

Teil II – Fallstudien aus den Städten Yogyakarta und Semarang

II.1 Die Binnenstadt Yogyakarta

II.1.1 Stadtentwicklung

II.1.1.1 Stadtgründung und -entwicklung

Nach der im *Gianti*-Friedensvertrag von 1755 (siehe I.1.3) vereinbarten Zweiteilung des Mataram-Reiches bezog ein Jahr später Sri Sultan Hamengku Buwono I. den neu gebauten *Kraton* (Sultans-Palast) des neuen Reichs *Ngajogjakarta Adiningrat*.¹ Der neue *Kraton* (Abb. II.1:4) wurde das Zentrum der neuen Stadt (Abb. II.1:2), die zwischen zwei Nord-Süd verlaufenden Flüssen am Fuss des nördlich gelegenen Vulkans Merapi und 40 km des südlich gelegenen indischen Ozeans (Abb. II.1:6) liegt.

Die Kernstadt Yogyakarta (*Kraton*) ... umfasste 7 zeremonielle Höfe, die von Mauern und Toren abgegrenzt waren. Auf allen Höfen standen Gebäude, die auf der Nord-Süd-Achse errichtet wurden. ... Die Residenz des Sultans wurde an der sakralen Südseite untergebracht, sie bestand aus einer grossen offenen Empfangshalle (*Pendopo*) und einem privaten Wohnbereich (*Dalem Ageng*), die gemeinsam die Ost-West Achse bildeten. Ihre Bauformen und -richtungen folgten einer Regel, die nicht abgelöst war von dem sakral-profanen Bedeutungszusammenhang.²

Diese Nord-Südachse ist wie in allen javanischen Binnenreichen städtebaulich bedeutsam, da diese einer sakralen kosmologischen Achse entspricht. Der *Kraton* dient auf dieser Achse als das mittlere Zentrum. Die Anlage und der Herrscher funktionieren dabei als mystisches Bindeglied vom Makro- zum Mikrokosmos (Abb. II.1:7).³ Die Vorliebe des ersten Sultans galt dem Aufbau der neuen Stadt und den königlichen Anlagen. Die physische Gestalt der Stadt baute er auf einem System von Wohngebieten auf, die sowohl die soziale Struktur seiner Bewohner als auch die zentrale Stelle der königlichen Macht manifestierten. Diese neue Stadt wurde somit 6 km südwestlich von der früheren Mataram-Hauptstadt *Kota Gede* getreu der javanischen Binnenstadtkonzeption errichtet. Im Gegensatz zu *Kota Gede* erhielt sie aber ein deutlich orthogonales Muster. Vier zentrale Ausfallstrassen verliefen vom *Kraton* her in alle Himmelsrichtungen.⁴ Dabei hatten die kosmologischen Klassifikationsschemen der Neunteilung und des *Mancapat* (Vier-Fünf-Teilung) vor allem in der ideellen Raumaufteilung.

¹ Panitia Peringatan. *Kota Jogjakarta 200 Tahun*. 1956. S. 155

² Hanan, Himasari. op.cit. S.42

³ Im Gegensatz dazu wurde die West-Ost Ausrichtung als materielle Achse des Aufstiegs und Untergang der Sonne und allem Leben angesehen

⁴ Diese Grundform gilt auch für die Hauptstadt Surakarta des anderen Teils des zweigeteilten Reiches. Siehe: Junianto. *Kajian Morfologi Kota Surakarta*. MT-Thesis. 1995

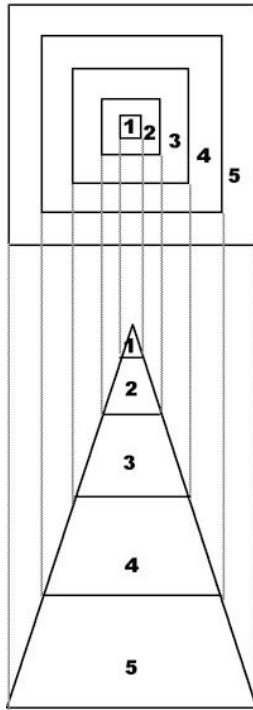


Abb. II.1:1
Ideele räumliche Aufteilung

Horizontales Stratifikationsmodell des Gebietes aufgrund eines vertikal konzentrierten (pyramidenförmigen) Aufbaus der javanischen Bevölkerung

Legende:

- 1 Sultan (König)
- 2 Enger Familienadel (Kratonpalast)
- 3 Adel (innerhalb Stadtmauer)
- 4 Stadtgemeinschaft (ausserhalb Stadtmauer)
- 5 Landbevölkerung (ausserhalb Stadt)

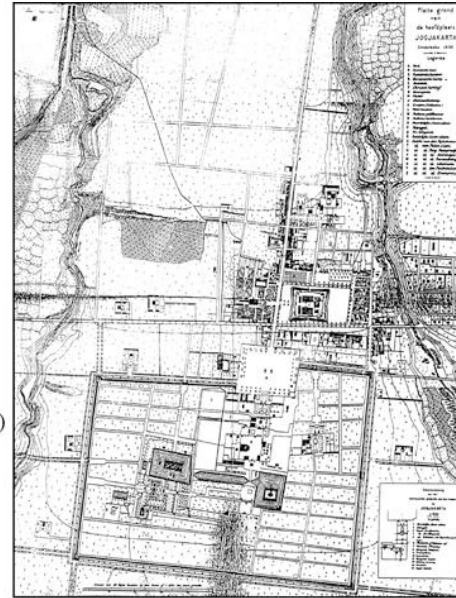


Abb. II.1:2 (oben)
Yogyakarta 1830



Abb. II.1:3
Yogyakarta 1872

eine Bedeutung, während die Dreiteilung und dualistische Gegenpole sich meistens direkt in den Gebäuden und der Architektur darstellte.⁵ Die Stadtkonzeption basierte auf dem streng sozial hierarchisch aufgebauten 5-teiligen Prinzip der javanischen Gesellschaft, die sich räumlich in direkter und indirekter Form in vier ideellen Ringen um das eigentliche Zentrum ausbreitete. (Abb. II.1:1) Die Stadt war daher mit dem umliegenden Hinterland eine in sich abgestufte Einheit.

In der Umgebung des *Kratons* gruppierten sich Leute, die getrennt nach Position, Status und Aufgabe in für sie bestimmten Bereichen wohnten. So hatten Hofwache, Priester, Verwaltungs- und Finanzbeamte, Hofhandwerker ihre eigenen Gebiete. Diese trugen die hierfür entsprechenden Namen⁶, und werden zum Teil auch noch heute so genannt. Die Kaufleute, die ausländische Bevölkerung und das geringere königliche Dienstpersonal hatten ausserhalb der umzäunten (später ummauerten⁷) Stadt zu leben. So formierten sich verschiedene *Kampung*s innerhalb und ausserhalb des *Kratons*. Dabei gab es Unterschiede:

Gegenüber der klaren Rechtwinkligkeit des Sakralbezirkes waren die profanen Wohnviertel häufig auffallend ungeplant: gewundene, unregelmässige Strassen- und Wegsysteme erschlossen einzelne Häuser, die sich in der Konstruktion kaum von ländlichen Bauten unterschieden.⁸

Das übergeordnete orthogonale Strassensystem band diese sich organisch entwickelten Gebiete jedoch wiederum in ein klar definiertes Gebiet ein (Abb. II.1:3). Nördlich und südlich des Palastkomplexes befanden sich zwei quadratische Plätze (*Alun-alun*). Der südliche Platz lag vollständig innerhalb des Kratongebietes und hatte einen stärkeren sakralen Charakter als der nördliche Platz. Denn dieser diente als öffentliches Bindeglied zwischen dem Palast und der Stadt, und wird noch heute für Zeremonien und viele praktischen Aktivitäten in der Stadt genutzt. Dies ist auch einer der Hauptgründe, warum sich die Stadt lange Zeit hauptsächlich nördlich dieses profaneren Platzes entwickelte. Die wichtigsten öffentlichen Gebäude (Moschee und Regierungsgebäude) wurden um diesen nördlichen Platz errichtet. Wie im Palastkomplex selbst hat die Bepflanzung des Platzes eine kosmische Bedeutung:

[Der Platz wurde] durch Waringin-Baumreihen begrenzt. In der Mitte standen zwei Waringin-Bäume, jeweils von einem viereckigen Holzzaun umringt. Sie verdeutlichen die stark ausgeprägte Nord-Süd-Hauptachse des Kraton. Der Baum repräsentierte die Ordnung, die von der Gesellschaft in die chaotische Natur gebracht wurde. Er funktionierte danach als wichtiges Symbol für Königreich und Autorität. Er versinnbildlichte den dreigeteilten Kosmos.⁹

⁵ Für Untersuchungen auf diesem Gebiet, siehe: Miyazaki, Koji. op.cit. Im traditionellen javanischen Verständnis kommen die Begriffe ‚Architektur‘ und ‚Städtebau‘ nicht zum Tragen. Stattdessen ist es der Zweck des Bauens, einen Mikrokosmos zu erstellen, in welchem der Hausbau keine selbstständige Tätigkeit ist. Für die damit verbundenen Zusammenhänge haben die Javaner das *Primbon* (Buch des Weissagens) entwickelt. Siehe auch: Hanan, Himasari. op.cit. S.60

⁶ Panitia Peringatan. op.cit. S. 22

⁷ Die Ummauerung des Kratonkomplexes hatte jedoch nicht einen militärischen, sondern vorwiegend symbolischen Zweck. Bereits bei ihrer Erbauung erfüllte sie keine Kriterien der damals üblichen militärischen Verteidigungsanlagen

⁸ Hanan, Himasari. op.cit. S.44

⁹ Ibid. S. 45



Abb. II.1:5
Lage der beiden Paläste:
Links: Kratonpalast
Rechts oben: Pakualam-Palast

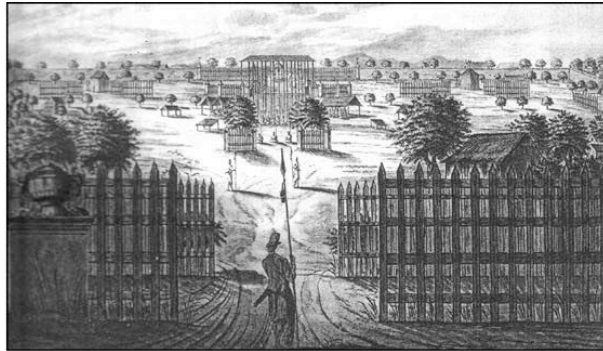
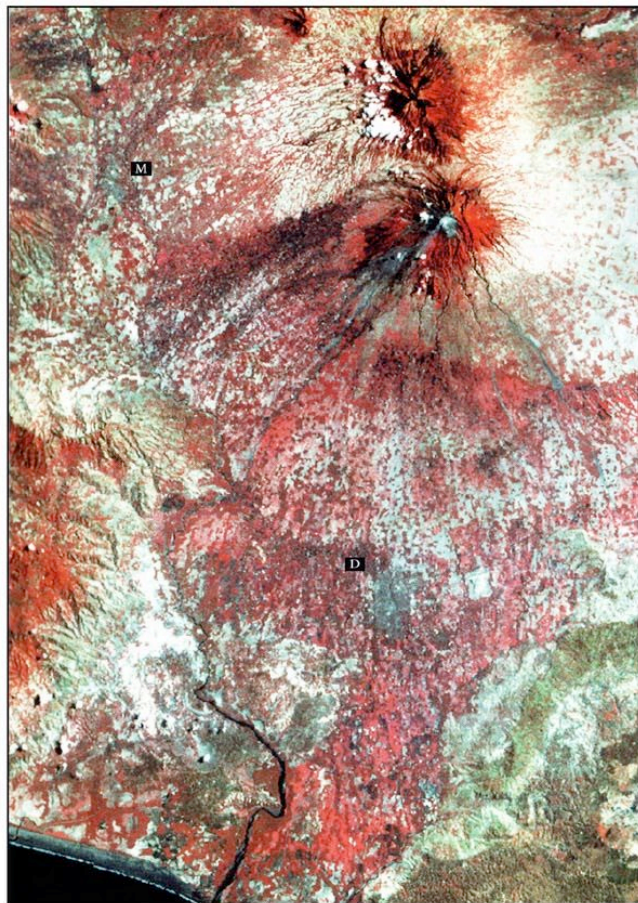
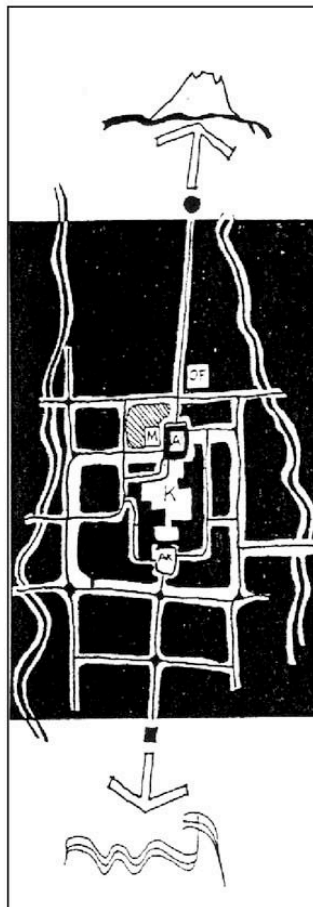


Abb. II.1:4
Ganz oben: Skizze des Kratons von 1775
Oben: Aufnahme des Kratoneinganges 1935

Abb. II.1: 6 (unten rechts)
Satellitenaufnahme. Im Norden ist der Vulkan Merapi, im Süden die Meeresküste ersichtlich. Dazwischen Yogyakarta (Kreis). Distanz Vulkanspitze-Meer 60km

Abb. II.1:7
(rechts)
Symbolik in
der Anord-
nung von
Yogyakarta.

Eine imaginäre Achse vom Vulkan Merapi (Ort des Gottes Kiai Sapu Jagat) und der Göttin des südlichen Meeres (Nyai Roro Kidul) zwischen den beiden seitlich verlaufenden Flussläufen.



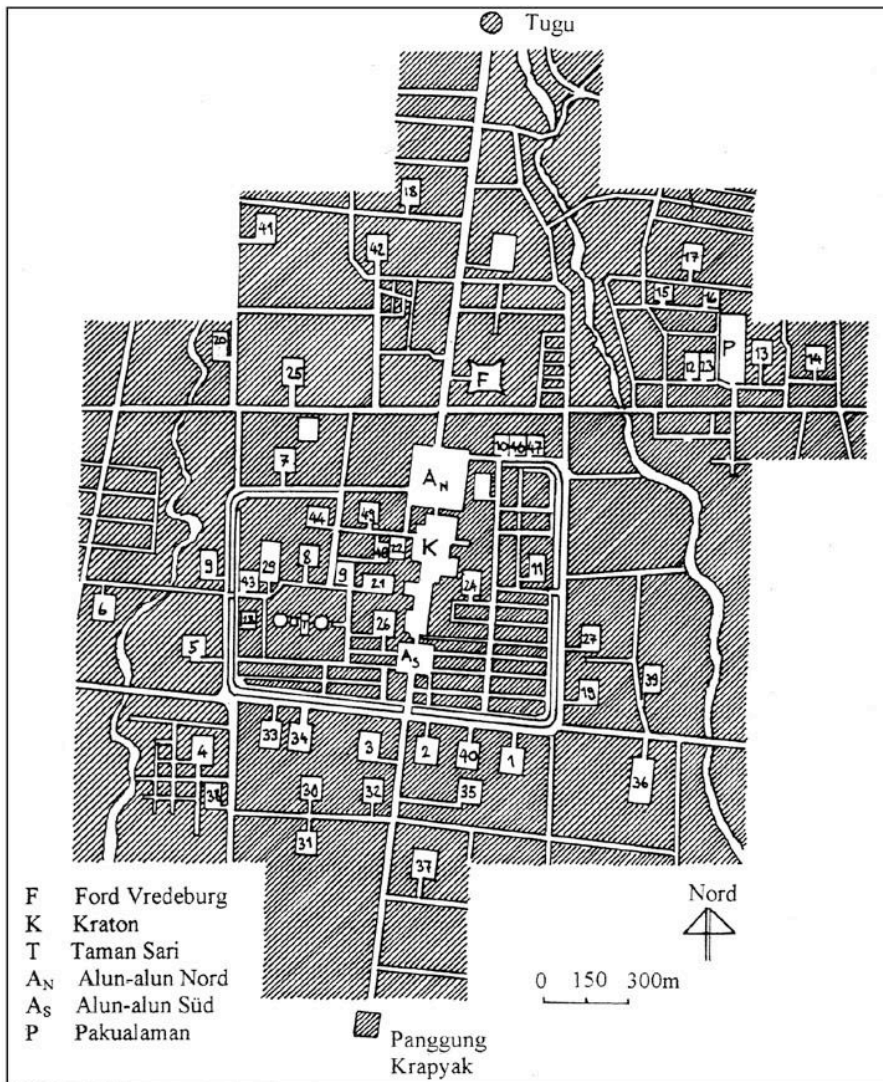
Auf der Westseite des nördlichen *Alun-alun* bildete sich hinter der Hauptmoschee das *Kau-man*-quartier. Dort liessen sich die moslemischen Ausländer und einheimische islamische Gruppierungen nieder. Nördlich des *Alun-alun* befanden sich die drei Ausfallstrassen nach Westen, Norden und Osten. Im Kreuzpunkt dazu bauten die Holländer auf der westlichen Seite ihren Herrschafts- und Verwaltungssitz und östlich dazu das militärische Fort. Dieses erhielt zuerst eine einfache Ummauerung, später aber wurde die Anlage als vollständige Festung ausgebaut unter dem neuen Namen *Fort Vredeburgh*. Somit konnte die VOC an zentralem Ort sämtliche städtischen Aktivitäten kontrollieren. Nach dem Tod des ersten Sultans 1792 stand keine direkte Nachfolgepersönlichkeit zur Verfügung. Dieses Führungsvakuum wurde von den Holländern genutzt, um ihre Position in der Kratonstadt zu festigen. 1808 führte General Gouverneur Dandels ein einschneidendes Gesetz zur neuen Ordnung im Kraton ein. Als die Engländer 1811 vorübergehend die Kolonialmacht übernahmen, förderten diese eine weitere Schwächung der einheimischen Kratonherrschaft, indem Prinz Adipati Pakualam I. einen zweiten Regierungssitz 1 km östlich des bestehenden *Kratons* im *Kampung Notokusuman* errichten konnte (Abb. II.1:5). Infolge des neuen zweiten Regierungshofes verstärkte sich die Stadtentwicklung nach Osten. Aber nach dem von den Einheimischen verlorenen Java-Krieges (1825-30) gegen die Kolonialmacht prägten Zerstörung, Armut, Seuchen und Stadtflucht den allgemeinen Verfall der Stadt. Die Bevölkerung, die vor dem Krieg 60'000 Einwohner gezählt hatte, halbierte sich.¹⁰

Von diesem Zeitpunkt an übernahmen die Holländer vollends die Kontrolle über die Stadt. Die koloniale Bevölkerung von 400 Bewohnern¹¹ wuchs nun deutlich an und die Stadt veränderte sich zusehends von der bisherigen traditionellen Kratonstadt in eine Kolonialstadt. Die Holländer investierten in eine industriell geführte Landwirtschaft. Um die Stadt entstanden grosse Zuckerrohrplantagen. Diese neue politische und ökonomische Entwicklung veränderte auch das Gesicht der Stadt, stark mitgeprägt durch neue soziale Gruppen: die *Priyayis* (Aristokratie), die *Santris* (islamische Gelehrte), die Europäer, die Chinesen und Händler aus anderen Ländern. Die Europäer liessen sich im Gebiet *Lodjiketjil* und in der *Kampenmenstraat* (Setjodiningratan) nieder. Später erweiterten sie die europäische Quartiere Richtung *Kampung Bintaran* und *Djetis*. Nach dem ersten Weltkrieg wurde dann unter dem Namen *Kota Baru* (Neue Stadt)¹² ein neues Gartenstadtgebiet im Nordosten der Stadt gebaut. Das neue Gebiet hat eine radiale Struktur, in dessen Zentrum das neue Sportstadion liegt (Abb. II.1:12). Im Jahr 1872 verbanden die Holländer durch die erste Eisenbahnlinie Yogyakarta über Surakarta mit Semarang (Abb. II.1:3). Damit wurde die Stadt in Richtung Osten und Norden verbunden. 1887 folgte eine Eisenbahnverbindung mit Westjava. Wenig später wurde eine Bahnverbindung zur nördlichen Stadt Magelang geschaffen. Die ersten Hotels und Handels-

¹⁰ Surjomihardjo, A. *Kota Yogyakarta 1830-1930*. Dissertation. 1988. S. 244

¹¹ Ibid. S. 31

¹² Panitia Peringatan. op.cit. S. 27; Surjomihardjo, A. op.cit. S. 32



Legende *Dalem*:

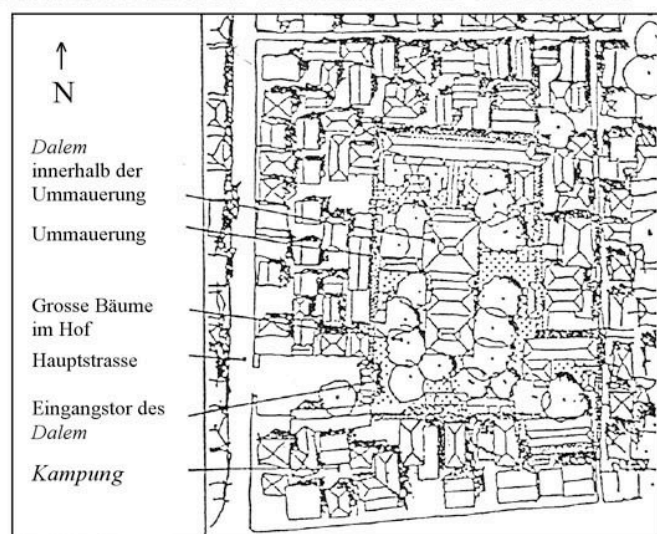
1. Puspodiningratan
2. Suryowijayan Baru
3. Kumendawan
4. Cokronegaran
5. Suryowijayan Lama
6. Sindunegaran
7. Notoprajan
8. Purbonegaran
9. Pakuningratan
10. Suryonegaran
11. Suryocondro
12. Notokusuman
13. Nototarunan
14. Notowinatan
15. Kusumaatmajan
16. Soemowinatan
17. Bausaran
18. Purbayan
19. Tejukusuman
20. Mangkudingratan
21. Prabeyo
22. Joyokusuman
23. Suryoningprangan
24. Ngadikusuman
25. Ngadiwinatan
26. Ngadisuryan
27. Jayadipuran
28. Suryonegaran
29. Mangkubumen
30. Brontodiningratan
31. Suryodiningratan
32. ASMI
33. SMA7 Pugeran
34. SMA PIRI
35. Mangkukusuman
36. Ngadinegaran
37. Brontokusuman
38. Sekolah Perawat
39. PGRI
40. Mangundayan
41. Lapangan Tennis
42. Notoyudan
43. Jogonegaran
44. Pujokusuman
45. Suryoputran
46. Kanoman
47. Yudonegaran
48. Mangkukusuman
49. Sosrowijayan
49. Rotowijayan

Abb. II.1:8 *Dalems* innerhalb des Stadtgefüges von Yogyakarta

Abb. II.1:9 Luftaufnahme 1972
Beispiel eines *Dalem* mit umgebenden
Kampung im Kontext von Yogyakarta



Abb. II.1:10 *Dalem* Teiokusuman im Stadtkontext



gesellschaften entstanden durch diese neuen strategischen Eisenbahnverbindungen der Binnenstadt mit den grossen nördlichen Küstengebieten (Abb. II.1:8) Zwei Bahnhöfe wurden im Norden der Stadt gebaut und verstärkten die Stadtentwicklung in diesem Gebiet noch deutlicher. (Abb. II.1:13)

Von dieser Entwicklung profitierten neben den Kolonialherren vor allem die Chinesen. Nach ihren ersten Niederlassungen nördlich der holländischen Festung entstand noch weiter nördlich im Kampung *Kranggan* ein weiteres chinesisches Quartier. Zunehmend siedelten sie sich aber auch an verschiedenen Strassen der Stadt an. Mit ihrer verstärkten Präsenz an der nördlichen Ausfallstrasse *Malioboro* hielten sie nun das bedeutendste wirtschaftliche Zentrum der Stadt unter ihrem Einfluss. 1830 gab es 800, 1905 bereits 4200, und fünfzehn Jahre später sogar 7200 Chinesen in der Stadt.¹³

Die Araber waren zahlenmässig schwächer vertreten. Zuerst siedelten sie sich im Kampung *Sajidan* an. Ihr bevorzugtes Siedlungsgebiet wurde dann aber das Kampung *Kauman* hinter der Zentralmoschee (Abb. II.1:13). Ihr Einfluss auf die Stadt erfolgte vor allem durch die Bildung von islamischen Schulen und ihren engen Beziehungen zum *Kraton*.

Trotz des politischen Verlustes blieb aber auch die Aristokratie ein ständiger Einflussfaktor in der Stadtentwicklung. Nach der Gründung des *Kratons* erhielten zunehmend *Priyayi*-Familien Land zugesprochen. Dort bauten sie sich als *Abdi Dalems* (königliche Diener) nach dem *Magersari*-System (Symbiose zwischen den *Priyayi* und *Abdi Dalem*) ein *Dalem* in noch unbebautem Gebiet. Diese *Dalems* waren kleinere und vereinfachte Nachbildungen des *Kratonpalastes*. Um diese *Dalems* bildeten sich anschliessend zusehends verschiedene *Kampungs*. Sie waren daher ein wichtiger Faktor in der Stadtentwicklung (Abb. II.1:8). Durch ihre Ummauerungen erhielten sie sich zwar ihren ‚Inselstatus‘ (Abb. II.1:10), aber auch innerhalb der *Dalems* fand eine Veränderung (Verdichtung und zum Teil Funktionsveränderung) infolge der neuen Stadtentwicklung statt (Abb. II.1:9)¹⁴.

Die javanische einheimische Bevölkerung lebte in *Kampungs*, die sich vor allem hinter den verschiedenen Randbebauungen entlang wichtiger Strassen bildeten. Die Häuser mit ihrem meist baulich niederen Standard waren nur durch oftmals eng gewundene Fusswege untereinander und mit der Strasse verbunden. Einige *Kampungs*siedlungen entstanden auch entlang der nahe gelegenen Flussläufe¹⁵. Da in der Regenzeit die Flüsse oft Hochwasser führen, wurden die Flussläufe jedoch lange Zeit für Bebauungen gemieden.

¹³ Surjomihardjo, A. op.cit. S. 61

¹⁴ Heute gibt es ca. 70 *Dalems*, davon 49 im engeren Zentrumsbereich der Stadt. Für eine Untersuchung darüber siehe: Ikaputra. *Preserving the Spatial Context of Traditional Environment. The Direction of Noble Residential Area's Development in Java*. 1993; und: Ikaputra. *Kedudukan Dalem Pangeran pada kawasan Kraton Yogyakarta*. In: *Lokakarya Nasional Pengajaran Sejarah Arsitektur 4*. 1999

¹⁵ Bawole, Paulus. *Urban Growth Control for Yogyakarta City. Indonesia*. MIP-Thesis. 1995. S. 43

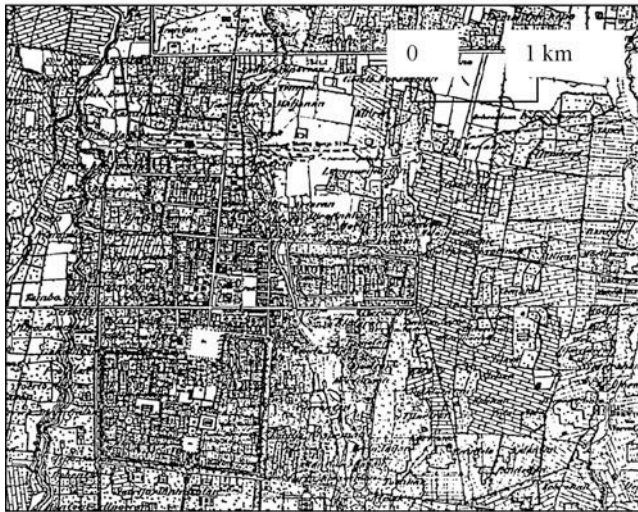


Abb. II.1:11 Yogyakarta 1911

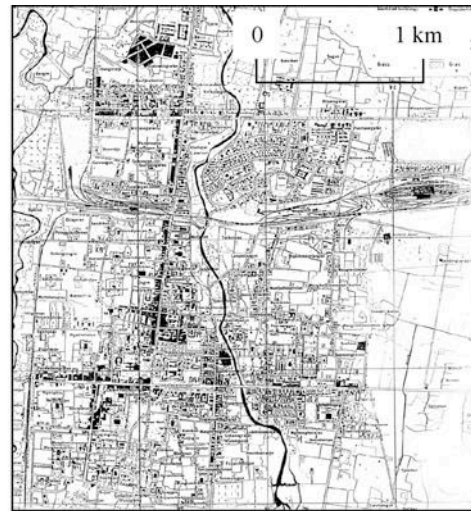


Abb. II.1:14 Yogyakarta 1945

Abb. II.1:12 Yogyakarta 1925



Abb. II.1:15 (rechts)
 Yogyakarta 1958
 Ersichtlich das administrative Stadtgebiet,
 welches seit 1926 diese Grösse aufweist

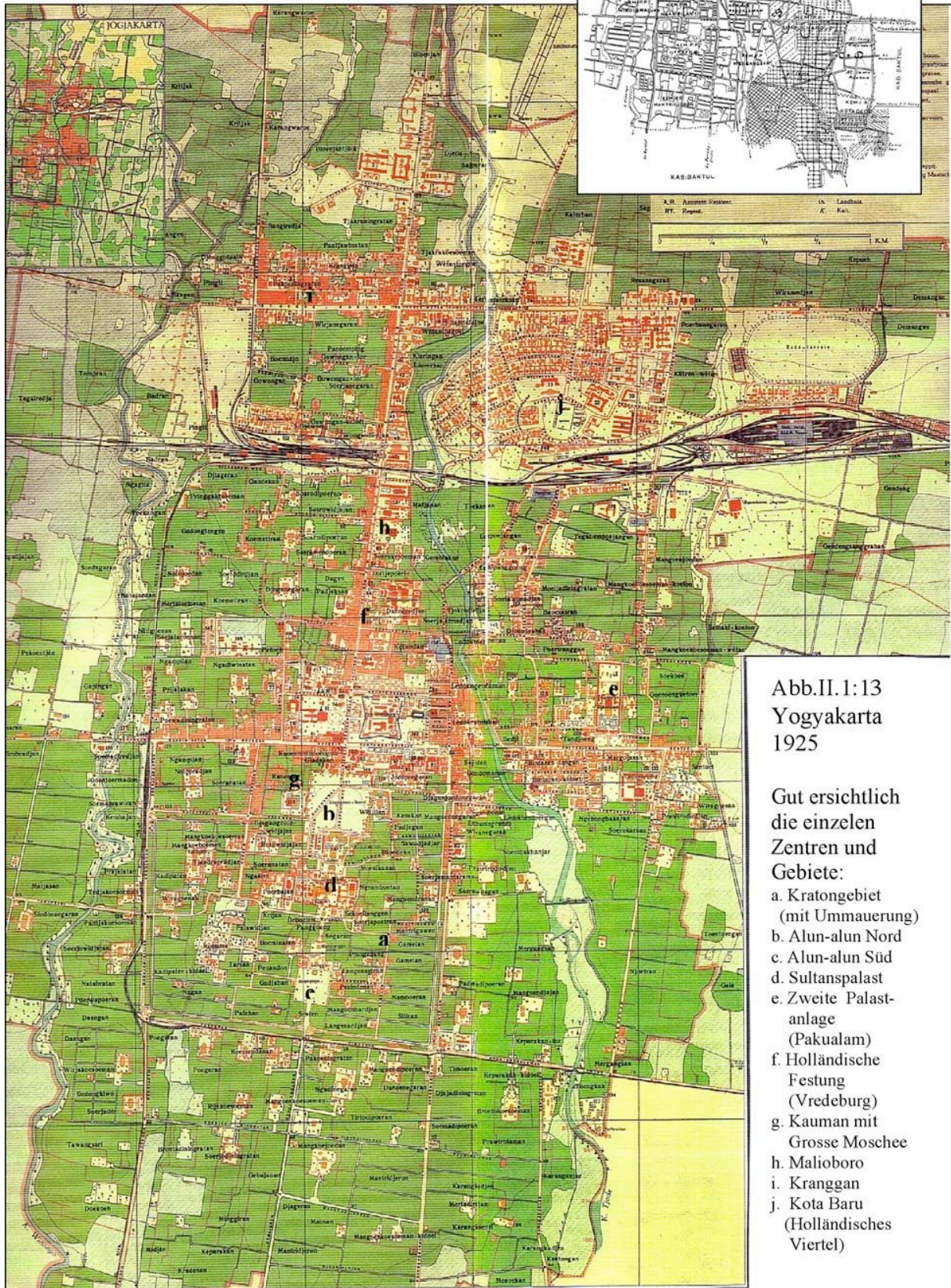
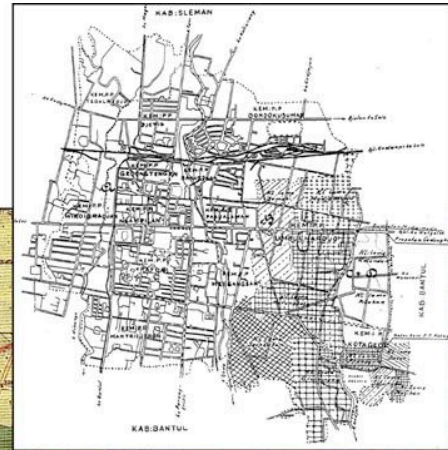


Abb. II.1:13
 Yogyakarta
 1925

Gut ersichtlich
 die einzelnen
 Zentren und
 Gebiete:

- a. Kratongebiet
 (mit Ummauerung)
- b. Alun-alun Nord
- c. Alun-alun Süd
- d. Sultanspalast
- e. Zweite Palast-
 anlage
 (Pakualam)
- f. Holländische
 Festung
 (Vredenburg)
- g. Kauman mit
 Grosse Moschee
- h. Malioboro
- i. Kranggan
- j. Kota Baru
 (Holländisches
 Viertel)

Ein Erdbeben mit starken Zerstörungen und über 300 Todesfällen bremste 1867 nur vorübergehend diese verschiedenen Stadtentwicklungen. Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte sich auch die technische Infrastruktur der Stadt: Ab 1890 wurden Gasleitungen für Beleuchtungen gebaut. Diese wurden 1917-21 durch Elektrizität vollständig ersetzt. 1918 wurde ein Wasserleitungssystem für die Stadt gebaut. Ein solches war zwar im Bereich der holländischen Festung bereits vorhanden, wurde nun aber vor allem für die europäischen Quartiere weiter ausgebaut. Ebenfalls in dieser Zeit entstanden erste Abwasserleitungen und sogar eine erste Kläranlage. In der japanischen Besetzung während des 2. Weltkrieges wurde diese zerstört und in Folge leider nicht mehr aufgebaut.¹⁶ Als die Stadt im Jahr 1926 den Status *Stadsvorming* erhielt, erfuhr das Stadtgebiet eine administrativ deutliche Erweiterung (Abb. II.1:15).

Im Zeichen der Unabhängigkeitsbemühungen wurde Yogyakarta 1946 vorübergehend die neue Hauptstadt des Landes. Dies hatte grosse Auswirkungen für die Stadt. Der neu von Jakarta übersiedelte Behördenstab wurde zwar nur behelfsmässig in bestehenden Gebäuden untergebracht. Aber als neue Hauptstadt erlebte die Stadt eine grosse Bevölkerungszunahme und damit verbunden ein rasantes städtebauliches Wachstum. 1948 griffen die Holländer jedoch die Stadt an, arrestierten den Präsidenten und Vizepräsidenten und weitere Kabinettsmitglieder. Der Sultan wurde vorübergehend zur zentralen politischen Integrationsfigur des Landes. Noch im gleichen Jahr griffen indonesische Truppen und Guerillakämpfer die holländische Besatzungsmacht in der Stadt an. Es kam zu grossen Schäden in der Stadt. 1949 mussten sich die Holländer aus der Stadt zurückziehen. Als sie das Land endgültig verlassen mussten, wurde die Hauptstadt wieder nach Jakarta verlegt.

Die sich als Folge davon abzeichnende negative Stadtentwicklung für Yogyakarta traf jedoch nicht ein. Der Hauptgrund dafür war die zentrale Stellung, welche die Stadt als Kultur- und Ausbildungsstadt zusehends genoss. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts hatte Yogyakarta eine landesweit überdurchschnittliche Zahl von Schulen. Seit 1879 beobachtete und förderte die holländische Regierung diese Entwicklung für ihre Interessen. Das *Javaansche Instituut* hatte seinen Sitz in der Stadt. 1891 begannen die Studentenzahlen infolge neuer Schulen und Lehrerausbildungsstätten rasch anzusteigen. Sultanatsschulen und andere private Schulen entstanden. 1924 waren von den insgesamt 103'612 Stadteinwohnern 11'372 Studenten und 423 Lehrer.¹⁷ Dabei gab es drei Arten von Ausbildungstypen: Holländisch, islamisch und nationalistisch. 1945 wurde die islamische Hochschule von Jakarta nach Yogyakarta verlegt. Mit der Gadj Mada Universität erhielt die Stadt auch die erste staatliche Universität des Landes. Die Stadt wurde zum Zentrum von modernen nationalen Organisationen, die im politischen, kulturellen und religiösen Bereich tätig waren.

¹⁶ Panitia Peringatan. op.cit. S. 27

¹⁷ Surjomihardjo, A. op. cit. S. 245

II.1.1.2 Aktueller Zustand und Bedeutung der Stadt

Diese Entwicklung hat Yogyakarta zur grössten Kultur- und Ausbildungsstadt Indonesiens gemacht. Heute gibt es in der Stadt 95 Universitäten und Akademien mit einer Zahl von insgesamt über 200'000 Studierenden¹⁸. Dazu hat der verstärkte nationale und internationale Tourismus das Gesicht und die Struktur der Stadt in den letzten Jahrzehnten immer deutlicher geprägt.¹⁹ International bekannte Hotelketten liessen sich mit zum Teil grossen Hotelanlagen in der Stadt nieder. Der einsetzende Touristenstrom veränderte vor allem die Quartiere im Stadtzentrum sehr stark. Diese sind einem grösseren Gentrifikationsprozess unterworfen. Zahlreiche Kumpunggebiete mussten grossen touristischen Anlagen und Betrieben weichen. Im Osten der Stadt wurde ein neuer Flughafen gebaut. Dieser hat aus politischen Gründen von der Zentralregierung zwar nur einen Transit Status erhalten. Er ist aber trotz dieser Einschränkung für indonesische Verhältnisse gut frequentiert. Viele Touristen machen auf dem Weg von (oder nach) Bali einen mehrtägigen Zwischenhalt, um die berühmten Tempelanlagen nördlich und östlich der Stadt zu besichtigen. Die schöne Kratonanlage, die touristischen Märkte und die vielen Kunstgalerien der Stadt sind dabei ebenfalls Attraktionspunkte. Weiter gibt es ein grosses Angebot von Konferenzen und Seminaren, die ein breites nationales und internationales Fachpublikum anziehen.

Diese Mischung von Studenten, intellektueller Elite, Kunst, Kultur und Tourismus gab der Stadt eine besondere Prägung. Es ist eine Stadt der Dienstleistungen, denn Industrie und Produktion gibt es sehr wenig. Leider hat in dieser Entwicklung auch der Verkehrsfluss sehr stark zugenommen. Noch vor 20 Jahren waren die Strassen fast leer, heute sind die meisten zu Stosszeiten verstopft, einige davon dauernd. Der kürzlich beendete durchgehende Ring der Stadumfahrung hat diese Entwicklung nicht gebremst. Der schlechte technische Zustand der öffentlichen Verkehrsmittel und die vielen Motorräder der Studenten tragen dazu bei, dass die Abgasbelastung in der Stadt kritische Ausmasse angenommen hat.

Diese rasanten Entwicklungen haben zu einer grossen Stadtausweitung und -verdichtung geführt (Abb. II.1:16+17). Infolge anhaltender Gentrifikationsprozesse haben die sozial schwächsten Bevölkerungssegmente zunehmend kritische Randzonen entlang von Flussläufen belegt und diese eingeeengt. Verbunden mit den Waldrodungen nördlich der Stadt wurden die Überschwemmungen zum städtischen Problem in diesen Gebieten. In einigen Flussläufen in der Nähe des Stadtzentrums werden zwar Überschwemmungsbarrieren errichtet, aber das Problem wird damit nur in die südlichen städtischen Randzonen umgeleitet.

¹⁸ Stand 2003. Bei der heutigen Zahl von 1.2 Millionen Stadtbewohner ist also jeder 6. Bewohner ein Student.

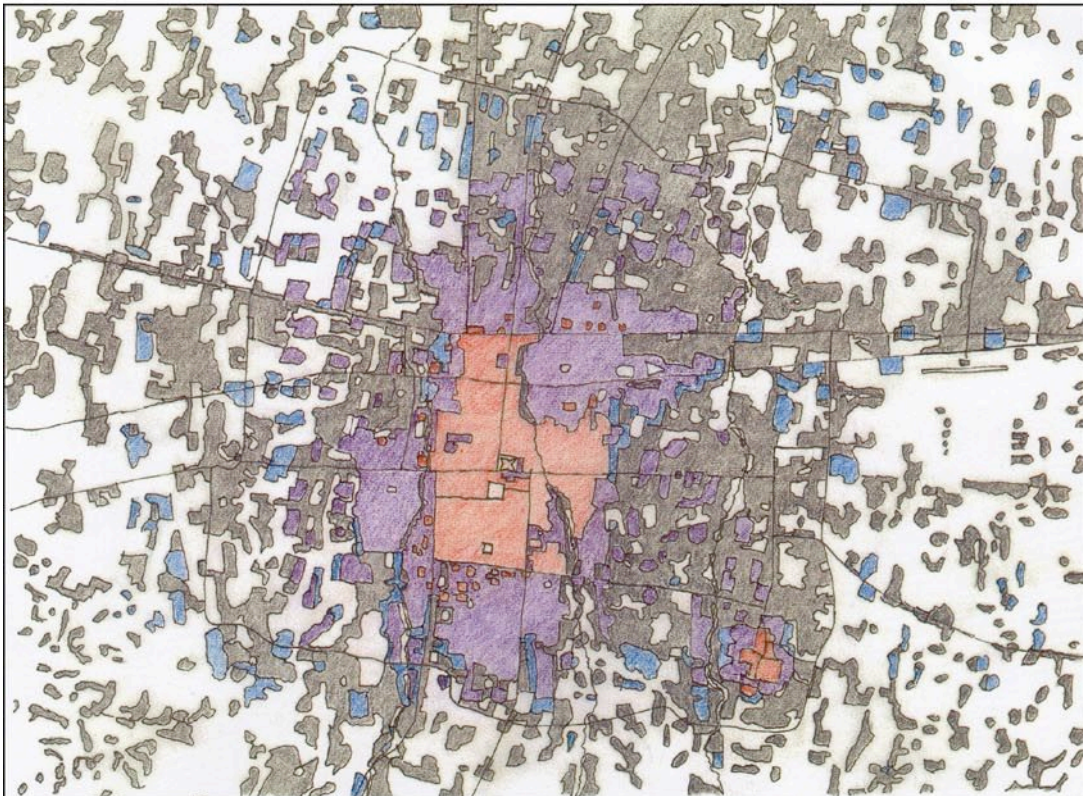
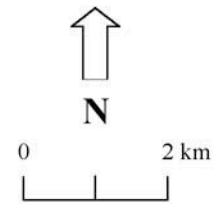
¹⁹ Dafür sind vor allem die in der Nähe der Stadt liegenden grossen hinduistischen und buddhistischen Tempelanlagen schuld, welche grosse Besucherströme anziehen. Aber auch die Kratonanlage und diverse Kunsthandwerksrichtungen der Stadt stehen im touristischen Interesse. Vgl. Timothy, D.J.; Wall, G. *Tourist Accommodation in a Asian Historic City*. In: *The Journal of Tourism Studies*. Vol.6. No. 2. 1995. S. 63-73



Abb. II.1:16 Yogyakarta 2000

Abb. II.1:17 Territoriale Stadtentwicklung von Yogyakarta

Legende: 1866 (rot); 1921 (violett); 1941 (blau); 2000 (grau)



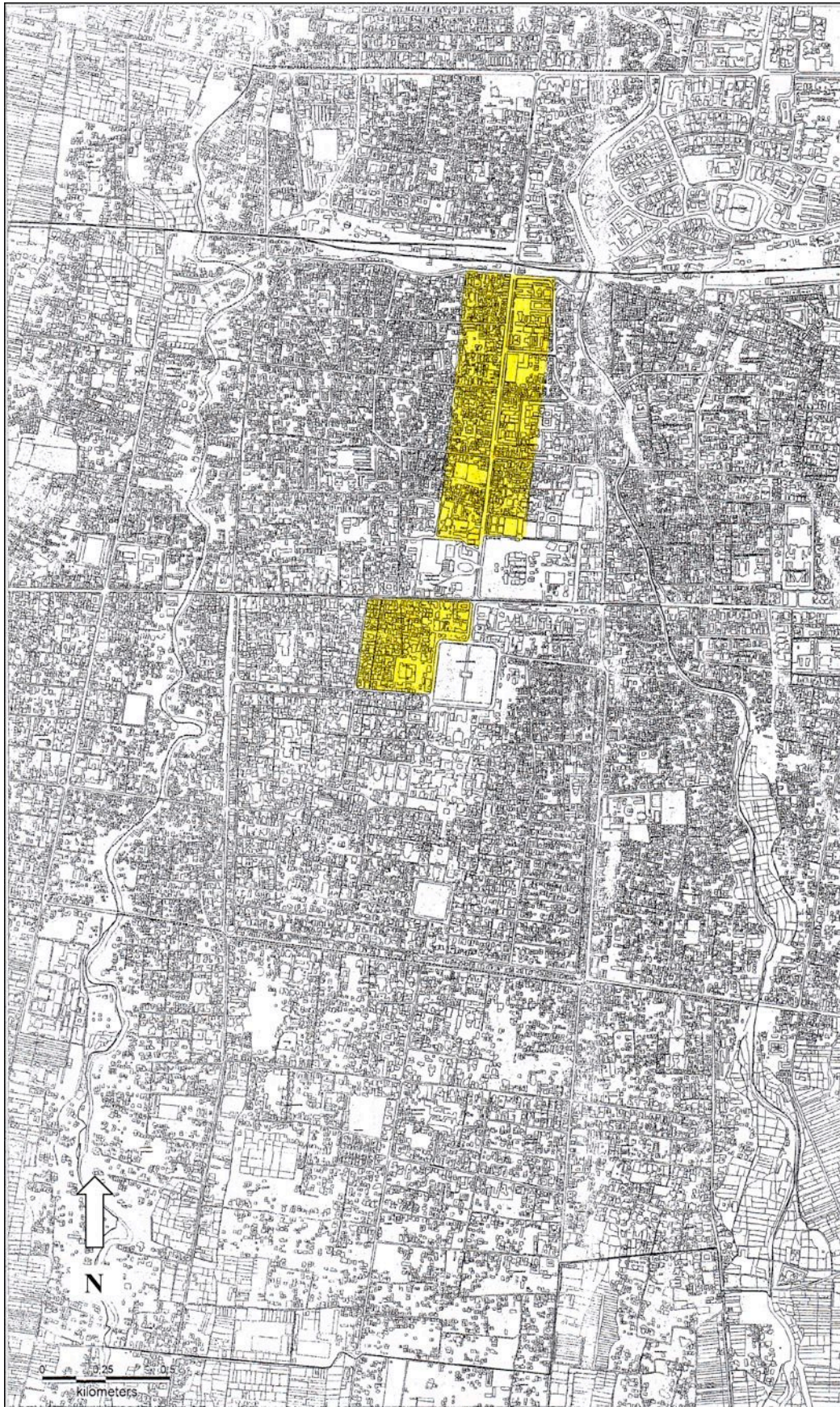


Abb. II.1:18
Lage der beiden untersuchten Gebiete im Stadtgefüge
oben (gelb): Malioboro; unten: Kauman

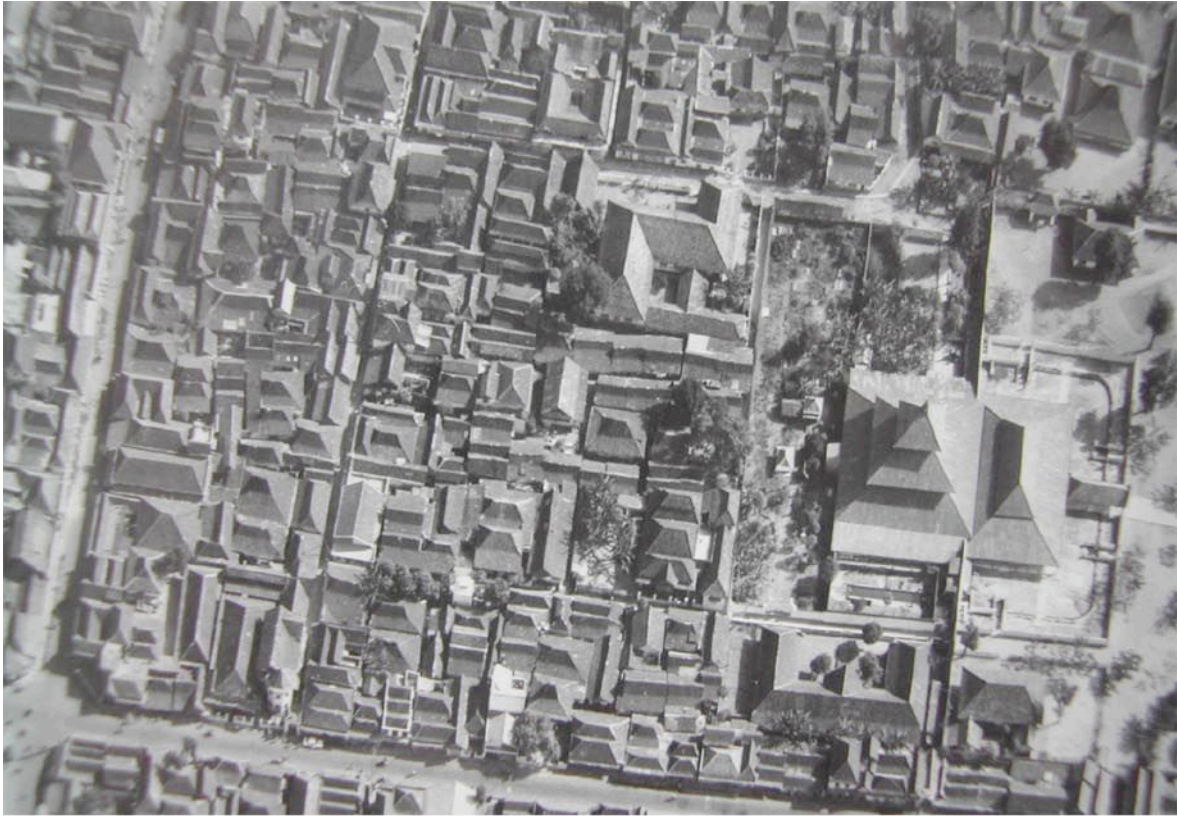
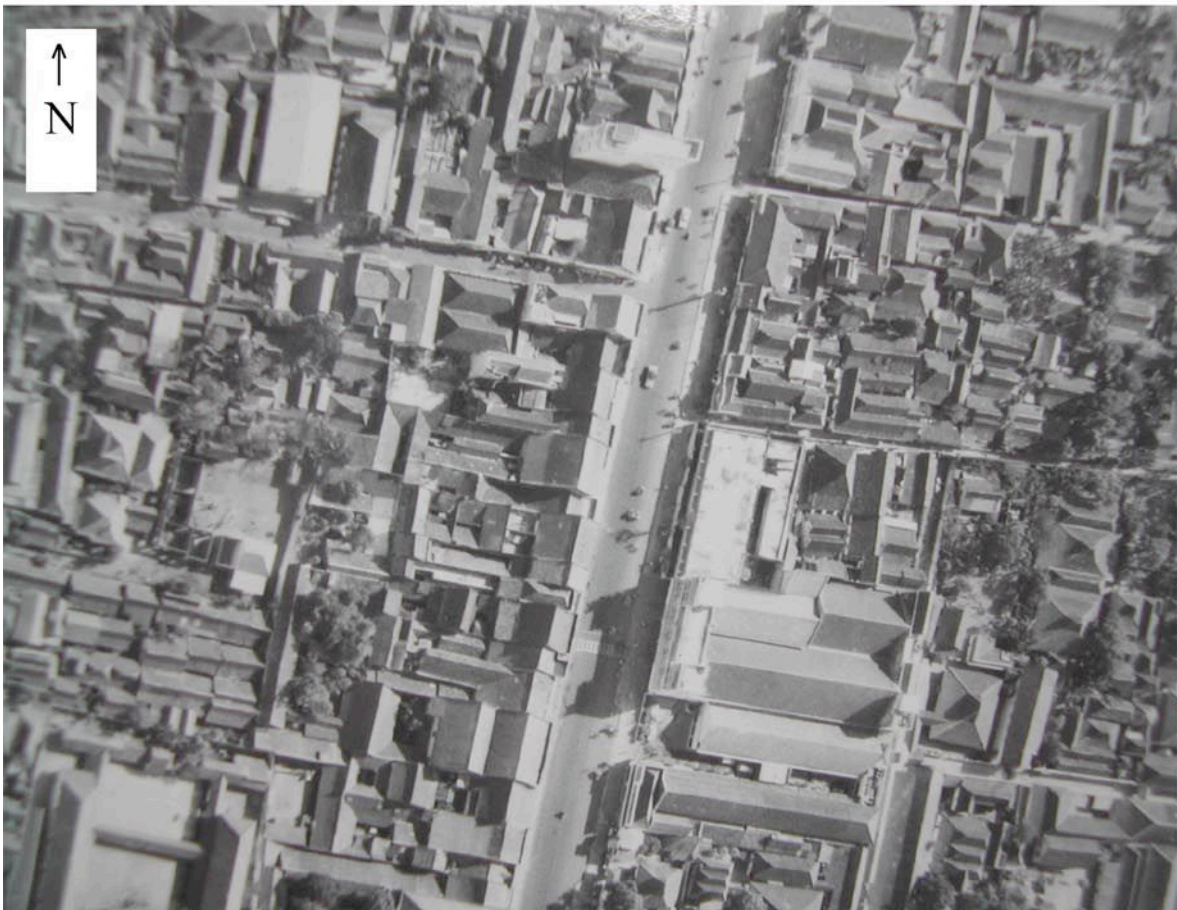


Abb. II.1:19 Luftaufnahmen (1972) aus den untersuchten Teilgebieten
Oben: Teilbereich Kauman (mit Grossen Moschee)
Unten: Teilbereich Malioboro (mit Jalan Malioboro)



Trotz dieser Probleme schneidet die Stadt im nationalen Vergleich deutlich überdurchschnittlich ab. Die Menschen schätzen die Stadt und wohnen gerne dort oder in ihrer Nähe. Der Lebenskostenindex ist immer noch unter dem nationalen Durchschnitt javanischer Städte. Dazu bietet das pulsierende städtische Leben ein reiches Potential für informelle Angebote und Dienstleistungen. Die Stadt hat jedoch im Verhältnis zur ihrer Stadtgrösse wenig Arbeitsangebote im formellen Sektor. Daher sind die meisten Studienabgänger gezwungen, die Stadt nach dem Studium zu verlassen und anderswo ihr Arbeitsglück zu suchen. Einer Mehrheit gelingt dies leider nicht.

II.1.2 *Kauman* – das islamische Quartier

II.1.2.1 Lage, Grösse und Entwicklung im Stadtgefüge

Wie in den meisten javanischen Städten befindet sich das *Kauman* von Yogyakarta im innersten Stadtzentrum, westlich der Zentralmoschee. Das Quartier ist durch vier orthogonale Strassenzüge und dem *Alun-alun* Nord begrenzt und umfasst die Fläche von 9,9 ha. Das Quartier ist dadurch klar definiert und im Stadtgefüge deutlich erkennbar (Abb. II.1:18). Allerdings hat der nordöstliche Teil und die angrenzenden Grundstücke zum Zentralplatz ihre eigene strukturelle und funktionelle Identität. In diesem Gebiet gibt es heute mit wenigen Ausnahmen nur noch städtische Infrastrukturen wie öffentliche Verwaltungsbauten, Museen- und Bankgebäude. Die Kratonmauer, die bis heute in diesem Bereich noch erhalten geblieben ist, hat diese Trennung noch verstärkt. Im südöstlichen Teil des Quartiers steht in der genauen West-Ost Achse zum *Alun-alun* Nord die Zentralmoschee. Diese im javanischen Baustil (kein Minarett!) errichtete Moschee hat sowohl einen funktionalen wie auch baulich direkten Bezug zum *Kraton* und das ganze Quartier ist auf diesen städtischen Merkpunkt ausgerichtet (Abb. II.1:34). Daher kommt auch dem ganzen Quartier eine besondere städtebauliche Bedeutung zu.

Das Quartier hat 2 Hauptbereiche (Abb. II.1:31):

- **Das eigentliche Kaumanquartier:** dies ist mit 7.8 ha der deutlich grössere Teil des ganzen Gebietes. Im Norden, Westen und Süden ist dieser Teil durch städtische Erschliessungsstrassen begrenzt. Im Osten schliesst eine Nord-Süd führende Mauer diesen Bereich ab. Somit ist der ganze Bereich räumlich klar definiert. Im Volksverständnis ist es vor allem dieses Gebiet, das als *Kauman* betrachtet wird. Die Wohngebiete mit der grossen Moschee als ihrem Zentrum geben dem Gebiet seinen Charakter.
- **Der östliche institutionelle Bereich:** dieser mit 2.1 ha deutlich kleinere Teil ist vor allem durch (halb-)öffentliche Bauten besetzt. Im Westen definiert die Nord-Süd Mauer

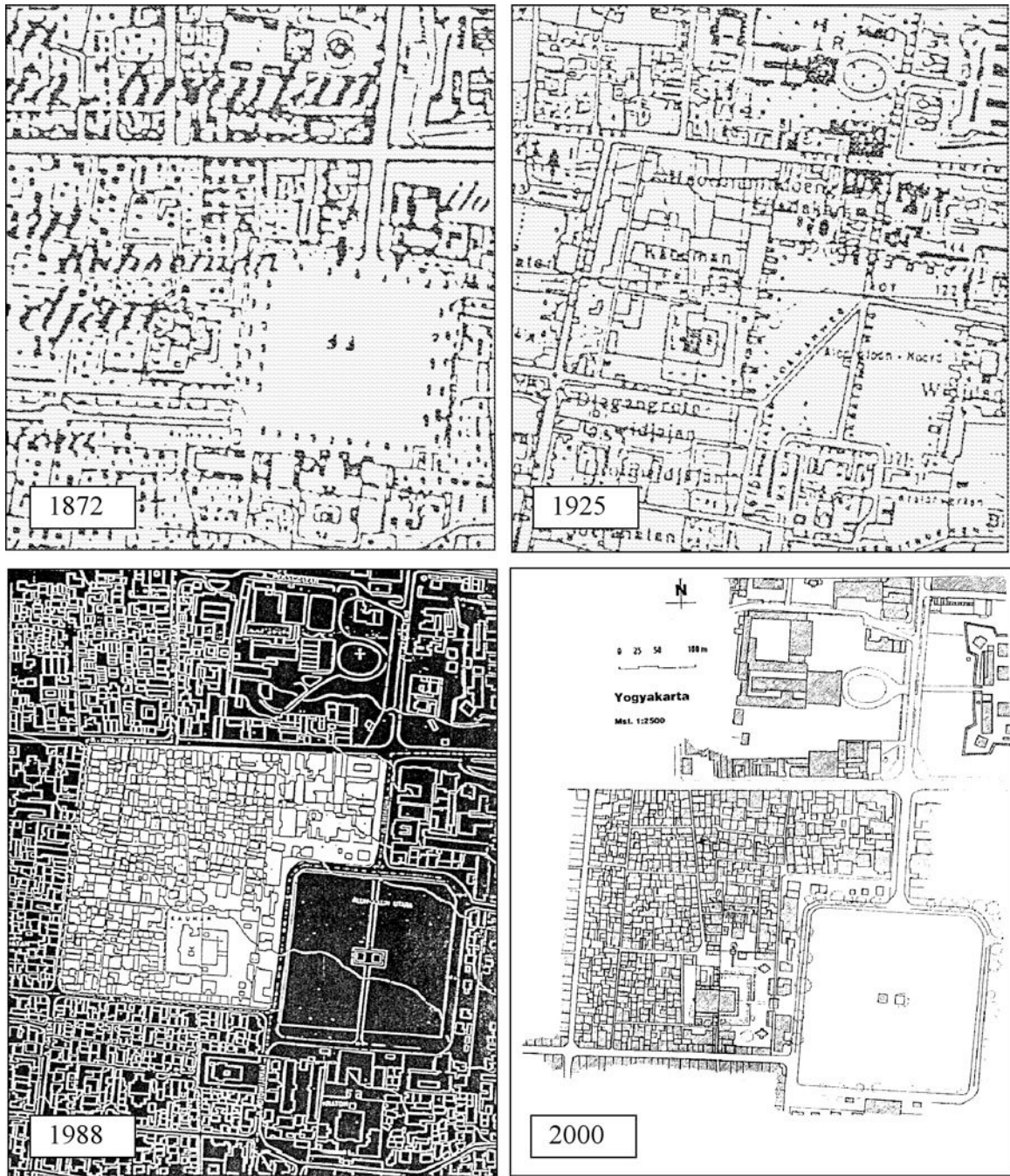


Abb. II.1:20
Entwicklung Kauman Yogyakarta

Anmerkung: Die Planoriginale haben unterschiedliche Abmessungen und Abweichungen in den Richtungen. Die Planausschnitte sind deshalb als Annäherung auf den gleichen Masstab interpoliert. Die Lage und Grösse des Alun-alun wurde dabei als Richtwert genommen.

den Abschluss. Im Südosten ist das Gebiet gegen den *Alun-alun* offen, im Nordosten macht die grosse städtische Zentralachse nördlich des *Alun-alun* die Begrenzung.

Die Entstehung des ganzen Quartiers (Abb. II.1:20) steht in engem Zusammenhang mit der Stadtgründung von 1756, als sich dort die ersten ausländischen Islamgelehrten niederliessen. Im Jahr 1773 wurde die Zentralmoschee westlich des *Alun-aluns* Nord als Teil einer übergeordneten städtebaulichen Anlage erbaut (Abb. II.1:35). Zwei Jahre später kam noch der Säulengang und der Hof dazu. Seither hat das *Kauman* seinen engen Bezug zum *Kraton* erhalten, denn offiziell ist der Sultan auch weiterhin das religiöse Haupt der Gemeinschaft. Diese Führungsaufgabe hat er allerdings an speziell hierfür Verantwortliche im *Kauman* delegiert (die *Lembaga pangulu*).²⁰ Die sich daraus ergebene Führungsstruktur ist noch heute im Quartier ersichtlich. Der Sultan ernannte das ganze *Kauman*-Gebiet als *daerah perdikan*²¹. Im Jahr 1912 wird hier die *Muhammadiyah* gegründet, eine islamische nationale Reformbewegung der Elite²² mit dem Ziel der islamisch-nationalen Schulförderung. Diese Bewegung hat die edukative Rolle des Quartiers noch gestärkt. Daher wird das Gebiet auch etwa *desa pesantren*²³ (Dorf für islamische Ausbildung) genannt, auch wenn diese Ausbildungen heute ausserhalb des Quartiers stattfinden.

Eine weitere zentrale Bedeutung des *Kauman* von Yogyakarta lag in der Ausübung des Batik-Kunsthandwerks. Im Laufe der Zeit entstanden im Quartier verschiedene kleinere und grössere Batik-Betriebe. Die Anordnung dieser Häuser konzentrierte sich weniger auf das Gebetshaus, sondern auf den Fabrikationsprozess, in welchem der Innenhof ein wichtiger funktional räumlicher Bestandteil war. Diese Entwicklung und Bedeutung des ganzen Kunsthandwerks hat sich heute allerdings verändert. So ist praktisch im ganzen *Kauman* die Batik-Produktion eingestellt worden, da diese im gegebenen Kontext nicht mehr wirtschaftlich weitergeführt werden konnte. An deren Stelle hat der Tourismus an Bedeutung gewonnen und verschiedene kleine Ausstellungs- und Verkaufsräume sind entstanden. Auch werden zunehmend Gebäude oder Teile von früheren Produktionsgebäuden als vermietbare Studentenunterkünfte umgenutzt und umgebaut.

²⁰ Ihre Dienste wurden mit Land oder Landrechten vergütet (*Tanah gaduhan*). Seit der Gründung des islamischen Sultanat Demak gab es die hohe Regierungsinstitution *Pangulon*, welche den *Patih* (Chefminister), den *Adipatih* (Militärchef), und den *Pangulu* (Religiöses Oberhaupt) beinhalteten. Diese Behörde stand eine Stufe unter dem Sultan und wurde auch während der Kolonialzeit in religiösen und säkular gesetzlichen Belangen mit einbezogen. Siehe: Hisyam, Muhamad. *Caught between Three Fires: The Javanese Pangulu under the Dutch Colonial Administration*. Artikel in: *IAS Newsletter Nr.27*. März 2002. S.27

²¹ Eine von der Steuer befreite Zone mit spezifischen Auflagen und Aufgaben. In diesem Fall ist das Quartier und seine Bewohner der islamisch-religiösen Aktivität als Gesamtes verpflichtet.

²² Lombard, Denis. op.cit. Vol.2. S.116. Im Jahr 1926 wird in Surabaya die *Nahdatul Ulama* (NU) gegründet, welche als islamische Bewegung im Gegensatz zur *Muhammadiyah* (Santri modern) dazu vor allem die ländliche Bevölkerung anspricht (Santri traditional).

²³ *Desa* (Dorf) und *Pesantren* (Koranschule): damit wird ausgedrückt, dass das ganze Gebiet als Zone mit formell/informell institutionellen Verpflichtungen im edukativ-religiösen Bereich betrachtet wird.

Quantitative Datenerfassung für Kauman Yogyakarta

Tab. II.1:1 Quartierinfrastruktur

Landfläche	9,9 ha
Bevölk.dichte	303 P/ha
Gebäude total	792 (100%)
Gebäudenutzung**:	
Wohnen	597 (75%)
Pension/Hotel	1
Wohn/Zimmerverm.	119 (15%)
Wohnen/Geschäft	109 (14%)
Warung/Wartel	59 (7%)
Laden/Geschäft	11 (1%)
Lagerung	-
Markt	-
Bank	1
Büro	18 (2%)
Moschee	1
Islam. Gebetshaus	6 (<1%)
Chin. Tempel	-
Kirche	-
Versammlungsgeb.	1
Kindergarten	1
Primarschule	1
Sekundarschule	-
Abiturschule	-
Besondere Schule	-
Sporteinrichtung	-
Museum	1
Sicherheitsposten	4
Gesundheitsposten	4
Apotheke+Arztpraxis	5 (<1%)
Besitzverhältnis:	
Private Besitzer	326 (83%)
Quartierbesitz	24 (6%)
Kratonbesitz	40 (11%)

Tab. II.1:2 Quartierdemografie

RW	4 **
RT	17
Fam. Einh.	545 (5.5 P/E)
Total Bewohner	100% (2990)
männlich	46% (1369)
weiblich	54% (1621)
0-19j	37%
20-39j	48%
40-59j	11%
≥ 60j	4%
Indonesier	99.8%**
Ausländer	0.2%**
Moslem	99.6% (2978)
Protestanten	0.2% (6)
Katholiken	0.2% (6)
Hinduisten	0
Buddhisten	0
Primarschule	14% (404)
Sek. Schule	18% (529)
Abitur	22% (664)
Uni.abschluss	12% (359)
Staatsangest.	20% (230)
Priv. Sektor	45% (508)
inform. Sektor	10% (111)
Pension	25% (287)
Bewohn seit Geb.	28%
Zugez. Bewohn.	72%
Zugezogen: 2000	keine Daten
2001	keine Daten
2002	0.75%**
2003	0.93%**
Weggezogen: 2000	keine Daten
2001	keine Daten
2002	0.82%**
2003	0.78%**

Tab. II.1:3 Quartierumfrage

Anzahl Befragte	200
Alter 15-29	143
30-45	38
>50	19
Ort der Befragung: - Hauptstrasse	43
- Nebenstrasse/Gang	157
Zeit der Befragung: - Morgen	85
- Mittag	94
- Abend	11
Informant: - männlich	96
- weiblich	104
lebt dort: - Ja	143
- Nein	57
falls 'ja': - seit 1-5 Jahre	75
- seit 6-15 Jahre	14
- seit 16-25 Jahre	10
- seit > 25 Jahre	4
- seit der Geburt	40
ist Hausbesitzer am Ort	62
ist Hausmieter	23
ist Zimmermieter	58
Will wegziehen: - Nein	107
- Ja	36
Falls Ja, Grund*: - Lärm	11
- enge Platzverhältnisse	16
- Sicherheit	12
- Verkehrsprobleme	1
- Probl. mit Nachbarschaft	1
- Probl. mit lokaler Behörde	1
- wegen Arbeit	3
- persönl./andere Gründe	1
lebt nicht im Gebiet, kommt aber:	
- 1x täglich	31
- 2-4x/Woche	13
- 1x/Woche	6
- 1-2x/Monat	4
- < als 1x/Monat	3
Grund*: - Arbeit	28
- Kaufen/Verkaufen	16
- Familiäre Gründe	9
- Andere Gründe	4
wichtigste Quartiersverbess.*:	
- Erschliessung	61
- Parkierung	123
- Techn. Infrastruktur	71
- Verbess. informeller Sektor	34
- Verbess. der Bausubstanz	44
- Weiss nicht	2

** , * , ** Legende siehe Tab. II.3:1

Tab. II.1:4 GRZ/GFZ

GRZ (gesamt)	GRZ (Ø mehrheitlich)	GFZ (gesamt)	GFZ (Ø mehrheitlich)
0.6	0.8 (0.4 - 0.9)	0.75	1.0 (0.4 - 2.2)

Tab. II.1:5 Bodenpreise

Entlang:	Basiserschliessung	Haupterschliessung	Nebenerschl. (mit Auto)	Nebenerschl. (ohne Auto)
Euro/m2	200-300	200	100	25-50

II.1.2.2 Bewohner, Demografie und soziale Schichtung

Im Jahr 2002 zählte das Quartier 2978 registrierte Bewohner (Tab. II.1:2), die zu 99.6% dem Islam angehörten und zu 99.8% die indonesische Nationalität besaßen. Es ist administrativ in 4 Quartiereinheiten (RW) unterteilt, die als einzelne Einheiten wiederum in 3 bis 6 Nachbareinheiten (RT) unterteilt sind (Abb. II.1:26). Das Quartier hat heute eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von jungen Bewohnern. Einen Grund dafür sind die Vermietungen von zahlreichen Unterkünften für Abitur- und Universitätsstudenten. Es fällt auf, dass der Ausbildungsstand der Quartierbewohner sehr deutlich über dem nationalen Durchschnitt liegt: So besitzen 34% eine abgeschlossene Abiturausbildung und 12 % von ihnen weisen einen Universitätsabschluss aus. Seit der Quartiergründung durch die intellektuell-religiöse Führungsschicht ist dies immer ein Kennzeichen dieses Quartiers gewesen. Dazu hat das Quartier durch den nahen Bezug zum *Kraton* und den verschiedenen religiös-educativen Tätigkeiten eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Staatsangestellten (20% aller Berufstätigen). Dies ist auch der Grund, warum im Quartier 25% aller ehemals Berufstätigen eine Altersrente beziehen.²⁴

Die grosse Mehrheit (72%) der Quartierbewohner sind zugezogen und wohnen oft nur für eine zeitlich begrenzte Zeit im Quartier (Schüler, Studenten). Trotz dieser Fluktuation ist die Bevölkerung homogen geblieben. Denn für die Bewohner haben die Verbindungen innerhalb des Quartiers eine grosse Bedeutung, und Zuzüge finden oft innerhalb der Verwandtschaft statt. Ursprünglich wurde das ganze Gebiet sogar in zwei Quartiere unterteilt: in ‚Ansässige‘ (*Kauman*) und ‚Zuzüger‘ (*Ngindungan*).²⁵ Diese Unterteilung und Gebietszuteilung besteht heute nicht mehr. Das Verhältnis der Zu- und Wegzüge ist heute relativ stabil und die Zunahme der Bevölkerung hat sich verlangsamt. Dies hängt damit zusammen, dass die Haushalte durchschnittlich mit 5,5 P/E bereits einen hohen Quotient erreicht haben.

Im *Kauman* sind die sozialen Bezüge sehr wichtig. Viele gemeinsame Aktivitäten im Quartier haben einen rituellen Hintergrund und werden je nach ihrer Bedeutung im kleineren oder grösseren Rahmen abgehalten.²⁶ Dabei sind auch spezifische künstlerische Aktivitäten wichtig, welche in den *Pesantren* (Koranschulen) ausgeübt werden.²⁷ Unter dem Einfluss der *Muhammadiyah* sind diese Ausdrucksformen zwar gedämpft worden. Trotzdem ist die soziokulturelle Bedeutung von Kunst, Kultur und Religion ein verbindender Faktor der Bevölkerung im *Kauman* geblieben. Zahlreiche rituelle und religiöse Aktivitäten prägen das ganze Jahr hindurch die Gemeinschaft und ihre starke Zusammengehörigkeit.²⁸

²⁴ Indonesien hat bis heute keine allgemeine finanzielle Altersvorsorge für die Bevölkerung. Nur Staatsangestellte erhalten eine (meistens bescheidene) Altersrente. Im privaten Sektor ist die Altersvorsorge freiwillig und daher selten.

²⁵ Mulyati, Ahda. *Pola spasial permukiman di kampung Kauman, Yogyakarta*. MT-Thesis. 1995. S. 69

²⁶ Für eine genaue Beschreibung siehe: Ibid.

²⁷ Formen davon sind *selawatan*, *samroh* und *dzibaan*.

²⁸ Eine solche starke gemeinschaftliche Verbindung ist heute nur noch in den javanischen Dörfern üblich.

Quantitative Datenerfassung für Kauman Yogyakarta

Tab. II.1:6 Grundflächen insgesamt

Landfläche total	9.9 ha	100%
- Bebaute Fläche	5.8 ha	59%
- Erschliessungsfläche (ohne Strassenflächen entlang des Quartiers)	1.5 ha	15%
- Freiflächen	2.6 ha	26%

Tab. II.1:7 Bebaute Flächen nach Gebäudegeschosse (792 → 100% / 5.8ha → 100%)

Gebäudegeschosse: - 1 Geschoss	617	78%	4.4 ha	76%
- 2 Geschosse	160	20%	1.1 ha	19%
- 3 Geschosse	14	2%	0.3 ha	5%
- 4 Geschosse	1	0.1%	0.02 ha	0.3%
≥ 5 Geschosse	0	-	0	-

Tab. II.1:8 Bebaute Flächen nach Gebäudegrösse (792 → 100% / 5.8ha → 100%)

Gebäudegrösse: - 30m ²	144	18%	0.4 ha	7%
- 60m ²	312	39%	1.4 ha	24%
- 90m ²	174	22%	1.4 ha	24%
- 120m ²	76	10%	0.8 ha	14%
≥ 120m ²	86	11%	1.8 ha	31%

Tab. II.1:9 Bebaute Flächen nach Gebäudezustand (792 → 100% / 5.8ha → 100%)

Gebäudezustand: - gut	318	40%	2.8 ha	49%
- moderat	404	51%	2.7 ha	46%
- schlecht	70	9%	0.3 ha	5%

Tab. II.1:10 Bebaute Flächen nach Gebäudenutz. (insgesamt Gebäudeeinh.) (792 → 100% / 5.8ha → 100%)

Gebäudenutzung: - privat	597	75%	3.6 ha	62%
- halbprivat/halböffentlich	153	20%	1.5 ha	26%
- öffentlich	42	5%	0.7 ha	12%

Tab. II.1:11 Bebaute Flächen nach Geb.nutz. (nur anrechenb. Geb.flächen) (792 → 100% / 5.8ha → 100%)

Gebäude(-teile) mit privater Nutzung	728	92%	4.7 ha	81%
Gebäude(-teile) mit (halb-)öffentlicher Nutzung	195	25%	1.1 ha	19%

Tab. II.1:12 Bebaute Flächen nach Nutzungsvielfalt (792 → 100% / 5.8ha → 100%)

Gebäudenutzung: - mono	655	83%	4.3 ha	74%
- gemischt	137	17%	1.5 ha	26%

Tab. II.1:13 Erschliessungsflächen (103 → 100% / 1.5 ha → 100%)

- Städtische Basiserschliessung	2	2%	0.3 ha	20%
- Städtische Haupteerschliessung	2	2%	0.1 ha	7%
- Primäre Quartierserschliessung	15	15%	0.7 ha	47%
- Sekundäre Quartierserschliessung	21	20%	0.2 ha	13%
- Stichzugang	63	61%	0.2 ha	13%

Tab. II.1:14 Parkierungsflächen (ohne entlang Strassen und Wege) (29 → 100% / 333 Stk. → 100%)

Parkierung: - Auto	6 Plätze	21%	55 Stk	17%
- Motorräder	14 Plätze	48%	240 Stk.	72%
- Velotaxis	9 Plätze	31%	35 Stk	11%

Tab. II.1:15 Freiflächenutzungen (239 → 100% / 2.6ha → 100%)

Freiflächen: - privat/halbprivat	192	80%	0.8 ha	31%
- öffentlich/halböffentlich	47	20%	1.8 ha	69%

Tab. II.1:16 Baumbestand (365 → 100% / 0.52ha → 100%)

Baumbestand - gross (Ø > 8 m)	25	7%	0.28 ha	54%
- mittel (Ø 3-8 m)	61	17%	0.15 ha	29%
- klein (Ø < 3 m)	279	76%	0.09 ha	19%

Tab. II.1:17 Informeller Verkauf (83 → 100% / 0.02ha → 100%)

Informelle Verkaufstände	16 Plätze	19%	0.01 ha	50%
Informeller Verkauf nur an bestimmter Zeit/Tag	67 Plätze	81%	0.01 ha	50%

II.1.2.3 Erschliessungen und Infrastrukturen

Nördlich und westlich grenzen zwei städtische Basiserschliessungen das Quartier ab. Von diesen ist vor allem die nördliche Strasse stark frequentiert. Dort befinden sich auch die grössten Wohn- und Geschäftsgebäude des Quartiers. Die im Westen und Süden angrenzenden städtischen Haupterschliessungen sind wesentlich schwächer frequentiert. Daher haben deren angrenzende Gebäude noch einen kleinmassstäblichen Charakter, da die Marktwerte dort tiefer sind. Das Gebiet ist dort für grössere Investoren wenig lukrativ.

Die ganze Erschliessungsfläche (1.5 ha) des Quartiers (Abb. II.1:28) ist mit 15% zur gesamten Quartierfläche tief (Tab. II.1:6). Innerhalb des Quartiers verteilen sich in einem orthogonalen Netz 15 primäre Quartiererschliessungswege. Ihre einzelnen Weglängen messen 50 bis 320 Meter. Die in Nord-Südrichtung führenden Wege sind stärker frequentiert als die der Ost-West-Richtung. Der Grund hierfür ist der direkte Bezug des Quartiers zum nördlich liegenden wirtschaftlichen Stadtzentrum. Flächenmässig ergeben die primären Erschliessungen fast die Hälfte (47%) der gesamten Erschliessungsfläche des Quartiers (Tab. II.1:13). Anders die sekundäre Quartiererschliessung: Die 21 Wege (zwischen 25 und 70 m Länge) machen nur 13% der gesamten Erschliessungsfläche aus. Sie sind zum Teil sehr verwinkelt und eng (bis 1m Breite). Das gilt auch für die 61 vorhandenen Stichgänge (zwischen 4 und 50 m Länge), die ebenfalls nur 13% der gesamten Erschliessungsfläche ergeben.

Das ganze Quartier ist, abgesehen von seiner Begrenzung, mit dem Auto unzugänglich. Öffentliche Autoparkplätze gibt es mit einer Ausnahme nur entlang der umgrenzenden Strassen (Abb. II.1:30). Autobesitzer im Quartier sind gezwungen, in Häusern am Rand des Quartiers Einstellplätze zu mieten, was jedoch nicht immer möglich ist. Der grösste Parkplatz für zeitlich begrenztes Parkieren liegt südlich der Museumsanlage entlang des *Alun-aluns*, wo mehr als die Hälfte der 55 am Rand des ganzen Quartiers ausgewiesenen Autoparkplätze (Tab. II.1:14) zur Verfügung stehen. Für Motorräder ist die Situation anders. Mit ihnen kann das ganze Quartier erreicht werden, wenn auch nur zu Fuss, denn im ganzen Gebiet herrscht ein Motorradfahrverbot. In den engen und oft abgewinkelten Gassen wäre ein Fahren auf Motorrädern zu gefährlich. Dieses Verbot vermindert die Lärm- und Abgasimmissionen im ganzen Quartier deutlich. Da viele Gebäude im Quartier auch keinen Vorhof oder Vorplatz besitzen, werden die Motorräder in den Wegen geparkt. Nachts werden diese aus Sicherheitsgründen meistens im zur Strasse zugänglichsten Zimmer eingestellt.

Das ganze Quartier hat eine intakte soziale Infrastruktur (Tab. II.1:1), die rege benutzt wird. Es gibt einen grossen Kindergarten und eine Grundschule. Früher gab es im Quartier auch zahlreiche *Pesantrens* (Religionsschulen). Aufgrund des grossen Angebotes von Schulen in der Stadt mussten diese jedoch geschlossen werden. Einige von ihnen werden heute noch als gemeinsame Unterkünfte für Religionsschüler angeboten, die jedoch ausserhalb des Quartiers entsprechende Schulen besuchen. Es gibt 59 kleine Quartierläden und –geschäfte für den täglichen Bedarf, dazu 4 Gesundheitsposten, 4 Sicherheitsposten, 5 Apotheken oder Arztpraxen.

Legende



-  Baumasse
-  Aussenraum

Abb. II.1:21
Massenplan

Mst. 1:4'000

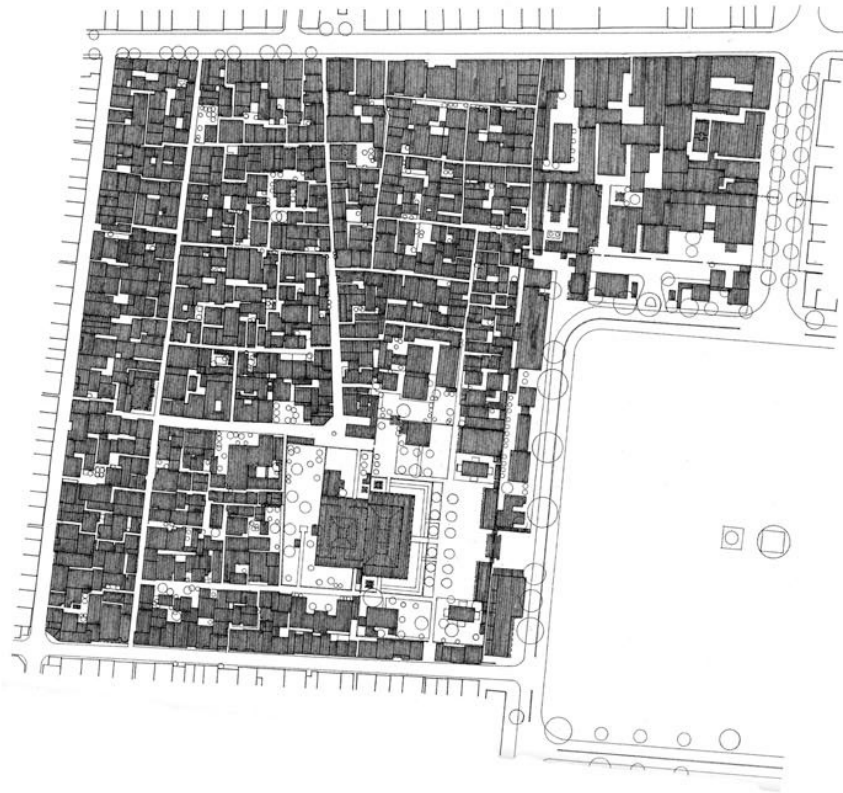




Abb. II.1:22
„Nolli“-plan

Mst. 1:4'000

Legende

-  privat/halbprivat genutzte Baumasse
-  öffentlich/halböffentlich genutzte Baumasse



Legende

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

Abb. II.1:23
Geschosszahl

Mst. 1:4'000

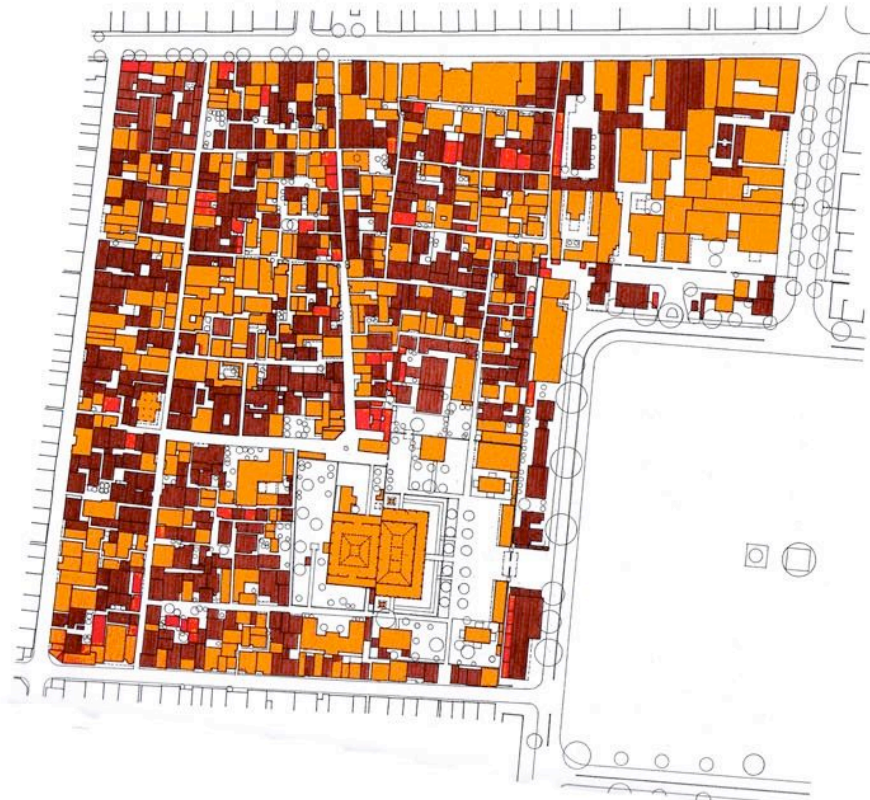


Abb. II.1:24
**Zustand
Bausubstanz**

Mst. 1:4'000

Legende

- gut ☺
- moderat ☹
- schlecht ☹



Legende

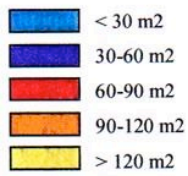


Abb. II.1:25
Gebäudegrösse

Mst. 1:4'000

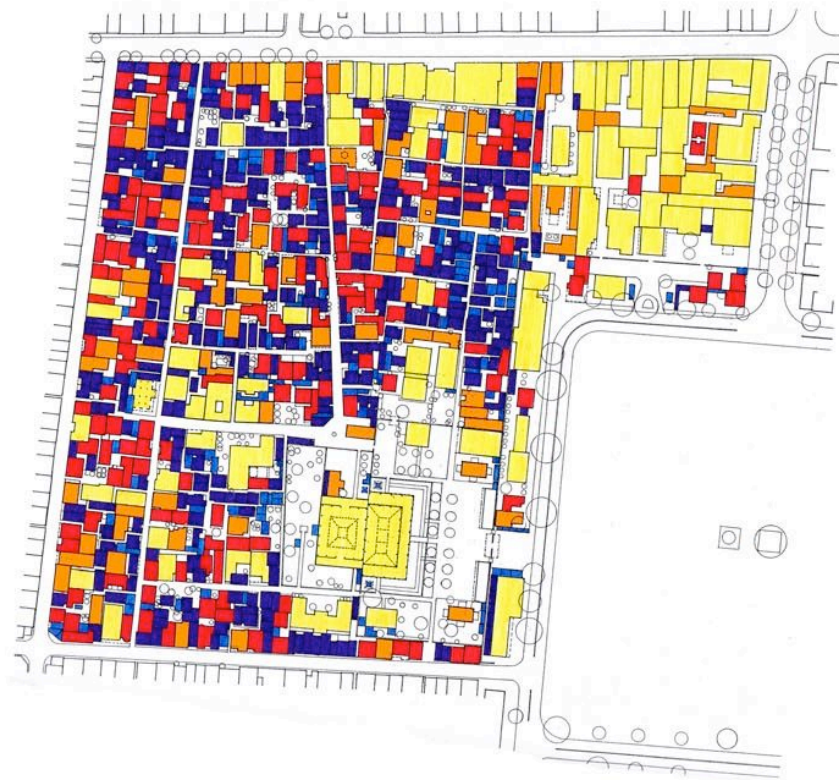


Abb. II.1:26
Administrative
Einteilung

Mst. 1:4'000

Legende



Legende




-  Freiflächen
-  Bäume/grosse Sträucher
-  Wasser

Abb. II.1:27
Freiflächen

Mst. 1:4'000

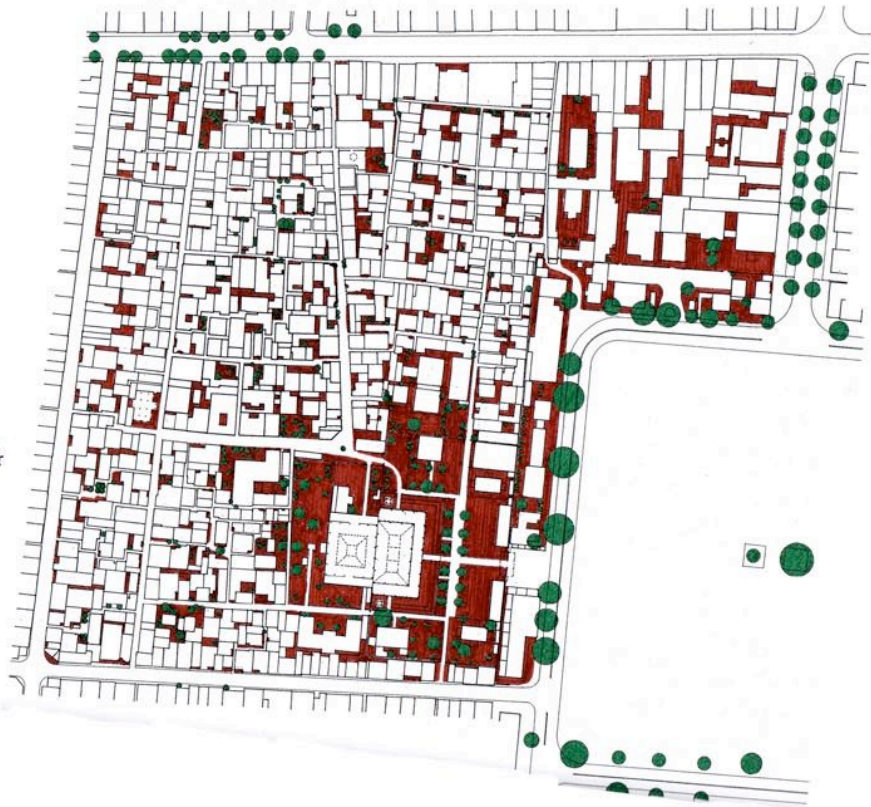
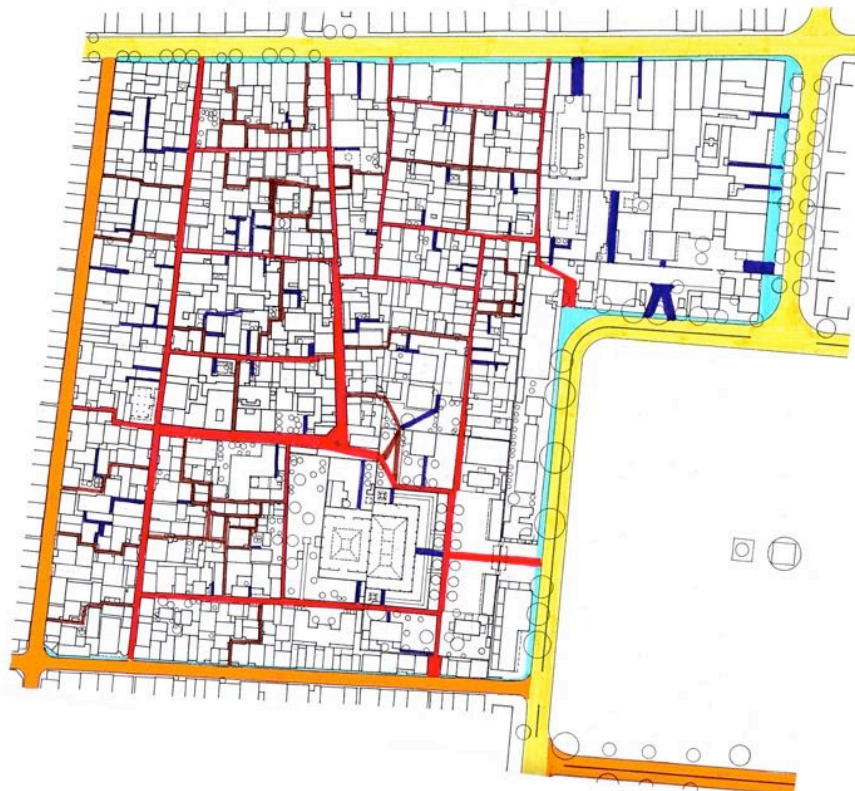


Abb. II.1:28
Erschliessungen

Mst. 1:4'000

Legende

-  Basiserschliessung
-  Haupterschliessung
-  Primäerschliessung
-  Sekundäerschliessung
-  Stichstrassen
-  Gehbereich



Legende

- Wohnen
- Gewerbe/Verkauf
- Hotel/Gaststätte
- Regierung/Verwaltung
- Schule/Kindergarten
- religiöse Einrichtung
- öffentl. Einrichtung
- Museum

**Abb. II.1:29
Gebäudenutzungen**

Mst. 1:4'000



**Abb. II.1:30
Informelle
Nutzungen, Parken**

Mst. 1:4'000

Legende

- Parken Autos
- Parken Motorräder
- Parken Fahrradtaxis
- inform. Verkauf (stationär)
- inform. Verkauf (temporär)



Entlang der Quartiergrenzen ist ein noch breiteres Angebot mit grösseren Läden, Geschäften und Büros, 2 Banken, einem Hotel und einem Museum vorhanden. Zudem liegt in nächster nördlicher Nähe zum Quartier ein Spital. Der soziale infrastrukturelle Schwerpunkt des Quartiers ist aber die grosse Moschee, die vor allem an grossen Festtagen und beim Freitagsgebet auch von Leuten ausserhalb des Quartiers benutzt wird. Bereits die Wegführungen, die Platzanlagen und Nebenbauten (inklusive den öffentlichen sanitären Anlagen) unterstreichen die städtebauliche Wichtigkeit der ganzen Anlage. Dank den grossen Freiflächen rund um die Moschee gibt es genügend Raum für spontan umgenutzte Flächen für Spiele und Sport. Der westlich hinter der Moschee liegende Friedhof wird heute zu Begräbniszwecken nicht mehr genutzt. Er hat heute nur noch symbolischen Charakter und dient als geschlossene leere Frei- und Grünfläche.

Etwas anders sieht es mit der technischen Infrastruktur aus. Das Abwasser- und Wasserleitungssystem stammt noch aus der Kolonialzeit und ist für die heutige Situation zu klein und anfällig. Verstopfungen oder Ausfälle sind häufig und verursachen Umtriebe. Allerdings können die Bewohner gut damit umgehen. So erachten gemäss Quartierumfrage (Tab. II.1:3) 61% der Leute die Lösung des Parkierungsproblems als vordringlichste Quartierverbesserung. Dies betrifft vor allem die Parkierung der Autos. Die jetzige Situation verunmöglicht einen Autobesitz beinahe, oder zwingt die Autobesitzer zum Umzug in ein anderes Quartier. Deutlich hinter dieser Forderung folgt in der Umfrage die Verbesserung der technischen Infrastruktur (35%) sowie der Erschliessung (30%).

II.1.2.4 Baustruktur, -dichte, -typologie sowie Geschosshöhen

Das kleinmassstäblich vernetzte Erschliessungssystem hat dazu beigetragen, dass das Quartier seine bis heute homogene Baustruktur und bauliche Identität erhalten hat. Die Gebäude und -gruppen sind Teil einer übergeordneten baulichen Quartierstruktur mit wenig Brüchen im Quartier (Abb. II.1:21). Dort wo diese vorhanden sind, sind sie aus der städtebaulichen Situation begründet. Ein Grund für die aus der Baustruktur herausragenden Gebäude ist deren Lage im übergeordneten Stadtgefüge. Darunter sind die Gebäude entlang der städtischen Basiserschliessungen, die grosse Moschee in Bezug zum grossen Stadtplatz, und die Bauten entlang dieses zentralen Platzes. Der zweite Grund für eine Herausragung aus der Umgebung ist ihre infrastrukturelle Bedeutung (z.B. Schule). Dabei fällt auf, dass sich sogar die wichtigen Gebetshäuser sich in die umliegende Baustruktur nahtlos einfügen, obwohl die sonst übliche bauliche Ausrichtung nach Mekka so nicht eingehalten werden kann.

Das Quartier hat insgesamt eine GRZ von 0.6 mit einer GFZ von 0.75. Diese tiefen Kennwerte (Tab. II.1:4) für ein Gebiet im Stadtzentrum täuschen etwas, da darin auch die grossen Freiflächen um die grosse Moschee und entlang des Stadtplatzes enthalten sind. Werden diese Gebiete nicht mitgerechnet, lauten die Kennwerte 0.8 (GRZ) und 1.0 (GFZ). Dieser GFZ-Kennwert liegt immer noch unter dem durchschnittlichen Wert für ein Gebiet in solch promi-



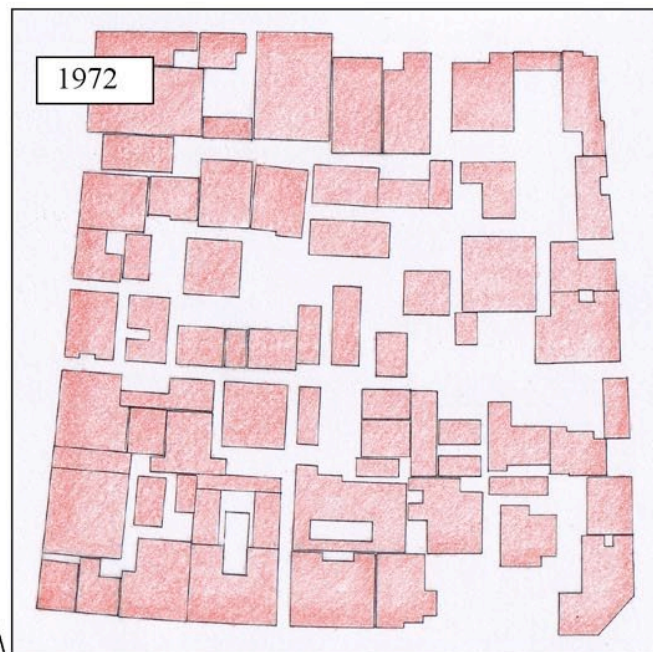
Abb. II.1:31
Die 4 Bereiche des Kauman von
Yogyakarta

Institutionelle Bereich 2

Innere Wohnbereich

Randzonen

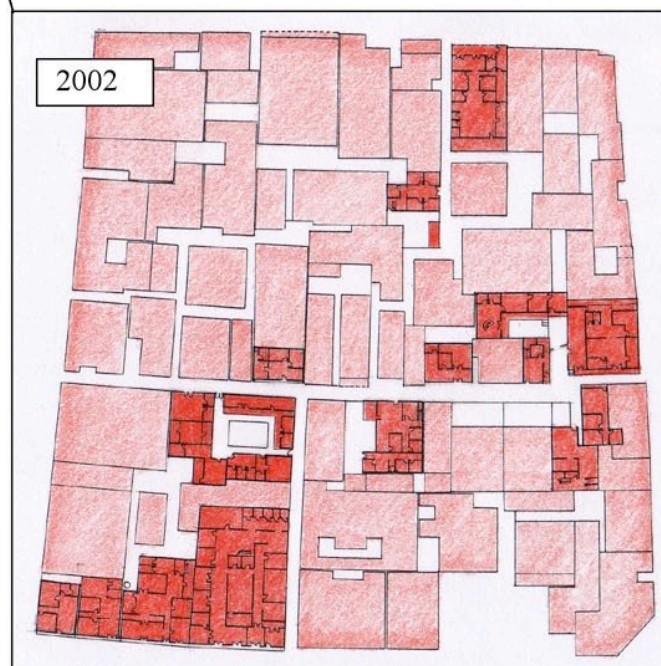
Institutionelle Bereich 1



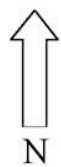
1972

Abb: II.1:32
Teilgebiet

mit ausgewählten
Häusergrundrissen



2002



0 40 m

ment städtebaulicher Lage. Der Grund ist die bis heute in diesem Quartier immer noch mehrheitlich vorhandene eingeschossige Überbauungsform (Tab. II.1:7). Von den 792 Gebäuden im Quartier sind 617 (78%) eingeschossig, und 160 (20%) haben 2 Geschosse. Flächenmässig decken diese beiden Gruppen 95% der gesamten überbauten Fläche von 5.8 ha ab. Daher ist die grosse Bebauungsdichte von GRZ 0,8 im Quartier noch nicht problematisch. Es gibt bei den einzelnen Gebäuden und Gebäudegruppen immer wieder direkte Bezüge zu kleinen Erschliessungs- oder Freiflächen. Allerdings wird in den nächsten Jahren die GFZ Kennwerte kontinuierlich ansteigen, da bauliche Erweiterungen im Quartier fast nur noch höhenbezogen ausgeführt werden können.

Gebäudetypologisch hat das Quartier eine vielfältige Mischung von Block-, Winkel- und Hof-typen (Abb. II.1:32). Oft sind einzelne kleinere Gebäude zu grösseren Formationen addiert. Dies entspricht der javanischen Tradition, in welcher eine Familiengemeinschaft je nach Status und Vermögen mehrere Gebäude bewohnt, die nach bestimmten Hierarchien zusammen gebaut sind.²⁹ Durch die engen Platzverhältnisse und urbane Lebensweise im *Kauman* ist diese bauliche Ausdrucksform jedoch heute nur noch ansatzweise vorhanden.³⁰ Das Quartier ist geprägt von kleinmassstäblichen und unregelmässigen An- und Umbauten, die dem ganzen Quartier eine verschachtelte Ausdruckform geben. Dies wird durch die vielen kleinen vorhandenen Gebäude noch unterstützt (Tab. II.1:8): 456 Gebäude (57%) haben eine Grösse unter 60 m², ihre Fläche von 1.8 ha entspricht 31% der gesamten bebauten Quartierfläche. Die vorhandenen über 90 m² grossen 162 Gebäude (21%) treten vorwiegend in den öffentlichsten Zonen des Gebietes auf (Abb. II.1:29).

Im prozentualen Vergleich von der Gebäudegrösse zur Anzahl Geschosse sind bei den ein- und zweigeschossigen Gebäuden keine grossen Unterschiede auszumachen: Die 617 eingeschossigen Gebäude (78%) entsprechen der insgesamt bebauten Fläche von 4.4 ha (76%), die 160 zweigeschossigen Gebäude (20%) weisen eine Fläche von 1.1 ha (19%) aus. Die prozentuale Abweichung der Flächen ist also gering. Erst bei der (heute noch) geringen Zahl von 3- und 4-geschossigen Bauten wird deren Flächenanteil in Bezug zur Gebäudezahl deutlich grösser (250 respektive 300%). Grössere Bauten werden also auch deutlich öfter höher gebaut.

II.1.2.5 Nutzungen der Gebäude, des öffentlichen Raumes sowie der Freiflächen

Das ganze Quartier ist funktional in 4 Bereiche unterteilt (Abb. II.1:31):

- **Die Randzonen:** dieser Bereich hat eine direkte Zufahrt für Autos. 74% dieser Gebäude haben eine (halb-) öffentliche Nutzung. 54% der Gebäude sind funktional ge-

²⁹ Für eine detaillierte Untersuchung siehe: Mulyati. Adha. op.cit.

³⁰ Die javanische Bebauungsform ist im *Kauman* noch am deutlichsten im amtlichen Verwaltungskomplex nordöstlich der Moschee ersichtlich



Abb. II.1:33 Impressionen aus dem Kauman Yogyakarta

mischt (Wohngeschäfte). Das heisst, dass nur 20% aller Gebäude (allerdings die grössten von ihnen) in diesem Gebiet ausschliesslich (halb-)öffentlich genutzt sind. Dieser Wert ist für ein Gebiet an dieser städtebaulich prominenten Lage unüblich.

- **Der innere Wohnbereich:** Dieses Gebiet wird praktisch ausschliesslich für Wohnzwecke verwendet und ist nur über Fusswege erschlossen. Einzig die Gebetshäuser und kleinste Quartierläden, als Teil von Wohngebäuden, sind da die Ausnahmen.
- **Der innere institutionelle Bereich 1:** Dieses Gebiet liegt rund um die grosse Moschee und ist von (halb-)öffentlichen Gebäuden und Freiflächen gekennzeichnet. Es ist das eigentliche funktionale und ideologische Zentrum des gesamten Quartiers. Das ganze innere Erschliessungssystem ist auf diesen Quartierteil ausgerichtet. Im Jahr 2003 wurden die früher für die Autoparkierung missbräuchlich genutzten Freiflächen als Sandflächen umgestaltet. Seitdem ist das ganze Gebiet für den Autoverkehr nicht mehr zugänglich.
- **Der innere institutionelle Bereich 2:** Dieser Teil wird im Westen und Süden durch eine Mauer abgetrennt und ist daher trotz seiner vorwiegend (halb-)öffentlichen Gebäude etwas verborgen und schwach frequentiert.

Im ganzen Quartier werden 597 Gebäude (75%) mit einer bebauten Fläche von 3.6 ha (62%) ausschliesslich privat genutzt (Tab. II.1:11). Nur 42 Gebäude (5%) mit einer Fläche von 0.7 ha (12%) werden ausschliesslich öffentlich genutzt. Umgerechnet auf die effektiv genutzten Gebäudeflächen zeichnet sich ein noch deutlicheres Bild ab: 728 Gebäude (oder Teile davon) mit 4.7 ha bebauten Fläche werden effektiv privat genutzt. Dies entspricht anzahlmässig 92% und flächenmässig 81% des gesamten Quartiers.

Dazu kommt, dass die Verteilung des öffentlichen Raumes und der Freiflächen im Quartier sehr einseitig ist (Abb. II.1:27). Öffentliche Freiflächen gibt es mit wenigen Ausnahmen nur in den zwei institutionellen Bereichen. Allerdings werden nur die Freiflächen im Bereich 1 mit Ausnahme des Friedhofs öffentlich rege genutzt. Religiöse, kulturelle und sportliche Aktivitäten innerhalb und ausserhalb der Gebäude werden abwechselnd, manchmal auch zur gleichen Zeit, ausgeübt. Diese oftmals spontan auftretenden Kombinationen tragen zur Identität und Vitalität im ganzen Quartier bei. Als wichtiges funktionales räumliches Element dient hier auch die Begrünung³¹. Zusammen mit dem grossen Baumbestand entlang des *Alun-aluns* sind hier mit 0.35 ha 68% der gesamten Baumfläche im Quartier vorhanden. Dieser überdurchschnittliche Flächenbestand kommt vor allem durch die Grösse der Bäume in diesem Gebiet zustande. Diese für tropische Verhältnisse wichtige Beschattungen werden für informelle Verkaufsplätze und Orte zum Verweilen rege genutzt, auch wenn keine Sitzgelegenheiten dazu einladen. Ansonsten konzentrieren sich die informellen Verkäufe (Tab. II.1:17) an den Kreuzungspunkten der wichtigsten primären Quartiererschliessungswege (Abb. II.1:30).

³¹ Die Baumfläche von insgesamt 0.52ha entspricht 5% der Landfläche. Ausserhalb dieser Anlage ist der Baumbestand klein.

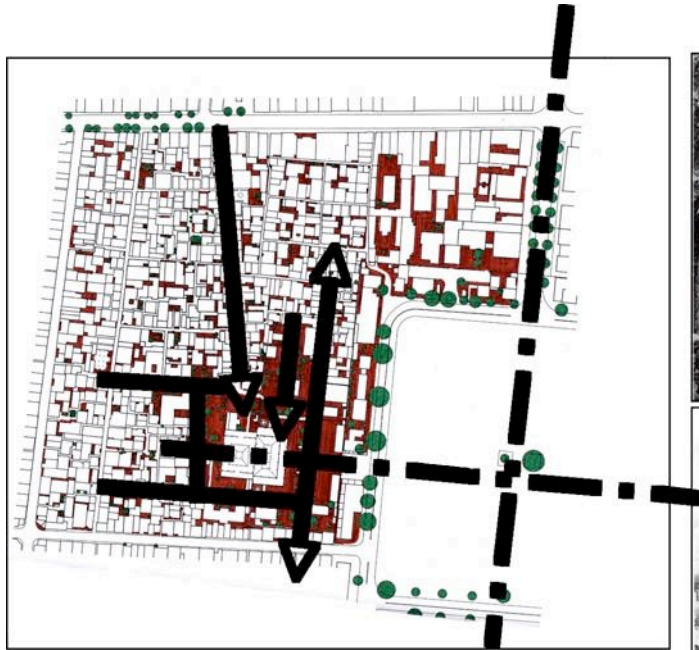


Abb. II.1:34
Lage und Bezüge der Grossen Moschee
zum Kontext

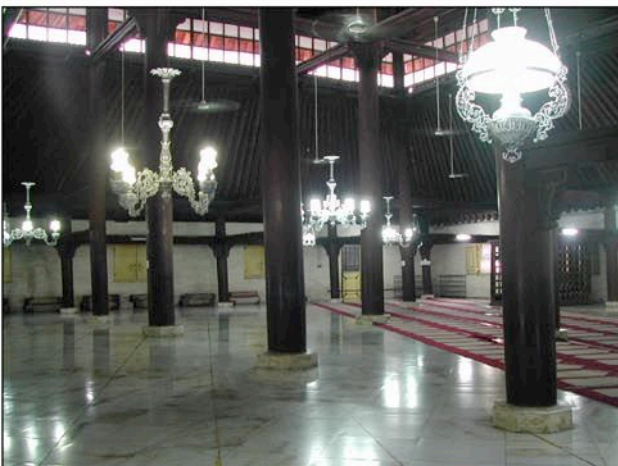
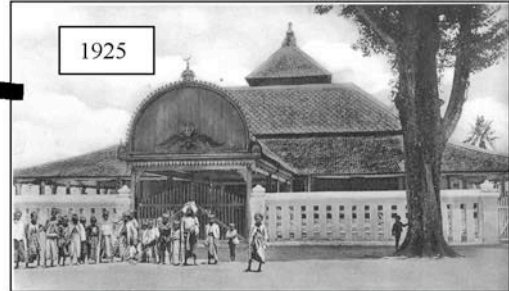
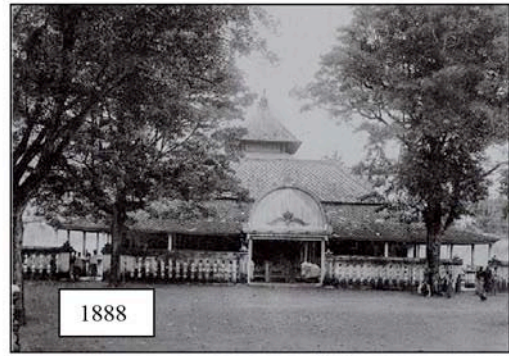


Abb. II.1:35
Fotos vom Platz vor der Grossen
Moschee, vom Eingang, der
Vorhalle und dem Innenraum der
Grossen Moschee.

II.1.2.6 Zustand und Erneuerung

Der bauliche Zustand des Quartiers ist befriedigend bis gut (Abb. II.1:24). Nur 70 Gebäude (9%) mit einer baulichen Fläche von 0.3 ha (5%) sind in schlechtem Zustand (Tab. II.1:9). Diese Zahlen zeigen, dass kleinere Bauten im Durchschnitt schlechter gebaut oder unterhalten werden. Der Grund sind sicher die oft stärker begrenzten finanziellen Ressourcen ihrer Bewohner. In einigen Gebieten ist auch die unattraktive Lage ein Mitgrund. In der durchgeführten Umfrage besteht betreffend der Bausubstanz im Quartier nur für 22% der Befragten Handlungsbedarf. Dies kommt auch davon, dass vielerorts im Quartier baulich reges an Gebäudeteilen gearbeitet wird. So findet in den meisten Gebieten eine natürliche Bauerneuerung statt.

Der Zustand der öffentlichen Gebäude ist in den meisten Fällen gut. Vor allem die grosse Moschee ist in einem hervorragenden Zustand. Sie wurde vor einigen Jahren stilgerecht restauriert (Abb. II.1:35). Auffallend ist der allgemeine Zustand der Gebäude rund um den *Alun-alun*. Trotz ihrer prominenten Lage ist ihr Zustand mehrheitlich nur befriedigend und abgesehen von den öffentlichen Verwaltungsbauten sind sie schlecht genutzt.

II.1.2.7 Symbolischer Gehalt und Immobilienmarkt

Das Quartier hat einen hohen symbolischen Gehalt, der seit seiner Entstehung in der Anbindung zur Grossen Moschee erhalten geblieben ist. Alle grösseren Wegzugänge in das Quartier sind durch Pforten mit Inschriften gekennzeichnet (Abb. II.1:36). Durch diese architektonischen Elemente werden die räumlichen Übergänge klar definiert.

Allerdings haftet dem *Kauman* auch etwas der Eindruck von Rückständigkeit an. Einer der Gründe ist die Autounzugänglichkeit des Gebietes (keine Einstellplätze). Ein weiterer Grund sind die begrenzten baulichen Erweiterungsmöglichkeiten. Auch die Homogenität der sozialen Strukturen im Quartier wird von vielen in der Stadt als einengend empfunden. Diese Meinung wird von den Quartierbewohnern nicht geteilt, sondern ist Teil ihrer Identität. Die grosse Mehrheit (gemäss Umfrage 75%) seiner Bewohner ist mit der gegebenen Situation zufrieden (Tab.II.1:3). 20% der Bewohner leben seit der Geburt dort. 83% der Gebäude sind in privatem Besitz und werden von ihren Besitzern direkt benutzt. In vielen Fällen ist aber ein Teil des Hauses weiter vermietet. Wegen der grossen Nachfrage von Studentenunterkünften ist vor allem die Zimmervermietung finanziell lukrativ.

Der Immobilienmarkt im Quartier funktioniert auf informeller Basis und zum grössten Teil innerhalb des Verwandten-, Bekannten- und Nachbarschaftskreises. Gemäss javanischer Tradition wohnen die Verwandten gerne in der näheren Umgebung zusammen und so werden



Abb. II.1:36 Verschiedene Eingänge ins Kauman

Abb. II.1:37 Arbeiten, Einkaufen, Zirkulation, Verweilen gemeinsam auf engstem Raum



oftmals Wohnungen für zugezogene Verwandte gesucht. Dieses Bedürfnis ist im *Kauman* noch ausgeprägt.³²

Die Preise für Immobilien variieren stark je nach Lage und Grösse der Gebäude. Daher wurden nur die Bodenpreise untersucht (Tab.II.1:15). In den Randzonen besteht kein erheblicher Unterschied zwischen den städtischen Haupt- und Basiserschliessungen (80-100%). Bei den wenigen Grundstücken in den Randgebieten, die durch kurze Nebenerschliessungen mit dem Auto zugänglich sind, liegen die Grundstückswerte 40% unter dem Maximalwert. Am deutlichsten ist der Unterschied im gesamten Innenbereich des autounzugänglichen Gebietes. Diese Grundstücke haben einen Marktwert von 15% gegenüber den teuersten Randgebieten.³³

II.1.2.8 Potential und Probleme

Das grosse Potential des Quartiers ist seine Abschirmung von Immissionen (Lärm, Gestank, Staub, Hitze). Obwohl das Gebiet an einer der meist befahrenen Ausfallstrassen der Stadt liegt, ist davon bereits wenige Meter im Quartierinnern nicht mehr viel zu spüren. Die engen Eingangsbereiche und das vorhandene verzweigte Erschliessungssystem wirken wie ein natürlicher Filter. Da in den Quartierwegen jeder motorisierte Verkehr unmöglich (Auto) oder verboten (Motorräder) ist, herrscht im ganzen inneren Gebiet eine ruhige Atmosphäre. Das Quartier ist ein ideales Wohngebiet. Die zentrale Lage erlaubt optimale Anbindungen und kurze Wege zu den städtischen Infrastrukturen ausserhalb des Quartiers. Seine Bevölkerung hat trotz seiner relativ starken Homogenität ein breites soziales Spektrum. Sicherheit, Identität und der soziale Bezug zur Nachbarschaft werden gross geschrieben.

Die vorhandene Quartierstruktur erlaubt nur eine schwache und langsame Gentrifikation. Der stark begrenzte Zugang zum motorisierten Verkehr dämpft die ökonomische Aufwertung des Bodens. Dies ermöglicht auch sozial und ökonomisch schwächeren Bevölkerungsschichten eine Bleibe. Ein Verdrängungsmechanismus ist nur schwach spürbar.

Der kleinmasstäbliche Charakter erlaubt es, auch kleinste Aussenräume vielfältig und damit effektiv zu nutzen (Abb. II.1:37). Nur ganz wenige Aussenräume sind monofunktional belegt. Je nach Tageszeit und Lage verändern sich Erschliessungen und Freiräume auch als Orte zum Spielen, Flanieren, Diskutieren, Waschen, Verkaufen, Kochen, Essen. Vor allem morgens und abends werden sie oft benutzt, da die zu dieser Zeit beschatteten Räume Schutz vor der tropischen Hitze geben. Dazu ist das Quartier privilegiert mit einem guten Angebot von öffentlichen Freiflächen und Bauten, die ebenfalls vielfältig genutzt werden.

Das Quartier hat aber auch mit Problemen zu kämpfen. Das Parkierungsproblem ist nicht gelöst und die technischen Infrastrukturen sind unterdimensioniert und überaltert. Zudem ziehen

³² gemäss Beobachtungen der Immobilienfirma Century 21, Yogyakarta

³³ Angaben der Immobilienfirma Century 21, Yogyakarta



Abb. II.I:38
 Luftaufnahmen vom Zentrum des Stadtgebietes mit dem Alun-alun und der achsialen Malioborostrasse. (Blickrichtung nach Süden)

es junge Familien immer mehr vor, am Stadtrand zu wohnen. Dies trifft vor allem für Berufstätige zu, die in der Industrie oder im formellen privaten Dienstleistungssektor tätig sind.³⁴ Diese zunehmend global und mobil orientierten Leute empfinden das Gebiet räumlich und soziokulturell als einengend. Damit verliert das *Kauman* ein wichtiges und finanzkräftiges Bevölkerungssegment. Allerdings ist dies nicht ganz so schwerwiegend. Die vielen (finanziell lukrativen) Zimmervermietungen an die Studenten sorgen dafür, dass das *Kauman* eine überdurchschnittlich junge Bevölkerungsstruktur aufweist und die Einnahmequellen im Quartier selbst nicht versiegen. Dazu hat das *Kauman* ein bis heute noch weitgehend ungenutztes Potenzial, um aus seiner Nähe zu den touristischen Zentren vermehrt Kapital zu schlagen. Diese Möglichkeiten bedingen jedoch eine soziokulturelle Öffnung, was die Mehrheit der religiös motivierten Bewohner ablehnen.

II.1.3 Malioboro – das chinesische Quartier

II.1.3.1 Lage, Grösse und Entwicklung im Stadtgefüge

In Yogyakarta wird vor allem die *Jalan* (Strasse) Malioboro als chinesisches Quartier bezeichnet. Der Begriff ‚Quartier‘ ist hier aber irreführend. Wie der Name bereits sagt, handelt es sich da eigentlich nur um ein Gebiet entlang einer bestimmten Strasse. Das besondere an diesem Strassengebiet ist allerdings, dass es sich dabei um den zentralsten und augenfälligsten Strassenraum der ganzen Stadt handelt. Es ist die bekannteste Basarstrasse von ganz Indonesien (Abb. II.1:39). Sowohl funktional wie auch symbolisch verkörpert diese nördlich vom *Kraton* ausfallende Strasse mit diesem zusammen den Kern der ganzen Stadt, indem sie entlang der imaginären symbolischen Stadtachse liegt (Abb. II:38). Der nördlich davon stehende *Tugu*³⁵) unterstreicht in seiner metaphysischen Symbolik die Bedeutung des ganzen Gebietes.³⁶ Die zentrale städtebauliche Lage der Strasse beeinflusste auch die östlich und westlich von ihr liegenden verschiedenen Quartiere massgeblich. Daher wird oft auch vom Malioboro-Gebiet gesprochen³⁷, das als ganzes Gebiet allerdings eine stark heterogene physische und soziale Struktur aufweist. Nur zu einem kleineren Teil ist das Gebiet bevölkerungsmässig chinesischen Ursprungs.

Die Chinesen liessen sich ursprünglich zuerst in einem anderen Gebiet nieder. Denn die Kolonialherren wiesen den Chinesen ein Gebiet am damals nördlichsten Stadtrand entlang der Ausfallstrasse von Magelang nach Surakarta zu. Dieses erste chinesische Quartier ist auch heute noch als *Kranggan* (Abb. II.1:13) bekannt und vorwiegend von Chinesen bewohnt. Ent-

³⁴ gemäss Angaben von Kantor Kelurahan Ngupasan (die örtliche öffentliche Verwaltungsstelle)

³⁵ kleiner Turm im Kreuzungspunkt der nach den vier Himmelsrichtungen führenden Ausfallstrassen

³⁶ Vgl. II.1:8

³⁷ YUIMS. *Malioboro Area. Profile of the Physical and Social Environment*. Report. Yogyakarta. 1999



Abb. II.1:39
Malioboro-Strasse ‚gestern und heute‘
oben: 1966 (Blick nach Norden)
unten: 2002 (Blick nach Süden)



lang dieser West-Ost-Achse liessen sich in Folge vermehrt Chinesen nieder. Heute ist deshalb auch das östliche Gebiet (*Jl. Solo*) als chinesische Basarstrasse bekannt.

Die Chinesen stellten in Yogyakarta für die Kolonialmacht keine grosse Bedrohung dar. Daher konnten sich diese innerhalb der Stadt relativ frei niederlassen. So verlagerte sich das Interesse der Chinesen auf die zunehmend städtebaulich und ökonomisch wichtige Nord-Süd - Kernstrasse *Malioboro* (Abb. II.1:40). Heute teilen sie sich diese Strassenzonen mit verschiedenen staatlichen Institutionen und städtischen Einrichtungen. Damit wurden die Chinesen die grossen Profiteure der rasanten Stadtentwicklung in diesem Gebiet. Die ganze Strasse erfreute sich als Basarstrasse mit ihren strassenseitig durchgehenden Laubengänge wachsender Beliebtheit unter nationalen und internationalen Touristen. Andererseits spürte das Gebiet auch den wachsenden ökonomischen Druck, durch welchen die kleinteilige bestehende Bebauungsstruktur bedrängt wurde. Grössere Hotels und die ersten Einkaufszentren entstanden. Dazu wurde der immer stärker anfallende Durchgangsverkehr negativ spürbar. 1981 versuchte man durch einen städtebaulichen Wettbewerb neue Lösungen für das Gebiet zu erhalten. In den darauf folgenden Jahren wurden vor allem verkehrstechnische Veränderungen (Trennung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs) umgesetzt. Trotz diesen Verbesserungen wurde der steigende Durchgangsverkehr eine immer unerträglichere Belastung. In einem gross angelegten Stadtentwicklungsprojekt wurden für das ganze Malioboro-Gebiet spezifische Massnahmen untersucht.³⁸ Die daraus entstandenen Lösungsvorschläge sind bis heute auch in Teilbereichen nicht umgesetzt worden. Die weitere Entwicklung im Gebiet bleibt somit ungewiss.

Das nördliche Stadtgebiet entlang dieser zentralen Nord-Südachse ist im Norden und Süden orthogonal je durch eine Ost-West führende Ausfallstrasse begrenzt. In der Mitte wird das ganze Gebiet durch die in West-Ostrichtung führende Eisenbahnlinie geteilt (Abb. II.1.38) Durch diese Trennung haben sich die beiden Hälften unterschiedlich entwickelt. Das südlich der Eisenbahnlinie gelegene Malioborogebiet hat eine dynamischere Entwicklung erlebt als derjenige nördlich der Eisenbahnlinie.

Die vorliegende Studie untersucht entlang der Malioborostrasse ein Gebiet von umgerechnet je 150 m Breite. Dies ergibt (mit der Strasse eingerechnet) ein 320 m breites Nord-Süd führendes Band, das einer Fläche von 32.9 ha entspricht. Das Gebiet hat 3 Hauptbereiche (Abb. II.1.51):

- **Das Gebiet entlang der *Jalan Malioboro*:** Dies umfasst neben der Strasse die dem Strassenraum direkt zugewandten Bebauungen, die Erschliessungs- und Freiflächen, deren Raum- und Gebäudetiefen zwischen 15-120 m sehr unterschiedlich sind. Dieses Gebiet hat nur eine auf die Strasse zugewandte Ausrichtung. Die Begrenzungen der

³⁸ YUDP. *Urban Development Strategy DIY*. Main Report. 1995. Es wurden in diesem mehrjährigen Entwicklungsprojekt auf Provinz-, Stadt- und Quartiersebene (nur Malioboro-Bereich) nach Lösungen gesucht.

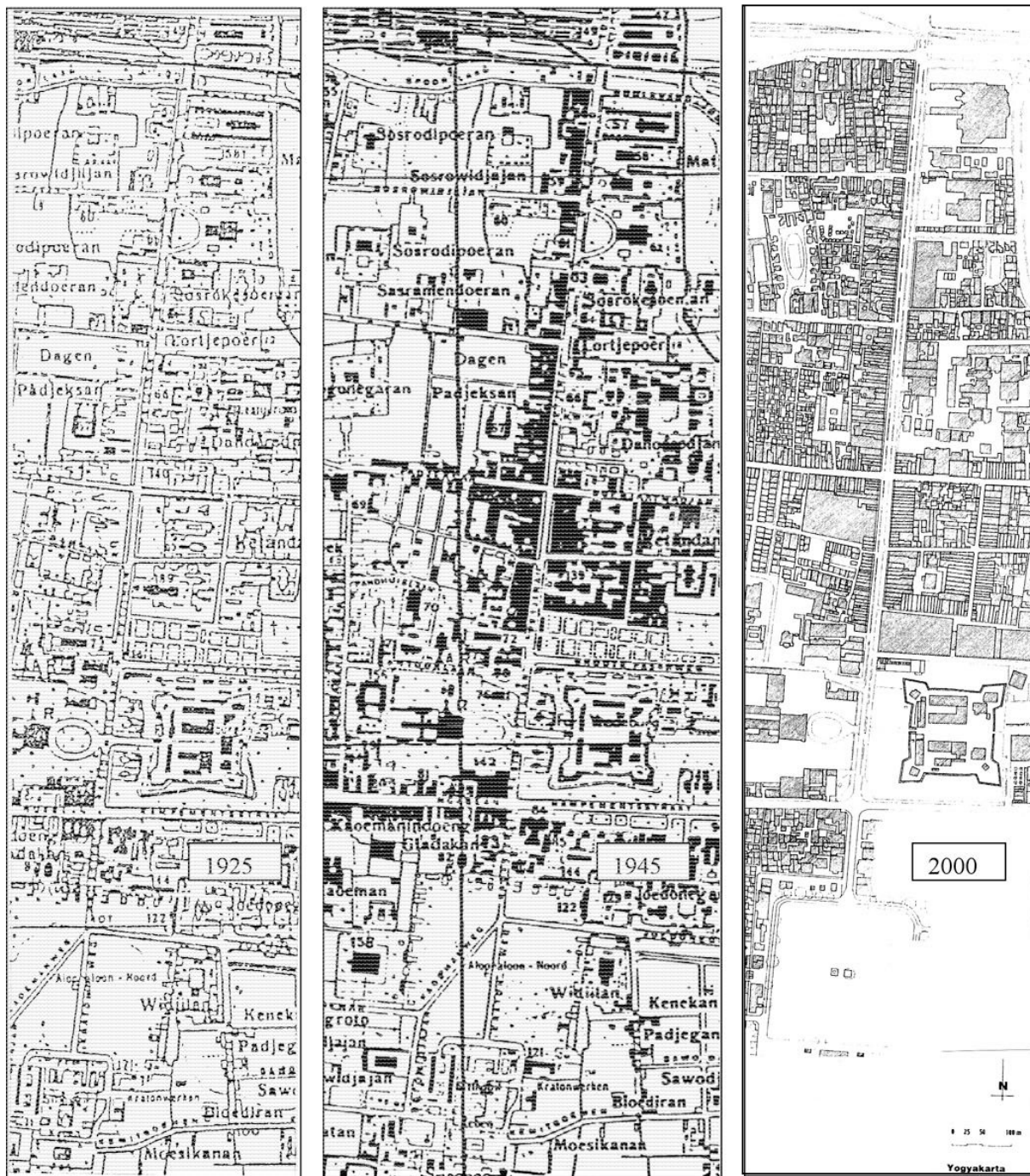


Abb. II.1:40
Entwicklung Malioborogebiet Yogyakarta

Anmerkung: Die Planoriginale haben unterschiedliche Abmessungen und Abweichungen in den Richtungen. Die Planausschnitte sind deshalb als Annäherung auf den gleichen Massstab interpoliert. Die Lage und Grösse der Malioborostrasse wurde dabei als Richtwert genommen.

Hinterseiten sind zum Teil gegenüber den dahinter liegenden Gebieten baulich sehr markant. Es ist das Zentrum des ganzen Stadtteils und ausschliesslich von chinesischen Geschäften, Hotels und öffentlichen Bauten besetzt.

- **Das westliche Gebiet:** Dieses ist im Osten durch die rückwärtigen Mauern der Geschäftsgebäude begrenzt. Im Westen macht die Begrenzung die städtische Erschliessungsstrasse, die allerdings deutlich ausserhalb des untersuchten Gebietes liegt. Im Norden begrenzt das Gebiet die Eisenbahnlinie, im Süden sind dies die kolonialen Repräsentationsbauten. Dazwischen unterteilen 4 durchgehende parallele Erschliessungsstrassen das Gebiet in 5 Quartierblöcke. Die nördlichen Blöcke werden mehrheitlich für den Tourismus genutzt, während die südlichen Blöcke neben Geschäften vor allem (teuren) Wohnraum bieten.
- **Das östliche Gebiet:** Dieses ist im Westen durch die rückwärtigen Mauern von Geschäfts-, Hotel- und Verwaltungsgebäuden getrennt. Im Osten begrenzt die städtische Erschliessungsstrasse das Gebiet ausserhalb des hier untersuchten Gebietes. Nördlich und südlich sind die Begrenzungen die gleichen wie beim westlichen Gebiet. Dazwischen unterteilen 6 sehr unterschiedliche Erschliessungen 7 deutlich voneinander verschiedene Blöcke. Die nördlichen und zentralen Teile sind vor allem mit Hotels und Verwaltungsgebäuden belegt. Im südlichen Teil haben die Geschäftsgebäude den Vorrang.

Diese Unterteilungen weisen auf ein sehr heterogenes Gebiet mit grossen Unterschieden innerhalb des ganzen Gebietes hin. Die folgenden Untersuchungen belegen dies.

II.1.3.2 Bewohner, Demografie und soziale Schichtung

Das Gebiet ist Teil von 3 verschiedenen Stadtdistrikten mit je eigenen städtischen Administrationsverwaltungen. Innerhalb des untersuchten Gebietes gibt es 14 Quartiereinheiten, die wiederum weiter in 35 Nachbareinheiten unterteilt sind (Abb. II.1:46). Darin leben 1'134 Familieneinheiten mit einer Bevölkerungszahl von 4'259 Personen³⁹ (Tab. II.1:22). Dies entspricht einer durchschnittlichen Zahl von 3,9 Personen pro Haushalt und einer Bevölkerungsdichte von 260 P./ha. Allerdings konzentriert sich die Mehrheit dieser Haushalte und Personen auf die wenigen spezifisch vorhandenen Wohngebiete. Dort herrschen mehrheitlich sehr enge räumliche Verhältnisse mit deutlich über dem Durchschnitt liegenden Werten. Das Gebiet hat mit 32% der unter 20-Jährigen einen tieferen Wert als der nationale Durchschnitt. Dies hat zwei Gründe: a) Familien mit Kindern ziehen es vor, nicht in diesem dicht überbauten Gebiet zu wohnen. b) Infolge der hohen Wohnpreise ziehen vor allem Personen (meistens noch ohne Familie) in diese Nähe, die beruflich davon profitieren. Allerdings leben 52% der

³⁹ In den verschiedenen Stadtverwaltungen gibt es keine detaillierten demografischen Angaben zu diesen Nachbar- und Familieneinheiten. Die Zahl der Familieneinheiten und Zahlen zur vorhandenen Bevölkerung basieren deshalb auf interpolierten Daten und Untersuchungen aus der Feldforschung für diese Teilbereiche.

Quantitative Datenerfassung für Malioboro Yogyakarta

Tab. II.1:21 Quartierinfrastruktur Tab. II.1:22 Quartierdemografie Tab. II.1:23 Quartierumfrage

Landfläche	32.9 ha	RW	14****	Anzahl Befragte	200
Bevölk.dichte	260 P/ha	RT	35	Alter 15-29	53
Gebäude total	1187 (100%)	Fam. Einh.	1134(3.9 P/E)	30-45	82
Gebäudenutzung**:		Total Bewohner	100% (4259)*	>50	65
Wohnen	434 (37%)	männlich	54% (2316)	Ort der Befragung:- Hauptstrasse	53
Pension/Hotel	55 (5%)	weiblich	46% (2064)	- Nebenstrasse/Gang	147
Wohn/Zimmerverm.	56 (5%)			Zeit der Befragung: - Morgen	103
Wohnen/Geschäft	232 (20%)	0-19j	32%	- Mittag	54
Warung/Wartel	22 (2%)	20-39j	36%	- Abend	43
Laden/Geschäft	317 (27%)	40-59j	20%	Informant: - männlich	122
Lagerung	41 (3%)	≥ 60j	12%	- weiblich	78
Markt	1			lebt dort: - Ja	161
Bank	-	Indonesier	99.8%**	- Nein	39
Büro	55 (5%)	Ausländer	0.2%**		
Moschee	-			falls 'ja': - seit 1-5 Jahre	29
Islam. Gebetshaus	10 (<1%)	Moslem	58% (2486)	- seit 6-15 Jahre	24
Chin. Tempel	-	Protestanten	18% (751)	- seit 16-25 Jahre	14
Kirche	2	Katholiken	20% (859)	- seit > 25 Jahre	20
Versammlungsgeb.	4	Hinduisten	2% (76)	- seit der Geburt	74
Kindergarten	1	Buddhisten	2% (87)	ist Hausbesitzer am Ort	106
Primarschule	1			ist Hausmieter	33
Sekundarschule	1	Primarschule	keine Daten	ist Zimmermieter	22
Abiturschule	-	Sek. Schule	keine Daten	Will wegziehen: - Nein	102
Besondere Schule	-	Abitur	keine Daten	- Ja	59
Sporteinrichtung	2	Uni.abschluss	keine Daten	Falls Ja, Grund*: - Lärm	15
Museum	-			- enge Platzverhältnisse	17
Sicherheitsposten	8 (<1%)	Staatsangest.	12% (245)	- Sicherheit	2
Gesundheitsposten	4	Priv. Sektor	18% (317)	- Verkehrsprobleme	4
Apotheke+Arztpraxis	12 (1%)	inform. Sektor	65% (1279)	- Probl. mit Nachbarschaft	2
		Pension	5% (109)	- Probl. mit lokaler Behörde	1
				- wegen Arbeit	16
		Bewoh seit Geb.	52%	- persönl./andere Gründe	44
		Zugez. Bewohn.	48%		
				lebt nicht im Gebiet, kommt aber:	
		Zugezogen: 2000	keine Daten	- 1x täglich	6
		2001	keine Daten	- 2-4x/Woche	4
		2002	0.75%**	- 1x/Woche	6
		2003	0.93%**	- 1-2x/Monat	17
				- < als 1x/Monat	6
		Weggezog.: 2000	keine Daten	Grund*: - Arbeit	4
		2001	keine Daten	- Kaufen/Verkaufen	22
		2002	0.82%**	- Familiäre Gründe	7
		2003	0.78%**	- Andere Gründe	8
				wichtigste Quartiersverbess.*:	
				- Erschliessung	66
				- Parkierung	49
				- Techn. Infrastruktur	122
				- Verbess. informeller Sektor	17
				- Verbess. der Bausubstanz	36
				- Weiss nicht	27

****, *,** Legende siehe Tab. II.3:1

Tab. II.1:24 GRZ/GFZ

GRZ (gesamt)	GRZ (Ø mehrheitlich)	GFZ (gesamt)	GFZ (Ø mehrheitlich)
0.65	-- (0.4 - 1.0)	1.3	-- (0.4 - 4.0)

Tab. II.1:25 Bodenpreise

Entlang:	Basiserschliessung	Haupterschliessung	Nebenerschli. (mit Auto)	Nebenerschl. (ohne Auto)
Euro/m2	600-1'000	300-500	200	100

Bewohner bereits seit der Geburt in diesem Quartier. Daraus kann abgeleitet werden, dass vor allem ältere Bewohner im Gebiet bleiben und jüngere es vorziehen, weg zu ziehen. Das erklärt auch den doch hohen Anteil von 53% von Eigenheimbesitzer. Dabei handelt es sich aber im Vergleich zu den Geschäftsgebäuden hier vor allem um die kleinen Wohn-Liegenschaften. Viele Häuser sind vermietet und die Besitzer haben anderswo Wohnsitz genommen.

Die Bevölkerungszahlen sind stabil, die Zu- und Wegzüge halten sich die Waage (Tab. II.1:22). Der Ausländeranteil ist mit 0.2% tief. Denn viele Chinesen haben sich mittlerweile einbürgern lassen. Zudem leben viele Javaner im Gebiet. Dazu ist es kein Vorzugsgebiet für ausländische Zuzüger, die lieber in den Vororten wohnen. Diese Faktoren erklären, warum in diesem Gebiet die Mehrheit (58%) der islamischen Religion angehören und nur eine Minderheit von 38% Christen sind. Auch wenn diese Zahl immer noch deutlich über dem nationalen Durchschnitt liegt, ist dieser Wert für ein chinesisches Gebiet tief.⁴⁰ Auch die vorhandene sehr kleine Minderheit (2%) von Buddhisten ist für ein Chinesenquartier sehr ungewöhnlich und zeigt, dass die meisten Indonesier chinesischen Ursprungs im Gebiet zum Christentum konvertiert sind. Die Anwesenheit von 2 Kirchen, aber keinem chinesischen Tempel im Quartier unterstreicht diese Tatsache noch. Im gesamten Gebiet gibt es keine gemeinsam durchgeführten chinesischen Traditionen und Riten. Während für die einheimische Bevölkerung in den Wohnquartieren die gemeinsamen Aktivitäten und Identität im Quartier wichtig sind, war dies den Chinesen in diesen Geschäftszonen nie ein Anliegen.

II.1.3.3 Erschliessungen und Infrastrukturen

Alle Erschliessungsflächen im Gebiet haben mit 5.1 ha einen für diese Lage tiefen Anteil von 15% zur gesamten Landfläche ((Tab. II.1:26). Das ganze Gebiet wird von der grossen Nord-Süd-Basiserschliessung im Zentrum dominiert, die 5% der gesamten Landfläche im untersuchten Gebiet einnimmt. Dieser Anteil steht in grossem Gegensatz zu den restlichen Erschliessungsflächen (Abb. II.1:48), die alle zusammen nur gerade die doppelte Fläche dieser Zentrumsachse haben. Das gleiche Bild zeigt sich bei der Verkehrsfrequenz. Während die in nur in einer Richtung befahrene zentrale Basiserschliessungsstrasse 15 Stunden pro Tag chronisch mit Durchgangsverkehr verstopft ist, sind die seitlichen städtischen Haupterschliessungsstrassen nur wenig vom Durchgangsverkehr betroffen.

Die Quartiererschliessungen sind anders geprägt: Nur eine Minderheit der primären Quartiererschliessungen sind autozugänglich, die sekundären Quartiererschliessungen sind ausschliesslich Fussgängern vorbehalten. Zahlenmässig sind beide praktisch gleich vertreten, flächenmässig haben die primären Quartierwege aber 5x die grössere Ausdehnung (Tab. II.1:33). Diese beiden Quartiererschliessungstypen machen zusammen 24% aller Erschliessungsflächen im Gebiet aus.

⁴⁰ Nur eine kleine Minderheit der indonesischen Chinesen bezeichnen sich als Moslems.

Quantitative Datenerfassung für Malioboro Yogyakarta

Tab. II.1:26 Grundflächen insgesamt

Landfläche total		32.9 ha	100%
- Bebaute Fläche		21.4 ha	65%
- Erschliessungsfläche (ohne Strassenflächen entlang des Quartiers)		5.1 ha	15%
- Freiflächen		6.4 ha	20%

Tab. II.1:27 Bebaute Flächen nach Gebäudegeschosse (1187 → 100% / 21.4ha → 100%)

Gebäudegeschosse: - 1 Geschoss	661	56%	8.9 ha	42%
- 2 Geschosse	388	33%	8.3 ha	39%
- 3 Geschosse	97	8%	2.0 ha	9%
- 4 Geschosse	35	3%	1.6 ha	7%
≥ 5 Geschosse	6	0.5%	0.6 ha	3%

Tab. II.1:28 Bebaute Flächen nach Gebäudegrösse (1187 → 100% / 21.4ha → 100%)

Gebäudegrösse: - 30m ²	128	11%	0.3 ha	1%
- 60m ²	240	20%	1.1 ha	5%
- 90m ²	209	18%	1.6 ha	7%
- 120m ²	171	14%	1.8 ha	8%
≥ 120m ²	439	37%	16.6 ha	79%

Tab. II.1:29 Bebaute Flächen nach Gebäudezustand (1187 → 100% / 21.4ha → 100%)

Gebäudezustand: - gut	435	37%	12.6 ha	59%
- moderat	586	49%	7.2 ha	34%
- schlecht	166	14%	1.6 ha	7%

Tab. II.1:30 Bebaute Flächen nach Geb.nutz.(insgesamt für Gebäudeeinh.) (1187 → 100%/21.4ha → 100%)

Gebäudenutzung: - privat	434	37%	2.8 ha	13%
- halbprivat/halböffentlich	713	60%	17.8 ha	83%
- öffentlich	40	3%	0.8 ha	4%

Tab. II.1:31 Bebaute Flächen nach Geb.nutz. (nur anrech. Geb.flächen) (1187 → 100%/21.4ha → 100%)

Gebäude(-teile) mit privater Nutzung	1001	84%	9.2 ha	43%
Gebäude(-teile) mit (halb-)öffentlicher Nutzung	640	54%	12.2 ha	57%

Tab. II.1:32 Bebaute Flächen nach Nutzungsvielfalt (1187 → 100% / 21.4ha → 100%)

Gebäudenutzung:- mono	942	79%	17.5 ha	77%
- gemischt	245	21%	4.9 ha	23%

Tab. II.1:33 Erschliessungsflächen (93 → 100% / 5.1ha → 100%)

- Städtische Basiserschliessung	2	2%	1.8 ha	35%
- Städtische Haupterschliessung	9	9%	1.3 ha	25%
- Primäre Quartierserschliessung	16	17%	1.0 ha	20%
- Sekundäre Quartierserschliessung	18	19%	0.2 ha	4%
- Stichzugang	48	52%	0.8 ha	16%

Tab. II.1:34 Parkierungsflächen (ohne entlang Strassen und Wege) (97 → 100% / 7790 Stk. → 100%)

Parkierung: - Auto	42 Plätze	44%	880 Stk	11%
- Motoräder	33 Plätze	34%	6520 Stk.	84%
- Velotaxis	22 Plätze	22%	390 Stk	5%

Tab. II.1:35 Freiflächenutzungen (433 → 100% / 6.4ha → 100%)

Freiflächen: - privat/halbprivat	369	85%	2.7 ha	42%
- öffentlich/halböffentlich	74	15%	3.7 ha	58%

Tab. II.1:36 Baumbestand (767 → 100% / 1.2ha → 100%)

Baumbestand - gross (Ø > 8 m)	37	5%	0.4 ha	33%
- mittel (Ø 3-8 m)	292	38%	0.7 ha	49%
- klein (Ø < 3 m)	347	57%	0.1 ha	8%

Tab. II.1:37 Informeller Verkauf (291 → 100% / 0.45ha → 100%)

Informelle Verkaufstände	19 Plätze	7%	0.4 ha	89%
Informeller Verkauf nur an bestimmter Zeit/Tag	272 Plätze	93%	0.05 ha	11%

Bei den Stichzugängen ist das Bild unterschiedlich. Zahlenmässig stellen sie mit 52% aller Strassen und Wege die Mehrheit dar, und flächenmässig sind es immer noch 16%. Der Grund für diese hohen Werte liegt bei der Autozugänglichkeit von vielen dieser Zugänge.

Gemäss der zentralen städtebaulichen Bedeutung des Gebietes gibt es viele Parkierungsflächen (Abb. II.1:50). Obwohl die Zahl der Gebiete mit Autoabstellplätzen mit 44% relativ hoch ist, betragen die darin vorhandenen 880 Abstellplätze nur 11% der gesamten Anzahl von ausgewiesenen Parkierungsplätze. Daher sind diese Flächen oft vom Benutzeransturm überlastet. Anders die Situation beim Parkplatzangebot für Motorräder: Die Zahl der ausgewiesenen Flächen ist mit 34% tiefer, aber die darin enthaltenen 6'520 Abstellplätze machen 84% aller angebotenen Parkplätze aus. Die für Motorräder benötigten kleineren Flächen zum Parken und die vorhandene sehr effiziente Nutzung der hierfür bestimmten Flächen geben dem Gebiet ein genügendes Angebot für zeitlich beschränkte Benutzungen. Das Angebot für ganztägige Langzeitbenutzer (Dienst- und Verkaufspersonal) ist jedoch nicht gelöst. Daher werden einige abgelegene Wegabschnitte spontan in Parkflächen umgenutzt und erschweren dort den Durchgang zum Teil beträchtlich.

Die Infrastruktur des Gebietes ist zweigeteilt. Im Vordergrund stehen die grossen zentralen Infrastrukturen, die übergeordnete städtische Aufgaben für die ganze Stadt haben. Diese sozialen und technischen Infrastrukturen sind spezifisch darauf ausgerichtet. Etwas verborgen gibt es eine zweite Infrastruktur, die in den hinter der Zentralachse liegenden Gebieten auftaucht und dort der lokalen Bevölkerung dient. Diese werden aber in der vorhandenen primären Ausrichtung auf die städtischen übergeordneten Infrastrukturen vernachlässigt. Ein überdurchschnittliches Misstrauen gegenüber den oftmals widersprüchlichen Verbesserungsplänen der Stadtbehörden ist daher spürbar. Die Angst ist gross, dass die Bedürfnisse der dort Ansässigen unterhöhlt werden. Denn zu oft sind bereits Zugeständnisse an finanzstarke Investoren gemacht worden, die durch ihre einseitig dimensionierte Bebauungen die gesamte Infrastruktur der umliegenden Gebiete stark beeinträchtigen (z.B. Verschmutzung, Verstopfung, Lärm, Ressourcenmangel).

II.1.3.4 Baustruktur, -dichte, -typologie sowie Geschosshöhen

Im Gebiet gibt es zwei gegensätzliche Baustrukturen (Abb. II.1:41):

- Bauten mit einem direkten Bezug zum Strassenraum. Dazu gehören auch die wenigen Aussenräume, die einen direkten Bezug zur Strasse haben.
- Bauten mit ins Quartier gerichteten orthogonalen Bezügen. Diese haben mehrheitlich einen kleinmassstäblichen Charakter.

In beiden dieser gegensätzlichen Strukturen gibt es herausragende Gebäudeformen. Entlang der Zentralstrasse sind es die grossen Blöcke der Shopping-Malls und Hotels, die im Kontext hervortreten. Auch die relativ kleine Moschee beim Parlamentsgebäude gehört dazu. Sie ist

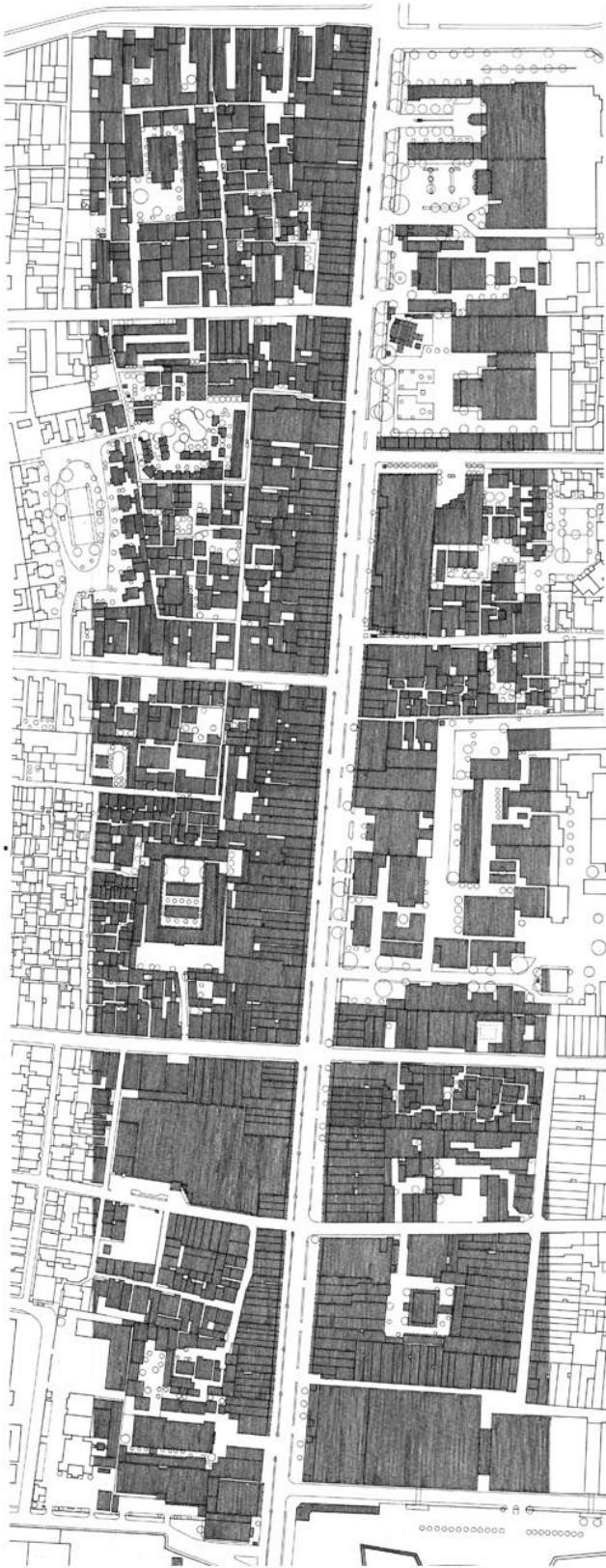


Abb. II.1:41
Massenplan

Mst. 1:5'000

Legende

- Baumasse
- Aussenraum



Abb. II.1:42
,Nolli'-plan

Mst. 1:5'000

Legende

- privat/halbprivat genutzte Baumasse
- öffentlich/halböffentlich genutzte Baumasse

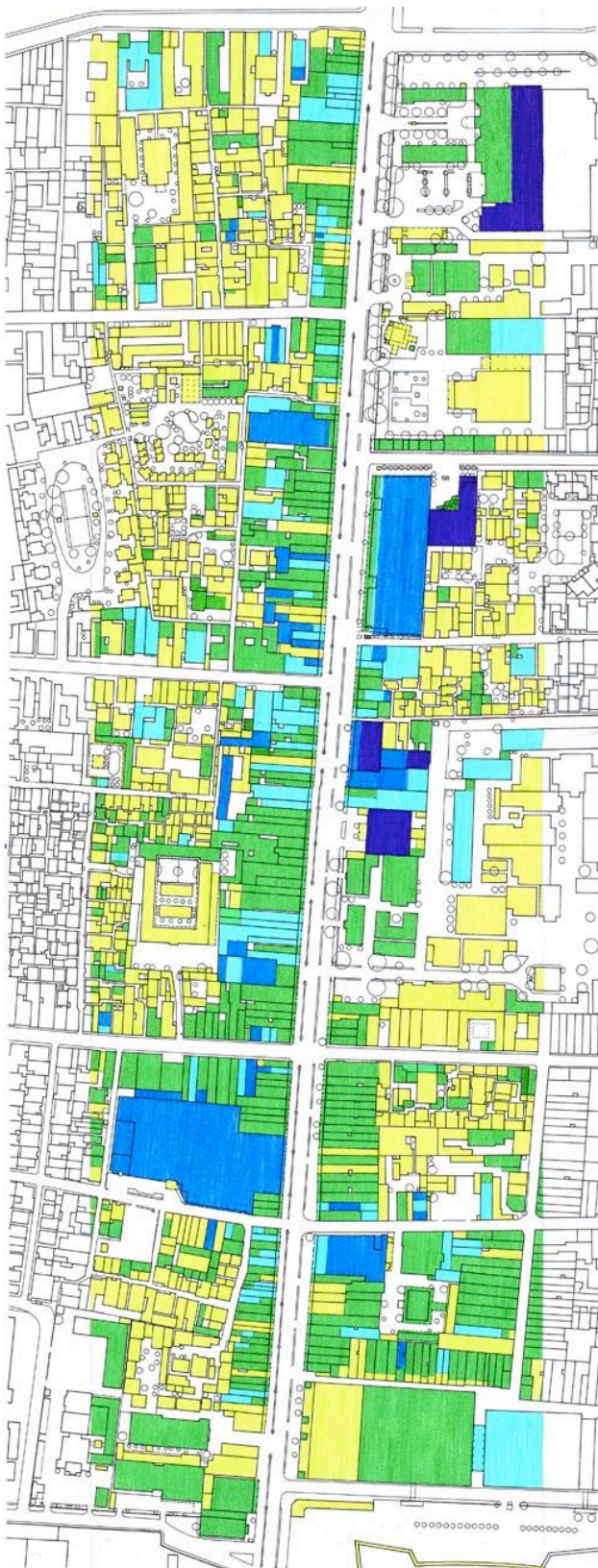


Abb. II.1:43
Geschosszahl

Mst. 1:5'000

Legende

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

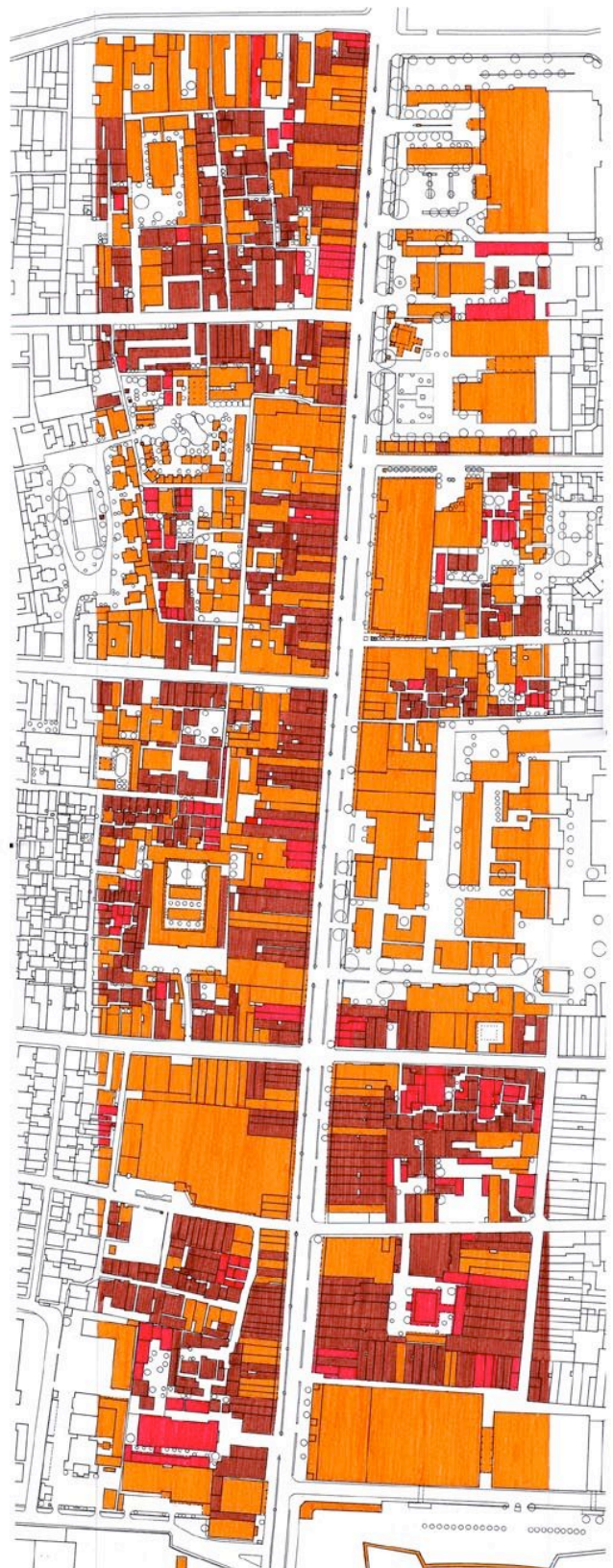


Abb. II.1:44
Zustand der Bausubstanz

Mst. 1:5'000

Legende

- gut ☺
- moderat ☹
- schlecht ☹

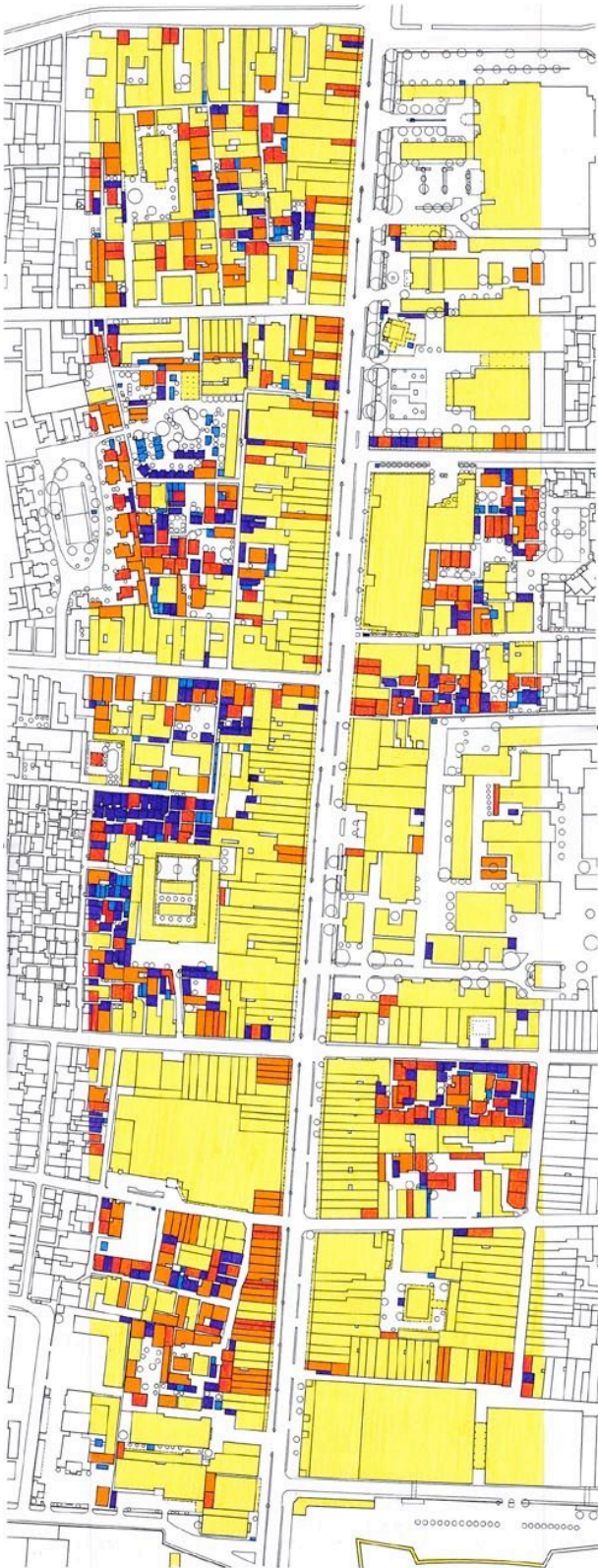


Abb. II.1:45
Gebäudegrößen

Mst. 1:5'000

Legende

- < 30 m²
- 30-60 m²
- 60-90 m²
- 90-120 m²
- > 120 m²

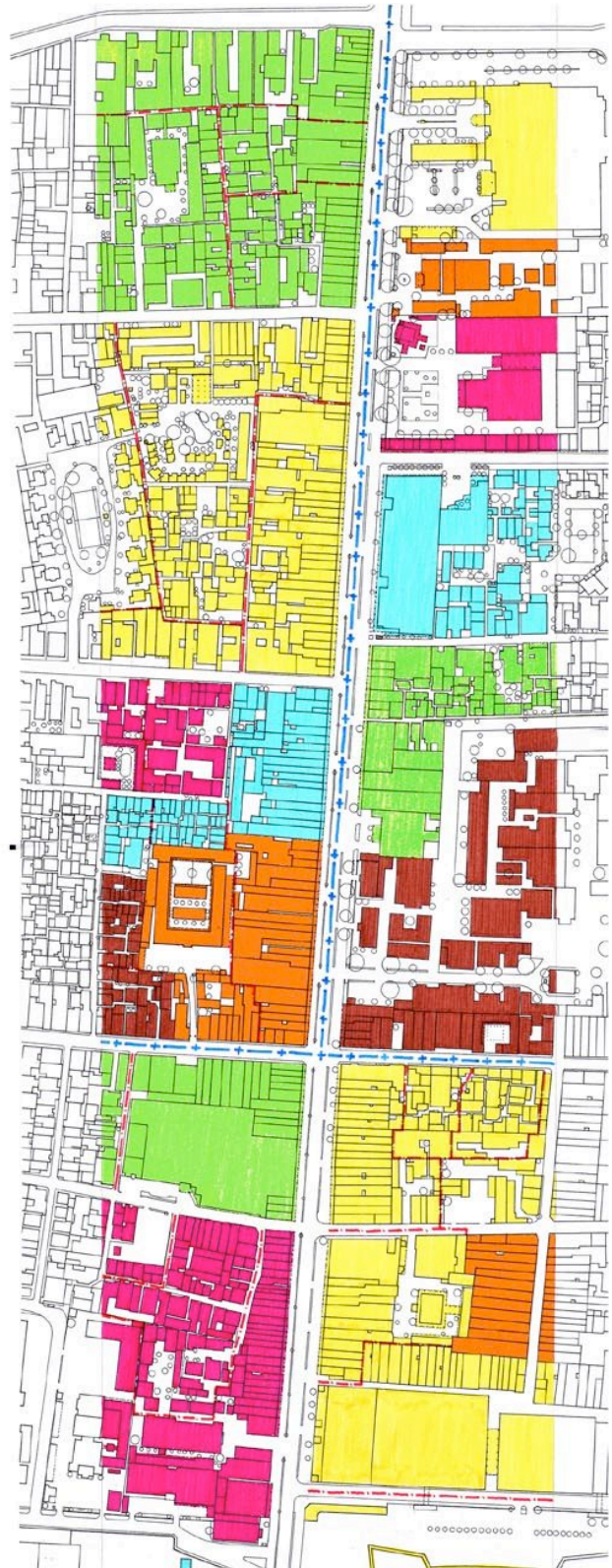


Abb. II.1:46
Administrative Einteilung

Mst. 1:5'000

Legende

- Distriktgrenze
- Farben RW-Einteilung
- RT-Grenzen



Abb. II.1:47
Freiflächen

Mst. 1:5'000

Legende

- Freiflächen
- Bäume/grosse Sträucher
- Wasser

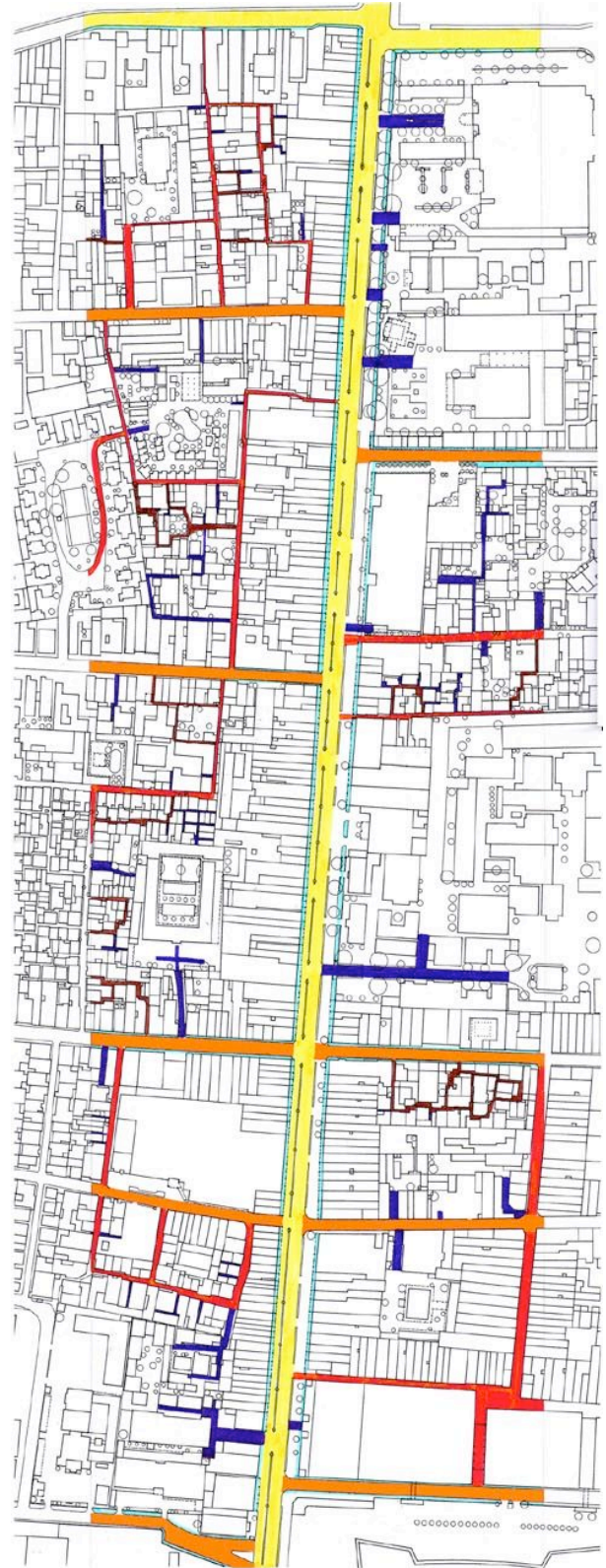


Abb. II.1:48
Erschliessung

Mst. 1:5'000

Legende

- Basiserschliessung
- Haupterschliessung
- Primärererschliessung
- Sekundärererschliessung
- Stichstrassen
- Gehbereich



Abb. II.1:49
Gebäude-
nutzungen

Mst. 1:5'000

Legende

- Wohnen
- Gewerbe/Verkauf
- Hotel/Gaststätte
- Regierung/Verwaltung
- Schule/Kindergarten
- religiöse Einrichtung
- öffentl. Einrichtung
- Museum

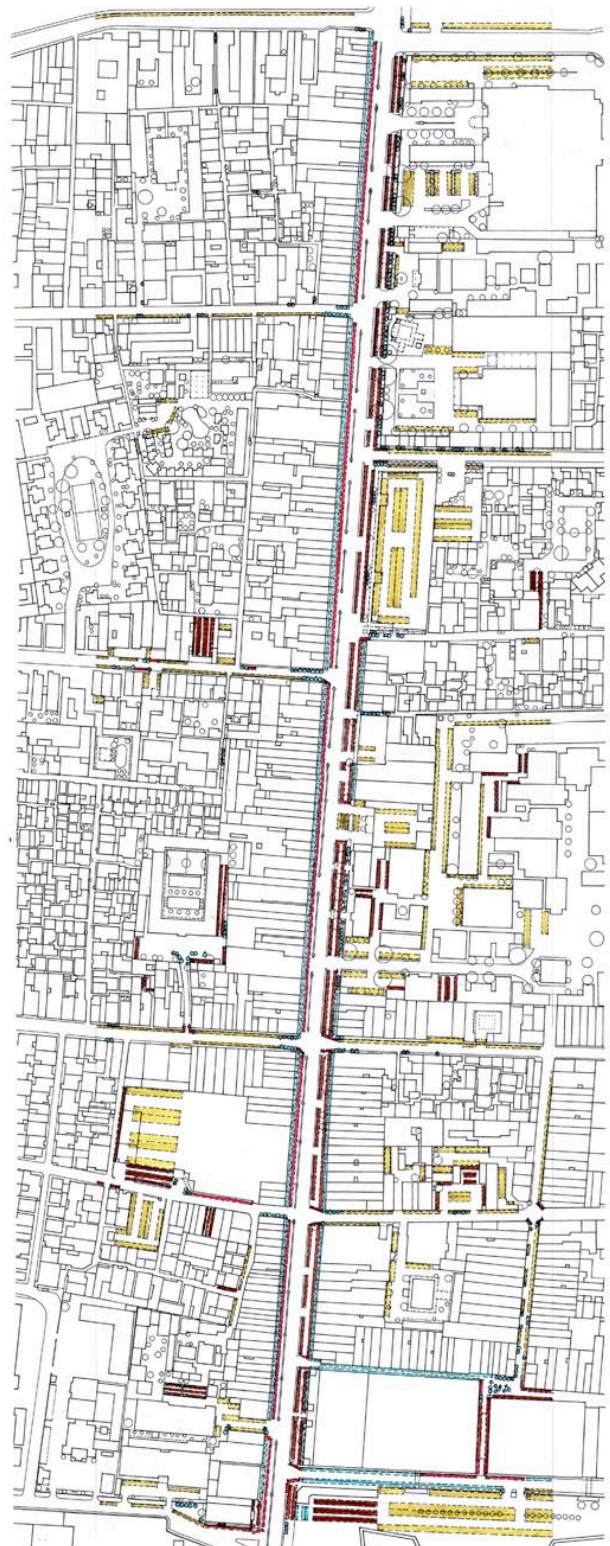


Abb. II.1:50
Informelle
Nutzung, Parken

Mst. 1:5'000

Legende

- Parken Autos
- Parken Motorräder
- Parken Fahrradtaxis
- inform. Verkauf (stationär)
- inform. Verkauf (temporär)

als einziges Gebäude nicht auf die Strassenflucht ausgerichtet, sondern in die rituell bedingte nordwestliche Richtung. Innerhalb der Quartiere sind die herausragenden Formen die grossen Gebäude der öffentlichen Verwaltungen und Schulen.

Das ganze Gebiet hat eine GRZ von insgesamt 0.65 mit einer GFZ von 1.3 (Tab. II.1:24). Somit ist es durchschnittlich genau zweigeschossig überbaut. Diese GRZ Grösse kommt aber im Quartier nur selten vor. Denn sie ist in erster Linie das Ergebnis von grossen baulichen Unterschieden: Während viele Grundstücke entlang der Zentralachse praktisch total überbaut sind, hat es auch Gebiete mit einer GRZ von 0.4. Auch die GFZ-Werte ergeben ein ähnliches Bild: Die 2-geschossigen Gebäude (Tab. II.1:27) machen flächenmässig (Abb. II.1:42) nur 39% aller Gebäude aus und werden von den mehrheitlich im Quartier innen liegenden eingeschossigen Bauten noch übertroffen (42%). Auf der anderen Seite gibt es eine flächenmässige Minderheit (19%) von 3- bis 8-geschossig bebauten Grundstücken, die eine GFZ bis zu 4.0 besitzen. Dazu gibt es deutliche Unterschiede entlang der grossen zentralen Achse. Während der westliche Gebäudezug eine ziemlich einheitliche, geschlossene Baustruktur zeigt, ist der östliche Teil heterogen und zum Teil räumlich sehr offen.

Auch der bautypologische Vergleich zeigt deutliche Unterschiede in seinen 3 Hauptgruppen (Abb. II.1:52):

- Die schmalen und tiefen Reihenbauten entlang der Strassen.
- Die kleinmassstäblichen Bauten. Ihr Längen-Breiten-Verhältnis unterscheidet sich oft nicht stark. In einigen Fällen sind sie auch zu kleinen Winkel- und Hofformen zusammengesetzt.
- Die grossen Blockbauten. Diese haben einen rechteckigen Grundriss oder sie folgen unregelmässigen Grundstücksgrenzen. Einige dieser Bauten sind auch als geschlossene Hofbauten (Malls) konzipiert.

Alle diese Unterschiede unterstreichen die Heterogenität des Gebietes. Es gibt aber auch einheitliche Charakteristiken (Abb. II.1:45). Die über 120 m² grossen Gebäude (37%) dominieren mit ihren Gebäudeflächen 79% der gesamten Baufläche des Gebietes. Gebäude unter 60 m² Grösse treten mit ihrem gesamten Flächenanteil von 6% nicht in Erscheinung. Auch die zahlenmässige (89%) und flächenmässige (81%) deutliche Dominanz von nur 1- bis 2-geschossigen Gebäuden erstaunt für ein Gebiet dieser Lage. Diese Werte werden tendenziell zugunsten der höheren Gebäude jedoch sinken.

II.1.3.5 Nutzungen der Gebäude, des öffentlichen Raumes sowie der Freiflächen

Das Gebiet ist nutzungsmässig in diverse Teile unterteilt, die nicht immer klar voneinander abgegrenzt sind (Abb. II.1:49):



Abb. II.1.51
Die 3 Bereiche der Gebietes

Jl. Malioboro-Gebiet
Westgebiet
Ostgebiet

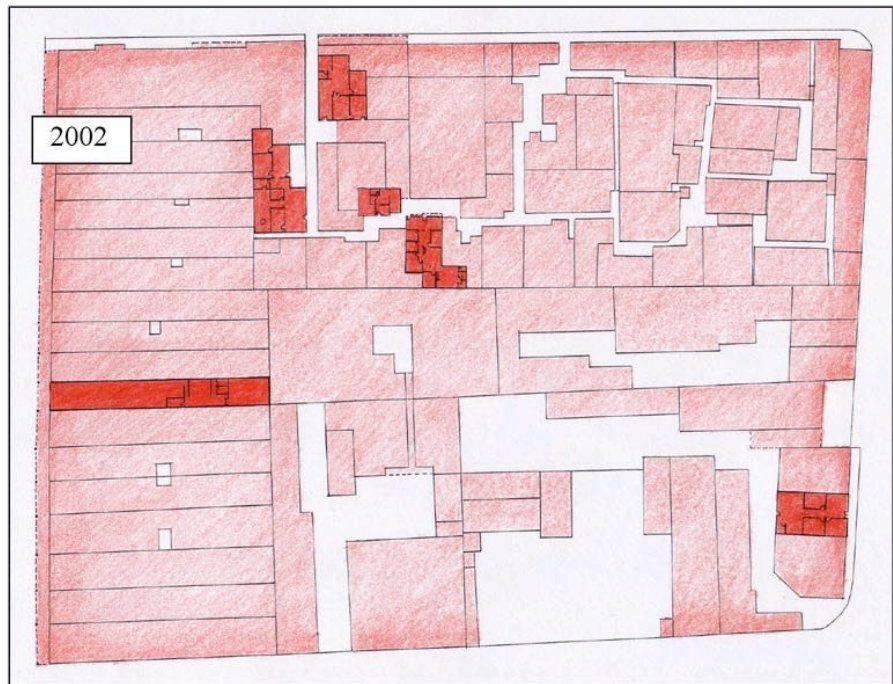
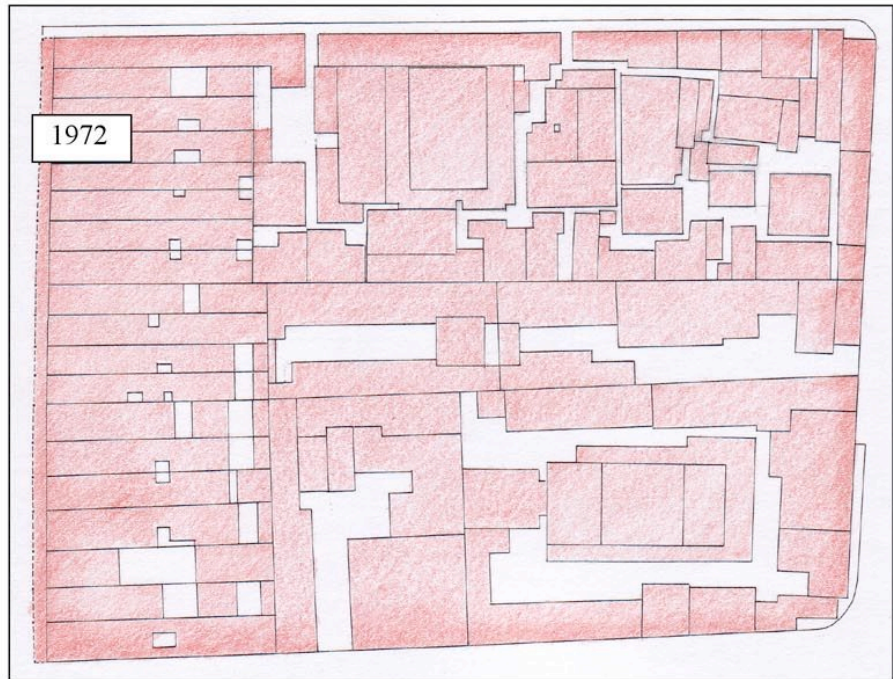
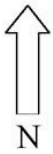


Abb. II.1:52
Teilgebiet mit
ausgewählten
Häuser-
grundrissen



0 40 m

- **Die Geschäftszonen:** Diese sind entlang der Zentrumsachse und den seitlichen Strassen (vor allem im südlichen Teil) zu finden. Dies sind die chinesischen Gebiete. Entlang der seitlichen Strassen werden die Häuser vorwiegend als Wohn- und Geschäftshäuser genutzt. Alle diese Gebiete sind mit einer Ausnahme⁴¹ autozugänglich.
- **Die Zonen der Hotel- und Gästehäuser:** Diese befinden sich vor allem in den nördlichen und zentralen Teilen. Die grösseren Hotels sind in Gebieten, die eine Autozugänglichkeit erlauben. Viele der kleineren Hotels und Gästehäuser sind nur über Fussgängerwege erreichbar.
- **Die Zonen der öffentlichen Verwaltungen:** Diese liegen im nord- und zentralöstlichen und im südwestlichen Teil. Sie sind als Teilgebiete durch Mauern klar umgrenzt.
- **Die Wohnzonen (Kampungs):** Diese gibt es vorwiegend in den zentralen und südlichen Teilen ausserhalb der zentralen Achse. Vor allem auf der westlichen Seite gibt es noch typische Kumpungsgebiete.
- **Kleine spezielle Zonen:** Diese sind über das ganze Gebiet verteilte, öffentliche Flächen für Schulen und religiöse Bauten.

Im ganzen Gebiet werden 434 Gebäude (37%) mit einer Fläche von 2.8 ha (13%) ausschliesslich privat genutzt (Tab. II.1:30). Nur 40 Gebäude (3%) mit einer Fläche von 0.8 ha (4%) dienen ausschliesslich einer öffentlichen Nutzung. Verglichen mit den effektiv genutzten öffentlichen und halböffentlichen Gebäudeflächen ergibt sich jedoch ein anderes Bild (Tab. II.1:31): 640 Gebäude (oder Teile davon) werden so genutzt. Dies entspricht anzahlmässig 54% und flächenmässig 57% des gesamten bebauten Gebietes. Dazu gibt es relativ wenig Gebäude, die gemischt genutzt werden (Tab. II.1:32). Dies unterstreicht die deutliche Ausrichtung der Bebauungen auf spezifische Funktionen in diesem Gebiet.

Der vorhandene Freiflächenanteil von 20% ist für ein Gebiet dieser Lage ansprechend (Abb. II.1:47). Zahlenmässig sind die privaten Freiflächen in der deutlichen Mehrheit (85%), flächenmässig jedoch in der Minderheit (42%). Zudem sind die meisten öffentlichen Freiflächen sehr ungleichmässig verteilt und zum Teil für die allgemeine Öffentlichkeit nicht direkt nutzbar. Sie dienen nur der visuellen Repräsentation öffentlicher Institutionen und sind meistens abgesperrt. Die öffentlichen Aktivitäten finden daher vielfach nur in den Erschliessungsflächen statt. Dort werden (ursprünglich den Fussgängern vorbehalten) Flächen für andere Tätigkeiten ausgesondert und umfunktioniert. Dies gilt besonders für die Arkaden und Gehsteige beidseitig entlang der Zentralachse, die praktisch vollständig vom informellen Handel und den mobilen Verpflegungsstätten belegt sind. Diese Flächen werden auf einem gut florieren-

⁴¹ Nördlich entlang des grossen Basars wird ein Strassenabschnitt als Marktgasse genutzt und ist nur für Fussänger erreichbar.



Abb.II.1:53 Impressionen aus dem Malioborogebiet

den Schwarz- und Graumarkt teuer vermietet oder verkauft.⁴² Nirgendwo in der Stadt gibt es einen informellen Markt dieser Grösse und Frequenz. Alle nutzbaren Flächen (Abb. II.1:50) werden intensiv und oft von mehreren Anbieter gleichzeitig oder nacheinander zu klar festgesetzten Zeiten genutzt (Tab. II.1:37).

Die Begrünung im ganzen Gebiet ist sehr unterschiedlich (Abb. II.1:47). Im nördlichen und zentralen Bereich gibt es Gebiete mit gutem Baumbestand und mit zum Teil grossen Bäumen. Der Grund dafür sind die dort vorhandenen Hotelanlagen und öffentlichen Verwaltungsbauten. Im südlichen Bereich gibt es nur an einigen seltenen Stellen Bäume und alle mit nur kleinem Durchmesser. Die Begrünung hat daher insgesamt nur einen Flächenanteil von 3.5% zur Landfläche. Dieser Wert ist für ein tropisches Gebiet in dieser öffentlichen Lage völlig ungenügend. Dies trägt dazu bei, dass das Gebiet an seinen öffentlich genutzten Stellen nicht nur als lärmig und stinkend, sondern (abgesehen von den beliebten Arkaden) auch als stickig gilt, und die Leute sich daher vor allem in den klimatisierten Innenräumen der Geschäfte aufhalten.

II.1.3.6 Zustand und Erneuerung

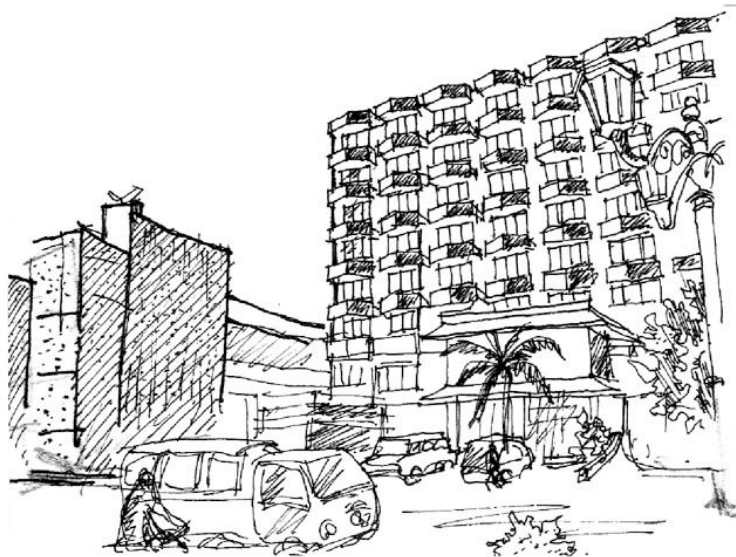
Der bauliche Zustand des Gebiets ist unterschiedlich (Abb. II.1:44). Alle grossen Hotels, Geschäftshäuser und öffentlichen Verwaltungsbauten sind in einem guten baulichen Zustand. Dies drückt sich auch flächenmässig aus: Die 435 Gebäude (37%) in gutem Zustand entsprechen einem Flächenanteil von 59% gegenüber der gesamten bebauten Fläche (Tab. II.1:29). Viele der kleinen Geschäftshäuser und die Bauten in den Wohngebieten sind jedoch in einem moderaten bis schlechten Zustand. Denn infolge ihrer strategischen Lage können trotzdem gute Erträge damit erzielt werden. In einigen schlecht erhaltenen Gebieten ist zudem spürbar, dass infolge der Entwicklung im Quartier keine Investitionen mehr in die vorhandene Baumasse gemacht werden. Eine abwartende Haltung herrscht dort vor. Die widersprüchlichen Entwicklungspläne und unklare Haltung seitens der Stadtbehörden, Politiker und Investoren unterstützen diese Tendenz.⁴³

Im Zustandsvergleich der Bausubstanz zwischen der chinesischen Bebauung und den dahinter liegenden javanischen Kampungüberbauungen sind keine anteilmässigen Unterschiede feststellbar. Diese Tatsache überrascht, erklärt sich aber einerseits durch die beiderseits intensiv genutzten Häuser, andererseits durch die sinkende Attraktivität der Wohnlage für besser gestellte jüngere Eigenbenutzer. Diese ziehen es zunehmend vor, in ruhigere, frei autozugängliche Vorortsgebiete umzuziehen. Daher wohnen zunehmend ältere Eigentumsbesitzer in diesem Gebiet.⁴⁴ Der vorhandene (für indonesisch städtische Verhältnisse überdurchschnitt-

⁴² Es werden den Betroffenen sogar ‚Urkunden‘ für Besitzrechte von Gehsteigabschnitten verkauft. Diese werden dann wiederum gewinnbringend (manchmal nur Anrechte für bestimmte Stunden) an verschiedene Dritte weiter veräussert.

⁴³ Für eine Diskussion dieser Thematik siehe: I.2.2.4

⁴⁴ Gemäss der Umfrage wollen 36% (vor allem jüngere) Bewohner aus dem Quartier wegziehen.

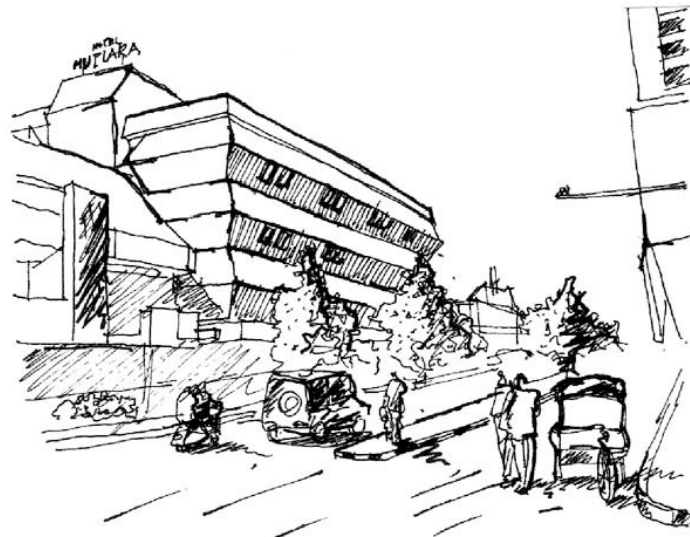


Hotel
Mutiara II

Dem Block mit den Hotelzimmern fehlt ein gut vorgelagerter halböffentlicher Bau, der mit Gaststätte und Lobby besser auf die Basarstrasse Bezug nimmt

Abb. II.1:54

Baumassen an der Malioboro-Strasse, die in dieser Basarstrasse als Fremdkörper wirken



Hotel
Mutiara I

Dieser Block mit Hotelzimmern fällt sowohl visuell und strukturell völlig aus dem Rahmen seiner Umgebung



Shopping-Mall
Matahari

Hier wurde wenigstens versucht, die grosse Baumasse der Mall visuell dem Bild der Basarstrasse anzupassen (Vorbauten). In funktioneller Hinsicht wurde dies leider unterlassen (Die Vorbauten sind reine Attrappen).

lich hohe) 32%-ige Anteil der über 40-Jährigen im Gebiet unterstreicht diese Entwicklung (Tab. II.1:22). Auch fällt auf, dass bei der Umfrage nur 18% der Befragten die Verbesserung der Bausubstanz als wichtigste Quartierverbesserung erachten (Tab. II.1:23). Dies zeigt, dass im Gebiet andere, vordringlichere Probleme zu lösen sind.

II.1.3.7 Symbolischer Gehalt und Immobilienmarkt

Das chinesische Gebiet entlang der zentralen Nord-Süd-Achse hat bis heute seine Identität bewahrt, auch wenn die symbolische Bedeutung in den Hintergrund der Vorstellungen gerückt ist. Die Basarstrasse ist weiterhin über die nationalen Grenzen hinaus bekannt und ein wichtiges touristisches Besuchsziel. Allerdings ist diese Bedeutung sinkend. Denn die vorhandene Verkehrssituation wird zunehmend als unzumutbar empfunden. Eine sichere und ruhige Fussgängerüberquerung der zentralen Strasse ist nicht mehr möglich. Viel Lärm und Abgase machen ein Bummeln im Basar abtossend. Dazu kommt, dass zunehmend baustrukturelle Veränderungen die Identität des Quartiers schwächen (Abb. II.1:53). Grosse Blocks und nach globalen Mustern gebaute Malls verändern zunehmend den Strassenbezug des Marktes. Der direkte Bezug von Handel innerhalb und ausserhalb der Gebäude schwindet. An einigen Stellen ist bereits der Strassenhandel innerhalb der Arkaden verboten. Treppen und zentrale Eingänge schaffen zusätzliche Schwellen für die - für eine Basarstrasse sehr wichtigen - Innen- und Aussenbezüge. Dazu hat die unüberschaubare Reklameflut das Gesicht der Strasse völlig verändert. Der architektonische Ausdruck eines traditionellen Chinesenviertels schwindet.

Trotz dieser Situation sind die Grundstückspreise für indonesische Verhältnisse⁴⁵ weiterhin hoch und deutlich abgestuft (Tab. II.1:25). Dabei halbieren sich die Abstufungen der Bodenpreise überraschend genau zu 100, 50, 25,⁴⁶ und 12.5% gemäss den im Gebiet vorhandenen Strassenhierarchien⁴⁷. Daher gibt es für baulich aneinander grenzende Grundstücke, die aber lagemässig eine extrem hierarchische Ausrichtung haben, Marktwertunterschiede von bis zu 800%. Diese Unterschiede sind aber nur dann so deutlich, wenn städtebaulich klar ist, dass diese angrenzenden Grundstücke nicht zugunsten der teuren Parzelle ‚gleichgeschaltet‘ werden können. Das heisst konkret: Nur dort, wo diese gegensätzliche Ausrichtungen nicht funktional verändert werden kann, behalten die Bodenpreise diese grossen Wertunterschiede. Dazu kommt noch der Umstand, wie gross die jeweiligen zusammenhängenden Grundstücke sind: für grössere Flächen werden bis 200% mehr geboten. Diese funktionalen Trennungen sind aber nicht überall so deutlich. So ist der Verdrängungsmechanismus weiterhin spürbar. Darunter haben vor allem die Kampungs zu leiden, die in einigen Gebieten bereits zu grossen Teilen verschwunden sind.

⁴⁵ Nur in den metropolitanen Städten Indonesiens sind diese noch deutlich höher.

⁴⁶ Wo die primären Quartiererschliessungen keinen Autozugang zulassen, liegen die Werte ebenfalls bei 12.5%.

⁴⁷ Gebiete mit Stichstrassenzugang haben unterschiedliche Werte je nach Lage und Grösse des Zuganges.

II.1.3.8 Potential und Probleme

Die grosse Heterogenität des Gebietes ist sein grosses Potential und zugleich seine Schwäche. Das ganze Gebiet ist eine bunte Vielfalt von Gebäuden und städtischem Leben, in dem viele Gegensätze Platz finden. Dies fasziniert und verwirrt vor allem auch viele Touristen: Vom ärmlichen Kleinstterritorium bis hin zum prominenten Parlamentsgebäude, geschichtsträchtigen Kolonialbau und 5-Stern-Hotel ist alles da. Das alles überragende Element sind aber die Verkaufsflächen. Der Markt ist in vielerlei Form und Grösse allgegenwärtig. Dazu gehören die vielen formellen und informellen Dienstleistungsstätten. Der vorhandene städtische Raum bietet Platz für vieles. Das meiste geschieht gleichzeitig oder auch gestaffelt gemäss informellen Regelungen. Es ist nicht nur der Treffpunkt für Touristen, sondern vor allem auch der einheimischen Stadtbevölkerung. Nirgendwo in der Stadt ist der Eindruck von pulsierendem, städtischen Leben und vielfältiger Urbanität auf so kleinem Gebiet intensiv positiv und negativ erlebbar.

Die Probleme sind allerdings auch vielfältig. Gemäss der Umfrage stehen infrastrukturelle (61%) und verkehrstechnische (33%) Probleme im Vordergrund (Tab. II.1:23). Vor allem die technischen Infrastrukturen leiden durch den Verdrängungsmechanismus, indem die sozial und finanziell schwächeren Benutzerschichten benachteiligt werden⁴⁸. Die intensiv und oftmals einseitig genutzten einzelnen Grundstücke verursachen einen Umlagerungsprozess von neuen Problemen auf die ‚hinter‘ ihnen liegenden Gebiete. Am deutlichsten kommt dies in der Verkehrsproblematik zum Ausdruck: Stark frequentierte Gebiete haben nicht genügend Zugangswege und Flächen zum Parken. Das heisst, viele der grossen Gebäudekomplexe sind gemäss den vorhandenen Infrastrukturen und Verkehrsproblematik überdimensioniert.

Ein integraler städtebaulicher Ansatz zur Lösung dieser einseitig intensiven Benutzung des Bodens und Raumes fehlt in der Praxis. Daher haben einflussreiche Investoren die Möglichkeit, einseitig zu ihren Gunsten ausgelegte Regelungen auszuhandeln. Diese erarbeiten sie meistens auch noch eigenhändig. Den Stadtplanungsbehörden ist das Problem bekannt. Sie haben daher ein städtebauliches Konzept und eine damit verbundene Strategie der Umsetzung⁴⁹ erarbeitet. Dieses stiess jedoch trotz einer transparenten Informationspolitik auf viel Unverständnis, Misstrauen und Kritik bei Anwohnern, Fachleuten und Politiker. Zur Zeit sieht es danach aus, dass die Vorschläge in der darin enthaltenen Form so nicht umsetzbar sind. Damit steigt die Gefahr weiter, dass in diesem heterogenen Gebiet Zerfallserscheinungen einsetzen könnten, indem die fortschreitenden einseitigen Entwicklungen das ganze Gebiet städtebaulich ‚ersticken‘.

⁴⁸ Als Beispiel die Wasserversorgung, die sich immer aufwendiger und teurer gestaltet, so dass sich die finanzschwächeren Bevölkerungsschichten diese nicht mehr leisten können.

⁴⁹ Dieses ist mit der fachlichen und finanziellen Mithilfe des DEZA Schweiz im Rahmen eines übergeordneten regionalen Entwicklungsprojektes entstanden. Im Zentrum steht die Bemühung, die ganze Zentrumsachse nur noch als Fussgängerzone auszubilden. Siehe: YUIMS. op.cit.