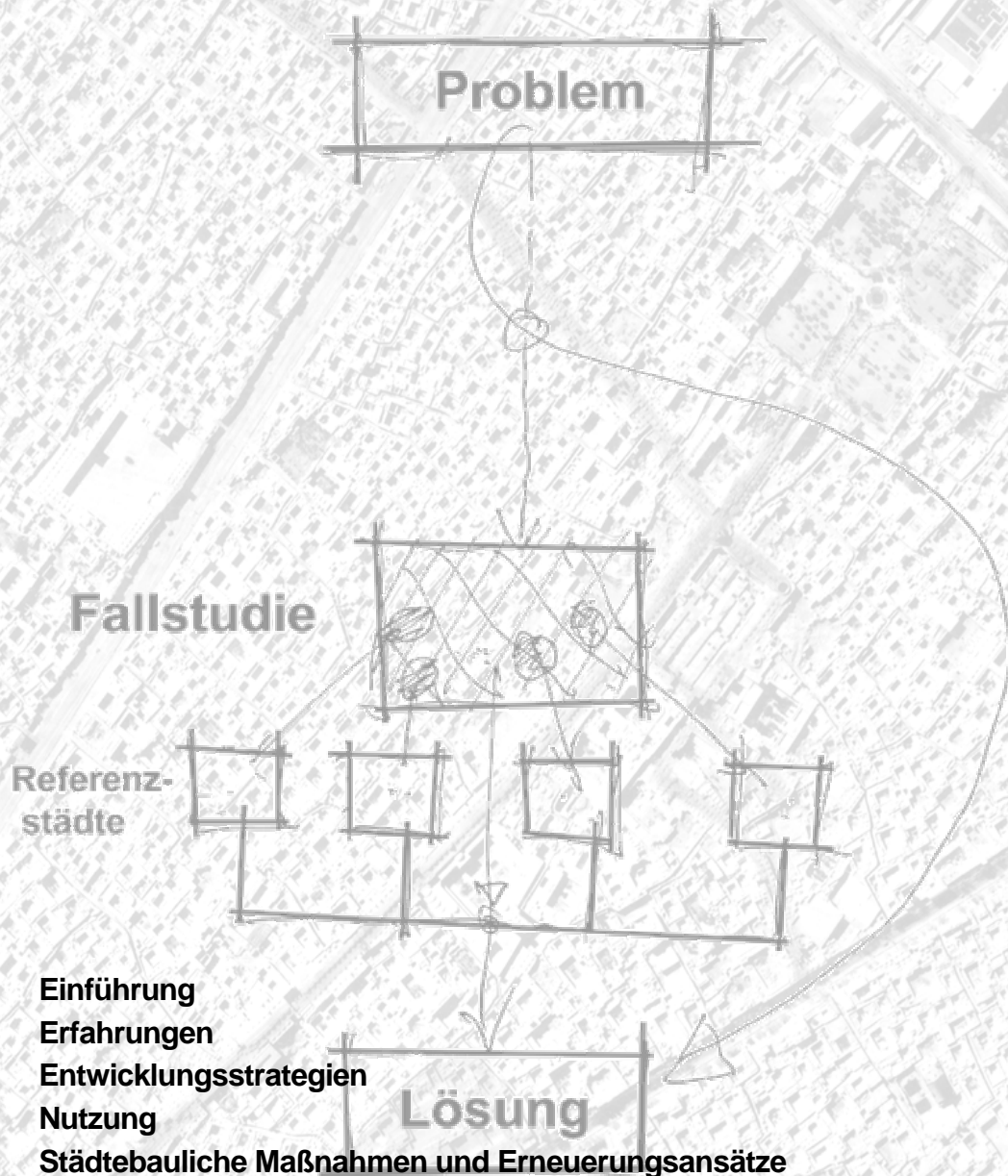


## Kapitel V

### Strategien zur Weiterentwicklung der iranischen Basare



- 5.0 Einführung
- 5.1 Erfahrungen
- 5.2 Entwicklungsstrategien
- 5.3 Nutzung
- 5.4 Städtebauliche Maßnahmen und Erneuerungsansätze
- 5.5 Brachflächen
- 5.6 Der Semnaner Basar
- 5.7 Öffentlicher Raum und Stadtbild
- 5.8 Tourismus
- 5.9 Bildung /Ausbildung
- 5.10 Organisation
- 5.11 Zusammenfassung

## 5.0 Einführung<sup>1</sup>

Die traditionellen Basare sind das wertvollste Gut der iranischen Städte, sie sind ihr wirtschaftlicher, kultureller und touristischer Mittelpunkt. Die Grundlagen zu ermitteln, die zum Erhalt dieser Funktion erforderlich sind, war wesentliches Anliegen dieser Dissertation.

Mögliche Antworten für die Zukunft, insbesondere auf die Frage, in wieweit die zuständigen Behörden, Politiker und Stadtplaner den andauernden Abwärtstrend hemmen könnten, lassen sich nicht genau prognostizieren.

Es steht aber fest, dass die traditionellen Basare (und Altstädte) nur dann gerettet werden können, wenn die Komplexität des Problems erkannt und eine umfassende sensible Handlungsweise vorgenommen wird.

Das Ziel dieses Abschnittes soll im Spannungsfeld zwischen wünschenswerten Maßnahmen zum Kultur- und Freizeiterhalt einerseits und solchen zur notwendigen ökonomischen Entwicklung der traditionellen Basare Irans andererseits liegen. Denn nur wenn letzere gelingt, wird eine nachhaltige Revitalisierung möglich sein.

Zum Beginn des Kapitels werden gelungene aber auch unbefriedigende Beispiele im Iran und im arabischen Raum sowie Europa (Italien) vorgeführt. Anschließend werden Strategien für die Zukunft der iranischen Basare entwickelt.

---

<sup>1</sup> Die in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen Strategien, die ausschließlich der Weiterentwicklung des Semnaner Basars dienen, stehen im grauen Rahmen. Der Rest bezieht sich allgemein auf iranische Basare.

## 5.1 Erfahrungen

Gegenwärtig ist im Iran Erhaltung bzw. Denkmalpflege des historischen Kulturerbes nur auf Monumentalbauten wie Moscheen, Madressen, Karawansereien usw. beschränkt.<sup>2</sup> Um die historische und architektonische Wirkung der Imam-Moschee in Kerman zu entfalten, wurden die umliegenden Wohnhäuser konsequent abgerissen. Ein weiteres prominentes Beispiel für verfehlte Sanierungsmaßnahmen ist der Takiye-Chaqaq-Komplex in Yazd (s. Fig. 5-8), der heute noch als Wahrzeichen der Stadt gilt. Er wurde von seinem umliegenden traditionellen Kontext freigestellt. Solche **Freistellungsmaßnahmen** sind heute noch in vielen Orten des Landes zu beobachten.



Fig.5- 1 Einschränkung: Erhalt und Denkmalpflege nur bei Monumentalbauten  
Quelle: Irania, 1998

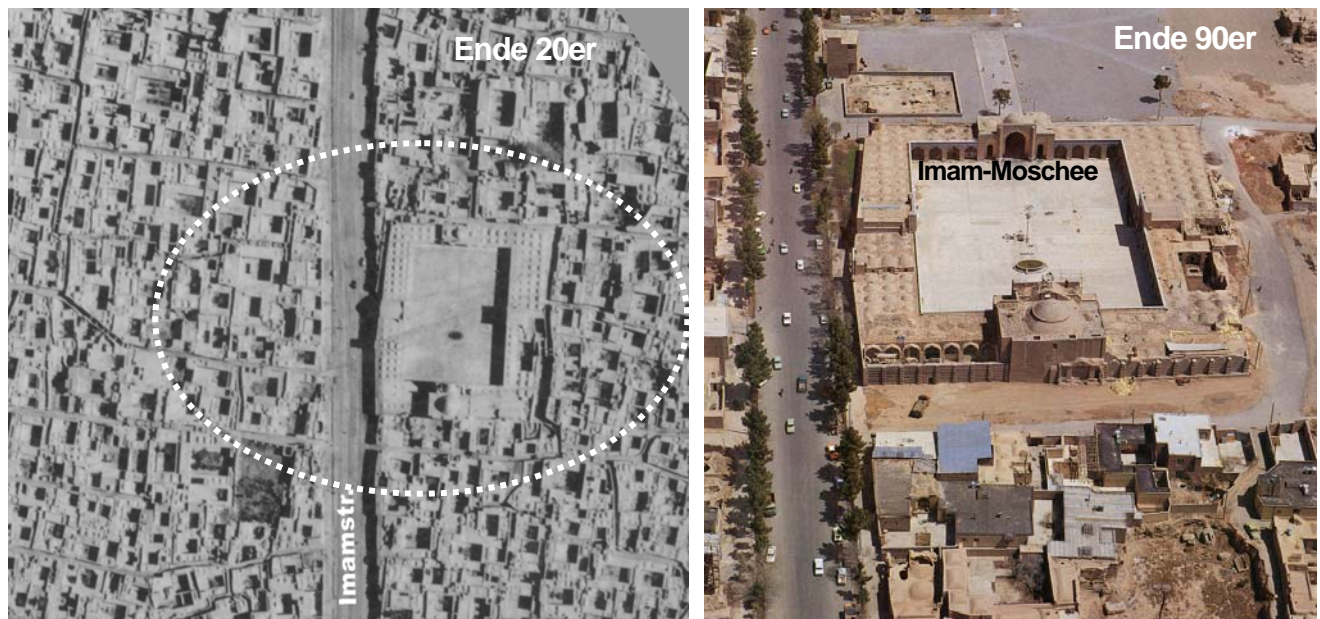


Fig.5- 2 Die Imam-Moschee in Kerman. Während in den 20er Jahren die Kontinuität der Stadtteile durch neu angelegte Straßenzüge unterbrochen wurde, wird heute das einzelne historische Monument aus seinem Kontext gerissen. Die älteste Moschee der Stadt Kerman mit ihrer über 900 Jahre alten Geschichte wurde im Rahmen einer verfehlten Sanierungsmaßnahme bezugslos in den Raum gestellt, damit sie als historisches Monument ihre architektonische Wirkung entfalten kann. Diese Vorgehensweise ist auch in anderen traditionellen Städten Irans zu beobachten.

Quelle: Rechts: Ausschnitt der staatlichen Luftaufnahme 1929/ links: Zendeheru, M. 1999

<sup>2</sup> Vgl. Khansarie, M. , 1993, S.18



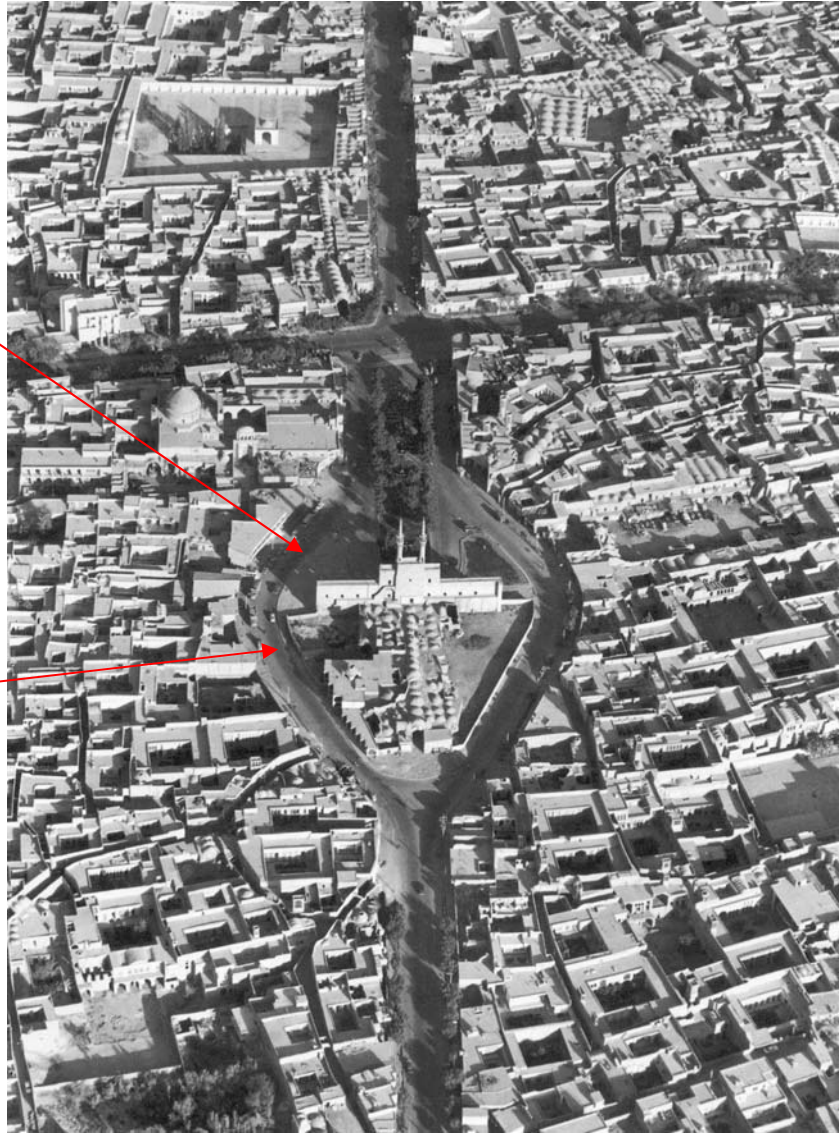
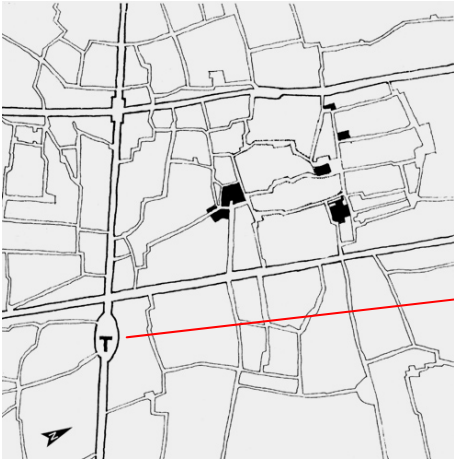


Fig.5- 3 Der Takye-Chaqmaq-Komplex

Quelle: Rechts: Gerster,G. / Links: Verfasser

Fig.5-4 bis 5-6 stellen Beispiele in anderen islamischen Städten (Bagdad, Fes und Medina) dar. Im Gegensatz zu den oben beschriebenen Fällen versuchte man hier die historischen Bauwerke wieder in den traditionellen Kontext zu integrieren.<sup>3</sup> Im Fall von Bagdad (Fig. 5-4) wurde die bereits freigestellte Al-Kadhimiya-Moschee durch neue Wohnblöcke wieder in ihren Kontext gesetzt. Das neu Eingefügte richtet sich nach den modernen Ansprüchen der Stadtbewohner und versucht gleichzeitig die städtebauliche Rahmenbedingung und traditionelle Bauweise zu befolgen.

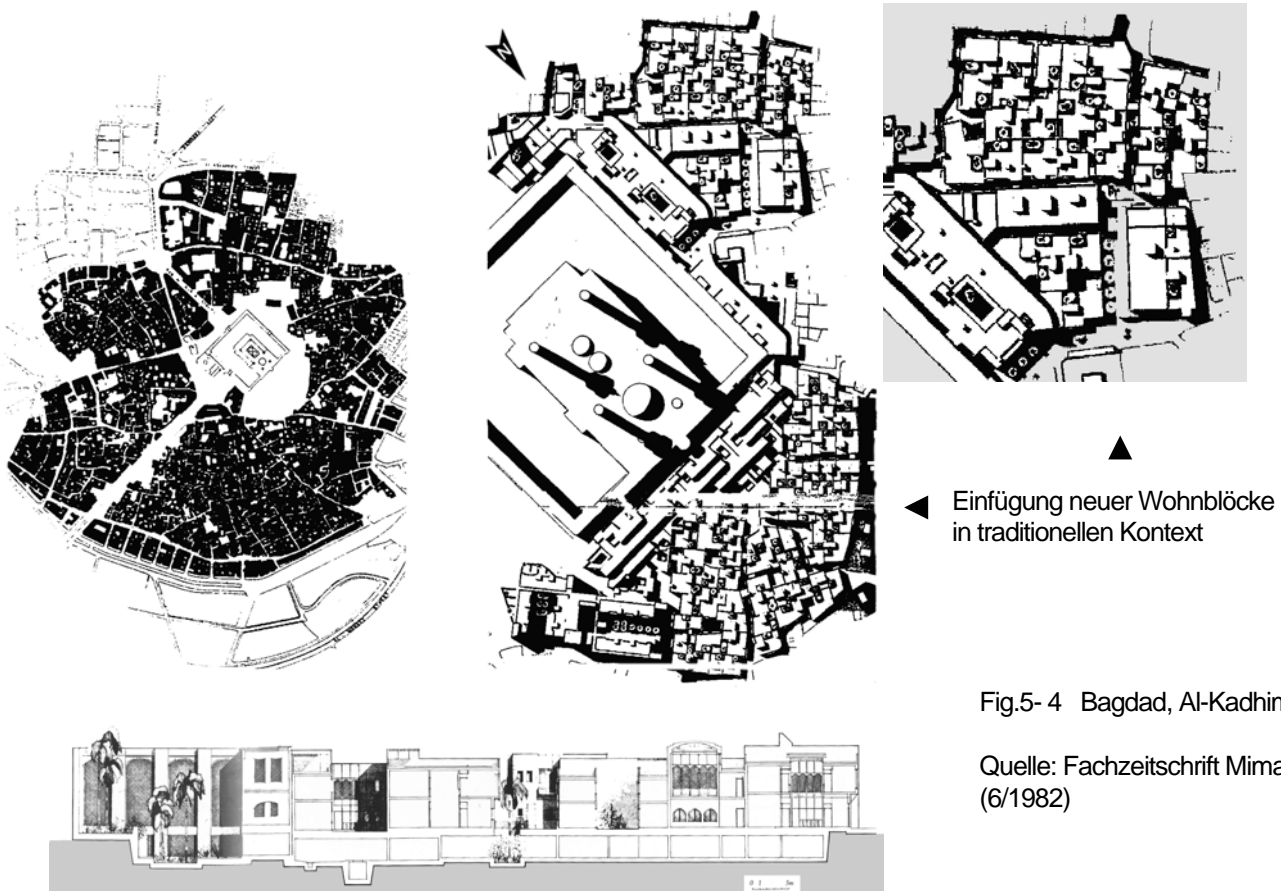


Fig.5- 4 Bagdad, Al-Kadhimiya

Quelle: Fachzeitschrift Mimar (6/1982)

Weitere interessante Beispiele (allerdings nicht realisierte), ebenfalls von Bianca, sind die Einfügung neuer Bauten in historischen Kontext in Medina (Saudi-Arabien) und das Überbauen des überdeckten Oued in Fes. Obwohl in beiden Fällen die Gebäudeabmessungen den traditionellen Bestand bei weitem übertreffen, erscheinen sie dennoch mit ihrem umgebenden Kontext wie verwachsen.

<sup>3</sup> Diese Projekte wurden von Bianca, S. (bzw. seine Studenten für Fes) in den 80er Jahren entwickelt und vorgeschlagen.

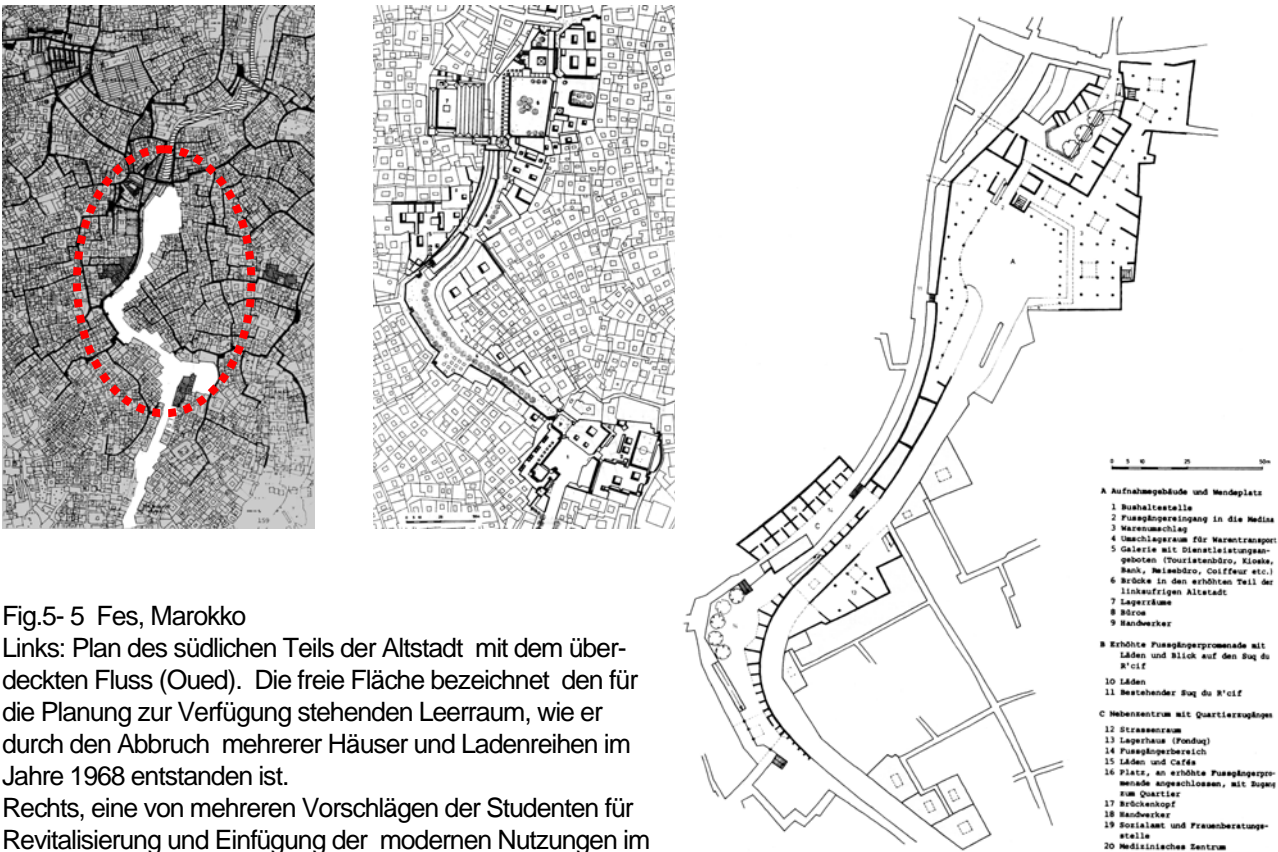


Fig.5- 5 Fes, Marokko

Links: Plan des südlichen Teils der Altstadt mit dem überdeckten Fluss (Oued). Die freie Fläche bezeichnet den für die Planung zur Verfügung stehenden Leerraum, wie er durch den Abbruch mehrerer Häuser und Ladenreihen im Jahre 1968 entstanden ist.

Rechts, eine von mehreren Vorschlägen der Studenten für Revitalisierung und Einfügung der modernen Nutzungen im traditionellen Kontext.

Quelle: Bianca, S., 1980, S. 159-175

Fig.5-6 (linke Spalte) stellt die Freistellungsmaßnahme der Propheten-Moschee in Medina al-Munawara (Saudi-Arabien) zwischen 1910 bis 1990 dar. Die Zunahme von Verkehrsaufkommen durch die Pilger hat die Zerstörung des historischen Kontexts besonders ab Ende der 70er Jahre bis Anfang der 90er Jahre beschleunigt. Die rechte Spalte stellt die Re-Integration der Moschee in ihren Kontext durch mehrere Gebäude mit zentraler Hofanlage dar. Darüber hinaus sollte die Entwicklung einer Ringstrasse, zahlreiche Schleifestrassen und über das ganze Gebiet verstreuten Stellparkplätze sollte den hohen Autoverkehr auffangen.



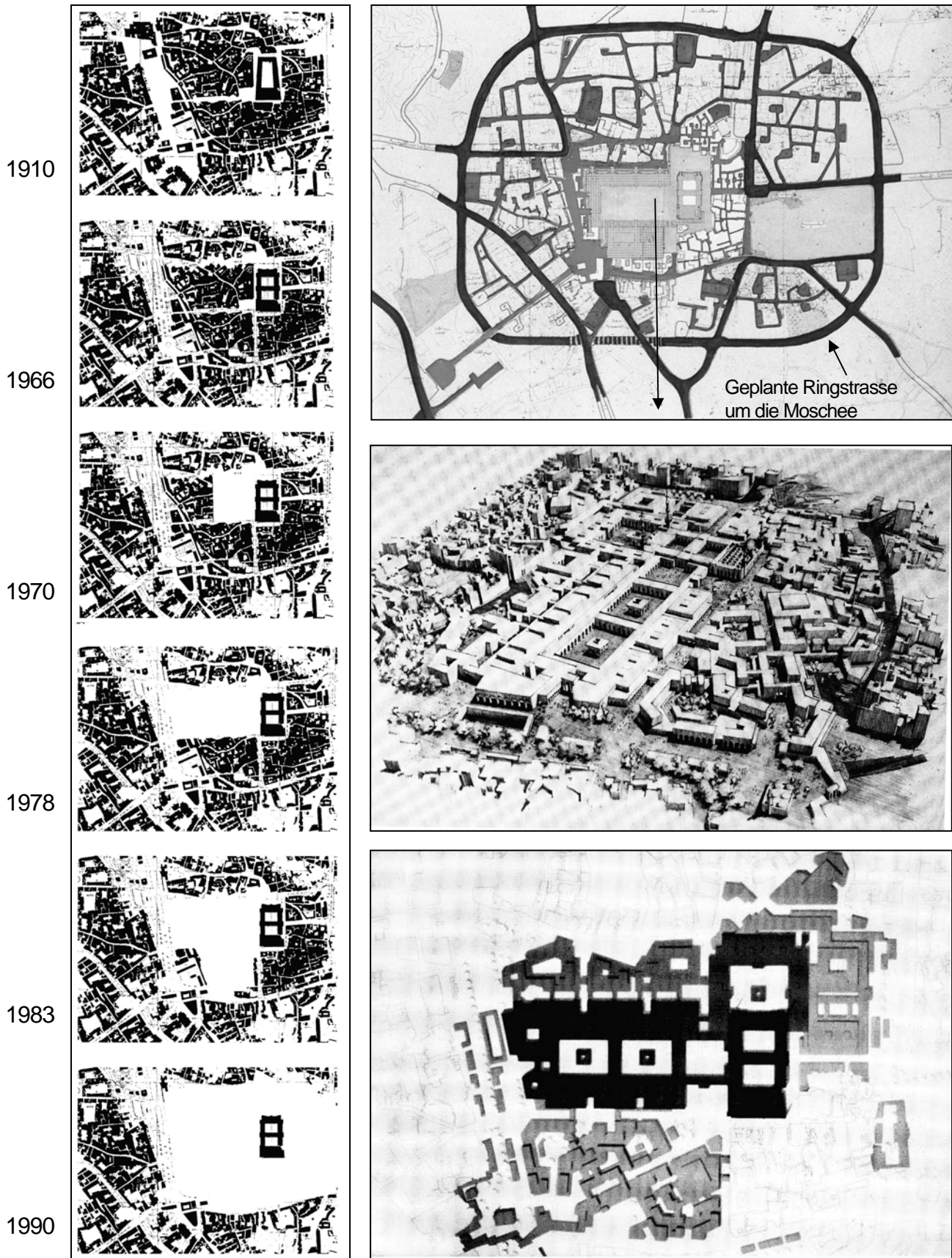


Fig.5- 6 Linke Spalte: Freistellungsmaßnahme der Propheten-Moschee in Medina al-Munawara zwischen 1910 und 1990

Rechte Spalte: Vorschläge zur Reintegration der Propheten-Moschee

Quelle: Bianca, S., 2000, S. 233-245



Fig.5- 7 Die Altstadt von Bologna ,  
der Turm Asinelli im Hintergrund

Quelle: Lewandowski, A. ,2003

Im europäischen Raum sind die städtebaulichen Maßnahmen der italienischen Stadt Bologna ein interessantes Beispiel für die Sicherstellung der Zugänglichkeit der Altstadt, ohne ihren traditionellen Charakter zu stören. In Bologna (ca. 382.000 Einwohner), als eine der ältesten Städte Italiens, war der Grad der Motorisierung in den letzten Jahrzehnten stark angewachsen. Die Stadt Bologna war den modernen Anforderungen der individuellen Mobilitätsbedürfnisse in ihrem historischen Zentrum schon seit langem nicht mehr gewachsen. Es waren daher Maßnahmen erforderlich, um den Zustand zu ändern.

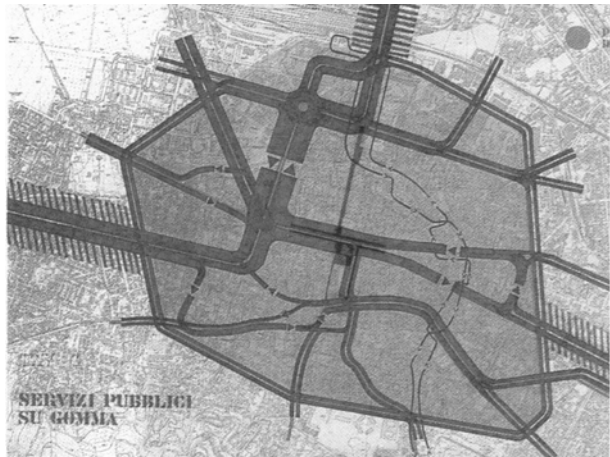
Die Altstadt von Bologna mit einer Fläche von 4,5 km<sup>2</sup> wurde 1989 für den Individualverkehr geschlossen. Seit diesem Zeitpunkt können nur noch folgende Fahrzeuge in die Altstadt benutzt werden: Die Omnibusse der öffentlichen Verkehrsbetriebe, die Taxis und Notdienste, die Autos der Altstadtbewohner, die Fahrzeuge der in der Altstadt ansässigen Handwerksbetriebe, die Lieferfahrzeuge ( zu festgelegten Stunden) und die persönlichen Fahrzeuge der Laden- und Geschäftsinhaber (mit beschränkter Aufenthaltsdauer). Die täglich in der Altstadt verkehrenden Fahrzeuge konnten auf diese Weise auf die Hälfte reduziert werden. Der zentrale Kern der Altstadt ist zum Teil völlig verkehrsfrei oder nur für öffentliche Verkehrsmittel offen. Im gesamten Beschränkungsbereich ist die Geschwindigkeit für sämtliche Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Die Zufahrtsbeschränkung für die Altstadt wird in den Abendstunden ab 20 Uhr ausgesetzt.



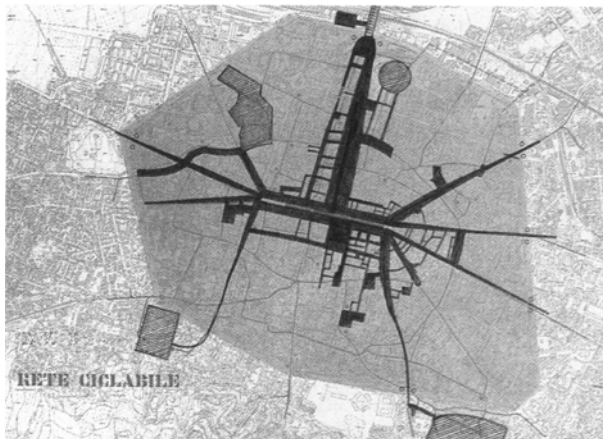
Fig.5- 8 Bologna, Markt bei der Basili-  
ca de St. Stefano

Quelle: Lewandowski, A. ,2003

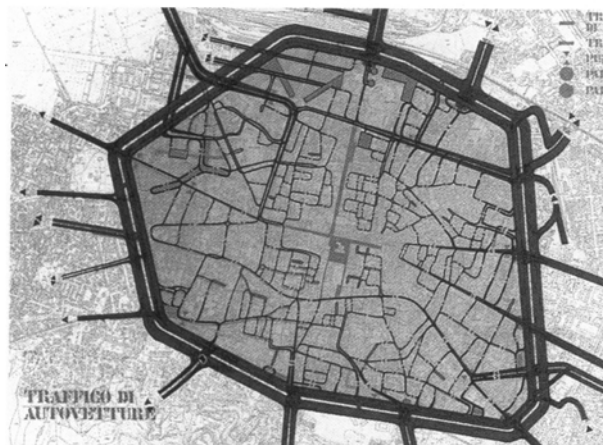




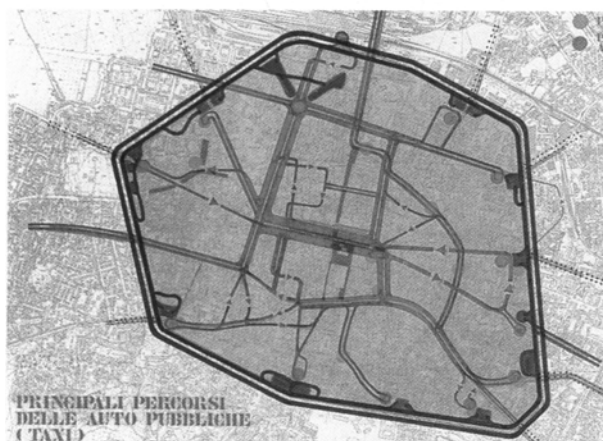
- Neuordnung des städtischen Bus-Netzes innerhalb der Altstadt (Darstellung der Mengenverteilung) ; in der östlichen Stadthälfte mussten die Nord-Süd-Verbindungen wegen der engen Gassen mit Kleinbussen hergestellt werden.



- Fußgängerströme in der Altstadt (Mengenverteilung), Grundlage für die Konzeption des Fußgängernetzes



- Erschließungsnetze der vier Altstadtviertel für Anwohner und Wirtschaft



- Wesentliche Taxi-Standorte, kombiniert mit Kurzparkplätzen an den Stadttoren; Verbindungsmöglichkeiten in der Altstadt und Fahrmöglichkeiten (mit Einschränkung auch für Busse)

Fig.5- 9 Generalplan für die Altstadtmobilität für die Stadt Bologna

Quelle: Winkler, B., 1998, S. 202

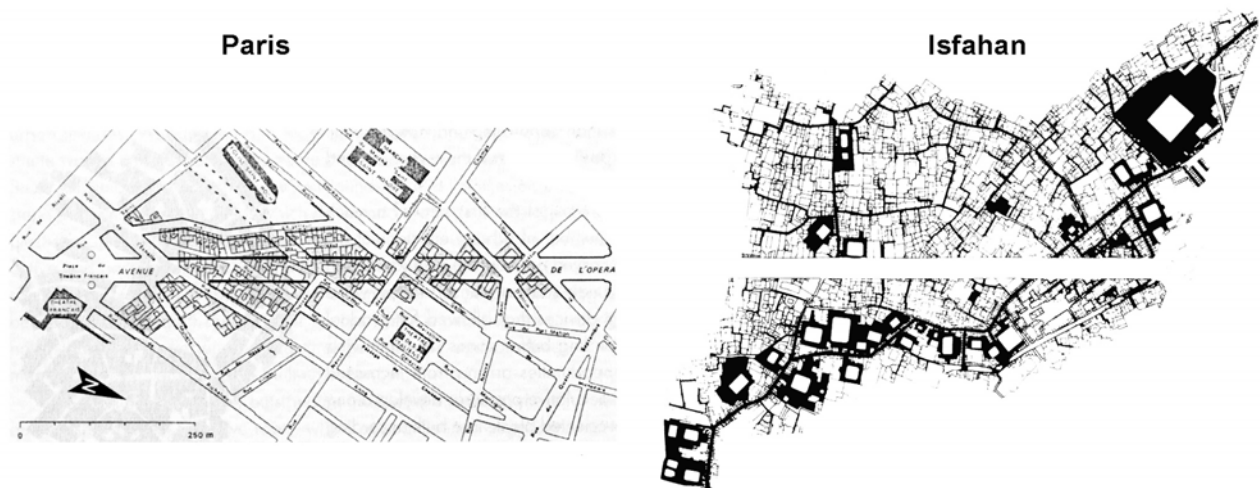
Diese Veränderungen in der Altstadt wurden von der Bevölkerung sehr positiv beurteilt, nach kurzer Verzögerung auch von der Geschäftswelt akzeptiert. Die Maßnahmen in Bologna wurden im gesamten Italien als Modellfall für die Lösung der dringendsten Verkehrsprobleme italienischer Städte angesehen.

Auch wenn diese Maßnahmen in Bologna wenige Jahre später aufgrund von fehlendem verwalterischem bzw. behördlichem Durchsetzungsvermögen eingestellt wurden, werden sie heute noch im gesamten Italien als Modellfall für die Lösung der dringendsten Verkehrsprobleme italienischer Städte angesehen.

Im Hinblick auf die bereits geschilderten Projekte – im arabischen Raum aber auch in Bologna - kann man für die traditionellen iranischen Städte mit entsprechender Modifizierung ein angepasstes Modell für die Altstadtquartiere entwickeln. Eine sorgfältige Planung zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in der Altstadt und eine Einbindung dieser Maßnahmen in eine neue Verkehrskonzeption der gesamten Stadt ist die Voraussetzung.

## 5.2 Entwicklungsstrategien

Die Wirkung der iranischen Basare geht weit über die lokalen Grenzen der Handelsplätze hinaus und ist eng mit der Zukunft der Altstädte verflochten. Der Basar ist auf die Existenz einer attraktiven Altstadt angewiesen – die Altstadt hat nur mit einem lebendigen Basar in ihrer Mitte eine Überlebenschance.



Die Altstädte selbst verlieren tendenziell ihre Funktion als städtischer Mittelpunkt. Es gibt kaum aussagekräftige Anzeichen dafür, wie diese Entwicklung in naher Zukunft aufgehalten oder gar umgekehrt werden kann. Die meisten der Erneuerungsmaßnahmen der letzten Jahrzehnte, die das Gesicht der iranischen Städte stark geprägt haben, sind stark von "westlichen" Planungsmethoden und Bautechniken inspiriert, die in Europa inzwischen zugunsten von Prinzipien, die sich stark jenen der traditionellen Bauweise nähern, hinterfragt oder aufgegeben worden sind.<sup>4</sup>

Das Einfügen dieser Planungstechnologien bzw. unangepassten Bauformen in den traditionellen Kontext wurde als "die fehlende Übereinstimmung zwischen *Schale und Inhalt*" beschrieben.<sup>5</sup> Als Alternative zum herkömmlichen Import unangepasster Bauformen und Planungstechnologien wäre ein in-

Fig.5- 10 Umfangreiche Abrissmaßnahmen erzeugen neue Straßenachsen (nach Haussmanns Vorstellungen) in Paris und Isfahan

Eine Erneuerung der Bauten im Basar ist meist mit einem Nutzungswechsel verbunden, eine Erneuerung der Wohngebäude mit Veränderungen der Bevölkerungs- und Sozialstruktur.

Quelle: Städtische Räume im Orient, [www. uni-stuttgart.de/100-online](http://www.uni-stuttgart.de/100-online)

<sup>4</sup> Man braucht in diesem Zusammenhang nur an die Aktualität von Fußgängerzonen zu denken, an die Tendenz zur Dezentralisation, dem Projekt "ab in die Mitte" oder zur Beteiligung des Bewohners an der Gestaltung seiner Umwelt, oder das von den Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro ins Leben gerufene Projekt "Agenda 21".

<sup>5</sup> Bianca, S. 1991



dividuelles planerisches Vorgehen zu fordern. Ziel müsste also sein, mit diesen Plänen für die Minimierung der sozialräumlichen Polarisierung in den traditionellen iranischen Städten beizutragen.

### 5.2.1 Erhaltung und denkmalgerechte Rekonstruktion

Bei der denkmalgerechten Rekonstruktion des Basars ist eines besonders wichtig: dass der Basar nicht in ein Museum umgewandelt werden darf; vielmehr ist er als vitales städtisches Element erforderlich, in dem die Funktionen Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistung, Bildung sowie Freizeitangebote und Kultur ausreichend gewährleistet sind.

Die Vorschläge zur Erhaltung und Entwicklung des traditionellen Basars im Iran sollen in Anlehnung an die allgemein gültigen Kriterien und unter Berücksichtigung der Gestaltungsprinzipien – die wertvollen, erhaltenswerten Eigenschaften der traditionellen Städte enthalten.

Die Erhaltung der historischen Bausubstanz des iranischen Basars bedarf einer sorgfältigen Planung, die den Wünschen der Denkmalpflege, der Bewohner und der Wirtschaft gerecht wird. Eine Vision, die leider immer wieder zu Zielkonflikten führt(s. Randnotiz). Die zeitgemäße Architektur und die historische Bausubstanz müssen sich nicht widersprechen, sondern können sich vielmehr gegenseitig ergänzen. Soweit eine erhaltenswürdige Bausubstanz vorhanden ist, ist der Umbau dem Abriss vorzuziehen. Auf der anderen Seite macht nur eine Weiterentwicklung – auch in architektonischer Hinsicht – den heutigen traditionellen Basar überlebensfähig. Diese Weiterentwicklung aber auch neues Bauen im historischen Kontext soll immer in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalbehörden vorgenommen werden. Ziel dieser Zusammenarbeit muss es sein, das sich im Gebäudebestand manifestierende geschichtliche Zeugnis zu erhalten und zu stützen, und einen bewussten Wirkungszusammenhang zwischen Denkmal und neuer Nachbarschaft zu entwickeln.<sup>6</sup>

Im sozio-ökonomischen Wandlungsprozess bedeutet die Altstadt für einen Großteil der Bevölkerung kulturelle Identität, Sicherheit und Stabilität, die es zu schützen gilt. Insgesamt kann es aber nicht das Ziel sein, die Altstadt baulich zu mumifizieren, sondern dieser – entsprechend der bestehenden Bausubstanz und Stadtstruktur – mit verschiedensten Sanierungsmaßnahmen zu einer neuen vitalen Rolle zu verhelfen.

Quelle: Gangler, A. und Ribbeck, E. : *Dialog* 40/1994, S. 5

Denkmalpfleger versuchen, vom materiellen Bestand soviel wie irgend möglich zu bewahren; zur Belebung der ökonomischen Aktivitäten sollen dagegen Gebäude, Verkehrswege etc. möglichst weit dem Vorbild modernen Städtebaus angepasst werden. So entsteht ein Zielkonflikt, der häufig zu einer wenig hilfreichen Polarisierung führt. (Lingenau, Werner, 1994)

<sup>6</sup> s. Pesch, F., 1995, S. 43

- **Historische Bauwerke in der Semnaner Altstadt**

Die Altstadt von Semnan verfügt über zahlreiche erhaltenswerte historische Bauwerke, die im Rahmen einer denkmalgerechten Rekonstruktion erneuert werden sollen. In Fig.5-11 ist eine Reihe von erhaltenswerten historischen Gebäuden der Semnaner Altstadt dargestellt. Die Erhaltungsmaßnahmen sollen nicht nur "Monumente" erhalten sondern ihnen auch neue Funktionen zuweisen. Über die bloße Erhaltung hinaus soll der ästhetische und historische Wert des Denkmals neu belebt werden. Die Erneuerung erfordert also eine kritische wie auch eine kreative Handlung, um dem Gebäude einen Wert zu geben.<sup>7</sup>

- 1- Takieh Pahne, Hammam Pahne
- 2- Imamzade Yahya
- 3- Madresse (Almieh)
- 4- Imam-Moschee
- 5- Takieh Nasar, Moschee, Ab-Anbar, Hammam
- 6- Schrieatie-Platz
- 7- Takieh Chahr Rah, Moschee, Ab-Anbar
- 8- Hosseinieh Abbassie, Ab-Anbar
- 9- Takieh Najafie, Moschee, Hammam
- 10- Karawanserei Najafie
- 11- Takieh Kahandaj Bala, Moschee, Ab-Anbar
- 12- Takieh Kahandaj Paien, Moschee, Ab-Anbar
- 13- Takieh Molah- Ghasvienie, Moschee
- 14- Takieh Abrischamgran, Ab-Anbar, Hammam, Karawanserei
- 15- Moschee, Hammam
- 16- Moschee, Ab-Anbar
- 17- Takieh Hemat Abad, Moschee
- 18- Takieh Sieha, Moschee, Ab-Anbar
- 19- Ghalea Pachenar
- 20- Takieh Pachenar, Moschee, Hammam
- 21- Moschee, Ab-Anbar, Läden
- 22- Moschee, Hammam, Ab-Anbar, Läden
- 23- Takieh Chobie, Moschee
- 24- Takieh khosch Nieam, Moschee
- 25- Hammam, Ab-Anbar
- 26- Takieh Letibar, Hammam, Ab-Anbar, Läden
- 27- Takieh Mir Mohamad khan, Moschee, Läden
- 28- Takieh Schotr khan, Moschee, Läden
- 29- Takieh Schahchog, Ab-Anbar, Moschee, Läden
- 30- Chaparkhane

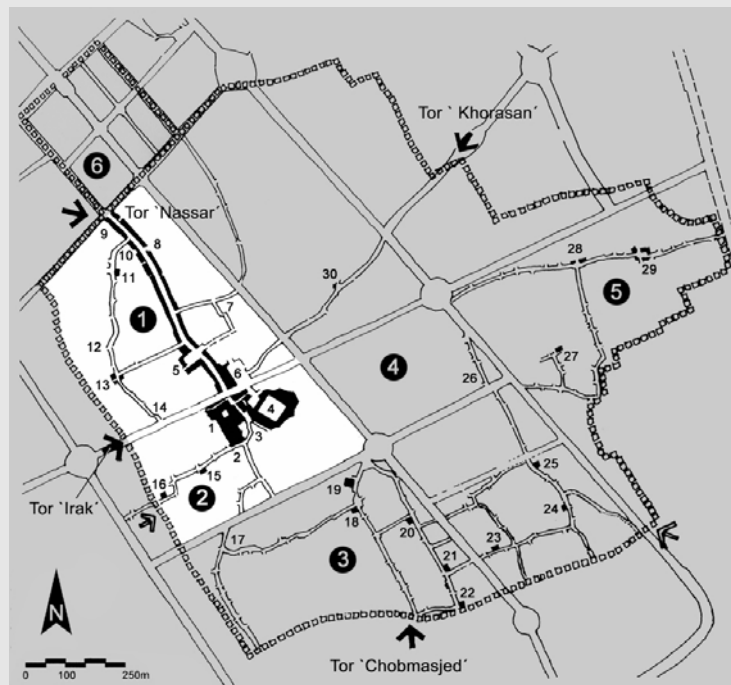
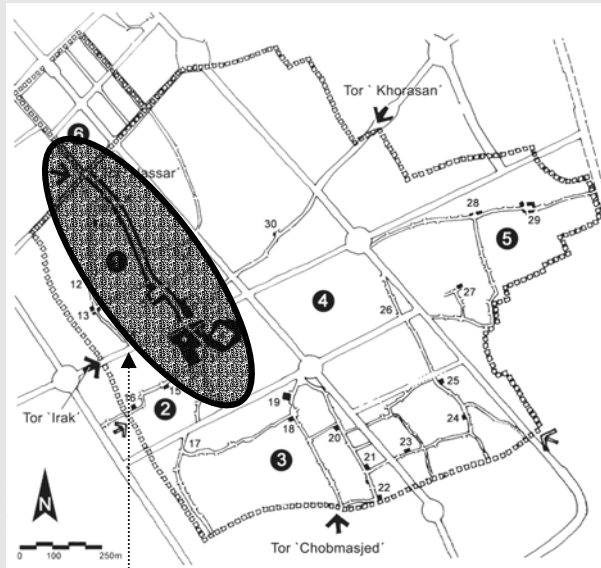


Fig.5- 11 Lage der historischen Bauwerke in der Semnaner Altstadt und ihre Beziehung zum Basar  
Quelle: Eigene Hervorhebung

<sup>7</sup> Vgl. Koumas, Ahamed ,1994, S.42

- **Stadtentwicklung und Altstadtsanierung**  
für Semnan

Die gesamte Semnaner Altstadt ist geprägt von Strukturschwäche und Schrumpfungstendenzen mit einer stark abnehmenden Einwohnerzahl. Viele sozial Schwache und eine weit über dem städtischen Durchschnitt liegende Arbeitslosenquote sind hier anzutreffen.



Die Zukunft der traditionellen Basare soll im Spannungsfeld zwischen wünschenswerten Maßnahmen zum Kulturerhalt einerseits und solchen zur notwendigen ökonomischen Revitalisierung andererseits stehen.

Fig.5- 12 Die Zone um den traditionellen Basar in Semnan

Quelle: Eigene Hervorhebung

Die unmittelbar an der Basarachse liegende Zone eignet sich für eine sensible punktuelle Sanierungsmaßnahme. Hier soll vor allem die "zentrale Zone" (Mitte des Basars) durch eine intensive Weiterentwicklungsmaßnahme aufgewertet werden

Daher soll das Konzept zur Stadtentwicklung nachhaltig ökonomisch und sozial verträglich sein. Im Sinne ökonomischer Überlegungen soll der Konzentration auf vorhandene Gebäude, Flächen und Infrastrukturen sowie deren Verbesserungen der Vorzug gegeben werden.

Die erforderliche Infrastruktur soll sich an modernen Standards ausrichten. Apotheken, Postämter, Banken, Bibliotheken, Schulen, Krankenhäuser, Telephonzellen etc. sind, soweit noch nicht vorhanden, aufzubauen. Sie bieten elementare Dienstleistungen neben den bereits ausreichend vorhandenen und dicht frequentierten Einrichtungen wie Bäckereien, Supermärkten usw. Die über die gesamte Altstadt verstreuten Brachflächen (s. Fig. 5-34) eignen sich optimal für diese Maßnahmen.

Besonders hoher Stellenwert bei Planungen für Semnan muss der Erhaltung des historischen Stadtbildes und der vitalen Nutzung der Innenstadt eingeräumt werden. Vorhandene Ressourcen soll demgemäß vorrangig bedacht werden.

Die Umgebung der Basarzone ist im fortgeschrittenen Verfallszustand, Angesichts des verengten traditionellen Gassen-Labyrinthes und fehlender notwendiger Infrastruktur scheint eine "punktuelle" Sanierung und eine flächendeckende Weiterentwicklung des gesamten Gebietes denkbar. Ihr städtebaulicher Zusammenhang sollte allerdings



beim Wiederaufbau berücksichtigt werden. Für die verstreuten Monumentalbauten mit historischem bzw. kulturellem oder öffentlichem Interesse (Fig. 5-11) ist nach wie vor eine geeignete Erhaltungsmaßnahme notwendig.

Die Konzepte für die Semnaner Stadtentwicklung sollten folgende Leitlinien beherzigen:

Die historische Altstadt soll als potentieller Publikumsmagnet und touristisches Kapital verstanden werden.

- Voraussetzungen für nachhaltige Stadtentwicklung sind attraktives Wohnen und Leben in der Altstadt.
- Die Erhaltung des Stadtbildes unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte ist deshalb ein absolutes Muss.
- Konzepte der Stadtentwicklung sollten die Verflechtungen der Funktionen Wohnen, Handel, Bildung, Kultur und Freizeit in ausreichendem Maße berücksichtigen.
- Die Entwicklung, Sanierung und Umnutzung vorhandener Stadtquartiere ist zu fördern, da sich Bestandsschwächen in den letzten Jahrzehnten zu deutlichen Mängeln entwickelt haben.

In bemerkenswerter Weise hat die traditionelle Bauweise im Iran bis zum zweiten Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts größere Kontinuität und geringere historische Stilbrüche gekannt als wir dies in benachbarten arabischen Städten beobachten können. Das erklärt sich einerseits durch die historische Gegebenheit des Landes und andererseits dank des über mehrere Generationen gültigen Konsenses über Form, Konstruktion und Material. Mit anderen Worten: Die Grenzen zwischen Denkmalschutz und Neugestaltung waren fließender.

Daraus entsteht heute allen Beteiligten (u.a. den Architekten, Stadtplanern und Denkmalpflegern) eine ernst zu nehmende Aufgabe. Sie sollen das angemessene Verhältnis zwischen zwei Spannungsfeldern finden; die wünschenswerten Maßnahmen zur ökonomischen Revitalisierung einerseits und solche zum notwendigen Kulturerhalt andererseits. Bezüglich des Kulturerhalts besteht die Aufgabe im Bewahren eines städtebaulichen Zusammenhangs und in der Förderung einer kontinuierlichen Erneuerung. "Oberstes Gebot ist dabei nicht die archäologische Rekonstruktion, sondern die Wahrung der

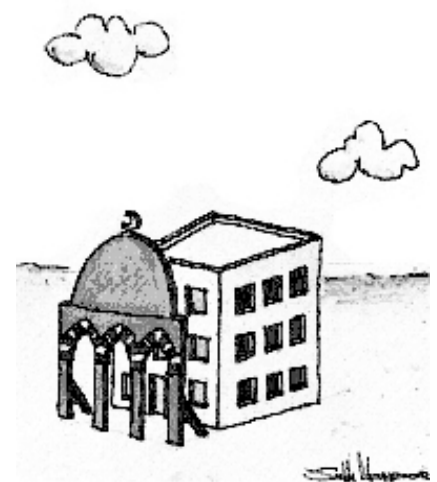


Fig.5- 13

Quelle: Fachzeitschrift Mimar, 1984/12

morphologischen und typologischen Einheit eines lebendigen Stadtgefüges.“<sup>8</sup>

### 5.2.2 Weiterentwicklung oder Flächensanierung?

Sanierung in der Altstadt bedeutet in erster Linie Erhalten und Erneuern; Verbesserung der Lebensbedingungen unter bestmöglicher Berücksichtigung des Überkommenen sowie Erhaltung der Urbanität der Stadt. Dies ist eine ebenso schwierige wie lohnende Aufgabe, die ein hohes Maß an Verantwortung von allen Beteiligten, sowohl der Verwaltung, als auch den betroffenen Bürgern fordert und die nur in respektvoller und verständnisvoller Zusammenarbeit ihr Ziel erreichen kann.

Quelle: Vgl. Menacher, P., 2002

Ganz entscheidend für die tragfähige Weiterentwicklung bzw. Flächensanierung der traditionellen Basare Irans ist die Berücksichtigung der städtebaulichen Komposition einzelner Stadtelemente. Dabei ist die Beziehung der Elemente "Basarläden" bzw. "Wohneinheiten" besonders zu beachten. Diese einzelnen Elemente haben ohne Berücksichtigung ihrer Ordnungsprinzipien weder Identität noch städtebaulichen Wert. Es sind also die wertvollen Bestände des traditionellen Basars und der Altstadt zu erhalten und so zu ergänzen, dass nach der Erneuerungsmaßnahme deren Eigenständigkeit und ihre Unverwechselbarkeit gewahrt ist. Dabei muss zusätzlich auf die historische Kontinuität aber auch die prägende Formsprache der zu entwickelnden Objekte bis in die moderne Realisation hinein besonders geachtet werden, da eine Erneuerung der Bauten im Basar meist mit einem Nutzungswechsel verbunden ist und bei einer Erneuerung der Wohngebäude mit Veränderungen der Bevölkerungs- und Sozialstruktur zu rechnen ist. Von Fall zu Fall die richtige Entscheidung zu treffen, d.h. das Gleichgewicht zwischen Alt und Neu zu finden, ist für die tragfähige Weiterentwicklung von iranischen Altstädten und Basaren von entscheidender Bedeutung.

Das Ziel der Umgestaltung und Renovierung oder Flächensanierung der traditionellen Städte ist die Erhaltung der wertvollen Teile der Stadt und die Gestaltung der übrigen Teile. Die Teile, die keine erhaltenswerte Substanz aufweisen, sollen mit neuen Gestaltungsmaßnahmen behandelt werden. Altes und Neues muss in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. ( Ghaffar-Sedeh, A. ,1990, S.323)

Grundsätzlich sollen in der Diskussion um das Bauen in historischem Kontext entsprechende Prioritäten gesetzt werden. Mit dem Basarkomplex und den unmittelbar angrenzenden historischen Bauten muss äußerst sensibel umgegangen werden, da diese Bauten ein unverwechselbares, identitätsstiftendes geschichtliches Zeugnis ablegen. Hier muss jedes Entwicklungsvorhaben mit Rücksprache und Abstimmung der zuständigen Denkmalbehörden durchgeführt werden.

Bei den umliegenden Wohnquartieren muss der über mehrere Jahrhunderte gültige Konsens über die allgemeinen Gestaltungsprinzipien der traditionellen Stadt berücksichtigt werden. Allerdings bei der Entscheidung, welche Kriterien zu übernehmen

<sup>8</sup> s. Bianca, S.,1979, S.132

men sind und welche Gestaltungsspielräume offen gehalten werden müssen, nicht abstrahiert werden. Wenn sich Gestaltungssatzungen überhaupt auf Neubauten beziehen, ist abzuwägen, welche Bindungen zur Sicherung eines Mindeststandards erforderlich sind und welche Freiräume den Entwerfern zugestanden werden.<sup>9</sup>

	( + )	( - )
Flächensanierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionsschwächen können leichter beseitigt werden</li> <li>• Aufwertung des gesamten Gebietes</li> <li>• zu Beginn teurer, auf die Dauer gesehen jedoch bessere Rentabilität</li> <li>• Umsetzung moderner Wohnformen und Grundrisse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Probleme mit der sozialschwachen Bevölkerung (→ Identitätsverlust)</li> <li>• historische Bauten bleiben nicht erhalten</li> <li>• keine gewachsenen Strukturen</li> <li>• Anstieg der Mieten</li> </ul>
Weiterentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhält den Charakter des Stadtviertels</li> <li>• individuelle Maßnahme</li> <li>• günstiger</li> <li>• Steigerung des Wohnkomforts</li> <li>• Denkmalschutz</li> <li>• Erhaltung der sozialen Strukturen</li> <li>• Weiterentwicklung ohne große Umsiedlung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eventuell Verbleib von Funktionsschwächen bei nicht ausreichender Entkernung</li> <li>• hoher Zeitaufwand</li> <li>• großer bürokratischer Aufwand</li> <li>• auf die Dauer kann kostenaufwendiger werden</li> </ul>
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Denkmalschutz</li> <li>• bewahrt die Identität der historischen Werte der Stadt</li> <li>• erhält den Charakter der Stadt</li> <li>• individuelle Maßnahme</li> <li>• Erhaltung der sozialen Strukturen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eventuell Verbleib von Funktionsschwächen bei nicht ausreichender Entkernung</li> <li>• hoher Zeitaufwand</li> <li>• großer bürokratischer Aufwand</li> <li>• kostenaufwendig</li> </ul>

Fig.5- 14 Darstellung der positiven und negativen Bewertung einer Flächensanierungs-, Weiterentwicklungs- oder Erhaltungsmaßnahme eines Stadtteiles bzw. eines Einzelgebäudes im Vergleich

Quelle: Eigene Hervorhebung

<sup>9</sup> Vgl. Pesch, F., 1995, S. 45



## 5.3 Nutzung

### 5.3.1 Angebotvielfalt und Mischnutzungen

In manchen Aspekten ist der traditionelle Basar mit modernen Einkaufszentren und Shopping Malls in Europa vergleichbar (als Hauptgeschäftszentrum der Stadt). Der traditionelle Basar unterscheidet sich durch das offene und ohne Abtrennung und Preisauszeichnung dargebotene Warenangebot, durch die Trennung von Handel und Produktion nach Bedarfsgruppen und durch das Fehlen von Wohnfunktion in unmittelbarer Nähe des Basars.

Die traditionellen Händler im Basar, vor allem die älteren, können oder wollen ihre oft seit mehreren Generationen betätigte Branche nicht aufgeben (auch wenn die erhoffte Rentabilität nicht erzielt wird), weil sie zum einen das Neue fürchten, zum anderen ihr geringfügiger Gewinn für die Finanzierung ihrer Familienhaushalte gerade ausreicht. Denn für die meisten Händler fallen als Eigentümer der Läden oder als "Waqf-Verwaltung" keine zusätzlichen Kosten (Miete) an. Außerdem fühlt sich der seit mehreren Jahrzehnten ansässige Händler eng mit dem Ort und dem alten und bekannten Kundenkreis verbunden. Aus diesen Gründen lassen sich eine Erneuerung bzw. ein Nutzungswechsel äußerst selten durchführen. Erst ein Generationswechsel lässt einen solchen Wandel denkbar erscheinen.

Die Innenstadt konzentriert die grundlegenden stadtbezogenen Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bildung, Kultur, Freizeit auf engstem Raum.

Vielfalt wird innerhalb der einzelnen Nutzungsbereiche vorausgesetzt, beispielsweise durch unterschiedliche Branchen und Betriebsformen im Basar.

In Folge dieser Unflexibilität der traditionellen Händler gegenüber jeglicher Erneuerungsmaßnahme sowie dem entstehenden Wirtschaftswandel ist ein tendenziell sich ausbreitendes **monostrukturiertes** Erscheinungsbild in traditionellen Basaren zu beobachten. Über lange Strecken entstandenes eintöniges Basarläden-Angebot ist heute in zahlreichen kleinen bis mittelgroßen Städten zu sehen. Ein Ausweg aus dieser Situation wäre ein neuer und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmter Branchenmix. Erneuerung der Angebotsformen bzw. Übernahme moderner Verkaufsstrategien wären dringend erforderlich.

Der geschickte Branchenmix ist für Kunden sehr wichtig. Prinzip ist es, dass jeder Branchenzweig einen Grund für den Be-

such des Basars liefern kann. Jeder Laden kann somit potentiell anderen Bereichen Kunden zuführen, jedoch sollte unnötige Konkurrenz unter den Läden, vor allem in kleinen bzw. mittelgroßen Städten (wie Semnan und Hamadan) vermieden werden; ein gewisser Wettbewerb ist jedoch prinzipiell wünschenswert, um dem Kunden Vergleichsmöglichkeiten zu eröffnen. Gerade im Modeartikel-, Textil- und Teppichbereich ist eine ausgewogene Mischung von verschiedenen Preis- und Qualitätsniveaus besonders wichtig. Hier kann die Konkurrenz um Kunden zu fairer Preisentwicklung und Verbesserung der Dienstleistung führen.

Die richtige Zusammenstellung der Branchen und ihre Anordnung im Basarkomplex ist eine wichtige Aufgabe, die von der darauf spezialisierten Basarkommission zu leisten ist.<sup>10</sup> Die intensive, sachgerechte und vertrauensvolle Beratung der Ladenbesitzer bzw. Händler durch kompetente Mitglieder der Kommission ist dabei von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus sollen Möglichkeiten entwickelt werden; die bereits abgedrängten Handwerker und verschiedene Produktionsbranchen durch staatliche Zuschüsse bzw. Steuervergünstigungen wieder in den Basar zu integrieren.

Der Basar (bzw. die Altstadt) kann in der gegenwärtigen Konkurrenz zu den peripheren Standorten leichter bestehen, wenn er seine spezifischen Vorzüge ausspielen kann, die zum Beispiel in Nutzungsvielfalt, Aufenthaltsqualität und regionalem Bezug bestehen. Eine wirkliche Identifikation der Bewohner kann nur mit dem "historischen" Stadtzentrum sowie gewachsenen bzw. gut ausgestatteten Stadtteilzentren erfolgen.<sup>11</sup>

Neben Handel, Dienstleistungen und Kultur sind die Bewohner der Altstadt eine weitere tragende Säule der lebendigen Stadt. Eine Ausweitung der Wohnkapazität ist daher wünschenswert. Zu bedenken sind hier die vielen leer stehenden Räume und Brachflächen in Nebenstraßen; sie bieten Platz für Wohnraum und sonstige Nutzungen.

Eine starke Spezialisierung des Nutzungsgefüges könnte zu unerwünschter Monotonität führen!

---

<sup>10</sup> Näheres zu dieser - vom Verfasser vorgeschlagenen - Kommission in Kap. 5.9.1

<sup>11</sup> Vgl. Friedrich-Ebert-Stiftung, Stärkung der Kernstädte, digitale Bibliothek, 1999

Für das Wohnen ist in den letzten Jahrzehnten im Iran ein deutlicher Wandel mit Auswirkungen auf Standortverteilung, Wohnungsnachfrage, städtisches Nutzungsgefüge und Struktur der Wohnungsangebote festzustellen. Dies ist vor allem auf die sozioökonomischen Entwicklungen, Veränderungen von Lebensstilen und Wohnweisen zurückzuführen.

Wohnen gehört unbestritten zu den elementaren Bedürfnissen des Menschen und weckt Assoziationen wie: Sicherheit, Schutz, Geborgenheit, Kontakt, Kommunikation und Selbstdarstellung.

Während die einzelne Wohnung den Alltag von Familien und ihre individuellen Entfaltungsmöglichkeiten beeinflusst, spielt ein Wohnbereich als Summe von einzelnen Wohneinheiten eine große Rolle in seinem städtischen Umfeld. Infolgedessen ist die Aufrechterhaltung des traditionellen Basars stark abhängig von den umliegenden Wohnbereichen der Altstadt.

### 5.3.2 Wohnen

Die iranischen Altstädte werden heute hauptsächlich von einer einkommensschwachen Bevölkerungsschicht bewohnt. Verschlechterung der Wohnsituation, Immissionsbelastungen, Polarisierung der Gesellschaft, Abwanderung der besser Verdienenden, Zuwanderung und Konzentration der Geringverdiener stellen nach wie vor die entscheidende Ursache für die Entstehung von sogenannten „*sozialen Brennpunkten*“ dar, die eine Abwertung des innenstädtischen Lebens bedeuten. Die erhaltenswerte Wohnqualität als sogenannter „*Schutzmantel*“ um den traditionellen Basar ist damit allmählich dünn geworden.

Charakteristisch für diese soziale Gruppierung in der Altstadt ist, „dass sie sich mit völlig anderen und existenziellen Sorgen konfrontiert sieht.“<sup>12</sup> Genau darin besteht die größte Schwierigkeit bei der Erhaltung dieser historischen Stadtkerne. Ein spezifischer Sanierungs- bzw. Entwicklungsplan (mit entsprechenden architektonischen Gestaltungsmaßnahmen, unterschiedliche Finanzierungsmodi und geeignete Immissionsschutzregelungen) für die gesamte Altstadt trägt dazu bei, dass durch die Verbesserung der Wohnqualität eine neue und bunte soziale Mischung entsteht. Voraussetzung für diese Vorstellungen ist eine Stabilisierung der Grundstückspreise. Überhöhte Preise der Grundstücke schließen die Wirtschaftlichkeit der Wohnfunktion aus.

Das Wohnen stellt bei Neubaumaßnahmen nur in Ausnahmefällen überhaupt noch eine alternative Nutzungsform dar, weil die zu erwirtschaftenden Renditen lediglich die Ansiedlung von Handel, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen gestatten. Ein Ausweg scheint in konsequent durchgeführten rechtlichen Vorschriften zu liegen. Viele Städte werden daher aktiv und bemühen sich um eine Bestandssicherung durch spezielle Regelungen, die eine fortgesetzte Zweckentfremdung von Wohnraum verhindern sollen. Einführung einer erhöhten steuerlichen Abgabe bei einem Nutzungswechsel bzw. staatliche Zuschüsse bei Integration von zusätzlichem Wohnraum oder klar vorgegebene prozentuale Anteile von der geplanten Wohnfläche

<sup>12</sup> Vgl. Koumas, Ahamed, Trialog, 40-1994, S. 42



bei jedem Umbau, kann den Stand der Wohnfläche in zentraler Lage der Stadt stabilisieren (in München wird beispielsweise für Neubebauungen ein Wohnanteil von 20% vorgeschrieben und indirekt subventioniert). Diese behördlichen Satzungen können individuell je nach den bestehenden Rahmenbedingungen in iranischen Städten besonders in unmittelbarer Nähe des traditionellen Basars festgelegt werden.

Die Entscheidung über eine Sanierung bzw. Weiterentwicklung der Altstadtbereiche kann zu deutlichen sozialen Veränderungen führen. Aus wirtschaftlichen Gründen werden nach Sanierung die 1 bis 2-geschossigen traditionellen Hofhäuser (ca. 200 qm für eine durchschnittliche 5köpfige Familie) durch mehrere kleinere Wohneinheiten, (je 60-80 qm Geschosswohnungsbau) ersetzt. Die Neubauten eignen sich eher für 2 bis 3 Personenhaushalte (nicht selten "Doppel-Verdiener"). So werden die Großfamilien sowie "Geringverdiener" aus dem Gebiet vertrieben. Damit erfüllen diese Sanierungsmaßnahmen dann die Anforderungen einer bestimmten Bevölkerungsschicht, was eine funktional oder sozial gemischte Struktur erschwert. Auf der anderen Seite zeigen die Erfahrungen, dass allein gute Wohnkonzepte nicht ausreichen, um eine hohe Akzeptanz bei den "Neuen Nutzern" zu erreichen (etwa Rückwanderung der Oberschicht!). Es sind vielmehr weitere Einflussfaktoren in Rechnung zu stellen. Dazu gehören Image und mit dem Wohnen verbundene persönliche Bedeutungen, die Nachbarschaft, die Immissionsbelastungen, das Wohnumfeld usw. Um diese Anforderungen an den Wohnungsbau für die Bewohner in der Altstadt genauer bestimmen zu können, sollte zwischen verschiedenen Zielgruppen differenziert werden. In Anbetracht der Notwendigkeit, die Wohnfunktion in der Altstadt zu stabilisieren, sollten die Wohnungsbauprojekte auf die Bedürfnislage der Zielgruppen zugeschnitten werden. Weitere Ansätze, den Wohnungsbau für Haushalte mit knappen Einkommen zu erleichtern, bestehen in der Ermöglichung baulicher Selbsthilfe sowie in Wohnangeboten, die stufenweise - mit steigendem Einkommen bzw. mit einem wachsenden Bedarf an Wohnflächen - ergänzt werden können.

Sanierung und ihre Folgen

- **Wohnen in der Semnaner Altstadt**

Obwohl in Semnan noch ein großer Teil der historischen Altstadt (40.000 EW/100 ha) erhalten ist, hat sie doch an Bedeutung verloren und ist von einem Verfallsprozess erfasst, der sowohl das Wohnniveau als auch die traditionellen Sozialstrukturen bedroht.

Jedes zweite Gebäude in der Altstadt weist entweder ernsthafte sanitäre Mängel auf oder sind schon verfallen!

Über 30% der gesamten Gebäude in der Altstadt sind in mangelhaftem Zustand, 12% sind bereits verfallen und nur 55% in gutem Zustand.

In Anlehnung an dargestellte Pläne der Fallstudie und beim Betrachten der Wohnhäuser in der Semnaner Altstadt ist die schlechte Situation allgegenwärtig. Es mangelt an sanitären Anlagen, Wohnbereiche sind schlecht zugänglich und Erosion und Verfall der Gebäude prägen das negative Erscheinungsbild der Altstadt. Der Verlust an städtischer Lebensqualität führte zu verstärkter Abwanderung und zur Suburbanisierung in der Altstadt.

Die Übergangszone um den Basarkomplex kann als ein neues und anspruchsvolles soziales Auffangelement verstanden werden. Die Mittelschicht soll sich hier angesprochen fühlen, wenn die entsprechende soziale und technische Infrastruktur vorhanden ist. Auch die Geringverdiener-Schicht soll durch staatliche Förderungen in dieses Projekt integriert werden; denn die angebotenen Wohnungseinheiten sollen auf eine soziale Vermischung abgestimmt sein.

Zusammengefasst sollen folgende Maßnahmen für die Verbesserung der Wohnqualität in der Semnaner Altstadt in Betracht kommen:

- Verbesserung und Modernisierung der Infrastruktur
- Förderung des sozialen Wohnungsbaus
- Staatliche Vorschriften und Subventionierung eines Anteils bei jeglicher Neubebauung bzw. Umbaumaßnahme (z.B. 20%)
- Finanzielle Förderung der baulichen Selbsthilfe für Familien mit knappen Einkommen
- Neubauten bzw. modernisierte Gebäude sollen in die überlieferten Maßstäbe des Kontextes integriert werden
- Kostengünstiges, flächensparendes und ökologisches Bauen soll gefördert werden
- Stärkung der multifunktionalen Nutzung (das Nebeneinander von Wohnen, Handeln und zentraler Versorgung)
- Verlagerung störender Gewerbebetriebe aus der Altstadt (z.B. Färberei)
- Entwicklung eines umfassenden innenstädtischen Gesamtverkehrskonzeptes für die Altstadt.

#### 5.4 Städtebauliche Maßnahmen und Erneuerungsansätze

Der innerstädtische Handel und besonders der Basar können ohne die automobilen Kunden aus der unmittelbaren Umgebung und der weiteren Region nicht überleben. Den Altstädten kommt wegen ihrer hohen Dichte und städtischen Strukturen bei der Gestaltung öffentlicher Räume, Plätze und Straßen eine besondere Bedeutung zu. Sie sind in Anbetracht des kulturellen und historischen Wertes der Umgebung nicht nur Verkehrsträger, sondern in erster Linie Aufenthaltsraum für Bewohner, Beschäftigte und Besucher.

Die Inflexibilität und die Einschränkungen der traditionellen Wegesysteme in den iranischen Altstädten gegenüber dem tendenziell ansteigenden Verkehr und das Entstehen neuer kommerzieller, administrativer Nutzungen haben die Städte einem starken Druck ausgesetzt. Die Einführung von breiten Durchgangsstraßen ohne Rücksicht auf bestehenden Kontext war die vorhersehbare Antwort. Diese Straßenzüge haben enorme Änderungen im alten traditionellen Kontext verursacht. Neben der Zerstörung des Stadtbildes und damit den Erscheinungsqualitäten der traditionellen Stadt hat diese Maßnahme des aggressiven Einschnitts zu einer Isolierung des Basars beigetragen. Außerdem stehen diese modernen Netzstrukturen im Gegensatz zu den Umwelanforderungen.

Eines der Hauptprobleme der heutigen iranischen Städte ist die extreme bis chaotische Verkehrssituation für Anwohner, Besucher und Pendler.<sup>13</sup> Straßen und Stellplätze sind begrenzt und können in Spitzenlastzeiten das Aufkommen nicht oder nur unzulänglich bewältigen. Neben der Berücksichtigung von Grundlagen und den Ordnungsprinzipien der örtlichen traditionellen Wegenetze muss deshalb die Entwicklung des (neuen) Verkehrsnetzes den aktuellen Anforderungen der mo-

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil einer starken und dynamischen Wirtschaft sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Investitionen in die Infrastruktur sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und sorgen für die Stärkung strukturschwacher Räume. (Vgl. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, S. 5)

#### Sicherung des Verkehrs

Die Wege und öffentlichen Räume stellen die wichtigsten und sichtbaren Elemente der traditionellen Stadt dar. Funktionale und formale Aspekte öffentlicher Räume wie auch der Grad des öffentlichen und privaten Charakters der Wege können in Verbindung gebracht werden mit den jeweiligen kulturellen Bedingungen einer Gesellschaft. (Ghaffar-Sedeh, A., 1990, S. 328-329).

<sup>13</sup> Allein die Stadt Teheran hat beispielweise täglich 4 Mio. Pendler zu bewältigen.

dernen Verkehrstechnik und gestalterischen Maßnahmen entsprechen.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen der Fallstudien sowie positiven Erfahrungen aus iranisch-islamischen Ländern und Europa (Kap. 5.1) könnte eine Verbesserung des Verkehrssystems durch folgende Vorschläge erreicht werden:

#### 5.4.1 Innenstädtisches Gesamtverkehrssystem

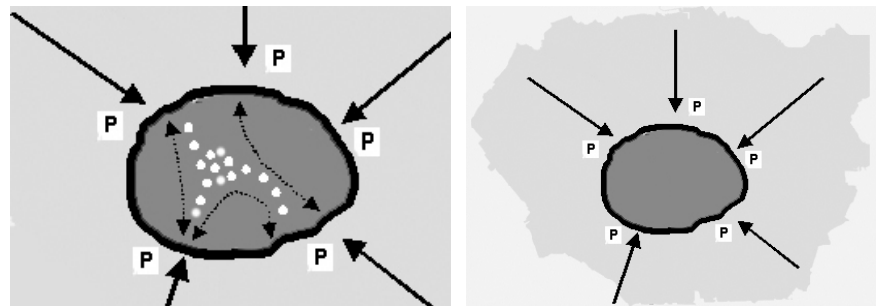
##### • Integration der Altstadt

Die Integration der Altstadt und der innenstädtischen Bereiche spielt eine zentrale Rolle für die Lebensfähigkeit des Basars. Die Erreichbarkeit und die Zugänglichkeit gewährleisten die Integration der Altstadt in ihrem Kontext.

Diesbezüglich soll ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem mit hoher Qualität der Hinwege (Wege zur Innenstadt) und guten Zugangsbedingungen zu den Teilverkehrssystemen (Parkanlagen) entwickelt werden; Verfügbarkeit, Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit stellen in diesem Zusammenhang wichtige Qualitätskriterien dar.

Wenn der Basar als innerstädtischer Handel Probleme hat, rückt erfahrungsgemäß die Erreichbarkeit in den Vordergrund (s. Referenzstadt Hamadan). So müssen dann die innerstädtischen Verkehrsfragen – ein Schwerpunktthema bei jeglichen Stadtentwicklungsplänen – in Betracht gezogen werden.

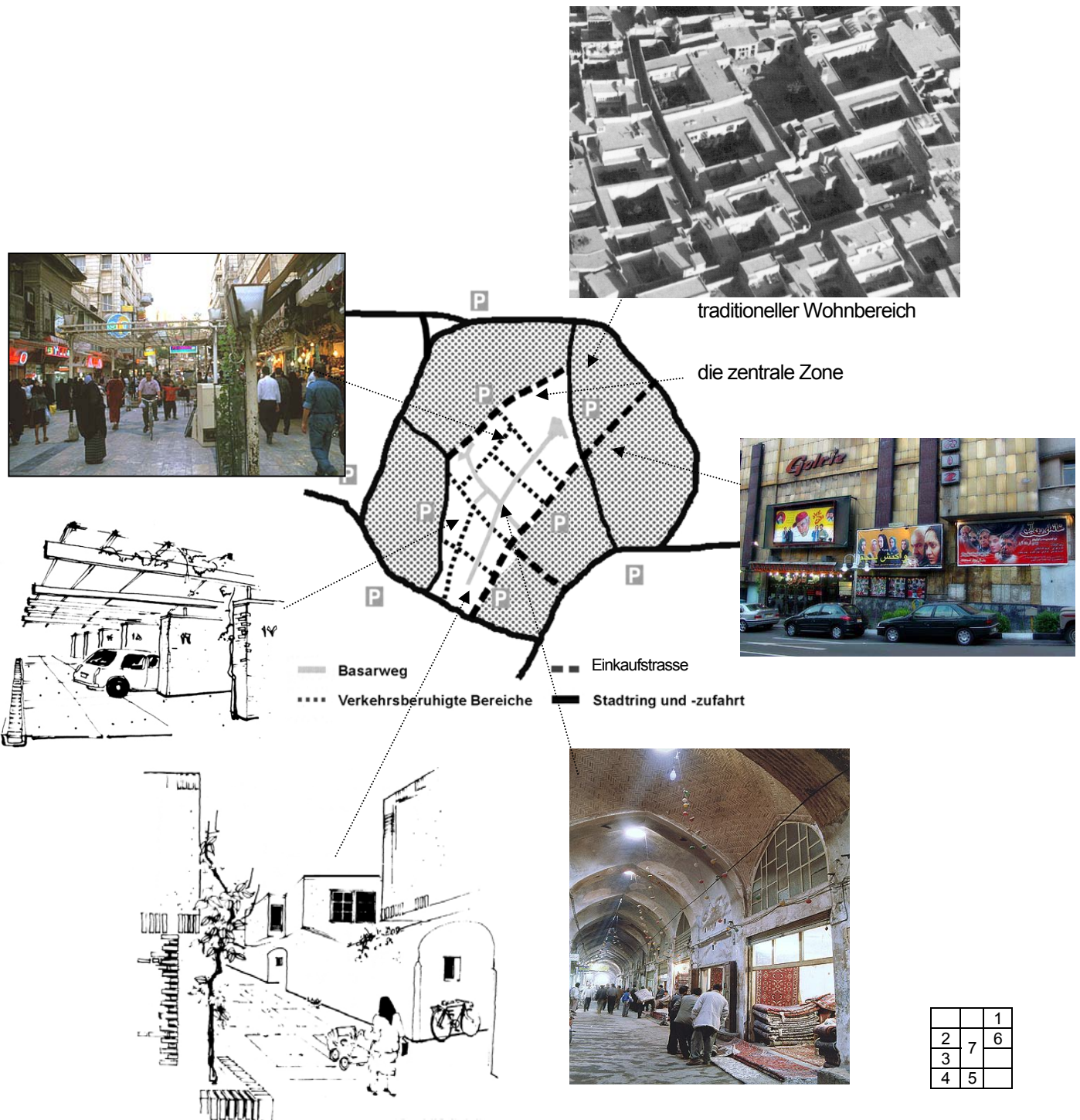
Fig.5- 15 Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Altstadt  
Quelle: Eigene Hervorhebung



#### Bau einer Ringstraße

Der Bau einer Ringstraße um die Altstadt herum wäre eine weitere generelle Maßnahme. Hier funktioniert der Stadtring als Auffangelement. Zusätzlich sollten einige bestehende Durchgangsstraßen der Altstadt zur Schleifstraße umgewandelt werden und der Rest durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vom Durchgangsverkehr befreit werden (vgl. Kap. 5.1 Vorschläge für die Re-Integration der Propheten-Moschee in Medina Al-Munawara, Saudi-Arabien), was eine sektorale Erschließung der Altstadt bedeutet, die den Zielverkehr ermöglicht, aber privaten Durchgangsverkehr ausschließt. In Fig. 5-16 ist anhand eines fiktiven Planes ein Innenstadtkonzept einer traditionellen Altstadt mit vorgesehener

zentraler Zone um den Basar, Stadtring, Zufahrtstraßen und benachbarte Wohnbereiche dargestellt.



		1
2	7	6
3		
4	5	

Fig.5- 16 Fiktiver Plan eines Innenstadtverkehrskonzepts einer traditionellen Altstadt mit vorgesehener zentralen Zone um den Basar, Stadtring, Zufahrtstraßen und benachbarte Wohnbereiche

Quelle:

- 1: Luftbild (Ausschnitt)
- 2: Altial-Quartier (Aleppo), [www.aleppo.ch](http://www.aleppo.ch)
- 3 und 4: Eigene Hervorhebung (Ausschnitte aus der Diplomarbeit)
- 5: Irania, Multimedia
- 6: [www.Teheran24.com](http://www.Teheran24.com)
- 7: Eigene Hervorhebung.



- **Flächenhafte Verkehrsberuhigung**

Verkehrsberuhigung und hochwertige Gestaltung von Wegen und Plätzen bewirken in dem traditionellen Kontext eine Stärkung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und eine höhere Attraktivität des Basars und seiner umliegenden Zone hinsichtlich des Erlebniseinkaufes und Städtetourismus.<sup>14</sup> Ansätze zur flächenhaften Verkehrsberuhigung der Innenstadt mit eingeschränkten Geschwindigkeitszonen<sup>15</sup>, verkehrsberuhigten Bereichen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Fußgängerzone werden in europäischen Städten praktiziert. Gelungene Beispiele sind auch in Aleppo, im Altial-Quartier, zu beobachten, in dem die befahrbaren Einkaufsstrassen zur lebendigen Fußgängerzone umgewandelt wurden (s. Fig. 5-16). In traditionellen iranischen Städten lassen sich ebenfalls viele Einkaufsstrassen durch geringe finanzielle Investition zu verkehrsberuhigten Bereichen oder zur Fußgängerzone umwandeln. Diese Bereiche können sicherlich zur Attraktivität der Altstadt beitragen. Mit städtebaulicher Aufwertung dieser Bereiche ist Mittel- bis langfristig mit Rück-Wanderung bzw. Verbleib der Mittelschicht in diesen Zonen zu rechnen.

Fig.5- 17 Zwei benachbarten Einkaufsstrassen in Aleppo (Altial-Quartier)

Quelle: [www.aleppo.ch](http://www.aleppo.ch)

Umwandlung der Einkaufstrasse zur Fußgängerzone: Durch Anwendung von entsprechenden Bodenbelägen, leichten Überdachungselementen und Beleuchtungsanlagen kann zur Aufwertung der Innenstadt beitragen.



<sup>14</sup> Vgl. Innenstadtverkehr und Einzelhandel: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1998, S. 9

<sup>15</sup> z.B. Tempo 30-Zonen

- **Temporäre Sperrung**

Als städtebauliche Maßnahme eignet sich für die Großstädte u.a. eine temporäre Sperrung. Teheran praktiziert beispielweise seit mehreren Jahren eine tageszeitlich begrenzte Sperrung der Altstadt (inklusive Basar) zwischen 8 und 18 Uhr. Die Zufahrt in die Altstadt ist generell auf Inhaber einer "Traffic-Schein" genannten Lizenz, Kfz-Anliegerverkehr, die Taxis und Notdienste, die öffentlichen Verkehrsbetriebe und die Fahrzeuge der in der Altstadt ansässigen Betriebe beschränkt. Dieses Modell kann auf andere Städte des Landes übertragen werden, allerdings eignet es sich vor allem für Großstädte. Bei den Mittel- und Kleinstädten könnte diese Maßnahme zu einer Verhaltensänderung führen, so dass die Kunden ihre Einkäufe nicht in der Altstadt, sondern in neuen Stadtteilen erledigen. Ähnliche Verhaltensweise beobachtet man auch in deutschen Städten. Während die Großstädte versuchen, besondere Maßnahmen für die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt zu treffen, wird in Kleinstädten teilweise (im Kampf um jeden Besucher in der Innenstadt) der umgekehrte Weg gegangen, indem Fußgängerzonen wieder für den Kfz-Verkehr geöffnet werden.

- **Parkraumbewirtschaftungskonzept**

Eine schwierige Aufgabe ist die Suche nach dem bestmöglichen Parkraumbewirtschaftungskonzept für die vielen Fahrzeuge. Denn ebenerdige Flächen sind in einem dicht bebauten

Für den Basar selber ist es von unschätzbarem Wert, wenn die Besucher eines Parkhauses möglichst an zentral gelegenen Stellen ankommen.

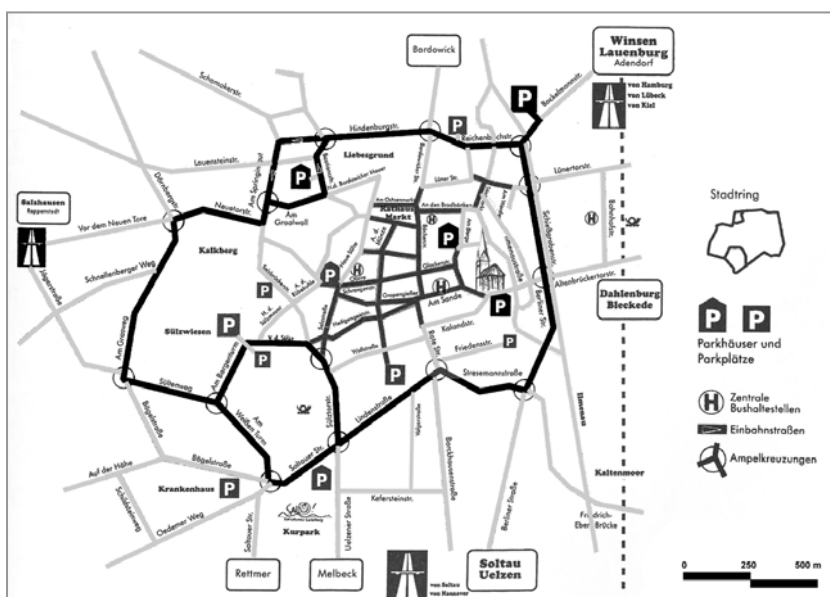


Fig.5- 18 Innenstadtverkehrs-konzept Lüneburg mit ausgedehnter Fußgängerzone und differenziertem Parkraumbewirtschaftungskonzept

Quelle: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Fig.5- 19 Parken auf dem Bürgersteig wegen fehlender Parkplätze führt zu Behinderung der Fußgänger.

Quelle: Esmail-Pour, Ahmad, Ausstellung der Fotografen, "Traffic and City", 2002



Viertel zum Parken nicht ausreichend vorhanden. Das Errichten von Tiefgaragen unter den Gebäuden stellt auch keine ernsthafte Alternative dar: bei kleinteiliger Parzellierung und schwer zugänglichen Wohnwegen lassen sie sich nur schwer realisieren.

Die zentrale Zone um den traditionellen Basar weist ein enormes Potential für die Unterbringung von Stellplätzen auf. Hier könnte der benötigte Raum für Besucherstellplätze gewonnen werden. In diesen Zonen und um den traditionellen Basar herum soll durch die Integration mehrerer Parkplatzanlagen Fahrten ins Zentrum vermieden bzw. minimiert werden. Die Kunden werden erfahrungsgemäß alle weiteren Stationen ihres Besuchs oder Einkaufs im Umkreis von etwa 400 Metern zu Fuß erledigen, müssen jedoch in gewohnter Bequemlichkeit in die Altstadt hinein- und wieder herausfahren können (vgl. Schiraz).

Die Einrichtung von Halteverbotszonen bzw. das Ausstellen von Parkberechtigungen für Anwohner und Berufspendler in der Innenstadtrandlage stellen wichtige Ergänzungsmaßnahmen zum Schutz der Wohnfunktion und des innenstädtischen Handels (Basar) dar. Und schließlich soll durch Integration der nicht bewirtschafteten Parkhäuser entlang der Ringstrasse sowie Erhöhung der Parkchancen durch Ordnung, Organisation und Bewirtschaftung des knappen Parkraumes zugunsten der "qualifizierten Nachfrage"<sup>16</sup> und einer intensiveren ("Mehr-

<sup>16</sup> Innenstadtverkehr und Einzelhandel, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1998, S. 9

fach“) Nutzung die Verkehrsbelastung in der Altstadt reduziert werden.

Diese Maßnahmen lassen sich (oft wegen der knappen finanziellen Ressourcen oder der rechtlichen Rahmenbedingung) nicht kurzfristig umsetzen und können nur in einer langfristigen Planung verbessert werden.

#### 5.4.2 ÖPNV

Die iranischen Städte weisen im Allgemeinen einen unzureichenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf. Ein rascher Ausbau dieses Netzes ist unumgänglich und sollte eine attraktive Alternative zur Autonutzung bieten. Um möglichst viel Verkehr vom Auto auf Bus, Fahrrad und gegebenenfalls auf die Metro zu verlagern, muss es ein viel besseres Angebot an entsprechenden Verbindungen und Wegen geben. Für das öffentliche Verkehrsnetz bedeutet dies:<sup>17</sup>

- Verdichtung und Verbesserung der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Haltestellen
- Entfernung Haltestelle -Wohnung < 500m (Akzeptanzradien)
- keine räumlichen und zeitlichen Lücken im Angebot
- differenzierte Bedienung durch Aufbau engmaschiger Orts-, Quartiers- und Bussysteme
- optimale Abstimmung der einzelnen Teilsysteme im ÖPNV.

Damit sollen sich die Mobilitätschancen denjenigen Menschen, die kein Auto besitzen - und das ist vor allem in der Altstadt



Fig.5- 20 Nicht mehr ungewöhnliche Szene aus einer iranischen Altstadt

Quelle: Ghadamali, M., 2002

Fig.5- 21 Das städtische Bussystem ist in den meisten Städten des Landes überfordert.

Quelle: Ewajgholi, M.

<sup>17</sup> Steierwald, G., 1994

nach wie vor die Mehrheit - erhöhen.

Ein gelungener ÖPNV ermöglicht eine höhere Besetzungsfrequenz des einzelnen Fahrzeugs, die Reduzierung von "Suchfahrten" und höhere Sicherheit. Dies wird durch folgende Maßnahmen erreicht:

- Einführung bzw. konsequenter Ausbau anspruchsvoller Stadtbussysteme
- Förderung des Radverkehrs, das gesamte Spektrum von Radverkehrsanlagen über Abstellanlagen betreffend bis hin zu gezielten Marketingmaßnahmen zur Imageförderung<sup>18</sup>
- Öffentliche Verkehrsmittel in die Altstadtbezirke aus allen Stadtteilen.

Beschreibung	Städtebauliche Funktion	Charakteristik	Befahrbarkeit	Parken im Straßenraum
<b>Basarweg</b>	Einkauf, Dienstleistung, Freizeit, Aufenthalt, Gastronomie, Erlebnis	traditioneller Hauptgeschäftsbereich in Altstadt	nein	nein
<b>Fußgängerzone</b>	Einkauf, Dienstleistung, Freizeit, Aufenthalt, Gastronomie, Wohnen	Übergangzone zwischen traditionellem Basar und Wohnbereichen	Wirtschaftsverkehr zeitlich begrenzt; Taxi und ÖPNV mit genereller Ausnahmegenehmigung; Ausnahmegenehmigung für Zufahrt zu privaten Stellplätzen	ja, jedoch nur mit Sondergenehmigung
<b>Einkaufstrasse</b>	Einkauf, Dienstleistung, Freizeit, Gastronomie, Wohnen	neben dem Basar gilt sie als bedeutender Einkaufsbereich	ja	ja
<b>Sammel- und Schleifestrasse</b>	Einkauf, Dienstleistung, Gastronomie, Wohnen	leistungsfähiges Straßennetz mit erhöhtem Verkehrsaufkommen	i.d.R. uneingeschränkt	ja
<b>Verkehrsberuhigter Bereich</b>	Wohnen, Aufenthalt, Einkauf, Gastronomie	Gebiete mit halböffentlichem Charakter	ja	ja, jedoch nur auf gekennzeichneten Parkständen
<b>Wohnwege und Sackgasse</b>	Wohnen	Gebiete mit halböffentlichem bzw. halbprivatem Charakter	ja, Kfz- Anliegerverkehr	ja, jedoch nur auf gekennzeichneten Parkständen

Fig.5- 22 Modell für funktionale und instrumentelle Differenzierung des Straßennetzes durch Fahrraubewirtschaftung

Quelle: Eigene Hervorhebung

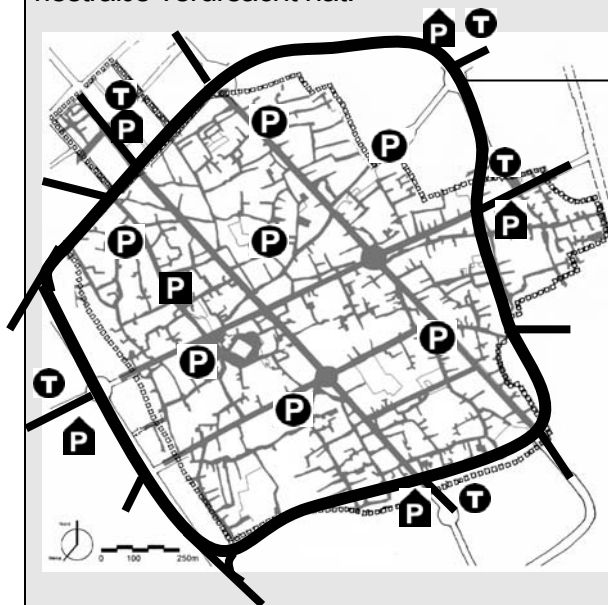
<sup>18</sup> Beispielweise die "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen", der mittlerweile etwa 20 Städte angehören



- **Neues innenstädtisches Gesamtverkehrssystem**

für Semnan

Die Stadt Semnan ist den modernen Anforderungen der individuellen Mobilitätsbedürfnisse in ihrem historischen Zentrum schon seit langem nicht mehr gewachsen. Die Erreichbarkeit und die Zugänglichkeit der Wohnhäuser und des Basarkomplexes - besonders seine mittlere Zone - entsprechen nicht heutigen Anforderungen. In den letzten Jahrzehnten ist der Motorisierungsgrad der Bewohner enorm gestiegen, was einen erheblichen Verkehrsdruck auf die Altstadt und besonders in der Imam-, Taleghanie- und Motaharierstraße verursacht hat.



Stadtring





-  nicht bewirtschaftetes Parkhaus
-  bewirtschaftetes Parkhaus
-  bewirtschafteter Parkplatz
-  traditioneller Taxi-Stand

Fig.5- 23 Errichtung einer Ringstraße um die Altstadt kombiniert mit Parkhäusern - möglichst nicht bewirtschaftet - entlang der Ringstraße sowie ausreichende Parkplätze in der Altstadt; Einrichtung traditioneller "Taxi-Stände" in Fußnähe zu den entlang der Ringstraße angelegten Parkhäusern

Quelle: Eigene Hervorhebung

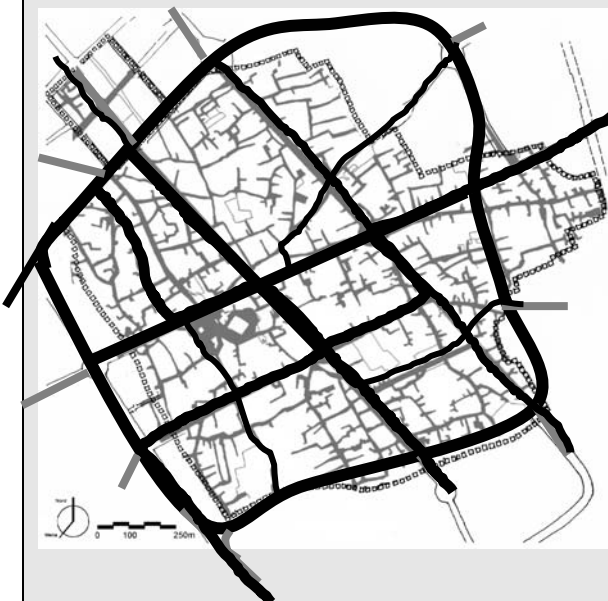


Fig.5- 24 Neuordnung des städtischen Busnetzes kombiniert mit traditionellem "Taxi-Netz" innerhalb der Altstadt (Darstellung der Mengenverteilung)

Quelle: Eigene Hervorhebung

Bei der Entwicklung eines neuen Verkehrskonzeptes in der Altstadt sollten die Straßen einerseits sich die örtlichen Gegebenheiten sowie die Ordnungsprinzipien der traditionellen Wegenetze anpassen, auf andererseits sollte das neue Verkehrskonzept die aktuellen Anforderungen der Gesellschaft berücksichtigen und in Einklang mit neuen Verkehrstechniken und gestalterischen Maßnahmen bringen.

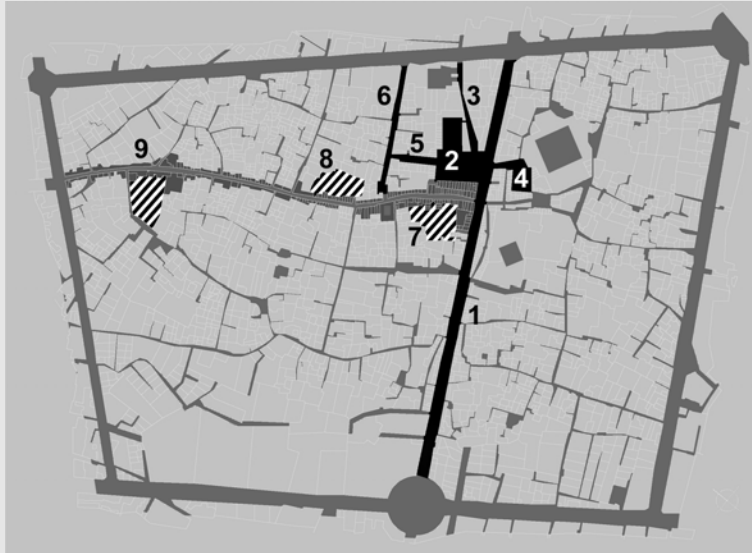


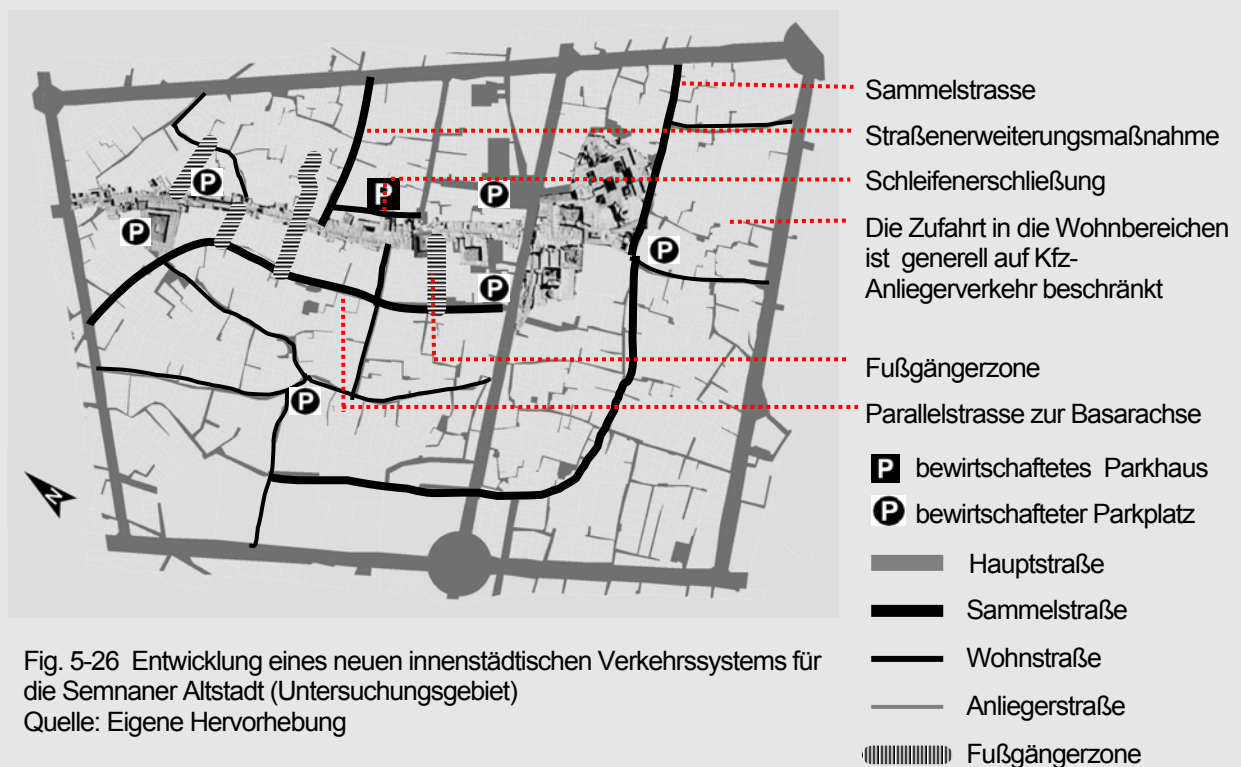
Fig.5- 25 Darstellung der wichtigsten öffentlichen Parkplätze (Bestand und neu) in der Semnaner Altstadt (Untersuchungsgebiet)

Quelle: Eigene Hervorhebung

Bestand	Neu (Vorschlag)
1 Entlang Imamstr. .... ca. 80 Parkplätze	7 Nasaar-Hof ..... ca. 50 Parkplätze
2 Schariatieplatz ..... ca. 60 Parkplätze	8 Als Parkhaus ..... ca.150 Parkplätze
3 Chaparkhanestr. .... ca. 20 Parkplätze	9 Karawanserei-Najafi ..... ca. 50 Parkplätze
4 Vorplatz von Imamoschee ca. 30 Parkplätze	- Sonstige ..... ca. 50 Parkplätze
5 Schahid Awanistr. .... ca. 20 Parkplätze	
6 Farokhistr. .... ca. 30 Parkplätze	
- Sonstige ..... ca. 20 Parkplätze	
$\Sigma$ <b>ca. 260</b> Parkplätze	$\Sigma$ <b>ca. 300</b> Parkplätze
<b>Insgesamt: ca. 560 Parkplätze</b>	

Das innenstädtische Verkehrssystem der Semnaner Altstadt könnte durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- Erhaltung des historischen Grundrisses und Stadtbildes: Dazu gehört ein leistungsfähiger Straßensystem um die Altstadt herum mit entsprechenden Abweichungen und Rücksicht auf traditionellen Kontext, (Übereinstimmung mit bereits bestehenden traditionellen Wegenetzen, um den gesamten Durchgangsverkehr des Zentrums aufzunehmen. Vom Straßensystem aus die Parkmöglichkeiten (Parkbauten) auf kurzem Wege erschlossen werden.
- Entwicklung mehrerer Schleifenerschließungsnetze zur Altstadt
- Errichtung einer leistungsfähigen Parallelstraße entlang der Hauptbasarachse
- Ausbau mehrerer Stichstraßen in regelmäßigen Abständen entlang des Basars insbesondere in die zentrale Zone des Basars als "schwächstes Glied in der Kette"



- Das Ende der Stichstraßen entlang des Basars sowie Anliegerstraßen in Wohnbereichen sollte mit entsprechenden Wendepunkten ausgestattet werden
- Durchführung von Straßenerweiterungsmaßnahmen (z.B. Straßenerweiterung der Behnamstr.)
- Entwicklung von Alternativstraßen zur Entlastung der wichtigsten Hauptstraßen in der Altstadt
- Umwandlung der Nebenstraßen in Wohnbereichen zu Anliegerstraßen, um den Fremden- bzw. Durchgangsverkehr zu vermeiden
- Die Zugänglichkeit mit Kraftfahrzeugen zu den Innenstädtischen Standorten (Wohnen und Arbeiten) soll grundlegend verbessert werden. Bereits bestehende Zufahrten werden, soweit nötig, vergrößert. Damit der Zugang für Feuerwehr, Krankenwagen und die Fahrwege der Abfallbeseitigung gewährleistet ist, müssen zu den geplanten Stichstraßen Zugänge in die wichtigsten Kernbereiche der Altstadt geschaffen werden.

- Umwidmung der Zone um den Basar als verkehrsberuhigte Zone - mit eingeschränkter Fahrgeschwindigkeit
- Durchführung einer "temporären Sperrung" für den Last- und Zuliefererverkehr während des Tages bzw. der Stoßzeiten.
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung für die gesamte Altstadt: alle Wohnbereiche sollen zur Tempo 30-Zone erklärt werden
- Ordnen einer Straßenhierarchie mit entsprechenden Abstufungen. Dieses System kann als Ordnungsprinzip und als Mittel der Orientierung angesehen werden, eine Methodik, die auch mit traditioneller Struktur in Einklang kommt
- Verkehrsberuhigung und hochwertige Gestaltung der Straßen und Plätze in der Innenstadt zur Stärkung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und zur Erhöhung der städtebaulichen Attraktivität, vor allem auch im Kontext von Erlebniseinkauf im traditionellen Basar und Städtetourismus.

### **Parkplätze:**

- Entwicklung einer Parkraumbewirtschaftung, insbesondere die Einrichtung eines Zonenhalteverbots bzw. die Einführung von Sonderparkberechtigungen für Anwohner sowie Parkplätze für Kurzparker und Berufspendler in Fußnähe der Basarrandlage
- Erstellung ausreichender und möglichst nicht bewirtschafteter Parkhäuser in regelmäßigen Abständen entlang der Ringstraße
- Obwohl in der Altstadt bereits mehrere ebenerdige Parkflächen fertiggestellt wurden, existiert im Gebiet nach wie vor ein erhebliches Defizit an Parkplätzen, was sich nachteilig auf die Attraktivität des Gebietes als traditionellem Handelszentrum und Wohnstandort auswirkt. Weitere Parkhäuser am Rande der Altstadt, insbesondere die Umnutzung des brachliegenden Lagergeländes an der Imamstraße und ein Parkhaus am anderen Ende des Basars sollten hier künftig Abhilfe schaffen.

### **ÖPNV/ MIV:**

- Entwicklung eines modernen und zuverlässiges öffentlichen Verkehrsnetzes
- Verdichtung des ÖPNV-Netzes in der Altstadt
- Förderung der traditionellen Sammeltaxifahrten durch Einrichtung von Taxi-Ständen in Fußnähe zu Parkhäusern entlang des Stadtrings
- Sicherung des "notwendigen MIV", insbesondere des innenstadtbezogenen Wirtschaftsverkehrs und des Kfz-Verkehrs von Innenstadtbewohnern, in zweiter Linie auch von Besuchern und Kunden.

## 5.5 Brachflächen

In der traditionellen Stadt befinden sich verstreut zahlreiche, auch gewerblich genutzte Brachflächen. Diese Brachflächen befinden sich erfahrungsgemäß in der zentralen Lage der Altstadt<sup>19</sup> bei sekundären Bereichen des Basars: in Nebenräumen, benachbarten, schlecht zugänglichen Seitengassen oder nicht mehr genutzten Karawansereien, Sereien und traditionellen Produktionsstandorten. Sie sind überwiegend "gebrauchte", oft verwahrloste Flächen mit aufgelassenen bzw. verfallenen Gebäuden, für deren Folgenutzung besondere Aktivitäten erforderlich sind. Die Ansiedlung kleiner Gewerbebetriebe in die Peripherie, aber auch die Verlagerung von Wohnfunktionen haben zusätzliche Brachflächen geschaffen.

Angesichts der Bedeutung der Brachen als wertvolle Reserveflächen lohnt es sich, hierfür Engagement zu zeigen und die Voraussetzungen für Nachfolgeinvestitionen zu schaffen.<sup>20</sup> Die Vorteile liegen auf der Hand:

- innerstädtische Lage
- nahe am Basar und "Verbraucher"
- zum Teil vorhandene Infrastruktur.

Heute sind allerdings aufgrund des anhaltenden Leerstandes und fehlender Nutzungskonzepte die allermeisten Brachen in einem Zustand, der nur noch durch Abriss beseitigt werden kann. Sie beeinträchtigen das Stadtbild und werten die benachbarten Läden und Einrichtungen ab. Diese Gegenden sind für Passanten sehr unattraktiv und tragen so dazu bei, die Passantenströme umzuleiten. Es sollten daher umfassende Strategien für die Wiederherstellung, Umnutzung und gegebenenfalls Sanierung dieser Flächen entwickelt werden, um das Image dieser Bereiche anzuheben. Die städtebauliche Bedeutung des Flächenrecycling in den Stadterneuerungsprojekten

Innerstädtische Brachflächen sind wertvolle Reserveflächen für eine geordnete, städtebauliche Entwicklung. Denn: die Reaktivierung von Brachflächen wirkt dem "urban sprawl" entgegen. Basar und innerstädtische Brachflächen stehen in Konkurrenz zueinander.

Deutschland verfügt beispielweise über ca. 128.000 ha baulich nutzbare Brachfläche - hervorgegangen aus aufgegebenen Industrie- und Gewerbeflächen (48 %), ehemaligen militärischen Liegenschaften (41 %) sowie brachliegenden Verkehrsflächen wie stillgelegten Bahn- und Hafengeländen (11 %).

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Berichte 9 , 2001

<sup>19</sup> Vgl. Feldtkeller, A. , 2001, S.7

<sup>20</sup> Vgl. 4. Fachsymposium; "Umwelt und Raumnutzung", Kommunale Siedlungstätigkeit im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftsentwicklung, Ressourcenschonung und demographischem Wandel, 2002, S. 49



hat in den letzten Jahrzehnten international stark zugenommen.

In England z.B. nimmt das Flächenrecycling einen hohen Stellenwert ein: Von der staatlichen Verpflichtungserklärung (Public-Service Agreement), 60 % der angestrebten Wohnungsbauleistung auf Brachflächen zu lokalisieren, gehen positive Signalwirkungen auf Investoren und Gemeinden aus. England baut seit 1999 eine eigene flächenstatistische Datenbasis für leer stehende Gebäude und Brachflächen auf.<sup>21</sup>

Deutschland: BBR-Modellprojekte, Branchenrecycling



Fig.5- 27 Deutschland, Rheinbach:  
Brachflächennachnutzung durch großflächigen Einzelhandel  
Quelle: Marr, P., 09/2002

In Deutschland wurden in zahlreichen Modellprojekten des experimentellen Wohnungs- und Städtebaus des BMVBW<sup>22</sup> bzw. BBR<sup>23</sup> Maßnahmen des Brachflächenrecyclings erprobt, etwa beim Franzosenviertel in Tübingen, das "NBS-Projekt"<sup>24</sup> in Stuttgart, der Weststadt in Essen, Berlin-Adlershof oder Duisburg-Rheinhafen. In Münster ist im Rahmen des Modellvorhabens "Städte der Zukunft" ein denkmalgeschütztes Kasernengebäude in das Wohnquartier Gasselstiege konvertiert worden. Die Wiedernutzung der industriellen Brache "Wasserstadt Povel" hat durch ihre gemischte Nutzungsstruktur zu einer Vitalisierung der Kernstadt von Nordhorn beigetragen. Seit dem Jahr 2000 wohnen in dem Quartier rund 750 Menschen, und es haben sich 400 Arbeitsplätze überwiegend im Bürosektor angesiedelt. Das Projekt stieß in der Fachöffentlichkeit auf großes Interesse und wurde als "Best practices-Projekt" der UNO auf der Weltausstellung Habitat II in Istanbul 1996 vorgestellt.

Die traditionellen iranischen Städte sollten diesbezüglich eine entsprechende staatliche Verpflichtungserklärung erhalten. Die Festlegungen müssen individuell und mit Berücksichtigung der realen sozio-ökonomischen Rahmenbedingung entwickelt werden.

<sup>21</sup> Dosch, F. und Fuhrich, M.: Raumordnung und Flächennutzung, 2003

<sup>22</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

<sup>23</sup> Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

<sup>24</sup> Das Projekt "Nachhaltiges Baufächenmanagement Stuttgart (NBS)" wurde im März 2001 in das Forschungsprogramm BW-Plus des Landes Baden-Württemberg aufgenommen.

### 5.5.1 Strategien für die Recycling von Brachen

Strategien für die Aktivierung von Brachflächen und Baulücken sollen durch enges und vertrauensvolles Zusammenwirken von öffentlichem und privatem Sektor (Public-Private-Partnership) unterstützt werden. Die klassischen Interessen der öffentlichen Zielsetzung (Nutzungsvielfalt, Gestaltung, Vitalität) und der privaten Hand (Umsatz, Rendite) unterscheiden sich auf den ersten Blick, erreicht man eine Einigung durch integrierte Maßnahmen, kann dies als "Neue Chancen für alte Standorte" erkannt werden.

Strategien und Handlungsfelder zur Aktivierung brachliegender Flächen in der Stadt müssen im Mittelpunkt des vorgeschlagenen Altstadt-Komitees liegen.

	Interessen	Gemeinsame Interessen
Private Investoren und Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherer Umsatz und Rendite</li> <li>• lukrative Vermarktung</li> </ul>	Optimale <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung der Innenstadt</li> <li>• Parkplatzangebot</li> <li>• Flächenausstattung</li> <li>• Nutzungsmischung</li> </ul>
Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung städtebaulicher Integration</li> <li>• Gestalterische Qualität</li> <li>• Erhalt der historischen Identität</li> <li>• Funktionale Mischung</li> <li>• Angebotsvielfalt der Innenstadt</li> </ul>	

Fig.5- 28 Darstellung der Interessen der privaten Investoren und Kommunen  
Quelle: Eigene Hervorhebung

Auf der Grundlage der bereits beschriebenen Maßnahmen und Erfahrungen in europäischen Ländern wird von den folgenden Handlungsfeldern ausgegangen:<sup>25</sup>

### 5.5.2 Bestandsaufnahme und Suche nach einer neuen Nutzung

Das Brachflächenrecycling hat sich mit sehr unterschiedlichen Flächen auseinanderzusetzen, dementsprechend vielfältig ist auch das Handlungsspektrum bei der Umnutzung. Nur durch eine sehr detaillierte Bestandsaufnahme können unliebsame Überraschungen vermieden und geeignete Folgenutzung gefunden werden. Eine regelmäßige Aktualisierung des Lagebe-

<sup>25</sup> Vgl. IKB Deutsche Industriebank AG, 2003

NBS - Areal / Postleitzahl / Postfachnummer		Lfd. Nr. 626	
Stadtteil	Nord	Strasse	Rosenstrasse
<b>Fläche</b>			
Grundstückfläche	25000 qm	Flächentyp	III
flüg. realisierbare Giechbaufläche (vorhanden/geplant)	4000 qm	Anzahl mögliche Wohnzeilen	25x WE
FFP 2019	W-Fläche	Bauweise	Darmstadt (I)
Objektname	Post-Net	Bauwerknummer	194
Platzgebäude, ZF, an vorübergehender Provisionsuntervermietung, Kantingebiet an die Stadt liegt vor. Entscheidung übertragbar am 19.12.2002. Nach vorläufiger auf den Kauf des Grundstücks.			
Nutzungsziel: geeignet für innerstädtische Wohnlagen (insg. ca. 250 WE) und Büro- / Dienstleistungen als Ergänzung und Aufwertung des Postbereichs (Gebäude 2). Einräumende Nutzungsgebiete: Standort für Geschäft, Schule für Gesundheit und Pflege (ca. 1.500 qm (1/1, ca. 1ha) Übertragung von 2/1 möglich und sinnvoll. weitere Vorhaben: Grundstückskauf (speziell), Anbaukennzeichnung, 10-Pass-entfaltung, Abkündigung weiterer Bearbeitung/Entsorgung.			
<b>Verfügbarkeit</b>			
Mietfähigkeit: 1 bis 5 Jahre			
<b>Ansprechpartner</b>			
Stadtplanung	Hilmut Haas Tel. 2142851 email: hilmut.haas@stuttgart.de	Wirtschafts- und Arbeitsförderung	email:
<b>Standplan</b>		<b>Luftbild</b>	

Fig.5- 29 Die zusammengefasste Datenbank der "NBS-Stuttgart", als neues Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit. Hier werden die wesentlichen Informationen der Standorte graphisch und numerisch erfasst und in einer dafür entwickelten Datenbank abgelegt. Für alle erfassten Standorte liegt ein Gebietspass vor, in dem die wesentlichen Informationen zu dem Standort übersichtlich dargestellt sind. Grundlage dafür sind umfassende Merkmalslisten, in denen - mit unterschiedlicher Informationsbreite - die relevanten Daten eingegeben wurden.

Quelle: Nils Krieger, Stadtplanungsamt, 2003

richtes zum Stand der Bauflächenentwicklung sollte unverzüglich erstellt werden. Heute besitzen jedoch nicht einmal die Kommunen detaillierte Angaben über Art und Umfang freigegebener oder untergenutzter Gewerbeflächen, die zudem häufig auf Schätzungen beruhen. Ferner verändert sich durch die anhaltenden strukturellen Veränderungen in den iranischen Städten der Bestand an Gewerbebrachen fortlaufend. Deshalb wäre es dringend notwendig, einen kommunalen Brachflächenkataster, ähnlich wie in zahlreichen deutschen Städten, aufzubauen und zu pflegen(s. Fig. 5.29).

Dabei sind nicht nur die technischen Gegebenheiten und Potentiale der Fläche zu berücksichtigen, sondern es sollte von vornherein auch eine genaue Marktanalyse und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sowie eine Annäherungmodell zwischen öffentlichem und privatem Sektor durchgeführt werden. Die Bestandsaufnahme sollte folgende Punkte abdecken:

- **Lagequalität:** Nutzungen, Entwicklungen in der Umgebung, Immissionsbelastung, Image
- **Infrastruktur:** Nahversorgung, Einkaufsmöglichkeiten, technische Ver- und Entsorgung
- **Verkehrerschließung:** ÖPNV, Stellplätze, Auffindbarkeit
- **Aufstehende Gebäude:** Qualität der Bausubstanz, Möglichkeit und Kosten der Umnutzung
- **Rechtliche Gegebenheiten:** Bau- und Planungsrecht, Denkmalschutz, sonstige Rechte und Belastungen, vor allem Eigentumsverhältnisse und Erbrecht sowie Nachbarschaftskonflikte.

Mit der präzisen Bestandsaufnahme liegen die wesentlichen Informationen vor, um über eine Folgenutzung bzw. Recycling zu entscheiden. Die Bandbreite reicht von einer grundlegenden Nutzungsänderung bis zum vorübergehenden Liegenlassen der Brache (s. Fig.5-32).<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Aufgrund der finanziellen Engpässe ist eine Umnutzung nicht immer möglich. Es sollten Prioritäten gesetzt werden, welche Projekte vorrangig sind. Eine Überprüfung dieser Entscheidungen sollte alle fünf Jahren geschehen.

### 5.5.3 Handlungsfelder im Zuge der Umnutzung

Soll eine Brachfläche umgenutzt werden, so sind die folgenden Handlungsfelder zu bearbeiten:



Fig.5- 30 Semnan, ein total verfallenes traditionelles Hofhaus nur wenige Meter vom Basarweg entfernt

Quelle: Verfasser, 2000

- **Organisation und Kommunikation**

Aktiver Stadtumbau erfordert neue Formen der Organisation und Kommunikation, weg von der Angebotsplanung hin zum Projektmanagement. Zur Verbesserung in den Bereichen Information, Steuerung und Controlling (strategisches Flächenmanagement) wird die Einrichtung einer Arbeitsgruppe bzw. eines Komitees zur Verbesserung der verwaltungsinternen Koordination aller Fragen des kommunalen Flächen- und Projektmanagements vorgeschlagen. Dieses Komitee soll die bislang auf Nationalebene gestellte Aufgabe der Organisation für Kulturerbe<sup>27</sup> übernehmen und sie lokal praktizieren. Die Gewerbebranchen sollten grundsätzlich in die Zuständigkeit dieser Arbeitsgruppe fallen.

- **Städtebauliches, architektonisches Konzept**

In dem planerischen Konzept sind die relevanten traditionellen städtebaulichen, architektonischen und technischen Aspekte der Folgenutzung, die Kosten und die Nachfrage/Vermarktung der Flächen zu berücksichtigen. Die oft als Nachteil empfundene Rücksichtnahme auf den Bestand kann sich bei geschickter

<sup>27</sup> "Sasmaan Miras-Farahangi"

Planung auch in einen Vorteil verwandeln, wenn z. B. durch die Integration historischer Bausubstanz ein unverwechselbarer Standort mit hochwertigem Image geschaffen wird.

- **Planungsrecht**

Die Brachflächen in der Altstadt und im Basar haben oft eine sehr veraltete und unüberschaubare Besitzstruktur. Sie gehören oft mehreren Generationen mit jeweils völlig unterschiedlichen Interessenlagen. Diese unübersichtlichen Besitzverhältnisse haben dazu geführt, dass die Eigentümer ihre Anteile von Häusern, Läden und Brachflächen nicht ohne weiteres verkaufen bzw. umnutzen können. Infolgedessen ziehen viele es vor, sie verschlossen und ungenutzt zu lassen.

Eine Nutzungsänderung, z. B. von Wohnbauland zu Gewerbebauland bzw. Sonderimmobilie, ist deshalb in der Regel nicht ohne weiteres möglich. Die Zustimmung aller Beteiligten für einen Abbruch oder einen Neubau ist oft nur nach langen Verhandlungen gegeben. In diesem Fall ist die Eigentümer- und Grundstücksstruktur an die geänderten Erfordernisse anzupassen. Es sind z. B. neue Straßenflächen auszuparzellieren, Baugrundstücke neu zu teilen und die Eigentumsverhältnisse neu zu ordnen. Je nach Anzahl der beteiligten Eigentümer und dem Umfang der Neuordnung kann eine Grundstücksteilung ausreichen, ggf. sind Grundstückstauschverfahren (Umlegung) notwendig. Generell erleichtert und beschleunigt es die Umnutzung, wenn nur wenige Eigentümer an dem Verfahren beteiligt sind.

Fig.5- 31 Kaschan, prachtvoll restaurierte Residenz der Tabatbaie (Innenhof-Ausschnitt) aus dem 19Jh.

Dank dem Engagement der "Organisation für Kulturerbe" sind mehrere gelungene Beispiele auf nationaler Ebene zu beobachten. Die Residenzen der Brojerdiha, Tabatabai und Abasiean sind nach langen Verhandlungen mit den Eigentümern sehr aufwendig restauriert. Sie gehören heute zur touristischen Attraktion der Stadt. Hier finden zahlreiche kulturelle Veranstaltungen statt, selbst das Betreten dieser Gebäude ist nur mit Eintrittskarten möglich.

Quelle: Hagnazar, F.





- **Technische Infrastruktur**

Auch die technische Infrastruktur (Straßen, Fußwege, Grünflächen, Kanalisation, Energie- und Wasserversorgung) ist für die geplante Folgenutzung vielfach ungeeignet. Oft reicht es aus, die bestehenden Anlagen zu ergänzen, ggf. muss die Erschließung neu gebaut werden, da erfahrungsgemäß die stärkere Einbindung in das örtliche Straßenverkehrsnetz eine wesentliche Grundlage für ein erfolgversprechendes Gewerbegebiet darstellt.

	<b>Grundlegende Änderung der Nutzungsart</b>	<b>Wiederaufnahme der Nutzung</b>	<b>Liegenlassen ( keine Investition)</b>
<b>Neue Nutzung</b>	Höherwertige Nutzungen, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Büro</li> <li>• Einzelhandel</li> <li>• Wohnen</li> <li>• Hotels</li> <li>• Sonderimmobilien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewerbliche Nutzung (meist produzierendes Gewerbe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brachfläche</li> <li>• Ggf. Zwischennutzungen (Parkplatz, Lagerfläche); dabei sollten keine langfristigen vertraglichen Bindungen eingegangen werden</li> </ul>
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Lagequalität</li> <li>• Ausreichende Nachfrage nach der neuen Nutzung</li> <li>• Gesicherte Finanzierung der Maßnahmen bzw. Vorvermietung/ Veräußerung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende Nachfrage nach Gewerbeflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliches Konzept</li> <li>• Änderung Planungsrecht bzw. Besitzverhältnisse</li> <li>• Bodenordnung (Anpassung Grundstückszuschnitte, Eigentümerstruktur)</li> <li>• Anpassung/Neubau der technischen Infrastruktur</li> <li>• Abbruch aufstehender Gebäude, Altlastensanierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbruch aufstehender Gebäude, Altlastensanierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe bis keine</li> </ul>

Die Auswertung guter Beispiele oder Modellvorhaben (national und international) sollte systematisch und zielgerichtet als Impuls für die Brachflächenaktivierung genutzt werden. Universitäten und wissenschaftliche Institute sollten hier die treibende Kraft sein. Fig.5-32 stellt das vereinfachte Modell für die mögliche Folgenutzung von Brachflächen dar.

Fig.5- 32 Darstellung der möglichen Folgenutzungen von Brachflächen

Quelle: Verfasser (nach IKB Deutsche Industriebank AG, 2003)



- **Brach- und sonstige Freiflächen in der Semnaner Altstadt**

(Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen)

Hierzu sollen u.a. Strategien entwickelt werden, um die ermittelten Bauflächenpotentiale im Bestand zu aktivieren und marktfähig zu machen. Die Größe dieser Flächen wird auf ca. 5 bis 10 ha, verstreut über die gesamte Altstadt, geschätzt. Diese Strategien sollen im Wesentlichen aus zwei Bausteinen bestehen:

- Herstellen einer aktuellen **Übersicht über bestehende Bauflächenpotentiale**. Dazu sollen die Flächen entsprechend ihrer besonderen Merkmale typisiert und für alle Bauflächenpotentiale Gebiets- bzw. Aktivitätspässe angelegt werden.
- Erarbeitung von **Konzepten** zur Aktivierung insbesondere privater Bauflächenpotentiale und Aufzeigen kommunaler Handlungsmöglichkeiten und notwendiger Vorleistungen für eine zügige und rechtzeitige Bebauung, z. B. die Beseitigung infrastruktureller Defizite, zügiges Klären der Eigentumsverhältnisse etc.

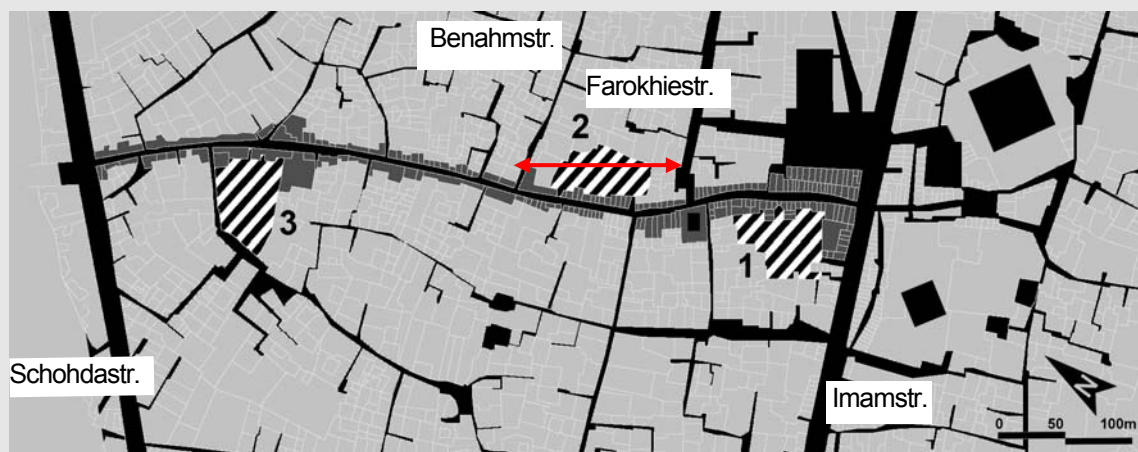


Fig.5- 33 Die relevanten Brachflächen am Semnaner Basar. Zuwendungen für Maßnahmen zur Aufwertung und Entwicklung von minder-, fehl- oder nicht mehr genutzten städtebaulich relevanten Flächen und städtischen Teilbereichen.

Quelle: Eigene Hervorhebung

Auf der Grundlage dieser Festlegungen, kann man zwei unterschiedliche Brachentypen bilden: Großräumige Flächen mit öffentlichen Nutzungen, die unmittelbar am Basarkomplex liegen und kleinkörnige, oft private Brachflächen tief im traditionellen Wohngebiet. Für die erste Gruppe befinden sich der Basarachse entlang drei städtebaulich relevante verwahrloste Flächen mit aufgelassenen bzw. verfallenen Gebäuden, die sich angesichts ihrer Dimension und Lage als hervorragende Standorte für Aufwertung und Reaktivierung des gesamten Basars eignen. Diese Flächen haben eine hohe Priorität bezüglich einer neuen Folgenutzung.

- Der Nasaar-Hof (die Brachfläche I) - ca. 2.500qm - liegt gegenüber des Shariatie-Platzes und wird zurzeit als Lager benutzt. Seine Bedeutung für die Revitalisierung des Basars ist angesichts guter Erreichbarkeit offensichtlich. Die Lage des Hofes zwischen Takihe Nasaar und Imam- und Hauptmoschee sollte bei einer Bebauung genutzt werden, z.B. könnte eine Akademie für Künste und Wissenschaft für die Aufwertung dieser Zone entscheidend beitragen. Eine zusätzliche wäre empfehlenswert.
- Die Brachfläche II - ca. 2.500 qm - liegt zwischen Farokhiestr. und Benahmstr. außer dem unmittelbar am Basarkomplex. Diese Fläche kann mit geringfügigem finanziellem Aufwand zu einem öffentlichen Parkplatz umfunktioniert werden. Langfristig kann sie stufenweise mit einem mehrgeschossigen Komplex bebaut werden, der auch von Restaurants und Cafés bzw. traditionelle Teestube sowie großflächige Läden enthält. Ein Urban Entertainment Center wie das Oberhausener "CentrO" oder das Stuttgarter SI-Erlebnis-Centrum könnte als denkbare Orientierungsidee dienen (s. Fig.5-37). Die Brachfläche sollte bei Folgenutzung Farokhiestr. und Behnamstr. verbinden. Die dadurch entstehende Schleifenerschließung lässt den Verkehr in der Mitte des Basars fließend (s. Fig. 5-33).
- Der Karawanserei-Najafie (die Brachfläche III) - ca. 3.000 qm - liegt am anderen Ende des Basars und ist zum großen Teil verfallen. Dieser Karawanserei könnte im Rahmen eines modernen Renovierungsplanes ein neuer Magnet für Basar werden: freizeitorientierte Branchen, Kultur und Dienstleistungsangebot könnten dieser eher ruhigen Zone ein dynamisches und attraktives Gesicht verleihen.

Diese Maßnahmen sind dazu geeignet, den gesamten Basar aufzuwerten und eine interessante Mischung für Freizeit, Kultur und sicherlich auch Kommerz herzustellen.

Die Modernisierung der Architektur, neue Nutzungen, erweiterter Service und gehobenes Sortiment im traditionellen Basar allein können die grundlegenden Probleme zwar nicht vom Tisch schaffen, doch sollte zumindest ein Zeichen gesetzt und ein wesentlicher Impuls für die öffentliche Nutzung der Altstadt gegeben werden. Der Basar dürfte wieder für die gesamte Bevölkerung attraktiv werden, eine Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für alle - die neue Generation und Mittel- bzw. Oberschicht sollten sich dabei besonders angesprochen fühlen.

Der zweite Brachentyp sind die zahlreichen kleinkörnigen Brachflächen, die in der gesamten Altstadt verstreut liegen. In den meisten Fällen, handelt es sich um einzelne, 100 bis 300 qm große Grundstücke. Oft liegen mehrere dieser Flächen nebeneinander, was die Integration in höherwertige Neunutzungen – z.B. Wohnen, Büro, Einzelhandel, Arztpraxen und Apotheken – ermöglicht. Erfahrungsgemäß ist die Besitzstruktur problematisch, so dass eine Neuordnung der Eigentumsverhältnisse erforderlich wäre (s. S. 262 Planungsrecht).



Fig.5- 34 Kleinkörnige Brachflächen in traditionellem Kontext (Schwarz angelegt).

Quelle: Eigene Hervorhebung

### • Der Semnaner Basar

In den letzten Jahrzehnten hat der traditionelle Basar von Semnan an Bedeutung verloren, was mit Besucher- und Umsatzverlusten zu belegen ist. Vielschichtige demographische, soziale, ökonomische und städtebauliche Phänomene bedingten diesen Strukturwandel.

In Folge sozioökonomischer Wandlungen in Semnan, hat sich im Basar eine monostrukturelle Tendenz ausgebreitet. Zahlreiche Handwerker und Produktionswerkstätten haben in den letzten Jahren aufgegeben. Deren oft leerstehende Räumlichkeiten sind am stärksten vom Verfall bedroht und werden vom Bürger (Passanten) sehr negativ empfunden. Die traditionellen Händler haben sich ihrerseits im Zuge dieser sozialen Veränderungen auf eine neue

„Geringverdienerschicht“ umstellen müssen. Eine zukunftsorientierte Basarstrategie sollte infolgedessen folgende Punkte besonders berücksichtigen:

- Der Basarkomplex muss ein Vollsortiment, Flaniermöglichkeiten und vielfältige Gastronomie bei optimalen Parkmöglichkeiten für vielschichtige Besuchergruppen bieten. Nur dann ist er ein Anziehungsmagnet für die gesamte Altstadt.
- Die prägende kulturelle Stadtsilhouette (Imammoschee-Minarette und Iwan-Portal) soll weiterhin erhalten bleiben.
- Die traditionellen Läden im Basar sind in der Regel nur 12qm groß (vereinzelt begegnet man auch Läden von unter 5qm). Dies lässt nur eine bedingte Möglichkeit für die Erweiterung bzw. Umgestaltung der Verkaufsfläche zu. Ein Zusammenschluss mehrerer benachbarter Läden wäre ein denkbarer Ausweg.

Erhaltung der Stützen entlang des Basarweges

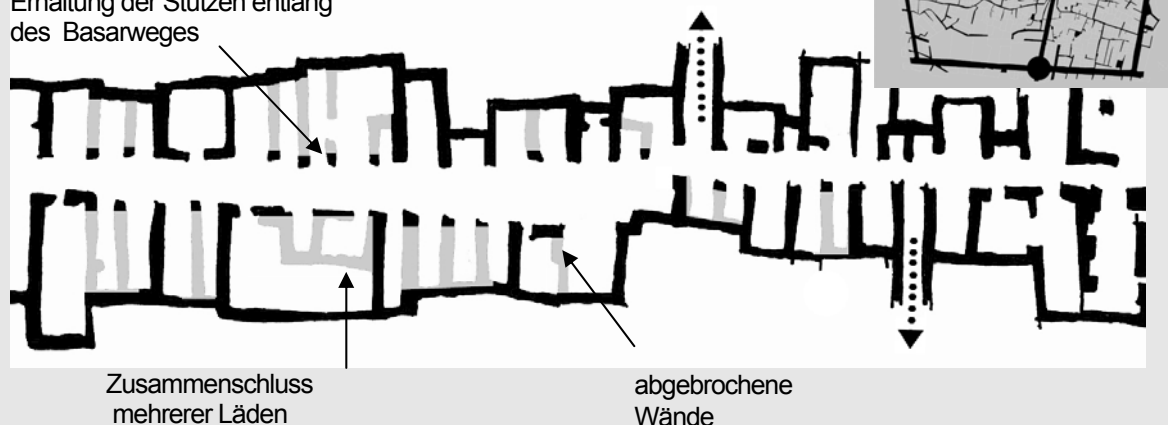


Fig.5- 35 stellt einen Ausschnitt des Semnaner Basars dar. Nach diesem Vorschlag sollen einige Trennwände abgebrochen werden (hellere Wände). Um den Charakter und das Erscheinungsbild des Basarweges weiterhin zu erhalten, soll der äußere Rand nicht geändert werden.

Quelle: Eigene Hervorhebung

Dabei sollen die Trennwände entfernt (abgebrochen) werden und die äußere Raumercheinung des Basarweges erhalten bleiben. Der hohe Waqf-Anteil der Läden im Semnaner Basar (über 28%) lässt diese Möglichkeit realistisch erscheinen. Für die übrigen

Läden bleibt die Chance für die Realisierung einer solchen Lösung wegen der komplizierten Eigentumsverhältnisse ungewiss. Eine mögliche Lösung wäre ein Grundstückstauschverfahren im Gegenzug für neu gebaute Läden (z.B. im Sanierungsvorschlag für die Brachfläche II).

- Eine weitere Möglichkeit zur Revitalisierung des Basars, besteht in der Einbeziehung der benachbarten Flächen und Gebäuden hinter den Basarläden. Sie weisen eine größere Fläche auf und bieten vielfältige Neu-Nutzungspotentiale an.
- Die umliegenden Flächen an der Basarzone sollen stärker in die Basarläden integriert werden. Die Förderung einer Mischnutzung für diese benachbarte Zone garantiert einen interessanten Übergang zwischen Basarläden (als öffentlicher Raum) und Wohnen (als privater Raum). Entsprechende Dienstleistungen und Kommerz kombiniert mit Wohnen in den Obergeschossen lassen die Altstadt für die Mittelschicht wieder attraktiv werden. Die neuen Folgenutzungen sollten nicht als Konkurrenz zu den traditionellen Basarläden, sondern vielmehr als Nutzungsergänzung verstanden werden.

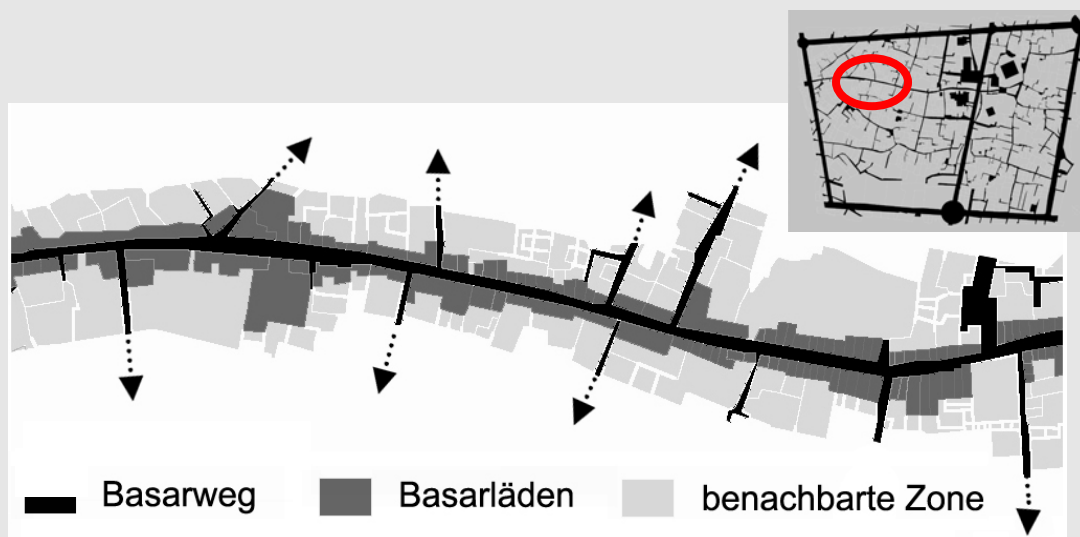
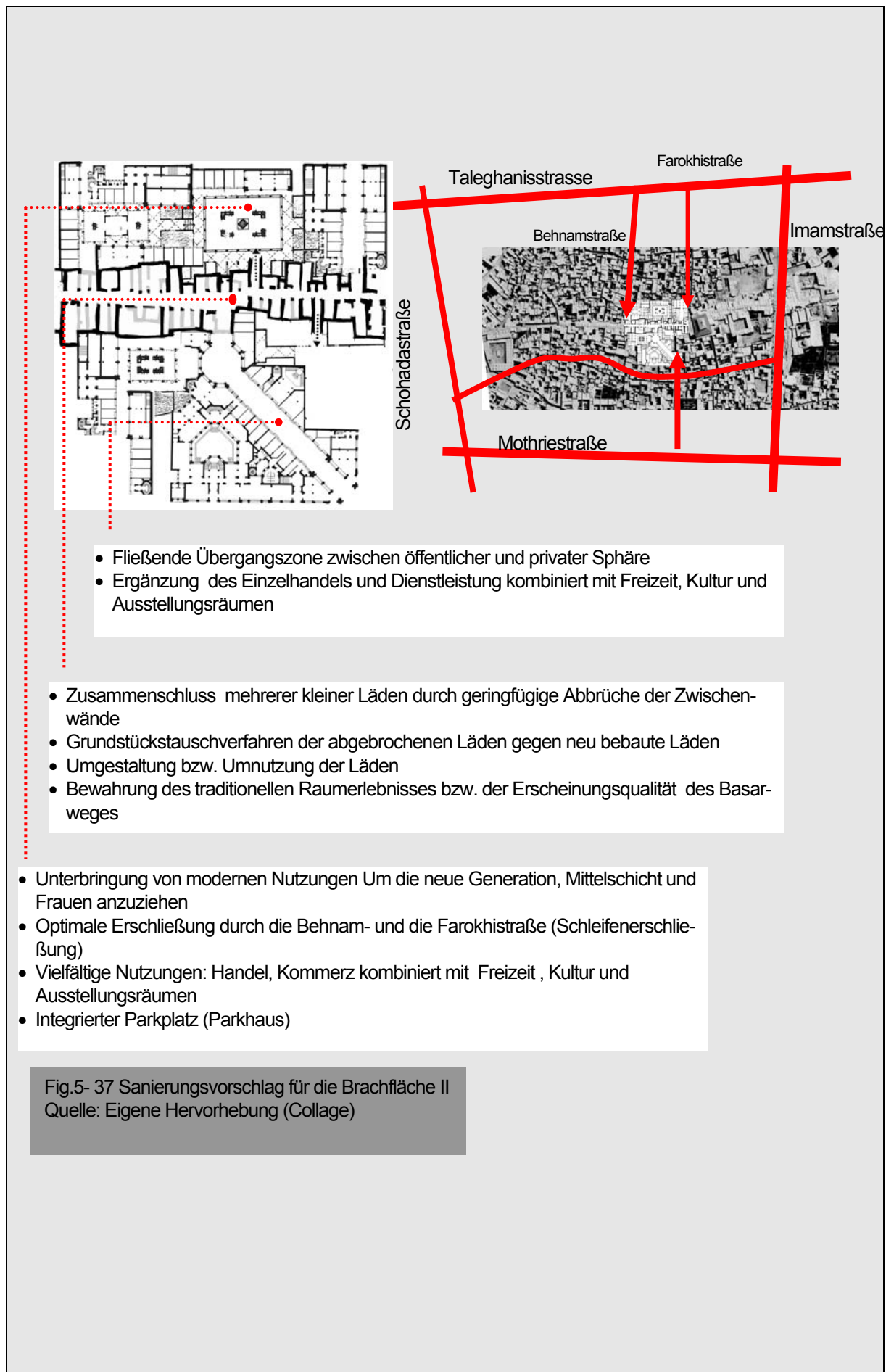


Fig.5- 36 Ausdehnungsmöglichkeit der Basarläden in die benachbarten Zonen

Quelle : Eigene Hervorhebung





Eine der entscheidenden Größen für die Beurteilung der Qualität stadtstruktureller Veränderungen ist die Entwicklung des öffentlichen Raums.

## 5.6 Öffentlicher Raum und Stadtbild

Die Aufwertung und Re-Integration von traditionellen Stadträumen als wichtige Merkmale im Stadtbild bilden eine solide Grundlage für die zukunftsfähige Entwicklung des traditionellen Basars. Sie spielen eine bedeutende Rolle in der Erlebniswirkung der Stadträume und der Raumfolge des traditionellen inneren Stadtgefüges. Im Rahmen der Stadterneuerungsprogramme sollen diese Stadt-Räume attraktive Standorte anbieten.

Der öffentliche Raum wird seinerseits durch die Qualität der organisch geprägten Struktur des traditionellen Stadtkontextes, der Zusammensetzung von umschlossenen Höfen, Windtürmen der Wohnhäuser, Kuppeln, Minarette und Iwans sowie der linearen Entwicklung des überdachten Basars bewertet. Sie alle zusammen bilden eine charakteristische und unverwechselbare Silhouette der traditionellen iranischen Stadt. Um diese Qualität der Stadtsilhouette im Rahmen eines Stadterneuerungsprogramms zu erhalten, sollten die Gestalt- und Erscheinungsqualitäten geschützt werden. Die Stadtsilhouette darf nicht durch Gebäude mit ungeeignetem Baustil, Raumproportionen und Baumaterialien zerstört werden. Die neuen Bauten sollten sich dem Gesamtcharakter der Stadtsilhouette anpassen. Das Hierarchiesystem der Merkmale, die Homogenität der Farbgebung und die Verknüpfbarkeit der Stadtmaße dürfen weder bei der Umgestaltung noch bei der Errichtung neuer Gebäude zerstört werden.

Die Merkmale und vertikalen Elemente des Stadtraumes (z.B. Iwans, Windtürme, Minarette) als Mittel der Identitätsbewahrung und wichtige Elemente des Stadtbildes sollen bevorzugt behandelt werden. Ihre Dominanz und Bedeutung darf nicht durch wenig angepasste moderne Bauten aufs Spiel gesetzt werden. Die wichtigsten Bauten dieser Art sind die Moscheen und Madressen, die neben ihrer funktionellen, religiösen und gesellschaftlichen Bedeutung auch eine wesentliche Rolle im Stadtbild spielen.<sup>28</sup> Doch wie die Erfahrungen in euro-

---

<sup>28</sup> Vgl. Ghaffar-Sedeh, A., 1990, S. 331

päischen Städten gezeigt haben: Angesichts der harten Konkurrenz von Stadtzentrum und Peripherie, Altstadt und moderne Stadtbereiche können diese Maßnahmen langfristig nur eine unzureichende Antwort auf tendenzielle Suburbanisierungs- und Entmischungsprozesse der iranischen Altstädte sein. Es scheint, dass die Städte auf die Anziehungskraft ihres Stadtbildes setzen sollten: Stadtraum, Architektur und Freiraumgestaltung sowie kulturelle Veranstaltungen sollten verstärkt Interesse wecken und Identifikation ermöglichen.<sup>29</sup> In traditionellen iranischen Städten ist der Stellenwert der religiösen bzw. kulturellen Ereignisse sehr hoch. Dies kann entscheidend zur Stärkung der Anziehungskraft der Altstadt beitragen.

## 5.7 Tourismus

Im Zuge des weltweiten Strukturwandels ergeben sich auch neue Themenfelder für die Stadtplanung. Die Rückbesinnung auf Tradition und Kultur in Verbindung mit den enormen Zuwächsen in der Tourismusbranche hat in den letzten Jahrzehnten enorm an Bedeutung gewonnen.<sup>30</sup> Der Tourismussektor ist daher qualitativ aufzuwerten. In Iran hat sich die Zahl ausländischer Touristen in den 80er bis 90er Jahren des letzten Jahrhunderts infolge politischer Ereignisse stark reduziert. Erst in den letzten Jahren hat sich der negative Trend umgekehrt.<sup>31</sup>

Im Iran liegen vor allem Altstadt und Basar im Zentrum des Touristeninteresses. Dies sollte sich auch in entsprechenden Investitionen ausdrücken: Verbesserung des Standards der Unterkunft- und Gastronomieeinrichtungen für Touristen, informative Prospekte und Stadtpläne sollten diesbezüglich gefordert werden.

Auch die Bedeutung der einheimischen Touristen darf nicht vernachlässigt werden. In Schiraz werden beispielweise während der Sommermonate bzw. der Schulferienzeiten viele Klassenräume zu preiswerten Übernachtungsmöglichkeiten

---

<sup>29</sup> Vgl. Pesch, F., 1998, S. 56

<sup>30</sup> Vgl. Ribbeck, E./ Gangler, A., 2002

<sup>31</sup> Im Jahr 2000 kamen 1,3 Mio. ausländische Touristen ins Land. (Einnahmen daraus: 693 Mio. US\$)

umgewandelt. Zahlreiche Familien vermieten in Mashad ihre Wohnung tageweise an Touristen. Dies alle deutet auf einen immensen Nachholbedarf im Bereich der touristischen Infrastruktur.

Damit wird jegliche Investition in die Tourismusbranche die wirtschaftliche Entwicklung in der Region fördern, was sowohl dem traditionellen Basar als auch den modernen Einkaufszonen zugute kommt. Ziel ist es, die Aufenthaltsdauer der Touristen zu verlängern und durch saisonverlängernde Maßnahmen die Auslastung der Infrastruktur zu verbessern. Für die einheimischen Touristen ist das Preisniveau wichtig, und für die ausländischen Touristen müssen zusätzlich die organisatorischen Angelegenheiten weiterentwickelt und qualitativ auf die Ansprüche dieser Zielgruppe ausgerichtet werden. Der Druck mehrsprachiger Stadtpläne und Prospekte, die sich an ortsfremde Touristen richten, kann sehr hilfreich sein, wenn sich darin die bedeutenden historischen Bauten, die wichtigen Straßen, Hotels, Postämter, Krankenhäuser usw. lokalisieren lassen. Auch vereinfachte Stadtpläne mit entsprechender grafischer Darstellungsmethode sind zu empfehlen. Ebenso sind Events und die kulturellen Veranstaltungen sowie die architektonischen Besonderheiten der traditionellen Basare und weiterer Monument-Bauten (wie der Ganj-Ali-Khan-Komplex in Kerman, der Wakil-Komplex in Schiraz) zu nutzen, um den Städtetourismus zu stärken. Um dieses vielfältige Angebot zu vermarkten, sind alle Maßnahmen im Rahmen eines abgestimmten Marketings und Managements im Tourismus darauf auszurichten, die Standortqualitäten der jeweiligen Regionen hervorzuheben, zu erhalten und zu pflegen.

### **5.7.1 Generelle Zielsetzungen für den Tourismus**

Zukunftsfähiger Tourismus in den traditionellen iranischen Städten muss im Sinne der Postulate einer nachhaltigen Entwicklung die folgenden generellen Leitlinien anstreben:

- **Die ökonomische Dimension**

Ökonomische Rentabilität für die vom Tourismus profitierenden Einheimischen und stärkere Partizipation der Bevölkerung

- **Die soziokulturelle Dimension**

Das Ziel ist eine rücksichtsvolle (Re-)Integration des Tourismus in die lokale und regionale Kultur, nicht eine Integration der Kultur in den Tourismus; denn nur so wird die kulturelle und soziale Verantwortung wahrgenommen.

### • Die ökologische Dimension

Ökologische Optimierung aller vorhandenen Infrastruktur sowie klimagerechte Bauweise sind Voraussetzungen für den Tourismus der Zukunft. Natur- und Umweltschutzmaßnahmen bedeuten keine Verhinderungsstrategie, sondern imagebildende und zukunftsweisende Ansätze, die auch betriebswirtschaftliche Ersparnisse beinhalten können.

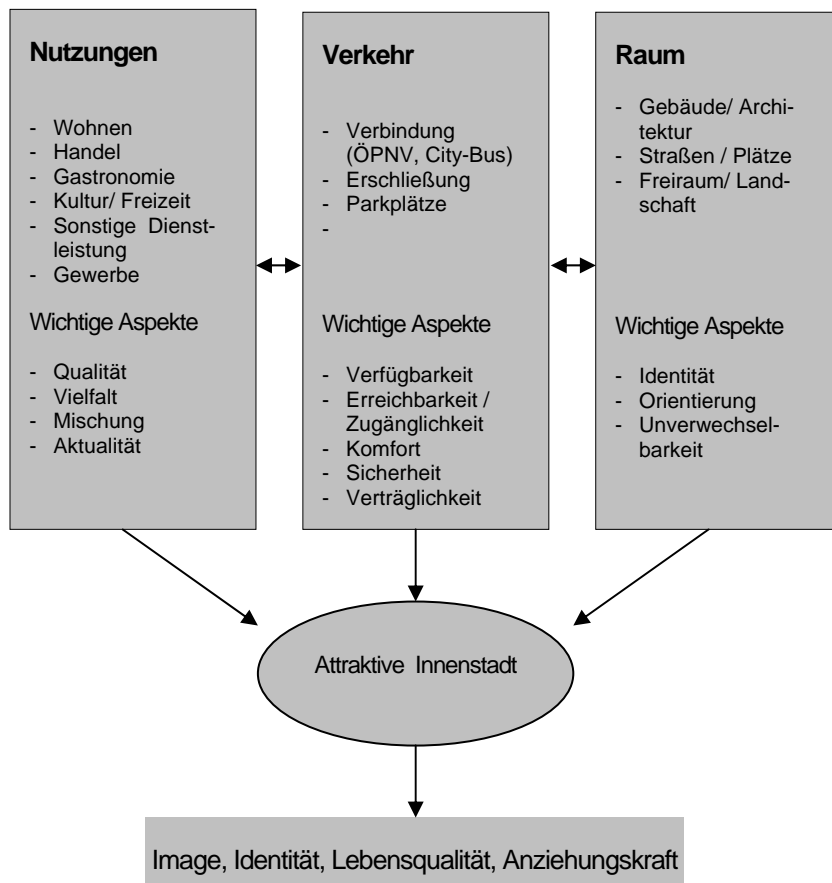


Fig.5- 38 Auf drei "Säulen" beruht die Attraktivität der Innenstadt: den innerstädtischen Nutzungen, den räumlichen Gegebenheiten und der Erreichbarkeit; zwischen diesen "Säulen" gibt es wiederum enge Zusammenhänge und Wechselwirkungen.

Quelle: Bericht der Bundesanstalt für Straßenhandel, 1998, S. 10

Um diese Ziele zu erreichen, müssen tourismuspolitisch verantwortliche Rahmen geschaffen werden, die es ermöglichen, dass die Tourismusplanung und -entwicklung jeweils auf die Besonderheiten und Rahmenbedingungen der entsprechenden Region abgestimmt werden. Es gibt kein überall gleich anwendbares Rezept, um einen ökologisch und sozial verträglichen Tourismus einzuleiten. Doch für die kleinen bis mittel-

großen Städte des Landes ist entscheidend wichtig, dass die Investition in die Tourismusbranche regionale Besonderheiten und das sozial intakte Gesellschaftsgefüge nicht vollständig verändern. Im Falle von Nutzungskonflikten bzw. bei Planungen, die eine der angestrebten Ziele überbeanspruchen, sind klare Prioritäten zu setzen, die Aspekten der Umwelt, der Kultur sowie des Wohlbefindens der Bevölkerung Vorrang vor wirtschaftlichen Entscheidungen einräumen.

## 5.8 Bildung /Ausbildung

In den Altstädten leben überwiegend Analphabeten oder Personen mit nicht abgeschlossener Schulausbildung sowie Personenkreise mit Qualifikationsproblemen. Die Reformierung des Schulsystems und der Fortbildungsmöglichkeiten sind die wichtigsten Investitionen in die Zukunft der Gesellschaft. Durch diese Förderung in soziale Stabilität wird eine kompetente Humanressource gesichert. In Semnan weist die Altstadt beispielweise ein deutlich niedriges Bildungsniveau im Vergleich zu neuen Stadtteilen auf. Dies verdeutlicht auch die soziale Kluft zwischen beiden Stadtbereichen. Es ist deshalb unentbehrlich, Maßnahmen für die Verbesserung der sozialen Infrastruktur zu ergreifen:

- Verstärkte Integration aller Ebenen des Bildungssystems mit qualifizierten Fachleuten und Ausstattung mit modernen Geräten soll im Vordergrund stehen.
- Die Problematik der Bildung muss auf nationaler Ebene behandelt werden. Die Reformierung der Lerninhalte und eine praxisnahe Ausbildung sind entscheidende Schritte zur Verbesserung des Bildungssystems.

Angemerkt sei, dass die Leistungsfähigkeit und Qualität der Bildungssysteme nicht nur von der Professionalität, dem Verantwortungsbewusstsein und dem Engagement der Lehrenden abhängt, auch die gesellschaftlichen, sozioökonomischen und institutionellen Rahmenbedingungen spielen eine bedeutende Rolle. Der Verbesserung dieser Rahmenbedingungen – zumindest in der Theorie – ist diese Arbeit gewidmet.

Gute Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten werden daher auch zukünftig die Voraussetzung für soziale Stabilität und die Sicherung wichtiger Humanressourcen im globalen Wettbewerb bleiben. (Pesch, F., 1999, S.39)

Schulpflicht von 6–10 J., in ländlichen Gebieten nicht überall durchgesetzt. Einschulungsquote im Primarbereich: 90 %.  
Es gibt 37 Universitäten im Iran, davon allein 16 in Teheran.  
Analphabetenrate: Männer 16,5 %, Frauen 30,1% (Stand 2000)

## 5.9 Organisation

Der Basar wurde bis Anfang des letzten Jahrhunderts traditionell verwaltet. Diese traditionellen und unabhängigen Interessenverbände der Händler und Handwerker (Mohtaseb) wurden inzwischen durch staatliche Organisationen ersetzt, die zu Beginn kontrollierende und disziplinierende Funktionen ausübten. Folge dieser Auflösung ist eine Perspektivlosigkeit seitens der Händler und Handwerker und die Bedeutungsreduzierung des gesamten Basars. Um hier entgegen zu wirken ist die Wiedereinrichtung unabhängiger Interessenverbände durch die Gewerbetreibenden in Form einer Kommission, die die wichtigen Angelegenheiten des Basars organisiert, unerlässlich.

Diese Kommission ist mit dem Shopping-Center-Management in Europa,<sup>32</sup> das die Führung eines Einkaufszentrums beinhaltet, zu vergleichen. es stellt "den Versuch dar, die Erfahrungen kommunaler Verwaltung mit Instrumenten der Privatwirtschaft zu verbinden, um neue Formen kommunalinterner Kooperation und strategischer Planung erproben zu können." (cima Praxiswissen: City-Management, München 1994 ).

Eine ähnliche Institution wurde im Rahmen einer Initiative zur Erhaltung der traditionellen Altstädte in einigen Städten des Nahen Ostens ins Leben gerufen. Die Altstadtkomitees von Aleppo, Sanaa, Kasbah von Algier, Fes sind Beispiele dafür, die zum großen Teil durch die Unesco finanziert werden. Diese Komitees haben seither einige Erfolge erzielen können.

---

<sup>32</sup> In Deutschland haben beispielweise zahlreiche Städte mittlerweile ein City-Management, das die Probleme der Innenstädte lösen soll ( Lübeck, Hamm, Jena, Augsburg usw. ).



### 5.9.1 Basar-Management (Komitee)

Diese im Basar selbst ansässige Kommission sollte den gesamten Basar im Auftrag aller Besitzer leiten. Ihr obliegt die Organisation des Komplexes, die Betreuung und Verwaltung der Läden, der technische Betrieb, die Bestandspflege des gesamten Komplexes und die Sicherheit. Zu den weiteren Aufgaben zählt, dass die einzelnen Läden nach sinnvoller wirtschaftlicher Abwägung in den Basar integriert und gefördert werden. Nach außen tritt der Basar als Ganzheit in Erscheinung, er bietet durch sein Angebot an öffentlichem Raum und mit seiner Atmosphäre mehr städtische Qualität als die Summe seiner einzelnen Läden.

#### Das Basar-Management

##### Aufgaben:

- Unterstützung der Wirtschaft
- Motor für Handel und Gewerbe
- Tourismusdirektion
- Koordinator für Veranstaltungen und Aktivitäten im "privatwirtschaftlichen" Bereich
- Schaltstelle zwischen Gemeinde und Bürger
- Visionär für neue Ideen, Entwicklungen und deren Umsetzung

##### Zielsetzungen:

- Kundenfrequenz erhöhen
- Branchenmix verbessern
- Marktangebot verbessern
- Tourismus beleben
- Den Basar als Standort des traditionellen Handels neu positionieren und stärken.

Fig.5- 39 Die wesentlichen Aufgaben und Zielsetzungen des Basar-Managements (Komitee)

Quelle: Verfasser

Darüber hinaus soll die Kommission die Vertretung des Basars nach außen und die allgemeinen Fragen der Öffentlichkeitsarbeit, der Werbemaßnahmen und der Dekoration der Plätze und Basarwege bei Veranstaltungen oder sonstigen feierlichen Anlässen zu übernehmen.

Die Kommission pflegt den direkten Kontakt mit den Händlern und Bürgern und gewinnt so ein Gespür für die Probleme und Wünsche. Berechtigte Interessen und Anregungen können

über diesen Weg dem Rathaus bzw. den zuständigen Behörden vorgetragen werden. Die konsequente Durchsetzung der vereinbarten Maßnahmen im Interesse des Basars ist weitere Aufgabe dieses Komitees.

### 5.9.2 Öffentlichkeitsarbeit und Werbung

Das Rückgrat eines erfolgreichen Einzelhandels ist für fast alle Branchen die Werbung. Diese sollte im Basar als wichtigste Aufgabe des Basar-Managers einheitlich koordiniert werden. Für die Konzeption des Basars ist der Zusammenschluss der Läden in einer Werbegemeinschaft als eingetragener Verein sinnvoll. Nur so kann der Basar im Sinne der Imagepflege nach außen als Ganzes erscheinen – davon profitieren alle. Einen wichtigen Bestandteil der Image-Werbung stellt die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit dar. Ein Basar, der sich nicht in der Öffentlichkeit artikuliert, wird sehr schnell an Profil verlieren, und dies geht zu Lasten des wirtschaftlichen Erfolges.

Eine systematische Beobachtung der vorgeschriebenen Maßnahmen und die denkmalgerechte Pflege und Rekonstruktion der erhaltenswerten Bausubstanz im historischen Basar ist die bedeutendste Aufgabe dieses Komitees. Ihm stehen dafür technisch qualifizierte Fachleute im Bereich Architektur und Denkmalpflege sowie u.a. Händler- und Handwerker-Vertretungen zur Verfügung.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist "das bewusste, geplante und dauernde Bemühen, gegenseitiges Verständnis und Vertrauen in der Öffentlichkeit aufzubauen und zu pflegen."<sup>33</sup> Ziel ist es, die Einstellung der Öffentlichkeit zum traditionellen Basar positiv zu beeinflussen und ein bestimmtes Image zu kreieren. Typische Public Relation Maßnahmen sind z.B. Interviews, Seminare, Stadtwettbewerbe, Werbespots in Medien etc. In Teilbereichen hat es dies schon vor der Einführung der neuen Instrumente gegeben, allerdings waren bzw. sind sie nach Ansicht des Ver-

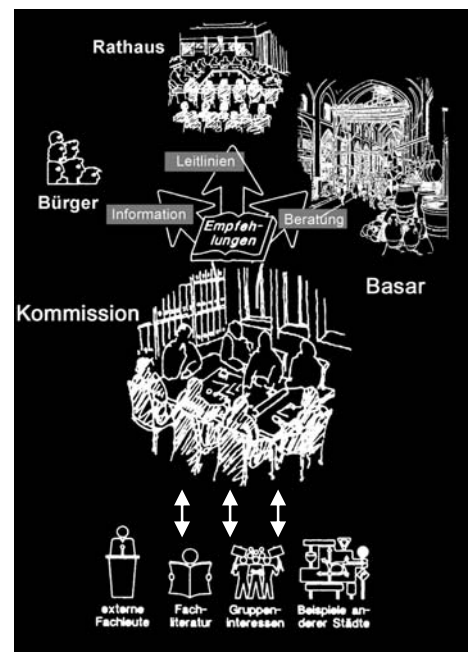


Fig.5- 40 Darstellung die Beziehung zwischen den Bürgern, Basar und Kommission

Quelle: Eigene Hervorhebung (Collage)

<sup>33</sup> Oeckl, A., 1964

fassers nicht effektiv genug.<sup>34</sup> Durch folgende Maßnahmen können die Voraussetzungen für eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit geschaffen werden:

- Kontinuierliche Pressearbeit
- Herausgabe von Basar-Infos, z.B. in Form einer City-Zeitung
- Konstante Kommunikation mit den Medien und Informationsservice
- Herausgabe von gruppenorientierten Informationsbroschüren
- Installation von Tafeln für Informationen der Stadt, der Betriebe und der Vereine
- Durchführung von Vorträgen und Podiumsdiskussionen in der Öffentlichkeit zu Basar-spezifischen Themen
- Kontaktaufbau und -pflege mit anderen Städten, die Basar- bzw. Altstadt- Management durchführen
- Workshops.

#### Bürger-Beteiligung

Die Bürger-Beteiligung sollte an der nachhaltigen Gestaltung ihrer zukünftigen Lebensumstände, insbesondere auch der zukünftiger Generationen einen zentralen Stellenwert erhalten, wobei an eine respektvolle Zusammenarbeit zwischen Bürger und Verwaltung gedacht ist. Zentrale Fragen der Stadtentwicklung sollen kooperativ und im Konsens behandelt werden.

Auf jeden Fall gilt: Wenn die Bewahrung des historischen Erbes nicht mit einer entsprechenden Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung verbunden ist, können auch die von den Experten unternommenen Anstrengungen mit einem Fehlschlag enden. (Koumas, Ahamed, Trialog, 40-1994. S. 42)

Die Bürger sollen möglichst umfassend an Planungen und deren Umsetzung beteiligt werden. Dazu werden alle von den Planungen Betroffenen sowie alle Interessierte frühzeitig und umfassend von der Verwaltung informiert. Es soll gewährleistet werden, dass die Bürger Entscheidungsstrukturen und Entscheidungen selbst nachvollziehen können, was voraussetzt, die Transparenz hergestellt wird. Hier kann das Basar- Management eine entscheidende Rolle spielen.

<sup>34</sup> z.B. die "Organisation für Kulturerbe". Diese Organisation arbeitet auf nationaler Ebene. Ihre Maßnahmen sind in der Regel nicht präzise genug. Die Entscheidungen werden zentral getroffen und sind nicht auf örtliche Gegebenheiten zugeschnitten.

## 5.10 Zusammenfassung

Es ist unmöglich, aufgrund der seit mehreren Jahrzehnten stattgefundenen ökonomischen Veränderungen und sozialen Umschichtung sowie der Inflexibilität der iranischen Altstädte hinsichtlich der engen Wegenetze, eine Patentlösung zu erwarten. Es wird auch in Zukunft nicht möglich sein, alle Probleme der Altstadt bzw. des Basars zu lösen. Alle Wohnhäuser in der Altstadt beispielweise mit eigenem Parkplatz auszustatten, wäre die falsche Zielsetzung. Was aber im Rahmen einer tragfähigen allgemeinen Zielsetzung zu erwarten ist, ist die Entwicklung einer Reihe von Lösungsansätzen für den traditionellen Basar (und damit für die Altstadt), wobei er seine vitale Rolle zum großen Teil zurückgewinnen kann.

Die Absicht dieser Arbeit lag im Aufzeigen von Lösungen zur Verringerung des städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsrückstands der traditionellen iranischen Altstädte und Basare durch eine nachhaltige Stärkung der endogenen Potentiale. Dies soll durch folgende strategischen Ziele erreicht werden:

- Rückbesinnung auf die Multifunktionalität des traditionellen Basars als Merkmal der örtlichen Identität und Brennpunkt der gesamten Stadt
- Erfüllung der legitimen modernen Bedürfnisse (Wohnhygiene, Mobilität, Schulbildung, Kultur- und Freizeitangebot, etc.) im Rahmen der traditionellen Altstadt
- Gewährleistung einer komplexen Mischung an Nutzungen für die Bewohner der Altstadt
- Betrachtung der Brachflächen als wertvolle innenstädtische Reserveflächen und Entwicklung einer dementsprechenden Folgenutzung
- Fließender Übergang durch die "Nahtstelle" zwischen beiden urbanen Systemen: Alt- und Neustadt
- Herstellung einer fairen Dualität zwischen den traditionellen und modernen Einkaufstandorten
- Sicherung und Ausweitung einer angemessenen und guten Erreichbarkeit für Basar und Wohnbereiche tief in traditionellem Kontext
- Entwicklung eines modernen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrsnetzes (ÖPNV) kombiniert mit traditionellen Sammeltaxen

- Entwicklung eines modernen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, Funktionalität und Attraktivität der traditionellen Altstadt
- Schutz und nachhaltige Verbesserung der Umwelt
- Überarbeitung der rechtlichen Randbedingungen, bezüglich des Bau- und Planungsrechtes sowie der Eigentumsverhältnisse und dem Erbrecht
- Einführung und Stärkung des Basar-Managements.

Letztendlich sollte, um verfehlte Maßnahmen in iranischen Städten zu korrigieren: ein schneller und nutzbringender Dialog in den zuständigen Fachkreisen erfolgen. Um diesen Dialog zu institutionalisieren, muss in den traditionellen Städten eine kontinuierliche Bauberatung installiert werden, in die Investoren, Architekten, Stadtplaner, Denkmalpflege und Baugenehmigungsbehörden eingebunden sind. Dieses Gremium sollte den gesamten Planungsprozess bezüglich der Erhaltung, Denkmalpflege, Weiterentwicklung oder Sanierungsmaßnahme von Anbeginn begleiten. Das Ergebnis solcher gedanklichen Auseinandersetzung wäre die Entwicklung eines planerischen Vorgehens, das seinen eigenen Maßnahmen bzw. Empfehlungen gegenüber kritisch und den Bedürfnissen der Bevölkerung gegenüber offen ist.

Ich bin der Ansicht, wie in den Fallstudien ablesbar wurde, dass weder die öffentliche Hand mit ihrer Finanznot noch die privaten Investoren alleine die vielfältigen und komplexen Probleme der traditionellen Altstädte bewältigen können. Einen Ausweg aus dieser ernsten Situation wäre die Entwicklung eines neuen Konzeptes, an dem sich beide Parteien beteiligen: Öffentliche Hand und Privatinvestoren sollen dabei durch gegenseitige vertraglich geregelte Verpflichtungen unter Einbindung privater Ressourcen Projekte realisieren, die aufgrund der knappen finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand sonst nicht möglich wären.