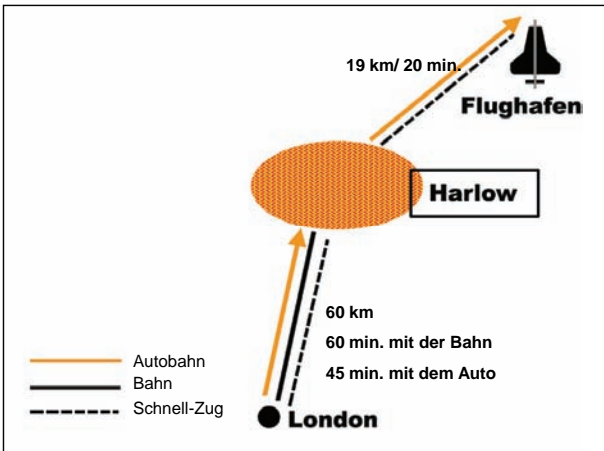
2.1	Shenzhen, Guangdong Provinz	77
2.2	Anting von der Metropole Shanghai	97
2.3	Chengqiao von der Metropole Shanghai	107
2.4	Ningbo-Ost von der Stadt Ningbo	127
2.5	Yulong, von der Metropole Lijiang	139

Quellenverzeichnis	155
--------------------	-----

Praxisbeispiel der ersten Generation

Harlow, London

Lage der geplanten New Town



I. Ziel der Regionalplanung

Der „Greater London Plan“ von 1944

1. Die Ausgangssituation: Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die englischen Städte durch Bombenangriffe stark zerstört. Die Wohnungsnot und der Babyboom in den darauf folgenden 10 Jahren erzwang eine neue Stadtentwicklungsstrategie. Parallel dazu experimentierten die Stadtplaner, auch ein neues Stadtleben und Stadtimage zu entwickeln.
2. Der „Greater London Plan“, des Stadtplaners P. Abercrombie, basiert auf einem konzentrischen Ringkonzept, d.h. dem Kern der Stadt, der dezentralisiert werden sollte; einem suburbanen Vorortring; einem ringförmigen Grüngürtel und einer ringförmigen Stadtentwicklungszone mit neuen Neuen Städten. Dieser sollte den größten Teil der Bevölkerung aus dem dezentralisierten London aufnehmen. Harlow ist eine dieser Neuen Städte.

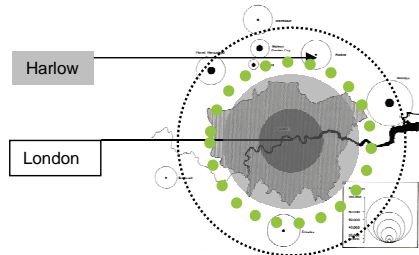


Abb. 1

„New Towns Act 1946“

Durch diese Entscheidung wurde dieses regionale Stadtentwicklungskonzept detailliert und konkretisiert.

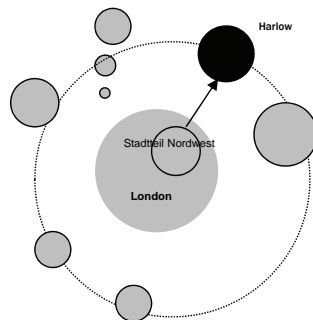
Neue regionale Struktur

Für folgende Bedürfnisse:

- A. die Wohnungsnot am Kriegsende und der Babyboom nach dem 2. Weltkrieg
- B. die Deindustrialisierung von London, d.h. die Verlagerung von störenden Gewerbegebieten aus der Stadt in die Region, um die Umweltbedingungen in Londond zu verbessern.
- C. das Ziel, eine neue Qualität des Stadtlebens zu erreichen und die Notwendigkeit, Planungsgrundlagen und Steuerungsinstrumente für die Entwicklung der Greater London Metropolitan Area zu bekommen

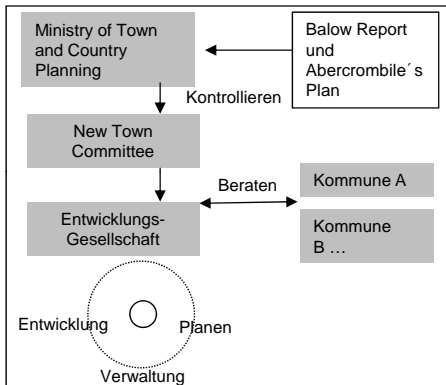
Geplant: Der Bau von ca. neun Neuen Städten, um London zu entlasten und bessere Wohnbedingungen, insbesondere für die Unterschicht (Arbeiter etc.), zu schaffen

Realisiert: Heute sind 8 Neue Städte gebaut, die jeweils zwischen 30.000 und 120.000 Einwohner haben.



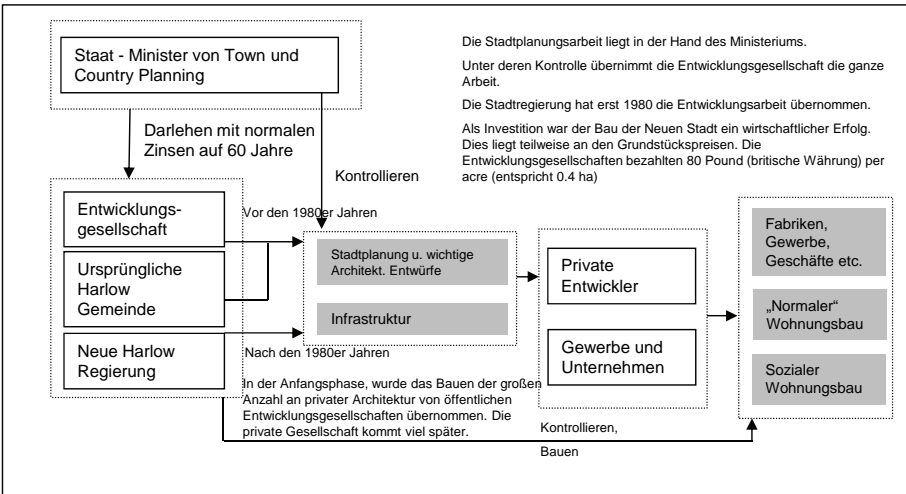
II. Initiatoren

- A. - Ministry of Town and Country Planning
 - New Town Committee
 - New Town Development Corporation
- B. - Local Governments



Gründung der Stadt

WER bezahlt die Arbeit



Ursprüngliche Faktoren

Im Nordwesten Londons, in einer attraktiven, hügeligen Landschaft, von Land- und Forstwirtschaft geprägt, mit dem erhaltenswerten Dorf Harlow und wertvollen Ackerböden.

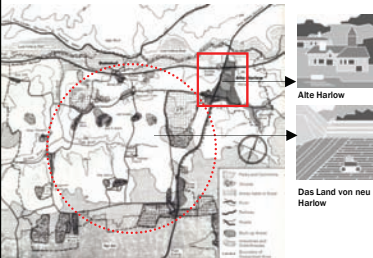
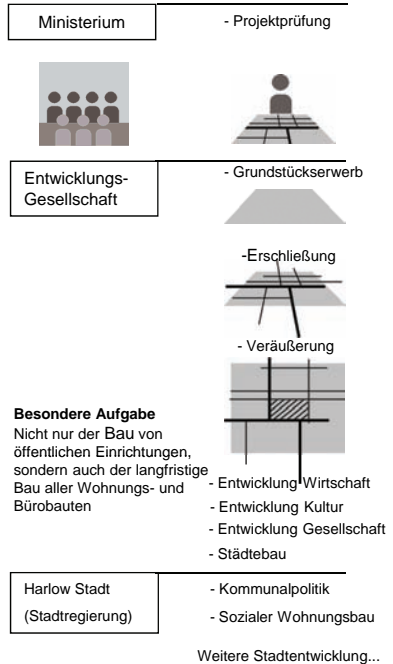


Abb. 2

Größe		3.140 ha Bestand
		5.145 ha nach Erweiterung
Ursprüngliche Einwohner		4.500
Ursprüngliche Wirtschaft		Landwirtschaft
Ursprünglicher Städtebau		Dorf

WER führt die Arbeit



WAS: Rolle der New Town in der Region

Ziel der Stadtentwicklung

Entwicklungsziel war eine „Gartenstadt“ im Metropol-Bereich London's, im Sinne des englischen Stadtplaners Howard, d.h. eine humane, wirtschaftlich und kulturell selbständige Stadt mit niedriger Bevölkerungsdichte.

Selbständige Stadt
Gegenkraft durch Bewohnerpolitik und vielfältige Anziehungskräfte



Metropole

Anziehungskraft durch Metropole

Image: Im „New Towns Act 1946“ wird für Harlow gefordert: „Eine Neue Stadt, die für ein gesundes Leben und Arbeiten entworfen ist; in einer Größe, die ein vollwertiges soziales Leben ermöglicht, aber nicht größer ist, umgeben von einem ruralen Gürtel.“

- Nutzung:**
- Diese Neue Stadt sollten nicht nur die Wohnnutzung, sondern auch die Gewerbe- und Industriebetriebe, vor allem aus dem Londoner Osten, aufnehmen.
 - Die Neue Stadt soll mit sehr guten Versorgungseinrichtungen (Einkaufen, Dienstleistungen, Bildung etc.) ausgestattet werden.
 - In der Londoner Metropolitan Area sollten sehr große Neue Städte mit hoher Einwohnerzahl, aber mit niedriger Dichte im Grünen gebaut werden; dabei sollte der Anteil des Geschosswohnungsbaus gering sein.



- Verkehr:**
- Die Neue Stadt sollte durch verschiedene Transportmittel (Eisenbahn, S-Bahn, Autobahn, Bus etc.) mit London verbunden sein.
 - Die Neue Stadt sollte eine schnelle Verbindung mit dem Londoner Flughafen haben (Verlängerung der Autobahnverbindung London-Flughafen).
 - Die verschiedenen Neue Städte sollten durch Ringstraßen miteinander verbunden werden.
 - Um die Anziehungskraft London's zu verhindern, war die Verkehrsanbindung in der früheren Phase relativ schwach. Kritisch hierbei: Dieses regionale Verkehrskonzept berücksichtigte die Bedürfnisse eines Pendlerverkehrs zwischen Wohnung und Arbeitsplatz nicht genügend; dies bremste die wirtschaftliche Entwicklung.

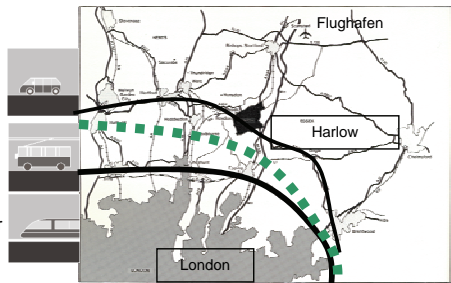
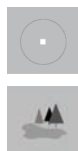
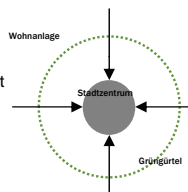


Abb. 3

- Gestaltung:**
- Entwicklungsziel: Bau einer autonomen Stadt in der London Metropolitan Area, die der Anziehungskraft Londons dank ihrer eigenen Lebensqualität widerstehen kann.
 - Die Identität, das Image der Stadt Harlow, sollte stark mit einer gut gepflegten, umgebenden Landschaft verbunden sein; als polare Anziehungskraft sollte ein attraktives urbanes Zentrum entwickelt werden.
 - Mit dem Entwurf des Masterplanes von Harlow hat der englische Stadtplaner Gibberd versucht, die funktionalen Aufgaben mit der städtebaulichen, architektonischen und landschaftlichen Schönheit zu verbinden. Schönheit war in seinem Konzept ein wesentliches Element des angestrebten Images der Neuen Stadt.



Entwicklungsziel

Die wirtschaftliche Aufgabe von Harlow, als eine der Londoner Neuen Städte, war es:

A. Eine selbständige Stadt zu schaffen, keine reine Wohnstadt, deshalb wurden nur Einwohner zugelassen, die dort auch einen Arbeitsplatz fanden.

B. Dies bedeutet: eine Neue Stadt mit hoher Qualität und qualifizierter Wohnversorgung bzw. Raum für entsprechende Arbeitsplätze und Dienstleistungen. Damit ist die Übervölkerung und Überindustrialisierung Londons abzubauen.

In den ersten 30 Jahren unterstützte die Verlagerung der Londoner Industrie die industrielle Entwicklung von Harlow. Seit den 1970er Jahren hat die Forschung und Technologie, zusammen mit Dienstleistungen, Einzelhandel und Unterhaltung die Industrie als Arbeitsplatzimpuls abgelöst.

Wer

Herkunft zukünftiger Einwohner

- Die heutigen Einwohner stammen meist aus London oder deren Region, bzw. es handelt sich um die zweite Generation der Einwohner Harlows, die Kinder der Zugezogenen.
- Diese ersten Bewohner waren durchweg Menschen, die in einem der neuen Unternehmen in Harlow als Arbeiter oder Angestellte eine Beschäftigung fanden - dies war die Voraussetzung für eine Wohnung in Harlow.

Nach 20 Jahren wurden festgehalten, dass die Neuen Städte nicht die Tendenzen verhindern können, dass sich die Metropolregion London weiter erweitert und die Bevölkerung weiter wächst.

Die Einwohner

Die Anziehungskraft der Neuen Städte auf neue Einwohner hat drei Hauptursachen.

- Der Wunsch, ein eigenes Haus in der Stadt zu besitzen.
- Die Notwendigkeit, einen Arbeitsplatz zu finden.
- Der Traum vom Leben im Grünen.

Für die Einwohner hat die Stadt ihre Beliebtheit und Attraktivität bis heute behalten; die Grundstückspreise sind in Harlow spürbar höher als in der Umgebung.



Einwohnerentwicklung

1957	35.000
1967	65.600
1977	73.200
Heute ca.	80.000
1.554 EW/qkm (2001: ca. 9.054 EW/qkm in der Innenstadt von London)	

Arbeitsplatzentwicklung

Entwicklungsziel: für jede Familie mindestens einen Arbeitsplatz



Arbeitsplätze

1957	11.200
1967	29.350
Heute	35.400

Gegen den Willen der Stadtplaner, können die Arbeitsplätze nicht an die Wohnnutzung gebunden werden. Etwa 50 % der Arbeitnehmerin Harlow sind heute Pendler von außerhalb.

Welche Schichten

1. Altersstruktur



In der Anfangszeit eine „Kinderwagenstadt“ (kinderreiche Stadt): überwiegend junge Familien. Menschen im Alter zwischen 30 bis 35 Jahren, sehr wenig alte Menschen; mehr als 60% der Bewohner waren unter 15 Jahre alt.



Altersschichtenplan

Später wurde ein, auf 20 Jahre angelegter, Altersschichtenplan erarbeitet, um eine stabile Altersstruktur zu fördern. Dieser beruht auf dem Bleiben der zweiten Bevölkerungs-Generation und Abwanderungsprognosen. Er wirkt sich sehr positiv auf die Entwicklung aus, und hilft eine kompakte und wirtschaftliche Struktur zu erzeugen.

Sozialstruktur



Es handelt sich heute um eine multikulturelle Gesellschaft mit einem Ausländeranteil von ca. 6.5 %, leicht unter dem Durchschnitt Gesamt-England's.

Bei den Wohneinheiten handelt es sich bei 58 % um Eigentumswohnungen, bei 33 % um Sozialwohnungen und die restlichen sind im Besitz von Wohnungsgesellschaften.



Jede Art eines Verreines hat eine wichtige Rolle im sozialen Leben gespielt. Heute bilden die Bewohner von Harlow eine starke und aktive Gemeinschaft, u.a. mit freiwilligem Bürgerservice; Kunst und Kultur spielen eine wichtige Rolle in der Entwicklung der Stadt.

Öffentliche Dienstleistungen

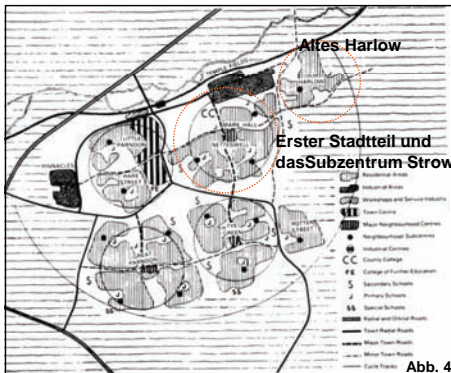


Abb. 4

Stadtteilstruktur und öffentliche Einrichtungen

Die Neue Stadt kann durch ein Subzentrum und vorhandenes Dorf in einer frühen Entwicklungsphase innerhalb des begrenzten Budgets die entsprechenden Bedürfnisse der neuen Familien versorgen.

Nach knapp 25 Jahren braucht die Neue Stadt schon eine Erneuerung, auch im Zentrum. Die Massenbauweise erzeugt nachträglich eine große Finanzbelastung und lässt das Stadtbild in kurzer Zeit stark veraltern .

Der Erweiterungsplan der ganzen Stadt bleibt ein Plan, die Erweiterung des Hauptzentrums erfolgt jedoch kontinuierlich.

WANN



1. 1947 Entwicklungsgesellschaft der Stadt gegründet



2. 1949 Masterplan (für 60.000 Bewohner)



3. 1949 Bau des ersten Stadtsubzentrums: Strow



4. 1952 Entwurf: Harlow Stadtzentrum



5. 1955 Gründung Gemeinderat



6. 1963 weitere Erweiterung (Ziel: 90.000 Bewohner)



7. 1966 Häuserbau für die zweite Generation Bewohner

8. 1970 Erneuerung des alten Harlow's

9. 1972 zweiter Erweiterungsplan (Ziel: neue 11.500 Bewohner)

10. 1980 Entwicklungsgesellschaft tritt zurück. Die Stadtregierung übernimmt die gesamte Verwaltungsarbeit

I. Planungsvorhaben

Entwicklung des Masterplanes von 1961 bis 1964

- A. Entwicklung von Planungsvarianten
- B. Entwurf des endgültigen Masterplanes
- C. Technische Infrastrukturplanung

II. Initiatoren

A. In der frühen Phase dominiert die Entwicklungsgesellschaft die Planung und Realisierung, als Vertreter des Ministeriums. Im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft arbeiten unter der Leitung von Frederick Gibberd, als Stadt-Chefarchitekt, die Arbeitsteams aus Stadtplanern, Architekten, Ingenieuren, Wohnungsmanagern, Sozialmanagern und Stadtverwaltungsmanagern.

B. Nach den 1980ern der Gemeinderat der Stadt Harlow als politischer Kern.



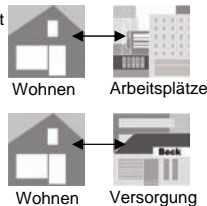
5. Öko-Wohnsiedlung

Abb. 5

Städtebauliche Entwurfsziele



Gartenstadt



Urbaner Charakter

1. Gartenstadt

- A. Eine Gartenstadt, die von den Qualitäten „Grün, Sauberkeit und Sicherheit“ geprägt ist.
- B. Eine angemessene Größe der Einwohnerzahl, die einen selbständigen Stadtorganismus ermöglicht und eine hohe Lebensqualität bietet, aber nicht die Nachteile einer überbevölkerten Stadt hat.
- C. Die Gartenstadt soll sie die urbanen Qualitäten einer Stadt mit den landschaftlichen Qualitäten eines Gartens vereinen.

2. Kompakte Stadt

Die Neue Stadt sollte aber auch auf einer kompakten Stadtstruktur aufgebaut werden; deshalb weisen einige Stadtteile eine hohe und dichte Bebauung auf.

3. Eine Stadt unter modernen Stadtplanungsprinzipien

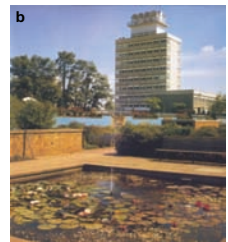
Der Stadtgründer ist Angehöriger der Internationalen Modernen Stadtplanung, deswegen gibt es im Stadtzentrum viel moderne Architektur.

4. Stadt als Kunstwerk

In Harlow wurde versucht, die Neue Stadt als Gesamtkunstwerk zu entwickeln; im Zusammenspiel von Architektur, Stadtplanung und Landschaftsgestaltung; dabei sollte ein modernes Stadtbild entstehen.

Die Kunstevents erhöhen die Lebendigkeit, Attraktivität und kulturelle Lebensqualität der Stadt und verstärken als eigenes Identitätsmerkmal das Image der Stadt innerhalb der Region.

Internationaler moderner Städtebau






Stadt als Kunstwerk



Abb. 6

Nutzungskonzept

Bis 1980

Wohnen		24.810 Wohneinheiten, davon 1.245 Wohneinheiten von privaten Unternehmen
Gewerbe und Industrie		70.358 qm Büroflächen, 27.870 qm Dienstleistungsgewerbe 479.618 qm Produktionsflächen
Einkaufen		65.862 qm Einzelhandelsflächen
Bildung		22.876 qm Fläche für Kindergarten, Vor-, Grund- und Hochschule (Harlow College North and West Essex Adult Community College)
Freizeit		Freiräume mit Freizeitnutzung, Sportzentrum

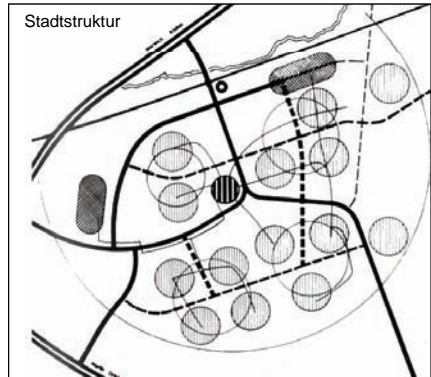


Abb.7

Nutzungskonzept

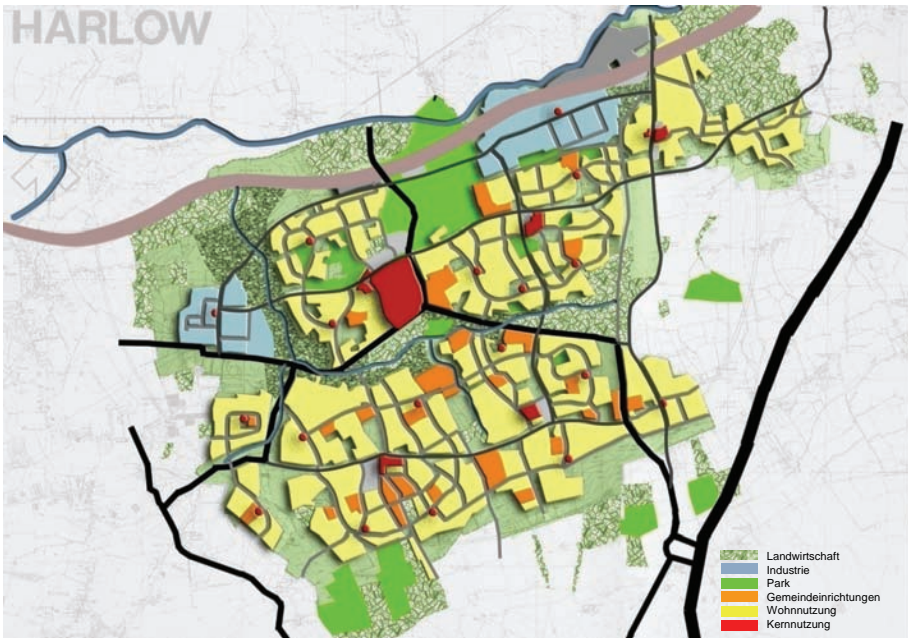


Abb. 8

Planung der Stadt

Struktur

1. Vier ausgewogenen Stadtteile, in Form von sich selbstversorgenden Wohngebieten
2. Das alte Dorf Harlow liegt am Rand der Neuen Stadt.
3. Die Gewerbe- und Industriegebiete liegen beiderseits der Bahnlinie und sind direkt an das Hauptstraßensystem angebunden.
4. Das Stadtzentrum ist kombiniert mit einem dichten, kompakten Wohngebiet und ist im Norden mit öffentlichen Einrichtungen (Stadtverwaltung, Sportanlagen, Universität) verknüpft.
5. Ein breiter Grüngürtel verläuft durch die Mitte der Neuen Stadt und beherbergt alle Freizeitmöglichkeiten.

Wohngebiet

1. Ein dichtes, kompaktes Wohngebiet mit Hochhäusern liegt neben dem Stadtzentrum, die anderen Stadtteile bestehen aus verdichtetem Geschosswohnungsbau, Reihen- und Stadthäusern sowie Einfamilienhaussiedlungen.
2. Das alte Dorf Harlow wurde saniert und in seiner typischen dörflichen Nutzungsstruktur erhalten.
3. Schulinrichtungen liegen in den Grünräumen zwischen den Wohnsiedlungen.
4. Die jeweiligen Subzentren der einzelnen Stadtteile liegen zwischen der Wohnsiedlung und den Grünflächen und beherbergen ca. 50 Geschäfte für den täglichen Bedarf der Bürger.

Gewerbegebiet

1. Die Industriegebiete liegen im Grünen den Wohnsiedlungen und der Bahnlinie.
2. Die Gewerbe- und Industriegebiete wurden in zwei Gruppen in unterschiedlichen Stadtteilen angeordnet, um als Teil der Gesamtstadt integriert zu werden und die Erreichbarkeit zu den Stadtteilen zu erhöhen.
3. Dienstleistungsbetriebe, die wichtig für das städtische Leben sind und viele Arbeitsplätze bereitstellen, wurden dem Stadt- und Subzentrum in „Self-contained service Industry Areas“ zugeordnet.

Freiraum

1. Die Neue Stadt als Ganzes und ihre einzelnen Stadtteile werden von Grünzügen umschlossen.
2. Diese Grünzüge bieten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, wie z.B. Landwirtschaft, Golfplätze, Stadtparks, Wassersportmöglichkeiten, Sportanlagen. Der ökologische, wirtschaftliche Charakter und gesellschaftliche Charakter werden parallel versorgt.
3. Das Stadtzentrum ist auf drei Seiten von Grünanlagen begrenzt; auf der Nordwestseite liegt ein 66 ha großer Stadtpark. Das Subzentrum in jedem Stadtteil steht auch in enger Verbindung mit den Grünzügen, Bächen und Tümpeln.
4. Die Grünzüge sind tief in die einzelnen Stadtteile hineingezogen und gegenseitig vernetzt.

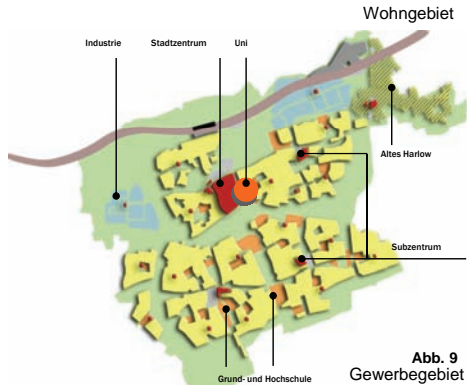


Abb. 9
Gewerbegebiet



Abb. 10
Freiräume



Abb. 11

Planung der Stadt

Verkehrskonzept



Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr

1. Die **Bahnlinie** erschließt die Stadt und das alte Dorf Harlow auf der Nordseite. Die Trennung des Zugbahnhofs von Busbahnhof und Stadtzentrum mindert die Umsteigemöglichkeiten und schwächt den Wirkungsgrad der öffentlichen Verkehrsmittel.
2. Die **Schnellstraßen** umschließen die Stadt in einer dreieckigen Form. Sternförmig führen drei **Hauptstraßen** entlang der Grünzüge durch die Stadt und erschließen die vier Stadtteile. Ein mehrfaches Ringstraßensystem umgibt das Stadtzentrum und verbindet die Subzentren. Innerhalb der einzelnen Stadtteile verknüpft eine Ringstraße die einzelnen Siedlungseinheiten.
3. Der **Busbahnhof** liegt im Stadtzentrum; die Buslinien führen vor allem entlang Grünräumen, verbinden Schulen und Hochschule und Nachbargemeinden.

Fußgänger- und Fahrradverkehr

1. Ein eigenes **Fahrradwegenetz** wurde entwickelt, so daß das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel geworden ist. Dieses Netz führt durch die Grünräume und auch durch die Siedlungen und ist von dem Straßenverkehr völlig getrennt. Eine besondere Fahrradwegeführung macht alle Kunstwerke im öffentlichen Raum erlebbar.
2. Ein System von **Spazier- und Wanderwegen**, u.a. durch die Grünzüge und entlang der Flüsse ergänzt das Verkehrssystem. Die **Fußgängerzone** in der Stadtmitte ist mit dem Busbahnhof verbunden.
3. Der Harlow Mill Kanal, ein attraktiver **Wasserweg**, dient auch als Erlebnisweg, um die Landschaft von Essex zu erleben; er verbindet auch das alte Dorf Harlow und die Orte, in der Umgebung der Neuen Stadt.

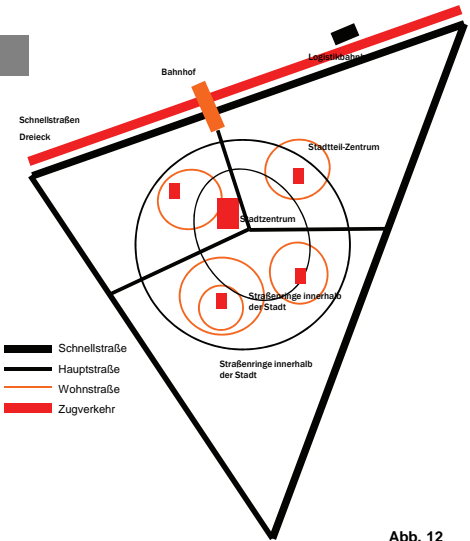


Abb. 12



Abb. 13

Fahrradwege



Abb. 14

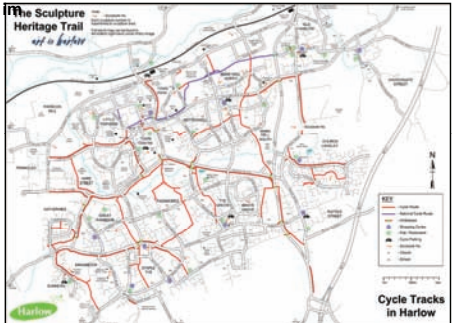


Abb. 15

I. Planungsvorhaben

Masterplanentwicklung für die wichtigsten Gebiete, wie z.B. das Stadtzentrum und Subzentren der Neuen Stadt.
 Detaillierte Planungen für einzelne Projekte, Planung der einzelnen Stadtviertel, Gebäudekomplexe und wichtige öffentlichen Räume.

II. Initiatoren

- A. Entwicklungsgesellschaft
- B. Lokale Regierung

Entwurfsidee

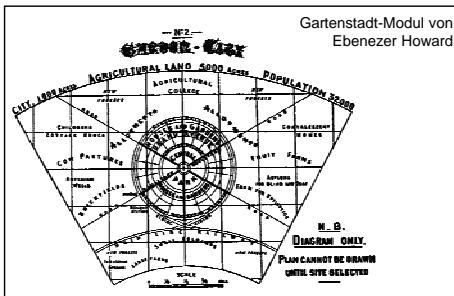


Abb. 16

1. Das Gartenstadtprinzip ist das Grundmodul der städtebaulichen Stadtstruktur.
2. Der Landschaftscharakter wird als wichtigstes Identitätsmerkmal der Stadt verstärkt.
3. Als Polarität wird beim Stadtzentrum eine urbane Gestaltung entworfen.
4. Gebäudeform, -masse und -höhe werden in modernen Gebäudestilen geplant, um eine moderne Stadtqualität zu schaffen. Der Einfluss der internationalen, modernen Stadtplanungsphilosophie, wie Funktionalismus oder Verkehrstrennung wird sichtbar.
5. Die Prinzipien des ökologischen Städtebaus werden seit den achtziger Jahren zu einem wesentlichen Element der Stadtentwicklung.

Landschaftscharakter als Identität.



Abb. 17

Urbane Charakter im Zentrum



Abb. 18

Entwurf der Stadt



Gestaltungskonzept

1. Die Stadtteile umschließt ein Grünes Kreuz, an dessen Mitte das Stadtzentrum liegt. Sie sind die grüne Lunge der Stadt und dienen der Erholung, Freizeit und dem Sport.
2. Das Stadtzentrum ist das Zentrum der Wirtschaft und Dienstleistung bzw. Brennpunkt der sozialen, kulturellen und gesellschaftlichen Aktivitäten der Neuen Stadt.

Bereiche

1. Der alte Ort Harlow ist mittels einer Dorferneuerung saniert worden und liegt am Rande der Neuen Stadt. Er ist mit Hilfe des Images „Historisches Dorfzentrum“, aufgewertet worden.
2. Das Stadtzentrum von Harlow ist das einzige Einkaufs-, Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Kulturzentrum der Neuen Stadt.
3. Die umliegenden Stadtviertel mit ihren verschiedenen Wohngebieten bestehen aus niedrig geschossigen Wohnsiedlungen mit niedriger und mittlerer Dichte, mit durchgrünter, lockerer Struktur. Sie unterscheiden sich allerdings nur sehr geringfügig voneinander.
4. Die anderen Nutzungskerne (Subzentren, Universität etc.) bilden keinen ausreichenden Charakter um als eigenen Bereiche behandelt werden zu können.

Bau-, Höhen- und Baumassenstruktur

1. Die Stadtteile sind von einer organischen Stadtgrundrisstruktur geprägt. Die Straßenkurven der Stadt- und Wohnstraßen verbinden die Wohnsiedlung mit der umgebenden natürlichen Landschaft. Die Freiräume durchdringen die Stadtstruktur.
2. Bei der Planung der Neuen Stadt spielte die Topographie eine große Rolle. Das Stadtzentrum liegt auf einem Hügel und ragt über die Täler heraus, es öffnet sich über einem Grünhang und verfügt über beste Bedingungen der Belichtung und Aussicht. Die Täler sollten als eines der wichtigsten Elemente der Topographie erhalten werden. Das Gewerbegebiet verbirgt sich hinter einem Hügel.
3. An den Grünzügen liegen die Subzentren, die Schuleinrichtungen und Dienstleistungsbetriebe, die dadurch zudem die Stadtteile verbinden und Verkehrssicherheit garantieren.



Abb. 19

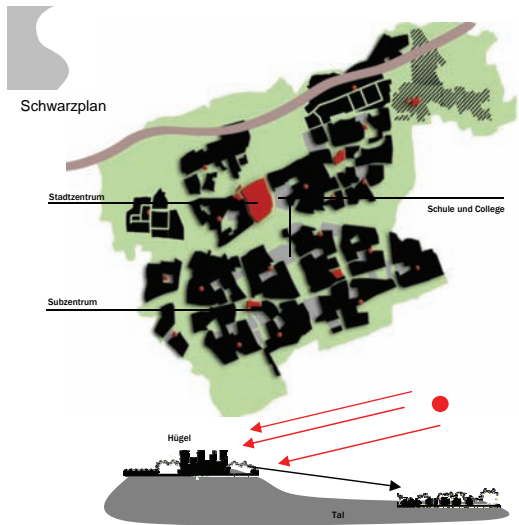


Abb. 20

Höhenstruktur

Abb. 21

Entwurf der Stadt

Merkmale und Kunstwerke

1. Als Besonderheit muss die kulturelle Ausstrahlung der Stadt auf die Region gelten, die neben der autonomen Deckung des täglichen Bedarfs besteht.
2. Kunst im Alltag: ein künstlerisches Skulpturenkonzept, das Kunststimmung in das tägliche Leben bringen will und die Skulpturen bewusst in Stadt- und Landschaft integriert. Die Kunstwerke, insbesondere einige wertvolle Skulpturen weltweit bekannter Bildhauer wie Rodin, Henry Moore, Barbara Hepworth etc., verstärken den kulturellen Charakter der Neuen Stadt.



Abb. 22

Silhouette

1. Im Gegensatz zur traditionellen europäischen Stadtsilhouette mit pyramidaler Form zeigt die Silhouette der Neuen Stadt Harlow bewusst einen starken Kontrast zwischen den niedrigen, gering verdichteten Wohnstadtteilen und dem stark verdichteten Stadtzentrum mit hohen Wohnhochhäusern.
2. Die hohen Gebäude sind hier bewusst als Merkmale mit mehrfacher Bedeutung geplant und realisiert, als Symbol urbanen Charakters, moderner Stadtplanung und Architektur, attraktiven sowie modernen Lebens.
3. Die Grünzüge wirken gleichzeitig sowohl als Vordergrund wie als Hintergrund und bestimmen den Eindruck, das Image einer modernen Stadt im Grünen.
4. Am Städteingang werden immer die Grünbereiche als Eingangssituation gestaltet; Hochhäuser werden als weithin sichtbare Merkmale zur Markierung des Stadtzentrums und der Subzentren verwendet.



Silhouette von Harlow

Abb. 23

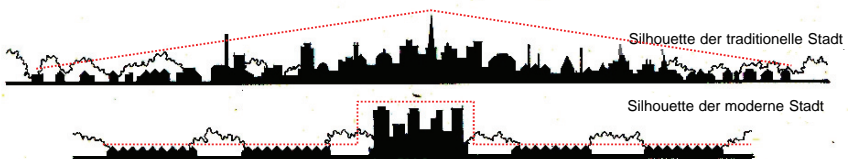


Abb. 24

Städteingänge



Abb. 25

Zentrum



Planungsziele des Stadtzentrums

1. Ein Stadtzentrum für Fußgänger entwickeln.
2. Das Stadtzentrum so kompakt wie möglich zu bauen, um das wirtschaftliche Risiko zu vermeiden, falls die Bedarfsprognose überschritten wird, dann kann immer noch in die Höhe und dichter gebaut werden.
3. Eine Grundstruktur entwickeln, die unterschiedliche Erschließungsformen ermöglicht.
4. Ein Zentrum mit starkem Nutzungstrennungs-Prinzip; um das Zentrum werden vor allem „gartenartige Ressourcen“, nämlich Stadtpark, College, Sport, Krankenhaus etc. gelegt, es ist vom Wohngebiet durch die Schnellstraße getrennt. Der Bahnhof wird eher als störendes Element betrachtet.



Plan des Stadtzentrums

Abb. 26

Gestaltung



Grenze

1. Die Verbindung zwischen der Landschaft und dem Stadtzentrum ist sehr stark, während die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Wohnsiedlungen sehr schwach ist. Die grünen Hügel und die Aussicht von diesen, ist ein wichtiger Teil des Images des Stadtzentrums
2. Der kompakte urbane Teil besitzt hohe Zentralität und Urbanität.
3. Die Wohnviertel in der Umgebung haben aufgelockert Gebäudegrenzen. Das Grün liegt auch in den Zwischenräumen der Stadtteile. Die Intensität des Stadtzentrums wird durch mehrere Grünpufferzonen geschwächt.



Abb. 27

Entwurf der Stadt: Zentrum

Heutige Nutzungsteilung

Zentrumsentwurf

1. Wohnungsanteil gering, teilweise mit Einkaufsnutzung gemischt
2. Im Verhältnis zur Zentrumsgröße, die Größe des Anteils an Kultur- und Gesellschaftseinrichtungen ist hoch. Dazu gehören Theater, Museum, Bibliothek, Jugendzentrum, „Walk-In Zentrum“, Bürger-Zentrum, Krankenhaus und angrenzende Universität.
3. Sportanlagen liegen zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum neben dem Stadtpark.
4. Einkaufsnutzungen im Stadtzentrum und eine Ausdehnung der Einkaufsflächen in die Grünzone neben dem südwestlichen Kreisverkehr bedingt durch eine erhöhte Einwohnerzahl.
5. Verwaltungs- und Kultureinrichtungen liegen nördlich und südlich des Einkaufsbereiches.

Verkehr

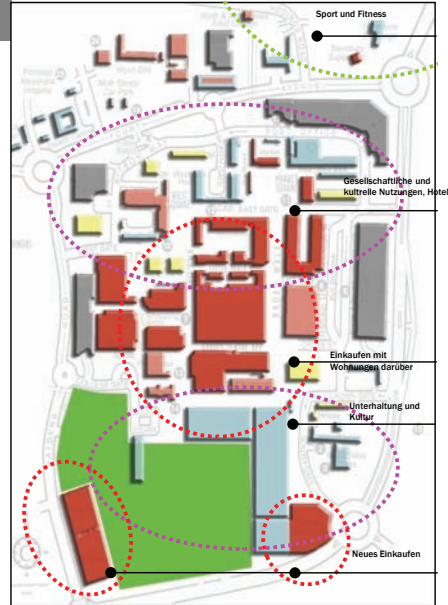


Abb. 28

Verkehrsbedürfnisse zwischen Planung und Umsetzung



1. Eine rechteckige Ringstraße erschließt das Einkaufszentrum seitlich; der Busbahnhof liegt auf der Ostseite. Dieses Verkehrssystem lässt fast keinen Auto- und Fahrradverkehr entlang der Fußgängerbereiche zu.
2. Auf der Westseite der Ringstraße wurde ebendiese zu einer Verteilerstraße für das Einkaufszentrum und trennt deswegen das westliche Wohngebiet vom Stadtzentrum.
3. Der Autoverkehr war von Anfang an nicht vollkommen von dem Fußgängerverkehr getrennt, in der Stadtentwicklung gewinnen die Fußgänger immer mehr Räume für sich.
4. Der Stellplatzbedarf wurde bei der Planung des Einkaufszentrums stark unterschätzt; für neue Stellplatzflächen mussten öffentliche Plätze und Grünflächen in Parkplätze umgewandelt werden.



Abb. 30

Verkehrsplanung zwischen Theorie und Praxis

1. Die Fußgängerzonenanteil wurde im Stadtzentrum erhöht; der Autoverkehr umfließt nur den Rand der Stadtmitte.
2. Die ursprünglichen Parkplätze wurden durch mehrgeschossige Parkhäuser ersetzt, um den erhöhten Stellplatzbedarf zu decken.
3. Weitere Parkierungsflächen wurden in die Grünflächen entlang der Ringstraße gelegt, die eine große optische Störung darstellen.



Raumabfolge

1. Zwei parallel liegende Einkaufstraßen in Nord-Südrichtung mit jeweils zwei seitlichen Plätzen bilden das urbane Grundgerüst.

Auf der Nordseite liegt der Marktplatz mit Nutzungen wie dem Postamt, Kneipe, Restaurant und Büronutzungen; dieser hat eher einen kommerziellen Charakter. Auf der Südseite liegt ein „Bürgerplatz“ mit Gemeinschaftshaus, Kureinrichtung, altem Pfarrhaus, Kirche etc., er verfügt über Sichtbeziehungen zur pittoresk Landschaft.

2. Wichtige Grundprinzipien der Stadtraumgestaltung sind:
 - Entlang der Einkaufsstraßen gibt es Gebäudetypologien mit Läden im Erdgeschoss und Maisonettewohnungen im Obergeschoss. In den Erdgeschosszonen ist eine geschlossene Folge von Schaufenstern vorzufinden.
 - Die Gebäude an den Plätzen werden ausschließlich durch Einzelhandel, Verwaltung etc. Genutzt, als funktionale und gestalterische Fokuspunkte.
 - Gliederung der Fassaden zwischen Erdgeschoss und Obergeschoss durch Arkaden oder Vordächer, um alternative Bewegungsmöglichkeiten bei Schlechtwetter und um eine unterschiedliche Fassadengliederung zu erreichen.
3. Die Abfolge von Straßen mit Arkaden und Vordächern, Passagen und vielfältigen Plätzen erzeugen lebendige Raumsequenzen - auch ein wichtiges Prinzip für die Subzentren.

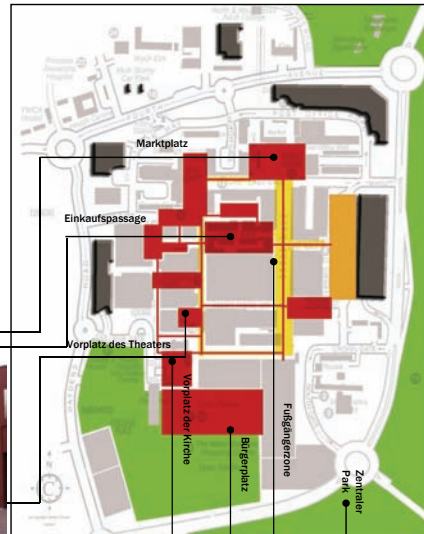


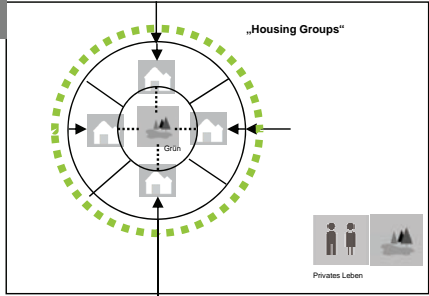
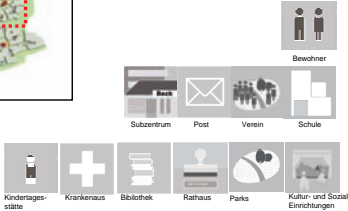
Abb. 31



Abb. 32

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnsiedlung



Wohnviertel

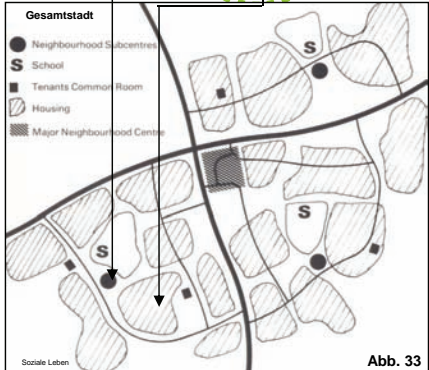
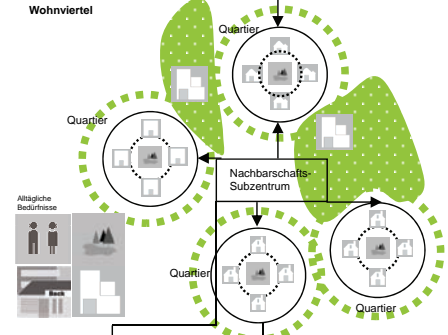
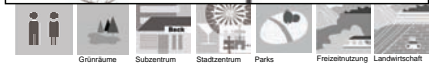


Abb. 33



Entwurfsziele für die Wohnstadtteile

1. Harlow wurde als eine **Gartenstadt** geplant, deswegen ist die schöne und humane Wohnstimmung in der Neuen Stadt das wichtigste Entwicklungsziel.
2. Eine kompakte Bauweise und eine hohe Dichte bei einer niedrigen Bauweise, vor allem durch eine dichte **Reihenhausbauweise** werden angestrebt, einerseits, um Streusiedlungen zu vermeiden, andererseits, um die Landschaft und insbesondere die Landwirtschaft zu schonen.
3. Der Wohnungsnachfrage ist in Harlow immer sehr hoch (bis heute); die soziale Durchmischung wird durch eine gezielte Verteilung der Sozialwohnungen gesteuert, die auf einer Warteliste für Sozialwohnungen beruht. Entwurfsziel war es, eine ausgewogene Mischung aller wesentlichen Wohnungstypen zu bauen, um die Wohnungsbedürfnisse aller sozialer Schichten zu decken - „**Mixed Housing Development**“; bis heute wurden deshalb **über 100 verschiedene Wohnungstypen** in Harlow gebaut. Aber mit nur 10% **Apartments** wird das Wohnungsangebot insgesamt eher wie eine ganz typische vorörtlichen Wohnungstypologie geplant, also ohne urbanen Charakter.
4. Ein weiteres Ziel ist das **Quartier (Englisches Konzept der „Neighbourhood“)** als funktionale, räumliche und soziale Grundeinheit der Neuen Stadt; Es bestimmt den **Stadtgrundriss** ebenso wie die **Höhen- und Baumassenentwicklung**. Das Quartier ist hinsichtlich der Grundbedürfnisse, Einkaufsmöglichkeiten, Kindergarten, Grundschule etc. - eine **innenorientierte** autarke Wohneinheit, das als Grundzelle der Stadtentwicklung dient. Dieses Entwurfsprinzip basiert auf der englischen Nachbarschaftstheorie und Gartenstadtidee.
5. Jedes Quartier ist auf sieben bis acht „**Housing Groups**“ beschränkt; jede „Housing Group“ muss einen einheitlichen Architekturstil aufweisen. Insgesamt entsteht dadurch ein **stark innenorientiertes „Hierarchie Cluster“: Wohngruppe (Housing Group), Quartiere und Gesamtstadt.**



Abb. 34

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnungsgruppen

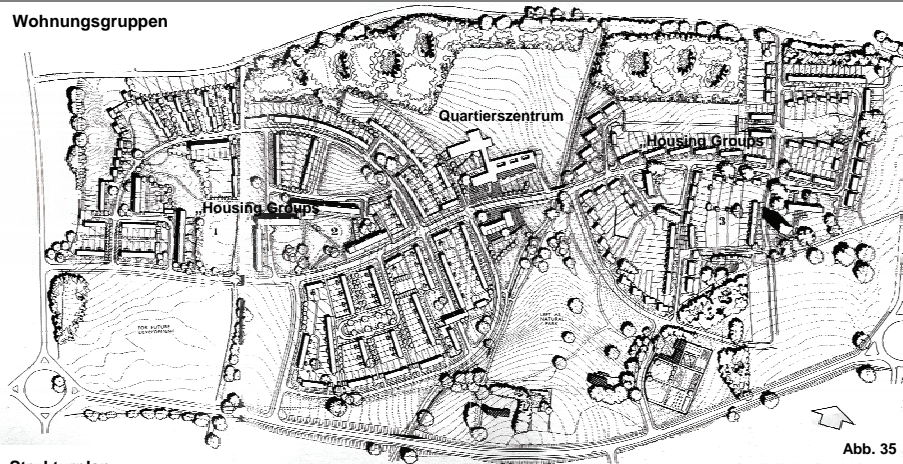


Abb. 35

Strukturplan

1. Die städtebauliche Baustruktur grenzt sich entlang der Wohnstraßen durch ausgeprägte Randbebauungen, mit einzelne Auflockerungen gegenüber den Grünzügen ab.
2. Die Wohnsiedlungen haben im Verhältnis zu den bis dahin üblichen Siedlungsstrukturen eine aufgelockerte Struktur, in die die Grünräume organisch hineingeleitet werden. Die großzügigen Wohnblockanlagen weisen relativ große Grünflächen im Blockinneren auf. Heute sind diese teilweise durch neue Bebauung aufgefüllt.
3. Im Grün zwischen den „Housing Groups“ liegt das Quartierszentrum in einer aufgelockerten Gebäudekomposition mit Versorgungseinrichtungen und die Schuleinrichtungen



Abb. 36

Wege und Landschaft

1. Die Grünzüge umschließen die Nachbarschaftseinheit und begrenzen sie.
2. Innerhalb der Nachbarschaftseinheit gibt es kleine Grünzüge und Wiesen, die mit Plätzen kombiniert sind.
3. Die dem Gelände angepasste Straßenstruktur und die variierenden Baukanten der Bebauung führen zu sehr individuellen, erlebnisreichen Raumsequenzen.



Abb. 37

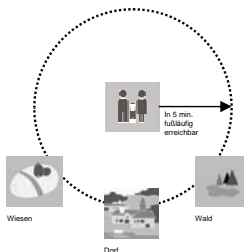


Abb. 38

Architektur

1. Vorhandene denkmalgeschützte Gebäude, Gartenanlagen und Naturdenkmäler werden erhalten und, soweit sinnvoll, als öffentliche Gebäude oder Hotel genutzt; damit wird die historische Vergangenheit des Ortes sicht- und erlebbar gemacht.
2. Je nach Wohngruppe zeigt die Architektur teilweise sehr unterschiedliche Stile; das Spektrum reicht von Dorfhäusern mit Satteldach über Reihenhäuser, Hofhausgruppen bis zum Geschosswohnungsbau und Hochhausapartements.
3. Durch die Einbettung der Wohnhausgruppen in die Grünanlagen zwischen den Wohnsiedlungen wird der „Kampf der Stile“ abgeschwächt, so dass dennoch ein harmonisches Stadtbild, einer Stadt im Grünen entsteht.
4. Von Wohngruppe zu Wohngruppe ändern sich auch Material und Farbe stark, aber der Ziegel bleibt meist ein wichtiges Entwurfsmerkmal, das die lokale Architekturtradition aufnimmt.
5. Die meisten Gebäude sind deshalb mit roten oder warmfarbigen Ziegelsteinen versehen, nur die Gebäude um den Bürgerplatz im Zentrum und Subzentrum sind aus hellgrauem Granitstein, um die Besonderheit zu betonen. Im Laufe der Stadtentwicklung werden ökologische Architekturelemente zu immer wichtigeren Entwurfsthemen.

Landschaft



1. Die vorhandene Landschaft soll aus funktionalen (Erholung, Freizeit), sozialen (Kontakt) und ästhetischen Gründen von den Einwohnern direkt erlebbar sein, ohne dass ein Stadtteil durchquert werden muss. Jeder Einwohner kann deshalb fußläufig die Grünzüge erreichen.
2. Den verschiedenen Landschaftsteilen werden je nach ihrem Charakter ganz verschiedenen Nutzungen zugewiesen; die größten und wichtigsten sind: Freizeit und Sportbereiche, diese werden von der natürlichen Landschaft geformt.
 - Eine lineare Parkanlage ist für Spaziergänger und Fahrradfahrer ausgelegt.
 - Flache, ruhige Landschaftsbereiche werden für Spielplatzanlagen und Schulsportanlagen verwendet.
 - Bewaldete Täler bleiben unberührt und dienen als Ausflugsziel für die Stadtbewohner.
 - Ein besonders attraktives Tal ist mit vielerlei Freizeiteinrichtungen ausgestattet und leicht von den Wohnstadteilen ausgehend erreichbar.
 - Entlang des Flusses wurde ein Spazierweg angelegt. Im Laufe der Stadtentwicklung wurden unterschiedliche Wassersportzentren angelegt.
 - Ein Waldgebiet (Pamdon Wood) liegt an der Stadtgrenze und ist im Masterplan als Naturschutzgebiet ausgewiesen, es bereichert die Erlebnisvielfalt der Landschaft in der Neuen Stadt.

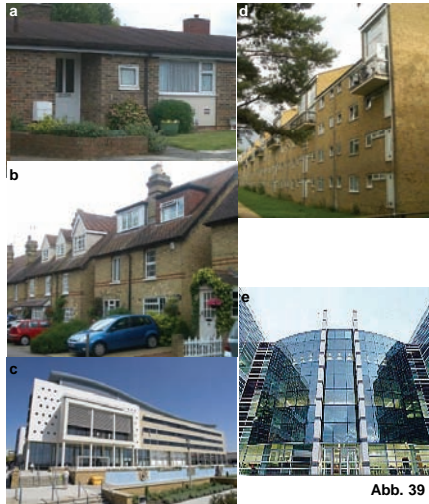
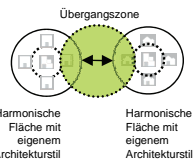
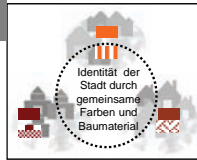


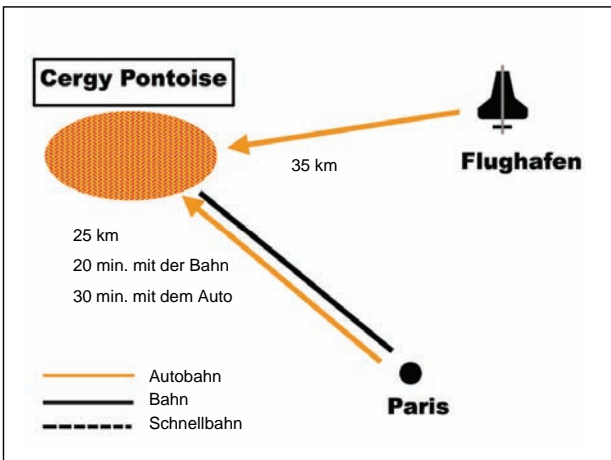
Abb. 39



Abb. 40

Praxisbeispiel der zweiten Generation

Cergy-Pontoise, Paris

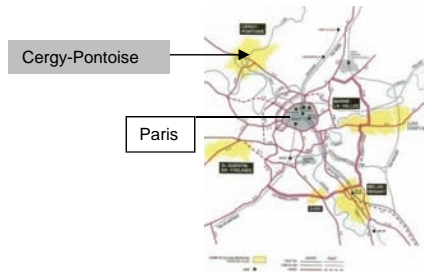


Gründung der Stadt

I. Ziele der Regionalplanung

Die wichtigsten Ziele der Regionalplanung für den Großraum Paris waren 1964:

- Begrenzung der Einwohnerzahl der Stadt Paris auf 7,5 bis 8 Millionen Einwohner
- Verlagerung der Industrie aus der Stadt in die Region
- Aufnahme der die Begrenzung überschreitenden Einwohnerzahl durch die Region Paris, insbesondere durch eine Reihe Neuer Städte



Neue Regionale Struktur

Anlass für die Entwicklung des Neuen Stadt Konzeptes der Pariser Region war die damalige Überbevölkerung, die Belastung durch die Industriegebiete und das chaotische Wachstum der Vororte.

Ziel der Regionalplanung war es, diese Probleme zu lösen und ein langfristiges Entwicklungskonzept zur Steuerung der Stadtentwicklung der Region Paris zu entwickeln und zu realisieren.

Geplant wurden acht New Towns mit jeweils 500.000 bis 1.000.000 Einwohner, die 2/3 des Einwohnerzuwachses der Stadt und der Region Paris aufnehmen sollten.

Realisiert wurden bis heute fünf New Towns mit einer Einwohnerzahl von insgesamt 460.000 EW. Diese haben 1/3 des Einwohnerzuwachses übernommen.

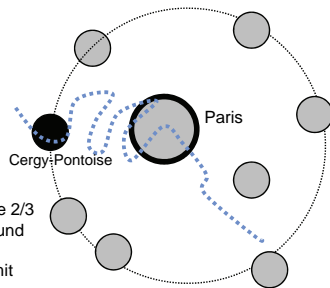
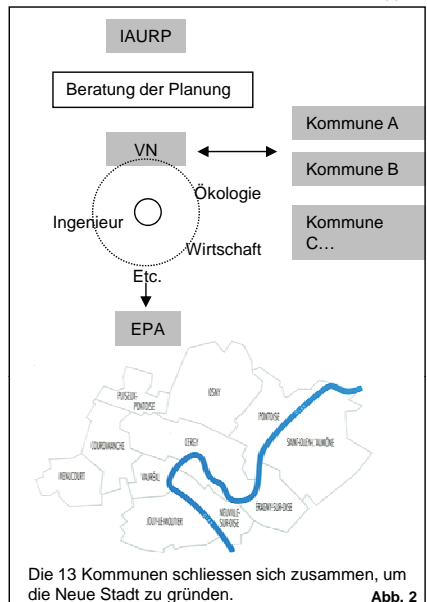


Abb. 1

II. Initiatoren der Neuen Stadt

Initiiert wurde vom französischen Staat. Es waren im wesentlichen vier Institutionen bzw. Interessensgruppen für die Entwicklung der Neuen Stadt Cergy-Pontoise im Rahmen des Pariser Neuen Stadt Konzeptes verantwortlich. Es handelte sich hierbei um:

- IAURP, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne
- VN, ein Gremium aus Experten der Stadtplanung, der Wirtschaft, der Ökologie und der Ingenieurwissenschaften
- SAN (Gemeindeverband), die dreizehn Kommunen, die auf dem Planungsgebiet der Neuen Stadt Cergy-Pontoise lagen, haben die vollkommene Freiheit bezüglich ihrer Entscheidung Mitzumachen. Nach dem Erfolg der Neuen Stadt stimmten die verbleibenden zwei Kommunen, die anfangs nicht mitmachten, auch zu.
- EPA (Etablissement Public d'Aménagement), als Entwicklungsgesellschaft



Die 13 Kommunen schliessen sich zusammen, um die Neue Stadt zu gründen.

Abb. 2

Gründung der Stadt

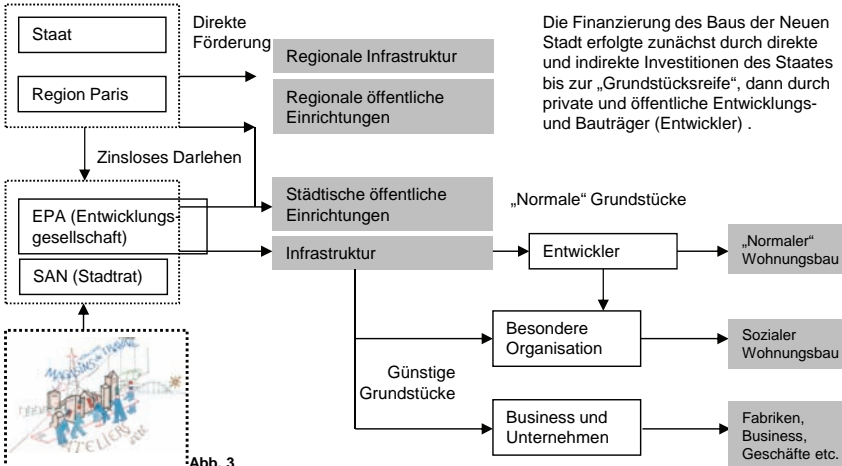
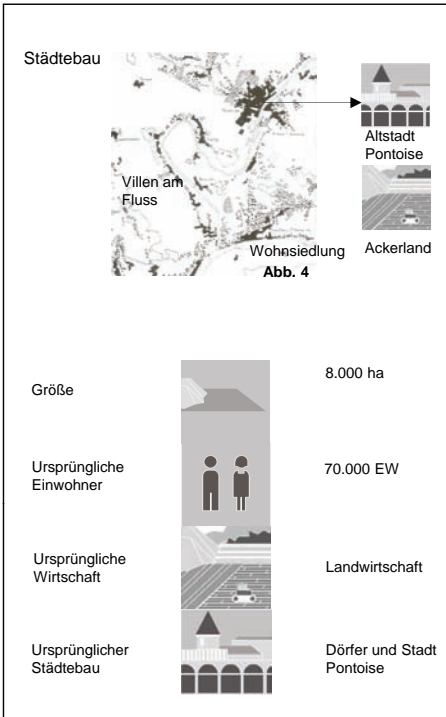
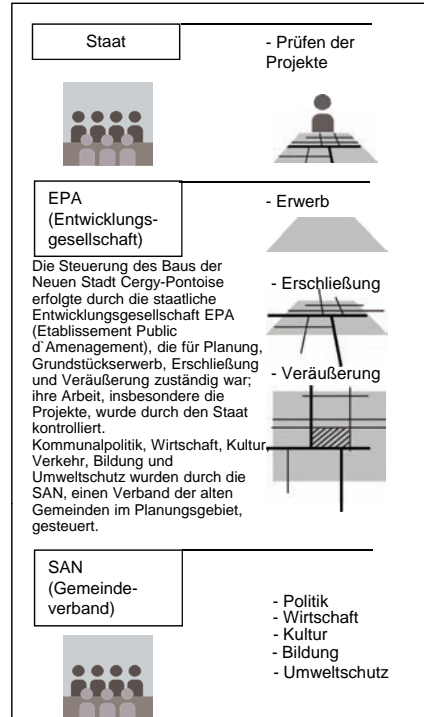


Abb. 3
Workshop von Stadtplanern und Studenten

Ursprüngliche Faktoren



WER führt die Arbeit



WAS: Rolle der New Town in der Region

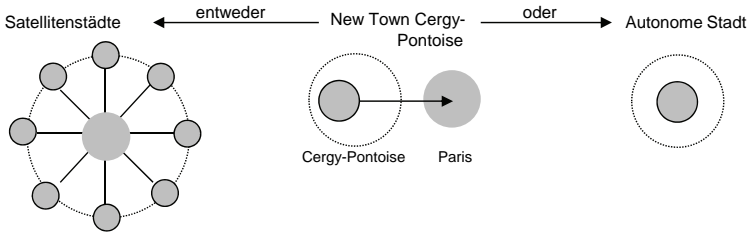


Image: Cergy-Pontoise ist nicht nur eine Wohnstadt, eine Stadt der Freizeit und Kultur sowie eine Universitätsstadt, sondern auch ein bedeutendes Wirtschafts- und Verwaltungszentrum der Region



- Wirtschaftszentrum
- Verwaltungszentrum
- Stadt der Freizeit und Kultur
- Universitätsstadt

Nutzungsprogramme in der Region

- Große Wohnsiedlungsflächen in unterschiedlichsten Formen
- Industrie- und Gewerbezentrum der nordwestlichen Pariser Region
- Forschungszentrum der Pariser Region
- Freizeitzentrum der Pariser Region

Verkehrsprogramme in der Region

- Sehr gute Verkehrsanbindung an Paris, durch: Autobahn, Regionalbahn, S-Bahn (RER), Wasserweg.
- Sehr gute Verkehrsanbindung an den Pariser Flughafen: Paris-Roissy Charles De Gaulle.
- Gute Verkehrsanbindung an andere New Towns: St. Quentin en Yvelines etc.

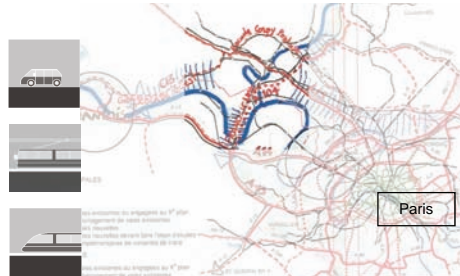


Abb. 5

Gestaltungsprogramme in der Region

- Historische Achse als Sichtverbindung von Paris (Champs Elysee-La Defense) nach Cergy-Pontoise weiterführen
- Einmalige Landschaft in Richtung der Stadt weiter entwickeln (Landschaft der Impressionisten)
- Die vorhandenen Hügel als wichtiges Stadtbildelement einbeziehen

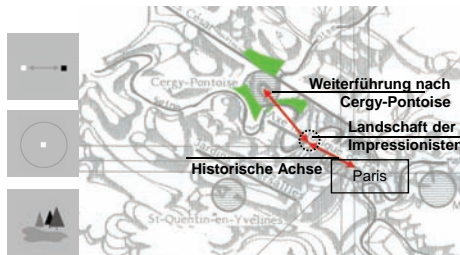


Abb. 6

Entwicklungsziel

Alle Pariser Neuen Städte haben ein eigenes ökonomisches Entwicklungsziel. Cergy-Pontoise soll das Elektronikzentrum sein.

Cergy-Pontoise soll eine große Neue Stadt sein, um Attraktivität gegenüber der Metropole Paris zu besitzen.

Cergy-Pontoise soll, so weit wie möglich, die Lebendigkeit und Wirtschaftsstärke von Paris erreichen.

Heute ist Cergy-Pontoise eines der einflussreichsten Industrie- und Gewerbezentren. Es gibt 3.700 Unternehmen (Industrie 11%, Konstruktion 8%, Service 47%, Großhandel 33%) und 85.000 Arbeitsplätze. Im Vergleich zu den meisten anderen Neuen Städten verzeichnet sie merkbare wirtschaftliche Erfolge.

Wer

Herkunft der Einwohner

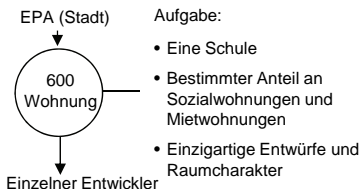
Die heutigen Einwohner von Cergy-Pontoise kommen aus dem alten Paris, es handelt sich um die Kinder des Babybooms der 1950iger Jahre, Arbeitsplatzsuchende aus der Region Paris, Mitarbeiter von Unternehmen, die sich in der Neuen Stadt angesiedelt haben und - last but not least - die in Cergy-Pontoise geborene junge Generation.

Gegen Spekulation und soziale Segregation

Steuerungsinstrumente

Als Steuerungsinstrumente für die Stadtentwicklung diente unter anderem folgendes Konzept: Jede Erschließungsmaßnahme, das heißt jeder Baustein der Neuen Stadt, ist auf etwa 600 Wohnungen zu begrenzen und zudem ist dieser mit einem bestimmten Anteil an sozialem Wohnungsbau auszustatten sowie diesem eine Schuleinheit zuzuordnen. Dies geschah auch vor dem Hintergrund, ihm ein eigenes städtebauliches und architektonisches Gesicht zu geben. Dafür sicherte sich die Gemeinde auf einen Zeitraum von 14 Jahren ein Vorkaufsrecht auf Grundstücke und Gebäude, um Spekulationen zu verhindern, Bau- und Erschließungsmaßnahmen für private Bauträger zu erleichtern, um viele Bauträger anzulocken und um eine architektonische Vielfalt zu erreichen. Des Weiteren sollte damit die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Beteiligten in der Planungs- und Realisierungsphase gefördert werden.

Entwicklungsmodul



Anziehungskraft für Einwohner

Die Anziehungskraft der Neuen Stadt beruht im Wesentlichen auf folgenden Faktoren: preisgünstige Wohnungen, Steuervergünstigungen, mögliche Arbeitsplätze in der Nähe, bessere Umweltqualität (Gesundheit und Ruhe) und hohe Landschaftsqualität.

Einwohner



1968	41.000
1975	71.000
1982	103.000
1994	178.000
2003	183.430

ca. 2.292 EW/ha (3.541 EW/ha im urbanen Paris)

Arbeits- und Studienplätze

Planungsziel war es, dass auf jede Familie ein Arbeitsplatz kommt. Die Arbeitsplatzentwicklung war die folgende:



1968	15.000
1975	30.000
2005	80.000

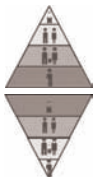
Heute werden 50% aller Arbeitsplätze von Einwohnern der Neuen Stadt Cergy-Pontoise belegt; im öffentlichen Sektor sind es 25%, im privaten Sektor 75% der Arbeitsplätze.



Außerdem gibt es heute 20.000 Studenten in der Neuen Stadt.

Welche Schichten

1. Alterstruktur



Angestrebte Alterstruktur (als Ziel)

Tatsächliche Alterstruktur (in der Vergangenheit)

Überwiegende Paar im Alter von 30-35 Jahren, sehr wenige alte Menschen

Der Anteil an Bewohnern ≤ 30 beträgt 52% (Stand 1999)

2. Sozialstruktur



- Sozialer Wohnungsbau ca. 40%, normaler Wohnungsbau ca. 60%.
- Mietwohnungsbau ca. 70% Eigentumswohnungen ca. 30%

Öffentliche Dienstleistungen

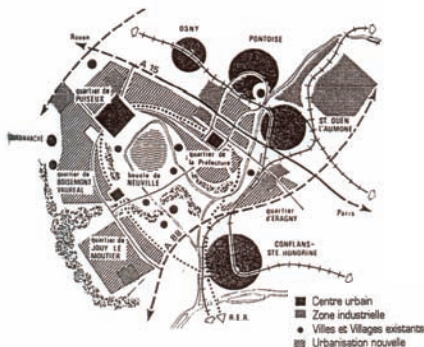


Abb. 7

Stadtteilstruktur und öffentliche Einrichtungen

Entgegen der damaligen Neuen Stadt-Planung wurde schon ein neues Stadtzentrum für die Neue Stadt in den ersten 5 Jahren geplant und gebaut, um eine hohe Qualität an Dienstleistungen in der frühen Phase anzubieten, später wurde es als Verwaltungszentrum mit Uni-Einrichtungen und ausreichenden Einkaufseinrichtung genutzt.

Das zweite Zentrum wurde deswegen erst später - nach 15 Jahren - gebaut, es beherbergt eher die Kultur-Funktion, von der baulichen Masse aus betrachtet, ist es kleiner als das erste Stadtzentrum.

Die Gewerbenutzung wurde ziemlich früh eingeführt, dies wurde durch die Eisenbahn sehr unterstützt.



1964 Festlegung des Masterplanes



1968 Bau des Ersten Stadtzentrums und der Prefecture (Sichtbares Zeichen, staatliche Autorität)



1969 Gründung der Entwicklungsgesellschaft EPA Verlängerung der S-Bahn (RER)



1972 Schnelles Wachstum durch Wohnungsbau

1982 Bau des zweiten Stadtzentrums Cergy-Pontoise



1985 Bau der Stadthaus-siedlungen in schönen Landschaftsbereichen für die gehobenen Schichten



1989 Gründung der Universität Cergy-Pontoise, Stadterneuerung der Altstadt von Pontoise

heutige Erweiterungsfläche 2.500 ha

Entwicklung des Masterplanes (Planungsvorhaben)

Entwicklung des Masterplanes von 1961 bis 1964

- A Planungsvarianten
- B Strukturplan
- C Technische Planung

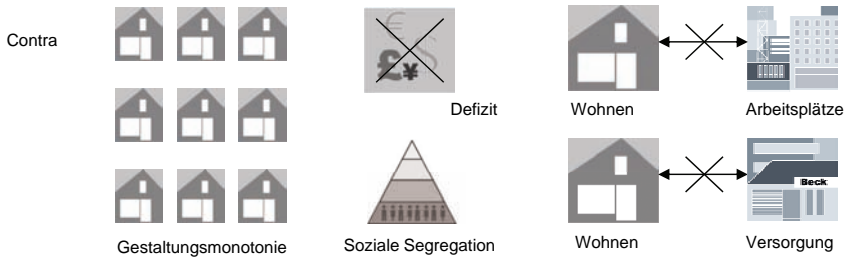
Entwurfsvarianten 1961-1964

1. Zentrierte Stadt
2. Lineare Stadt
3. Amphitheater Stadt



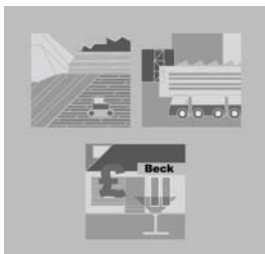
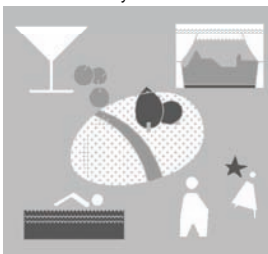
Abb.8

Städtebauliches Entwurfsziel



Pro Mit den New Towns sollten einige urbane Probleme gelöst werden, wie etwa die Trennung von Wohn- und Arbeitsplätzen, die soziale Segregation, die fehlende autarke wirtschaftliche Lebensfähigkeit, die Trennung von Wohnen und Versorgung sowie die Monotonie neuer Siedlungen.

Deshalb sollte die Neue Stadt über eine Vielzahl möglicher Wohnformen in unterschiedlicher Dichte, genügend Arbeitsplätze aller Kategorien und über ein reiches, vielfältiges Freizeitangebot verfügen. Zudem sollten Bildungsmöglichkeiten von der Grundschule bis zur Universität angeboten werden und die Stadt sollte auf einem ausgewogenen, leistungsfähigem Verkehrssystem basieren.



Planung der Stadt

Nutzungskonzept

Wohnen	63.500 Wohneinheiten 100.000 qm, 2/3 Sozialer Wohnungsbau
Arbeiten	660.000 qm 3.500 Firmen
Einkaufen	255.000 qm, 3 Shoppingcenter und 150 Läden, 25 Hotels und verschiedene Begegnungseinrichtungen
Bildung	20.000 Studenten an der Universität, Verwaltungs- und Wirtschaftshochschulen sowie anderen Bildungseinrichtungen
Freizeit	113 qm Grünfläche pro Einwohner, 90 ha Freiflächen See (Wassersport), Yachthafen, Golfplatz und andere Sporteinrichtungen

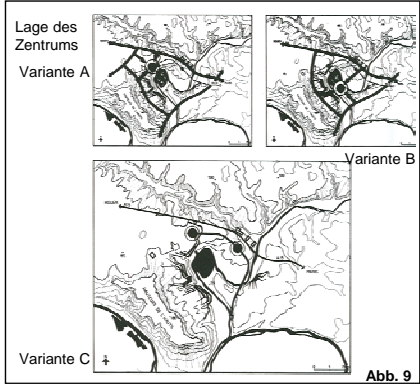


Abb. 9

Städtebauliche Struktur

- Die Stadtteile knüpfen an vorhandene Siedlungen an und umschließen den See wie ein Amphitheater.
- Die Gewerbegebiete reihen sich linear entlang der Hauptverkehrslinie an.
- Zwei Stadtzentren mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten sind an die Hauptverkehrsadern angeschlossen.



Abb. 10

Cergy St. Christophe

- Image: Handelszentrum, Universitätszentrum
- Städtische Gebäude mit urbaner Dichte, überschaut den See und den Freizeitpark.
- Riesige Uhr mit Hauptachse 'Axe Majeur' als 'Landmark' der Stadt

Cergy Le Haut

- Image: riesige Wohnblöcke für 20.000 Bewohner
- 50 ha Themenpark, 50 ha Businesspark. Urbanes Zentrum: 4-5 Geschosse mit klassizistischem Baustil

Courdimance

- Image: Dorf
- Schöne Aussichtspunkte
- riesige Figuren im alten Themenpark

Vaureal

- Image: Villengebiet
- 4.200 Villen mit 300 Einheiten eines Wohnungsbaukomplexes
- Energiesparhäuser; 100 Solar-Häuser, in bewaldeter Umgebung

Jouy-le-Moutier

- Image: Villengebiet
- Nur Einzelhäuser

Pontoise

- Image: provinzielle Kleinstadt
- Kontrast zur neu gebauten Stadt
- Fast nicht tangiert, nicht durch RER (Bahn) verbunden.
- Merkmale: wunderschönes mittelalterliches Stadtbild

Legend:

- Motorway
- Roads
- SNCF, RER A
- Local centres
- New quarters, in the planning stage
- Business parks, in the planning stage
- Green belts and forests
- Major facilities, in the planning stage
- Old urban area
- Commune limits
- City limits

Prefecture

- 30.000 EW in 8.000 Wohnungen, Markplatz von 14.000 m²
- Image: Verwaltungszentrum, Versorgungszentrum
- Erstes urbanes Zentrum mit starker wirtschaftlicher Kraft
- Relativ schwache Identität

Cergy-Süd

- Image: Verwaltungszentrum, Versorgungszentrum
- Erstes Urbanes Zentrum mit starker wirtschaftliche Kraft
- Relativ schwache Identität

Abb. 11

Wohngebietsstruktur

1. Die ursprünglich vorhandenen Wohnbebauungen (Dörfer und Siedlungen) werden erhalten und zu gegebener Zeit renoviert.
2. Wohngebiete mit hoher Dichte - urbanisierte Wohnviertel - werden durch die S-Bahn (RER) und Metro erschlossen, Wohngebiete mit niedrigerer Dichte - suburbane Wohnviertel - durch ein Bussystem.
3. Jeder Stadtteil hat ein eigenes Subzentrum mit Kindergarten, Schulen, Bürgerhaus und Einkaufszentrum.

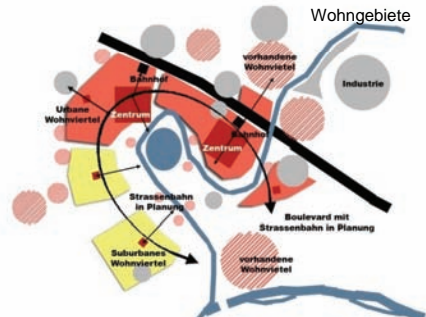


Abb. 12

Gewerbegebiet

1. Aufgeteilte Gewerbegebiete ermöglichen kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten
2. Die meisten Gewerbegebiete entwickeln sich entlang der Eisenbahn- und Autobahntrasse, ausgenommen der High-Tech-Park und einige kleine Gewerbegebiete
3. Der High-Tec-Park ist direkt mit der Stadtmitte verbunden, um ein abwechslungsreiches Zentrum zu schaffen

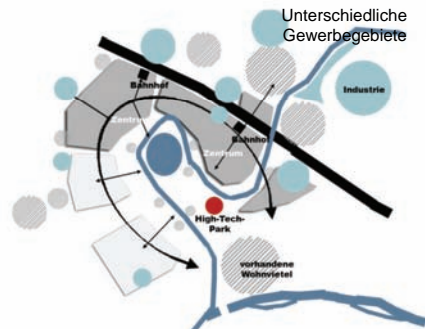


Abb. 13
Freiräume

Freiflächen

1. Festlegung von Naturschutzgebieten und einer „grünen Grenze“ um die Stadt herum.
2. Grüne Verbindung zwischen grünem Stadtrand und dem zentralen grünen Freizeitbereich durch Grünzüge zwischen den Stadtteilen.
3. Freizeitbereich in der Stadtmitte als grünes Herz der Neuen Stadt.
4. Bewusste Erhaltung großer landwirtschaftlicher Flächen im Stadtgebiet.



Abb. 14

Planung der Stadt

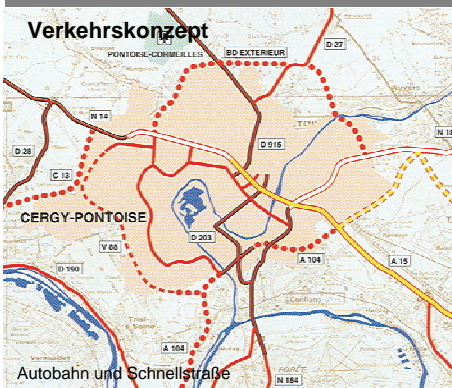


Abb. 15

Verkehrssystem

1. Der Ringboulevard - als Schnellstraße ausgelegt - verbindet die Zentren und Subzentren der Stadt; eine Straßenbahn entlang dieser Trasse ist in Planung.
2. Die Stadtzentren, die urbanen Wohnviertel und die großen Gewerbegebiete werden durch die Eisenbahn (RER) und die Autobahn erschlossen; damit ist der Durchgangsverkehr ausgelagert.
3. Eine zweite Ringstraße wird zukünftig den Stadtteil Pontoise, die neuen Gewerbegebiete und die Vorortsiedlungen verbinden.

Ringboulevard

1. Grundprinzip: eine erweiterbare Straße mit einer Gesamtbreite von 43 bis 52 Metern.
2. Im Laufe der Zeit soll sich die Straße von einer Schnellstraße über einen grünen Boulevard in einen städtischen Boulevard verwandeln; eine Straßenbahn in der Fahrtrahnmittle soll daraus einen echten Stadtboulevard machen. Die Verkehrsbelastung soll durch einen zweiten Ring reduziert werden.
3. Während der Umnutzungsphasen sollen die Straßengestaltung und Möblierung durch zusätzliche Einbauten verändert und verschönert werden. Die Straße soll sich von einer autoorientierten in eine fußgängerorientierte Straße verwandeln.

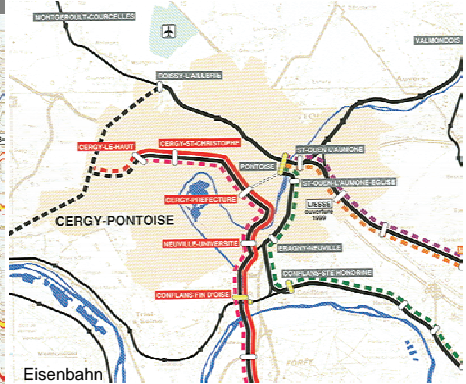


Abb. 16

Die Entwicklung des Boulevards zwischen den Stadtteilen

Außenring

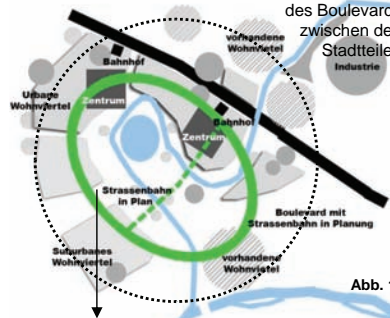


Abb. 17

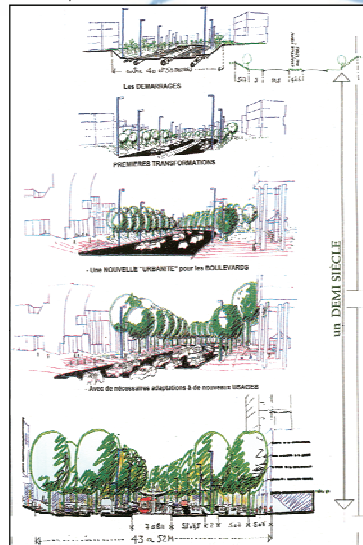


Abb. 18

I. Planungsvorhaben

Stadtgestaltungsplanungen

- Urban Design Masterplan für wichtige Gebiete, wie das Stadtzentrum und die Zentralachse
- Urban Design Richtlinien für die übrigen Gebiete
- Detaillierte Planungen für einzelne Projekte

Urban Design Richtlinien

1. Der Masterplan für das ganze Wohngebiet ist die Grundlage für die Entwicklung der Urban Design Richtlinien.
2. Die Urban Design Richtlinien sind ein Steuerungsinstrument der Stadtplanung, um den stadtarchitektonischen Charakter des Stadtviertels und der einzelnen Siedlungen zu kontrollieren.
3. Im detaillierten städtebaulichen Entwurf müssen dann diese Prinzipien umgesetzt werden.

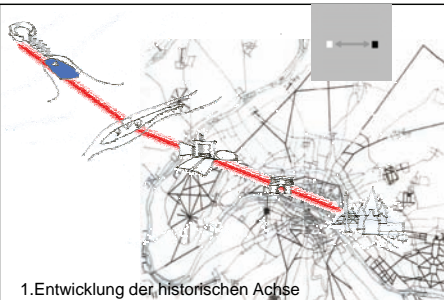
II. Welche Interessengruppe

- A. EPA
- B. Arbeitsteam (Stadtplaner, Architekten, Ingenieure, Projektleiter aus Kommunen) in Zusammenarbeit mit EPA
- C. Gemeinderat
- D. Entwicklungsträger und Investoren
- E. Träger des sozialen Wohnungsbaus



Abb. 19

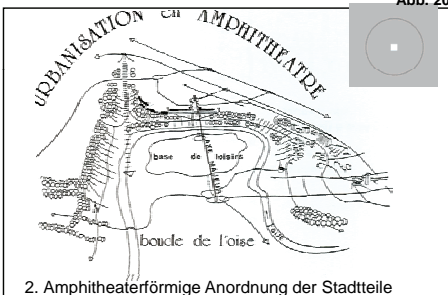
Entwurfsidee



1. Entwicklung der historischen Achse

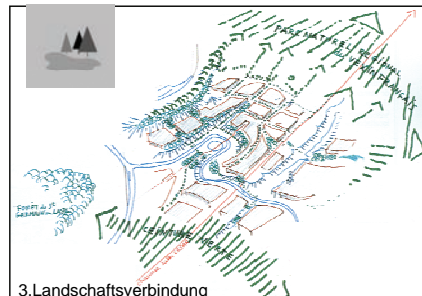
Abb. 20

1. Entwicklung der historischen Achse ausgehend von der Pariser Stadtmittle bis in die Neue Stadt Cergy-Pontoise.
2. Anordnung der Stadtteile amphitheaterförmig um die „Arena“, den Freizeitbereichs mit See (Flusserweiterung und Insel).
3. Verbindung der Wälder und Landschaft mit der Mitte (Arena) durch Grünzüge



2. Amphitheaterförmige Anordnung der Stadtteile

Abb. 21



3. Landschaftsverbundung

Abb. 22

Entwurf der Stadt

Bereiche

1. Freiflächen- und Freizeitzentrum liegen im geographischen Mittelpunkt.
2. Um diesen Mittelpunkt liegen alle Wohngebiete mit ihren jeweiligen Zentren, konzentrisch angeordnet, differenziert voneinander durch Wohndichte, Wohntypologie und Zentrumscharakter.
3. Der Universitätscampus grenzt an das Stadtzentrum St.Christophe an.
4. Die alten Dörfer spiegeln den ländlichen Charakter und die Altstadt von Pontoise den historischen Charakter der Neuen Stadt wieder.
5. Die Gewerbebereiche liegen am nordwestlichen Rand der New Town.

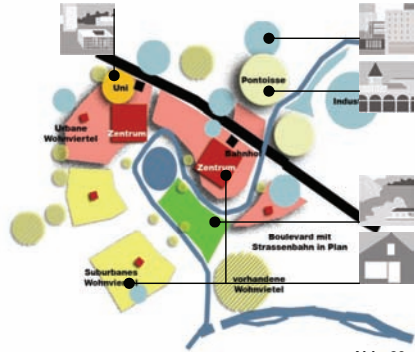


Abb. 23

Wege

1. Die zentrale Wegeachse, skulptural gegliedert, führt ausgehend vom zweiten Stadtzentrum über den See auf die Insel mit Sichtverbindung nach Paris.
2. Das Wegesystem zwischen Stadt- und Subzentren und dem zentralen Freizeitbereich mit Unterhaltung, Yachthafen und Sportanlagen verbindet die Fußgängerzonen, städtischen Plätze und Parkanlagen untereinander.
3. Das Wegesystem entlang der Grünzüge zwischen Wald und Freiflächen im Zentrum ermöglicht überall einen schnellen Kontakt mit der Natur.



Abb. 24

Silhouette

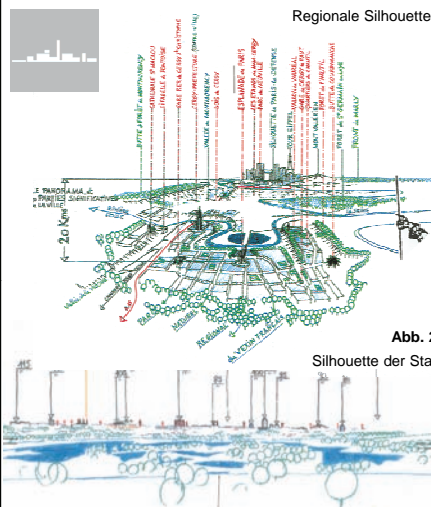


Abb. 25
Silhouette der Stadt

1. Die Stadt hat bezüglich der Silhouette versucht, ein kontrastreiches Image gegenüber Paris und De Fense zu erzeugen, mit niedrigen Gebäudehöhen und dem Grün als Basis.
2. Die Kunstwerke entlang der Achse werden anstatt der Hochhäuser als „Landmark“ gestaltet.
3. Die besonderen Gebäude und die Hochhäuser in den Stadtteilen dominieren die Silhouette in der radialen Richtung (entgegengesetzt zur Pariser Innenstadt). z.B. Bürotürme und alte Kirche etc.



Silhouette am See

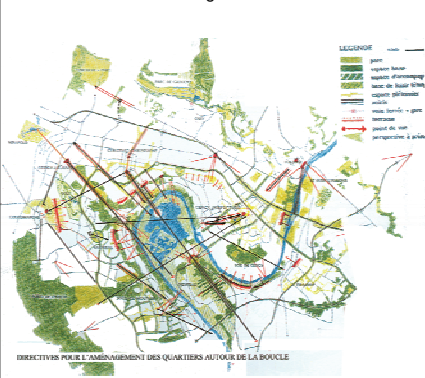
Abb. 26

Abb. 27

Entwurf der Stadt

Achse

Die Zentralachse ist das Wahrzeichen von Cergy-Pontoise, ein wichtiges Imageelement. Sie stellt das Rückgrad der Neuen Stadt dar. Sie verbindet das Stadtzentrum St. Christophe mit dem See und den Freizeitanlagen und ist als weithin sichtbare, monumentale Achse gestaltet, die in unterschiedliche, aufeinander folgende Abschnitte mit urbanem, skulpturalen und landschaftlichen Charakter gegliedert ist.



Elemente der Zentralachse

1. Wichtige Elemente der Sichtachsensequenz sind öffentliche Gebäude wie Kirche, Einkaufsstraße, als Skulpturenplatz gestalteter Aussichtspunkt, terrasierte Hänge, Brücke, Insel im See.
2. Sie bietet Aussicht auf Paris, die zentrale Parkanlage mit Fluss und See, auf besondere Kunstobjekte und besondere Gebäude.
3. Einen besonderen Charakter erhält die Zentralachse auch durch ihre höhenmäßige Differenzierung der einzelnen Abschnitte

Ostwest-Achse

Im Anschluss der Hauptachse ist nun eine Ostwest-Achse in Planung und Realisierung, die den Zentralbereich mit dem wertvollen alten Stadtkern von Pontoise verbinden soll.

Abb. 28

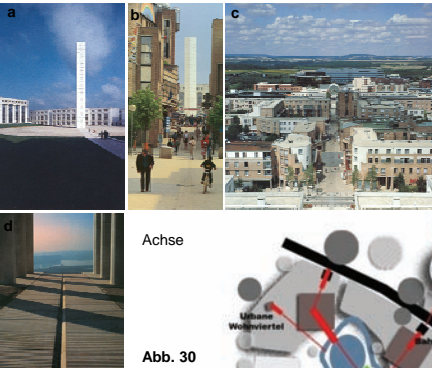


Abb. 30

Die Achse fungiert wie das Rückrad der Stadt, sie verbindet das Stadtzentrum und die Freizeitanlagen

Stadtzentrum St. Christophe

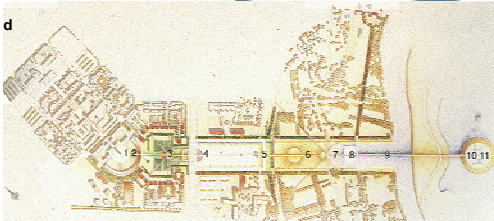
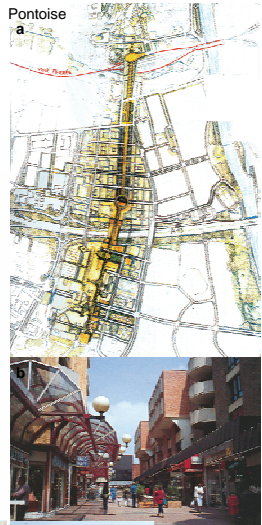


Abb. 29

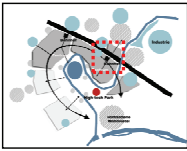
Abb. 31 Pontoise



Cergy Perfectione

See l' olse

Planung des Zentrums



Cergy Préfecture

Stadt Zentrum



Nutzung

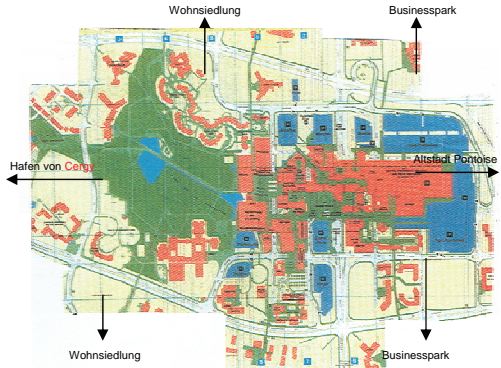


Abb. 32

Nutzung

1. Im Einkaufsbereich teilweise gemischte Nutzungen, sonst monofunktionale Nutzungen
2. Parkierungsanlagen trennen das Stadtzentrum von den Wohngebieten und begrenzen es gleichzeitig, sie erzeugen die Barriere der Verbindung.
3. Verwaltung, Hotel- und Kongresseinrichtungen stehen solitär und haben wenig Dienstleistungs- und Unterhaltungseinrichtungen in ihrer Nähe, dies schwächt auch die Konsumkraft.
4. Wohnungsmischung durch Kombination unterschiedlicher Wohnungstypen und Stadthäuser.

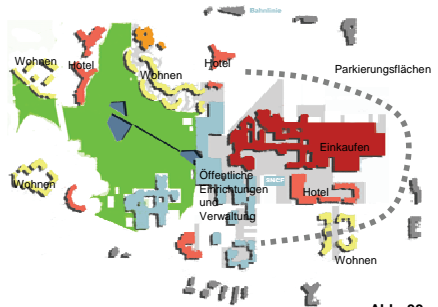


Abb. 33

Verkehr



1. Sehr gute Verkehrserschließung des Zentrums (Autobahn, Schnellstraße, S-Bahn, Bus, Fahrradwege, Fußgängerwege); Allerdings dominiert der Autoverkehr beim Einkaufen; bedingt durch sehr große Parkierungsflächen.
2. Zweigeschossige Anlage des Zentrums - Ebene 0 Metro, Erschließung (Ringstraße) und Parken, Ebene 1 Reine Fußgänger- und Fahrradfahrebene
3. Nachteil ist die mangelnde Qualität und unsichere Gestaltung der Parkebene, die verhindert, dass sie von den Benutzern des Zentrums angenommen wird. Unwirtschaftliches Verhältnis von Aufwand und Ertrag.

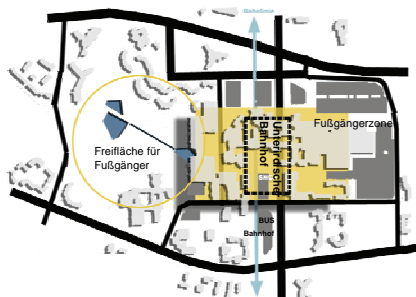


Abb. 34



Verkehr auf zwei Ebenen

Entwurf der Stadt: Zentrum

Bereich

1. Das Stadtzentrum besteht aus unterschiedlichen Nutzungs- und Aktivitätsbereichen.
2. Der kompakte urbane Teil des Zentrums besteht aus monofunktionalen Einkaufsnutzungen, die Vielfältigkeit reduziert sich deswegen sehr stark. Im Gegensatz dazu sind Verwaltung, Sportbereich und Kongresszentrum zusammengesetzt, am Rand von großen und unbegrenzt öffentlichen Freiräumen.

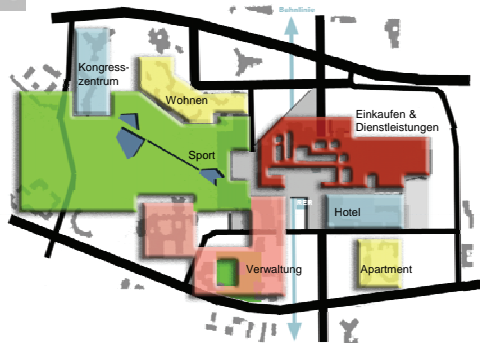
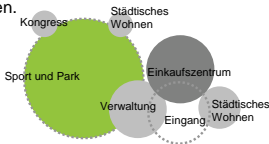


Abb. 35

Landmark

1. Bewusste Platzierung eines Landmarks als Endziel der Sichtachse.
2. Innerhalb der begrenzten Bauhöhe werden die Form und Raumsequenz tief erforscht und abwechslungsreich gestaltet.

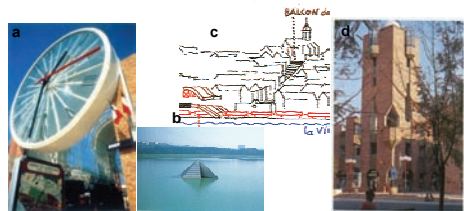


Abb. 36

Raumabfolge

1. Im urbanen Teil ergibt eine Sequenz von Straßen, Plätzen, Durchgängen, Passagen und Arkaden eine sehr lebendige Raumfolge mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.
2. Der wichtigste Städteingang ist dabei der Ein- und Ausgang der S-Bahnstation (RER); über die angrenzenden großflächigen Parkplätze, auf denen es schwierig ist, sich zu orientieren, ergeben sich weitere, unauffällige Städteingänge.



Abb. 37



Die Raumabfolge der Fußgängerzone

Ausgang des Bahnhofes

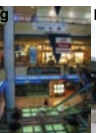
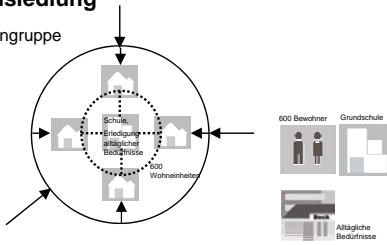


Abb. 38

Wohnsiedlung

Wohngruppe



1. Eine Wohngruppe besteht aus ca. 600 Wohneinheiten und hat ein „Gruppenzentrum“ mit Kindergarten, Grundschule und Versorgungseinrichtungen.
2. Die Wohngruppe wird kammförmig von außen für den Autoverkehr erschlossen, im Inneren der Wohngruppe gibt es nur Fußgänger- und Fahrradwege. Kinder, Mütter und alte Menschen können barrierefrei das Zentrum erreichen. Dies ermöglicht einen ruhigen und bequemen Wohnsiedlungscharakter
3. Entwicklungsträger und private Investoren müssen Wohngruppen entsprechend diesen Prinzipien bauen und jeder Wohngruppe durch ihre architektonische Gestaltung einen eigenen Charakter geben.
4. Jede Wohngruppe hat eine vorgeschriebene Mischung, bzw. einen Anteil an Eigentumswohnungen, Mietwohnungen und Sozialwohnungen.

Wohnquartier

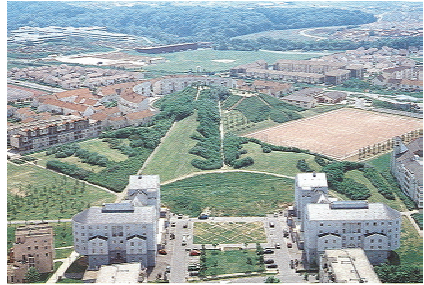
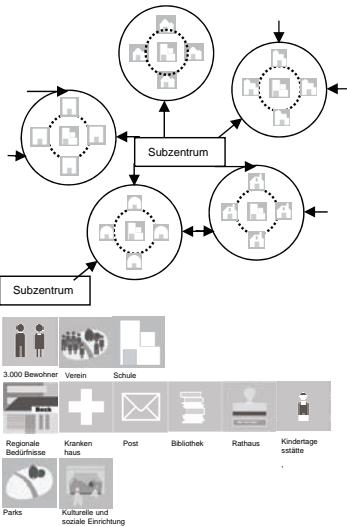


Abb. 39

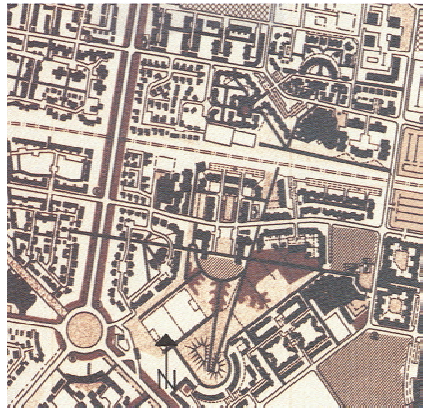


Abb. 40

1. Ein Wohnquartier setzt sich aus vier bis fünf Wohngruppen mit 2.400 bis 3.000 Einwohnern zusammen.
2. Dieses erhält ein Subzentrum mit allen notwendigen öffentlichen und privaten Einrichtungen.
3. Jede Wohngruppe erhält einen eigenen und lebendigen Charakter, durch seine unterschiedlich gestalteten Wohngruppen.
4. Das Wohnquartier hat seine eigene Identität, die aus einer gemeinsamen Erschließungseinheit und starken Entwurfsidee als Ergebnisse des Wettbewerbes resultiert. Das Wohnungsbild, das Subzentrum, der Park- und die Freizeitanlagen sind durch einen starken „kleine Welt-Effekt“ seit der Entstehung geprägt.

Wohngebiet St. Christophe

1. Urbaner, kompakter Stadtteil
2. Grundschemata des Stadtgrundrisses ist ein quadratisches Rastersystem mit einer sehr unterschiedlicher Maschengröße, wobei Spannung durch einzelne diagonale Straßenzüge entsteht.
3. Zwischen den einzelnen Siedlungskörpern gibt es große Parkanlagen.
4. Sehr gute Erschließung durch S-Bahn, Autobahnanschluss und Schnellstraße (Stadtring)
5. Besonderheiten: Wohnnutzung, wichtige Zentrumsfunktion und Nähe zu Businesspark schafft die Möglichkeit für die Einwohner, vor Ort zu arbeiten.



Abb. 42

Wohngebiet Vaureal

1. Lockere Vorortsiedlung mit klar begrenzter räumlicher Struktur.
2. Stadtgrundriss ist als organisches Netzsystem ausgebildet.
3. Innerhalb der einzelnen Wohnsiedlungen liegen die kleinen Parkanlagen.
4. Erschließung durch Ringboulevard (Schnellstraße) und ein Netz von Erschließungsstraßen.
5. Reines Wohngebiet mit einer Fülle unterschiedlicher Wohntypologien, auch mit Stadthaus und Reihenhauser.



Abb. 43

Entwurf der Stadt: Archi. & Landschaft

Landschaft

Wasser

1. Das Landschafts- und Freizeitzentrum liegen im geographischen Zentrum.
2. Um den See herum liegen alle Stadtteile mit entsprechende Zentren. Identifikation durch die Wohndichte, Wohntypologie und das Zentrumsimage.
3. Die Uni und meisten anderen öffentlichen Anlagen haben Sicht auf das Wasser.
4. Das Wassersystem erstreckt sich auf landschaftlicher und ökologischer Ebene tief in die Stadtteile, was die Neue Stadt aufwertet.



Wasser

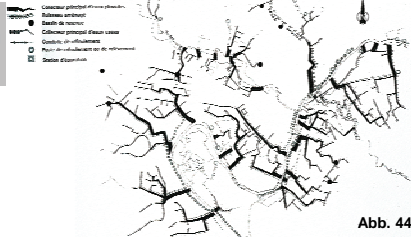


Abb. 44

Topographie

1. Die geographischen Gegebenheiten und Besonderheiten, die Höhenlinien, die Anhöhen, Terrassen und der Flussverlauf sind in die Parzellierung interpretiert worden.
2. Schwerpunkt der Freiflächengestaltung ist der neue See in großmaßstäblicher Erweiterung der Wasserflächen in der Flusskurve. Für das Freizeitzentrum sollen damit vielfältige Aktivitäten an und auf dem Wasser ermöglicht werden.



Grün

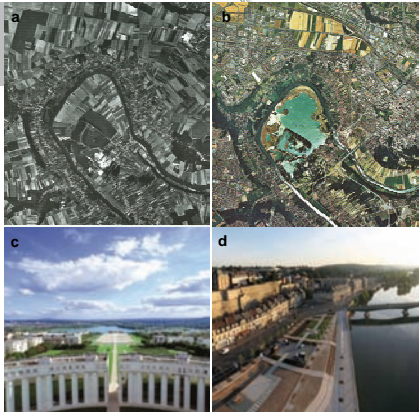


Abb. 45

Architektur

1. Das gemeinsame Leitmotiv für Farb- und Materialgestaltung führt zu einem harmonischen Charakter der Gebäudefassaden im Einkaufsviertel und seiner Umgebung. Die individuelle Gestaltung der Erdgeschosszone markiert den Nutzungswechsel und erzeugt ein lebendiges Erscheinungsbild.
2. Im Gegensatz dazu steht die monotone und kalte Architektur der Verwaltungsgebäude und die gestalterisch unkontrollierten Übergangszonen zwischen den einzelnen Bereichen, beispielsweise zwischen der Hotelzone und den Wohnbereichen oder zwischen dem Businesspark und dem Wohnviertel.

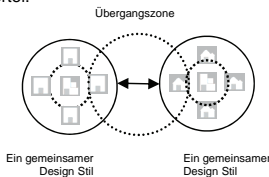
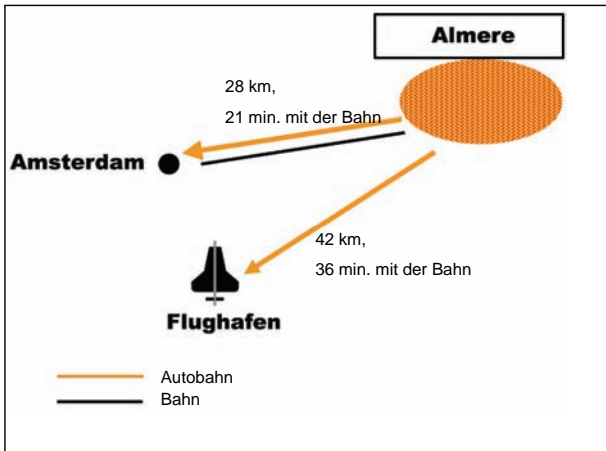


Abb. 46

Praxisbeispiel der dritten Generation

Almere, Niederlande

Lage der geplanten New Town



I. Ziele der Regionalplanung

„Grünes Herz“-Entwicklungspolitik

Die Ausgangssituation

1. Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand ein „**Grünes Herz**“ in der „**Randstadt**“ zwischen den Metropolen Amsterdam, Den Haag, Rotterdam und Utrecht. Diese „**Randstadt**“ erweiterte sich radial. Die Kleinstadt- und Siedlungsketten greifen wie urbane Finger in diese grüne Mitte.
2. Die einzigartige Struktur der „**Randstadt**“ mit dem Hauptthema „**Dekonzentration**“ ist deshalb das Leitziel des **westniederländischen Stadt- und Landschaftsplanes von 1966**
 - A. 500.000 neue Einwohner sollen bis zum Ende des 20. Jahrhunderts auf neuem, dem Meer abgewonnenem Land, dem Polderland, leben.
 - B. Dieses neue Land soll den Bevölkerungsüberschuss von Amsterdam und den anderen Städten der Randstadt aufnehmen und nicht nur als Wohnort, sondern auch als Freizeit- und Erholungsgebiet dienen.
 - C. Die Strategie ist es, neue Entwicklungspole außerhalb der Randstadt zu entwickeln und die Suburbanisationsprozesse innerhalb derselben unter Kontrolle zu bringen.
3. Dafür wurde **1972** die „**Wachstums-Zentren-Strategie**“ entwickelt: Sie beinhaltet eine Serie von New Towns, die als wirtschaftliche Wachstumspole betrachtet und entworfen wurden - bei einer dieser New Towns handelt es sich um Almere.

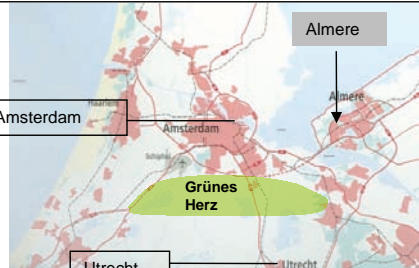
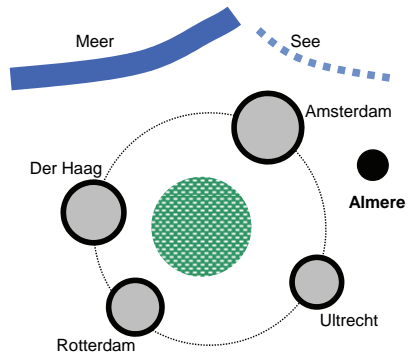


Abb. 1

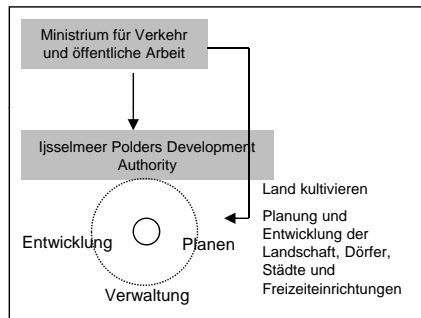
Neue regionale Struktur

Randstadt: sie wird aus den vier großen Städten Amsterdam, Utrecht, Rotterdam und Den Haag gebildet; die New Town Almere soll insbesondere Amsterdam, Utrecht und das „Grüne Herz“ entlasten, den Bevölkerungsdruck aufnehmen.



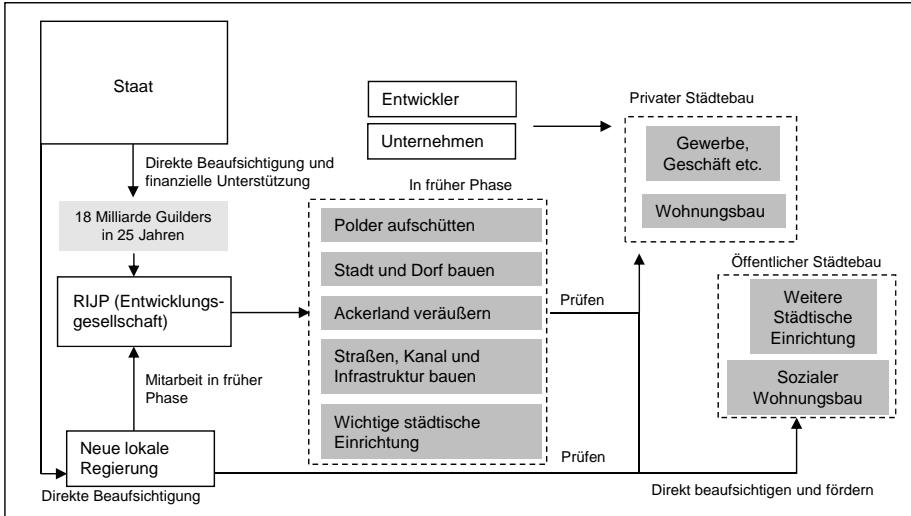
II. Initiatoren der New Town

- A. Der Staat, vertreten durch das nationale Ministerium für Verkehr und öffentliche Arbeit.
- B. Die staatliche Entwicklungsbehörde IJsselmeer Polder Development Authority.



Gründung der Stadt

WER bezahlt die Arbeit



Ursprüngliche Faktoren

Die Stadtfläche von Almere entstammt aus durch Polder gewonnenen ehemaligen Meeresflächen. Aufgrund dessen gibt es keine dort ursprünglich lebenden Bewohner und somit keine Konflikte zwischen ihnen und der Entwicklungsgesellschaft.

Größe



44.000 ha Flevo-Polderland
davon 14.000 ha für Stadtgebiet

Ursprüngliche Einwohner



Fast keine

Schnitt durch die Landschaft

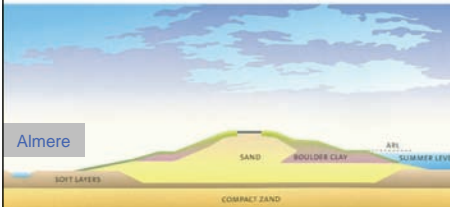
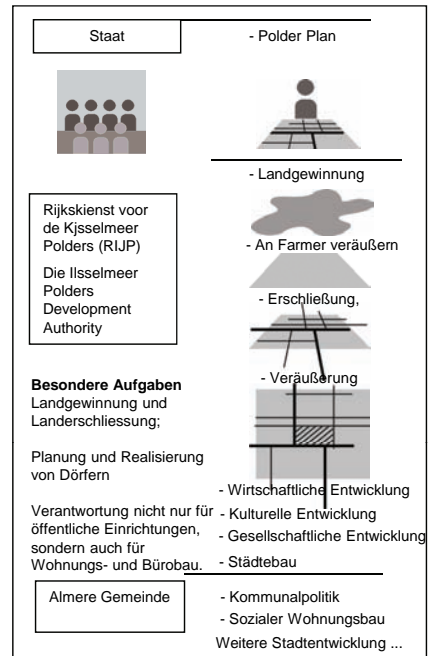


Abb. 2

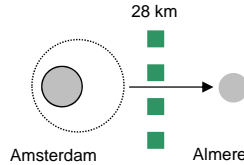
Verantwortung für Planung und Realisierung



WAS

Ziel der Stadtentwicklung

Almere soll eine selbständige, autarke Stadt werden, mit allen notwendigen Wohn-, Arbeits- und Bildungseinrichtungen. Sie soll nicht nur wirtschaftlich selbständig und konkurrenzfähig, sondern auch eine eigene kulturelle Identität haben - räumlich von Amsterdam durch einen Grüngürtel getrennt.



Image

Angestrebte Funktion und Image

- Heimat und Wohlstand für Zuwanderer
- Regionaler und nationaler Wirtschaftsschwerpunkt
- Regionales Erholungs- und Freizeitzentrum



Regionales Nutzungsprogramm

- Vielseitige Wirtschaftszweige
- Vielseitige Wohnungsprogramme, aber vor allem typisch vorörtliche Wohnsiedlung
- Vielseitige Freizeit- und Sportmöglichkeiten

47.5% Wasser
17.6% Landwirtschaft
11.2% Wald
9.5% Urbane Nutzung
12.5% Andere Nutzung
(von 44.000 ha)

Regionales Verkehrsprogramm

- Schnelle Verkehrsverbindungen mit Amsterdam und Utrecht durch Straßen, Schienen- und Wasserwege
- Gute Verkehrsverbindungen mit den anderen Neuen Städten in Flevoland
- Sehr gute Verkehrsanbindung und innere Erschließung der Stadt Almere durch Straßen (Autobahn, Stadtringe) und Schiene (Metro, Eisenbahn)

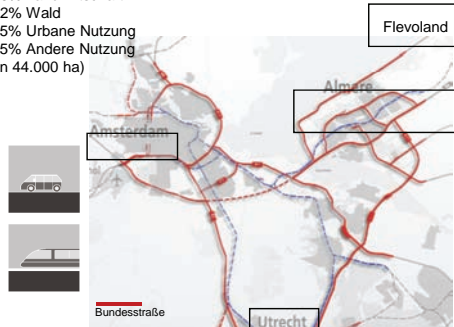


Abb. 3

Regionales Landschaftsgestaltungsprogramm

- Eine durchgrünte New Town auf ehemaligem Polderland
- Eine Stadt auf dem Land - umgeben von Landwirtschaft
- Ein Stadtbild, geprägt durch Meer, See, Grünzüge, Kanälen, kleinen und großen Parkanlagen und großen Binnenseen.

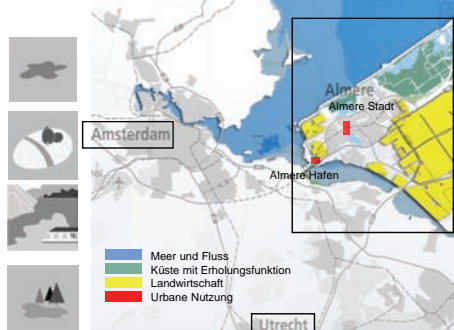


Abb. 4

Entwicklungsziel

Die Neue Stadt Almere soll als New Town von Amsterdam, deren Umgebung und der Randstadt folgende Ziele erfüllen:

- Einen relativ selbständigen Stadtbezirk bilden
- Ein hochqualifiziertes Wohnungs- und Erholungsgebiet für die Randstadt darstellen
- Ein Erholungs- und Freizeitstandort um Amsterdam entwickeln
- Ein urbaner Entwicklungspol außerhalb der Randstadt werden (Planungsziel ab 1980)
- Ein wirtschaftlicher Entwicklungspol für die ganzen Niederlande werden (Planungsziel seit 1990)

Heute ist Almere eine der sich am schnellsten entwickelnden Neue Städte in Europa (5% Bevölkerungswachstum im Jahre 2005).

WER

Herkunft zukünftiger Einwohner

1. „Einwanderer“, um das neu gewonnene Land - Zuidelijk Flevoland - zu urbanisieren.
2. Aus den Randstadtsstädten, insbesondere Utrecht und Amsterdam, um den Bevölkerungsdruck zu reduzieren.
3. Besondere Nachfragegruppen: aus dem Bedürfnis der Bewohner nach Eigentum, größeren Wohnungen (mehr qm pro EW), Grün und besserer Umwelt (z.B. Luftqualität).

Herkunft der tatsächlichen Einwohner

1. Aus Amsterdam und Umgebung stammten 2003 43.9% der Einwohner (Amsterdam 36.5%, Gooi 7.4%)
2. Aus der Randstadt, diejenigen, die ein Haus oder eine Wohnung im Grünen suchten (31,2% 2003)
3. Aus dem In- und Ausland solche, die einen Arbeitsplatz in der Region gesucht haben (14% aus den Niederlande, 10.9% aus dem Ausland)

WER

Anziehungskräfte für neue Einwohner

- A. Abwechslungsreicher Wohnstandort mit unterschiedlichem Charakter der Wohngebiete und vielfältigen Möglichkeiten in den grünen Freiräumen
- B. Neue Arbeitsplätze in der New Town und deren Umgebung
- C. Günstige Lage, um Amsterdam und andere Städte in der Randstadt zu erreichen



Einwohnerentwicklung

1978 4.000 EW

2000 150.000 EW

2010 214.400 EW

Geplant war eine New Town für 125.000-250.000 EW bei einem Bau von ca. 3.000 Wohnungen pro Jahr

Zukünftig soll die Neue Stadt Almere bis auf eine Einwohnerzahl von 400.000 Einwohner wachsen können, bei einer Einwohnerdichte von ca. 300 EW/qkm. Zum Vergleich in Randstadt heute 1.785 EW/qkm, im Städtebau Gebiet ca 2.000 EW/qkm

Entwicklung der Arbeitsplätze



2001 30.000 Erwerbstätige

2005 49.700 Erwerbstätige

Davon 65% Einpendler außerhalb von Almere

Bis 2010

5.000 zusätzliche Arbeitsplätze pro Jahr werden prognostiziert

Arbeitsplatzstruktur

21,9% Kommerzielle Dienstleistungen

21,4% Groß- und Einzelhandel

10,5% Industrie und öffentliche Dienstleistungen

1,2% Landwirtschaft

Bevölkerungsstruktur

1. Altersstruktur



Soziodemographisches Ziel ist die Altermischung :

Den jungen Einwohnern Almere's wird empfohlen, die Eltern und Verwandten „mitzunehmen“.



2004

0- 24 62.575 36,6%

24- 59 91.628 53,6%

60-100 16.522 9,7%

2. Soziale Schichte



Die ausländischen Einwohner machen 13,5 % der Einwohner aus und stammen aus mehr als 150 Ländern.

Mehr als 33,6% der Einwohner hatten 2004 einen ausländischen Geburtsort.

3. Einkommensstruktur

Familien-Einkommen	Realität	Plan
Niedrig	21%	16,0%
Unteres Mittel	18,5%	19,0%
Mittel	24,5%	21,0%
Oberes Mittel	16,3%	19,0%
Hoch	14,2%	15,0%
Top	5,6%	10,0%

Die Einwohner mit einem niedrigen und unterem mittleren Einkommen machen 40% der gesamten Bevölkerung aus.

Öffentliche Dienstleistungen

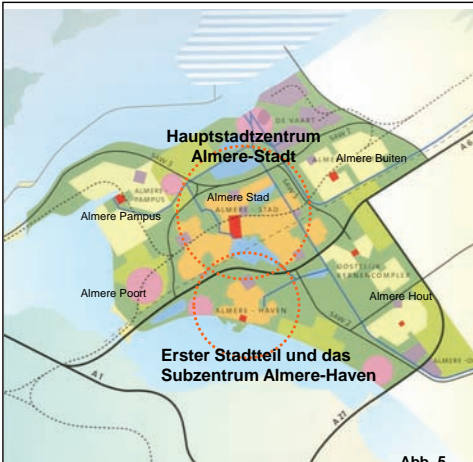


Abb. 5

Stadtteilstruktur und öffentliche Einrichtungen

Die Stadt Almere hat durch einen ersten Stadtteil (überwiegend bestehend aus niedrig geschossigen Gebäuden) und dem neuen Subzentrum das Image der Neuen Stadt gebildet. Die polyzentrale Struktur ermöglicht ein reduziertes Dienstleistungsumfeld für die Bewohner der Neuen Stadt. Das Hauptzentrum Almere-Stadt wurde direkt nach dieser Phase gebaut, ergänzt durch eine Wohnsiedlung mittlerer Dichte.

WANN

Zeitliche Entwicklung der New Town

- 1968 Abschluss der Landschaftsichtung von Flevoland.
- 1971 Masterplan New Town Almere.
- 1975 Bau des ersten Stadtviertels von Almere, Almere Haven.
- Im November 1976 sind die ersten Familien in Almere eingezogen.
- 1978 Vier Zeitungen bei einer Einwohnerzahl von 4.000 Einwohnern.
- 1979 Beginn des Baus des Zentrums „Almere Stadt“.
- 1980 Erste Einwohner in Almere Stadt, erste Bahnverbindung zwischen Lelystad, Almere und Amsterdam.
- 1983 Baubeginn des dritten Stadtteils „Almere Buiten“
- 1984 wurde die Gemeinde Almere gegründet.
- 1984 Einzug der ersten Einwohner in „Almere Buiten“ und Gründung der Stadtverwaltung Almere Buiten.
- 1987 die Zugverbindung mit Amsterdam und Bahnhof ist geschaffen.
- 1999 Baubeginn des vierten Stadtteils „Almere Port“.
- 2001 Staatsanierung des Zentrums „Almere Stadt“.

I. Planungsvorhaben

Entwicklung des Masterplanes 1971

A. Entwicklung von Entwurfsvarianten mit unterschiedlichen Zentrenkonzepten

B. Masterplan in der Form eines allgemeinen Entwicklungsprogrammes, das für die wichtigsten Nutzungen und Funktionen räumliche und zeitliche Richtlinien entwickelt.

C. Erster konkreter Masterplan wird für das erste Stadtviertel, Almere Havn entwickelt.

II. Entwicklungsträger der New Town

• **Ministerium für Verkehr und öffentliche Arbeit**

Am Anfang bei Fördermittelgewährung, Grundstücksvergabe, Sicherung des öffentlichen Wohnungsbaus etc.

• **Der Rijksdienst voor de IJsselmerpolder, RIJP** als Entwicklungsträger über die ganze Bauzeit der New Town.

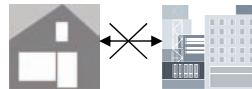
• **Die neue lokale Regierung, bzw. Stadtverwaltung** nach ihrer Gründung in der späteren Entwicklungsphase.

Städtebauliche Entwurfsziele

Contra



Detailarme
Architektur



Nutzungs-Segregation



Monotone Gestaltung



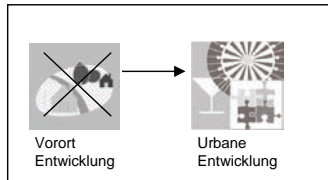
Massenbau
Projekt

Erste Entwurfsziele

- Eine Stadt zum Leben und Arbeiten schaffen.
- Ein komplette, autarke Stadt langfristig in kleinen Siedlungseinheiten schrittweise entwickeln.
- Keine Vorort-, sondern eine **ländliche, dorfbähnliche, aber moderne Kleinstadtstruktur als Grundbaustein („Woonerf“- charakter)** entwickeln; **kein städtischer Charakter.**

Spätere Entwurfsziele seit 1990

- Eine ökologische Stadt entwickeln, insbesondere energiesparend. (Gemeinsames Heizungssystem, etc.)
- Innovativen Städtebau und Architektur fördern.
- und vor allem
- Einen urbanen Charakter entwickeln.



Vorort
Entwicklung

Urbane
Entwicklung

Stadt zum Leben und
Arbeiten

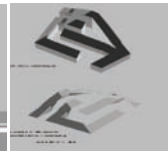
Ländliche, dorfbähnliche
Kleinstadt

Schrittweise
Entwicklung



Ökologische Stadt

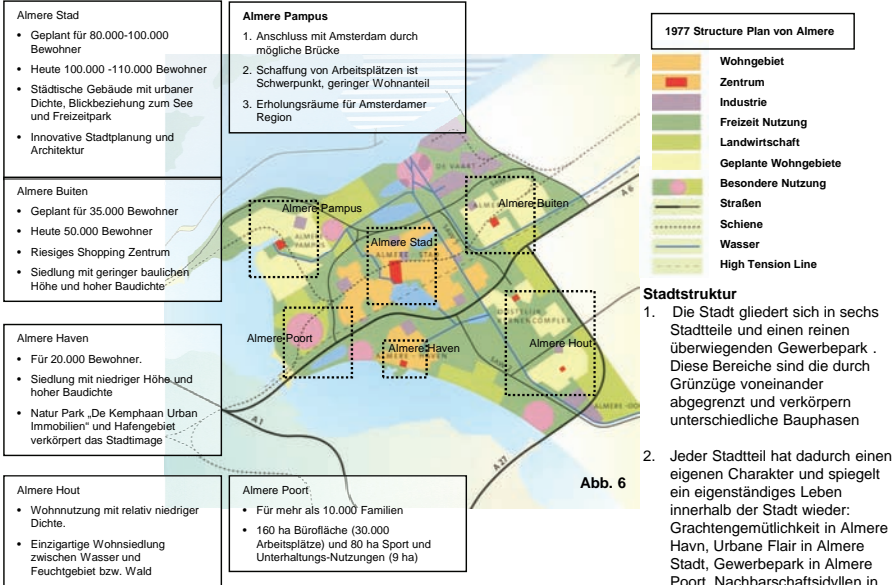
Innovativer Städtebau



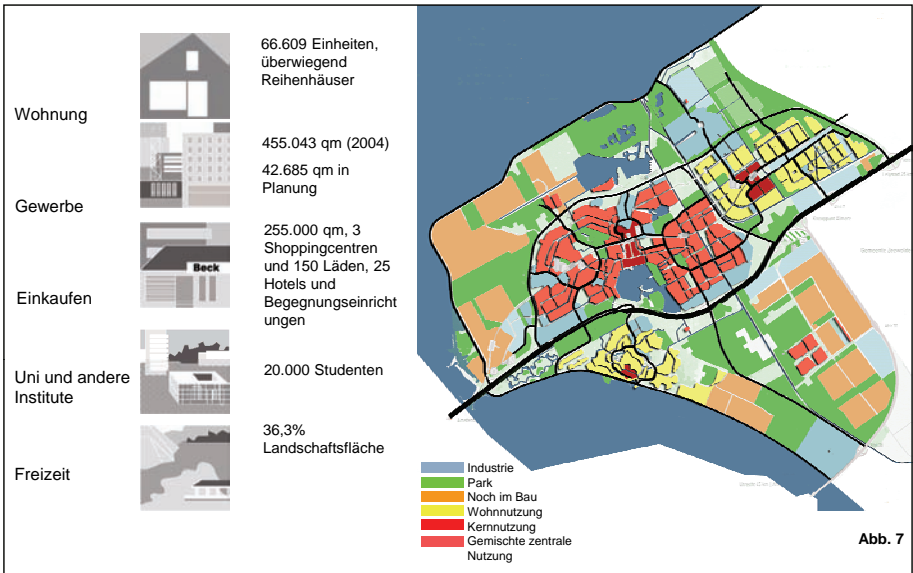
vor 1990

ab 1990

Planung der Stadt



Nutzungskonzept



Planung der Stadt

Gewerbegebiet

1. Das Gewerbegebiet gliedert sich in drei Arten von Städtebauräumen: erstens aufgeteilte, dezentralisierte Gewerbegebiete, zweitens kleinteilige Industriegebiete und drittens Gewerbepark integriert in andere Stadtteile. Sie entstanden entsprechend den Bauphasen der New Town und ermöglichen einen geringen Störung z.B. Durch Emissionen und kurze Verbindungen zwischen Wohnen und Arbeiten.
2. Die Gewerbegebiete werden vor allem entlang der Autobahn und wichtigen Schnellstraßen entwickelt. Die Bahnlinie wird als ein wichtiges Erschließungsmittel sowohl für die Gewerbegebiete (Gütertransport) als auch für die Businessparks (Metroverbindung) betrachtet. Der größte Businesspark, Almere Port, liegt an der zusammen gelegten Strecke von Metro und Autobahn.
3. Im Norden der New Town liegt der einzige Industriepark De Vaart. Allerdings wurde, entgegen der ursprünglichen Planung, aufgrund geringer Nachfrage die Hälfte des geplanten Areals wieder der Landwirtschaft zugeführt und Klein- und Leichtindustrie unmittelbar an die Wohnsiedlungen gelegt. Innerhalb des Gewerbeparks fungiert Almere Poort als Kernnutzung, die direkt mit der Stadt Amsterdam verbunden ist und damit eine abwechslungsreiche Zentrumsachse schafft.

Wohngebiet

1. Um das Zentrum gruppieren sich unterschiedliche Wohngebiete (Dichte: ca. 30 EW/ha). Jeder Stadtteil besteht aus verschiedenen Wohntypologien mit unterschiedlicher Dichte; diese nimmt ringförmig ab.
2. Auch die Stadtteile Almere-Hout, Almere-Haven und Almere-Pampus, jeweils mit einem Vorortcharakter, weisen eine höhere Dichte um das Zentrum auf; z.B. wird Almere Haven durch ein deutlich verdichtetes Zentrum mit 70 EW/ha bei maximal 5 Geschossen geprägt.
3. Die urbanen, dichteren Wohngebiete sind durch die Metro-Bahnlinie erschlossen, die Vorstadtgebiete mit niedriger Dichte über Buslinien auf Schnellstraßen.

Freiraum

1. Almere soll eine Stadt des Wassers sein - Wasser ist ein Teil des Stadtimages. Dafür sind zehn Strände für Freizeitzwecken eingerichtet, teilweise sogar an den Binnenseen und am See in der Stadtmitte; auch die Grachten-Kanäle tragen zu diesem Stadtimage bei.
2. Zwischen den Stadtvierteln liegen außerdem die großen Parkanlagen „Lepelarplassen“ und „Oostvaardersplassen“, einige Sportparks und der See in der Stadtmitte. Durch ihre günstige Erreichbarkeit ist die Freizeitqualität der Stadt Almere besonders hoch.
3. Jeder Stadtteil hat ein oder mehrere Sportzentren; in Almere Port ist ein großer Sportkomplex vorgesehen. Die große Menge an verfügbaren Sportflächen führt zu vielfältigen Veranstaltungen und Events über das ganze Jahr hinweg verteilt.
4. Die Grüngürtel (200-300 m breit) und Wasserläufe trennen die meisten Stadtteile voneinander.

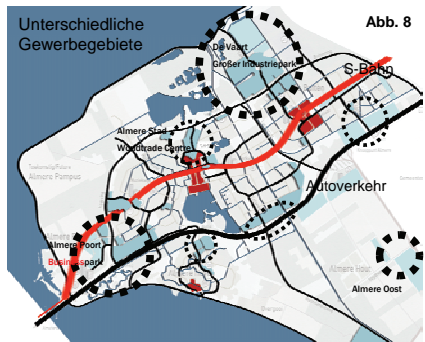


Abb. 8

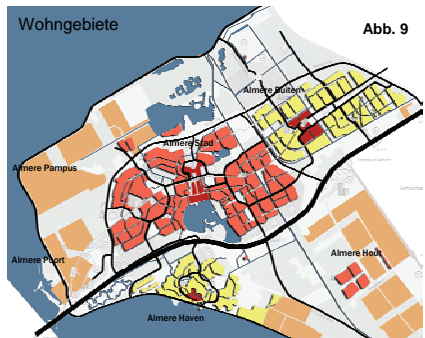


Abb. 9

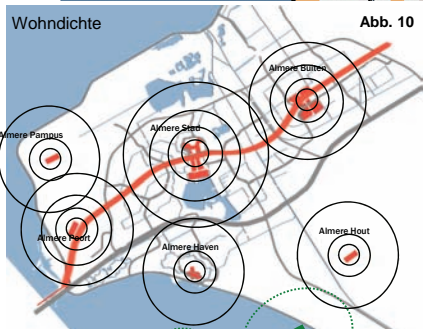


Abb. 10

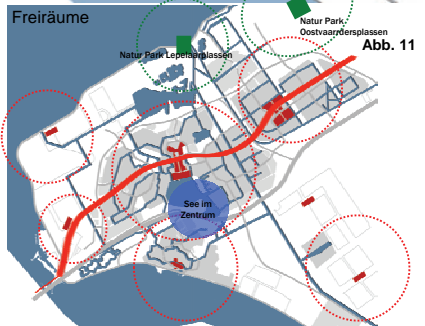


Abb. 11

Externer Verkehr



Interner Verkehr

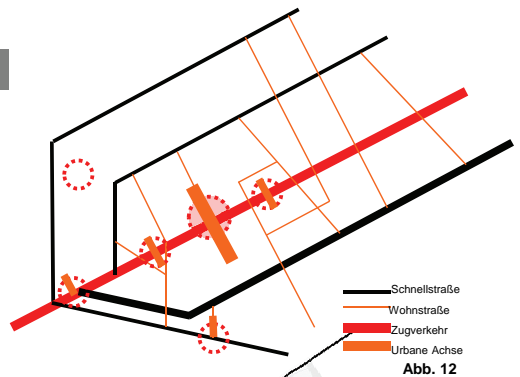


Abb. 12

Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr

1. Den Pendlerverkehr zu lösen ist eines der wichtigsten Ziele. Die Eisenbahnlinie, die parallel liegende Autobahn, und ein Schnellstraßenring erschließen die Stadtteile; ein Nebenstraßensystem erschließt die Stadtteile und umgibt die Stadtsubzentren.
2. Der Individualverkehr in den Stadtteilen wurde spürbar eingeschränkt. Die Wohnstraßen erschließen ringförmig die einzelnen Stadtviertel und ihr jeweiliges Subzentrum.
3. Ein dichtes Netz an Buslinien verbindet die Stadtteile untereinander mit den Stadtzentren und den Metrostationen und bieten damit eine echte Alternative zum Individualverkehr.



Abb. 13

Fußgänger- und Fahrradverkehr

1. Fuß- und Radwege spielen eine große Rolle im Alltagsleben der Einwohner Almeres, diese sind in einem dichten Netz konzipiert und werden durch ein Wanderwegenetz ergänzt, das insbesondere die Grünzüge zwischen den Stadtvierteln und die Uferzonen an den Seen und dem Meer erschließt. Jedes Wohngebiet ist fußläufig mit dem Zentrum verbunden. Almere hat von den Autostraßen unabhängige Fahrradwege.
2. Quer zu der Metro-Trasse sind die Fußgängerzonen der Einkaufszentren der einzelnen Stadtteile angelegt; der Individualverkehr ist dabei in der Innenstadt vom öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr getrennt.
3. Eine Fußgänger- und Fahrradpromenade erstreckt sich entlang der Meeresküste und erschließt 10 verschiedene Strände.



Abb. 14

I. Planungsvorhaben

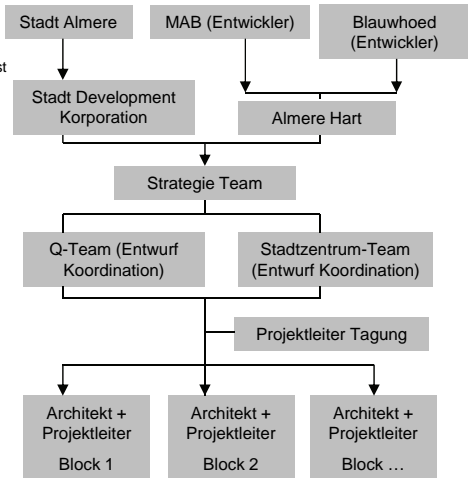
Phase I (Städtebau von Almere Stad)
 Auf der Grundlage des Strukturplanes wurde das Stadtzentrum Almere Stad nicht von Anfang an, sondern erst nach den einzelnen Baubeschlüssen der Stadtteile geplant, Baubeginn war im Jahr 1979.

Phase II (Stadterneuerung von Almere Stad Zentrum)
 Im Jahre 2000 wurde der Stadterneuerungsplan für das Zentrum von Almere Stad entwickelt, der bis 2007 realisiert werden sollte.

II. Welche Interessengruppe

Phase I
 •Der Entwicklungsträger RIJP betreibt die Planung, baut die Infrastruktur, vergibt Grundstücke und Subventionen für den Wohnungsbau mit bestimmten Grundstücksquoten entsprechend dem Wohnbauförderprogramm.
 •Große, privatwirtschaftlich geführte, Dienstleistungs-, Handels- und Industrieunternehmen.
 •Private Wohnungsbauträger im freifinanziertem Wohnungsbau.

Phase II
 In Phase II übernimmt der Investor Hart C.V. (MAB und Blauwhood) die Erneuerung des Stadtzentrums für 1,1 Milliarden Euro und ein Gebiet von 180.000 Einwohnern, u.a mit neuen Büroflächen und städtischen Einrichtungen.
 In Phase II begleitet die Stadterneuerungsarbeit eine starke Kontrolle von Architektur und Stadtbild, dabei entstand eine neue Form von Urban Design Richtlinien und deren Arbeitsplattform.



Urban-Design-Guideline

- Nach dem Strukturplan von Koolhaas (Architekt und Stadtplaner) lädt die Stadt die besten Architekten weltweit ein, die einzeln Gebäude und Blöcke für das Zentrum der Neuen Stadt zu entwerfen.
- Die radikale Stadtplanung von Koolhaas verlangt eine innovative, attraktive und aktive Architektur auf der gemeinsam „Urbanen Plattform“ (Q-Team).
- Ein Quality-Team (Q Team) wird als eines der wichtigsten **Koordinationsmittel** zwischen den einzelnen Architekten und der gemeinsam Planung gegründet. Dieses Team beaufsichtigt das Design Team von jedem Block, fungiert als Koordinationstelle zwischen den Architekten, und benutzt Koolhaas's Plan als Planungsbasis.
- Anstatt einer Urban Design Richtlinie fungiert das Q-Team als eine Richtlinie der Stadtgestaltung. Es besteht aus 5 Mitgliedern die alle namhafte Architekten und Stadtplaner sind. Sie bearbeiten Teile der Verwaltungsarbeit des Stadtplanungsamtes, um die Architekturqualität zu stärken.
- Bei den regelmäßigen Tagungen in Form von Workshops sammeln die betreffenden Architekten mit Hilfe des Q-Teams die entsprechenden Arbeiten, um sich effektive beraten zu lassen. Das Q-Team trifft weniger direkte und letzte Entscheidungen, statt dessen werden diese von dem Stadtplanungsamt und dem Investor getroffen.



Abb. 15

Entwurfsidee

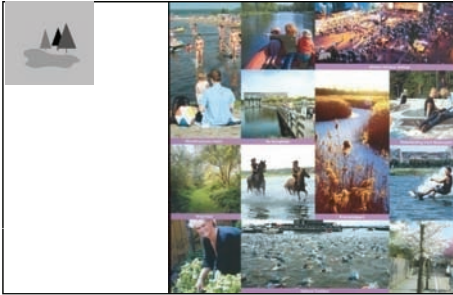
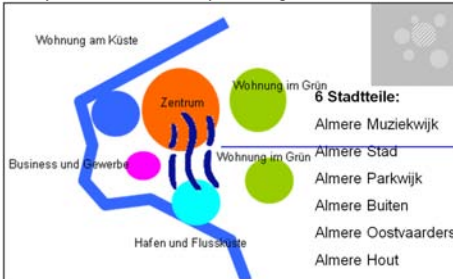


Abb. 16

2. Polyzentrale Struktur mit jeweils eigener Identität



Zentrum

1. Die Stadtteile umschließen die zwei Hauptzentren der Almere New Town: das grüne Parkzentrum im Südosten und das urbane „Seezentrum“ in der Stadtmitte
2. Das urbane Stadtzentrum liegt auf der Zentralachse und verbindet die beiden Schwerpunkte - den „Grünen“ und den „Urbanen“ - Teil miteinander.

Silhouette

1. Almere New Town wurde in den ersten zwanzig Jahren im Grunde als eine Vorstadt von Amsterdam betrachtet. Die charakteristische Stadtsilhouette in den meisten Stadtteilen besteht deshalb aus einem Grünzug im Vordergrund und einer dorfbähnliche Silhouette im Hintergrund.
2. Erst anlässlich der Stadterneuerung des Zentrums Almere-Stad wurden gezielt Hochhäuser als Merkzeichen und Symbol eines urbanen Zentrums gebaut
3. In den Stadtteilen, die überwiegend aus reinen Wohnsiedlungen bestehen, wurde eine abwechslungsreiche, kleinmaßstäbliche Ortschaftsilhouette durch eine Kombination unterschiedlicher Wohntypologien erzeugt.

1. Stadt am Wasser und Wasser im Zentrum. Stadt der Natur, Erholung und Unterhaltung.

3. Stadtzentrum am Binnensee als zentrale Leitstruktur

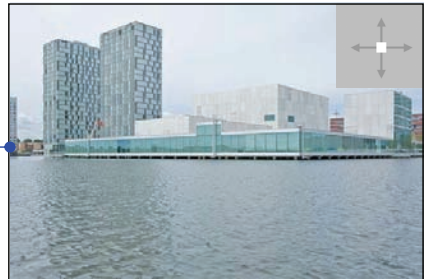


Abb. 17



Abb. 18



Abb. 19

Entwurf der Stadt: Zentrum

Almere Stad Zentrum



Abb. 20

Image: urbane und lebendige Stimmung

Geschichte

1. In Phase 1A (siehe Abb. rechts) wird in den Jahren 1981 bis 1983 das Einkaufsviertel vor dem Bahnhof und der Marktplatzbereich gebaut.
2. In Phase 1B entwickelt es sich kontinuierlich weiter nach Süden bis zum See.
3. Die Bedürfnisse der zunehmenden Einwohnerzahl von Almere deckt dieses Zentrum bis dato ab; in den 1990er Jahren jedoch nicht mehr und es wird neu geplant. Das ist Phase II.
4. Der funktionsorientierte Städtebau der Stadt wirkt nicht mehr zeitgemäß, dadurch kommt es zu einer Zentrumserneuerung und Neuplanung des Südtails. Nördlich des Hauptbahnhofes entsteht ebenfalls ein neues Geschäftszentrum mit Hochhäusern. Erstmalig dominieren damit Hochhäuser die Stadtsilhouette Almeres. Ähnliche Tendenzen entstehen auf der Seeseite. Das Stadtbild und damit das Stadtimage verändern sich drastisch.



Abb. 21

Nutzung

Ziel



Nutzung



1. Das Stadtzentrum hat folgende Nutzungsflächen.
 - 2.400 Wohnungen (1.000 in Phase II), ein Großteil dieser sind luxuriöse Apartments.
 - Einkaufsfläche 85.000 qm (50.000 qm neu).
 - 210.000 qm Gewerbefläche und 6.500 Arbeitsplätze, dazu gehört das neue Business Zentrum (170.000 qm, 1.400 unterirdische Parkplätze in Phase II) entlang des Bahnhofs.
 - 50.400 qm Kultureinrichtungen, Bibliothek, Theater, Kunstzentrum, Kino, Konzerthalle.
2. Die Einzelhandelsnutzung befindet sich in zentraler Lage und ist mit geschossweiser Wohnnutzung gemischt. Die großen Gewerbenutzungen verteilen sich des weiteren eher auf die umliegenden Viertel.

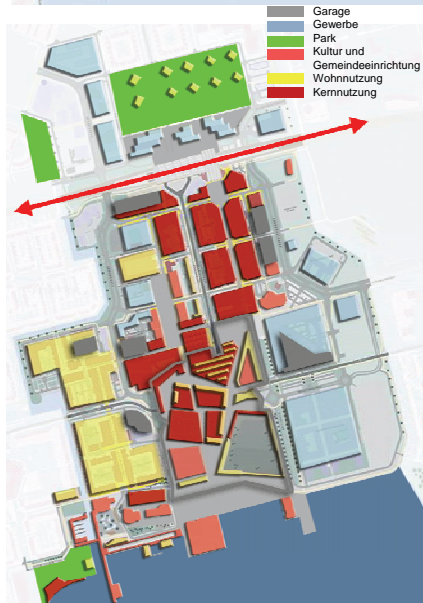


Abb. 22

Entwurf der Stadt

Verkehr

Verkehr nach Außen



Verkehrstrennung zwischen Fußgänger-Plattform und Busgarage.

- Der Bahnhof und der Busbahnhof sind auf der Nordseite des Stadtzentrums zentriert.
 - Spezielle Busspur und Busbahnhof.
 - Parkhäuser um das Stadtzentrum. Unterirdische Parkplätze 6.500 (4.300 in Phase II)
1. Von Außen ist das Stadtzentrum mit unterschiedlichen Verkehrsarten gut erreichbar. Das Auto ist trotz allem das wichtigste Verkehrsmittel für Einkäufe. Die große Anzahl an Parkierungsflächen wird zukünftig durch Tiefgaragen erhöht.
 2. Kontinuierliche Fußwege vernetzen das Stadtzentrum. Durch die vertikale Verkehrstrennung und Ringstraße um das neue Stadtzentrum herum, dominieren fast ausschließlich Fußgänger und Radfahrer den Verkehr in der neuen Stadtmitte.
 3. In der Region spielen Metro, Bus und das Auto die wichtigste Rolle für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums.



Abb. 23



Abb. 24

Raumfolge

1. Plätze, die sich in Form, Größe und Raumwirkung unterscheiden, sind Knotenpunkte des neuen Raumnetzes, die durch die Einkaufstraßen miteinander verbunden sind.
2. Das System aus relativ engen Straßen und Plätzen in Phase I gibt dem Einkaufszentrum eine traditionelles Image.
3. Alle unregelmäßigen Bauelemente und deren Ordnung, in Phase II, erzeugen zusammen eine ungewöhnliche, abwechslungsreiche und interessante Raumfolge; dies führt auch zu neuen Raumsituationen am Ufer des Sees. Es gibt keine genau Differenzierung zwischen Straße und Platz.
4. Das neue Stadtzentrum entwickelt damit eine innovative und abwechslungsreiche Raumfolge.



Abb. 26

Vorplatz Bahnhofsgelände

Marktplatz



Platz an der Wasserfront

Neues Platznetz in Phase II

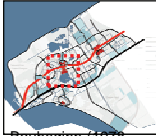


Abb. 25

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Gemeinde

Wohnungsblock
Almere Stad



1. Almere Stad Stadtzentrum - Baubeginn (1978, geplante Einwohnerzahl 100.000, heute 45.000 EW)
2. Die Stadtentwicklungsachse des Stadtzentrums erstreckt sich von der Parkanlage im Nordwesten über den Hauptbahnhof und das Stadtzentrum bis zum See.
3. Die Wohnviertel auf beiden Seiten des Stadtzentrums beruhen auf dem Prinzip des Wohnblocks. Die restliche Bebauung besteht überwiegend aus Reihenhäusern und Stadtvillen (Einfamilienhäusern), die an die Straßenkante herangerückt ist. Der Wohnungsmix beinhaltet 30% zwei bis drei Zimmer-Wohnungen, 25% vier bis fünf Zimmer-Wohnungen und 15% mit Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern.
4. Die Parkanlagen liegen zwischen den Wohnvierteln und dienen sowohl der Erholung als auch dem Sport.
5. Das Entwicklungsziel der Selbständigkeit und wirtschaftlichen Dynamik wird durch die Businessparks auf der Nordseite verstärkt, somit liegen in der Nähe des Stadtzentrums auch Dienstleistungs-, Bildungs- und Gewerbeeinrichtungen im Grünen.



Abb. 27

Suburbanisierung



Abb. 28

Businessgebiet



Abb. 29

Stadtzentrum



Abb. 30

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Gemeinde



8% Eigentumswohnung ohne staatliche Subvention. Leerstand 1.5%

Wohnungsblock

Almere Haven

1. Baubeginn 1974, heute 22.000 Einwohner bei einer Dichte von 30-45 Einwohner je Hektar.
2. Der Stadtteil hat ein urbanes Zentrum mit dichter, geschlossener Wohnblockbebauung, außerhalb des Zentrums dominieren Reihenhäuser - und anderen Vororttypologien. Der Stadtgrundriss basiert auf organischen Straßenstrukturprinzipien und führt zu abwechslungsreichen Stadtraumsequenzen.
3. Das Vorbild für die Planung des Zentrums waren die alten Städte am IJsselmeer, wie z.B. Hoorn oder Euklinzen. Die Lage am Fluss - Gooimeer, und die typischen Sportnutzungen am See, z.B. Yachting, spielen eine wichtige Rolle bei der Stadtgestaltung.
4. Die künstliche Gracht symbolisiert eine Kanalstadt und verleiht diesem modernen Stadtteil eine traditionelle und menschliche Stimmung, auch durch die Verwendung des traditionellen Ziegelmaterials.
5. Der Stadtteil besteht aus 7 Siedlungseinheiten, einem Gewerbe- und Industriegebiet und dem Stadtzentrum am Fluss.



Abb. 31

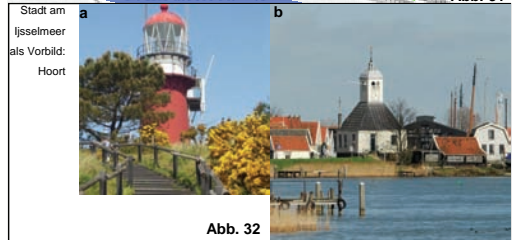


Abb. 32



Abb. 33

Stadtmitte



Abb. 34

Hafen



Abb. 35

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnsiedlung

Image: friedlich, grün, vielfältige Lebensvarianten

Wohnungssiedlung

1. Die Einzel- und Reihenhäuser dominieren größtenteils die Wohnsiedlungen außerhalb des Stadtzentrums und der Stadtteilzentren. Sie haben meist kompakte Grundrisse und einen bescheidenen Vorgarten oder Hintergarten. Die Wohndichte ist trotz dieser Typologie relativ hoch.
2. Die unterschiedlichen Wohnanlagen unterscheiden sich bezüglich ihrer Gestalt ja nach Bereichen: am Wasser, im Grünen und in der Stadt; dies erzeugt eine Vielfaltigkeit des Wohnens. Die Wohnungen am Wasser in Almere haben durch die natürlichen Ressourcen des Polderlands einen besonderen Charakter im Stadtleben erzeugt.



Abb. 36



Abb. 37

Reihenhäuser unterschiedlicher Wohnanlagen

Abb. 38

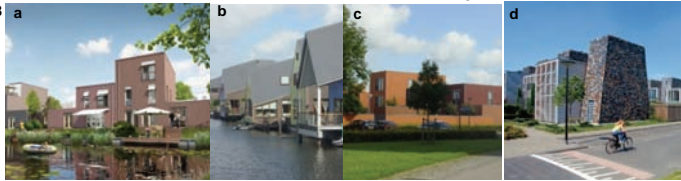


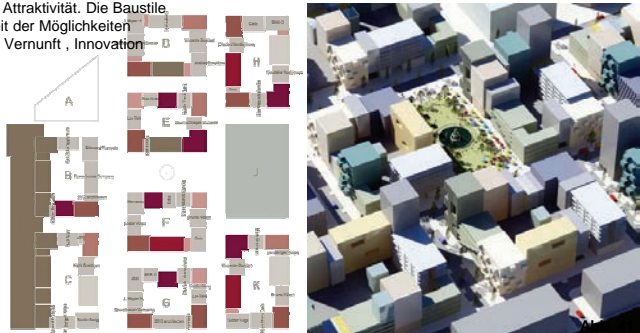
Abb. 49

Experimenteller Wohnungssiedlung

1. Die internationale Bauausstellung ist von der Stadt Almere als besonderes Entwurfsmittel betrachtet worden. Europaweit sind Architekten eingeladen, um innerhalb einer Wohnsiedlung individuelle Architektur mit hoher Gestaltungsqualität und technischer Durchsetzbarkeit zu entwerfen.
2. Die Wohngebäude zeugen daher im Rahmen der relativ kompakten und sparsamen Planung von enormer Lebendigkeit, Vielfältigkeit und Attraktivität. Die Baustile zeigen oft eine Ausgewogenheit der Möglichkeiten neuer Lebensweisen zwischen Vernunft, Innovation und Phantasie.



Abb. 40



Architektur



Architektur Varianten kombiniert

1. Die öffentlichen Räume und die Architektur im früheren Stadtteil zeigt schon starke Gebrauchsspuren auf, der öffentliche Raum wirkt teilweise kalt und ungepflegt.
2. Architektur, Farbe und Material der einzelnen Gebäude in Almere betonen die Individualität des Architekten zeugen jedoch nicht von einer Einbindung in den stadtarchitektonischen Kontext; dennoch vermittelt die Architektur grösstenteils eine gewisse warme Stimmung und den Versuch die traditionelle architektonische Sprache weiterzuführen.

Z.B. Am Marktplatz in A-Stad herrschen individuelle Parzellenfassaden in „moderner“ Architektur vor, die die Fassadencharakteristiken der traditionellen holländischen Stadt spiegeln, jedoch sind diese in einer New Town selten.
3. Auch in der Phase II des Stadtzentrums in Almere-Stad wird die Individualität der einzelnen Gebäude besonders stark betont; diese individuelle „Einzigartigkeit“ reicht vom Gebäudetypus bis zu Farbe und Material. Die gemeinsame Plattform bildet eine harmonische Verbindung zwischen allen innovativen Architekturen.



Gebrauchsspuren von A-Haven und Buiten



Traditionell beeinflusst Architektur



Marktplatz von Almere-Stad

Abb. 41

Die Serie von innovative Architektur im Stadtzentrum Erneuerung, erzeugt eine ganz neue Stadtbild.

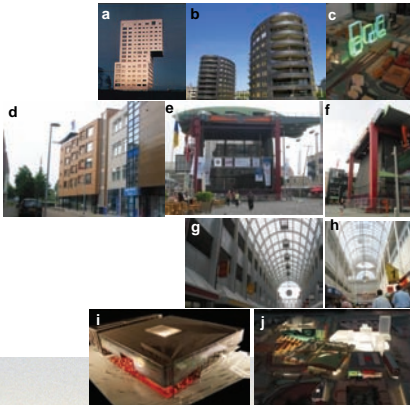


Abb. 43

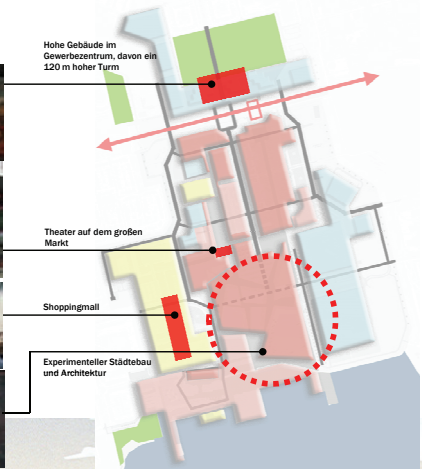


Abb. 42



Abb. 44

Merkmale

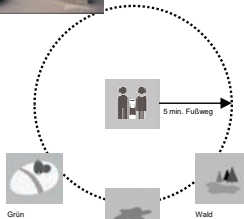
1. Almere hat vielfältige Kunstwerke in die urbane Stadträume, wie in die natürliche Freiräume gebracht: sie dienen als „Landmark“, Kultursymbol, Orientierungspunkt, und Identifikationsmittel.
2. Neben den Gebäuden mit außergewöhnlicher Höhen- und Baumassenentwicklung dienen Gebäude mit experimenteller Architektursprache, sei es durch Maßstab, Form, Material oder Farbe, ebenfalls als Merkmale.
3. Sonderkonstruktionen, z.B. Brücken, werden ebenfalls als Merkmale eingesetzt.

Innovative Architektur in allen Stadtteilen: Wohngebäude und öffentliche Gebäude



Abb. 45

Landschaft



1. Wasser wird als wichtiges Gestaltungs-, ökologisches- und Stadtlebens-Element in der Stadt und den Stadtzentren verwendet. Es spiegelt zudem die Geschichte der Erschließung von Almere wieder.
2. Die Stadtteile werden durch die Grünzüge strukturiert und begrenzt. Die Grünflächen zwischen den Stadtgemeinden werden als Sportflächen genutzt. Eine Vielzahl an internationalen Wettkämpfen finden hier statt. Die großen Parks und die Wasserflächen innerhalb der Stadt ergänzen im urbanen Umfeld die Freilächennutzungen.
3. Ein Landschaftsfaktor (z.B. Wasser, Wald, Feuchtgebiet etc.) wird stark in den Städtebau integriert, zwischen der Stadtteile, auch tief in den Siedlungen und Gebäuden. Dies spielt eine wichtige Rolle im Stadtbild und dominiert innerhalb des Stadtimages.

Landschaftsfaktoren im Stadtzentrum



Landschaftsfaktoren in den Freiräumen



Abb. 46

Praxisbeispiel der dritten Generation

Potsdam-Kirchsteigfeld

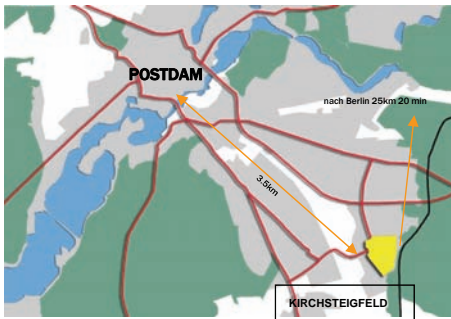


Abb. 1

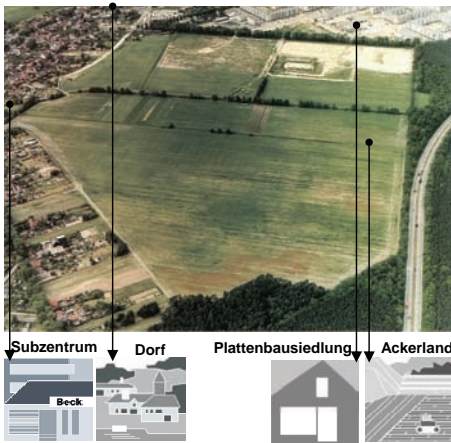


Abb. 2

I. Planungsvorhaben

Machbarkeitsstudie

Im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam und des Großinvestors Grothe&Grafls wurde zunächst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die folgende Parameter überprüfte.

- Markt- und Standortanalyse
- Wohnungs- und Dienstleistungsflächenbedarf
- Umfeldbedingte Gestaltungsanforderungen (Dorfkern Drewitz, Plattenbausiedlung, Autobahnnähe)
- Verkehrsanbindung des Planungsgebietes und Verkehrsbelastung des Dorfkerns Drewitz
- Private und öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten

Städtebaulicher Vertrag

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie wurde ein Städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt Potsdam und dem Investor abgeschlossen. Die Stadt Potsdam war demzufolge zuständig für die Planung und die rechtliche Umsetzung dieser, für die Bereitstellung öffentlicher Mittel für 2.000 Wohnungen im Rahmen des Wohnungsbaugesetzes sowie für 450 Wohnungen im sozialen Wohnungsbau, für die soziale Infrastruktur wie Kindergärten, Schulen etc. und für die Anbindung der Neuen Stadt an den öffentlichen Nahverkehr. Der Investor übernahm die Planungsfinanzierung und die Finanzierung des Baues der Neuen Stadt einschließlich der gesamten technischen Infrastruktur, der übrigen Dienstleistungseinrichtungen und verpflichtete sich zur termingerechten Herstellung von 2.800 Wohnungen

Rahmenplanung

Im Jahre 1991 erarbeitete die Freie Planungsgruppe Berlin in Zusammenarbeit mit dem Stadtbauteilnehmer Stuttgart von April bis Oktober 1991 die Rahmenplanung für das Kirchsteigfeld im Auftrag und mit enger Abstimmung der Stadt Potsdam, als Grundlage für die weiteren Planungen. In dieser wurden Art, Lage und Umfang der zukünftigen Nutzungen einschließlich der notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen festgelegt.

II. Welche Interessengruppen

- Landesregierung des Landes Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr.
- Magistrat der Landeshauptstadt Potsdam, vertreten durch den Stadtbaudirektor
- Großinvestor Grothe&Grafls, Berlin.
- FPB Freie Planungsgruppe Berlin mit Stadtbauteilnehmer Stuttgart für Machbarkeitsstudie und Rahmenplanung.
- Planungsbüro Rob Krier&Partner für den Städtebaulichen Entwurf

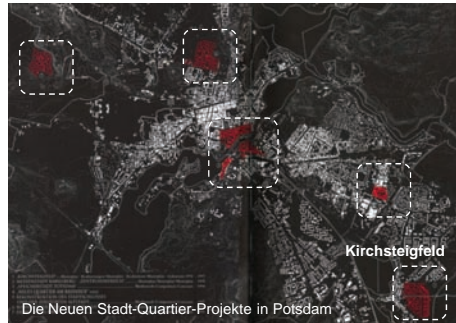






Abb. 3

Neue regionale Struktur

- Die neuen Stadtquartiere ermöglichten die schnelle und pragmatische Schaffung des nach der Wiedervereinigung dringend benötigten Wohnraumes in Potsdam.
- Beispielhaft für die künftige ökologische und humane städtebauliche Entwicklung Postdam's, und tatsächlich später auch für ganz Deutschland.

Ursprüngliche Faktoren

Größe		58 ha. Geschossfläche 248.000 qm
Ursprüngliche Einwohner		keine
Ursprüngliche Wirtschaft		Landwirtschaft
Ursprünglicher Städtebau		Ackerland, Dorf und Plattenbausiedlung in der Umgebung



Übergang zwischen Landschaft und Siedlung

Priesterweg

Hirtengraben

Abb. 4

WAS

Kirchsteigfeld

Idee: die „Mutterstadt“ mit ihren innerstädtischen Qualitäten bekommt eine attraktive „Tochter“ am Stadtrand, um sich selbst entlasten zu können und um den Entwicklungsräumen am Stadtrand einen neuen Kern zu geben.

Image: „Wohnen, Arbeiten, Leben in Potsdam“ - in einer richtigen Stadt und doch im Grünen.

Es ist keine Schlafstadt, kein Massenquartier, sondern eine Ortschaft, die ihren Bewohnern und den nachwachsenden Generationen das Bewusstsein des „Zu Hause seins“ wieder vermitteln kann. (Der Stadtarchitekt Rob Krier 1993)

Regionale Nutzungsaufgabe

Durch die Entwicklung des Kirchsteigfeldes als Wohn- und Dienstleistungsstandortes soll ein sinnvolles Wohnungs- und Gewerbeflächenangebot die veränderte Nachfrage bedienen.

Regionale Verkehrsfunktion

Das Planungsgebiet ist durch eine Autobahn, eine wichtige Durchgangsstraße und durch den öffentlichen Nahverkehr mit der Region und dem Stadtzentrum verbunden. Es ist durch eine Straßenbahn- und Busverbindung, bei einer Taktung von 5-10 Minuten, in ca. 25 Minuten Fahrzeit von dem Zentrum Potsdam's erreichbar.

Die Autobahn liegt auf der Ostseite des Gebiets, und erzeugt einen störenden Faktor auf den Ort.

Die Landstraße führt durch das Dorfzentrum von Drewitz.

Regionale Gestaltungsfunktion

Schaffung eines überdurchschnittlich attraktiven Stadtviertels mit hoher, urbaner Wohnqualität zur Aufwertung des Ostens von Potsdam und der Stadtregion.

Damit Schaffung eines Neuen Stadt-Viertels in der Potsdamer Tradition, der Stadtviertel mit jeweils eigenem Charakter, wie ein holländisches oder russisches Viertel etc.

Demonstrative Bauvorhaben als Beispiel für die Möglichkeiten, zeitgemäße Stadtfunktionen, wie z.B. Parken mit modernem Wohnungsbau und systematische Durchgrünung mit hohen stadträumlichen Qualitäten, zu verbinden.

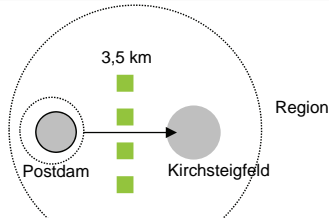


Abb. 5

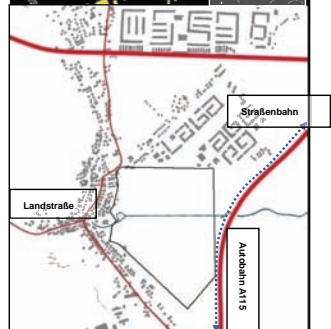


Abb. 6

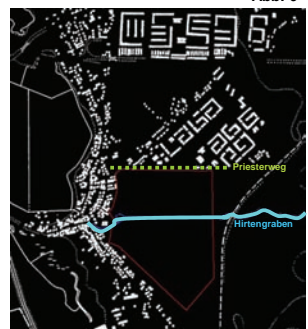


Abb. 7

Gründung der Stadt

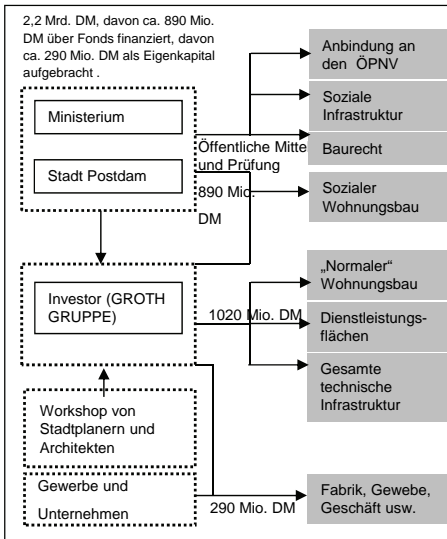
Wer führt die Arbeit

Die Zusammenarbeit zwischen Investor und Regierung bzw. das Entwurfsteam der Stadtplaner, Architekten und Landschaftsarchitekten kontrollierte die Planungen und die Entwurfsprozesse.

Als privater Entwicklungsträger übernimmt die GROTH GRUPPE alle Aufgaben vom Grunderwerb über die Erschließung, die Erstellung von Grünflächen oder die Baubetreuung von sozialen Einrichtungen.

Da der Investor einen großen Teil der Wohnungen auch nach Fertigstellung des Vorhabens behalten wird, hat dieser nicht nur ein kurzfristiges Verwertungsinteresse, sondern auch ein langfristiges Interesse an der Vermietbarkeit der Wohnungen und der Funktionsfähigkeit des Neuen Stadt-Teils. Stadteifeste, eine Zeitung, Balkonwettbewerbe, Förderung von Versorgungseinrichtungen gehören auch zu den Aufgaben des Investors.

Wer bezahlt die Arbeit



Die öffentlichen Dienstleistungseinrichtung

Durch die weitgehende gemischte Nutzung, werden die Wohnblocks gut bedient. Das Hauptzentrum des Neuen Stadt-Quartiers bleibt klein und effektiv.

Abb. 8

Gesellschaft bilden

Wirtschaftliches Ziel

- Die Neue Stadt wurde anfangs als eine wirtschaftliche Basis der Stadt Potsdam geplant, aber durch die ökonomische Lage Ostdeutschlands und einige andere Faktoren war diese Ziel nicht zu erreichen.

Woher kommen die neuen Bewohner

- Die meisten Bewohner stammen aus Potsdam. Mehr als die Hälfte aller neuen Bewohner haben vorher in einer Plattenbausiedlung gewohnt.
- Die Vermarktung der Eigentumswohnung ist ziemlich erfolgreich. Die angestrebte soziale Durchmischung wurde problemlos durch ein vernünftiges Verhältnis an geförderten und frei finanzierten Wohnungen erreicht.



Einwohner

7.000 Bewohner geplant,
ca. 4.400 Bewohner wohnten bis zu dem Jahr 2000 in diesem Gebiet

83 E/m² 120 EW/ha



Arbeitsplätze

5.000 (Dienstleistungssektor) geplant,
200-300 realisiert bis Mitte 1999
Wohnungsbaue mit Arbeitsplätzen und Versorgungsfächen in unmittelbarer Nachbarschaft planen und realisieren.
Gesamte Baufläche 248.000 qm.

Öffentliche Dienstleistungen

Das Neuen Stadt-Quartier bekommt erst kurz vor der kompletten Fertigstellung eine schnelle ÖPNV-Verbindung. Aber wegen der regionalen öffentlichen Einrichtungen wird das Neuen Stadt-Quartier während alle Bauhasen pünktlich versorgt - außer dem Gewerbegebiet.

Ende 1990	Planungsabstimmung mit dem Magistrat von Potsdam und dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr.
03.91-06.92	Grunderwerb, Kaufvertragsabschlüsse
10.91	Planungsvorbereitung, Verträglichkeitsstudie und Machbarkeitsstudie
12.91	Workshop, Ausgabe der Aufgabenstellung des städtebaulichen Konzepts
01.92	Vorgezogene Bürgerbeteiligung mit 350 Bewohner des Dorfes DREWIT
12.92	Auslegung des Bebauungsplanes
04.93	Erschließungsvertrag, Satzungsbeschluss, Erschließungsgenehmigung
05.93	Rechtskraft des Bebauungsplanes
05.93	Erschließungsbeginn
1993 - 1998	Bauphase
12.1994	Erster Bezug
05.1998	Anbindung an die Straßenbahn
Frühjahr 1999	Fertigstellung der ersten Reihenhäuser

Planung der Stadt

I. Planungsvorhaben

Workshop der Stadtplaner

Das städtebauliche Rahmenkonzept entstand in einem Workshop mit Stadtplanern, Vertretern des Ministeriums, des Magistrates, der städtischen Ämtern und dem Investor in seminarartiger Form mit Diskussionscharakter. Das Ergebnis war ein von allen Beteiligten getragenes städtebauliches Rahmenkonzept.

Städtebaulicher Entwurf und Bebauungsplan

Nach der Nachbearbeitung des Workshopergebnisses durch die Büros Rob Krier&Partner, Berlin, sowie Moore, Ruble, Yudell, San Francisco, wurde der Entwurf von Rob Krier & Partner die Grundlage des Masterplanes, der dann auch der Bebauungsplan aufstellte.



Abb. 9

Entwurfsidee

Workshop Ergebnisse

Die Entwurfsidee besteht im Wesentlichen aus einem Stadtgrundriss, der aus der Kombination von Netz- und Ringstraßen mit unterschiedlich großen Stadtplätzen besteht und durch eine Grünachse mit einem Wasserkanal in Ost-Westrichtung gegliedert ist. Grundbaustein der Bebauung ist der geschlossenen Wohnblock und urbane Straßenzüge mit grünen Innenhöfen, die durch halböffentliche Grünzüge miteinander verbunden sind. Eine zentrale Platzanlage liegt parallel zu der inneren Grünachse. Die Straßenführung ist dabei weitestgehend durch abgeknickte Raumführungen gekennzeichnet, die ständig neue Raumergebnisse ermöglicht.

II. Welche Interessengruppe

- A. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, als Vertreter der Landesregierung.
- B. Stadt Potsdam mit ihren städtischen Ämtern, vertreten durch den StadtbauDirektor R. Roehrbein
- C. Der Investor Grothe&Graffs, Berlin.
- D. Die FPB Freie Planungsgruppe Berlin, das Landschaftsplanungsbüro Müller, Knippschild und Wehberg, Berlin sowie das Stadtbauteiler Stuttgart, die mit der vorbereitenden Planung für den Workshop beauftragt waren.
- E. Sechs namhafte nationale und internationale Stadtplanungs- und Architekturbüros.

Entwurfsidee

Abb. 10



Die traditionellen, urbanen Elemente: Haus, Baublock, Stadt und Platz, Quartiere, Stadtzentrum

Abb. 11



Es wurde eine hohe Landschafts-Qualität im Planungsgebiet erreicht, u.a. um die Belange der Naturschutzbehörden zu berücksichtigen.

Ökobildd

Abb. 12 Masterplan

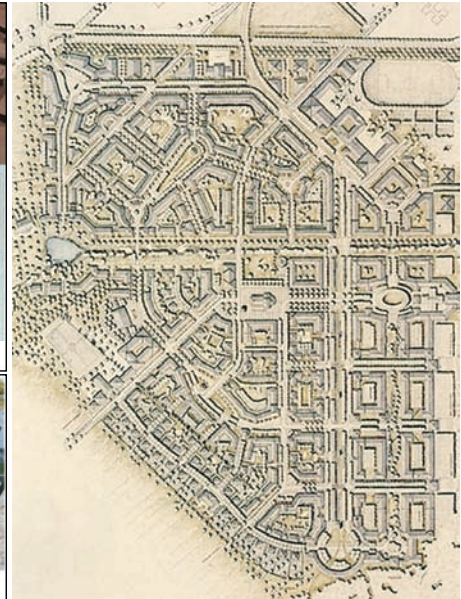




Abb. 13

Nutzungskonzept

Wohnung		Wohngebiet 19,81 ha, 2.500 EW 2.030 öffentlich geförderte Mietwohnungen, 62 Reihenhäuser und Doppelhaushälften, 400 Eigentumswohnungen
Gewerbe		Dienstleistungen 14,89 ha, 200.000 qm Geschossfläche
Öffentliche Einrichtung		Soziale Infrastruktur 9,27 ha, 2 Schulen, 7 Kita's, 1 Jugendfreizeitstätte, 1 Kirche. Öffentliche Verkehrsfläche 11,16 ha
Freizeit		Öffentliches Grün 3,37 ha

- Das Nutzungskonzept weist direkt an der östlichen Autobahn Gewerbenutzungen aus, die in westlicher Richtung von nicht störenden Gewerbeflächen über eine allgemeine Wohnnutzungen in eine reine Wohnnutzungen übergeht.
- Die Gemeinbedarfsflächen liegen, abgesehen von den Kernnutzungen, an den Rändern des Planungsgebietes und dienen teilweise gleichzeitig der Versorgung benachbarter, vorhandener Gebiete wie dem alten Dorf Drewitz und der Plattenbausiedlung

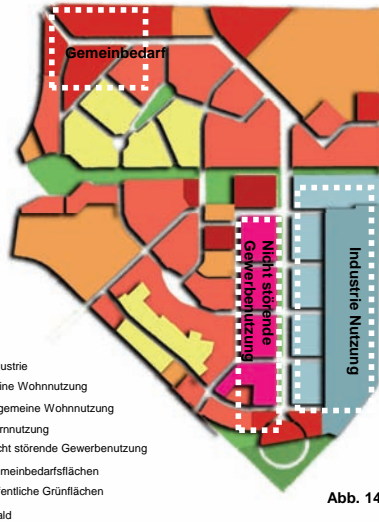


Abb. 14

Verkehrskonzept



- Das Verkehrskonzept besteht aus einer Kombination von einem Netz- und einem Ringsystem für den Individualverkehr, um möglichst kurze Wegstrecken innerhalb des Gebietes zu ermöglichen. Es wird ergänzt durch einen Stadtbahnanschluss, der das Zentrum mit der Innenstadt von Potsdam verbindet und durch ein Bussystem, das der kleinmaßstäblichen Flächenerschließung dient.
- Entsprechend dem städtebaulichen Vertrag zwischen dem Investor und der Stadt Potsdam sind **60% der erforderlichen Stellplätze auf den Baugrundstücken und 40% im öffentlichen Straßenraum untergebracht**. Die Stellplätze auf den Grundstücken sind dabei dank geschickten Gebäudeentwürfe und Freiflächengestaltung weitgehend störungsfrei angeordnet.
- Es gibt keine reine Fußgängerzone. Durch den Mischverkehr schafft das gesamte Gebiet einen Ausgleich zwischen Beruhigung und Lebendigkeit. Der Fußgängerverkehr hat ein eigenes Gehwegesystem im öffentlichen Straßenraum, das ergänzt wird durch halböffentliche Wegebeziehungen in Form der Innenhöfe.

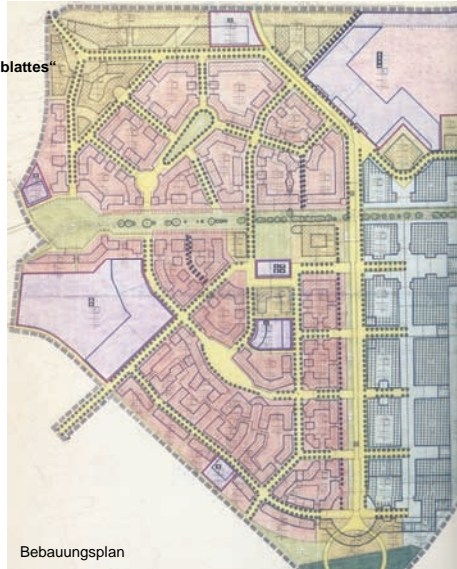


Abb. 15

I. Planungsvorhaben

Die Urban Design Guideline in der Form des „Architektenblattes“

1. Die vielfältigen Stadtgestaltungspläne kontrollieren ganz viele wichtige Details des Stadtbildes: Platzgestaltung, Farbkonzept, Sichtachse etc. Der tiefgehende Arbeitsrahmen ist mit Rechtsplänen kombiniert und bildet eine starke Basis für eine Harmonie des Ganzen.
2. Um die städtebaulichen und stadtgestalterischen Ziele umzusetzen, wurde neben dem Bebauungsplan die detaillierte Parzellierung als Durchsetzungsstrategie benutzt. Auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfs wurde durch einen Vermessungsingenieur ein Datenblatt entwickelt, das auf der Grundlage funktioneller (z.B. Orientierung) rechtlicher (z.B. Sicherheitsstandards, Abstandsvorschriften), technischer (z.B. Feuerschutz), verkehrlicher und gestalterischer Anforderungen die städtebauliche Zielsetzung für jede Parzelle in verbindlicher Form darstellt.
3. Für jeden Block wurde in einem Parzellenplan die jeweilige Gebäudeplanung mit Grundrissen, Schnitten und Ansichten eingefügt, kontrolliert und technisch-konstruktiv mit den angrenzenden Gebäudeformen abgeglichen. In einem Modell der Blöcke, nicht in einzelnen Architekturmodellen, wurden die jeweiligen Planungsvorhaben überprüft; worauf die Baugenehmigung für jeden Block beruht; dies garantierte die Koordination und architektonische Qualität der Bebauung.



Bebauungsplan

Abb. 16

II. Planungs- und Realisierungsbeteiligte

1. Die Stadt Potsdam, vertreten durch die Stadtbauverwaltung, betreut zusammen mit den Sacharbeitern und dem Investor die Planung und Realisierung des Stadtteils.
2. Der Investor, die Grothe Gruppe, beaufsichtigt als „Bauherr“ die Arbeit, vermarktet diese und leitet die Realisierung.
3. Dem Stadtplanungsbüro R.Krier&Partner unterliegt die städtebauliche Oberleitung. Sie arbeiteten zudem bis in die architektonische Gestaltungsphase, zusammen mit den einzelnen, beauftragten Architekten.
4. Auf der Basis der detaillierten Anforderungen der „Datenblätter“ arbeiten mehrere Architektur- und Landschaftsplanungsbüros parallel an einem oder mehreren Blöcken.

In regelmäßigen Planungstreffen wurden auftretenden Probleme und Lösungsvorschläge effektiv besprochen.

Als Besonderheit dieses Verfahrens ist der Vermessungsingenieur zu nennen, der die einzelnen Architekturkonzepte auf Grundlage des Datenblattes koordinierte und zu einem wirtschaftlich sinnvollen und technisch ausführbaren Bauwerk zusammensetzte.



„Architektenblatt“

Abb. 17

Entwurf der Stadt



Stadtraum

1. Die Grundstruktur der Neuen Stadt Kirchsteigfeld beruht auf der Grünachse des Hirtengrabens in der Stadtmittle und einem urbanen Ringboulevard als Rückgrad der Stadtstruktur. An dem östlichen Kreuzungspunkt der beiden Achsen befindet sich das Zentrum.
2. Aus dem Stadtgrundriss ergeben sich individuelle Blockstrukturen, die Straßen und Plätze in unterschiedlichen Formen entstehen lassen und jeder Situation ihr eigenes Gesicht geben.
3. Die verschiedenen Platzformen an den verschiedenen Stellen sind ein prägendes Element des Stadtgrundrisses; sie wirken als gestalterischer Magnet und lassen das Stadterlebnis spannend und interessant erscheinen.
4. Die dadurch entstehende stadträumliche Stimmung vermittelt den Bewohnern schon in relativ kurzer Zeit das Gefühl des „Zuhause seins“

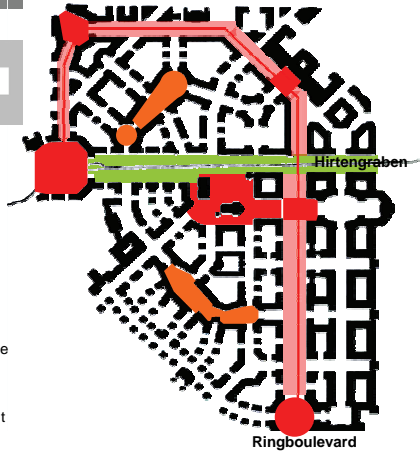
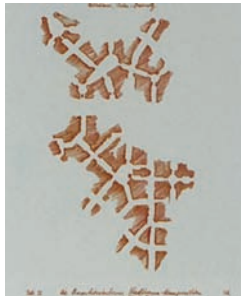


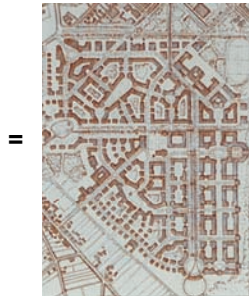
Abb. 18



Die städtische Struktur:
Hauptstraße und zentraler Platz



Die Blockstruktur: Nebenstraße
und Blockplatz



Die gesamt Stadtstruktur

Abb. 19

Sichtachsen

1. Dem Stadtgrundriss liegt außerdem ein subtiles Sichtachsensystem zugrunde, das grundsätzlich bei der Sellung der Gebäude berücksichtigt werden musste. An Orten mit besonders starken Imageanspruch wurden besondere Gebäude platziert, z.B. der gekrümmte Kopfbau am Hufeisenplatz. Fluchtpunkte solcher Sichtachsen bilden Gebäude, markante Gebäudeteile oder besondere Landschaftsmerkmale. Dadurch ergeben sich durch Tiefenwirkungen und neue perspektivische Verschiebungen immer wieder überraschende Sichtbezüge; darüber hinaus erleichtert dieses System der Sichtbezüge die Orientierung in der Stadt wesentlich.
2. Die sichtachsenbezogene Planung geht soweit, dass darauf geachtet wurde, dass bei der Fassadengestaltung besondere Architekturdetails sich spiegelbildlich gegenüber liegen und nicht etwa gegenüber einer Baulücke angeordnet sind.



Abb. 20

Entwurf der Stadt

Bereich

1. Der Neue Stadt-Teil besteht aus zwei Wohngebieten, einem Gewerbegebiet und dem Zentrum. Jede Wohnsiedlung hat einen eigenen Platzbereich und ist von den Haupterschließungsstraßen wie von einem Gürtel umgeben; diese verbinden gleichzeitig die verschiedenen Bereiche mit ihren Plätzen untereinander. Am Markt- und Kirchplatz treffen sich die beiden Wohnquartiere und erhalten dadurch eine gemeinsame Mitte.



Bau-, Höhen- und Baumassenstruktur

1. Aus der Dominanz des Konzeptes zu Gunsten des öffentlichen Raumes stammt die - erwünschte - unregelmäßige Blockstruktur. Bei gleicher oder ähnlicher Nutzung hat jeder Block zwar eine ähnliche Form, aber feine Unterschiede bezüglich Größe, Tiefe und Geschlossenheit. Um Transparenz, Durchgrünung, Sichtbezüge und Verbindungen zwischen öffentlichen Räumen und den Innenhöfen zu ermöglichen, wurden die Blockwände partiell geöffnet und in einer unterschiedlichen Geschossigkeit ausgebildet. Auch innerhalb eines Blockes variiert die Gebäudehöhe absichtlich.
2. Generell ist die Bebauung drei bis viergeschossig. Lediglich entlang des Grünzuges ist die Bebauung fünfgeschossig, um ein optisches Gleichgewicht herzustellen.
3. Das Gewerbegebiet, an der Autobahn gelegen, ist durchschnittlich achtgeschossig, bzw. beinhaltet einen sechzehngeschossigen Turm, um eine besondere Höhenbetonung zu schaffen und diesen Stadtzugang Potsdams zu betonen.



Farbkonzept

1. Für die gesamte Stadt wurde ein ganzheitliches Farbkonzept entwickelt. Alle sechs unterschiedlichen Stadtbereiche wurden in individuelle Farbfamilien gegliedert, die wiederum aus verschiedenen Farbskalen bestehen und alternative Farbgebungen ermöglichen. Diese Farbkonzeption verleiht der Neuen Stadt ein ungewöhnlich harmonisches und lebendiges Erscheinungsbild. Die Farbkonzeption beruht einerseits auf einer funktionalen, andererseits auf einer gestalterischen Zielsetzung.
2. Für die öffentlichen Straßen- und Platzräume werden eher warme Farben wie Rot, Orange oder Gelb verwendet; Blockeingänge sind je nach Umgebung blau oder rot abgetönt, im Gewerbegebiet wird ein grauer Grundton verwendet. In den Blockinnenseiten dominieren helle Farben, um eine ruhige und helle Atmosphäre zu schaffen.

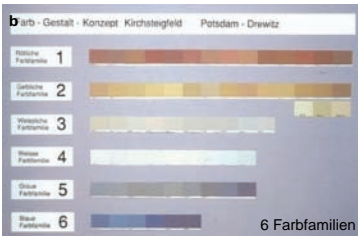


Abb. 25

Grenzen

1. Der Stadtgrundriss des Stadtteils Kirchsteigfeld ist bewusst stark mit dem alten Dorf Drewitz auf der Westseite und der Plattenbausiedlung auf der Nordseite verknüpft. Der nördliche Teil des Stadtgrundrisses ist daher auch durch die 45° Achse der Plattenbausiedlung bestimmt. Der boulevardartige Grünzug verbindet das Zentrum des Kirchsteigfeldes mit dem Dorf Drewitz.
2. Das westlich angrenzende Dorfgebiet Drewitz ist durch eine überwiegend lockere ein- bis zweigeschossige Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern gekennzeichnet, die an der Ost- und Nordgrenze eine Geschossigkeit von zwei bis drei erreichen; Hier ist auch eine „nahtlose“ Verbindung in baulicher Form zwischen dem Dorf Drewitz und dem neuen Stadtteil geplant. Die anderen Stadtgrenzen sind durch Grünzüge begrenzt. Der Stadtgrundriss des Neuen Stadt-Teils spiegelt damit die sinnvolle Arrondierung des gesamten Siedlungsgebietes wider.



Abb. 26

Entwurf der Stadt: Zentrum

Das Stadtzentrum

Das angestrebte Image ist ein Orte mit urbaner und lebendiger Stimmung

Nutzungen

ca. 7.550 qm

Ziel



Nutzungen



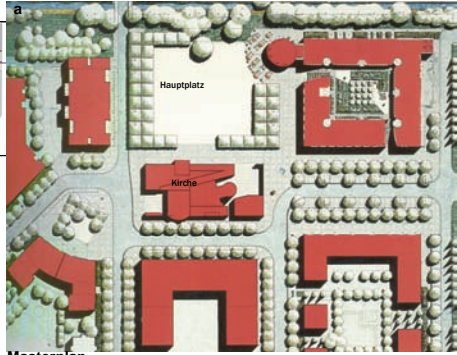
1. Auf beiden Seiten der grünen Hauptachse liegen die Einkaufs- und Büronutzungen des Zentrums; daran anschließend die Wohnnutzungen mit niedrigerer Dichte.
2. Entlang des boulevardartigen Grünzuges mit dem Kanal liegen gemischte Nutzungen in Form von Einkaufen, Wohnen, Büros und Park. Dadurch entsteht eine intensive Nutzungsmischung und ein abwechslungsreiches Stadtleben.

Gestaltung

1. Der Stadtzentrum spiegelt das typische europäische Stadtleben im Zentrum wieder, nämlich ihr Programm, Nutzungslayout, Masse, Aktivität, Stimmung etc.
2. Anders als in traditionellen Stadtkernen hat Rob Krier um den zentralen Platz Baumreihen geplant. Dadurch wirkt der Platz, das Herz des Zentrums, wie der Marktplatz eines Dorfes. Die Bäume begrenzen lediglich die Räume und führen zu einem geschützten Gefühl.



Abb. 28



Masterplan



Nutzungskonzept

- Business
- Park
- Kultur und Gemeindevorrichtungen
- Wohnnutzung
- Kernnutzung

Schwarzplan und öffentliche Räume



- Gebäude
- Baumreihe
- Blockhof
- Gehweg
- Platz

Abb. 27

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnblock

GFZ 0.6-1.2 (im Mittel 1.0)

500 Wohnung als frei finanzierte Wohnungen, 500 öffentlich geförderte Wohnungen, 1.500 im Rahmen der „Vereinbarten Förderung“

1. Das Wohnviertel hat zunächst 3.000 Einwohner, es kann jedoch auf 5.000 Einwohner verdichtet werden; es hat jeweils einen zentralen Platz als Mitte, nördlich eine Hufeisen- und südlich eine Anker-förmige Platzfigur.
2. Durch eine sorgfältig konzipierte Mischung verschiedener Wohnformen - Eigenheime, Miet- und Eigentumswohnungen - entsteht eine heterogene Bevölkerungsstruktur. Die Stellplätze befinden sich in Form von halbunterirdischen Garagen unten den Gebäuden.

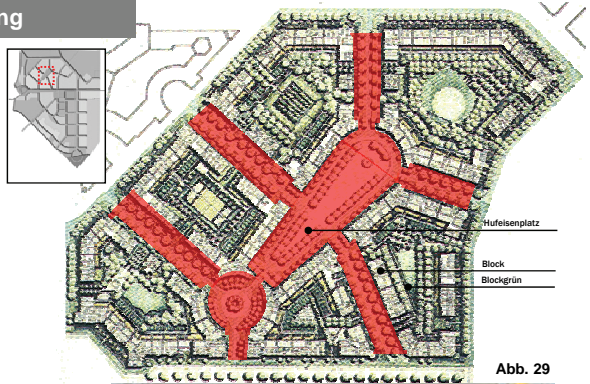


Abb. 29



Abb. 30

Farbkonzept



Parkierungsanlage



Abb. 31

Architektur

1. Aus gestalterischen Gründen wurden, in Abhängigkeit von den festgesetzten Nutzungen, Block für Block die Bebauungstiefen, -höhen und Blocköffnungen variiert. Die Gebäude wurden von 34 verschiedenen Architekten und Architektengruppen geplant. In den meisten Wohnblöcken sind Reihenhäuser und freistehenden Einfamilienhäuser kombiniert. Die Einzelbauvorhaben, der eingeladenen Architekten, wurden entlang der Straßen so verteilt, dass möglichst nie zwei Häuser eines Planers in einer Straßenflucht stehen; maximal drei Gebäude durften als Einheit von einem Architekten entworfen werden. Diese Bedingungen waren im Wesentlichen für die Entstehung eines vielfältigen und abwechslungsreichen Straßenraums entscheidend.
3. Um die geplanten Straßen- und Platzraumfiguren umzusetzen und um den öffentlichen Raum genau in der geplanten Form entstehen zu lassen, wurden bei wichtigen Gebäudekanten im Bebauungsplan die übliche Baugrenzen durch Baulinien ersetzt. Allerdings konnten nicht überall, dank mangelnder Kontrolle der Stadtplanung, die architektonische Freiheit ausreichend eingeschränkt werden und wichtige städtebauliche Ideen durchgesetzt werden. So konnte beispielsweise der gezielte Kontrast zwischen dem großen Maßstab der Kirche und der kleinteiligeren Bebauung der Platzränder nicht durchgesetzt werden.



Blockplan

Architekten und Architektur

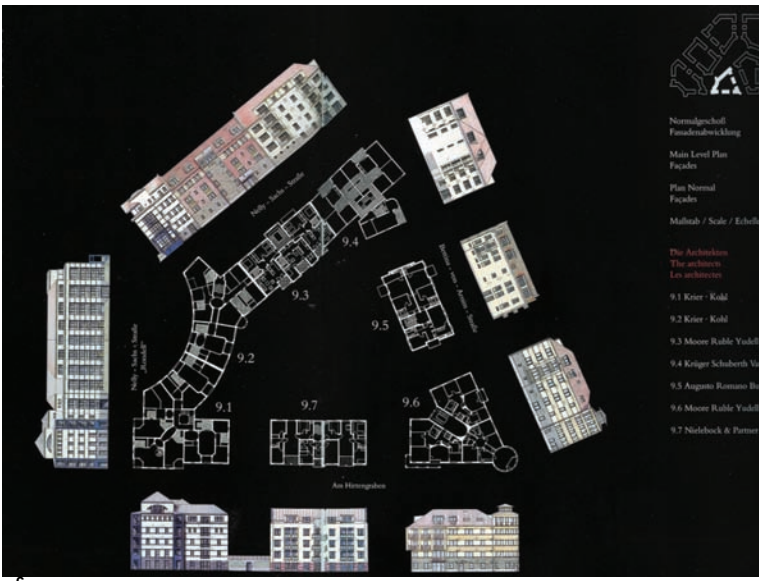
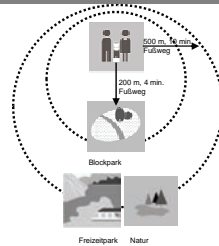


Abb. 32

Landschaft

1. Eine ökologische Freiflächenplanung ist von Anfang an ein Teil des landschaftsgestalterischen Leitbildes für das Neue Stadt-Quartier.
2. Der Neue Stadt-Teil ist von Grünzügen umgeben: im Norden ist das Naturdenkmal „Priesterweg“ gelegen, eine einhundert Jahre alte Eichenallee, im Osten ein Stück des früheren Parforceheide Waldgebietes und im Süden ein Kiefernwald. Die Aufnahme dieser landschaftsprägenden Elemente in den städtebaulichen Entwurf, als wichtige gliedernde und strukturierende Elemente, die auch als Pufferzonen dienen, war von Anfang an gefordert.
3. Landschaftsprägende, bestehende Elemente wie der Hirschgrabengrünzug oder die Eichenallee werden erhalten und als wichtige Achse der Stadträume gestaltet. Das Forststück zwischen dem Neuen Stadt-Teil und der Autobahn dient als zukünftige Erholungszone.
4. Die Felder waren bis auf den Baumbestand entlang des Hirtengrabens und einigen restlichen Gebüsch an untergeordneten Wassergräben frei von Bepflanzung. Der Hirtengraben teilt den Neuen Stadt-Teil in zwei Teile. Der vernachlässigte Wasserlauf und dessen Uferzonen werden in der neuen Planung als Promenaden- und Spielbereich von besonderer städtebaulicher Bedeutung genutzt. Im südlichen Teil des Planungsgebietes wurde zusätzlich ein Boulevard mit einem neuen Wassergraben angelegt.
5. Das Blockbegrünungskonzept ermöglicht allen Bewohnern, bereits aus der Wohnung Grün in der einen oder anderen Form wahrzunehmen; bereits innerhalb einer maximalen Entfernung von 200 Metern können alle Einwohner Grünanlagen oder Parks erreichen.
6. Die Leitidee des Freiflächenkonzeptes ist es, durch ein durchgängiges Grünkonzept, insbesondere auch im öffentlichen Straßenraum, das Grün nicht nur zu einem Bestandteil des Alltagslebens der Einwohner zu machen, sondern auch ein gestalterisches Gleichgewicht zu dem bewusst heterogenen Straßenraum und der Bebauungsstruktur zu schaffen.



Innenhof



Ökologischer Hirtengraben

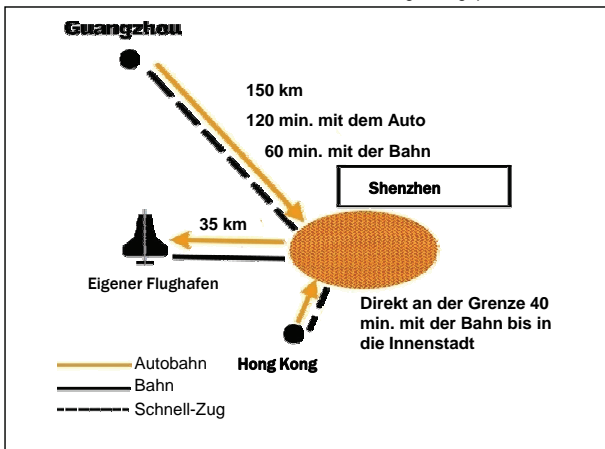


Abb. 33

Praxisbeispiel der Neue Stadt als Brücke

Shenzhen, Guangdong Provinz

Lage der geplanten New Town



Gründung der Stadt

I. Ziele der Regionalplanung

Regionalplan 1978

Shenzhen - zwischen Hong Kong und Guangzhou gelegen - , wurde als eine „Special Economic Zone“ (SEZ) geplant, als Versuchsfeld der chinesischen Wirtschaftsreform.

Masterplan 1980

Der Masterplan war für eine Fläche von 50 qkm und 500.000 Einwohner ausgelegt. Schwerpunkt der geplanten wirtschaftlichen Nutzung war die Industrie, danach kamen Nutzungen wie: Landwirtschaft, Tourismus, Dienstleistungen (Finanzwirtschaft etc.).

Erstes Stadtzentrum wird Luohu.

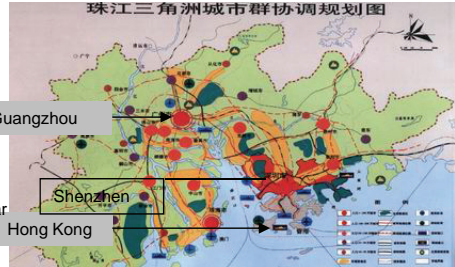


Abb. 1

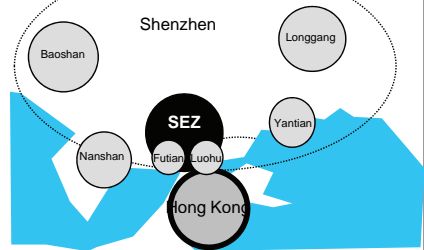
Wozu

Neue regionale Struktur

Hauptziel der Stadtentwicklungsplanung für Shenzhen ist die Wirtschaftstransformation von Hong Kong nach China. Shenzhen wird - trotz der schon vorhandenen hohen Bevölkerungszahl - nicht nur zur Erhöhung des Wohnungsstandards und zur Steigerung der urbanen Lebensqualität gebaut, sondern auch da die potenziellen Entwicklungstrittsteine zwischen Hong Kong und China als Voraussetzung für die angestrebte Wirtschaftsentwicklung von der Staat betrachtet wird.

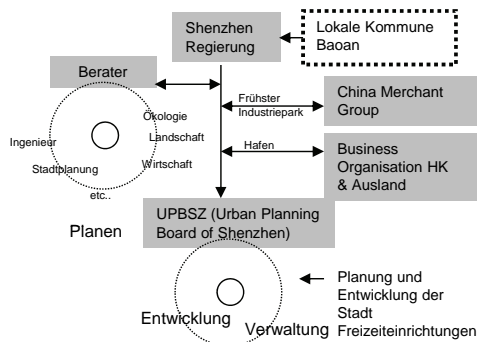
Planung : 1990 400.000 Einwohner; 2000 800.000 Einwohner auf einer Grundfläche von 111 qkm in 11 Stadtteilen

Realität: 2005, 5.574.100 Einwohner auf einer Grundfläche von 478,73 qkm (160,90 qkm entsprechen der SEZ), 6 große Stadtbezirke (4 Bezirke innerhalb der SEZ)



II. Initiatoren der Neuen Stadt

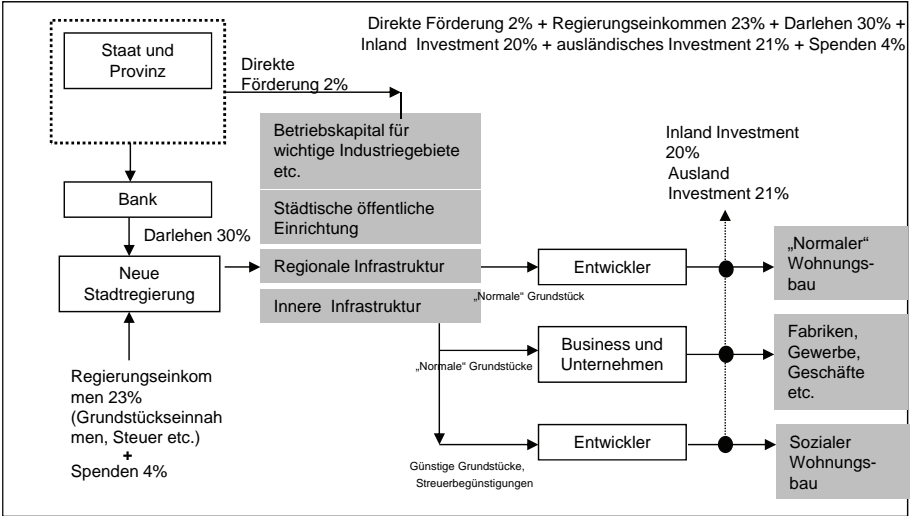
- Die neue Regierung von Shenzhen Stadt
- Die lokalen Gemeinden und ihre Bewohner
- Berater aus Hong Kong, Singapur ...
- China Academy of City Planning (staatliches Planungsinstitut)
- China Merchant Group, Hong Kong (staatliches Unternehmen) hat ersten Industriepark in Shenzhen gebaut)
- Andere Unternehmensorganisationen



Gründung der Stadt

WER bezahlt die Arbeit

500 Milliarden in 22 Jahre (1980-2002)=



Quell des Stadtlandes

Größe		1.718,75 qkm davon 327,5 qkm SEZ (Special economic Zone)
Ursprüngliche Einwohner		275.000 EW
Ursprüngliche Wirtschaft		Landwirtschaft
Ursprünglicher Städtebau		Kleinstadt

Ursprünglicher Städtebau

Abb. 2

Abb. 3

Einkaufsstraße

WER führt die Arbeit

Stadt Regierung	- Projekte prüfen
UPBSZ	- Erwerben
	- Planen, Erschließung
	- Veräußerung
Stadt Regierung	- Politik
	- Wirtschaft
	- Kultur
	- Bildung
	- Umweltschutz

Gründung der Stadt

WAS

IMAGE

Großes regionales Entwicklungsbild

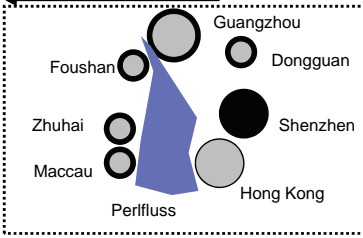


Image:



Nutzungsfunktionen in der Region (Perfluss-Delta)

- High-Tech-Forschungs- und Industriezentrum
 - Versorgungszentrum für Region und Hong Kong
 - Regionales Dienstleistungs-, Freizeit- und Tourismuszentrum
 - Eine der wichtigsten Finanzzentren
 - Logistisches Zentrum
- (im Perfluss-Delta gibt es mehrere Städte, die eine ähnlich Funktion besitzen, aber Hong Kong, Guangzhou und Shenzhen sind die drei wichtigsten Zentren)

Verkehrsfunktion in der Region

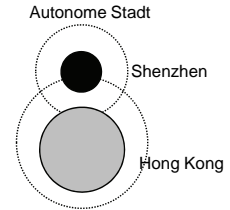
- Schnelle Verkehrsverbindung mit Hong Kong durch sehr gute Schienen-, Straßen- und Wasserverbindungen.
- Schnelle Verkehrsverbindung mit Guangzhou (Hauptstadt der Provinz) durch sehr gute Schienen- und Straßenverbindungen.
- Gute Verbindung mit anderen Städten im Perfluss-Delta bzw. durch Straßen- und Flugverbindungen.

Gestaltungsfunktion in der Region

- Die „grüne“ Stadt Shenzhen mit ihren Themenparks, ihren Parks und Grünzügen zieht auch Besucher aus der Umgebung und China an.



Kleines regionales Entwicklungsbild



- Wirtschaftszentrum von ganz China
- High-Tech- und Industriezentrum der Region
- Verwaltungszentrum der Region
- Freizeit- und Kulturstadt mit vielen Themenparks der Region
- Dienstleistungs- und Versorgungszentrum der Region, auch für Hong Kong

Abb. 4

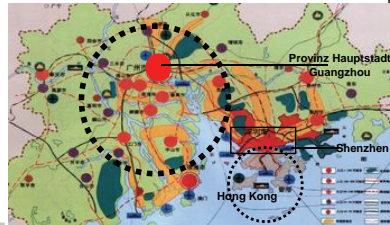


Abb. 5

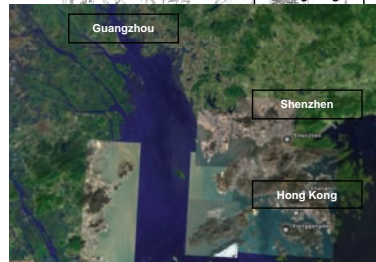
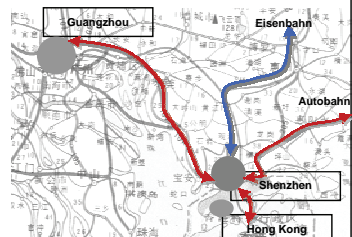


Abb. 6

Entwicklungsziel

1. Die Ressourcen der Stadt, z.B. geographische Lage, Arbeitskräfte etc. mit ihrer Aufgabe - Wirtschaftsmotor - ins Gleichgewicht bringen.
2. Ein wirtschaftliches Experimentierfeld für die Wirtschaftsreform von ganz China vorbereiten.
3. Die wirtschaftliche Entwicklung des Perfluss-Deltas weiter fördern.

2004 GDP 342,28 Milliarden Yuan

Wirtschaftliche Strategie

1. Gegenseitige langfristige Unterstützung der Wirtschaftskraft zwischen den Städten Hong Kong (Internationale Investitionen, Markt und Technik) und Shenzhen (Ressourcen); 70% der Investitionen in Shenzhen kommen von privaten Investitionen aus Hong Kong.
2. Shenzhen ist die erste Stadt in China, die das für die Stadtentwicklung notwendige Kapital durch den Verkauf von Grundstücken finanziert.
3. Die staatliche Wirtschaft bildete am Anfang den Kern der Wirtschaftsentwicklung, die anderen Wirtschaftsformen, z.B. die private Wirtschaft und ausländische Unternehmen, dienten der Ergänzung der wirtschaftlichen Struktur.
4. Im Jahre 2004 entstand der „Mastereplan 2020“. Hier wird eine neue Stadtplanungsphilosophie für die zukünftige Entwicklungsstrategie festgelegt, die auf einem Gleichgewicht zwischen Nutzung der Ressourcen und ökologischer Umweltverträglichkeit beruht: die Harmonie zwischen Mensch und Umwelt wird zum wichtigsten Ziel der Stadtentwicklung.

Wer

Einwohnerherkunft

1. Einwohner aus dem Planungsgebiet und dessen Umgebung
2. Einwohner aus dem chinesischen Inland, auf der Suche nach einer persönlicher Entwicklungschance
3. Geschäftsleute aus Hong Kong, der Guangdong Provinz, dem chinesischem Inland und Südostasien
4. Wanderarbeiter, die in großer Zahl Arbeitsplätze suchen und temporär die Einwohnerzahl wesentlich erhöhen. Sie werden offiziell nicht als Einwohner gezählt, aber spielen eine wichtige Rolle in der Summe des GDP's.

Einwohnerentwicklung



1979	275.000
1990	2.019.400
2001	4.687.600
2002	5.042.500
2003	5.574.100
2010	10.357.938

305 qm/EW 3.200 EW/qkm, 6.532 EW/qkm in SEZ (5.430 EW/qkm im Durchschnitt in Hong Kong, und 20.300 EW/qkm im Stadtbereich von Hong Kong, 1990)

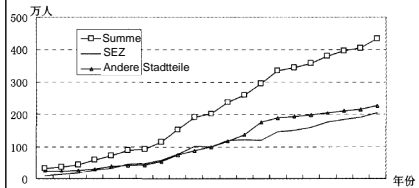


Abb. 7

Die Anziehungskräfte für neue Einwohner

- A. Steuervergünstigungen
- B. Arbeitsplätze und Berufschancen in der nahen Umgebung
- C. Bessere und gesündere Lebensbedingungen
- D. Höhere Landschafts- und Stadtbildqualität als in den meisten anderen chinesischen Mittelstädten.

Entwicklung der Arbeitsplätze



Arbeitsplätze

1990	1.092.000
1995	2.449.200
2000	3.085.400
2003	4.222.900

Davon 52% Wanderarbeiter
Berufsarten in Prozent nach Sektoren 1,2; 50,5; 48,3 (1. Sektor; 2. Sektor, ...),
61.8% (1999) private Wirtschaft



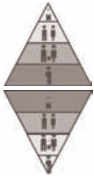
Studenten

2003	32.000
------	--------

Welche Schichten

1. Alterstruktur

	1982	1990	2000
Gesamteinwohner (in 10.000)	35	167	701
Einwohner pro Familie	3,99	3,5	2,63
0-14 Jahre alt (%)	35,27	14,63	8,5
15-64 Jahre alt (%)	58,36	83,15	90,39
65- Jahre alt (%)	6,37	2,22	1,11
Analphabeten (%)	14,99	4,02	1,09
Schulausbildung von 100.000 Bewohnern	8.511	19.194	22.338
Hochschulausbildung von 100.000 Bewohnern	811	4.467	8.060



2003

0~14 8.49 %
 15~59 88.41 %
 20~24 20 %
 65 ~ 1.22 %
 Durchschnitt 30,8 Jahre

2. Sozialstruktur



Großer Kontrast zwischen hoch qualifizierten, hoch gebildeten Fachleuten und dem niedrigen Bildungsniveau der Wanderarbeiter

Hoher Bildungsunterschied zwischen Männern und Frauen; 2/3 der Universitätsabsolventen sind männlich.

Inoffizielle Einwohner - Einwohner, die sich nicht in der Stadt Shenzhen anmelden, haben keinen Anspruch auf soziale Unterstützung, dies macht 82,7 % der EW (2000) aus - Diese ist ein großer, instabiler Faktor in der Gesellschaft.

Öffentliche Dienstleistungen

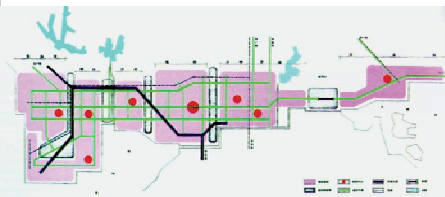


Abb. 8

Stadtteilstruktur und öffentliche Einrichtungen

Das Bandstadt-Modell besitzt eine starke Flexibilität, es ist auch mit den vielfältigen Stadtzentren verbunden.

Als ersten Schritt zum wirtschaftlichen Ziel wird das Stadtzentrum Luohu nahe der Grenze gebaut. Es ist Dienstleistungsort der Neuen Stadt, Brücke des Services, eine Investition Hong Kong's und auch als Imagebild für den „Erfolg“ von Bedeutung.

Das zweite Stadtzentrum und mehrere Subzentren wachsen während des Baus mehrerer Distrikte. Die Metrolinie ermöglicht die weitere Erweiterung in Ost-West Richtung. Die Entwicklung der Stadtteile verläuft mit der Hilfe der zentralen Nutzungssache und des schnellen Verkehrskorridors (Metro inklusive) gut und ermöglicht ein relativ angepasstes Dienstleistungsumfeld.



- 1978 Politische Entscheidung über die Wirtschaftszone Shenzhen
- 1979 Erstes Industriegebiet - der Shekou Industriepark
- 1979 Offizielle Namensgebung „Shenzhen“, nach einem vorhandenen alten Stadtteil
- 1980 Verleihung des Status einer „Special Economic Zone“
- 1980 Gründung von „UPBSZ“, des Urban Planning Board of Shenzhen
- 1981 Beginn der Verpachtung von Grundstücken im Stadtgebiet von Shenzhen
- 1983 Gründung der ersten Universität in Shenzhen
- 1984 Masterplan für die Stadt Shenzhen mit dem zweiten Stadtzentrum Futian
- 1991 Die Stadt Shenzhen bekommt einen eigenen Flughafen.
- 1994 Endgültige Planung für das Stadtzentrum Futian.
- 1995 Revision der Stadtentwicklungsplanung für Shenzhen mit der Frage: „Wie soll sich die Stadt Shenzhen weiter entwickeln?“
- 2004 Beginn des Baus von 2 Metrolinien.
- 2004 Stadterneuerungsprogramm für die alten Orte im Stadtgebiet von Shenzhen.

Planung der Stadt

I. Planungsvorhaben

Masterplan 1984

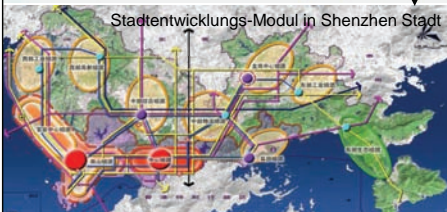
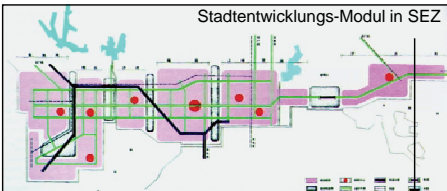
- A. Bestimmung der Lage, Größe und Grenzen der Stadt
- B. Festlegung des Entwurfsprinzips:
Modulartige Bandstadt
- C. Fixierung des Stadtzentrums Futian neben dem alten Stadtzentrum Luohu

II. Initiator

- A. Das Urban Planning Board of Shenzhen (UPBSZ) hat als Entwicklungsträger durch ein effizientes Verwaltungssystem, eine systematische Erschließung und ein konsequentes Wettbewerbs- und Prüfungssystem das große Städtebauvolumen schnell initiiert, gefördert, gesteuert und kontrolliert.
- B. Das staatliche und städtische Planungsinstitut Shenzhen hat die konkrete Planungsarbeit übernommen und sie in enger Zusammenarbeit mit dem UPBSZ inhaltlich und verfahrensmäßig bearbeitet.



Entwurfsidee



Stadtstruktur: Bandförmige Gruppenstruktur

1. Das modulare, bandförmige Gruppensystem ist die Grundlage der Bandstadt. Sie ist die Grundlage des städtebaulichen Gesamtkonzeptes, passt sich der besonderen Topographie von Shenzhen an, begrenzt die Stadt mit den Bergen und dem Meer auf beiden Seiten und ermöglicht eine relativ große Flexibilität.
2. Die einzelnen Stadteile - auch Bauabschnitte - werden individuell geplant und gebaut, mit jeweils eigenen Wirtschaftsschwerpunkten, bzw. Identitäten. Sie beruhen auf der Suche nach individuellen, funktionellen, gestalterischen und sichtbaren Eigenschaften, damit sich die riesige Bandstruktur in viele individuelle, sichtbare Stadteile gliedert,






Städtebauliche Entwurfsziele

1. „Die Wirtschaft ist der Kern, die Zeit ist das Leben, die Effektivität ist das Geld“, dies ist das Leitbild der Stadtkultur für die ersten 10 Jahre. **Die wirtschaftliche Entwicklung** ist das wichtigste städtebauliche Ziel. Eine kompakte und gut funktionierende Stadt wird als wichtigster Faktor der Stadt betrachtet. Als Stadtimago wird ein schlichtes, klares, ordentliches Stadtbild angestrebt.
2. Das Stadtbild wird stark von der **Idee einer innovativen, weltoffenen Metropole** beeinflusst. Shenzhen soll eine Weltstadt werden und dementsprechend gestaltet werden; eine moderne, innovative, zukunftsorientierte und globale Stadt.
3. **Moderne Gebirgs- und Meerstadt** - Grün wird als wichtiges Element des Stadtbildes für das angestrebte Images angesehen. Durch die generelle Hochhaus-Entwicklung hat die Stadt auch einen gossen Grünanteil, durch Parkanlagen ebenso wie durch Grünboulevards, die die ganze Stadt durchziehen, das führt zu einem angenehmen und kühlen Stadtimago.



Planung der Stadt

(Masterplanung 1996)

<p>Wohnen</p> 	<p>122,96 qkm, Geschossfläche 31.604.700 qm 20,94 qm/EW (2003)</p>
<p>Gewerbe</p> 	<p>84 qkm, davon 2 Freihandelsonen mit 1,97 qkm</p>
<p>Einkaufen</p> 	<p>16,45 qkm Geschäftsfläche mehr als 5.000.000 qm</p>
<p>Uni und andere Institute</p> 	<p>9 Hochschulen, 32.106 Studenten</p>
<p>Freizeit</p> 	<p>1.541,27 qkm Ökol.- Fläche,+ 45,32 qkm öffentliche Parks 9 Golfplätze,</p>

Wachstum der Urbanisierung

1. Die Urbanisierung konzentriert sich auf die Mitte und die Westseite des Stadtgebietes; die Ostseite dient vor allem dem ökologischen Ausgleich.
2. Die Urbanisierungsf lächen und die grünen Freiflächen sind stark miteinander verflochten.

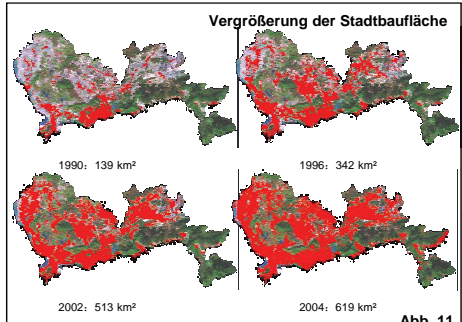


Abb. 11

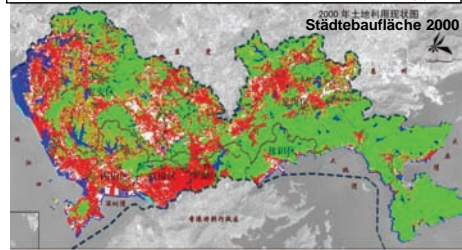


Abb. 12

Nutzungskonzept

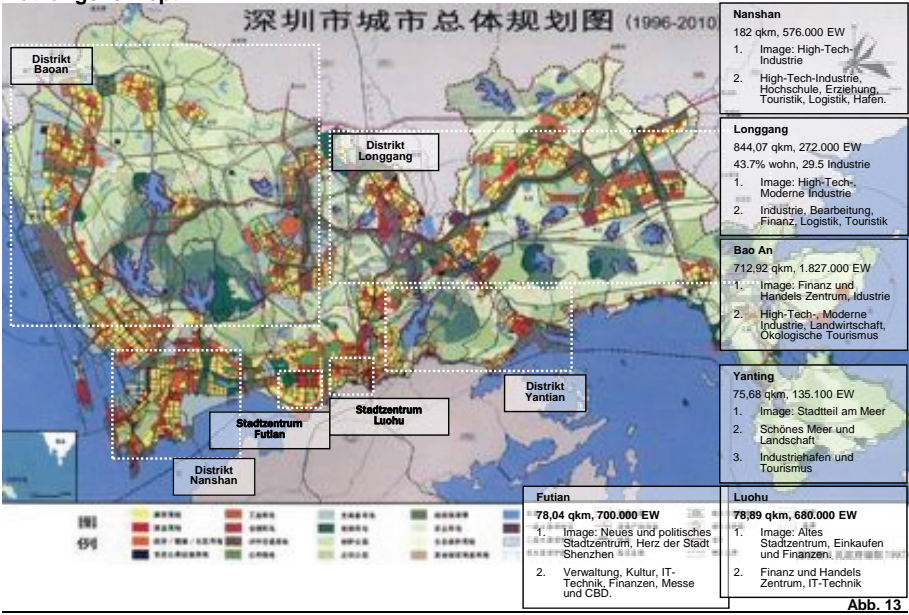


Abb. 13

Planung der Stadt

Stadtstruktur

1. Die Stadt Shenzhen gliedert sich in unterschiedliche Nutzungsbereiche
2. Je nach Nutzung und topographischer Lage wurde versucht, den einzelnen Stadtteilen eine eigene Identität zu geben, insbesondere an der Küste.
3. Die Stadtzentren konzentrieren sich im Süden des Stadtgebietes im Küstenbereich, bzw. am Meer.

Gewerbe- und Wohngebiete

1. Im großen Maßstab werden die Gewerbe- und Industriegebiete mit den Wohngebieten der Stadtviertel gemischt, im kleinen Maßstab, der Nachbarschaften, aber getrennt. Das ermöglicht eine bessere Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten.
2. Die Wohngebiete liegen möglichst oft in günstiger Lage, teilweise am Meer oder im Gebirge. Business- und High-Tech-Parks sind bewusst als positiver städtebaulicher Nutzungsfaktor in den städtebaulichen Organismus der einzelnen Stadtteile von Shenzhen eingebettet.
3. Die Stadtteile sind durch drei Verkehrskorridore mit Metrolinien, Schnellstraßen und Stadtautobahnen verbunden. Dies verändert das Nutzungslayout stark.

Freiraum

1. Das Landschaftssystem besteht aus ökologischen Grünzonen, durchgehenden ökologischen Grünzügen und städtischen Parkanlagen, ergänzt durch Straßenbegrünungen.
2. Die Grünzonen sind rechtlich streng geschützt; dieser Schutz dient der Erhaltung der ökologischen Qualitäten der einzelnen Stadtteile. Zum Schutz vor unkontrollierter Erschließung der Freiflächen außerhalb der urbanen Gebiete werden diese durch ein Umweltschutzgesetz geschützt.
3. Damit ist das Erscheinungsbild der Neuen Stadt von Shenzhen von einem starken Grünimage geprägt. Die mehr als 30 Boulevards, die Uferpromenaden am Meer und die zahlreichen Stadtparks in verschiedenen Lagen und Größen ermöglichen es, dass in 200 bis 300 m Entfernung von jeder Wohnung die Grünanlagen erreichbar sind.
4. In den einzelnen Wohnanlagen bilden die Grünanlagen im Blockinneren sowie die begrünten Straßen das grüne Grundmodul der Stadt.

Nutzungsbereiche

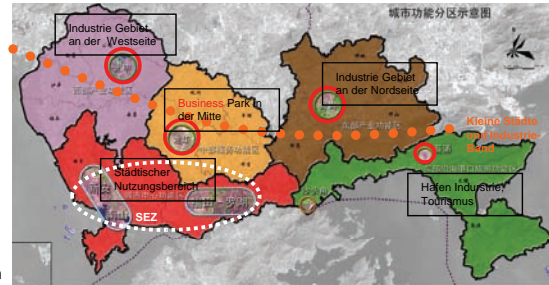


Abb. 14

Gewerbegebiet

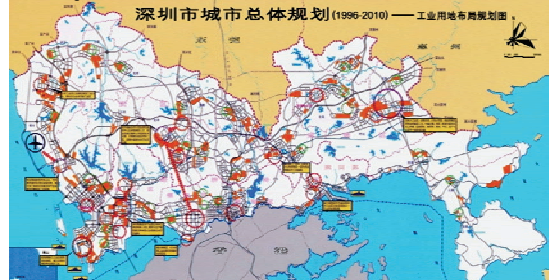


Abb. 15

Wohngebiet



Abb. 16

Freiräume

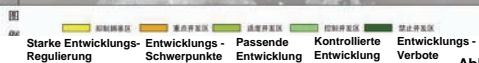
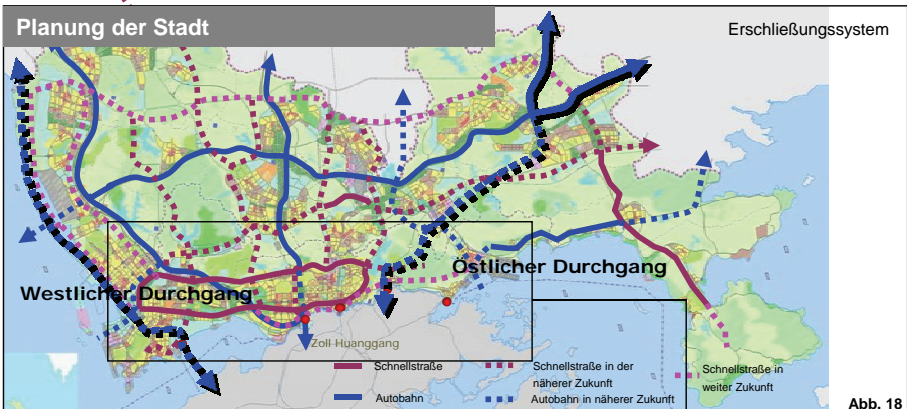


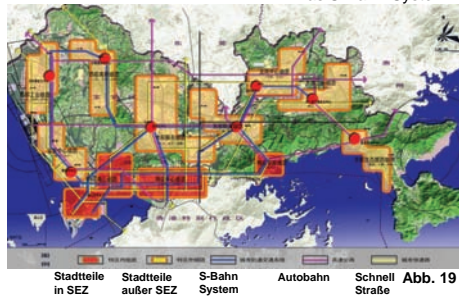
Abb. 17



Das S-Bahn-System

Verkehrskonzept

1. Die innere Erschließung der Stadt beruht auf einem in Ost-West Richtung längsgerichteten, netzförmigen Straßensystem.
2. Die S-Bahn wurde schon frühzeitig geplant, wurde aber erst später gebaut; sie ist seitdem die wichtigste und auch die beste Verbindungsmöglichkeit für die Bandstadt zwischen den Stadtteilen sein.
3. Die wichtigsten Stadtboulevards, wie z.B. die Shennan Straße oder die Promenade am Meer, sind ebenfalls in Ost-Westrichtung orientiert. Jeder Stadtboulevard hat einen eigenen Charakter, eine eigene stadträumliche Stimmung.



Shennan Boulevard

1. Einer der wichtigsten Ost-West-Achsen, Teil des Rückgrades der Neuen Stadt Shenzhen, ist der Shennan Boulevard. Diese Straße, 140 m breit mit einem 14 m breiten Grünstreifen, ist 28 km lang und verbindet alle Stadtteile. Der Mittelstreifen war ursprünglich für eine oberirdische Metrotrasse reserviert, die aber nun unterirdisch realisiert wird. Die aufwendig gestalteten Grünbereiche vor den Gebäuden auf beiden Seiten des Boulevards geben der Straße den Charakter einer monumentalen Promenade; diese großzügige Stadtbildsequenz symbolisiert das moderne Shenzhen.
2. Dieses großmaßstäbliche Raumerlebnis gilt jedoch vor allem für den Autofahrer; für den Fußgänger stellt die Straße teilweise eine große Trennung und Behinderung für den Weg zwischen den Stadtteilen dar.
3. Dieser Prachtboulevard ist der eigentliche, repräsentative Erlebnisweg der Stadt Shenzhen. Hier zeigt die Stadt großzügige Freianlagen, eindrucksvolle Architektur und eine prachtvolle Stadtsilhouette. Damit ist die Shennan Straße mehr als eine Verkehrsstraße. Für die Bewohner von Shenzhen repräsentiert sie die Lebensader, das Selbstbewusstsein, den Stolz und Erfolg der Stadt.



Urban Design Richtlinien

I. Planungsvorhaben

- Urban Design Richtlinien, die rechtsverbindlich sind; sie basieren auf der kontinuierlichen Bestandsuntersuchung, Analyse, dem Urban Design, der Bebauungsplanaufstellung, Auslegung und Bürgerbeteiligung. Sie bestimmen inhaltlich nicht nur die Funktion sondern auch die räumliche Qualität.

II. Welche Interessengruppe

- A. Stadtplanungsinstitut führt die Planung
- B. USBSZ prüft und erlässt die Planung

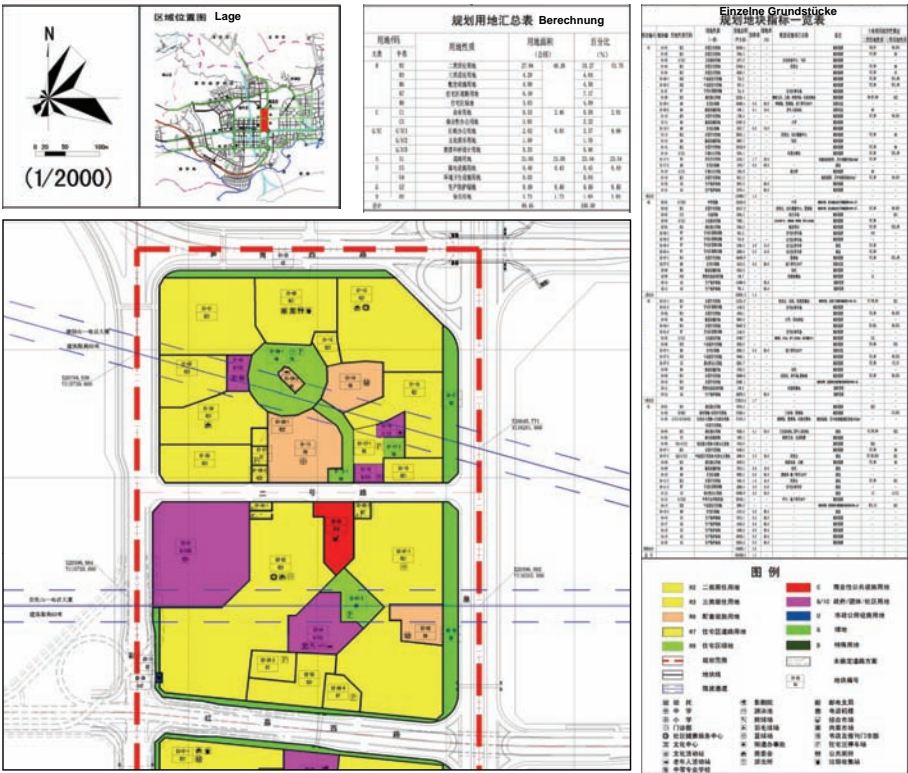
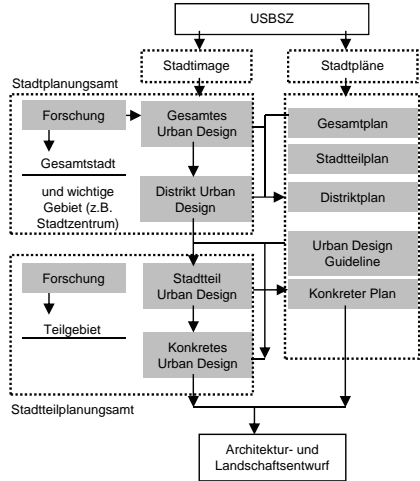


Abb. 21

Gestaltungskonzept

Stadtgestalterische Ziele dominieren vor allem innerhalb der SEZ. Die systematische Erforschung des Urban Designs wird neben dem Masterplan erarbeitet.



Achse

1. Das urbane Stadtentwicklungsband erstreckt sich parallel zur Grenze von Hong Kong, entlang des Meeres.
2. Ausgehend von dem Stadtentwicklungsband führen drei Entwicklungsachsen zu den städtischen Bereichen.
3. Die Grünzüge entwickeln sich netzförmig zwischen diesen städtebaulichen Entwicklungsachsen.
4. Das Rückgrad des Stadtentwicklungsbandes ist der Shennan Boulevard, der die zentrale Raumachse bildet und die unterschiedlichen Stadtteile physisch und visuell miteinander verbindet.

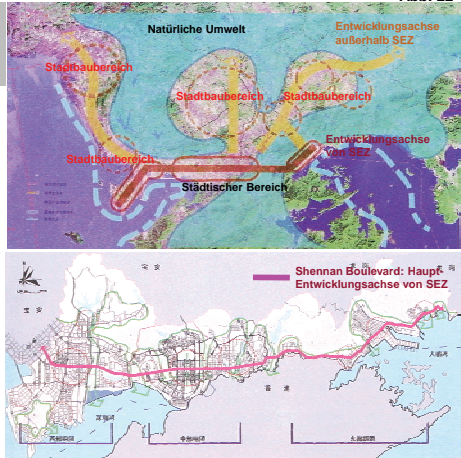


Abb. 22

Wege

1. Der Uferpromenaden-Boulevard entlang des Meeres ist eine weitere wichtige Raumsequenz, von der aus die Stadt erlebt werden kann.
2. In der Zone zwischen dem Shennan Boulevard und dem Uferpromenaden-Boulevard liegen Fußgängerzonen, städtische Plätze, Park- und Grünanlagen, die an der Küste durch Hafenplatz, Plätze, Uferpromenaden und Gebiete mit Unterhaltung ergänzt werden.
3. Spazierwege in den Grünzügen zwischen den bewaldeten Hügeln und dem Meer ermöglichen den Einwohnern, in kurzer Zeit von ihrer Wohnung aus die Natur zu erreichen.

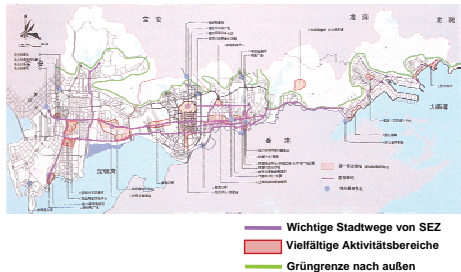


Abb. 23

Abb. 24

Sichtachse

1. Das System der Landmarks besteht aus künstlichen und natürlichen Merkzeichen, vor allem aus Hochhäusern einerseits und Bergen bzw. Hügeln andererseits.
2. Die Sichtachsen zwischen und auf diese Landmarks werden streng geschützt. Die Aussichtsachsen und Aussichtspunkte werden planerisch festgelegt.

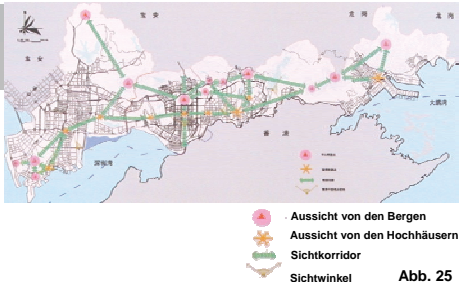
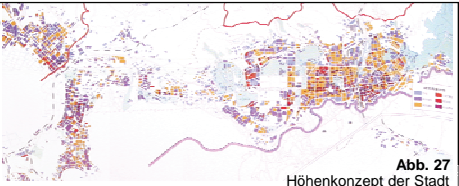
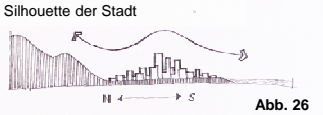


Abb. 25

Skyline

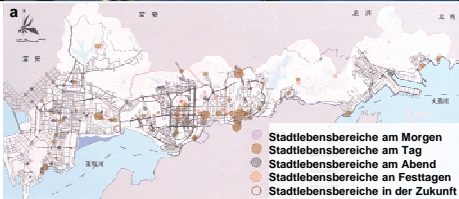


1. Die Stadtsilhouette ist das wichtigste Merkmal der Stadt Shenzhen. Durch die Silhouettengestaltung von bestimmten Achsen und Bereichen wird das Image einer modernen Stadt stark betont.
2. Die Silhouette besteht nicht nur aus Hochhäusern, sondern auch aus den Beziehungen zwischen Bergen, Stadt, Grün und Wasser, aus den Erhöhungen und Vertiefungen, bzw. dem Rhythmus der gesamten Skyline.



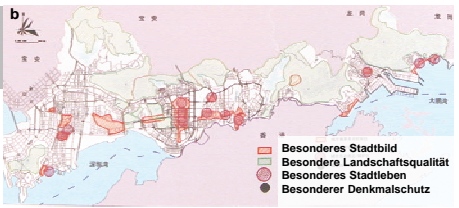
Brennpunkte

1. Städtebauliche Brennpunkte entwickeln sich zu bestimmten Zeitpunkten aus der Art der Aktivitäten der jeweiligen Einwohner der Stadtteile.
2. Besondere Brennpunkte sind das Regierungszentrum, das Einkaufszentrum, Themenparks, der High-Tech-Park, Naturerholungsgebiete etc.



Bereiche

Unterschiedliche Nutzungen, unterschiedliche Erscheinungsformen und starke Identität der einzelnen Stadtbereiche im großen Maßstab erzeugen auch ein vielfältiges urbanes Leben.



Schwarzplan

1. In der ganzen Stadtentwicklungszone existiert ein urbanisierte Stadtband, dass durch Stadtteile und Grünanlage in zwischen gegliedert ist. Im Verhältnis zu europäischen Städten ist der Grün zwischen den Stadtteile viel enger dimensioniert.
2. Die begrünten Hügel und Grünzüge dienen als Ausgleichsflächen für die großen urbanisierten Flächen.
3. Entlang der Küstenlinie gibt es abwechslungsreiche Ufer aus urbanen Nutzungen und einigen Grünzonen.



Abb. 29

Zentrum

Stadtzentrum Futian



4,14 qkm

Bewohner: 110.000

Baufläche: 1.200.000 qm

Arbeitsplätze: 260.000

Stadt
Zentrum



I. Planungsvorhaben

- Mehrere internationale Wettbewerbe für das zweite Stadtzentrum (Futian Zentrum)
- In den Jahren 1996, 1998 und 1999 wurden Entwürfe ausgewählt für
 - das Image des Stadtzentrums Futian
 - das Verkehrssystem und die Infrastruktur
 - die Typologie von Wohnsiedlungen und das Design der wichtigsten Gebäude.

II. Welche Interessegruppen

- A. Erschließung des Landes durch die UPBSZ
- B. Entwurfsideen für die verschiedenen Planungsebenen aus internationalen Wettbewerben, um Ideen und Erfahrungen von Stadtplanern und Architekten aus der ganzen Welt zu bekommen.
- C. Auswertung dieser Entwürfe und Entwicklung der detaillierten Realisierungsplanung durch das Stadtplanungsinstitut der Stadt Shenzhen.

Zentrum

1. Das Stadtzentrum Futian stellt den zentralen Stadtteil der Neuen Stadt Shenzhen dar. Es ist Sitz der Regierung sowie Finanz-, Handels-, Informations-, Verwaltungs- und Kulturzentrum bzw. lebendiges, vielfältiges Herz des Stadtlebens.
2. Der große Grüngürtel um das Stadtzentrum herum wird als grünes Zentrum und ökologisches Herz der Neuen Stadt angesehen. Zudem wird dieser als ein Beispiel, von internationaler Bedeutung, für die Verknüpfung von modernen internationalen Stadtbildern, hoher Dichte und ökologischer Qualität betrachtet.

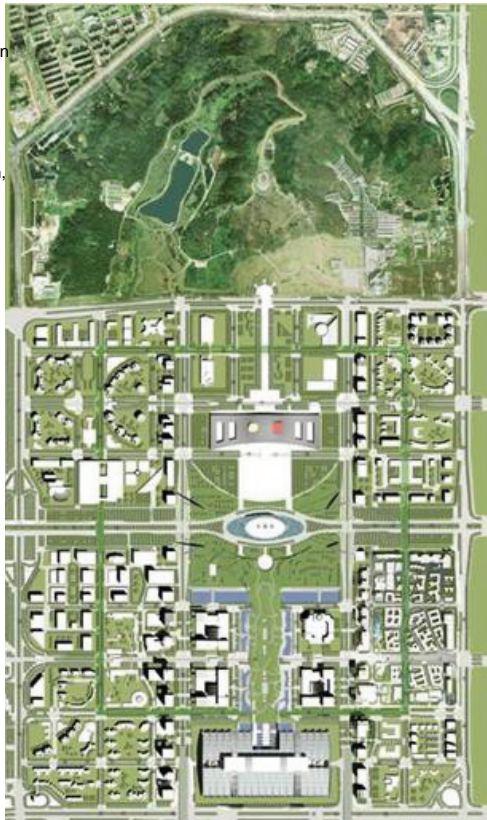


Abb. 30

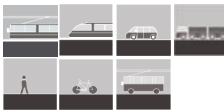
Entwurf der Stadt: Zentrum

Nutzungen



1. Die Büro- und Einkaufszonen liegen an den Hauptachsen und sind sehr gut erschlossen. Auf der Nordseite konzentrieren sich die Büronutzungen, auf der Südseite entwickeln sich die Einkaufsnutzungen.
2. Die Wohnnutzungen - in hohen Gebäuden bei niedriger Dichte - verteilen sich auf die 4 Eckbereiche des Zentrums - der Grünanteil ist hoch.
3. Die „ökologische“ Grünachse liegt mittig in Nord-Südrichtung; auf der Nordseite liegt der Lianhua Hügel.

Verkehr



Externer Verkehr
 Interner Verkehr

1. Das Zentrum ist von außen mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Durch die übermaßstäbliche Dimensionierung der öffentlichen Räume ist die Metro als direkte Verbindung unpraktisch. Das wichtigste Verkehrsmittel für das Einkaufen ist das Auto; das erfordert große Parkierungsflächen.
2. Auf den unterirdischen Flächen werden die Metro, der Busbahnhof, Einkaufsnutzungen, Parkierungsflächen und sonstige Infrastrukturen untergebracht.
3. Der Fußverkehr dominiert innerhalb des Blocks der Regierung, obwohl es ein riesiger Maßstab für Fußgänger ist .

Gestaltung

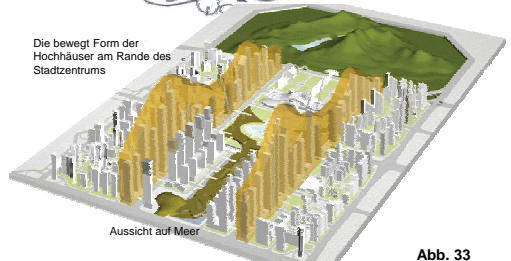


Bedeutung

1. Es ist Tradition, dass ein Ort, ein Haus oder eine Wohnung zwischen Wasser (See, Fluss, Meer) im Süden und topographischen Erhebungen (Hügel, Berg) im Norden liegt. Auch das neue Stadtzentrum der Neuen Stadt Shenzhen folgt diesem Prinzip. Die Mittelachse verbindet das „Wasser“- die Meeresküste im Süden - mit den „Bergen“ dem Hügel im Norden.
2. Die Hohen Gebäude auf beiden Seiten der Mittelachsen symbolisieren zwei Drachen. Sie schützen das Stadtzentrum auf beiden Seiten, verbinden optisch das Meer und die Berge und erzeugen ein dynamisches Stadtbild.



Ideale Lage eines traditionellen Hauses und einer Stadt



Die bewegte Form der Hochhäuser am Rande des Stadtzentrums

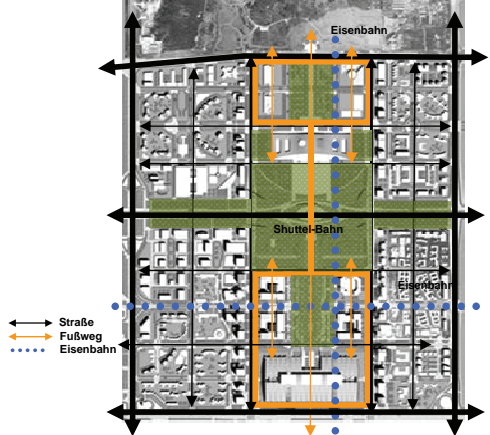
Aussicht auf Meer

Abb. 31

Nutzungsplan



Verkehrsplan



← Straße
 → Fußweg
 ●●● Eisenbahn

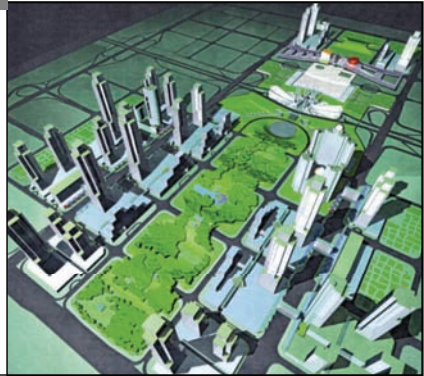
Abb. 32

Entwurf der Stadt: Zentrum

Abb. 34

Stadtsilhouette

1. Die hohen Gebäude auf beiden Seiten des zentralen Parks, bzw. grünen Platzes, umstehen ihn wie eine Mauer und kontrastieren stark mit der grünen Mitte („Central Park Effekt“). Das wellenförmige Rathaus in der Mitte der zentralen Achse bündelt optisch die visuellen Kräfte.
2. Die Komposition von Hochhausmauer, Rathauskulptur und riesigem Park erzeugt ein einzigartiges Merkzeichen in der Stadt Shenzhen.
3. Der Kontrast zwischen dem einzelnen flachen Rathaus und der dichten Hochhausgruppe erzeugt ein monumentales Stadtimago.



Raumsequenz

1. Die strenge Symmetrie der öffentlichen Räume und ihr großer Maßstab zeigen die Kraft und die Macht der Stadt.
2. Rathaus, Freilichtbühne und Kulturpalast liegen in den öffentlichen Freianlagen und rhythmisieren die räumliche Abfolge.
3. Die ganze Raumsequenz wird bewusst als eine große, dreidimensionale Melodie gestaltet.
4. Gefasst wird diese Raumfolge durch die Randbebauung und die Nutzungen derselben.

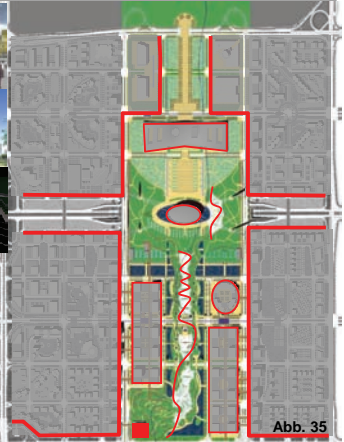


Abb. 36

Abb. 35

Melodie der Architektural Image



Landschaft

1. Die Stadtmitte von Shenzhen liegt zwischen dem Meer und dem Gebirge; als wichtigste Stadtentwicklungsachse fungiert die grüne Verbindung zwischen denselben. Sie liegt in der Mitte des Stadtzentrums und ist ein Hauptelement des Stadtimagoes.
2. Der Landschaftsgestaltung liegt ein ökologisches Konzept zugrunde, das vom Meer bis in das Randgebirge reicht.
3. Unter dem zentralen Landschaftspark liegen die öffentlichen Verkehrsflächen; sie werden auf verschiedene Weise beleuchtet, z.B. Glasdächer, offenen Einschnitte im Gelände etc.
4. Der Landschaftspark ist nach unterschiedlichen Themen gegliedert, die auch verschiedene Aktivitäten ermöglichen; diese erzeugen hier die Vielfaltigkeit des Stadtlebens.

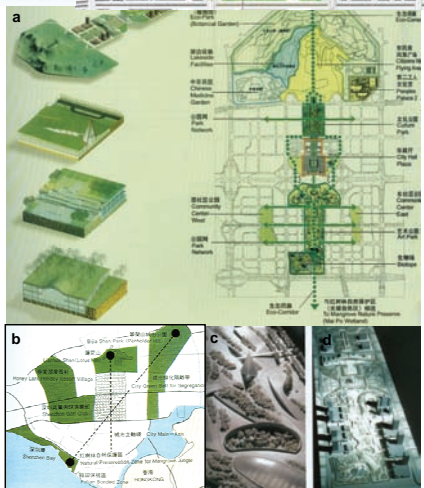


Abb. 37

92

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnsiedlungen

1. Die vorherrschende Wohnbautypologie ist das Wohnhochhaus, das einen hohen Grünflächenanteil der Wohnsiedlungen ermöglicht.
2. Die Wohnsiedlungen werden vor allem von großen Immobiliengesellschaften gebaut, die Erfahrungen aus Hong Kong und dem Ausland mitbringen und diese dadurch auch an das chinesische Festland weitergeben. Sie schaffen aufgrund ihrer Erfahrung eine höhere Qualität.
3. Gebaut als große Immobilienprojekte, sind diese Wohnsiedlungen kleine Städte in der Stadt, die alle notwendigen Versorgungseinrichtungen innerhalb der bewachter Mauern beherbergen; das Ergebnis ist: ein geringer Austausch der Bewohner mit der Stadtgesellschaft.
4. Der soziale Wohnungsbau hat einen relativ niedrigen Anteil

Die vorherrschende Wohnbautypologie



Einkaufsviertel von „Portofino“ (Groß Immobilienprojekt)



„Xia Bu Miao“ Wohnsiedlung von 30er

Illegales Bauen (Staddörfer)

Abb. 38

1. Ein Problem der Stadt Shenzhen ist die Frage des sozialen Wohnungsbaus. Die geringe Anzahl an „normalen“ Mietwohnungen und sozialem Wohnbau deckt bei weitem nicht den Bedarf der jungen Menschen und der großen Zahl an Wanderarbeiter von Shenzhen ab.
2. In den alten Bauerndörfern wurden ohne Genehmigung und Kontrolle Mietwohnungen in unglaublicher Dichte gebaut; so entstanden die „dunklen Ecken“ des heutigen Shenzhen.
3. Die Sanierung dieser „wildern Stadtviertel“ ist heute eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung in Shenzhen; die meisten davon sollen abgerissen werden.

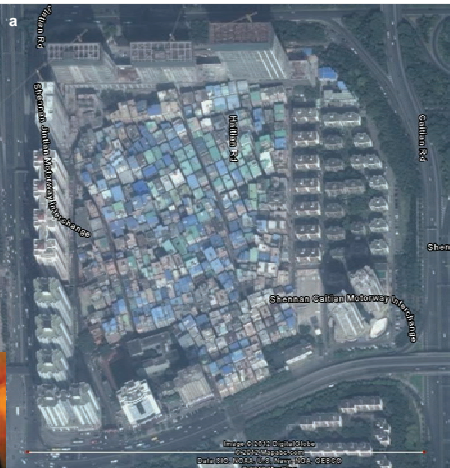


Abb. 39

Architektur



Gemischte Baustile

1. Die Vielzahl der unterschiedlichen Architekturstile ist auch zeitbedingt. Deshalb zeigen die verschiedenen Stadtteile auf Grund der Massenbauweise und der relativ kurzen Bauweise wenig eigene Identität; dies führt dazu, dass sich die einzelnen Stadtviertel in deren Erscheinungsbild sehr ähneln. Nur einzelne, besondere Gebäuden - Landmarks - zeugen von einem individuellen architektonischen Zeitgeist.
2. Der Einfluss des tropischen Klimas ist manchmal bei den Fassadenöffnungen, der Farbauswahl und der Innenhofgestaltung zu erkennen; aber kein bestimmender Faktor für das architektonische Erscheinungsbild von Shenzhen.
3. Architektur ist Shenzhen aber auch ein Experimentierfeld der Moderne, in dem durch den stetigen Austausch zwischen ausländischen und lokalen Architekten neue Erfahrungen eingebracht werden. Diese beziehen sich nicht nur auf die Gestaltung der Wohngebäude, sondern auch auf die Entwicklung von Grundrissen, Baudurchführung und Gebäudemanagement. Desweiteren beziehen sie sich auf Büro-Hochhäuser, besondere Kulturgebäude und Themenparks. Sie gehören neben der Typologie der Wohnsiedlungen, zu den bekanntesten neuen Architekturtypologien in ganz China.
4. Als eine Stadt der „Wanderarbeiter“ profitiert Shenzhen natürlich von der Erfahrung der Fachleuten aus ganz China; im Umkehrschluss wirken diese Erfahrungen aber auch auf ganz China.



Öffentliche Gebäude Abb. 40



Bürogebäude

Die Bürogebäude an Shennan Strasse

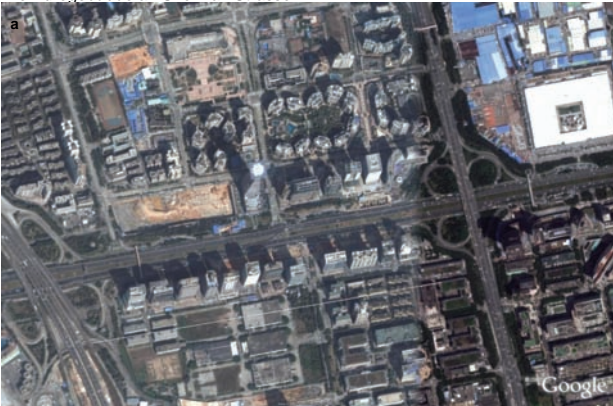
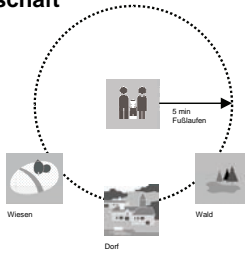


Abb. 41

Landschaft



1. Das Landschaftsbild wird von dem Meer und dem Gebirge geprägt und bestimmt das Stadtbild der Stadt. Damit übt es eine große Anziehungskraft für Touristen aus Hong Kong und dem Ausland aus.
2. Die Lage der Stadtparks ermöglicht es den Bewohnern, in geringen Distanzen von überall aus das Grün zu erreichen; Themenparks vervielfältigen die Attraktivität der Grünanlagen.
3. Innerhalb jeder Wohnsiedlung werden ebenfalls attraktive Parkanlagen geschaffen, die eine „grüne“ Wohnqualität in die Wohnsiedlungen bringen soll.

Park in einer Wohnsiedlung



Abb. 43

Freizeitgrün

Abb. 42



Stadtpark und Themenparks



Abb. 44

Themenpark "Hua Qiao Cheng"



Praxisbeispiel der Neuen Stadt

Anting von der Metropole Shanghai

Jia Ding Distrikt

Die Neue Stadt Anting (60.15 qkm, 54.000 EW, 2007) war eine der ersten New Towns in der Volksrepublik China und gehört zum Jia Ding Distrikt (439 qkm, 527.000 EW, 2005); sie wurde 1958 als erste Satellitenstadt für die neue Autoindustrie gegründet. 1984 siedelte sich der deutsche Autobauer Volkswagen in Anting an; die Neue Stadt wurde damit zu einem der größten Autoproduktionszentren von China.

Heute hat Anting 58.000 Einwohner, wovon 15.000 Menschen in der Autoindustrie beschäftigt sind. Von dem insgesamt 62 qkm großen Planungsgebiet sind heute schon 15 qkm als Industriegebiet bebaut.



Abb. 1

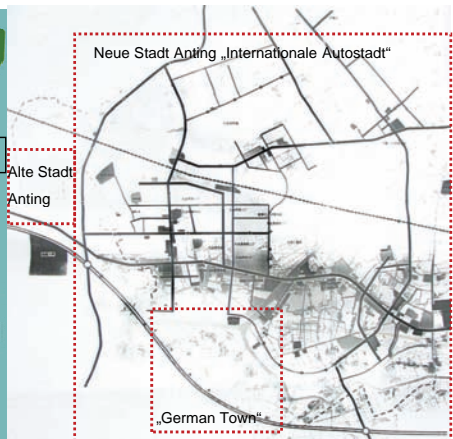


Abb. 2

Gründung der Stadt

I. Planungsvorhaben

Stadtentwicklungsziele der Stadt Shanghai

Der Stadtentwicklungsplan für Shanghai aus dem Jahre 2001

beinhaltet folgende wesentlichen Stadtentwicklungsziele:

1. Shanghai soll sich als **globale Metropole**, aber in einem kontrollierten Umfang entwickeln. Ein Grüngürtel um die Stadt herum soll die Umgebung, auch ökologisch, vor dem uferlosen Wachstum der Stadt schützen.
2. Den Entwicklungsdruck sollen **acht kleinere und drei große Neue Stadt** aufnehmen und sich als eigenständige Städte in der Yangzi-Wirtschaftsregion entwickeln.
3. Als eine **der drei großen Neuen Städte** wurde die **Neue Stadt Anting** als „Autostadt“ geplant. Diese soll die industriellen Funktionen Forschung, Entwicklung, Verwaltung, Produktion und Ausstellung mit Wohnfunktionen und den dazugehörigen Einkaufs-, Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen verbinden.

Im März 2001 wurde nach einem **internationalem Wettbewerb** der Entwurf des deutschen Stadtplanungsbüros ASP (Albert Speer und Partner) ausgesucht und als städtebaulicher Entwurf ausgearbeitet. Dieser wurde weitestgehend von dem Planungsinstitut Jiading übernommen, weitergeführt und in eine offizielle Planung konvertiert.

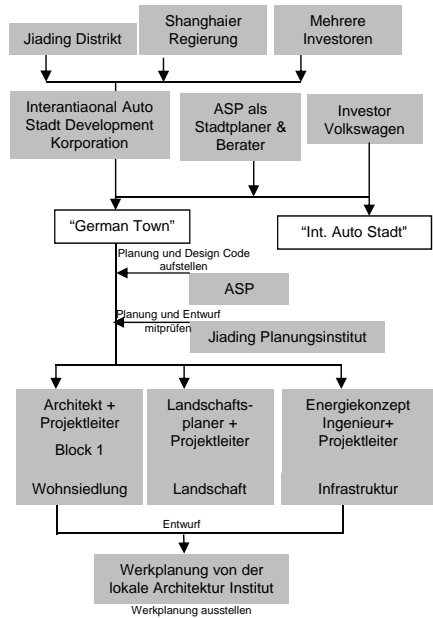
II. Welche Interessengruppen

- **Stadtregierung** der Stadt Shanghai, vertreten durch das Stadtplanungsamt Shanghai

- **Die Bezirksregierung** des Stadtbezirkes Jiading

- Das städtische **Planungsinstitut** Jiading

- Das **Planungsbüro** ASP und weitere Planungsbüros für Architektur, Landschaftsplanung etc.



WER bezahlt die Arbeit

Das verfügbare Investitionsvolumen für die Internationale Autostadt betrug 100 Milliarden Yuan (ca. 10 Milliarden Euro) 50 Milliarden Yuan von dieser Summe sind für die wichtigen Teile der Autostadt, wie das Autoverkaufsviertel, die „German Town“ und das Formel 1 Rennsportgebiet.

WER führt die Arbeit

Die Gesamtkoordination und Steuerung der Stadtentwicklung liegt in den Händen der **Shanghai International Autostadt Development Corporation**, die die Stadt Shanghai, den Stadtbezirk Jiading sowie weitere Investoren vertritt.

Das **Stadtplanungsbüro** ASP steuert die Stadtplanung während der ganzen Entwicklungszeit, **andere Büros** wie GMP (Gerkan, Marg und Partner) und andere Architektur- und Landschaftsplanungsbüros entwickeln die **Architektur und die Freiraumgestaltung** für einzelne Teile der Neuen Stadt; auch für die **Infrastrukturplanung und ökologische Energiekonzepte** wurden Ingenieurfirman aus Deutschland beteiligt: Damit stellt sich die „German Town“ in Anting, China gewissermaßen als eine Stadt „made in Germany“ dar.

Ursprüngliche Faktoren

Größe



Anting Auto Stadt 62 km², „German Town“ 5,2 km², (238,7 ha in der ersten Phase)

Ursprüngliche Einwohner



58.000 in der gesamten Autostadt, 30.000 in der alten Stadt Anting

Ursprüngliche Wirtschaft



Autoindustrie im ges. Gebiet, Landwirtschaft in zukünftiger „German Town“.

Ursprünglicher Städtebau



Industriegebiet, Kleinstadt & Dorf

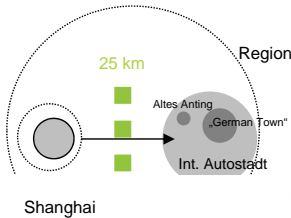


WAS

Anting

“Internationale Autostadt in Shanghai“
 „German Town“

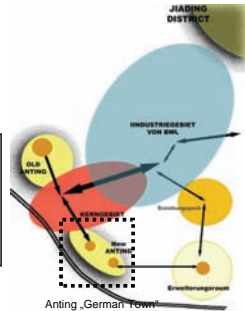
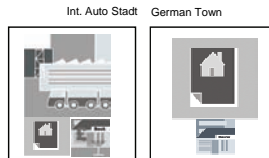
Der Distrikt Jiading baut eine eigene Neue Stadt nach 2003. Die Altstadt von Anting wird erneuert, aber innerhalb der bisherigen Stadtgrenzen.



Image

Wesentliche Aspekte des Stadtimages sollen sein:

- **Autostadt**, eine selbstständige, autarke Stadt zum Arbeiten, Wohnen und Erholen.
- **German Town** soll typische Stadtraum- und Architekturqualitäten einer deutschen Kleinstadt und ihrer Lebensqualität vermitteln
- **Stadtqualität mit hohem Standard und mit für China exotischer Stimmung**



Regionales Nutzungskonzept

Zukünftiges Auto-Wirtschaftszentrum Shanghai's und Asiens.

Die kompletten Stadtfunktionen von Wohnen und Arbeiten - Produktion, Verkaufen, Ausbildung, Forschung etc.

Erholungsfunktion für Shanghai aufgrund des Auto-Themenparks und der „German Town“.

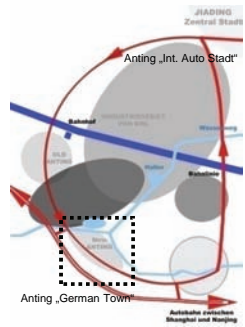
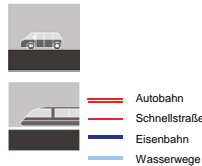
Regionales Verkehrskonzept

Durch die Eisenbahn mit der Region und Stadt Shanghai verbunden.

Durch eine Autobahn mit der Stadt Shanghai verbunden

Innerhalb der Autostadt sind alle Stadtteile durch Ringstraßen verbunden.

Der Wasserweg verbindet die meisten Stadtteile und bietet zudem eine gute Verkehrsader für Industrieprodukte.



Regionales Gestaltungskonzept

Die Funktion der Autostadt wird als regionales und nationales Stadthema verwendet und durch Einkaufs-, Unterhaltungs- und Sportmöglichkeiten ergänzt. Die Ansätze einer ökologischen Stadtinfrastruktur und eines ökologischen Städtebaus bilden eine weitere Besonderheit. Die „German Town“ stellt eine Attraktion mit Kultur-Themen aus Weimar, Autokultur-Themen aus Wolfsburg und Öko-Themen aus dem deutschen Architektur-Entwurf dar, sie wirkt wie ein Themenpark in Form der „Deutschen Stadt“ in Fernost.

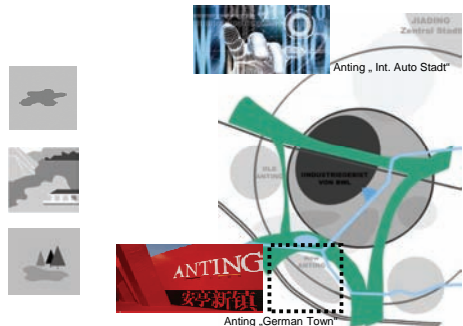


Abb. 3

Entwicklungsziel

A. „Internationale Auto Stadt“

Neben der Funktion als Entlastungsstadt, waren die **Stadtentwicklungsziele** für Anting die Folgenden: **eine interessante Neue Stadt in der Nähe der vorhandenen Autoindustrie entwickeln**, die Identität dieser Stadt stärken und eine lebendige Stadt für die Angestellten der Autowerke und ihre Familien erstellen.

Die Neue Stadt Anting soll sich auf der Grundlage der Autoindustrie, aber auch weit darüber hinaus gehend, zu einem **Wirtschaftsorganismus** entwickeln, der von Produktion, Ausstellungen, Museum, Verkauf, Autosport bis zu einem Autothemenpark reicht. Endziel: Zentrum des asiatischen Automarktes.

B. „German Town“

Außerdem sollte die Neue Stadt **den deutschen Städtebau- und die Architekturkultur vermitteln**, die als ein Leitbild neuer Architektur- und Städtebautendenzen galt. Die „German Town“ ist eine reine Wohnstadt: außer Sport- und Unterhaltungseinrichtungen sowie Verwaltungsfunktionen hat die „German Town“ nur Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen als Wirtschaftsquelle.

Wer

Herkunft zukünftiger Einwohner

Adressatenkreis für neue Einwohner sind insbesondere **Deutsche (Expatriate) und ihre Familien**, die für einen bestimmten Zeitraum in Anting arbeiten; **die Mittelschicht der chinesischen Beschäftigten** in der Autoindustrie und **wohlhabende chinesische Zuwanderer** aus den benachbarten Provinzen.

Einwohner



200.000 in der ersten Phase,
800.000 in der zweiten Phase

83 qm/EW 12.068 EW/qkm (Shanghai 23.944 EW/qkm)

Die Arbeitsplätze

Die Arbeitsplätze wurden nicht ermittelt, es wird geglaubt, dass die Automobilindustrie und das Verkaufen genügend unterschiedliche Arbeitsplätze abwirft und die Mitarbeiter der Autostadt, insbesondere die obere soziale Schicht, dominierend in der „German Town“ leben wird.

Öffentliche Dienstleistungen

Die Autostadt soll überwiegend „Industrie-Stadt“ sein, deswegen hat die Neue Stadt nur die Wohnflächen der alten Stadt Anting und der „German Town“. Ihre entfernte Lage erlaubt leider keine gegenseitige Dienstleistungs-Unterstützung. Die internationale Auto-Stadt hat viele wichtige regionale Einrichtungen, wie eine Formel 1 Strecke, Uni, großes Autoverkaufszentrum, Golfplatz etc. Von der räumlichen Lage aus betrachtet, sind sie jedoch zu weit von einander getrennt bzw. sind nicht mit Wohnungen verbunden.

Wann

- Dezember 2000 ASP gewinnt den internationalen **Wettbewerb** und wird beauftragt, den **Masterplan der Autostadt** zu entwickeln.
- März 2001 **Masterplan** für die Internationale Autostadt Anting wird vorgelegt und akzeptiert
- Oktober 2001 Die Shanghai'er **International Autostadt Development Corporation** wird gegründet.
- Dezember 2002 **Baubeginn** der Internationalen Autostadt
- Juli 2003 **Wettbewerb** für die „German Town“, Büro ASP aus Deutschland gewann
- August 2003 **Baubeginn** des ersten Gebäudes der Anting Stadt - Museum und Ausstellungszentrum am Stadteingang
- Oktober 2003 **Verkaufsbeginn von Wohnungen**
- Juni 2004 **Einzug** der ersten Bewohner
- Dezember 2004 Bauende des **Stadtzentrums**
- Dezember 2004 Fertigstellung der **1. Phase von „German Town“**

Entwicklungsziel ist es, den **Bau der Neuen Stadt in weiteren 5 Jahren** abzuschließen und in 10 Jahren die Neue Stadt zu einem **Zentrum des asiatischen Automarktes** zu entwickeln.

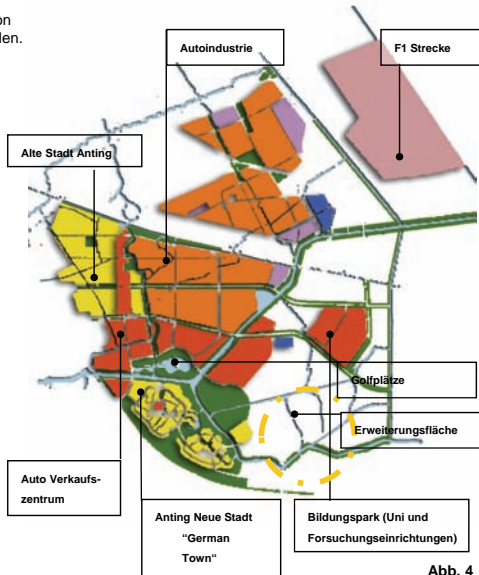


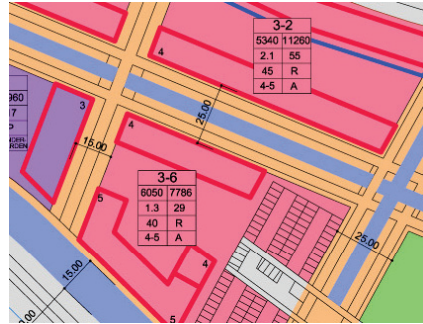
Abb. 4

I. Planungsvorhaben

Auf der Grundlage des **Masterplanes der Autostadt Anting** vom Mai 2001 wurde der **Bebauungsplan** für die „German Town“ Anting entwickelt.

I.1 Welche Interessensgruppen

Stadtplanungsamt der Stadt Shanghai
Bezirksregierung des Distrikts Jiading
Stadtplanungsinstitut Jiading
ASP Planungsbüro zusammen mit anderen Architektur- und Landschaftsplanungsbüros



Bebauungsplan

Abb. 5

Entwurfsidee

- Städtisches Urban Design Ideal: der Ausgleich zwischen Stadt und Land, Ordnung und Freiheit.
- Wohnblock als Baustein, repräsentiert das typische deutsche Stadtbild
- Ruhiger, grüner Innenhof ohne Verkehrslärm
- Stadtplätze dienen der Nahversorgung
- Gute und nachhaltige Infrastruktur/Bau-Technik und Bebauung.
- „Deutscher Stil“ beruht nicht auf Detailausarbeitung, sondern auf Designqualität.

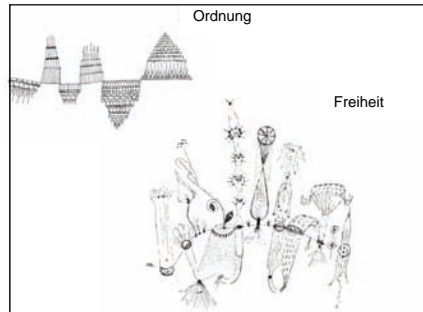


Abb. 6

1. Deutsche Stadt

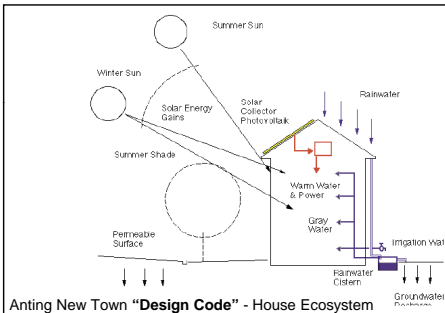


Abb. 7

2. Gestaltungsprinzip: Ausgleich zwischen Ordnung und Freiheit.

3. Ökologie-Plan: Städtebau, Architektur, Landschaft und Bauen

Planung der Stadt

Nutzungskonzept



Wohnung

Gewerbe

Öffentliche Einrichtungen

Freizeit

Die gesamte Baufläche der „German Town“ beträgt 1.060.000 qm. Wohnnutzung; in der ersten Phase sind 5.334 Wohneinheiten vorgesehen.

Es ist keine Nutzung durch Industrie oder Gewerbe in der German Town vorgesehen.

Öffentliche Einrichtungen:
 210.000 qm gemischte Einkaufs- und Dienstleistungsflächen
 20.000 qm Kultureinrichtungen
 100.000 qm Shoppingmall
 30.000 qm Krankenhäuser
 200.000 qm Bildung
 30.700 qm Businessflächen

Grünanteil 60% , etnspricht 72 qm pro Person;
 Wasserfläche 200.000 qm, davon ein neuer See mit 50 ha.



Abb. 8

Verkehrskonzept



Externer Verkehr

Interner Verkehr

1. Eine Ringstraße und ein strukturell - rechteckiges Straßennetz garantieren ein effektives Verkehrssystem
2. Es wird ergänzt durch drei reine Fußgängerzonen, die sich axial durch das Planungsgebiet erstrecken und teilweise vernetzt sind
3. Geschwungene Straßen erzeugen eine abwechslungsreiche und ruhige Stimmung beim Fahren und reduzieren die Fahrgeschwindigkeit.
4. Der Grünzug bildet eine grüne Achse in der Stadtmitte und ergänzt mit seinen Fußwegen das Fußwegenetz.



Abb. 9

Landschaft

1. Außer dem zentralen Grünzug hat die „German Town“ Anting lediglich einen kleinen Park, aber es ist trotzdem eine sehr durchgrünte Stadt. Das Grün ist Bestandteil der Gebäude (Dach-, Balkon und Fassadenbegrünungen), der Innenhofgestaltung in den Wohnblocks und der auffälligen Vorgartengestaltung und der Straßenraumgestaltung, so dass Grün - in den unterschiedlichsten Formen - im Alltag der Bewohner ständig gegenwärtig ist; das Wasser der straßenbegleitenden Kanäle erhöht zudem das Naturerlebnis in der Stadt.
2. Innerhalb eines Radius von 300 Metern kann von jeder Wohnung aus eine Parkanlage oder ein Grünzug erreicht werden; eine ungewöhnlich kurze Distanz für eine chinesische New Town
3. Die detaillierte Grünplanung in deutscher Tradition - Balkonbegrünung, Vorgartenbepflanzung, Innenhofbegrünung etc. - wurden mit Hilfe deutscher Landschaftsarchitekten detailliert entwickelt.



Abb. 10

I. Planungsvorhaben

Im September 2001 wurden die Urban Design Richtlinien als ein Design Code von ASP für die Wohnsiedlung, das Zentrum, die Straßengestaltung, die Landschaftsgestaltung und das Energiekonzept entwickelt. Der zweite Teil des Design Codes bezieht sich auf Gebäudetypologie, Baukörpergliederung, Fassaden, Farb- und Materialgestaltung sowie auf die Gestaltung der öffentlichen Räume. Durch Workshops werden Urban Design Richtlinien und Einzelbauvorhaben koordiniert, z.B. durch einen Workshop im September 2009.

II. Welche Interessensgruppen

Etwa 20 verschiedene Architektur- und Landschaftsplanungsbüros mit mehr als 200 Architekten waren an der ersten Phase beteiligt. Das Planungsbüro ASP wirkte dabei als Koordinator der Planungs- und Architekturprojektarbeit, kontrolliert vom Stadtplanungsamt Jiading und der Autostadt Entwicklungsgesellschaft.



Abb. 11

Abb. 12

Design Code Volumen I

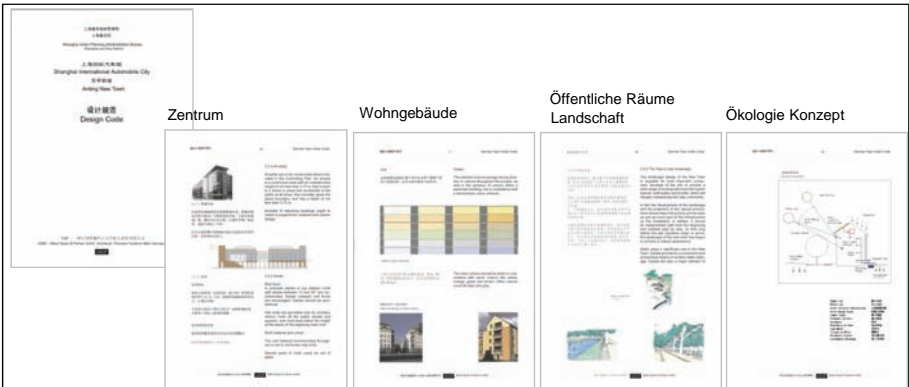


Abb. 13



Design Code Volumen II Beispiele

Abb. 14

Entwurf der Stadt



Identität

1. Die Ringstraße um die „German Town“ wird von einem Kanal begleitet und symbolisiert die Stadtmauer und den Burgraben; gleichzeitig bildet sie die Grenze stark unterschiedlicher Baudichten innerhalb und außerhalb der Ringstraße.
2. Die geschwungenen Straßen und die daraus resultierenden abwechslungsreichen Raumsequenzen sollen die Stimmung einer mittelalterlichen Stadt erzeugen.
3. Die Stadtmitte besteht aus einem Platz mit Kirche, Rathaus und einer Shoppingmall; als Repräsentant eines typischen deutschen Lebensmoduls einer deutschen Kleinstadt.
4. Innerhalb des Stadtrings dominiert die Blockrandbebauung, außerhalb hat die Wohnbebauung einen Vorstadtcharakter.



Abb. 15

Zentrum

1. Die Stadtmitte liegt direkt an der Grünachse und bildet zusammen mit dem zentralen Park den Brennpunkt des städtischen Lebens.
2. Ein künstlicher See, mit Yachtclub und Sportanlagen, die sich in der Nordostzone der Neuen Stadt konzentrieren, bilden einen attraktiven Unterhaltungsbereich am Stadtrand.



Zentrum



Abb. 16

Raumabfolge

1. Plätze: Neben dem zentralen Hauptplatz gibt es drei weitere Stadtteilplätze, die an das Fußgänger- und Straßensystem angebunden sind.
2. Straßen: die geschwungenen Straßenräume und der Ringkanal bilden das zweite Stadtraumsystem - die zweite Schicht des öffentlichen Raumes; wichtige Fußgängerwege und Stadtstraßen verbinden unabhängig voneinander die einzelnen Stadtviertel.
3. Der Ringstraßenboulevard mit seinem Begleitkanal trennt den Bereich des urbanen Kernes von den Zonen mit Vorortcharakter und Freizeitznutzen.
4. Außerhalb der Ringstraße dominieren Grün- und Wasserflächen: das schafft ein kontrastreiches Stadtbild.



Abb. 17

Stadtsilhouette

1. Alle Gebäude haben maximal fünf Geschosse oder weniger; nur die Kirche und das Rathaus überschreiten diese Bauhöhengrenze.
2. Die Satteldachtypologie erzeugt eine harmonische und gleichzeitig eine abwechslungsreiche Dachlandschaft (überwiegend Satteldächer), die die Stadtsilhouette prägt.

Entwurf der Stadt: Zentrum

Stadtzentrum

4,11 ha, 102.940 qm, GRZ 2.5, GFZ 0.54, Grünanteil 46 %, 3-5 Geschosse

Gemischte und öffentliche Nutzungen

Image: „German Town“ mit urbaner und lebendiger Stimmung

Nutzung

Ziel



Nutzung



1. Das Image des Zentrums der „German Town“ soll eine lebendige, urbane Stimmung haben.
2. Die Nutzungen entsprechen einem typischen europäischen Stadtzentrum. Sie bestehen aus einem Rathaus, einer Shoppingmall, einem Theater und sogar einer Kirche. Dazu kommen Wohnungen mit etwa 20% der Bruttogeschossfläche, damit auch abends und an Wochenenden ein gewisses Stadtleben gesichert werden kann.
3. Das Stadtzentrum liegt einerseits direkt am zentralen Stadtpark auf der Ostseite, andererseits zwischen den Wohn- und Mischnutzungen im Norden, Westen und Osten.

	Wohnen		Öffentliches Grün
	Gemischte Nutzung		Sport Nutzung
	Kern-Nutzung		Wohnstraße
	Nachbarschaft		Straße
	Öffentliche Einrichtungen		Wasserfläche
			Baulinie

Abb. 19



Abb. 20

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnungssiedlung

(Erste Phase)

320.000 qm, 2.000 Wohnung, größtenteils Apartments mit ca.80-200 qm.

1. In der ersten Phase wurden 2.000 Wohnungen mit 320.000 qm gebaut, meist Apartments mit Wohnungsgrößen zwischen 80-200 qm.
2. Der typische europäische, mehrgeschossige Wohnblock ist der Standardtypus des Wohnungsbaus in der „German Town“.
3. Das angewandte Prinzip der lebendigen Raumabfolge entspricht älteren europäischen Stadtstrukturen. Das System einer Hierarchie unterschiedlicher Straßen- und Platzräume ist dabei das Wesentliche. Platzsituationen an Straßenkreuzungen können dabei mit Einkaufs- und Dienstleistungsfunktionen zu Lebenszentren der Bewohner werden.
4. Die Wohnsiedlung hat trotz des urbanen Bautypus, einen durchgrünten Charakter, darüber hinaus liegen 30% der Wohnungen am Wasser; der öffentliche Grünflächenanteil pro EW liegt bei 20 qm in der Wohnsiedlung.

Abb. 18

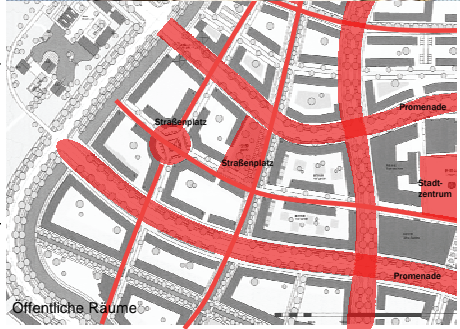


Abb. 21

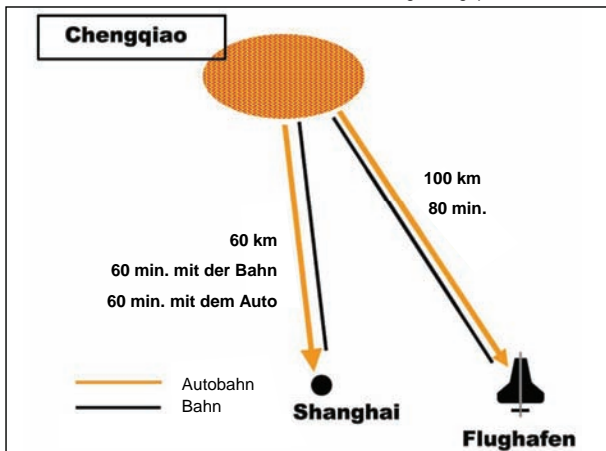


Abb. 22

Praxisbeispiel der Neuen Stadt

Chengqiao von der Metropole Shanghai

Lage der geplanten New Town



I. Planungsvorhaben

Der **Stadtentwicklungsplan für Shanghai von 2001** enthält folgende, für die Entwicklung von Neuen Städten, wichtige Ziele:

1. Shanghai als **Metropole** innerhalb fester Grenzen entwickeln, dies durch einen **Grüngürtel** um die Stadt schaffen, um die Landschaft vor unkontrollierter Verstädterung zu schützen.
2. Den Entwicklungsdruck in **drei großen und acht kleineren New Towns** auffangen und sie als eigenständige Städte und wirtschaftliche Entwicklungszone in der großen Wirtschaftszone des Yangzi Deltas entwickeln.
3. Die **Insel Chongming** als wichtige zukünftige Entwicklungsrichtung der Stadt Shanghai betrachten und sie gleichzeitig als **ökologisches Schutzgebiet und wirtschaftlich/urbanes Entwicklungsgebiet** betrachten.

II. Welche Interessengruppen

- A. Stadtplanungsamt der Stadt Shanghai
- B. Planungsinstitut der Stadtregion Shanghai
- C. Regierung von Chongming
- D. Seniorplaner und Experten verschiedener Fachrichtungen



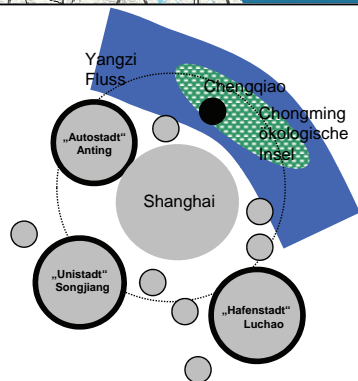
Abb. 1



Abb. 2

Neue regionale Struktur

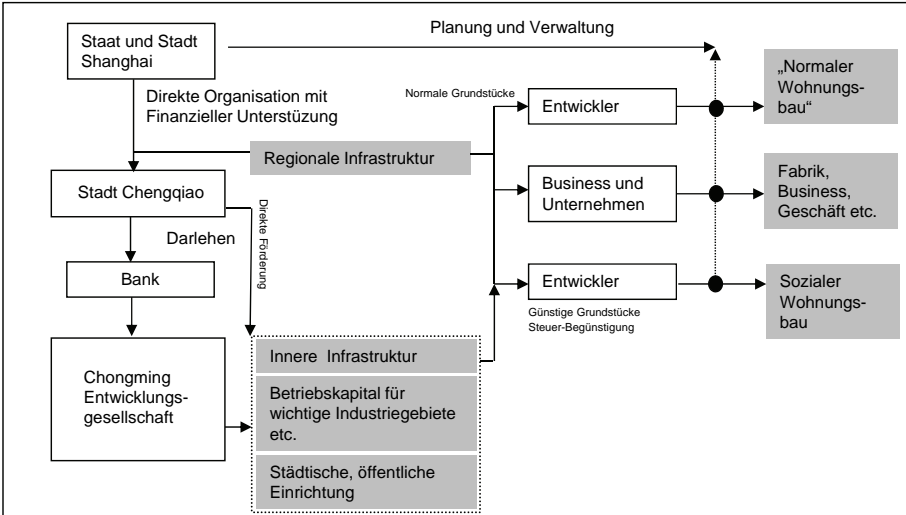
1. **Entlastung** des Bevölkerungsdruckes auf den Großraum Shanghai.
2. **Verstädterung** für die Inselbewohner und Inselzuwanderer.
3. **Wirtschaftsförderung** für Chongming als ein „Vorort hochklassigen Wohnens“ von Shanghai mit Gartenstadt-Qualität.
4. **Wohnungs- und Dienstleistungsangebot** für die Schiffsindustrie der Insel Chongming.



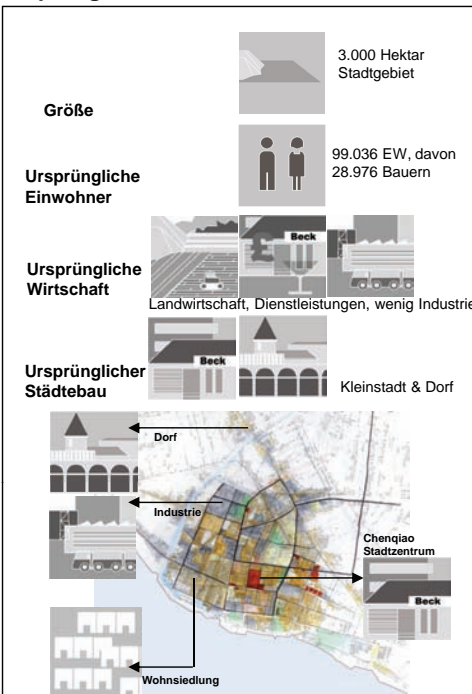
Stadtentwicklungsplan vom Chongming Island(SOM)

Gründung der Stadt

WER bezahlt die Arbeit



Ursprüngliche Faktoren



WER führt die Arbeit

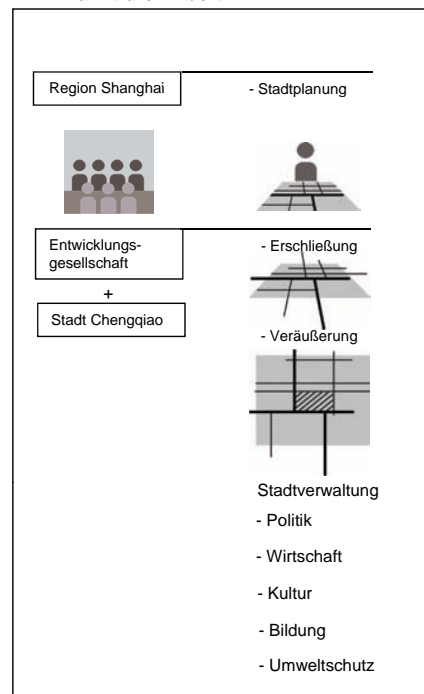
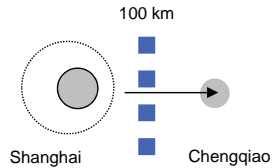


Abb. 3

WAS

Ziele für die Neue Stadt Chengqiao

- Mittelstadt** im Norden Shanghais
- Politisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum** der Insel Chongming
- Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklungsstrategie** für die Insel Chongming



- Image:** Eine moderne Insel-Gartenstadt mit landschaftsgeprägtem Charakter, eine „Gartenwasserstadt“ im humanem Maßstab
- Gartenstadt
 - Wasser-Stadt
 - Humane Stadt



- 55% Naturschutzgebiet
- 20% Kontrolliertes Entwicklungsgebiet
- 15% Ergänzungsflächen für Städtebau
- 10% Städtebau-Reservefläche für zukünftige Städtebauprojekte

Regionale Nutzungsprogramme

- Wohnungsstandort der Insel Chongming
- Besonderer Industriestandort
- Hochklassiger Wohnort Shanghai's
- Zentrum der Insel Chongming mit zahlreichen öffentlichen Einrichtungen
- Ökologische Insel im Yangzi-Delta

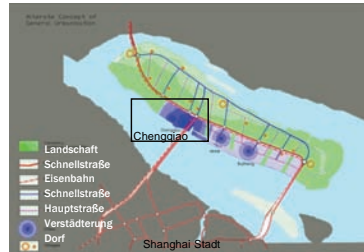


Abb. 4

Regionale Verkehrsprogramme

- Schnelle Verbindung zwischen Festland und Insel für Auto, Eisen- und S-Bahn durch eine Brücke (Länge 25.5 km) und einen Tunnel
- Verbindung mit der Jiangsu-Provinz durch eine Brücke über den Yangzi Fluss
- Erschließung der Stadt, weitere Orte und der Insel durch parallel verlaufende Autobahn und Eisenbahn



Abb. 5

Regionale Gestaltungsprogramme

- Ökologische Parkanlagen als Natur- und Wasserschutzgebiete am Meer (Vogelschutzgebiet) und am Yangzi Fluss
- Landschaftliche Nutzung in der Mittelzone der Insel
- Einbettung der New Town und weiterer Orte in die grünen Freiflächen



Abb. 6

Entwicklungsziel

Ein **selbstständige Stadt** auf der Insel Chongming, die als **Regierungs-, Wirtschafts- und Versorgungs-, Bildungs- und Unterhaltungszentrum** der Insel, aber auch insbesondere der **Landwirtschaft** und der **Industrie**, u.a. der Wertindustrie, dient. Eine kompakt Entwicklungsmasse und -richtung mit dem Hintergrund der regionalen Entwicklungsstrategie von Shanghai. Die Entwicklungsreihenfolge realistisch festlegen, mit kurzfristigem Ziel und langfristigem Entwicklungsbild.

- Eine „Gartenstadt“ mit urbanem Kern
- Ein wirtschaftlicher Entwicklungspol
- Hochqualifiziertes Wohnungsangebot
- Hohe Lebensqualität, insbesondere in ökologischer Hinsicht

Wann



Abb. 7

Die Fächerstruktur ist eine relativ flexible Struktur. Das Subzentrum jedes Stadtteils versorgt die Wohnbevölkerung in jedem Fächer-Segement und jeder Phase. Das bandförmige Zentrum in Nord-Süd Richtung in der Mitte hat eine gute Verbindung mit allen Stadtteilen. Das vorhandene Stadtzentrum wird über lange Zeit hinweg die Entwicklung auf der West-Seite unterstützen.



1. 1990 die Strategie für die Entwicklung von Chongming Island wird im Masterplan von Shanghai festgelegt
2. 2002 Wettbewerb für die Planung der Neuen Stadt Chengqiao
3. 2003 Festlegung des Programms für den Masterplan
4. 2004 Gründung der Chongming Entwicklungsgesellschaft
5. 2005 Genehmigung des Masterplanes von Chengqiao
6. 2008 - 2020 Bau des östlichen Stadtteils
7. 2010 Eröffnung eines Straßen- und S-Bahntunnels von Shanghai auf die Insel Chongming (auf der östlichen Seite des Inselndes)

Wer

Herkunft zukünftiger Einwohner

- Bewohner der Insel; damit soll die laufende Zersiedelung gestoppt werden und die Umwelt geschützt werden; die Inseleinwohner sollen einen großen Teil der Bewohner der Neuen Stadt ausmachen
- Mitarbeiter der verschiedenen Industriezweige auf der Insel - von High-Tech-Parks bis zur Schiffsindustrie.
- Einwohner der Oberschicht von Shanghai und der Jiangsu Provinz, die entweder als Pendler mit ihrem Erstwohnsitz auf Chongming wohnen und in der Metropole Shanghai arbeiten, oder eine Zweitwohnung auf der Insel Chongming suchen.

Die Einwohner

Die Anziehungskraft für neue Einwohner der Neuen Stadt ergibt sich aus:

- Charakter einer **Gartenstadt mit einer grünen, ökologischen, ausgewogenen Umwelt**
- **Niedrige Wohndichte und hohe Stadtlebensqualität**
- **Nähe zu den Arbeitsplätzen** der Industrie, insbesondere der Schiffsindustrie



Geplant 200.000 Einwohner auf einer Fläche von 40 qkm. Von 2003-2007 ist eine Einwohnerzahl von 120.000 angestrebt, ab 2008 bis 2020 soll diese auf 200.000 ansteigen. Die geplante Bevölkerungsdichte soll dann 7.142 EW/qkm sein (Shanghai 23.944 EW/qkm).

Die Arbeitsplätze



Arbeitsplätze sind hier kein wesentlicher Teil der Stadtplanung, jedoch werden

Industrie - und Gewerbegebiete ausgewiesen, um den Bedürfnissen der Dienstleistungs- und Industriebereiche auf der ganzen Insel Rechnung zu tragen; es wird mit Pendlern aus Shanghai gerechnet.

Welche Schichten

1. Altersstruktur



Die Einwohner kommen überwiegend von der Insel; daher ist die Altersstruktur eher ausgeglichen. Die neuen Bewohner aus Shanghai und der Umgebung verändern diese Altersstruktur nur geringfügig durch ihren insgesamt geringen Anteil.

2. Sozialstruktur



Wenig erforscht, aber es kann zu einer extrem polarisierten Sozialstruktur kommen. Auf der einen Seite existieren die unteren bis mittleren Einkommenschichten, insbesondere die lokalen Einwohner, die ein relativ geringes Einkommen haben, auf der anderen Seite gibt es die Zielgruppe aus der metropoliten Region, die sich auf die obere Mittelschicht und Oberschicht konzentriert. Sie können die relativ großen Distanz zum zweiten Wohnsitz schaffen.

Planung der Stadt

I. Planungsvorhaben

Masterplan der Stadt 2002 - 2003 auf der Basis des **Wetterbewerbs** aus dem Jahr 2002

A Entwicklung der Stadtstruktur

B Entwicklungsrichtung und Baumassengliederung

C Definition des Verkehrssystems und der Infrastruktur

Die Neue Stadt Planung von Chengqiao ist ein kommunalpolitisches Ziel der Stadt Shanghai und erfolgt im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung. Die inhaltliche Planung wurde von einem lokalen Planungsbüro durchgeführt, dessen Wettbewerbsbeitrag dem Masterplan zu Grunde gelegt wurde. Dieser Masterplan und die weiteren Nutzungs-, Verkehrs- und Gestaltungsplanungen wurden in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsinstitut der Stadt Shanghai durchgeführt, dem die Überprüfung der Realisierungsmöglichkeiten und der rechtlichen Genehmigungsfähigkeit oblag.



Skizzen des Stadtplanungs-Büros ISA von der Stadtstruktur in der Wettbewerbsphase

II. Welche Interessengruppen

Stadtplanungsamt Shanghai: Entwickelt die Planungsaufgabe und prüft die Planungsergebnisse.

Stadtplanungsbüro: ISA Stadtbauatelier - Gewinner des Wetterbewerbs, inhaltliche Entwicklung der Stadtplanungsidee und Festlegung der Stadtstruktur (Masterplan)

Stadtplanungsinstitut der Stadt Shanghai: Weiterentwicklung und Vertiefung des Masterplanes und Erarbeitung von Ausführungsplanungen.

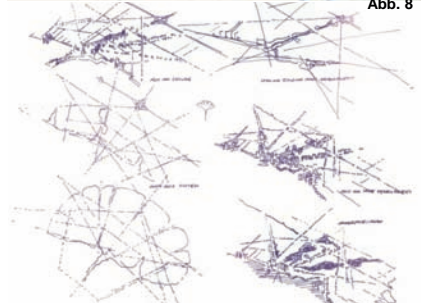


Abb. 8

Entwurfsidee

1. Chengqiao: Gingo Stadt



Abb. 10



Ginkgo Blatt

Die Entwicklung der Entwurfsidee entsteht im Laufe des Entwurfsprozesses. Die „Ginkgo-Blattform“ wird zum imageträchtigen Logo des städtebaulichen Entwurfs.

Ausgangspunkt ist das vorhandene Straßen-, Wege- und Kanalsystem, aus dem eine Neue Stadt-Struktur mit eigener Identität entwickelt wird - die einer modernen Garten- und Wasserstadt.

Sternsegmente

Gliederung der gesamten Stadtstruktur durch Fünfecke und Sternsegmente mit Hilfe einem Straßen- und Kanalsystems

Ringsystem

Verknüpfung der Stadtteile durch Ringstraßensegmente, die von Küste zu Küste reichen.

Abb. 9

2. Verzweigte Struktur



Abb. 11

Die Stadtteile werden durch ein Verzweigungsprinzip mittels Grünzügen und Wasserläufen gegliedert

3. Wasserstadt und Gartenstadt



Abb. 12

Nicht nur die Struktur, sondern auch die Stimmung „Wasser - Garten - Stadt“ entstammen aus der Betonung des vorhandenen Naturcharakters, dem Kanalsystem, dem Grün etc.

Nutzungskonzept





Wohnung		Wohngebiet mit niedriger Dichte 4.507.871 qm „Normales“ Wohngebiet 37.531.698 qm
Gewerbe		10.121.775 qm, davon 590.924 qm Transport 373.498 qm Logistik
Einkaufen		3.331.613 qm, davon 614.831 qm Finanznutzung 257.606 qm Regierung 471.906 qm Kultur 1.334.969 qm Einkaufen
Freizeit		4.940.166 qm Grün 1.453.009 qm Wasser



Abb. 13

Stadtteile

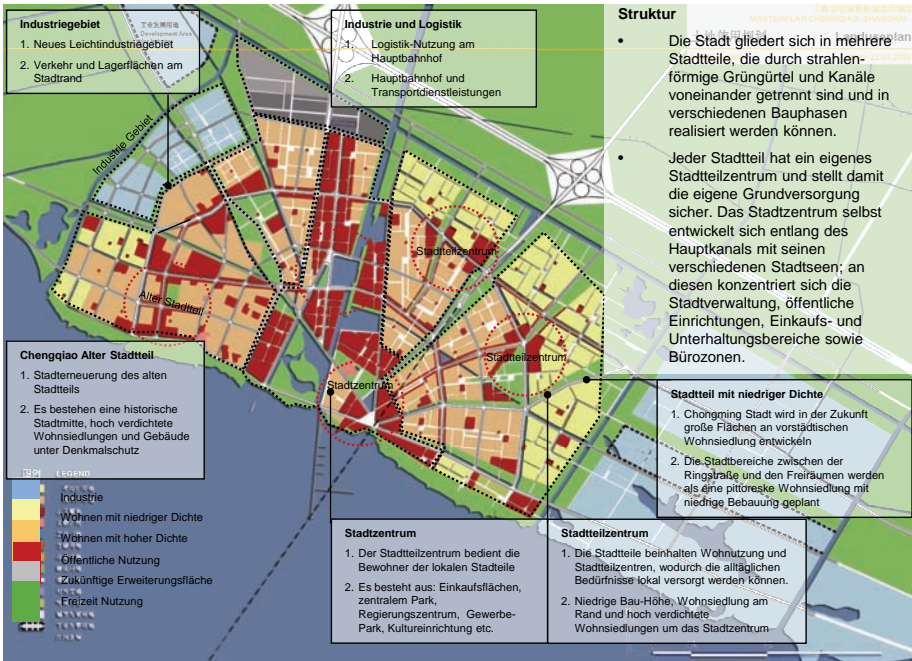


Abb. 14

Planung der Stadt

Gewerbegebiete

Unterschiedliche Gewerbegebiete

1. Die Gewerbegebiete innerhalb der Stadt werden von den vorhandenen Gewerbegebieten ausgehend, im Nordwesten der Stadt, bis zur neuen Bahnlinie entwickelt. Sie haben unterschiedliche thematische Schwerpunkte: Industriepark, Logistik- und Lagerflächen
2. Innerhalb der Stadt, in dem Industriepark, gibt es nur umweltfreundliche Leichtindustrie; die Wertindustrie und weitere Schwerindustrieflächen sind im Süd-Osten der Stadt entlang des Yangzi Flusses vorgesehen.



Abb. 15

Wohngebiete

Wohngebiete

1. Das Wohnen mit mittlerer und hoher Dichte ist ringförmig um die zentrale Stadtachse angelegt. Wohngebiete mit niedrigerer Dichte am Rande der Stadt; die Haupterschließung erfolgt durch segment- und ringförmige Hauptstraßen
2. An der Stadtachse konzentriert sich das Wohnen in dichten und hohen Wohnformen, die mit anderen Zentrumsnutzungen (Einkaufen, Verwaltung, Büros, Unterhaltung) gemischt ist; Erschließung durch eine S-Bahnstation.



Abb. 16

Wohndichte



Abb. 17

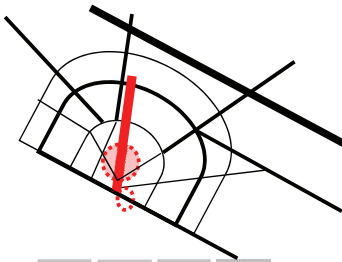
Freiraum:

1. Das Kanalnetz strukturiert den Stadtgrundriss und prägt das Stadtbild entscheidend mit: der Hauptkanal mit seinen seeförmigen Erweiterungen und der begleitenden parkartigen Bepflanzung fungiert als zentrale „Grünachse“ der Stadt. Die Nebenkäntle begleiten sowohl Grünflächen wie Stadtstraßen; das gesamte Kanalsystem dient außerdem als Transportweg .
2. Der zentrale Stadtpark liegt im Brennpunkt der wichtigsten Grünzüge zentral am Yangzi Fluss.
3. Die radialen Grünzüge gliedern die Stadt und nehmen Sport- und Bildungseinrichtungen sowie andere gemeinnützige Einrichtungen auf.
4. Ein besonders wichtiger Bestandteil der Lebensqualität in den Stadtteilen, insbesondere in den Vororten, ist das Kanalnetz. Es soll die Möglichkeit geben, das Prinzip der traditionellen Wasserstadt im metropolen Bereich von Shanghai in moderner Form wieder aufzunehmen und zu realisieren.



Freiraum

Abb. 18



Verkehr

1. Eine S-Bahnlinie verbindet die Neue Stadt Chengqiao mit Shanghai; das ringförmig geplante U-Bahnsystem kann auch durch ein Schnellbussystem mit eigener Fahrspur in der Anfangsphase ersetzt werden.
2. Der Stadtgrundriss besteht aus der Überlagerung eines strahlenförmigen, radialen Straßensystems mit einem halbkreisförmigen Ringstraßensystem. Die zentrale Radiale fungiert als Haupteinkaufsstraße mit Boulevardcharakter und liegt annähernd parallel zum Hauptkanal und parallel zur Schnellstraße.
3. Innerhalb des Stadtviertels ist ein Straßensystem als asymmetrische Netzstruktur konzipiert. Kern des räumlichen Netzsystems ist ein Platz oder ein Grundstück mit besonderer Bebauung. Jede Nachbarschaftseinheit innerhalb des Stadtviertels hat damit einen eigenen funktionalen und räumlichen Schwerpunkt, letzterer als Herz eines hierarchisch strukturierten Raumsystems.

Fußgängerverkehr

1. Die Hauptachse wird als Stadtboulevard geplant, auf dem die Fußgänger dominieren, jedoch Busverkehr und eingeschränkter Fahrverkehr möglich ist. Angestrebter Charakter: Flaniermeile
2. Die Fußgängerverbindungen folgen dem „Ring/Radialprinzip“, vor allem in den Grünzügen und entlang der Kanäle; über die Stadt hinaus führen sie einerseits in die Stadtumgebung, andererseits zum zentralen Stadtpark am Yangzi Fluss.
3. Am Ufer des Yangzi erstreckt sich über die gesamte Küstenlänge der Neuen Stadt eine Uferpromenade, an der auch der übergeordnete Sportkomplex der Stadt liegt.



Straßen Hierarchie
Abb. 20



Straßenlayout im Stadtquartier
Abb. 21



Abb. 22

I. Planungsvorhaben

2003

In dem **internationalen Wettbewerb** wurde nicht nur ein Entwurfskonzept für die Neue Stadt, sondern **auch für das Stadtzentrum, unter Einbeziehung der vorhandenen Stadt Chengqiao** gefordert und ausgewählt.

2003 – 2005

Auf der Grundlage des ausgewählten **Masterplanes** wurden in Zusammenarbeit zwischen dem Planungsbüro und dem Planungsinstitut der Stadt Shanghai die **Urban Design Guidelines** entwickelt und die **städtebauliche Gestaltung** des Stadtzentrums überprüft und weiterentwickelt.

II. Welche Interessensgruppen

Neben der Interessengruppe aus der vorherigen Phase, nahmen die folgenden Organisation an der Arbeit teil:
Stadt Chengqiao/Chongming:

Beteiligung an der Planungsaufgabe und Prüfung der Planungen.

Entwicklungsgesellschaft Chengqiao:

Nach Festlegung der endgültigen Planung Ende 2005, Beginn der Erschließung und Bebauung durch die Entwicklungsgesellschaft Chengqiao.

Weitere Entwicklungsträger (Investoren) sind bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht tätig.

Stadt Chengqiao/Chongming: Beteiligung an der Planungsaufgabe und Prüfung der Planungen.

In dieser zweiten Phase war die Stadt Chengqiao der Auftraggeber und Mitprüfer der Planung. Seit 2005 unterliegt die Planung allein der Verantwortung der Stadt Shanghai, bzw. dem Distrikt Chongming.

Urbanisierungskonzept der Insel Chongming

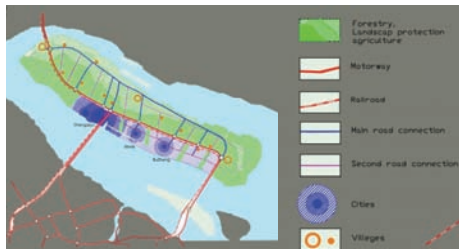


Abb. 23

Stadtgestaltungsziel

Pro

- Gesellschaft und Wirtschaft der Stadt anpassen, die **Natur und historische Entwicklung** respektieren, eine effektive räumliche Struktur aufbauen, um die weitere Entwicklung der Gesellschaft und Wirtschaft zu unterstützen.
- Stadt-Identität** erzeugen, die modernen Entwurfsstile in der Stadtgestaltung von öffentlichen Räumen und Freiräumen nutzen und ein Stadtbild mit Bedeutung und Atmosphäre erzeugen
- harmonische Beziehung zwischen Umweltschutz und Stadtinfrastruktur aufbauen**
- Vielfältige Stadtlebensqualität** und entsprechende öffentlichen Einrichtungen bauen, als Anziehungskraft von Einwohnern gehobener sozialer Schichten.

Ökologische Umwelt



Identität



Harmonische Gesellschaft



Ferien und Unterhaltungs-Stadt



Gestaltungskonzept



Zentrum und Subzentren

1. Zentrum des städtischen Lebens ist das Band der zentralen Boulevardachse. In der Mitte, an der Wasserfläche des erweiterten Kanals, liegt das Regierungszentrum und gegenüber der Businessbereich.
2. Auf der Ostseite des Kanals, am Yangzi Fluss, ist ein Freizeit- und Kulturzentrum geplant. Es liegt neben dem zentralen Stadtpark und belebt die Uferzone der Stadt.
3. Die Stadtteilzentren sind in jedem Stadtviertel entlang des Außenringes angeordnet und bilden ein halbkreisförmiges System von Subzentren.



Abb. 24

Bereiche

1. Entlang des Hauptkanals entsteht der Kernbereich der Stadt mit einem Verkehrszentrum (S-Bahn-, Busbahnhof), Business-, Einkaufs-, Verwaltungs-, Sport- und Freizeitzentrum. Durch den Park- und den Wasserbezug des Zentrums entsteht eine starke Verflechtung mit den Naturräumen.
2. Die Vororte mit Wasserstadtcharakter und die Gewerbe- und Leichtindustrialbereiche liegen zwischen dem Außenring und der Autobahn, getrennt durch die radiale Kanäle.
3. Der Bereich der vorhandenen Stadt Chengqiao wird bewusst vollständig erhalten und soll sein eigenständiges Leben behalten, unabhängig von den neuen Zentrums- und Wohnbereichen.

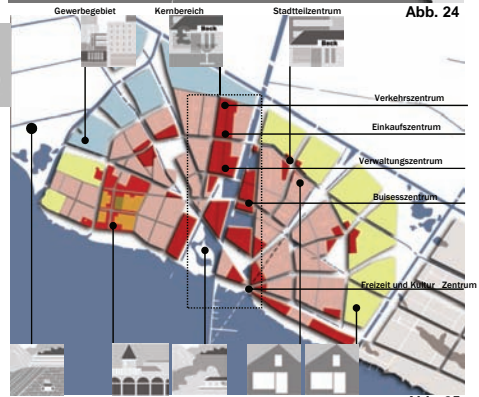


Abb. 25

Wege

1. Überlagerung eines fächer- und ringförmigen Wegesystems, das einerseits dem Straßensystem, andererseits dem Grünzugsystem folgt.
2. Promenade an der Küste, die sich von der alten Stadt im Westen bis zu den Werftanlagen im Osten erstreckt.
3. Zentrale Wegeverbindung mit abwechslungsreichen Abschnitten - urbane Stadtstraße, repräsentative Straße am See, CBD-Straße und Alleenstraße durch den Stadtpark bis zum Ufer des Yangzi Fluss.
4. Vielfältige, bewusste Wegeverknüpfung zwischen Altstadt und Neuer Stadt, um diese organisch aus der vorhandenen Stadt entwickeln zu können.

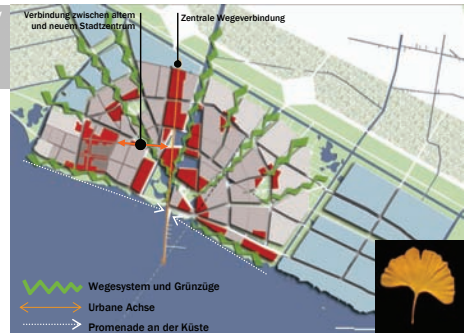


Abb. 26

Entwurf der Stadt

Wasser

1. Das Wassernetzwerk bestimmt neben der Straßenstruktur den Stadtgrundriss der New Town
2. Das Wasser ist auch das bestimmende stadtgesteralterische Entwurfsselement für das Stadtzentrum. Die seenartigen Erweiterungen des Hauptkanals erzeugen jeweils einen eigenen Charakter für die verschiedenen Teile des linearen Stadtzentrums
3. Das Wasserthema wurde bewusst mit modernem Städtebau und moderner Architektur verknüpft, um eine neue, zeitgemäße Form der traditionellen chinesischen Wasserstadt zu schaffen. Insbesondere auch in den Wohnblocks und Siedlungsbereichen soll das Wasser die Qualitäten der traditionellen Wasserstädte neu aufleben lassen.



Abb. 27



Seenartige Erweiterung entlang des Hauptkanals Abb. 28



Moderne Wasserstadt Abb. 29

Silhouette



1. Das Höhen- und Baumassenkonzept spiegelt die **Nutzungsintensität und Nutzungsdichte** des Flächennutzungskonzeptes dreidimensional wider, sowohl im Stadtkern, wie auch in den einzelnen Stadtvierteln.
2. Außerhalb des Stadtkerns ist die Bebauung bewusst **niedriger festgelegt, als die normale Bauhöhe** - ca. 6 Geschosse -, um den Charakter einer „Gartenwasserstadt“ zu sichern und um die Stadt als Silhouette vom Fluss her sichtbar werden zu lassen.
3. Die höchste Bauhöhe ist bewusst für das **Business-Zentrum** ausgewiesen, es soll auch aus der Ferne das neue Stadtzentrum markieren; das **Freizeit- und Kulturzentrum** am Yangzi Fluss ist als weithin sichtbares, architektonisches Merkzeichen angelegt.

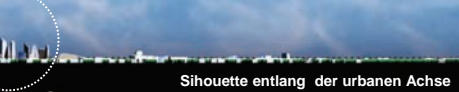


Abb. 30

Freizeit und Kultur Zentrum



Businesszentrum



Silhouette entlang der urbanen Achse



Businesszentrum



Freizeit und Kultur Zentrum

Silhouette am Yangzi Fluss Abb. 31



Raumfolge

1. Die öffentlichen Plätze werden hierarchisch funktional und gestalterisch geordnet, beginnend mit dem Wohnplatz in der Wohngruppe über die Stadtviertel- und Stadtplätze bis hin zu den wichtigen öffentlichen Plätzen, die das Stadtimago prägen.
2. Für jeden Platztypus werden die Nutzungsart, die möglichen Aktivitäten und die typische Platzgröße durch Urban Design Guidelines definiert.
3. Alle Plätze werden nicht nur durch die Bebauung, sondern auch durch die Einbeziehung von Grün und Wasser gestaltet und unterstützen den Charakter der „Gartenwasserstadt“.

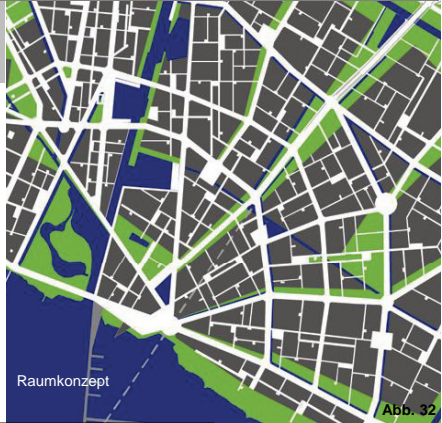


Abb. 32

City Squares

Apart from the situation within the area, the arrangement of the city place at a certain situation determines its character. They serve as superordinate meeting points for the quarters. The identity they receive is caused by mixed functions from the bureaucratic of the commercial range.

		Government square A large square for institutions, cultural meetings for public events in the center. For example square: Helsinki, etc.
		Commercial square A square around the central office area, for commercial and administrative functions. For example square: Helsinki, etc.
		Public square The connection of the different main squares in the center of the city, which serves as a meeting point for a large part. For example square: Helsinki, etc.

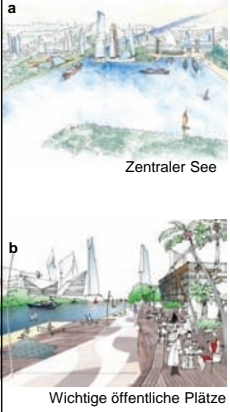
a

Important Public Spaces

Squares that combine different functions and characters. The squares will show a high measure of vividness by their situation in the center of the city and their various functions.

		Government square A large square for institutions, cultural meetings for public events in the center. For example square: Helsinki, etc.
		Commercial square A square around the central office area, for commercial and administrative functions. For example square: Helsinki, etc.
		Public square The connection of the different main squares in the center of the city, which serves as a meeting point for a large part. For example square: Helsinki, etc.

b



Zentraler See

Wichtige öffentliche Plätze

Neighbourhood Squares

The character of the squares is coined by the residential use and strong nature and green relationships, in their dimension they still feel the relationship of humans among themselves.

		Public square Connected to street frontage, but not directly, where the entrance of the square is formed by the green space. For example square: Helsinki, etc.
		Meeting square Newly planned and not directly before the entrance of the square. For example square: Helsinki, etc.
		Neighbour square Directly before the entrance of the square, where the entrance of the square is formed by the green space. For example square: Helsinki, etc.

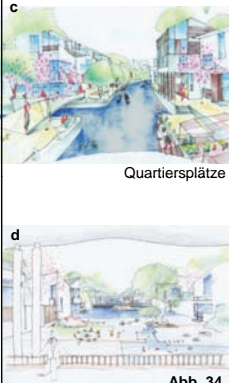
c

Quarter Squares

The function and the character of the squares will be a result of the situation in the entire plan area. The size of the places can rise with the rising measure of functions in center close situation.

		Public square Connected to street frontage, but not directly, where the entrance of the square is formed by the green space. For example square: Helsinki, etc.
		Meeting square Newly planned and not directly before the entrance of the square. For example square: Helsinki, etc.
		Neighbour square Directly before the entrance of the square, where the entrance of the square is formed by the green space. For example square: Helsinki, etc.

d



Quartiersplätze

Abb. 34
Nachbarschaftsplätze

Abb. 33

Entwurf der Stadt: Zentrum

Stadtzentrum



1. Das Zentrum der Neuen Stadt entwickelt sich entlang des vorhandenen Hauptkanals. Die urbanen Bereiche beiderseits des Flusses grenzen an dessen Ufer und sind auf verschiedene Weise, u.a über vergrößerte, seenartige Wasserflächen mit dem Wasser verflochten; so kann ein sehr spannungs- und abwechslungsreiches Stadtbild entstehen.
2. Ziel ist es, im Zentrum der Neuen Stadt eine moderne Wasserstadt zu bauen, die die elegante und entspannte Stimmung der traditionellen Wasserstadt mit modernen Nutzungen und zeitgemäßen Gestaltungen verbindet. Das Naturelement Wasser wurde bewusst dazu benutzt, um durch die psychologische Wirkung kleiner und großer Wasserflächen eine einprägsame und freundliche Stimmung zu erzeugen, in der lebendige Urbanität und ruhige Natur eine spannungsvolle Synthese bilden.



Abb. 35

Image: Urbane, lebendige und helle Stimmung

Nutzung

Ziel



1. Das Stadtzentrum besteht aus Nutzungsmischgebieten mit jeweils eigenen Schwerpunkten. Wie Einkaufen, Regierung, Business, Kultur, Erholung und Unterhaltung bzw. Sport am Ufer des Yangzi Fluss.
2. Die unterschiedlichen Nutzungsbereiche werden auf der westlichen Seite des Kanals zentral über die Achse des Stadtboulevards erschlossen und entwickeln sich parallel zu dieser auf der anderen Kanalseite, eingebettet in Grünzüge.

Einkaufen
Regierung
Business
Kultur
Wohnen
Freizeit

Transport und Logistik
als Schwerpunkte

Einkaufen als
Schwerpunkt

Regierung als
Schwerpunkt

Business als
Schwerpunkt

Kultur als
Schwerpunkt

Erholung als
Schwerpunkt

Unterhaltung als
Schwerpunkt

Abb. 36

Entwurf der Stadt: Zentrum

Verkehr



1. Das Stadtzentrum ist im Süden direkt an die Autobahn und die Eisenbahn angeschlossen. Innerhalb der Stadt ist es durch das radiale Straßensystem und die Ringstraßen mit den einzelnen Stadtteilen netzförmig verbunden, die dadurch gut erreichbar sind.
2. Das Rückgrad des Fußgängersystems im Zentrum ist der Stadtboulevard, auf dem bei gemischter Verkehrsnutzung dem Fußgänger absolute Priorität zukommt. Dies drückt sich in dem Querschnitt aus, der dem Fußgänger durch die boulevardartigen breiten Gehsteigflächen und platzartige Erweiterungen ruhige Bewegungsräume parallel zu dem Autoverkehr anbietet.
3. Weitere Fußgängerwege, in Nord-Südrichtung, werden beiderseits des Kanals, entlang dem Wasser und den Grünanlagen angeboten, die für Fußgänger den Erlebniswert des Stadtzentrums vervielfachen. Ausgehend von dem als Rückgrad entwickelten Stadtboulevard führt das Fußgängersystem netzartig in alle Richtungen.
4. Der öffentliche Nahverkehr fokussiert ebenfalls das Stadtzentrum als zentralen Schnittpunkt der Buslinien mit Verknüpfungen zu S-Bahn-Stationen.



Abb. 37

Gestaltung



Achse

1. Das Stadtzentrum beruht auf dem Prinzip zweier konvergierender Achsen, der urbanen Achse des Stadtboulevards und der naturgeprägten Achse des Hauptkanals. Sie kreuzen sich im südlichen, parkartigen Teil des Stadtzentrums.
2. Gestalterisch werden diese beiden Achsen miteinander verflochten. Das horizontal gegliederte Regierungsviertel wird bewusst mit dem gegenüber liegenden Businesszentrum, das vertikal strukturiert ist, zusammen als dreidimensionaler Höhepunkt der beiden Stadtachsen ausgebildet.
3. An dem Ufer des Yangzi Flusses wird am südlichen Ende der Stadtachsen das Freizeit-, Kultur- und Sportgebiet mit dem Yachthafen durch eine stark urbanisierte Uferpromenade verbunden, die damit zu einer Nebenachse städtischer Aktivitäten wird.
4. Die beiden konvergierenden Stadtachsen sind die Träger des urbanen Stadtlebens; einerseits des kultivierten Naturlebens und andererseits sollen sie, durch die bewusste Synthese dieser polaren Erlebnis- und Stimmungsmöglichkeiten, den Charakter einer „urbanen Gartenwasserstadt“ generieren.



Abb. 38

Entwurf der Stadt: Zentrum



Abb. 39



Raumfolge

1. Beiden Zentralachsen haben die Gemeinsamkeit, dass sie bewusst als spannungsvolle Raumsequenzen angelegt sind, allerdings mit ganz unterschiedlichen Gestaltungselementen.
2. In der Achse der städtischen Räume werden Nutzung, Wegeführung und städtebauliche Gestaltung des Stadtraumes so gestaltet, dass eine abwechslungsreiche Raumfolge im menschlichen Maßstab entsteht, ergänzt durch eine Serie von repräsentativen Straßenquerschnitten.
3. In der Achse der natürlichen Räume werden die Raumsequenzen in einem größeren städtebaulichen Maßstab entwickelt, die sehr repräsentativ sind. Sie besteht einerseits aus einem breiten Kanal, großen Wasserflächen, großzügigen Parkanlagen und andererseits aus großzügigen Wohnbebauungen, repräsentativen Regierungsgebäuden und einem futuristischen Hochhauskomplex des CBD-Viertels.



Abb. 40

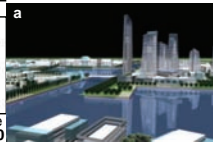


Abb. 41

Stadtsilhouette

1. Die Gebäude der Stadt haben durchschnittlich eine Höhe von 6 Geschossen, das Stadtzentrum ist mit Gebäuden von 7-10 Geschossen deutlich überhöht und wird damit in der Stadtsicht ablesbar.
2. Der CBD-Bereich ist durch 16 bis 18 geschossige Bauten geprägt, und wird durch eine Turmgruppe mit bis zu 50 Geschossen (120 m) dominiert. Der CBD-Bereich bildet damit den Höhepunkt der Stadtsicht und ein Merkzeichen, das weit über den Yangzi Fluss sichtbar ist.
3. Das Regierungsviertel und die Kulturgebäude, wie z.B. das Theater, sollen durch eigene, besondere Bauformen und architektonische Gestaltung im Stadtbild als auch in der Stadtsicht als Merkzeichen ablesbar sein.
4. Entlang der Uferzone ist die aufgelockerte Bebauung mit 2-4 Geschossen bewusst niedrig gehalten, so dass, ausgehend vom Fluss, eine grüne, durch Bebauungen aufgelockerte, Stadtsicht sichtbar wird.

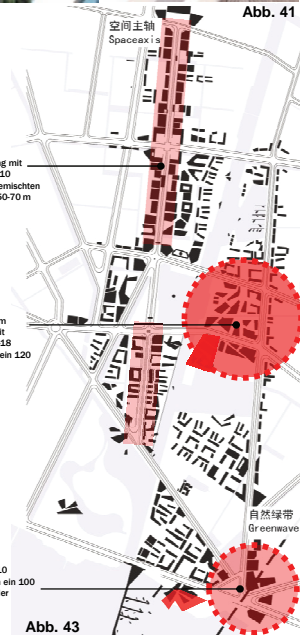


Abb. 43



Abb. 42

Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnblock

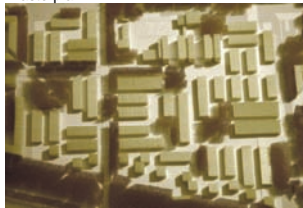


1. Eine Wohnviertel wurde innerhalb der Neuen Stadt ausgewählt, um als repräsentativer Prototyp zukünftiger Wohnquartiere zu dienen.
2. Die Wohnbebauung beruht auf mehreren Wohntypologien. Sie reichen von der fast geschlossenen Blockrandbebauung bis zur neuen Lilong-Hausgruppe (ein traditioneller Haustyp in der Region von Shanghai) und Stadtvillen. Sie werden in entsprechenden Baufeldern als jeweils einheitliche Gruppen positioniert aber über ein netzförmiges System an öffentlichen Räumen miteinander verknüpft.
3. Die öffentlichen Räume sind wie das Gerippe eines menschlichen Körpers konzipiert, die grüne Hauptachse fungiert als Rückgrad der Wohnsiedlung. Sie umfasst städtische Plätze, Grünanlagen und öffentliche Gemeinbedarfs-Einrichtungen und ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet. Von ihr aus greifen Straßen- und Platzräume in die einzelnen Wohnbereiche mit ihren Quartiersplätzen und Wohnstraßen, die teilweise bewusst als Sackgassen ausgebildet sind.
4. Die Hauptorientierung der Wohngebäude respektiert die chinesische Nord-Süd Ausrichtung. Der Stil der modernen Wohngebäude lehnt sich an dem der traditionellen chinesischen Wohnhäuser an, die Spielregel dafür sind in den Urban Design Guidelines festgelegt.



Masterplan

Abb. 44

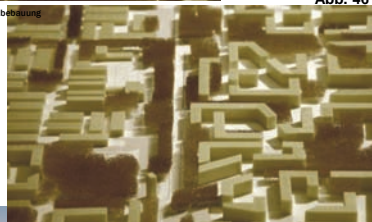


Typologie: Modernisierung von traditioneller Shanghai'er Bebauung „Lilong“

Abb. 45

Abb. 46

Typologie: Blockrandbebauung



Vogel-Perspektive



Abb. 47

Eine moderne Wohnsiedlung mit lokalem Wohnstil

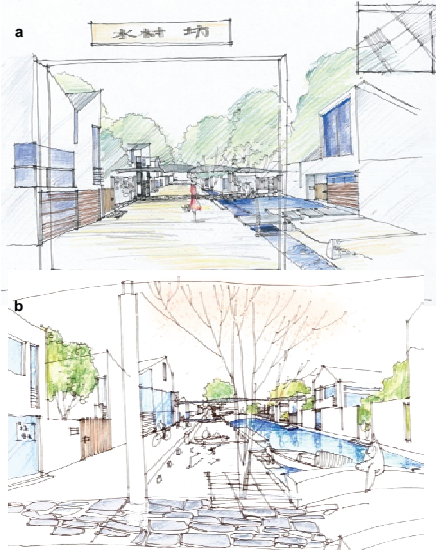


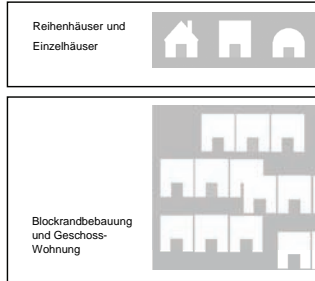
Abb. 48

Architektur

- Die Urban Design Guidelines, die den Grundcharakter der Architektur und damit des Stadtbildes bestimmen, konzentrieren sich auf den Wohnungsbau, der mehr als 70% des Bauvolumens der Neuen Stadt ausmacht. Dessen Architektur bestimmt das Gesamtbild der Stadt und bedarf deshalb gemeinsamer architektonischer Spielregeln. Sondergebäude wie das Rathaus, das Theater, Museen oder auch Bürohochhäuser werden als architektonische Einzelobjekte betrachtet, deren besondere Gestaltung und Anpassung an das Stadtbild eine zentrale Aufgabe der einzelnen Architekten ist.
- Die Wohngebäude werden einerseits in Stadt- und Reihenhäuser, andererseits in Wohnblocks gegliedert, für die jeweils eigene Urban Design Guidelines entwickelt werden.
- Inhaltlicher Schwerpunkt der Urban Design Guidelines ist die Fassade zur Straße hin mit Materialwahl und Farbgebung. Dabei wird die traditionelle Architektursprache der Gebäude im Yangzi-Delta hinsichtlich architektonischer Elemente ebenso berücksichtigt wie das angestrebte Gesamtbild der Neuen Stadt. Außerdem wird besonderes Gewicht auf eine moderne Form des Hofhaustyps gelegt, der sowohl hinsichtlich Wohnqualität, Ökologie und chinesischer Kultur eine hohe Lebensqualität bietet.
- Aus der Sicht des öffentlichen Raumes heraus werden deshalb insbesondere Gestaltungsempfehlungen hinsichtlich Proportion, Gliederung, Öffnungen (wie Türen und Fenster) sowie Hof- und Dachausbildung in den Urban Design Guidelines entwickelt. Darüber hinaus werden insbesondere durch Material- und Farbpfehlungen die Gesamtstimmung des Straßenbildes gesteuert.



Wohnhäuser



Modul für chinesische Ausrichtung

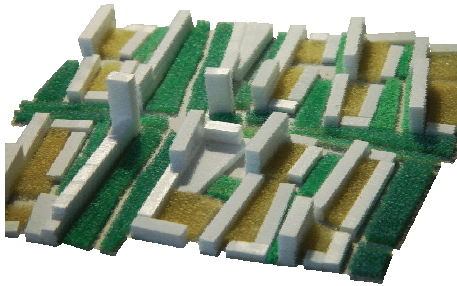


Abb. 49

Urban Design Guideline für die Architektur

建筑类型形态要素研究
 Element Entwicklung
 材料与颜色指导性准则
 Material and Farbe

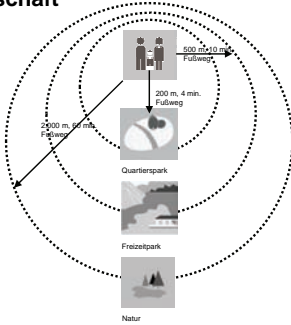
建筑类型形态要素研究
 Element Entwicklung
 材料与颜色指导性准则
 Material and Farbe

Shop use (More Opening in 1st Floor)
商业门面(首层更开敞)

1st Floor: 陶瓦, 金属板等
 2nd Floor: 木材, 陶制砖材
 3rd Floor: 木材, 陶制砖材
 4th Floor: 白色建筑涂料
 5th Floor: 漆料

Abb. 50

Landschaft



1. Die Freiflächengestaltung wird vor allem durch die Überlagerung eines ausgedehnten Kanalsystems mit dem Grünraumsystem bestimmt. Das Kanalsystem ist in allen Stadtvierteln angelegt, allerdings in unterschiedlicher Dichte. Diese ist insbesondere in den Stadtrandbezirken bewusst sehr viel dichter konzipiert, um unterschiedliche Wohnumfeldqualitäten und Stimmungen zu erzeugen.
2. Das radiale System der Grünzüge ermöglicht eine gute Erreichbarkeit dieser. Sie sind ausgehend von jedem Wohnviertel in maximal 10 Minuten in einer maximalen Entfernung 500 Meter fußläufig erreichbar. Die größte Distanz zur freien Natur beträgt maximal 2.000 Meter.



Die Erreichbarkeit der Grünflächen

Abb. 51

Die Grünstruktur der Neuen Stadt Chengqiao

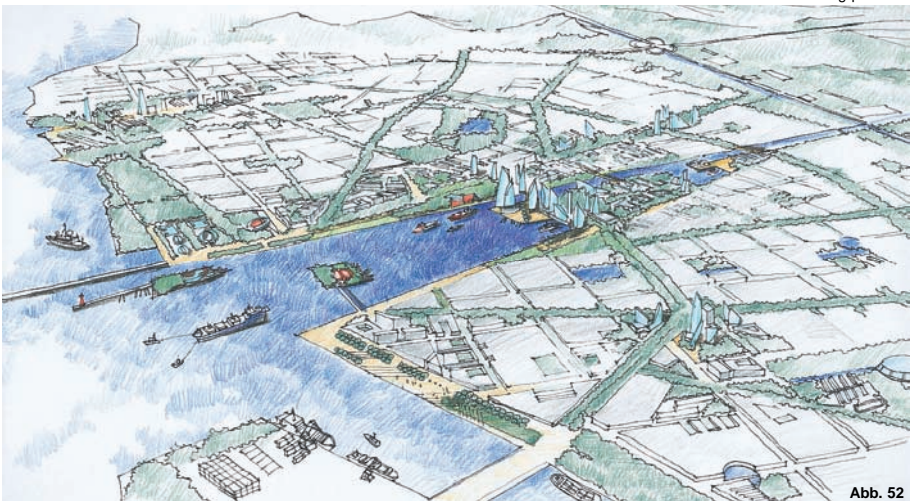


Abb. 52

Praxisbeispiel der Neuen Stadt einer mittelgroßen chinesischen Stadt

Ningbo-Ost von der Stadt Ningbo, Zhejiang Provinz

Ningbo

Das Stadtgebiet von Ningbo hat heute 2,6 Millionen Einwohner auf einer Fläche von 146 qkm. Traditionell ist sie eine am Meer gelegene Stadt, eine „Seefrontstadt“, die eine lange Geschichte als Handels- und Hafenstadt hat; der Beilunhafen ist heute der zweitgrößte Hafen Chinas. Zudem ist Ningbo eine der Städte mit der größten Wirtschaftskraft im Yangzi-Delta-Gebiet.

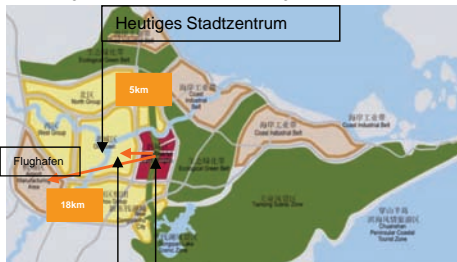


Abb.1

Ningbo

Neue Stadt Ningbo-Ost



Abb. 2

Bestandssituation der Neuen Stadt



I. Planungsvorhaben

Masterplan von Ningbo 2001-2020

Es ist geplant, dass die Stadt Ningbo bis zum Jahre 2020 2,5 Millionen Einwohner bei einer Fläche von ca. 355 qkm haben wird.

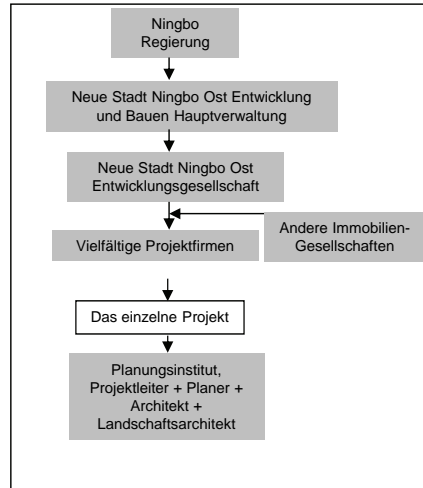
Das vorhandene Stadtzentrum San Jiang Kou soll durch eine im Osten der Stadt liegende Neue Stadt entlastet werden.

Die Stadtentwicklungs-, Infrastruktur- und Flächennutzungsplanung ist so angelegt, dass sich die Stadt Ningbo in Richtung der Hangzhou Bucht entwickeln kann.

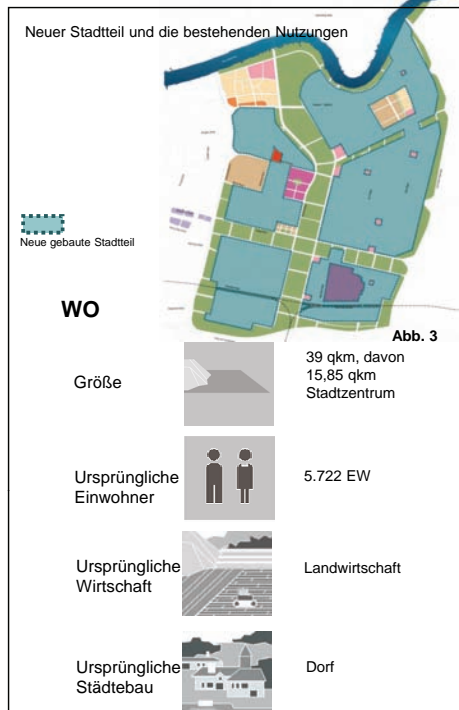
Neue Regionale Struktur

Gründe für die Entwicklung einer Neuen Stadt in Ningbo waren: Die vorhandene Stadt entlasten und eine Basis für ihre weitere wirtschaftliche Entwicklung schaffen.

Außerdem sollte die Neue Stadt die Stadt Ningbo besser mit ihrer Umgebung verknüpfen und dazu beitragen, dass sich die Stadt weiter in Richtung Meer entwickelt. Wesentliches Entwicklungsziel ist es dabei, eine moderne Neue Stadt auf ökologischer Basis und mit weltweiter Bedeutung zu schaffen.



Ursprüngliche Faktoren



WER bezahlt die Arbeit

Die Herstellungskosten für die Infrastruktur des gesamten Projekts betragen 2.304 Millionen Yuan. Diese Summe schließt die Kosten für Landschaftsgestaltung, Entwicklung der Hauptachse, Urbane Achse, Kanalsystem, Parkanlagen, Hochwasserschutz, Kläranlagen, Wasserversorgung etc. mit ein.

Diese Investitionen konnten erst mit der direkten Unterstützung der Regierung und durch Bankdarlehen gesichert werden und ermöglichen somit den Baubeginn der Neuen Stadt .

Für einzelne Projekte gründet die beauftragte Entwicklungsgesellschaft zusammen mit anderen Immobiliengesellschaften jeweils eine separate Firma, um das Projekt zu realisieren. Dabei investiert die Entwicklungsgesellschaft in das Grundstück als ihren Aktienanteil in der Projektgesellschaft; der Gewinn wird dann entsprechend der Aktienanteile unter den Gesellschaftern verteilt.

WER führt die Arbeit

Als erstes gründet die Stadtregierung eine eigene städtische Behörde, die **Neue Stadt Ningbo Ost Entwicklung und Bauen Hauptverwaltung**, eine wirtschaftlich unabhängige Tochter, die die Stadt vertritt. Im weiteren Verlauf der Stadtentwicklung wird **die Neue Stadt Ningbo Ost Entwicklungsgesellschaft** gegründet, als eigenes Wirtschaftsunternehmen. Diese übernimmt die Aufgaben der o.g. Behörde und fungiert als Bauherr der Infrastrukturentwicklung und der Erstellung einzelner Projekte indirekt durch die Aktienanteile an den Projektgesellschaften.

WAS

Neue Stadt Ningbo Ost

Die Kernnutzung der heutigen Stadt Ningbo soll entsprechend dieser Planung in die Neue Stadt umgesiedelt werden; damit übernimmt die Neue Stadt die wichtigste Rolle der Mutterstadt. **Der alte Stadtkern** soll dann in ein **Stadtteilzentrum mit den Hauptfunktionen Einkaufen und Kulturzentrum** umgewandelt werden.

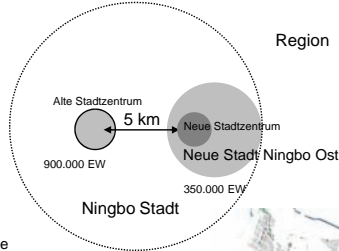


Abb. 4

Image

Planungsziel ist es, mit der Neuen Stadt eine internationale Stadt von globaler Bedeutung zu schaffen, deren unverwechselbarer **Charakter das Ningbo des 21. Jahrhunderts** repräsentiert.



Regionales Nutzungskonzept

Die Neue Stadt soll das Geschäfts- und Finanzzentrum von Ningbo werden, dazu gehören Business-, Verwaltungs-, Kongress-, Einkaufs- und Unterhaltungsfunktionen sowie öffentliche Einrichtungen, Sport- und Erholungseinrichtungen etc. Insbesondere der Geschäfts- und Handelscharakter des „alten“ Ningbo soll in der Neuen Stadt weitergeführt werden. Außerdem sollen die Regierungs- sowie Kultureinrichtungen in die Neue Stadt verlagert werden.

Regionales Verkehrskonzept

Die Neue Stadt wird über Stadtautobahnen und Eisenbahnlinien mit der Stadtregion verknüpft.

Über mehrere Schnellstraßen sowie Metrolinien erfolgt die Verknüpfung zwischen dem neuen und dem alten Stadtzentrum. Der Fluss als Passagier- und Güterverkehrsweg verbindet ebenfalls „Altstadt“ und „Neustadt“, auch über zusätzliche Nebenkanäle.



Regionales Gestaltungskonzept

Die Neue und die alte Stadt sollen jeweils **städtebaulich zu einer ablesbaren Einheit** zusammen wachsen. Das Gesamtbild soll ein harmonisches Gleichgewicht zwischen den einzelnen Stadtteilen darstellen. Auf der Ostseite wird die Neue Stadt durch einen ökologischen Freizeitpark begrenzt.



Abb. 5



Abb. 6

Entwicklungsziel

- Grundlage der Stadtentwicklungsplanung ist die wirtschaftliche Planung der Zukunft der Stadt Ningbo:
- Die Neue Stadt soll dazu beitragen, die heutige Stadt weiter in Richtung Osten, zum Meer hin, zu entwickeln und sie mit den wichtigsten Stadtteilen in der Region zu verbinden, wie dem Universitätscampus, der Hafenindustrie, oder den Tourismusgebieten.
 - Das Stadtzentrum „Ost“ der Neuen Stadt soll eine Art Multifunktionszentrum mit Dienstleistungen einer hohen Qualität werden, einerseits durch Büro- und Verwaltungsfunktionen sowie Kongressfunktionen, andererseits durch Nutzungen wie Einkaufen, Gastronomie, Unterhaltung, Tourismus, Kunst und Kultur. Das vorhandene Stadtzentrum soll zukünftig eher die Rolle eines traditionellen Kulturzentrums und Stadtteilzentrums übernehmen.

WER

Herkunft zukünftiger Einwohner

Es liegt hierfür keine Analyse in der Planung vor. Die meisten Einwohner dürften aus der alten Stadt und deren Umgebung kommen, mit dem Ziel neue Wohnungen zu suchen und/oder neuen Arbeitsplätzen folgen.

Einwohner



150.000 EW
60.000 EW im Stadtkerngebiet (8,45 qkm)
260 qkm/EW 3.846 EW/qkm

Arbeitsplätze



ca. 80.000 Arbeitsplätze im Stadtzentrum (8,45 qkm)

Öffentliche Dienstleistungen

Stadtstruktur und öffentliche Einrichtungen

- Die Neue Stadt nimmt die Funktion eines neuen Stadtzentrums ein, deswegen ist laut Planung die Summe der öffentlichen Einrichtungen oberhalb der tatsächlichen Bedürfnisse der lokale Bewohner angesiedelt.
- Als wichtige Merkmale eines neuen regionalen Stadtzentrums werden die städtischen öffentlichen Einrichtungen von der Start-Bauphase ab erstellt, um als materielles „Brand Image“ der Neuen Stadt wirken zu können.
- Aus finanziellen Gründen wurden die Immobilien-Projekte mit wichtigen öffentlichen Einrichtung (z.B. Rathaus, Hafenzentrum) parallel gebaut. Was fehlt, sind die alltäglichen Dienstleistungseinrichtung der Wohnsiedlung, was das alltägliche Leben der neuen Einwohner beeinflusst.

- Juli 2002 Auf der Grundlage eines Programmes des Stadtplanungsamtes von Ningbo, wird ein Wettbewerb ausgelobt, dabei Teilnahme von fünf ausgewählten nationalen und internationalen Planungsbüros
- November 2002 Genereller Masterplan aus den Wettbewerbsergebnissen
- August 2005 Auswahl einer nationalen Investmentgesellschaft als Entwicklungsträger der Neuen Stadt
- Januar 2006 Genehmigung des Masterplanes
- September 2006 Baubeginn des ersten Bauabschnittes der Neuen Stadt - Sozialwohnungen für umgesiedelte Einwohner des Planungsgebietes. Danach wurden mehrere private Immobilien-Projekte in der Neuen Stadt gestartet. Aus der Finanznot heraus sind die Entwicklungsprozesse langsam.
- 2011 sind das Schiffs-Zentrum und der World Trade Center fertig gebaut, Ende 2011 soll auch die Regierung fertig gebaut sein. Parallel gingen auch ein paar Wohnsiedlungen an den Markt.



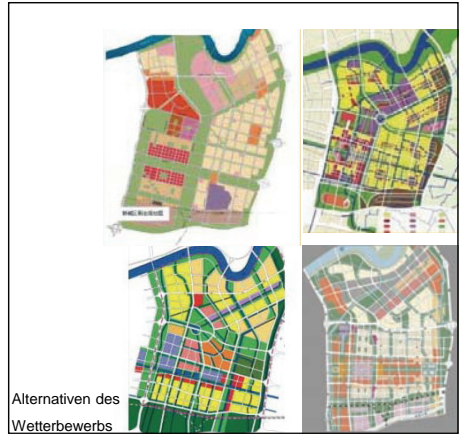
Abb. 7

I. Planungsvorhaben

Im Mai 2001 Abschluss des Wettbewerbs für den städtebaulichen Entwurf der Neuen Stadt Ningbo Ost. Ausgewählt wurde der städtebaulicher Entwurf, die Urban and Architectural Design Guidelines sowie die Landschaftsgestaltung von Hyder Consulting Pty Ltd (AU) zusammen mit der technischen Infrastrukturs-, Verkehrs-, Wasserschutz- und Umweltplanung von Hassel Ptz Ltd (AU).

II. Welche Interessegruppe

Die Stadt Ningbo, vertreten durch die Neue Stadt Ningbo Ost Entwicklung und Bauen Hauptverwaltung (东部新城开发总指挥部).



Alternativen des Wettbewerbs

Abb. 8

Entwurfsidee

Die Entwurfsidee beruht auf folgenden Entwurfszielen:

1. Die Neue Stadt soll auch durch ihre Lage „zwischen Berg und Wasser“, ihre Identität bekommen
2. Eine Stadt mit zwei Zentren schaffen - eine urbane Achse mit öffentlichem Park verbindet das alte und das neue Stadtzentrum; sie kreuzt sich mit einer urbanen Achse in Nord-Südlicher Richtung
3. Das altchinesische Stadtplanungsprinzip (mittig Lage, Teilung in symmetrische neun "Länder" 一国九州)
4. Die Teilung, gliedert durch die Diagonale Raumachse (Die Verbindung zwischen der Neuen Stadt, Berg und Kanälen).
5. Auch für die Neue Stadt soll der Fluss, wie für die alte Stadt, ein „Herz“ bilden, die gemeinsame Mitte beider Stadtteile.
6. Die Neue Stadt soll eine ökologische Modellstadt sein, die auf ökologischer Weise mit der Umgebung harmonisiert. Zudem soll möglichst viel Energie etc. aus erneuerbaren Ressourcen bezogen werden.

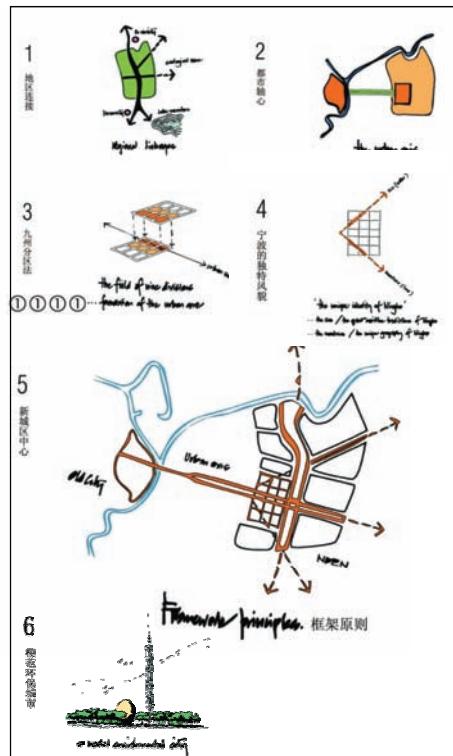


Abb. 9








Planung der Stadt

Nutzungskonzept

Wohnen		9.540.000 qm , davon 1.800.000 qm Hochhäuser (mehr als 10 Geschosse), 7.640.000 qm in mittel hoher Bebauung
Gewerbe		High-Tech-Park 1.370.000 qm
Öffentliche Einrichtungen		6.557.500 qm , davon 5.640.000 qm CBD Nutzung, 670.000 qm Einzelhandel, 247.500 qm Businesspark
Freizeit		782 ha Grünfläche , davon 93 ha Park "Urbane Achse", 252 ha Park "Know How Achse"



Abb. 10

	High-Tech-Industrie
	Industrie
	Wohnen mittlerer/niedriger Dichte
	Wohnen mit hoher Dichte
	Öffentliche Nutzung (Einkaufen, Regierung, Finanz)
	Feriendorf und -Villen
	Stadtpark

1. Umlegung des alten Stadtzentrums Ningbo's.
2. Die Neue Stadt hat Wohn-, Büro-, Gewerbe- und Industriefunktionen mit öffentlichen Einrichtungen in an den Grünparkanlagen.
3. Hoch qualifizierte ökologische Gartenstadt
4. Ziel ist es, eine möglichst hohe Nutzungsmischung zu schaffen, um eine urbane Lebensqualität zu erzeugen. D.h. Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Unterhaltung, Gastronomie und Dienstleistungen.
5. Die öffentlichen Einrichtungen, insbesondere auch für Sport, werden entlang der nordwestlichen Stadtachse verteilt, damit sie sowohl für die Einwohner als auch für die auswärtigen Besucher größerer Sportveranstaltungen gut zugänglich sind.
6. Organisation der Wohnsiedlungen in Nachbarschaftseinheiten; jede dieser Nachbarschaftseinheiten hat ein Zentrum mit Einkaufs-, Dienstleistungs-, Bildungs- und Sport-/Erholungseinrichtungen.

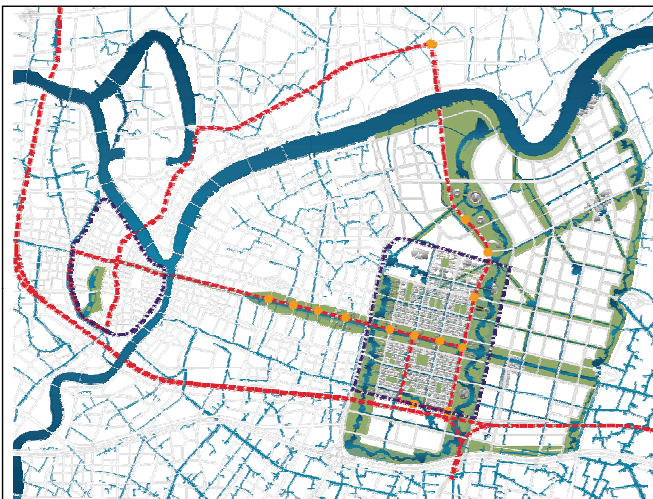


Abb. 11

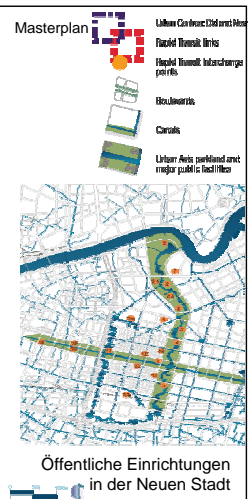


Abb. 12

Verkehrskonzept



Ein Rastersystem ist die Grundlage des Verkehrssystems.

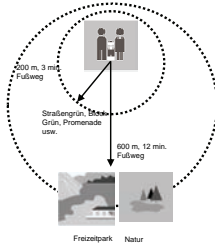
- Die Stadt besitzt eine hohe Verkehrsdichte.
- Die Verbindung zwischen alter und Neuer Stadt erfolgt durch mehrere parallel verlaufende Schnellstraßen in Ost-Westrichtung.
- Eine vielfältiges öffentliches Nahverkehrssystem erschließt die Neue Stadt und verbindet sie mit der alten Stadt Ningbo und der Umgebung. Dazu gehört ein Bussystem, ein Schnellbussystem, ein Straßenbahnsystem und ein S-Bahnsystem
- Wasserstraßensystem, bestehend aus einem Fluss und einem Kanalsystem; diese wird nach entsprechendem Ausbau ebenfalls als Verkehrsträger, u.a. für den Tourismus, genutzt.

Verkehr



Abb. 13

Landschaft



1. Eine „ökologische Stadt“ wurde als Leitbild vorgegeben und auf vielfältiger Weise vertieft, besonders das Thema Wasser. Die Regenwasserreinigung und Nutzung wurde als Standard in der Neuen Stadt durchgesetzt.
2. Innerhalb von 600 Metern können die Bewohner den Freizeitpark oder die Natur erreichen, innerhalb von 200 Metern ist das Blockgrün und die Promenade erreichbar.
3. Das enge Kanalsystem wertet das Grünsystem qualitativ auf. Innerhalb des Wettbewerbs erfolgte eine Erforschung der Ufergestaltung und eine Erarbeitung einer ökologischen Entwicklungsstrategie.



Abb. 14

Ufergestaltung in Wettbewerbsphase



I. Planungsvorhaben

Wettbewerbsergebnisse von Hassel Ptz Ltd (AU).
Die weitere Nacharbeitung durch Hassel, anschließend das lokale Planungsinstitut.

Der offizielle Plan des lokalen Planungsinstituts.

Urban Design Richtlinien des lokalen Planungsinstituts.

Entwurfsidee

1. Die Neuen Distrikte „schwimmen“ auf dem Stadtpark
2. Die Urbane Achse besteht aus einer Serie von Parks und einem „großzügigen Kanal“. Die wichtigen Kultureinrichtungen schwimmen auf der Stadtachse.
3. Das Kanalnetzwerk entwickelt sich bis tief in die Blöcke, es entsteht eine neue Art „Wasser-Stadt“.

Ziel der Stadtgestaltung

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept (von Hyder Consulting Ptz Ltd) hat folgende Ziele

- Die Geschichte respektieren
- Individuellen Charakter von Ningbo erfassen und in der Neuen Stadt weiterentwickeln
- Ökologische Stadt als Leitbild zu Grunde legen
- Einen neuen Stadtkern für Ningbo schaffen
- Neue Stadt als untrennbaren Teil der Region entwickeln
- Neue und alte Stadt sollen zu einem harmonischem Organismus werden

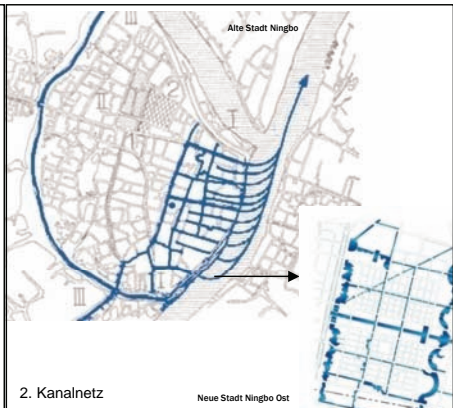
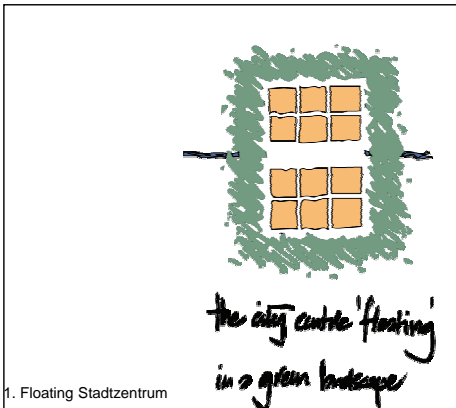


Abb. 15

Abb. 16

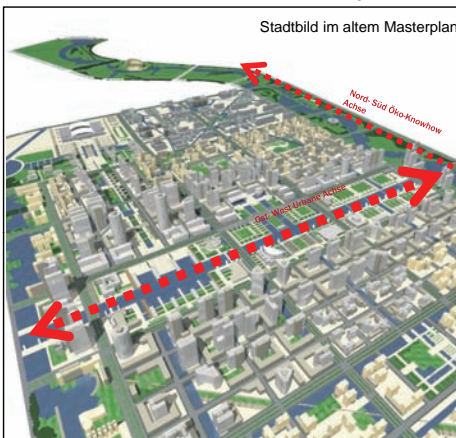


Abb. 17



Abb. 18

Entwurf der Stadt



Zentrum und Bereiche

1. Das Stadtzentrum liegt zwischen der alten Stadt und Neuen Stadt und bedient die gesamte Neue Stadt.
2. Der urbane Stadtbereich liegt entlang der **urbanen Ost-West Achse**. Die Stadtbereiche wechseln ihre Nutzung und Dichte in Ost-West Richtung, ebenso die „**Nord-Süd Öko-Knowhow Achse**“, die nicht durch ihre Raumsequenzabfolge, sondern durch ihre lineare Nutzungsvielfalt Lebendigkeit in die Stadt bringt.
3. Eine große Anzahl von Stadtblöcken werden durch Grüngürtel begrenzt. Die Grünachsen gliedert die Stadt in vier Stadtteile. Das Stadtzentrum wird durch die 300 Meter breite urbane Achse (Grün, Platz, Wasser) in zwei Teile getrennt. Die „**Nord-Süd Öko-Knowhow Achse**“ ist ca. 400 Meter breit. Bei beiden Achsen handelt es sich jeweils um einen riesigen Maßstab um eine „globales qualifiziertes modernes Stadt-Image“ zu erzeugen.



Abb. 19

Raumabfolge

1. Die öffentlichen Räume haben eine vernetzende Funktion innerhalb der Neuen Stadt. Sie ragen in die Blöcke hinein und verbinden die Stadtteile auch in der Diagonalen.
2. Die Neue Stadt benutzt den Block als typische Typologie. Die Maße des Blocks, des Stadtzentrum, betragen **90x80m**, die der Wohnsiedlung **300x300m**.
3. Das vorhandene Dorf wird erhalten und umgebaut.



Abb. 20

Silhouette

1. Die Silhouette wird durch die hohen Gebäude im Stadtzentrum stark geprägt.
2. Die öffentlichen Gebäude im Grünen liegen in der Mitte des zentralen Parks. Dies wirkt wie ein besonderer Landmark in der Silhouette der Stadt.



Abb. 21

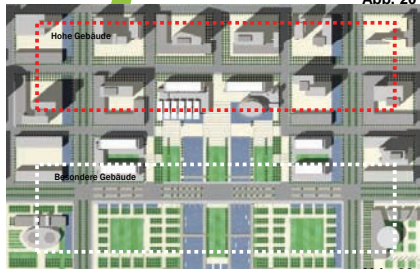


Abb. 22

Entwurf der Stadt: Zentrum

Neues Stadtzentrum

8,45 qkm

**Image: Internationales
Geschäftszentrum,
Regierungszentrum,
Dienstleistungszentrum**



Nutzung

Ziel



Nutzungen



1. Der Stadtkern liegt auf beiden Seiten der O-S Urbanen Achse. In dem neuen Rahmenplan wurde die Breite der urbanen Achse (300 m) durch die öffentliche Einrichtung in der Mitte reduziert.
2. Am Rand des Stadtkerns befindet sich das Wohngebiet. Die kleinen Parkanlagen liegen zwischen den Wohnblöcken. Es wurde eine gemischte Nutzung empfohlen. Im Rahmenplan wurde diese gemischte Nutzung klar definiert.
3. Das Business Zentrum, die Messe und die Leichtindustrie liegen an der südlichen und nördlichen Begrenzung der Stadtmitte.

Planungsphase I Wettbewerb



Abb. 23

Planungsphase III Rahmenplan



Abb. 24

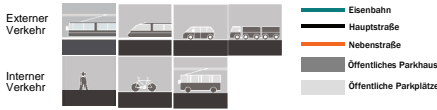
Planungsphase II Nachbearbeitung nach Wettbewerb



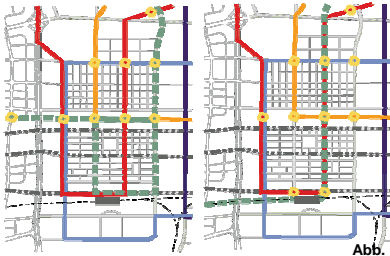
Abb. 25

Entwurf der Stadt: Zentrum

Verkehr



- Neben dem Individualverkehr wird der öffentliche Verkehr das zukünftige CBD-Gebiet erschließen. Die Metro und Busse bilden die Basis des öffentlichen Verkehrs.
- Der zentrale Platz nutzt unterirdisch Flächen (ca. 1 qkm) für den Autoverkehr und das Parken. Es entsteht ein vernetzter unterirdischer Verkehr und Einkaufsnutzungen neben dem vertikalen Verkehrsknotenpunkt.

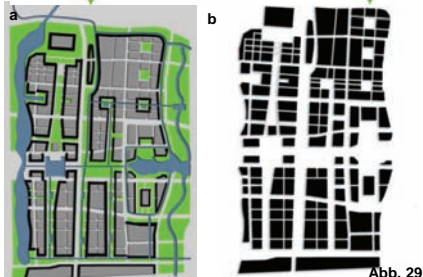
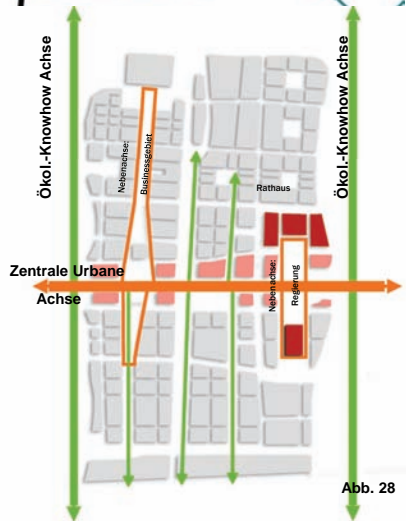
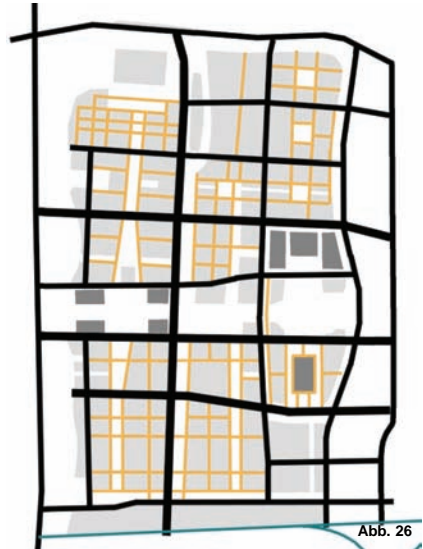


Achse

- Eine H-förmige Raumachse beherrscht die Stadtstruktur.
- Der Maßstab der zentralen urbanen Achse wurde in der Bearbeitung des lokalen Planungsinsttitut reduziert, genau wie auch die beiden Nebenachsen, die am Rathaus und entlang des wichtige Business-Gebietes verlaufen.
- Die Nebenachsen in Nord-Süd Richtung verbinden die Blöcke mit der Urbane Achse. Meist haben diese Nebenachsen öffentliche Räume und werden begrenzt durch beispielsweise Grünanlagen, Kanal und dem zentralen Platz und verfügen zudem über eine viel abwechslungsreichere Raumsequenz.

Grenzen

- Die Stadtteile werden an der Achse stark bandförmig begrenzt. Die öffentlichen Räume sind in mehreren Hierarchien eng mit den Blöcken vernetzt.
- Die Blockgröße ändert sich je nach der Nutzungsart. In den Bereichen mit einer gemischten Nutzung und im Businessgebiet wird die Blockgröße reduziert und die Lebendigkeit des Stadtteils erhöht.



Entwurf der Stadt: Wohnsiedlung

Wohnungsblock

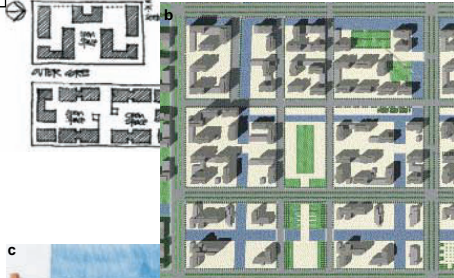
Städtische Wohnsiedlung



a Grundriss-Typologie



1. In der Wettbewerbsphase wurden die Urban Design Richtlinien der Wohnsiedlung von dem Architekturbüro Hassell aufgestellt. Es handelt sich um die Blocktypologie und 3D-Architektur-Entwürfe.
2. Das Wohngebiet neben dem Stadtzentrum wurde in mittlerer Dichte gebaut. In der neuen Siedlung hat das Wohngebiet eine GFZ von ca. 1.0, die Höhe beträgt bis zu 12 Geschosse.
3. Das Wohngebiet hat durch den Boulevard, das Wasser, den Wasserfrontplatz, die Terrasse etc. eher eine urbane Stadtbild-Qualität.



Die urbane Ufergestaltung entlang des Stadtzentrums

Abb. 30

Wohnungssiedlung

„Minghu“ Wohnsiedlung mit niedriger Wohndichte

753 ha

91.000 Bewohner

Ein See von 30 ha, die gesamte Wasserfläche beträgt 86,9 ha, Freizeitpark mit 194 ha



Abb. 31



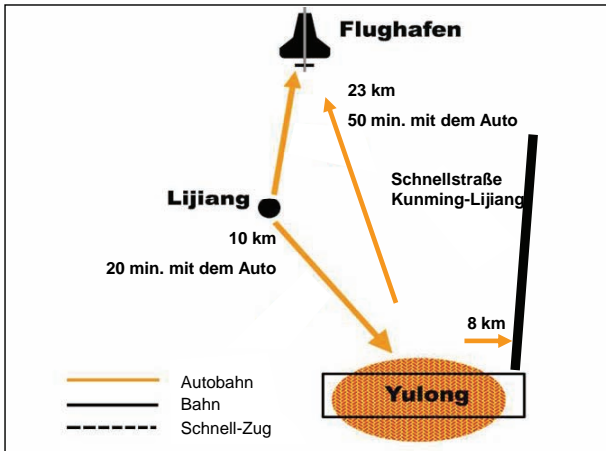
Abb. 32

1. Die Wohnsiedlung auf der Ostseite der Hauptachse wurde als eine Vorort-Wohnsiedlung im Rahmenplan geplant. Das Kommunikations-Zentrum liegt zwischen den Wohnblöcken.
2. Die Urbane Achse endet im Zentrum der Wohnsiedlung mit einem kleinen See.

Praxisbeispiel der Neuen Stadt

Yulong, von der Metropole Lijiang

Lage der geplanten New Town



Gründung der Stadt

I. Planungsvorhaben

Lijiang hat eine der schönsten Altstädte in der Provinz Yunnan mit einer 800-jährigen Geschichte. Durch den bedeutenden Einfluss des alten „Tea Horse Pfades“ in Südasiens, ist die Stadt ein regionales Zentrum geworden. Das alte Stadtzentrum ist bekannt durch ein traditionelles Wasserwegesystem, Brücken, identifikationsstarke Architektur und Stadträume und der lokalen Kultur. Im Jahr 1997 wurde sie in die Unesco World Heritage Liste aufgenommen. Der Konflikt zwischen der Erhaltung und der Tourismuswirtschaft hat sich innerhalb der letzten zehn Jahre extrem verstärkt.

Regionaler Entwicklungsplan für Lijiang (2002)

Er entstand als **Ergebnis eines Wettbewerbes** zwischen mehreren Planungsinstituten der Stadt Shanghai, Shenzhen, Kunming und der Provinz Yunnan. Er sieht Folgendes vor:

1. Für die alte Stadt Lijiang - Lijiang Stadt - eine eigene neue Verwaltungseinheit gründen.
2. Die vier Stadteile, die sich um die Altstadt von Lijiang entwickelt haben, zu deren Entlastung verwenden, als Wohnstandort, Arbeitsstandort und als Orte mehrerer touristischer Einrichtungen.
3. Eine größere Satellitenstadt im Süden der Altstadt gründen - die Neue Stadt Yulong - die als Regierungssitz der Region fungiert.
4. Ein harmonisches Stadtbild schaffen, zwischen Berg, Wasser, Land und Stadt. Eine Synthese von historischer, regionaler, ökologischer und globaler Stadt entwickeln. Eine Stadt mit „Wasser als Körper und Kultur als Seele“.
5. Eine enge Zusammenarbeit zwischen öffentlicher und privater Hand, d.h. zwischen Provinz- und Stadtregierung einerseits und privaten Investoren andererseits, um die Neue Stadt zu realisieren.

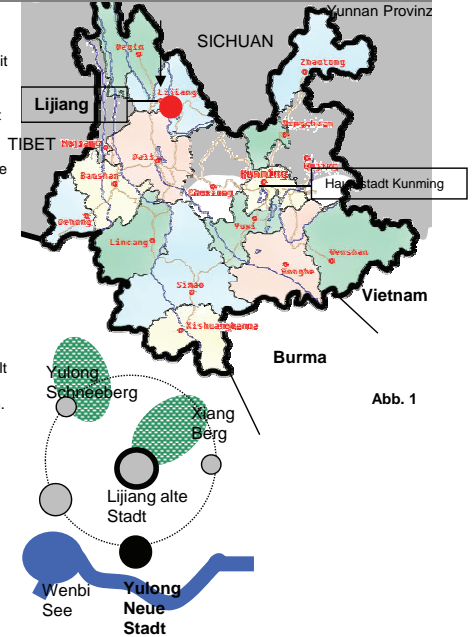


Abb. 1

WER

Wozu wird die Neue Stadt gebaut?

Die Altstadt von Lijiang ist eine historische chinesische Stadt, die heute noch in ihrer ursprünglichen städtebaulichen Struktur und Architektur erhalten ist, geprägt von der traditionellen Kultur der Naxi-Stämme (chin. Minderheit) und in einer einmaligen landschaftlichen Umgebung gelegen - ein Weltkulturerbe.

Die nationale und internationale Attraktivität der Stadt Lijiang führt zu einer großen Belastung des städtischen Lebens. Schon im Jahre 2001 wurde die Stadt von 3.221.000 Touristen aus der ganzen Welt besucht, dies bei einer Gesamtbevölkerungszahl von 25.000 EW in der Altstadt und einer Gesamtbevölkerungszahl von 329.000 EW im gesamten Stadtgebiet. Diese Besucherzahlen führen zu einer unerträglichen Belastung der städtischen Infrastruktur, insbesondere hinsichtlich der täglichen Versorgung. Diese Funktion soll die Neue Stadt Yulong übernehmen.

Die Hälfte des Steueraufkommens der Stadt Lijiang beruht auf dem Tourismus. 36.000 Arbeitsplätze sind direkt und 80.000 indirekt vom Tourismus abhängig. Die Neue Stadt soll für den Tourismus Entlastungsflächen und weitere Entwicklungsflächen sowie Entwicklungsmöglichkeiten für andere Wirtschaftszweige bereitstellen, die die Abhängigkeit vom Tourismus reduzieren. Außerdem soll durch die Neue Stadt die ungesteuerte Urbanisierung im Stadtgebiet konzentriert werden.

Entsprechend diesem Entwicklungsziel wurde die Neue Stadt Yulong, südlich von Lijiang gelegen, gegründet, in die auch der Sitz der Regionalregierung verlegt wurde. Darüber hinaus sollen viele öffentliche Einrichtungen hier untergebracht werden, die für ein attraktives Stadtleben notwendig sind. Hierbei handelt es sich beispielsweise um neue Hotelanlagen, ein Kongresszentrum, ein Stadion etc. Mit dieser Neuen Stadt-Entwicklungsstrategie soll aber nicht nur die wilde Verstädterung gesteuert werden, sondern auch der ärmste Bezirk der Region gefördert werden.

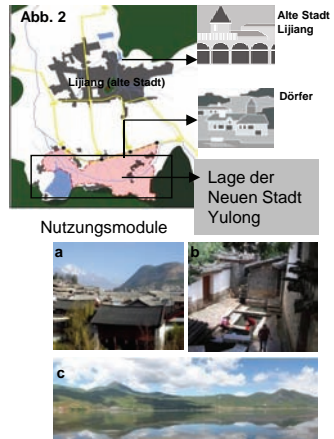


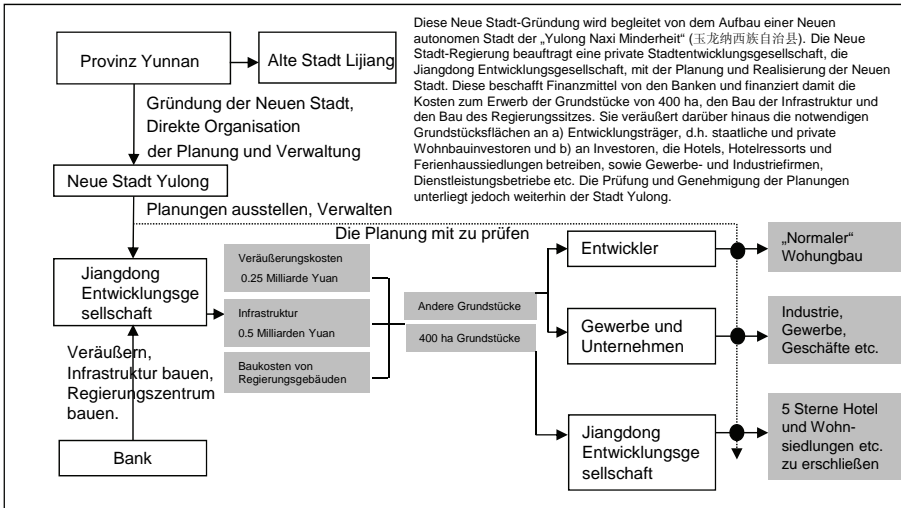
Abb. 3

II. Initiator

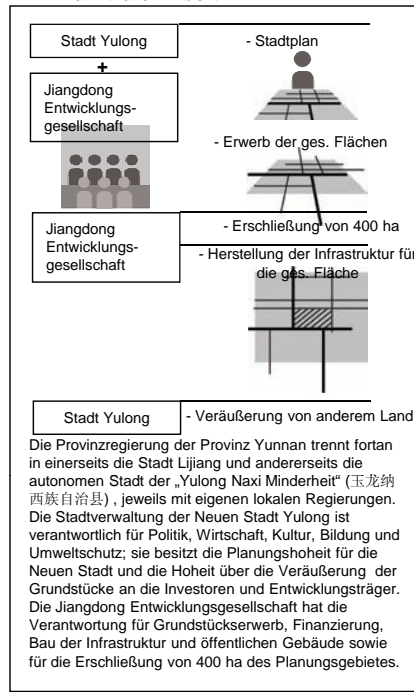
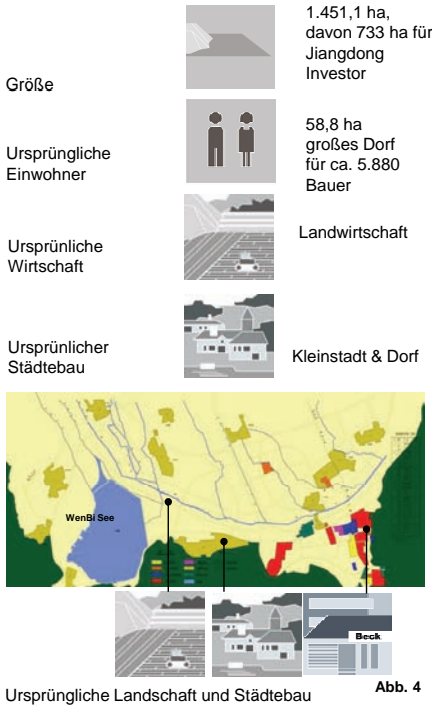
- A. Die Regierung der Provinz Yunnan
 - B. Die Stadt Lijiang
 - C. Die Neue Stadt Yulong Naxi Minderheiten Stadt (auch regionale Regierung).
- C. Provinz Stadtplanungsinstitute

Gründung der Stadt

WER bezahlt die Arbeit



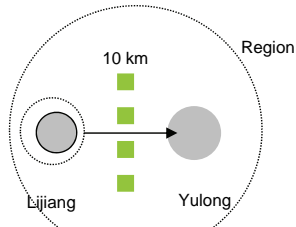
WER führt die Arbeit



WAS

Yulong

Die Neue Stadt Yulong ist der „Vorgarten“ der alten Stadt Lijiang; viele Einwohner und Funktionen können in die Neue Stadt ziehen, sich erweitern und diese wachsen lassen, während die Altstadt Lijiang innere Entwicklungsräume gewinnt, dabei aber erhalten bleibt.



Angestrebtes Image

Eine ökologische Gartenstadt von internationalem Niveau, die die Kultur der Naxi-Minderheit weiter führt und auf einer modernen, kompletten Infrastruktur, auch hinsichtlich des Verkehrs, beruht und eine hohe Umweltqualität besitzt, somit wird eine hoch qualifizierte Touristenstadt parallel entstehen.



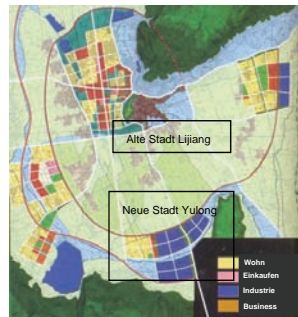
Abb. 5

Funktion in der Region

- Entlastung der Altstadt durch Übernahme touristischer Infrastruktureinrichtungen
- Standort des neuen Sitzes der Regionalregierung
- Übernahme von Wohnfunktionen für die Gesamtstadt als Wohnstadt
- Ausweisung von umweltfreundlichen Gewerbestandorten

Verkehrsprogramme in der Region

- Mehrere direkte, schnelle Straßen- und öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen der Altstadt Lijiang und der Neuen Stadt Yulong
- Die Ringstraße zwischen den vier neuen Stadtteilen um die Altstadt Lijiang verbindet nicht nur diese Stadtteilen, sondern auch die landwirtschaftlichen und touristischen Gebiete.
- Die zukünftige Autobahn auf der Ostseite des Stadtgebietes ist nicht direkt mit dem Straßennetz verbunden, um die Verkehrsstörungen zu mindern.



Regionale Gestaltungsziele

- Mit dem Leitbild „Wasser- und Bergstadt“ ein Beispiel für die Harmonie zwischen Mensch und Natur geben.
- Eine Stadt aus einer Kombination von Stadt und Land entwickeln, eine „Gartenstadt“.
- Eine kompakte Stadt mit aufgelockelter Bauweise schaffen.
- Eine Neue Stadt mit kultureller Verbindung zwischen der Lijianger Altstadt und der Naxi-Minderheit

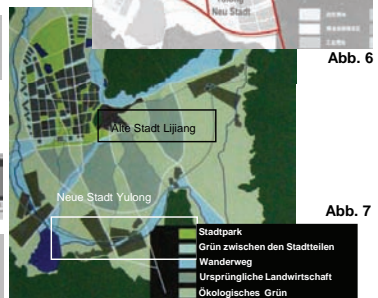


Abb. 6

Abb. 7

Wirtschaftliches Entwicklungsziel

Das wirtschaftliche Entwicklungsziel ist der Bau einer selbständigen Neuen Stadt, die auch die wirtschaftliche Entwicklung der nahen, kleinen, wirtschaftsschwachen Orte anregt.
Die Leitidee ist eine Gartenstadt mit touristischem Wirtschaftsschwerpunkt, insbesondere als Standort der Tourismusindustrie mit ökologischen Ressourcen und der Produktion von Souvenirs für Touristen. Dazu gehören auch die Einrichtungen für Konferenz- und Eventtourismus sowie Sporttourismus etc.

Der touristische Wirtschaftsschwerpunkt wird ergänzt durch Dienstleistungsfunktion für den Stadtbereich Lijiang und die Region, die mit dem Sitz der Regionalregierung verbundenen sind. Auch der Wohnungsmarkt ist ein Wirtschaftsfaktor, da Ferienwohnungen, Ferienhäuser und Feriennsressorts ein Teil der Neuen Stadt sind.

Nicht zuletzt übernimmt die Neuen Stadt auch die Funktion der „Leichtproduktion“, die Produktion von Touristensouvenirs, aber auch der Weiterverarbeitung von landwirtschaftlichen Produkten aus der Umgebung der Stadt.

Wer

Die Anziehungskraft für neue Einwohner

- Kulturelle und wirtschaftliche Anziehungskraft der nahe gelegenen Altstadt von Lijiang
- Wirtschaftliche Anziehungskraft der Altstadt von Lijiang als touristischer Magnet von nationaler und internationaler Bedeutung
- Die angestrebte Lebensqualität der Neuen Stadt als „ökologische Gartenstadt“ mit dem Berg Yulong und dem Wenbi See als einmalige Erlebnisqualität von Landschaft und Wasser in der Region.
- Der bessere und höhere Wohnstandard der verschiedenen Wohnformen im Vergleich zur alten Stadt.

Die Herkunft der neuen Bewohner

Die Herkunft der neuen Einwohner

- Touristen, welche kurz-, mittel- und langfristig in dem Stadtgebiet von Lijiang leben wollen.
- Einwohner aus der Region, die aus unterschiedlichen Gründen nach Lijiang ziehen wollen - Arbeitsplatz, Bildung, sozialer Aufstieg etc.
- Einwohner aus der Altstadt von Lijiang, die modernere, größere und bessere Wohnungen bzw. Häuser suchen.
- Beamte der Stadt- und Regionalregierung und Mitarbeiter von Unternehmen in der Neuen Stadt und dem Stadtgebiet von Lijiang, die modernen, hohen Wohnstandard in der Nähe ihres Arbeitsplatzes suchen.

Einwohnerentwicklung



Geplant 40.000 in naher Zukunft

363 qm/EW 2.756 EW/qkm (7.894 EW/qkm in Lijiang Altstadt - 3.8 qkm, 30.000 Einwohner)

Arbeitsplätze entstehen durch neue Leichtindustrie, Tourismusunternehmen und Dienstleistungsbetriebe. (Im Jahre 2005 wurden 30 Millionen Euro investiert, auf denen 2.250 Arbeitsplätze beruhen) Während des Bauens der Neuen Stadt beruhen aber noch die meisten Arbeitsplätze auf der Wirtschaftskraft der alten Stadt. Dabei entsteht natürlich ein Pendelverkehr.



Im Masterplan der Neuen Stadt ist keine Zahl der Arbeitsplätze ausgewiesen.



Abb. 8

Bevölkerungsschichten

1. Altersschichten

Nichts Besonderes geplant



2. Soziale Schichte

- Die lokalen, neuen Bewohner haben ein relativ niedriges Einkommen
- Die hochklassigen Bewohner werden gezielt angezogen.



- Im Mai 2005 wird der Wettbewerb für die Stadtgestaltung der Neuen Stadt und das Urban Design durchgeführt.
- Im Oktober 2004 begannen die konkreten Planungsarbeiten für den Bau der ersten Abschnitte der Neuen Stadt.
- Im April 2004 wurde die Realisierungsplanung für die erste Wohnsiedlung „Lijiang Familie“ begonnen, ebenso die Realisierungsplanung und der Bau des Regierungszentrums.
- Das Regierungszentrum wird im Oktober 2005 eingeweiht und bezogen.
- Die ersten Gewerbe- und Industriebetriebe siedeln sich seit 2004 in der Neuen Stadt Yulong an .
- Im Jahre 2006 wird das erste 5 Sterne Hotel gebaut.

I. Planungsvorhaben

Im Masterplan für das gesamte Stadtgebiet Lijiang/Yulong vom April 2004 werden die Grundzüge der Stadtentwicklung festgelegt:

- A. Die Festlegung der Stadtstruktur
- B. Die Entwicklungsrichtung und Entwicklungsdichte der Neuen Stadt.
- C. Das Verkehrssystem und die Infrastruktur der Neuen Stadt

II. Initiator

Die Stadt Lijiang als Repräsentant der Naxi- Minderheit stellt die Planungsaufgabe und prüft die Ergebnisse mit.

Das Planungsinstitut der Technischen Universität Kunming entwickelt die Stadtentwicklungsplanung.

Die Regionalregierung der Region Naxi Minderheit-Yulongstadt, die die Entwicklungsziele aufstellt und die Planung prüft

Die Stadtentwicklungsgesellschaft, die den Stadtentwicklungsplan auf seine Realisierbarkeit hin überprüft

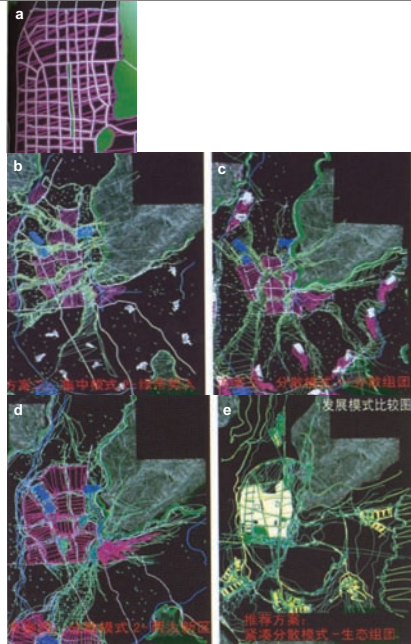


Abb. 9

Städtebauliche Entwurfsziele

Pro

1. Als Kulturstadt von globaler Bedeutung (Weltkulturerbe) muss das Stadtentwicklungsziel für die neue Stadt Lijiang-Yulong jeweils sowohl unter einem **lokalen, regionalen, nationalen und globalen Gesichtspunkt** betrachtet werden.
2. Die New Town soll nicht nur modern sein, sondern auch den „Genius loci“ von Lijiang und deren Menschen, die Naxi- Bevölkerung, respektieren und zu einem eigenem **Identitätsmerkmal** verhelfen. Das bedeutet, dass die Neue Stadt auch eine hohe kulturelle Qualität besitzen soll, beispielsweise durch die Respektierung des lokalen, traditionellen städtebaulichen Maßstabes, und deren gestalterischen Elementen und Texturen im öffentlichen Raum sowie in der Architektur.
3. Die New Town soll als **humane Stadt** entwickelt werden, die vom menschlichen Leben als Ganzes ausgeht, nicht nur von einem Teilaspekt, wie etwa dem Auto. Sie soll eine an der Natur orientierte Stadt sein, die städtisches Leben in und mit der Natur ermöglicht.
4. Die New Town soll, soweit möglich, als **ökologische, nachhaltige Stadt** gebaut werden und sich später zusammen mit der Alten Stadt Lijiang zu einem stadtoökologischen Weltkulturerbe entwickeln.
5. Die Neue Stadt soll Träger einer **Weiterentwicklung der besonderen Kultur der alten Stadt Lijiang in moderner Form werden**, mit neuen künstlerischen Formen, neuen modernen Wirtschaftsbetrieben, einem hohen Infrastrukturniveau und als ein umweltökologisches Modell für die ganze Region.



Planung der Stadt

Nutzungskonzept

Wohnung		Wohngebiet mit „normale“ Dichte 128,6 ha
		Wohngebiet mit niedriger Dichte 112 ha
Gewerbe		171,2 ha Industrie
		61,2 ha
Öffentliche Einrichtungen		20,3 ha Einkaufen, 18,4 ha Regierung, 14,9 ha Kultur, 7,6 ha medizinische Versorgung und Forschung
		388,9 ha
Tourismus		154,2 ha Sport, 143,7 ha Feriendorf, 91 ha Tourismuskultur
		110,6 ha Grün
Freizeit		389,2 ha Wasser

- Industrie
- Wohnen mit niedrige Dichte
- Wohnen mit hoher Dichte
- Öffentliche Nutzung (Einkaufen, Regierung, Finanz)
- Feriendorf und -Villen
- Stadtpark
- Freizeinnutzung
- Landwirtschaft
- Dorf zu erhalten



Abb. 10

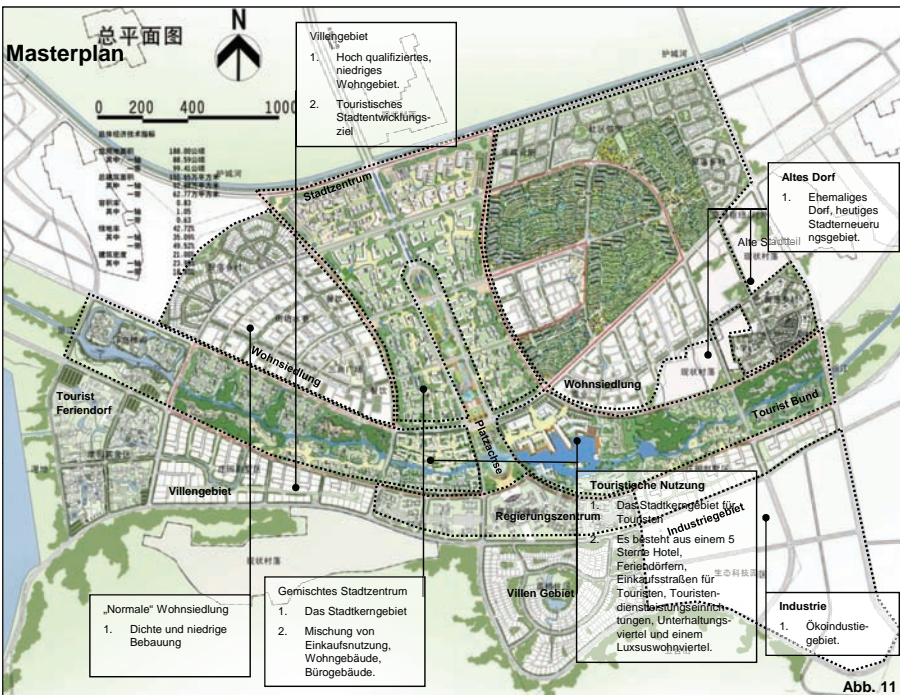


Abb. 11

Gewerbegebiet

1. Der Tourismus ist der wichtigste Wirtschaftszweig der neuen Stadt Yulong. Die großflächigen Ferienressorts und das Golfareal liegen an der Westseite der Neuen Stadt und sind mit der Stadtmitte über das Tourismusbund im west-östlichen Grünzug verbunden.
2. Die Leichtindustrie und die Industrie der landwirtschaftlichen Produktion liegen auf der Ostseite der Stadt, in Nachbarschaft des dicht bebauten Teils der Wohnsiedlungen, der Neuen Stadt; eine gute Verbindung zu potentiellen Arbeitsplätzen in diesem Gewerbe- und Industriebereich ist damit gegeben (erhöhte Erreichbarkeit).

Gewerbegebiet

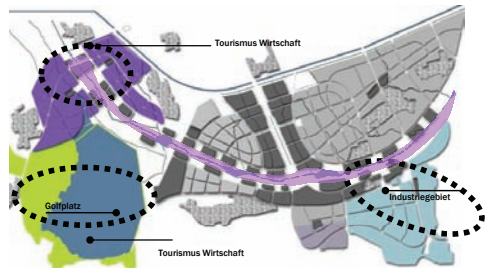


Abb. 12

Wohngebiet

1. Es dominieren die **Wohnsiedlungen mit einer niedrigen Dichte** in der ganzen Stadt. **Gemischte Nutzungen mit hoher Dichte** gibt es nur in der Stadtmitte und in den alten Dorfstrukturen. Im nationalen Durchschnitt ist die Wohndichte ungewöhnlich niedrig.
2. Die Einwohner setzen sich aus **permanenten und temporären Einwohnern** zusammen (Ferienressorts und Ferienwohnungen, bzw. Wochenendwohnungen), die temporären Einwohner machen einen erheblichen Anteil der Einwohnerzahl aus.
3. Die zahlreich vorhandenen **Dörfer** werden in die Neue Stadt integriert - das kann kurzfristig ein instabiler Faktor der Stadtentwicklung sein, langfristig aber die Stadtidentität verstärken (nach der Altstadterneuerung). Beispielsweise wird im östlichen Teil der Neuen Stadt ein Teil des vorhandenen Dorfes schon als neues Stadtteilzentrum geplant.
4. Die Mittelachse der Neuen Stadt ist als **axiales Zentrum** beidseitig des Grünzuges „dem dichtesten Stadtbereich, geplant. Im westlichen Stadteil befindet sich der Wenbi See - ein eigenes „**grünes Stadtteilzentrum**“, insbesondere für den Tourismusbedarf, ist geplant.

Wohngebiet

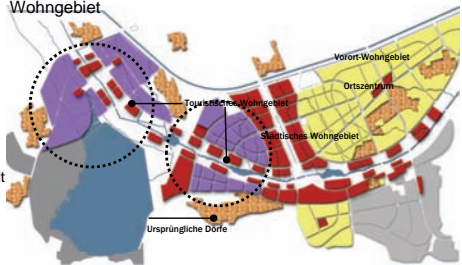


Abb. 13

Wasser



Abb. 14

Freiräume

Freiraum und Unterhaltung

Erholungs- und Freiflächen

1. Innerhalb der Stadt ist ein vernetztes **Kanalsystem** konzipiert, das durch die Wohnsiedlungen führt und die besondere Qualität einer „Wasserstadt auf einer Hochebene“ vermitteln soll.
2. Die **zentrale Mittelachse** und die west-östliche Touristenachse ist als Grünanlage konzipiert, die von Wasserläufen, Geländemodellierung und besonderer Vegetation bestimmt wird. In der **Hauptachse** dominiert eine urbane Freiflächengestaltung, in der Ost-Westachse eine landschaftliche Gestaltung.
3. Der Wenbi See dient als **Zentrum des zukünftigen Touristenteiles** der Neuen Stadt und wird als der größte Freizeitpark der Stadt entwickelt. Der ost-westliche Grünzug verbindet das Kanalsystem und die einzelnen Stadtteile miteinander und mit dem Wenbihai See, ein attraktives Ziel für innerstädtische Spaziergänge.
4. **Durch weitere Grünzüge** wird der Wenbihai See mit dem Umland verbunden und damit auch für die Bewohner der Region besser erschlossen.

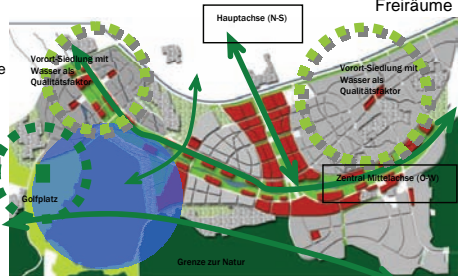


Abb. 15

Planung der Stadt

Verkehrskonzept

Individualverkehr



Abb. 16



Verkehrsmodule

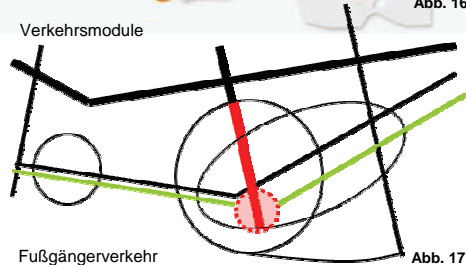


Abb. 17

Fußgängerverkehr



Promenade entlang Okoband

Abb. 18

Verkehr

1. Das differenzierte Verkehrskonzept entwickelt ein ganzheitliches Verkehrskonzept für den Fußgängerverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den Individualverkehr.
2. Über die nördliche Verkehrsspanne wird die Neue Stadt über mehrere Straßenanschlüsse an die Altstadt und die Stadtregion von Lijiang angeschlossen, so dass die Neue Stadt mit der Altstadt gut vernetzt ist.
3. Die Erschließung der Wohngebiete erfolgt durch die Kombination eines netzförmigen Straßensystems mit einem Ringstraßensystem.
4. Rückgrat des Fußgängerverkehrssystems ist die zentrale Mittelachse und die Promenade entlang des west-östlichen Grünzuges; hier wechseln sich oft urbaner und freiräumlicher Charakter ab.
5. Innerhalb der Stadtviertel selbst ist das Fußgängersystem weiter differenziert, besonders entlang wichtiger Nebenstraßen und der Kanäle.

Busverkehr

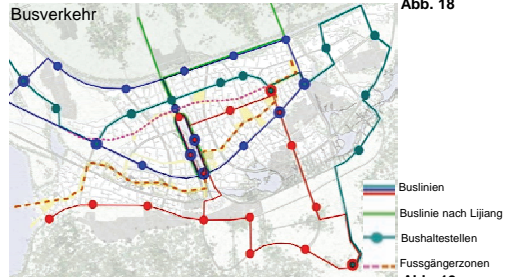


Abb. 19

Entwurf der Stadt

I. Planungsvorhaben

Mai 2004

Entwicklung des **Programmes** und Formulierung der wichtigsten Ziele für die Neue Stadt Yulong, wie Orientierung an regionaler Stadt- und Gebäudearchitektur, an der umgebenden Natur, oder an der kreativen Weiterentwicklung der regionalen Kultur.

Juni - August 2004

Entwicklung des **Bebauungskonzeptes für den Stadtkern**, den west-östlichen Grünzug und die Erneuerung der vorhandenen Dörfer in einem internationalem Wettbewerb.

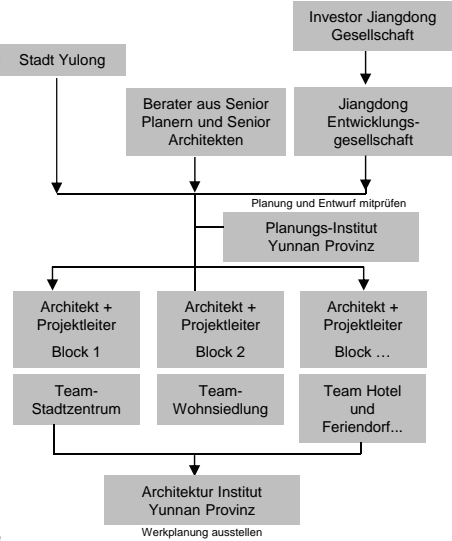
Oktober 2004

Entwicklung der **Urban Design Richtlinien** für den Stadtkern, **Typologien für Architektur, Straßen und die Wasserkante** durch das Beijing Architektur Institut; insbesondere das **Hauptgerüst des öffentlichen Raumes**, entlang der Hauptachse und des west-östlichen Grünzuges, ist aus den Gestaltungsprinzipien der abgeleiteten Urban Design Richtlinien entworfen worden; damit soll eine lebendige, stimmungsvolle und im menschlichen Maßstab gehaltene Raumwirkung geschaffen werden.

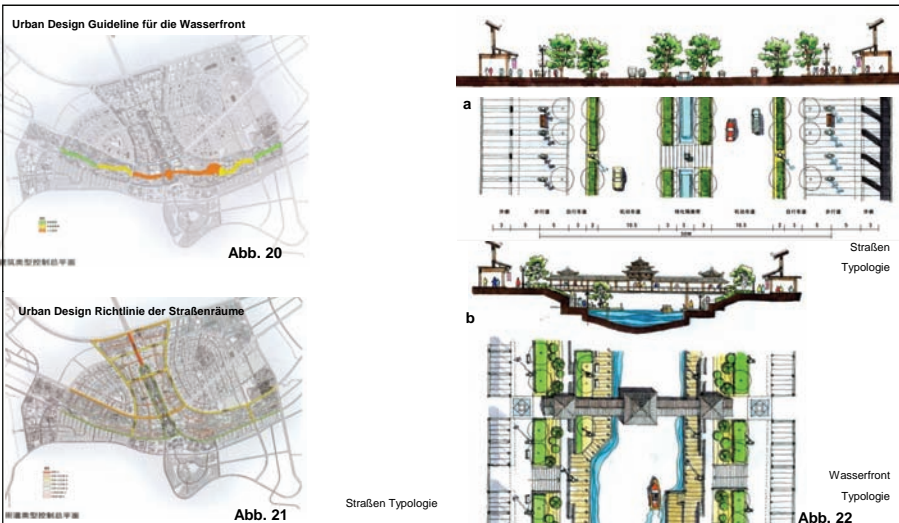
Entwicklung der **Richtlinien für das Tourismusgebiet** im west-östlichen Grünzug durch das ISA Stadtbauatelier in Zusammenarbeit mit Baum Architects aus Seoul und dem Yunnan Planungsinstitut aus Kunming mit gleichzeitiger Überprüfung der Stadtgestaltung des neuen Stadtzentrums.

II. Welche Interessengruppe

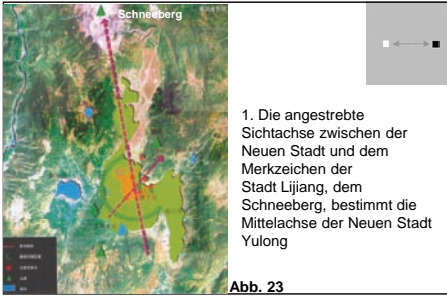
Die **Stadt Yulong**, die ein **Berater team** aus Seniorplanern- und architekten beauftragt hat, die Planung und den Bau der Stadt mit ihr zusammen zu beaufsichtigen. **Der Investor, die Jiangdong Gesellschaft**, hat seinerseits das **Yunnan Architektur Institut** aus Kunming beauftragt, zusammen mit der Jiangdong Entwicklungsgesellschaft die Arbeit der beauftragten Entwurfsbüros zu steuern und zu kontrollieren. Die **Entwurfsbüros**, insbesondere das Beijing Architecture Institut, Beijing, und das ISA Stadtbauatelier zusammen mit Baum Architects haben die inhaltliche Planungsarbeit geleistet, bzw. zu leisten, das Yunnan Provinz Architektur Institut ist in diesem Arbeitsprozess für die Prüfung der Realisierbarkeit und die rechtliche Genehmigungsmöglichkeit zuständig.



Urban Design Richtlinie



Entwurfsidee



Zentrum

- Der urbane Schwerpunkt - das Stadtzentrum - erstreckt sich entlang der **Haupt Nord-Süd Mittelachse**, an deren Ende das Regierungszentrum liegt. Der „grüne“ Schwerpunkt liegt am Wenbi See, in der Mitte des Viertels der Ferienressorts. Der Schwerpunkt des Wohnstadtteils liegt im Osten als lokales Stadtzentrum.
- Diese **unterschiedlichen Stadtzentren** werden durch das übergeordnete Grünzugsystem miteinander verbunden
- Die **urbane, Nord-Süd Mittelachse** mit parkartigen Grünanlagen einerseits, andererseits die landschaftlich gestaltete und mit urbanen Situationen verbundene **west-östliche zentrale Mittel Grünachse** ergeben eine Mischung aus vielfältiger urbaner und landschaftlicher Stadtlebensqualität.



Entwurf der Stadt

Bereiche

1. Die unterschiedlichen Bereiche - Tourismus-, Freizeitbereich, Wohnen, Zentrum und Regierung, Gewerbe- und Industriebereich sowie der Dorfbereich sind entlang des west-östlichen Grünzuges angeordnet - dadurch ist das Stadtleben eng mit dem Leben und der Natur verknüpft.
2. Die vorhandenen, alten Dorfstrukturen werden soweit wie möglich erhalten und in die neuen Stadtviertel integriert, um ein möglichst vielfältiges, aktives Stadtleben zu ermöglichen.

Wege

1. Die wichtigsten „WEGE“, sowohl in funktionaler als auch in mentaler Hinsicht, sind die Promenade entlang der zentralen Nord-Süd **Hauptachse**.
2. Daneben spielt die **west-östliche zentrale Mittelachse** als „Wegerlebnis“ eine zentrale Rolle.
3. Nicht nur als funktionale Verknüpfung aller wesentlichen Teile der Stadt, sondern auch als wichtigstes mentales **Identifikationsmerkmal** der Neuen Stadt Yulong dient die zentrale Promenade.

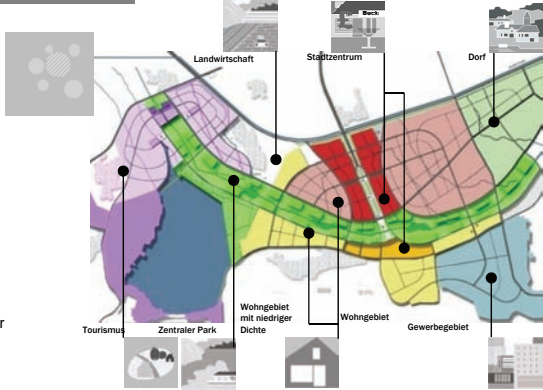


Abb. 28

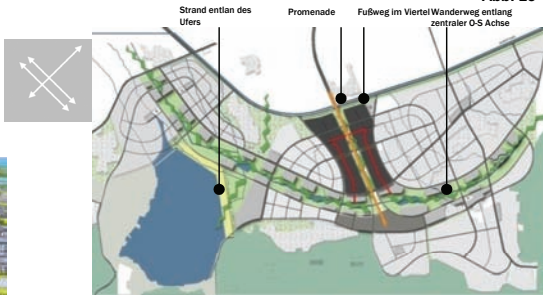


Abb. 30



Die Stadtsicht von Yulong

Abb. 29

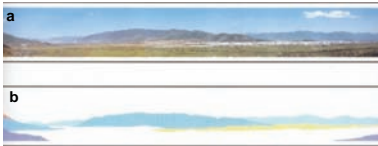
Silhouette

1. Die Höhenentwicklung der Gebäude der gesamten Neuen Stadt Yulong ist auf vier Geschosse begrenzt, ähnlich wie die historische Altstadt von Lijiang. Die Gebäude liegen damit unter der maximalen Baumwipfelhöhe; damit soll der Charakter der Gartenstadt gestärkt werden.
2. Die Merkpunkte in der ganzen Stadt, in Form der Gebäude, sind damit die Regierungsgebäude, die Stadthalle und das Luxushotel am Schnittpunkt der Zentralachse und des westlichen Grünzuges.
3. Die Gebäude beiderseitig der Hauptachse sind mit maximal vier Geschossen die höchsten, die sich unmittelbar daneben jeweils auf zwei-drei Geschosse reduzieren.
4. Entlang des Grünzuges beträgt die Bauhöhe durchschnittlich 2 Geschosse, die sich in den Randbereichen um ein Geschoss erhöhen können.



Abb. 31

- 1 Geschoss
- 2 Geschosse
- 3 Geschosse
- 4 Geschosse



Die Stadtsicht, Analyse von Lijiang



Abb. 32

Entwurf der Stadt: Zentrum



Abb. 33

Nutzung



1. Auf beiden Seiten der **Hauptachse (N-S)** befinden sich die Einkaufs- und Büronutzungen. An diese grenzen direkt die niedrigen Wohngebiete an.
2. Entlang des west-östlichen Grünzuges wechseln sich gemischte Nutzungsformen aus Verwaltung, Einkaufen, Dienstleistungen, Büros, Gewerbe, Tourismus und altem Dorf ab und schaffen eine lebendige urbane Lebensqualität.

Verkehr



1. Die wichtigste Außenverbindung zur Altstadt Lijiang und zur Autobahn erfolgt über die **zentrale Mittelachse (N-S)** und der **Ostzufahrt** der Neuen Stadt Yulong. Innerhalb der Neuen Stadt sind die **Ringstraße** und die **Ost-West Schnellstraße** die wichtigsten Verkehrsadern der Stadt, über die jedes Stadtviertel gut erschlossen wird.
2. Das Verkehrssystem beruht auf einer **Hierarchie von sieben unterschiedlichen Straßentypologien**; sie werden durch die Urban Design Richtlinien auch stadtgestalterisch definiert.
3. Das **Wasserkanaalsystem (mit der Wassfront Urban Design Guideline)** der Zentralachse, begleitet von Einkaufs-, Unterhaltungs-, und Freiflächnutzungen, trennt die Verkehrsnutzungen durch einen Grünpuffer und schafft einen linearen Platzcharakter. Örtliche Fußgängerbrücken im lokalem Stil erinnern an die traditionsreiche lokale Kultur der Naxi- Bevölkerung.

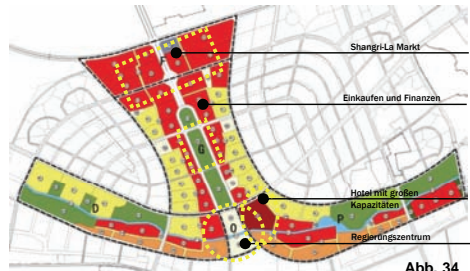


Abb. 34

- Wohnen I
- Einkaufen und Finanzen
- Hotel
- Gemischte Nutzung
- Park
- Platz
- Fußgängerzone
- Wasser
- Dorf
- Straßengrün
- Shuttle Bus Station



Abb. 35

Entwurf der Stadt: Zentrum

Gestaltung



Zentralachse

1. Das Stadtzentrum besteht aus einem **urbanen Einkaufsboulevard (N-S)** mit einer mittleren Kanal-Parkanlage und der **landschaftlich freier gestalteten Ost-Westachse**.
2. Diese beiden Achsen sind miteinander verflochten. Das **Regierungszentrum** wird mit der gegenüberliegenden 5 Sterne Hotelanlage als Höhepunkt der beiden Achsen gestaltet.
3. Die **beiden Hauptachsen** haben jeweils einen unterschiedlichen Charakter: die zentrale Hauptachse ist großmaßstäblich und hat einen urbanen Charakter, die Ost-West Achse hat einen grünen Charakter in einem kleinerem, vielfältigeren Maßstab.

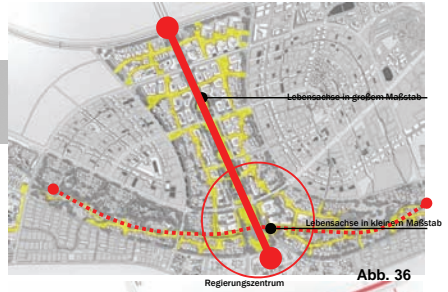


Abb. 36



Abb. 37

Raumfolge

1. Der lineare Mittelplatz der Stadt hat eine Länge von 1.400 und eine Breite von 100 Metern; dieser verknüpft die öffentlichen Einrichtungen der Stadt und repräsentiert diese - imagegebend - in einem eindrucksvollen, großen Maßstab.
2. Der ost-westliche Grünzug hat einen menschenbezogenen Maßstab, eine abwechslungsreiche Raumabfolge und spiegelt den traditionellen Raumcharakter der Altstadt von Lijiang in zeitgemäßer, verwandelter Form wieder.
3. Innerhalb der einzelnen Stadtquartiere gibt es deshalb ein vielfältiges System urbaner Subräume, die dem alltäglichen Leben eine besondere Qualität verleihen sollen.

1 Hauptachse - Linearer Park

2 5 Sterne Hotelanlage - Bindepunkt zwischen Achse und Band



Abb. 39



Abb. 38

Abb. 41



3 Tourismusgebiet - bandförmige Promenade

Abb. 40



4 Wohngebiet - abwechslungsreiche Nebenräume

Entwurf der Stadt: Zentrum

Tourismuszentrum

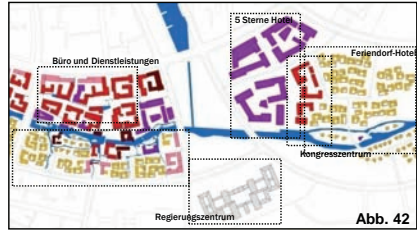


Abb. 42

1. Das **Unterhaltungsviertel** liegt an dem Schnittpunkt der Hauptachse und dem ost-westlichen Grünzug und besteht aus Einkaufsläden, Restaurants, Dienstleistungseinrichtungen, Luxushotel, Kongresszentrum mit Stadthalle und Ferienressort.
2. Die **Gebäudehöhe** liegt zwischen ein bis drei Geschossen, in Richtung der Hauptachse ansteigend. Die Gebäudeanlage des Luxushotels wirkt als Landmark der ganzen Neuen Stadt Yulong.
3. Die **Straßen- und Platzraumfolge** entspricht den Gestaltungsprinzipien der Altstadt von Lijiang. Die **Koexistenz** von moderner, gemischter Tourismusnutzung und abwechslungsreichen Stadträumsequenzen erzeugt eine spannungsvolle Stadtqualität.
4. Auf kleinem Raum entstehen so eine sehr **unterschiedliche, einprägsame Stadtqualität mit vielfältigen Stimmungen**, wie etwa ein lebendiges Einkaufsgebiet, ruhige Grünanlage mit Wasserstadtcharakter.



Abb. 43

Wohnsiedlung

(im Bau)



1. Mit dem Baubeginn im Mai 2005 wurden ca. 600.000 qm für ca. 150.000 Einwohner erstellt. Entgegen dem ursprünglichen Entwurf (des Beijing Architectur Institutes) wurde die Bebauungstypologie geändert und überwiegend aufgrund wirtschaftlicher Gründen in Zeilenbauweise geplant.
2. Entlang der Hauptstraße wird die Bebauungsfront durch Gebäude für Geschäfts- und Büronutzungen geschlossen und der öffentliche Raum mit Grün, Wasser und Fußgängerbereichen gestaltet. Die innere Erschließung der Wohnsiedlung erfolgt durch ein Fußwegesystem, das wanderwegeartig alle Wohngruppen - halbgeschlossene Zeilenhausgruppen - miteinander verbindet. Für einige Zeilenhausgruppen gibt es Geh- und Sichtverbindungen zu den Grünräumen und Sichtbezüge auf die Gebirgslandschaft. Die Hierarchie der öffentlichen Räume ist aber durch dieses Bebauungsprinzip schwach ausgebildet.
3. Der Stadt- oder Reihenhaustyp hat einen vorderen und einen hinteren Garten. Eigentlich ist im traditionellen Hofhaus der Hof der Mittelpunkt des Familienlebens. Aber durch wirtschaftliche Zwänge - begrenzte Grundstücksgrößen und Geschossflächenbegrenzungen wurde das ursprüngliche, nach innen orientierte Raummodul aufgegeben. Die Architektursprache hat den traditionellen Gebäudestil vereinfacht weitergeführt und mit modernen Architekturelementen neu interpretiert.



Abb. 44



Eine moderne Wohnsiedlung mit lokalen Wohnstilen

Abb. 45

Entwurf der Stadt: Archi. & Landschaft

Landschaft

1. Das „Gesicht“ der Stadt ist Grün; als südlicher „Vorgarten“ der urbanen Altstadt von Lijiang spielt die Durchgrünung der Stadt eine wichtige Rolle für das Stadtbild.
2. Das Grün- und Wassersystem ist auch Teil der ökologischen Konzeption der Neuen Stadt, die als Gartenstadt so weit wie möglich auch ökologischen Standards folgen soll.
3. Die umgebende Landschaft ist stark mit den öffentlichen Räumen der Neuen Stadt verflochten; das Kanal- und Grünssystem ist netzförmig ausgebildet und erstreckt sich bis zu jedem einzelnen Gebäudeblock.



Wenbi See

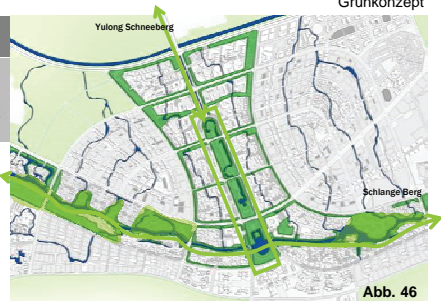
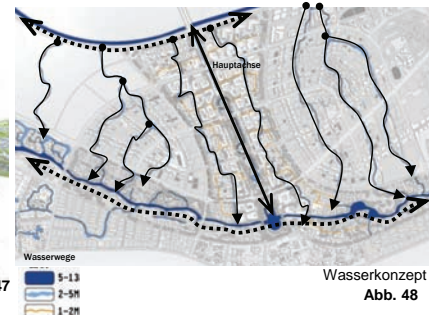


Abb. 46

Perspektive



Abb. 47



Wasserkonzept

Abb. 48

Die Verwandtschaft zwischen der Stadt Lijiang und der Neuen Stadt Yulong (Wetterbewerbsphase):
Bautradition in neuem Stil.

Architektur

1. Die Altstadt von Lijiang repräsentiert, einerseits mit der außergewöhnlichen Qualität der Gebäude und andererseits durch die Straßen und Plätze der öffentlichen und halböffentlichen Räume insgesamt, das hohe Niveau traditioneller chinesischer Architektur und Städtebaukunst. Dies führt somit zu einem einmaligen harmonischem Stadtbild.
2. In der früheren Studie und der internationalen Wettbewerbsarbeit zur Entwicklung des stadtgestalterischen Masterplanes wurde das historische Vorbild der Stadt Lijiang als Inspiration für die Neue Stadt benutzt und daraus zeitlose Gestaltungsprinzipien abgeleitet, unter anderem:
 - **Straßenraumelemente** wie Steinböden, Wasserkanäle und Wasserbecken, Verbindungsstege, Pflanzen und Bäume
 - **Fassadengliederung, Fassadenöffnungen und Fassadendetails:** Material und Farbe der alten Stadt als Stilelemente der Naxi-Minderheit
 - **Die Gebäudeproportionen** einerseits, die lebendige **Ausbildung des öffentlichen Raumes** andererseits mit Vor- und Rücksprüngen, Straßen und Platzfolgen bei häufiger Nutzungsmischung.
3. Die Gebäude folgen einer vorgegebenen, aber variantenreichen Gebäudetypologie, die den traditionellen Gebäudetyp in moderner Form weiterentwickelt, so dass dieser moderne Läden-, Büro- und Wohnungsgrundrisse mit den traditionellen Architektur- und Gartengestaltungselementen verbindet.



Abb. 49



Abb. 50

III. Besondere Beispiele 特别实例

1. Harlow, England

- Costain, Sir Richard:** Challenge of the New Towns (With Particular Reference to Problems and Opportunities Met in the Development of Harlow, England). In: British Affairs, H. 2, Sep. 1958, S. 103-106
- Cullen, Gordon:** New Harlow. Plans for Proposed New Town. In: Architectural Review, Vol. 88, H. 3. 1948, S. 56
- Fisher, John L.:** Harlow New Town a Short History of the Area Which It Will Embrace, California: Harlow Development Corporation, 2009
- Furlong, Monica:** Harlow New Town. In: Spectator, No. 6901, 1960
- Gibberd, Frederick:** Harlow, Publications for Companies, Cutting Hill House, Benington Stevenage 1980
- Gibberd, Frederick:** Harlow New Town: a plan prepared for the Harlow Development Corporation, Ort: Harlow Development Corporation, 1952
- Gibberd, Dredrick:** Housing- At Harlow New Town. In: Architects Journal, Vol.136, 1962, S. 375-379
- Hamnett, Victor:** Progress in the New Towns. Harlow. In: Journal of the Royal Institution of Chartered Surveyors, Vol. 33, 1954, S. 477-483
- Harlow, Council:** Performance. Matters Best Value Performance Plan, 2004/05
- Harlow, Council:** Harlow's action plan for the year 2020
- Harvey, B. Hyde:** The Application of the New Towns Concept. 2- Harlow New Town, Great Britain. In: International Union of Local Authorities Quarterly, Vol.10, 1958, S. 428-431
- Jones, Ken:** A New-Town Centre. In: Town and Country Planning. Vol. 33, 1965, S. 101-103
- Joseph, Sir Keith:** "Harlow and Stevenage Asked to Study Expansion". In: Surveyor, Vol. 121, 1962, S. 354-355
- Harlow District Council:** Harlow: A Comparison with Essex: 2001 Census, 2003
- Harlow Council:** Harlow 2020, Harlow Council Communication Service, 2001
- www.roysharlow.co.uk/
- www.harlow.gov.uk/
- www.harlowtown.net/
- www.proviser.com/regional/local_authorities/harlow/
- www.newtowns.net/newtowns/Members/Harlow
- www.luphen.org.uk/public/2005/2005river_stort.htm

Abb. 1:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 6; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	6
Abb. 2:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 12.....	7
Abb. 3:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 10; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	8
Abb. 4:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 37.....	10
Abb. 5:	a: ODPM Publications: Update: Delivering Sustainable Communities magazine, 2003; b: www.odpm.gov.uk/housing , S. 12.....	11
Abb. 6:	a: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 297; b: http://www.harlow.gov.uk/about_the_council/council_services/community_and_customer_service/c ommunity_leisure_cultural/leisure_sport_arts_culture_an/arts/community_arts_groups/dance_group ps.aspx	11
Abb. 7:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 37.....	12
Abb. 8:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 54, 55; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	12
Abb. 9-11:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 54, 55; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	13
Abb. 12:	Eigene Darstellung.....	14
Abb. 13:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S.54, 55; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	14
Abb. 14:	a: http://blog.jacobbermerick.com/tag/waterfalls/ ; b: http://www.waterscape.com/in-your-area/essex/harlow ; c: http://www.greenline.co.uk/harlow-town-guide/	14
Abb. 15:	Harlow City, Essex Country Council: Heritage Trail & the Sculpture- Cycle Tracks in Harlow, www.harlowbug.info	14
Abb. 16:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 2.....	15
Abb. 17:	a: http://www.bbc.co.uk/essex/content/image_galleries/harlow_gallery.shtml?1 b: http://www.flickr.com/photos/24018267@N00/6837088582/sizes/l/in/photostream/	15
Abb. 18:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 297.....	15
Abb. 19-21:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 54, 55; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	16
Abb. 22:	a: Harlow City, Essex Country Council: Heritage Trail & the Sculpture- Cycle Tracks in Harlow, www.harlowbug.info ; b, c: http://www.visitharlow.com/places-to-visit-things-to-do/harlow-sculpture-collection/the-collection ; d: http://www.henry-moore.org/works-in	

	public/world/uk/harlow/water-gardens/harlow-family-group-1954-55-lh-364.....	17
Abb. 23:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 38.....	17
Abb. 24:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 43.....	17
Abb. 25:	a: http://www.markridgwell.co.uk/Albums/2001/2001-05-10_Harlow_Town_Park/Harlow_Town_Park_-_Snow/ ; b: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 34.....	17
Abb. 26-27:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 52; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	18
Abb. 28:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 138; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	19
Abb. 29:	a: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 138; Bemerkung: grafische Bearbeitung; b: Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 324; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	19
Abb. 30:	a: http://www.pilotcities.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=53&Itemid=36 ; b: Eigene Abbildung	19
Abb. 31:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 138; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	20
Abb. 32:	a: http://andrew-johnson.org/2011/03/02/regeneration-of-harlow-market/ ; b: Harlow Council: Harlow 2020, 2001, S. 8; c: Eigene Abbildung; d: http://www.harlowtown.com/Harlow.htm ; e: Eigene Abbildung; f: http://www.harlowtown.com/Harlow.htm ; g: Harlow Council: Harlow 2020, S. 10	20
Abb. 33:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 33.....	21
Abb. 34:	a: http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/england/harlow_housing_r200511_r2.jpg ; b: http://www.flickr.com/photos/mskadu/12826854/in/photostream/ ; c: http://www.harlow.gov.uk/about_the_council/council_services/environment/covenant_control.aspx...	21
Abb. 35:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 99.....	22
Abb. 36-37:	Gibberd, Frederick: Harlow, 1980, S. 99; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	22
Abb. 38:	Google Earth, Image@2005 DigitalGlobe.....	22
Abb. 39:	a, b, d: http://www.pioneerwest.net/nomad/harlow2.html ; c, e: Harlow Council: Harlow 2020, Harlow Council Communication Service, 2001.....	23
Abb. 40:	a: http://www.harlowtown.com/Harlow.htm ; b: http://www.harlowwildlife.org.uk/tpug/index.htm ; c: http://www.luphen.org.uk/public/2005/2005river_stort.htm ; d: John Allen: Water Gardens in Harlow Town Park - geograph.org.uk - 403439.jpg; e: http://www.harlowstar.co.uk/News/Harlow-Council-seeks-residents-views-on-Town-Park-proposals-20102011.htm	23

2. Cergy, Frankreich

- Auclair, Vanoni:** France. National Spatial Developments, <http://repositories.cdlib.org/escholarship>
- Barthélémy, Michelangeli and Trannoy:** Using Housing Price Index to Measure Urban Renovation Policy in Paris, Università Commerciale Luigi Bocconi, Econpubblica, Paris: Centre for Research on the Public Sector, 2004
- CARLO,** Laurence de: Reducing Violence in Cergy or Implementing Mediation Processes in Neighborhoods near Paris, 2002
- Charre,** Alain: Citylab: Review of Urban Design and Planning - Paris extra-muros Cergy-Pontoise-Toyko-Shanghai-Doi Tung, Beigien, 2005
- Communauté D'Agglomération:** Cergy-Pontoise 2020
- Etablissement Public D'aménagement De La Ville Nouvelle De Cergy-Pontoise & Institut Francais D'architecture.** Paris: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, Editions Moniteur Images, Paris, 1989
- Etablissement Public D'Aménagement de Cergy-Pontoise:** Cergy-Pontoise, Paris, 1999
- Etablissement Public D'Aménagement de Cergy-Pontoise & Danikaravan:** Axe Majeur. Cergy-Pontoise. In: Beaux Arts Special, Issue 35 F
- Etablissement Public D' Aménagement de Cergy Pontoise:** Beaux Arts Magazine- Axe Majeur Cergy-Pontoise, Paris, 1994
- Etablissement Public D' Aménagement de Cergy Pontoise:** Cergy-Pontoise- Une Ville Bien Dans Son Temps, Paris, 1994
- Etablissement Public D' Aménagement de Cergy Pontoise:** Cergy-Pontoise: A Town in its Time, Paris, 1994
- Gabriele Tagliaventi:** The city of the Chancellor, or the polycentric model of the city within the city for Europe in the 21st century. <http://www.avoe.org/>
- LALIGANT** Sophie: SUBURBAN FOREST OR FOREST-RINGED CITY, La perception de la forêt, Paris 25, 26, and 27 November 2002
- Pletsch,** Alfred: Paris im Wandel, Verlag Moritz Diesterweg, Frankfurt, 1989
- Province of Flevoland:** Getting to the bottom of Flevoland, Evers Litho en Druk, 2002
- Restany,** Pierre: Dani Karavan. L'Axe Majeur Cergy-Pontoise, La Documentation Francaise, 1987
- HdA Dokumente zur Architektur 2: Experiment Stadt, Graz, 1994
- Tank** Hannes: Paris auf dem Weg ins Jahr 2000
- Town of Cergy:** Contrats d'objectifs [Housing operation, objective contract] Opération Habitat, Cergy, France: Service of Public Housing, 1998
- Tourisme-Seine- Et- Marne; Connte Regonal dn Tourisme:** Informations- Reservations: Villes Nouvelles en Ile- de-France, 1999
- Warnier,** Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004
- www.cergypontoise.fr
- Interview mit Herr Bertrand Warnier,** Stadtamtchef von Cergy Pontoise

Abb. 1:	Tourisme Seine-et-Marne: Villes Nouvelles, S. 1.....	26
Abb. 2:	Etablissement Public D' Aménagement Cergy Pontoise: Cergy-Pontoise- Une Ville Bien Dans Son Temps, 1994, S. 21.....	26
Abb. 3:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 132.....	27
Abb. 4:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 51.....	27
Abb. 5:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 60.....	28
Abb. 6:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 27; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	28
Abb. 7:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 45.....	30
Abb. 8:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 39.....	31
Abb. 9:	Institut Francais D'architecture. Paris : Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 38.....	32
Abb. 10:	Eigene Darstellung.....	32
Abb. 11:	Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 15....	32
Abb. 12-14:	Eigene Darstellung.....	33
Abb. 15:	Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 13....	34
Abb. 16:	Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 12.....	34
Abb. 17:	Eigene Darstellung.....	34
Abb. 18:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 53.....	34
Abb. 19:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 120.....	35

Abb. 20:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 31.....	35
Abb. 21:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 139.....	35
Abb. 22:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 89.....	35
Abb. 23-24:	Eigene Darstellung.....	36
Abb. 25:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004.....	36
Abb. 26:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 106.....	36
Abb. 27:	www.actucergy.fr.....	36
Abb. 28:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 94.....	37
Abb. 29:	Institut Francais D'architecture. Paris: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 133.....	37
Abb. 30:	a: Institut Francais D'architecture. Paris: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 133; b: Etablissement Public D' Amenagement Cergy Pontoise: Cergy-Pontoise- Une Ville Bien Dans Son Temps, 1994, S. 22; c: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise & Danikaravan: Axe Majeur. Cergy-Pontoise, S. 19; d: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise & Danikaravan: Axe Majeur. Cergy-Pontoise.....	37
Abb. 31:	a: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 80; b: Eigene Abbildung; c: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise & Danikaravan: Axe Majeur. Cergy-Pontoise, S. 18; d: Etablissement Public D' amenagement De La Ville Nouvelle De Cergy-Pontoise & Institut Francais D' architecture: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 133; e: Etablissement Public D' Amenagement de Cergy Pontoise: Beaux Arts Magazine- Axe Majeur Cergy-Pontoise, 1994, S.18.....	37
Abb. 32:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 76.....	38
Abb. 33-34:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 76; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	38
Abb. 35:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 76; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	38
Abb. 36:	a: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 11; b: Etablissement Public D' Amenagement de Cergy Pontoise: Beaux Arts Magazine- Axe Majeur Cergy-Pontoise, 1994, S. 38; c: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise & Danikaravan: Axe Majeur.Cergy-Pontoise, S. 38; d: Etablissement Public D' amenagement De La Ville Nouvelle De Cergy-Pontoise & Institut Francais D' architecture: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989 S. 121.....	39
Abb. 37:	Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 76; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	39
Abb. 38:	Eigene Abbildung.....	39
Abb. 39-40:	Institut Francais D'architecture. Paris : Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 126.....	40
Abb. 41:	Etablissement Public D' Amenagement Cergy Pontoise: Plan de Cergy Pontoise 1/10000, 1987.....	41
Abb. 42:	a: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise & Danikaravan: Axe Majeur. Cergy-Pontoise, S. 19; b: http://www.cergypontoise.fr/jcms/fv_6401/les-aides-au-logement ; c: http://www.cergypontoise.fr/jcms/c_7342/logements-etudiants	41
Abb. 43:	Etablissement Public D' Amenagement Cergy Pontoise: Plan de Cergy Pontoise 1/10000, 1987.....	41
Abb. 44:	Institut Francais D'architecture. Paris: Cergy-Pontoise. Vingt ans d'aménagement de la ville. 1969-1989, 1989, S. 47.....	42
Abb. 45:	a, b: Warnier, Bertrand: Cergy-Pontoise. Du Projekt à la Réalité, 2004, S. 15; c, d: http://www.tourisme-urbain.com/FicheMembre.aspx?MembreID=28	42
Abb. 46:	a, b, d: Eigene Abbildung; c, e, f, g, h: Etablissement Public D' Aménagement de Cergy-Pontoise: Cergy-Pontoise, 1999, S. 10.....	42

3. Almere, Niederlande

- Becker, Jung, Schmal:** Neue Urbanität: Europäischer Städtebau im 21. Jahrhundert, Salzburg: Pustet, 2008
- Berndt, Petra** Heidrun: Lernen von Almere. In: Bauwelt, H. 28 / 29, 1992, S. 1613
- Feireiss, Kristin:** Dutchtown Almere. Office for Metropolitan Architecture, [exhibition Aedes East Forum, 4. September bis 8. Oktober 2000], Aedes, Berlin, 2000
- Gemeente Almere:** City Centre A to Z, 2005
- Gemeente Almere:** Economie in Almere, 2005
- Gemeente Almere:** For me, Almere is....., 2005
- Gemeente Almere:** Welcome in Almere, 2004
- Gemeente Almere:** Setting up your Business in Almere, 2004
- Gemeente Almere:** Ontwikkeling Centrum Almere Buiten
- Gemeente Almere:** Balanced Growth. The Netherlands fifth largest city of tomorrow, 2001
- Gemeente Almere:** Werkstad - Almere Poort. wonen, werken, winnen, 2001
- Hans Wolfgang Hoffmann:** Vom Irgendwo ins Überall. In: Berliner Zeitung, 04.12.1999
- Huisman, Kasimir:** Almere. the Birth of Transit City, In: Exhibitions International, 2001
- Jessen** Johann usw.: Stadtmachen.eu, Urbanität und Planungskultur in Europe, Wüstenrot Stiftung (Hg.), Stuttgart: Karl Krämer Verlag
- Kay, Jane** Holtz: In Holland, the pressures of American-style urban sprawl, The Christian Science Monitor from the October 03, 2002
- Klaus Englert:** Transformation einer Retortenstadt. In: Neue Zürcher Zeitung, 02.04.2004
- Nationale Woningraad:** Grensverleggend bouwen, 1992
- Nationale Woningraad:** Bouwen en wonen in de jaren negentig, 1990
- Nawijn, K. E.:** Almere new town: the dutch polder experience; city for people by people, IJsselmeer Polders Development Authority, 1979
- Powell, Kenneth:** City Transformed: Urban Architecture At The Beginning Of The 21st Century, The Neues Publishing Company, 2000
- Provincie Flevoland:** De rode draad door Flevoland, 1999
- Provincie Flevoland:** Fakten und Zahlen des Zuiderzeeprojektes, 1998
- Sebastian, Rizal:** Multi-architect design Collaboration on Integrated Urban Complex Development in the Netherlands. In: J. of Design Research, Vol. 3, H. 1, 2003
- Soeters, Hertzberger, Weeda:** Lernen von Almere- Impressionen vom holländischen Siedlungsbau. In: Bauwelt, H. 29/29, 1992
- Weich, John:** Almere: Last Exit to Utopia. In: Blueprint -London- Peter Murray, H. 206, 2003, S. 52-59
- Isselmeerpold in Wort und Bild: Ungeahnter Raum, Staatlichen Dienststelle IJsselmeerpolder in Lelystad, Planung und Formgebung
- www.planum.net/4bie/projects.htm
- www.almere.nl/
- Unterlage direkt von Dr. H. Zondag, Urban Planner, Section Spatial Planning, Directorate of Urban Development

Abb. 1:	Gemeente Almere: Werkstad - Almere Poort. wonen, werken, winnen, 2001, S. 1.....	44
Abb. 2:	Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002, S. 70.....	45
Abb. 3-4:	Gemeente Almere: Werkstad - Almere Poort. wonen, werken, winnen, 2001, S. 1; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	46
Abb. 5:	Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002, S. 75.....	48
Abb. 6:	Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002, S. 75.....	50
Abb. 7:	Gemeente Almere: Setting up your Business in Almere, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	50
Abb. 8-11:	Gemeente Almere: Setting up your Business in Almere, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	51
Abb. 12-14:	Gemeente Almere: Setting up your Business in Almere, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	52
Abb. 15:	Gemeente Almere; Eurowoningen; MAB: Q Team, 2003.....	53
Abb. 16:	Gemeente Almere: For me, Almere is....., 2005.....	54
Abb. 17:	http://www.nhit-shis.org/theatre-and-arts-centre-de-kunstlinie-in-almere-by-sanaa-architect/02-almere-theatre-exterior-architecture-facade/.....	54

Abb. 18:	Eigene Darstellung.....	54
Abb. 19:	a: http://www.geertfotografieert.nl/2007/almere/pano/weerwater.htm ; b, c, d: Eigene Abbildung; e: hvbemmel: Selected for Google Earth - ID: 21963820 f: http://www.nieuwbouwwijzer.nl/Almere/2796/Waterhoven-Almere/	54
Abb. 20:	a, c: http://www.mab.com/en/projects/Pages/default.aspx ; b: http://www.santibri.nl/retail.html	55
Abb. 21-22:	Gemeente Almere: City Centre A to Z, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	55
Abb. 23:	Gemeente Almere: City Centre A to Z, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	55
Abb. 24-25:	Eigene Abbildung.....	56
Abb. 26:	Gemeente Almere: City Centre A to Z, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	56
Abb. 27:	Landkarte von „Flevoland Zuidelijk gedeelte uitgegeven agrarische bedrijven 1996“ Scale 1:50.000.....	57
Abb. 28-30:	Eigene Abbildung.....	57
Abb. 31:	Landkarte von „Flevoland Zuidelijk gedeelte uitgegeven agrarische bedrijven 1996“, Scale 1:50.000.....	58
Abb. 32:	a, b: http://www.amorgos.nl/zeilvakantie/praktijktocht-theoretische-kustnavigatie	58
Abb. 33:	a: Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002, S. 78; b, c: Eigene Abbildung;.....	58
Abb. 34:	a: http://fy.wikipedia.org/wiki/Ofbyld:Almere_Haven_sintrum_42.JPG ; b: http://www.nlwandel.nl/Album/NS-Pampushout%20(Almere)/slides/28%20Almere-Haven,%20centrum.html ; c: Eigene Abbildung;.....	58
Abb. 35:	Eigene Abbildung.....	58
Abb. 36:	http://www.youropi.com/nl/almere-11415	59
Abb. 37:	Gemeente Almere: Bouw/Woonexpo Almere 2001.....	59
Abb. 38:	a: http://nieuwbouw.com/projecten/nederland/Flevoland/Almere/project_16685/droom-3.asp?NAV=02 ; b, c: Eigene Abbildung; d: http://www.travelandleisure.com/articles/the-city-of-the-future	59
Abb. 39:	Berndt, Petra Heidrun: Lernen von Almere, 1992, S. 1613.....	59
Abb. 40:	http://www.e-architect.co.uk/holland/almere_olympiakwartier.htm	59
Abb. 41:	Eigene Abbildung.....	60
Abb. 42:	Gemeente Almere: City Centre A to Z, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	60
Abb. 43:	a, b, i: Gemeente Almere: City Centre A to Z, 2005; c, d, e, f, g, h, j: Eigene Abbildung.....	60
Abb. 44:	Province of Flevoland: Getting to the bottom of Flevoland, 2002, S. 79.....	60
Abb. 45:	a, c, f: Eigene Abbildung; b, d. Gemeente Almere: Welcome in Almere, 2004; g: http://paulbaines.co.uk/2009/10/sex-drugs-guns-and-sculpture/ ; h: http://www.panoramio.com/photo/16678398 ; i: http://flickrhivemind.net/Tags/jansnoeck/Interestingm	61
Abb. 46:	a: Gemeente Almere: For me, Almere is. ..., 2005; b: http://www.vlotburg.nl/en/news/index.php?id=706 ; c: http://courses.umass.edu/latour/2010/almere/index.html ; d: Eigene Abbildung.....	61

4. Kirchsteigfeld, Deutschland

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Nutzungsmischung im Städtebau, 2000

Free Planungsgruppe Berlin GMBH: Zwischenbericht zur Rahmenplanung Kirchsteigfeld Potsdam- Drewitz, 1997

Anne Stollenwerk: Das Kirchsteigfeld in Potsdam- Entstehung eines europäischen Stadtteils, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, Bonn 2004

R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, Bensheim 1997

R. Krier: TownSpaces- Contemporary Interpretations in Traditional Urbanism, Birkhäuser. Basel, Berlin, Boston 2007

Im Berliner Umland: neue Wohnsiedlungen Groß Glienicke, Kirchsteigfeld, Gartenstadt Falkenhöh. Wohnungspolitik Ost. In: Bauwelt 41/1995.

Taylor and Francis: HRH The Prince of Wales Peter Neal: Urban Villages and the Making of Communities, 2003

Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld- Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993

www.grothgruppe.com

www.krierkohl.com

www.potsdam-abc.de

Interview mit ehrmaliger Stadtplanungsamtchef Roehbein, und die Unterlage des Stadtplanungsamts

Abb. 1:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 16; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	63
Abb. 2:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 17.....	63
Abb. 3-4:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997.....	64
Abb. 5-7:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	65
Abb. 8:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 12; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	66
Abb. 9:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 13.....	67
Abb. 10:	R. Krier: TownSpaces- Contemporary Interpretations in Traditional Urbanism, 2007, S. 84.....	67
Abb. 11:	R. Krier: TownSpaces- Contemporary Interpretations in Traditional Urbanism, 2007, S. 87.....	67
Abb. 12:	a, b: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 118.....	67
Abb. 13:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 9.....	67
Abb. 14-15:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 12; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	68
Abb. 16-17:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 76, 86.....	69
Abb. 18:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 12; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	70
Abb. 19-20:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 66, 70.....	70
Abb. 21-22:	Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 12; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	71
Abb. 23:	a, b: http://www.potsdam-abc.de/verzeichnis/objekt.php?mandat=16055 ; c: http://www.archkk.com/portfolio/kirchsteigfeld-potsdam/	71
Abb. 24:	a, b: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 123, 124.....	72
Abb. 25:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 131.....	72
Abb. 26:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld- Eine Stadt entsteht, 1997; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	72
Abb. 27:	a, b, c: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 110; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	73
Abb. 28:	Anne Stollenwerk: Das Kirchsteigfeld in Potsdam - Entstehung eines europäischen Stadtteils, 2004, S. 19.....	73
Abb. 29:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 106, 107; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	74
Abb. 30:	R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 125.....	74

Abb. 31:	a: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 109; b: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 115; c: http://housing.dongjak.go.kr/example.do?method=getView&nno=14&fcnt=1&pageNum=1&gscd=GS0021&fgscd=null&grp=5&openMenu=1&subMenu=5&src=&src_temp=&sp_w=&org.apache.struts.taglib.html.TOKEN=0eecd5b5196b310bdb9440d7d2a200fa
Abb. 32:	a, b: Unternehmensgruppe Groth+Graafls: Kirchsteigfeld-Projekt Potsdam, Brandenburg, 1993, S. 15; c: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 98, 99; d: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 199.....
Abb. 33:	a: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 115; b: Eigene Abbildung; c, d, e: R. Krier, Ch. Kohl: Potsdam Kirchsteigfeld - Eine Stadt entsteht, 1997, S. 119

5. Shenzhen Stadt, 中国深圳

Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Master Plan (1996-2010). 深圳市人民政府: 深圳市城市总体规划 (1996-2010)

Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Immediate Plan (2003-2005). 深圳市人民政府: 深圳市近期建设规划 (2003-2005)

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute: Theme Report of Shenzhen City Master Plan Review and Countermeasures- Expansion and Intergration, Shenzhen in the Year 2005. 深圳市规划与国土资源局, 深圳市城市规划设计研究院: 深圳市城市总体规划检讨与对策主题报告——深圳 2005 拓展与整合

Shenzhen Urban Planning and Design Institute: Shenzhen City Master Plan Review and Immediate Plan, 2003. 深圳市城市规划设计研究院: 深圳市城市总体规划检讨与近期建设规划, 2003

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Shenzhen Territorial Planning for Shenzhen (2020), 2002. 深圳市规划与国土资源局: 深圳市国土规划 2020, 2002

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Shenzhen Futian District Plan (1998-2010). 深圳市规划与国土资源局: 深圳市福田分区规划 (1998-2010)

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Technical Requirements of Shenzhen Urban Design Guidelines. 深圳市规划国土局: 深圳市城市设计指引技术规定

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Technical Requirements For The Preparation of Shenzhen Urban Design. 深圳市规划国土局: 深圳市城市设计编制技术规定

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study. 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究

Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Central Area Design and Architectural Design of Shenzhen, 1996-2002 Series. Beijing: China Architecture & Building Press, 2002. 深圳市规划与国土资源局: 深圳市中心区城市设计与建筑设计 1996-2002 系列丛书, 中国建筑工业出版社, 2002

Chen, Hong: Private Observation of Major Decisions and Events in Shenzhen, 1979-2000, Wuhan: Changjiang Literature Press, 2006. 陈宏: 1979-2000 深圳重大决策和事件民间观察, 长江文艺出版社, 武汉, 2006

Chen, Hongmin: The Formation of a Transborder Metropolitan Region: Growth of Cross-border commuting between Hong Kong and Shenzhen. Internal and External Metropolitan Area Development Report. Shanghai: Shanghai Joint Publishing, 2007. 陈宏民: 跨境香港与深圳之间的通勤: 一个跨国界大都市区的形成. 中外都市圈发展报告, 上海三联书店, 2007

Chen, Xiao: Inhabitation Styles of Shenzhen City Dweller. In: China News Weekly, 2006.05.25. 陈晓: 深圳城市人的几种栖居方式, 中国新闻周刊, 2006.05.25.

Dai, Xiaoping; Chen, Hongchun: Origin and countermeasures of Shenzhen Old City Renovation. In: Urban Focus, 2001.05. 戴小平, 陈红春: 深圳市旧城改造的由来及对策, 城镇聚焦, 2001.05

Gu, Huida: A Swift-Rising Town - Shenzhen Special Economic Zone Development. International Urban Development Association, the 17th International Conference-New Town Experience, Xianggang, 1993.09.30.

顾汇达: “一夜崛起之城”——深圳经济特区的城市发展 (国际城市发展协会第 17 次国际会议暨新市镇经验会议香港), 1993 年 09 月 30 日

Gu, Huida: The Retrospect and Prospect of Shenzhen Urban Plan. Cross-strait Construction Business Academic Conference, 1997.04. 顾汇达: 深圳城市规划的回顾与展望, 中国城市规划学会代表团赴台湾参加“两岸营建事业学术交流研讨会”论文, 1997 年 04 月

Guo, Sujun; Xu Hong: The developing course, status and trend of Shenzhen Statutory Plan. In: Planners, 2007, 6. 郭素君, 徐红: 深圳法定图则的发展历程、现状与趋势, 规划师 2007 年 06 期

Jiang, Juntao: Space Evolution of Shenzhen Urban Central District. In: Urbanism and Architecture, 2005, 5. 蒋峻涛: 深圳城市中心区的空间演进, 城市建筑, 2005 年第 5 期

Jiang, Tanyu: Economic and Social Survey of Shenzhen. Shenzhen: People's Press, 2007. 江潭瑜: 深圳经济社会调查人民出版社, 2007

Le, Zheng: Shenzhen Economic Development Report (2008). Shenzhen: Social Sciences Academic Press, 2008. 乐正: 深圳经济发展报告 (2008), 社会科学文献出版社, 2008

Li, Luoli: Total Innovation and Harmonious Development of Shenzhen. Beijing: China Economic Press, 2006. 李罗力: 定位深圳的全面创新与和谐发展(2004\2005 中国脑库研究报告), 中国经济出版社, 2006

Liu, Yonghong: Some Suggestions on Urbanization Policies Outside Shenzhen Special Zone. In: Development

of Small Cities & Towns, 2005, 9. **刘永红**: 对深圳特区外城市化政策实施的若干建议, 小城镇建设, 2005 年第 9 期。

Qian, Zhenghan; **Shi Yuan**: An Analysis of barriers to Shenzhen-Hongkong Urban Construction and cooperation. In: Planning and Observation, 2005, 1. **钱征寒, 施源**: 深港城市建设合作的障碍分析, 规划与观察, 2005 年第 1 期

Schryen, Rainer: Hong Kong und Shenzhen. Entwicklungen, Verflechtungen und Abhängigkeiten. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung, Hamburg: Institut für Asienkunde Hamburg, 1991

Shen, Yong; **Cao**, Jie: On The Implementation of Town Planning in Rapidly Urbanizing Regions-To begin with the Compilation of Shenzhen Longgang Town Plan (adjusted). In: Small Town Planning, 2001, 7. **谌勇, 曹捷**: 谈快速城市化地区村镇规划的实施--从编制深圳市《龙岗镇镇域规划(调整)》方案谈开去, 小城镇规划, 2001 年第 7 期

Sima, Xiao; **Li**, Fan; **Lv**, Di: Create the Image of Shenzhen Centre District of the 21st century. In: Chinese and Foreign Real Estate Times, 1996, 7. **司马晓, 李凡, 吕迪**: 塑造 21 世纪的深圳城市中心形象, 中外房地产导报, 1996 年第 7 期

Tan, **Weining**: A Speculative Discussion on Economic and Social Problems in Transformation and Renewal of Shenzhen City, <http://www.upr.cn/> 1998. **谭维宁**: 深圳城市更新改造中经济和社会问题的思辨, 1998. <http://www.upr.cn/>

Vöckler, Kai; Dirk, Luckow: Städte des 21 Jahrhunderts. Peking, Shanghai, Shenzhen: Campus Verlag, 2000

Wang, Wuyi: Global Change-Urbanization and Health, Beijing: China Meteorological Press, 2006

Wang, Fuhai: From Planning System to Planning Institution - An Analysis of Shenzhen Urban Planning Process. In: City Planning, 2000, 24(1). **王富海**: 从规划体系到规划制度——深圳城市规划历程剖析, 城市规划 2000 年 24 卷 1 期

Wang, Fuhai; **Li**, Guicai: REVIEW FOR THE PLANNING OF SHENZHEN IN THE PAST 20 YEARS AND ITS PERSPECTIVES. In: City Planning, 2000, 8. **王富海, 李贵才**: 对深圳城市规划特点和未来走向的认识——写在深圳特区成立 20 周年之际, 城市规划, 2000 年 08 期

Wang, Fuhai; **Li**, Guicai: The Significance of Shenzhen Urban Planning. In: Chinese and Foreign Real Estate Times, 1994, 4. **王富海, 李贵才**: 深圳市城市规划的重要作用, 中外房地产导报, 1996 年第 4 期

Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, S. 9. **王富海**: 学术报告——深圳规划概览, S. 9

Wu, Xiaobo: Thirty Years of China Business 1978-2008, Beijing: China Citic Press, 2007, S. 290 吴晓波: 激荡三十年中国企业 1978-2008, 中信出版社, 北京 2007

Xu, Mingtian: A Spring Story - The Pioneering History of Shenzhen, 1979-2009. Beijing: CITIC Press, 2008. **徐明天**: 春天的故事——深圳创业史 1979-2009 (上) 中信出版社, 2008

Zhang, An; **Qi**, Qingwen: A study on the Internal Population and Social-spatial Structures in Shenzhen metropolitan. In: South China Population, Vol. 21, H. 3 (General H. 83), 2006, S. 52-57. **张岸, 齐清文**: 深圳市城市内部人口与社会空间结构研究, 2006 年第 3 期 第 21 卷(总 83 期)

Zhou, Liya; **Lin**, Chen: Public Participation in Shenzhen Urban Planning. In: Planners, 2000, 5. **周丽娅, 林晨**: 深圳市城市规划中的公众参与, 规划师, 2000 年第 5 期

Zhang, Yili: 25 years' Survey and Design in Shenzhen (Architectural Design), Beijing: China Architecture & Building Press, 2006. **张一莉**: 深圳勘察设计 25 年(建筑设计篇), 中国建筑工业出版社, 2006

Zhou, Jing: Shenzhen Statutory Plan System is not Applicable to All the Cities, with Challenges in the Implementation. In: City Planning, Vol. 24, 2000, S. 7-9. **周劲**: 深圳的法定图则制度不适用于所有城市, 实施中也面临挑战, 城市规划, 2000 年 24 卷, S. 7-9

Yuan, Xiaohong: The Building of Shenzhen into An International City. Beijing: People's Press, 2004. **袁晓江**: 深圳建设国际化城市研究, 人民出版社, 2004

Zhu, Wenhua: Urban Planning needs Reinforcing Norms-Compile Shenzhen City Planning Standards and Guidelines. In: City Planning, H. 1, 1998. **朱文华**: 城市规划需要强化标准的制定——深圳市城市规划标准与准则编写记

World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000. **世界建筑导报**: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊

Shenzhen 2030, China Architecture & Building Press. 深圳 2030, 中国建筑工业出版社
www.szplan.gov.cn
www.sztj.com

Interview mit ehemaligem Stadtplanungsinstitutchef Wang, Fuhai, 2005, Shenzhen

Abb. 1:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute: Theme Report of Shenzhen City Master Plan Review and Countermeasures - Expansion and Intergration, Shenzhen in the Year 2005, 深圳市规划与国土资源局, 深圳市城市规划设计研究院: 深圳市城市总体规划检讨与对策主题报告——深圳 2005 拓展与整合, S. 35.....78
Abb. 2:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute, Urban Design Institute : Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究, S. 38.....79
Abb. 3:	Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 9.....79
Abb. 4-5:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality, Shenzhen Urban Planning and Design Institute: Theme Report of Shenzhen City Master Plan Review and Countermeasures - Expansion and Intergration, Shenzhen in the Year 2005, 深圳市规划与国土资源局, 深圳市城市规划设计研究院: 深圳市城市总体规划检讨与对策主题报告——深圳 2005 拓展与整合, S. 35; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....80
Abb. 6:	Google Earth, @2012 Cnes/Spot Image Image@2012 TerraMetrics Data SIO, NOAA, U.S.Navy. NGA.GEBCO.....80
Abb. 7:	Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 4; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....81
Abb. 8:	Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 16.....82
Abb. 9:	Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Immediate Plan (2003-2005), 深圳市人民政府: 深圳市近期建设规划 (2003-2005)83
Abb. 10:	a: Mauchai: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Shenzhen_landmark2.jpg ; b: http://sina.dichan.com/wftuhpekingxx/casusview-41698.html ; c: http://www.bakkerforjudge.org/52-3-essential-places-to-visit-in-shenzhen-china.html83
Abb. 11:	Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 6.....84
Abb. 12:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Shenzhen Territorial Planning for Shenzhen (2020), 深圳市规划与国土资源局: 深圳市国土规划 2020, 2002.....84
Abb. 13:	Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Master Plan (1996-2010), 深圳市人民政府: 深圳市城市总体规划 (1996-2010)84
Abb. 14:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Shenzhen Territorial Planning for Shenzhen (2020), 深圳市规划与国土资源局: 深圳市国土规划 2020, 200285
Abb. 15-16:	Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Master Plan (1996-2010), 深圳市人民政府: 深圳市城市总体规划 (1996-2010)85
Abb. 17:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Shenzhen Territorial Planning for Shenzhen (2020), 深圳市规划与国土资源局: 深圳市国土规划 2020, 2002.....85
Abb. 18:	Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 39.....86
Abb. 19:	Shenzhen Municipal People's Government: Shenzhen City Immediate Plan (2003-2005), 深圳市人民政府: 深圳市近期建设规划 (2003-2005)86
Abb. 20:	a. http://enjoy.szonline.net/Channel/201111/20111115/435429.shtm ; b: http://www.szuuu.com/shenzhen/chuxing/57003376526.html ; c: http://myblueday.tistory.com/entry/%EB%84%93%EA%B3%A0%EB%84%93%EC%9D%80-%EC%A4%91%EA%B5%AD%EC%9D%98-%EB%B3%84%EC%9D%98%EB%B3%84-%EB%8F%84%EB%A1%9C%ED%92%8D%EA%B2%BD%EB%AA%A8%EC%9D%8C86
Abb. 21:	Gesetzliche Pläne für die Bereiche Nr. 01-05 (Lianhuancun Bereich) von Futian in Shenzhen, FT01-05/01, 深圳市福田 01-05 号片区 (莲花村地区) 法定图则, FT01-05/01.....87
Abb. 22:	Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究, S. 47.....88

Abb. 23-25:	Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究, S. 50, 54, 75.....	88
Abb. 26-27:	Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究, S. 77, 34.....	89
Abb. 28:	http://www.zgzjg.com/ghgdzdm/3114.jspa	89
Abb. 29:	a, b, c: Design Institute, Urban Design Institute: Shenzhen Special Economic Zone Overall City Design Study, 深圳市规划国土局, 深圳市城市规划设计研究院, 城市设计研究所: 深圳经济特区整体城市设计研究, S. 42, 87, 49.....	89
Abb. 30:	World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 12.....	90
Abb. 31:	Bureau of Planning, Land and Resources of Shenzhen Municipality: Shenzhen Futian District Plan(1998-2010), 深圳市规划与国土资源局: 深圳市福田区规划 (1998-2010)	91
Abb. 32:	World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 12; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	91
Abb. 33:	a: Eigene Darstellung; b: World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 39.....	91
Abb. 34:	World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 20.....	92
Abb. 35:	World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 12; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	92
Abb. 36:	a, b, c: Wang, Fuhai: akademischer Bericht - Überblick der Planung in Shenzhen, 王富海: 学术报告——深圳规划概览, S. 16; d: World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 17.....	92
Abb. 37:	a, b, c, d: World Architecture Review: Shenzhen Center Plan and Urban Design Album, 2000, 世界建筑导报: 深圳中心区规划与城市设计专辑, 2000 增刊, S. 17, 30, 31.....	92
Abb. 38:	a: http://sina.dichan.com/luochong/casusview-102280.html ; b: http://news.51room.net/News/36591_1.html ; c: http://www.octproperties.com/lease/dtview.asp?ID=609 ; d: http://www.ctcct.com/v8/info_show.asp?infomationid=15000	93
Abb. 39:	a: Google Earth; b: Eigene Abbildung; Image@2012 DigitalGlobe @2012 Mapabc.com Data SIO, NOAA, U.S.Navy. NGA. GEBCO @2012 Mapping c: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=232717	93
Abb. 40:	a: Google Earth; b: http://news.xinhuanet.com/fortune/2004-12/24/content_2376350.htm ; c: http://hebeirougufen.com/jianjie.htm , Image@2012 DigitalGlobe @2012 Mapabc.com Data SIO, NOAA, U.S.Navy. NGA. GEBCO @2012 Mapping.....	94
Abb. 41:	a: Google Earth; b: http://baike.baidu.com/view/947045.htm ; c: http://blog.soufun.com/12179076/1264217/articledetail.htm ; d: http://www.china-usewell.com/profile.htm ; e: http://baike.baidu.com/view/2236647.htm ; f: http://www.feicuiwuyu.com/content.php?id=44 , Image@2012 DigitalGlobe @2012 Mapabc.com Data SIO, NOAA, U.S.Navy. NGA. GEBCO @2012 Mapping.....	94
Abb. 42:	a: http://baike.baidu.com/view/370035.htm ; b: http://www.9ifc.com/lvyougonglue/shenchou-lvyoujingdian-83954.html ; c: http://www.futiantour.org/tsft_neirong.asp?id=207 ; d: http://www.2ly.com.cn/Article/zhijia/201112/175.htm ; e: http://www.hudong.com/wiki/%E7%AC%94%E6%9E%B6%E5%B1%B1%E5%85%AC%E5%9B%A D.....	95
	g: http://news.qq.com/a/20100703/000598.htm	
Abb. 43:	a, b, c: http://memosite.net/photo/178/	95
Abb. 44:	a: http://www.winhi.net/info_content_438/ ; b: http://www.izy.cn/travel_photo/4c4/178655.html ; c: http://www.izy.cn/travel_photo/5a5/178654.html ; d: Google Earth, Image@2012 DigitalGlobe Data SIO, NOAA, U.S.Navy. NGA. GEBCO.....	95

6. Anting New Town, Shanghai 上海安亭新城

Albert Speer & Partner: International Automobile City, in Urban Landscapes, Beijing: Oversea Publishing House, 2005, S. 46

Albert Speer & Partner: Controlling Detail Plan of Anting New Town, 2001. 安亭新镇控制性详细规划, 2001

Albert Speer & Partner: Design Code of Anting New Town, 2001. 安亭新镇设计规范, 2001

Albert Speer & Partner: Anting New Town, Architectural Workshop 19 August - 4 September 2002. 安亭新镇建筑设计工作会议 2002年8月19日到9月3日

Bernstein, Richard: The House of Speer. Still Rising on the Skyline. In: The New York Times International, 27.02.2003

Danuta, Schmidt: Prof. Albert Speer: „Es geht um den berühmten Blick über den Tellerrand" 01.2008, <http://www.goethe.de/kue/arc>, 04.11.2011

Lorenz, Andreas: Alexandria im Fernen Osten. In: Architektur, 2003/24

Mark, Siemons: Surreales Flair von Ruhe und Ordnung. In: F.A.Z., 07.10.2006, Nr. 233, S. 41

Pfaff, Lilian: Neue Deutsche Stadt. In: Tec21, 29-30/2006

Posth, M: 1000 days in Shanghai - VOLKSWAGEN Became Attached to An Chinese Legend. Shanghai: CITIC Press, 2008. **Posth, M:** 上海 1000 天-德国大众结缘中国传奇, 中信出版社, 上海, 2008

Shanghai Jiading Plan and Design Institute & ASP: Structure Plan of Shanghai International Automobile City. **上海嘉定规划设计院&ASP:** 上海国际汽车城结构规划, 2001

Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Jiading District Implementation Regional Master Plan, 2007. **上海市城市规划管理局:** 嘉定区区域总体规划实施方案, 2007

Strubelt, W: Nutzungsmischung im Städtebau, Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2000

Zhu, Hongjun: Customs History of New Anting. In: Southern Weekend, 2003-8-21. **朱红军:** 新安亭风情史, 南方周末, 2003-08-21

Wang, Yiran; Yao, Kunyi; Chen, Jianqin: Shanghai International Automobile City Tourism Development Plan/Shanghai City Tourism Plan Digest. Shanghai: Shanghai Social Science Academy Press, 2007. **王怡然, 姚昆逸, 陈建勤:** 上海都市旅游规划精选. 第四篇上海市国际汽车城旅游业发展规划, 上海社会科学院出版社, 2007

Xu, Jie: Interpret Anting New Town. Shanghai: Tongji University Press, 2004. **徐洁:** 解读安亭新镇, 同济大学出版社, 上海, 2004

Huang, Jing; Song, Liuyu; Xu Feng: A Study of Anting New Town, Shanghai International Town. In: Ideal Space - Shanghai Suburban Area Development, 2005(6), S. 84. **黄劲, 松刘宇, 徐峰:** 上海国际汽车城安亭新镇规划研究, 理想空间——上海郊区城镇发展研究, 200506, S. 84

Vortrag von Albert Speer & Partner an Uni. Stuttgart, 2004
www.antingnewtown.com/, 27.11.2003

Abb. 1:	Shanghai Municipal Government: Shanghai City Mater plan (1995-2020), 1996; 上海市人民政府: 上海市城市总体规划 (1995-2020 年), 1996.....	97
Abb. 2:	Shanghai Jiading Plan and Design Institute & ASP: Structure Plan of Shanghai International Automobile City, 上海嘉定规划设计院&ASP: 上海国际汽车城结构规划, 2001.....	97
Abb. 3:	www.antingnewtown.com/	99
Abb. 4:	Shanghai Jiading Plan and Design Institute & ASP: Structure Plan of Shanghai International Automobile City, 上海嘉定规划设计院&ASP: 上海国际汽车城结构规划, 2001.....	100
Abb. 5:	Albert Speer & Partner : ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001.....	101
Abb. 6-7:	Albert Speer & Partner: Design Code of Anting New Town, 安亭新镇设计规范, 2001, S. 6, 23.....	101
Abb. 8-10:	Albert Speer & Partner: Controlling Detail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001, Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	102
Abb. 11-12:	Albert Speer & Partner: Anting New Town, Architectural Workshop 19 August - 4 September, 安亭新镇建筑设计工作会议, 2002年8月19日到9月3日, 2002.....	103
Abb. 13:	Albert Speer & Partner: Design Code of Anting New Town (I), 安亭新镇设计规范 (I), 2001, S. 11, 20, 23, 26.....	103
Abb. 14:	Albert Speer & Partner: Design Code of Anting New Town (II), 安亭新镇设计规范 (II), 2001, S. 1, 9.....	103

Abb. 15-17:	Albert Speer & Partner: ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	104
Abb. 18:	Screenshot aus Animationsfilm Anting.....	105
Abb. 19:	Albert Speer & Partner: ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001.....	105
Abb. 20:	a: Pfaff, Lilian: Neue Deutsche Stadt, 29-30/2006, S. 20; b: Moshi: Anting New Town: Someone forgot to put the pipes into the wall, Southern Weekend, 莫希: 安亭新镇: 有人忘了把水管塞进墙里去, 南方周末, 2009-07-29.....	105
Abb. 21:	Albert Speer & Partner : ControllingDetail Plan of Anting New Town, 安亭新镇控制性详细规划, 2001; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	105
Abb. 22:	Pfaff, Lilian: Neue Deutsche Stadt, 29-30/2006, S. 19.....	105

7. Chengqiao New Town, Shanghai 上海城桥新城

Lu, Yi: Build Chongming Eco-City; Interpret the theme of Shanghai World Expo. In: Shanghai Comprehensive Economy, 2003(5). 陆一: 建设崇明生态型城市, 演绎上海世博会主题, 上海综合经济, 200305

Mao, Jinbiao: Strengthen Management, Standardize Operations, Promote the healthy and orderly Development of Chongming Land Reserves. In: Shanghai Land, 2007(4) S. 28-29. 茅近标: 加强管理, 规范运作, 促进崇明土地储备工作健康有序发展, 上海土地, 200704, S. 28-29

Shanghai Urban Planning Administration Bureau: A Linkage Strategic Research On Chongming-Changxing-Hengsha. 上海市城市规划管理局: 崇明长兴横沙三岛联动战略研究

Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming 3 Islands Master Plan. 上海市城市规划管理局: 崇明三岛总体规划

Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming New City Master Plan. 上海市城市规划管理局: 崇明新城城市总体规划

Shanghai Municipal Development and Reform Commission, Shanghai Municipal Bureau of Plan, Shanghai Development Research Centre, Chongming County Municipal Government: Chongming Master Plan Outline. 上海市发展改革委、市规划局、市府发展研究中心和崇明县政府: 崇明岛域总体规划纲要

Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Competition Phase), 2002. Stadtbauteilnehmer: 上海城桥新城规划与城市设计(国际竞标阶段), 2002

Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 2002. Stadtbauteilnehmer: 上海城桥新城规划与城市设计(总规初稿阶段), 2002

Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai. Stadtbauteilnehmer: 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案

Stadtbauteilnehmer: Famous Foreign Design Office in China. Beijing: China Electric Power Press, 2006. Stadtbauteilnehmer: Stadtbauteilnehmer——国外著名设计事务所在中国丛书, 中国电力出版社 2006

Stadtbauteilnehmer: Natural and Ecological Design (Theory Research and Practice Test of Germany SBA Office in 25 years). In: Ideal Space, Tongji University Press, 2005(14). Stadtbauteilnehmer: 自然与生态设计(德国SBA事务所理论研究与实践检验25年), 理想空间, 2005(14), 同济大学出版社

Yang, Beilei: Government Should Strengthen the harmonious management of The Eco-city Construction - A Case Study of Chongming Eco New Town. In: Chongqing University of Posts and Telecommunications (Social Sciences), 2006(5). 杨蓓蕾: 政府应加强对生态城市建设的和谐管理——以崇明生态新城建设为例, 重庆邮电学院学报(社会科学版), 2006(5)

Zhu, Dajian; Li, Jingsheng: Strategies to Enhance Shanghai Metropolis Green Competitiveness. In: Journal of Tongji University (Social Science), 2001(5), S. 54. 诸大建, 李京生: 提升上海大都市绿色竞争力的战略举措: 把崇明建设成为国际性生态综合示范区的研究, 同济大学学报: 社会科学版, 2001(5), S. 54

Chongming Three Island - Sea Garden Blueprint will Draw in the Yangtze River Astuary, 崇明三岛——长江口海上花园蓝图绘就, 09.03.2006, <http://www.chinajsbcn>

www.stats-sh.gov.cn

Abb. 1:	Shanghai Municipal Government: Shanghai City Mater plan (1995-2020), 上海市人民政府: 上海市城市总体规划(1995-2020年), 1996.....	108
Abb. 2:	Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming 3 Islands Master Plan, 上海市城市规划管理局: 崇明三岛总体规划; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....	108
Abb. 3:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town, 上海城桥新城规划与城市设计, 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	109
Abb. 4-6:	Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming 3 Islands Master Plan, 上海市城市规划管理局: 崇明三岛总体规划.....	110
Abb. 7:	Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming New City Master Plan, 上海市城市规划管理局: 崇明新城城市总体规划; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....	111
Abb. 8-12:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Competition Phase), 上海城桥新城规划与城市设计(国际竞标阶段), 2002.....	112
Abb. 13-14:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计(总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	113
Abb. 15-18:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New	

	Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	114
Abb. 19-22:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	115
Abb. 23:	Shanghai Urban Planning Administration Bureau: Chongming 3 Islands Master Plan, 上海市城市规划管理局: 崇明三岛总体规划.....	116
Abb. 24-26:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	117
Abb. 27:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	118
Abb. 28-30:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Competition Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (国际竞标阶段), 2002.....	118
Abb. 31:	a, b: Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai, 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案, 2002.....	118
Abb. 32:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002.....	119
Abb.33:	a, b, c, d: Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai, 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案, 2002.....	119
Abb. 34:	a, b, c, d: Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002.....	119
Abb. 35:	Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai, 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案, 2002.....	120
Abb. 36:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	120
Abb. 37-38:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	121
Abb. 39-40:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	122
Abb. 41:	Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai, 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案, 2002.....	122
Abb. 42-43:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	122
Abb. 44-48:	Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai, 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案, 2002.....	123
Abb. 49-50:	Stadtbauteilnehmer: Garden Water City Cheng Qiao: New Town on Chong Ming Island, Shanghai, 上海崇明城桥新城总体规划及重点地区概念方案, 2002.....	124
Abb. 51:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Masterplan Skizze Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (总规初稿阶段), 2002; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	125
Abb. 52:	Stadtbauteilnehmer: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design of Chengqiao New Town (Competition Phase), 上海城桥新城规划与城市设计 (国际竞标阶段), 2002.....	125

8. Ningbo Ost New Town, Ningbo 宁波东部新城

- Chen, Rong:** Construct A New Town - Choose a Strategy for Ningbo Urban Space Development. In: Ningbo Economy, 2002(9). **陈蓉:** 建设新城—宁波城市空间发展的战略选择. 宁波经济-财经视点, 2002(9)
- Fei, Xiaohua; Jia, Dong:** Construct the urban image with local characteristic. In: Southern Building, 2004(2). **费晓华, 贾栋:** 构筑有地方特色的城市意象--宁波东钱湖新城核心区概念规划及城市设计, 南方建筑, 2004(2)
- Gao, Lingxia:** Deal With The Urban Functions and Spatial Relations of Ningbo Centre Area Development. In: Ningbo Economy-Sanjiang Forum, 2006(4). **高岭夏:** 宁波中心城市发展中城市功能与空间关系处理, 宁波经济-三江论坛, 2006(4)
- HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.:** New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design . HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002
- Ningbo Urban Planning Bureau:** Ningbo. Metamorphosis of a Chinese City, Aedes East International Forum for Contemporary Architecture, Berlin
- Ningbo Urban Planning Bureau:** International Advisory Technical Paper of Ningbo East New Town Concept Plan and Important Areas Urban Design. 2003. **宁波市规划局:** 宁波市东部新城区概念规划及重要区块城市设计方案国际咨询技术文件, 2003
- Ningbo Urban Planning Bureau:** Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich. **宁波市规划局:** 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005. <http://www.nbplan.gov.cn/zihome.php>
- Ningbo Urban Master Plan – Sanjiang Area.** **宁波市城市总体规划纲要——三江片规划**, <http://www.nbplan.gov.cn>, 2005.12
- Ningbo Plan and Design Institute:** Ningbo Master Plan (2001-2020). **宁波市规划设计研究院:** 宁波市城市总体规划 (2001-2020)
- Shen, Lei; Zhao, Guoyu; Yuan Dong:** Build A Waterfront City-Ningbo. In: City Planning, 2006(3). **沈磊, 赵国裕, 袁栋:** 塑造滨水名城——宁波实践, 城市规划, 2006(3)
- Zhu, Guojuan:** An Analysis of Ningbo GDP and 3 Industry. In: Journal of Ningbo University (Engineering Science), 2006(3). **朱国娟:** 宁波 GDP 与 3 次产业的实证分析, 宁波大学学报: 理工版, 2006(3)
- Wang, Zhixin:** A Discussion About Administrative Centre Migration to Promoting Ningbo Urban Function. In: Ningbo Economy, 2007,11. **王志新:** 行政中心迁移对提升宁波城市功能的探讨, 宁波经济-三江论坛, 2007,11 www.nbplan.gov.cn/cn/
- Interview mit Herr Shen, Lei,** Stadtmcthef von Ningbo, 2005

Abb. 1-2:	HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	127
Abb. 3:	HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	128
Abb. 4-5:	Ningbo Plan and Design Institute: Ningbo Master Plan (2001-2020). 宁波市规划设计研究院: 宁波市城市总体规划 (2001-2020) ; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....	129
Abb. 6:	HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	129
Abb. 7:	Ningbo Urban Planning Bureau: Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich, 2005. 宁波市规划局: 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	130
Abb. 8:	http://www.nbplan.gov.cn	131
Abb. 9:	HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	131
Abb. 10-12:	HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	132
Abb. 13-14:	HASSELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASSELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案,	

	2002.....	133
Abb. 15-16:	HASELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	134
Abb. 17-18:	http://www.nbplan.gov.cn	134
Abb. 19-21:	HASELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....	135
Abb. 22:	http://www.nbplan.gov.cn	135
Abb. 23:	HASELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	136
Abb. 24:	Ningbo Urban Planning Bureau: Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich, 2005, 宁波市规划局: 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	136
Abb. 25:	http://www.nbplan.gov.cn	136
Abb. 26:	Ningbo Urban Planning Bureau: Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung; 宁波市规划局: 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005.....	137
Abb. 27:	HASELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002.....	137
Abb. 28-29:	Ningbo Urban Planning Bureau: Masterplanrahmen und Urban Design für den Kernbereich, 2005, 宁波市规划局: 总体规划框架与核心区城市设计规划, 2005; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....	137
Abb. 30:	a. HASELL PTY LTD, Hyder Consulting Ltd.: New Urban District Concept Plan & Centre Urban Design, HASELL PTY LTD&安诚工程顾问有限公司: 新城市概念规划及核心区城市设计方案, 2002; b: http://www.nbplan.gov.cn ; c: http://www.lvjian.net/ViewDesign.asp?id=16	138
Abb. 31-32:	中国宁波网: http://tv.cnnb.com.cn	138

9. Yulong New Town, Lijiang 丽江玉龙新城

- Beijing Institute of Architectural Design:** Planning and design for residential area of Lijiang, 2005. **北京建筑设计研究院:** 丽江人家住宅小区规划设计方案, 2005
- Stadtbaueatelier:** Urban Design of Yulong New Town, Lijiang (Competition Phase), 2004. **Stadtbaueatelier:** 丽江玉龙新城总体城市设计(国际竞标阶段), 2004
- Stadtbaueatelier:** Urban Design of Yulong New Town, Lijiang. **Stadtbaueatelier:** 丽江玉龙新城总体城市设计, 2005
- Stadtbaueatelier;** Baum Architect: A Small City in the City- 5 Star Hotel Design Yulong New Town, 2005. **Stadtbaueatelier:** 城市里的小城市-五星级酒店设计, 2005
- Stadtbaueatelier:** Famous Foreign Design Office in China. Beijing: China Electric Power Press, 2006. **Stadtbaueatelier:** 国外著名设计事务所在中国丛书, 中国电力出版社, 2006
- Hong, Xinmei:** Yulong County successfully Reached the investment targets in 2005. In: Lijiang Daily, 2006-01-16. **洪新梅:** 玉龙县圆满完成 2005 年招商引资指标, 丽江日报, 2006-01-16
- Design Institution of Kunming University of Science:** Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 2004. **昆明理工大学设计研究院:** 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004
- Lijiang Municipal People's Government:** Lijiang Municipal Committee of the Communist, Lijiang Municipal People's Government: the decision to further accelerate the development of tourism. **丽江市人民政府:** 丽发(2006)15号:中共丽江市委丽江市人民政府关于进一步加快旅游业发展的决定, 2006年5月29日
- Lin, Wei; Xu, Ling; Zhou, Yun:** Home of Lijiang River, Beijing: Archicreation, 2005.5. **林卫, 许凌, 周云:** 丽江人家, 建筑创作, 2005,5, S. 84
- Liu, Li; Liu, Hui:** Landscape design of Lijiang Park of Memorial Heritages: harmony of regional culture and modern life. In: Archicreation, 2005.5. **刘力, 刘辉:** 丽江记忆遗产公园景观设计: 地域文化与现代生活的契合, 建筑创作, 2005,5, S. 91
- Lu, Feiei:** Selling center of Yulong Town. In: Archicreation, 2005.5. **陆非非:** 玉龙县城推广中心, 建筑创作, 2005,5, S. 82
- Luo, Wenbing:** Succeeding and development the assembling houses: master planning of the administration area of the Yulong Autonomous County of Naxi Nation of Lijiang City. In: Archicreation, 2005,5, S. 66. **罗文兵:** 聚落的传承与发展-丽江市玉龙纳西族自治县行政办公区总体设计, 建筑创作, 2005,5, S. 66
- Shao, Yong; Zhang, Lan; Dun, Mingming:** Conservation and Social Development of Ancient Towns of Lijiang. In: Ideal Space, 2004(3), S. 52. **邵雨, 张兰, 顿明明:** 世界文化遗产丽江古城的保护和社会发展——世界文化遗产丽江古城保护规划, 理想空间, 2004(3), S. 52
- Shen, Zaihao; Piao, Xianghao; Li, Shizhen; Philipp Dechow:** Li Jiang City - Yu Long New Town: Urban Development and Concept. In: Archicreation, 2005(5). S. 46. **沈载浩, 朴相浩, 李石桢, Philipp Dechow:** 丽江玉龙新城概念性规划设计, 建筑创作, 2005(5), S. 46
- Wang, Wei; Xu, Ling:** Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 2005(5), S. 74. **王蔚, 许凌:** 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74
- Xu, Feng:** Succeeding the history and recreating: the heritages summary of the bidding organization for the urban design of the core area of the new Yulong city of Lijiang. In: Archicreation, 2005(5), S. 40. **徐锋:** 传承历史再造遗产-丽江玉龙新城核心区城市设计招标组织概况简介, 建筑创作, 2005(5), S. 40
- Yao, Guojun:** Yulong County is Accelerating Constructions of Major Projects. In: Lijiang Daily, 2005-09-05. **姚国军:** 玉龙县加快新县城重点项目建设, 丽江日报, 2005-09-05
- Zhang, Yanhong:** Lijiang New Town Construction is Moving into Top Gear - What's Left of The Old Town. In: Business News, 2005-7-2. **张艳红:** 丽江——造新城运动如火如荼, 旧城还能留下什么, 第一财经日报, 2005-7-2
- Zhang, Song; Zhou, Jian:** Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 2004(3), S. 47. **张松, 周俭:** 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 47
- Zheng, Xi; Dai, Dan; Wei, Haoyan:** Water dissolving city-design project of Chongqing University for core district in Yulong new town, Lijiang. In: Archicreation, 2005(5), S. 56. **郑曦, 代丹, 魏皓严:** 水溶城-丽江玉龙新城核心区城市设计竞赛重庆大学方案, 建筑创作, 2005(5), S. 56
- Interview mit Jiangdong Investor Firma "Yulong Urban Real Estate Development Co., Ltd."** 江东集团“云南玉龙城市房地产开发有限公司”, 2006, <http://www.ynjd.cn>
- Interview mit (BIAD) Beijing Institute of Architektural Design,** 北京市建筑设计研究院, 2006

Abb. 1:	http://www.friedmanarchives.com/expeditions/china/ ; Bemerkung: grafische Bearbeitung...140
Abb. 2-3:	Stadtbauteil: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004.....140
Abb. 4:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004.....141
Abb. 5:	Zhang, Song; Zhou, Jian: Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 张松, 周俭: 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 48.....142
Abb. 6:	Zhang, Song; Zhou, Jian: Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 张松, 周俭: 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 48; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....142
Abb. 7:	Zhang, Song; Zhou, Jian: Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 张松, 周俭: 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 49.....142
Abb. 8:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....143
Abb. 9:	Zhang, Song; Zhou, Jian: Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 张松, 周俭: 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 49.....144
Abb. 10:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004.....145
Abb. 11:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74.....145
Abb. 12-15:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....146
Abb. 16:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....147
Abb. 17:	Eigene Darstellung.....147
Abb. 18:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....147
Abb. 19:	Stadtbauteil: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计 2004.....147
Abb. 20-22:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 75, 81, 80, 81.....148
Abb. 23:	Zhang, Song; Zhou, Jian: Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 张松, 周俭: 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 49.....149
Abb. 24:	a, b: Stadtbauteil: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004.....149
Abb. 25:	a, b: Eigene Abbildung.....149
Abb. 26-27:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....149
Abb. 28:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....150
Abb. 29:	Zhang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74.....150
Abb. 30:	Design Institution of Kunming University of Science: Overall Implementation Plan Of Lijiang Yulong Naxi Autonomous County (2004-2020), 昆明理工大学设计研究院: 丽江市玉龙纳西族自治县总体实施规划, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....150

Abb. 31:	Stadtbauplatz: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004; Bemerkung: grafische Bearbeitung.....150
Abb. 32:	a, b: Zhang, Song; Zhou, Jian: Conceptual Planning of Lijiang. In: Ideal Space, 张松, 周俭: 丽江城市发展概念规划, 理想空间, 2004(3), S. 49; c: Stadtbauplatz: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004.....150
Abb. 33-35:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74, 75; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....151
Abb. 36-37:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74, 75; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....152
Abb. 38:	Liu, Li; Liu, Hui: Landscape design of Lijiang Park of Memorial Heritages: harmony of regional culture and modern life. In: Archicreation, 刘力, 刘辉: 丽江记忆遗产公园景观设计: 地域文化与现代生活的契合, 建筑创作, 2005(5), S. 93.....152
Abb. 39-40:	Stadtbauplatz: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004.....152
Abb. 41:	a, b: Beijing Institute of Architectural Design: Planning and design for residential area of Lijiang, 丽江人家住宅小区规划设计方案, 2005.....152
Abb. 42-43:	Stadtbauplatz: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计 2004.....153
Abb. 44:	Lin, Wei; Xu, Ling; Zhou, Yun: Home of Lijing River. In: Archicreation, 林卫, 许凌, 周云: 丽江人家, 建筑创作, 2005, 05. S. 87.....153
Abb. 45:	Beijing Institute of Architectural Design: Planning and design for residential area of Lijiang, 丽江人家住宅小区规划设计方案, 2005.....153
Abb. 46:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74, 75; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....154
Abb. 47:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74.....154
Abb. 48:	Wang, Wei; Xu, Ling: Design review: urban design of Yulong New Town in Lijiang. In: Archicreation, 王蔚, 许凌: 设计回顾-丽江玉龙新城城市设计, 建筑创作, 2005(5), S. 74, 75; Bemerkung: graphische Bearbeitung.....154
Abb. 49-50:	Stadtbauplatz: Urban Design of Yulong New Town, Lijiang, 丽江玉龙新城总体城市设计, 2004.....154