

Verdichtungsprobleme : kommerzielle innerstädtische Verdichtung am Beispiel Tokio und Osaka = La densité commerciale à l'exemple de Tokio Osaka = Commercial densifications as in Tokio Osaka

Autor(en): **Speidel, Manfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **29 (1975)**

Heft 3: **Japan = Japon = Japan**

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-335180>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

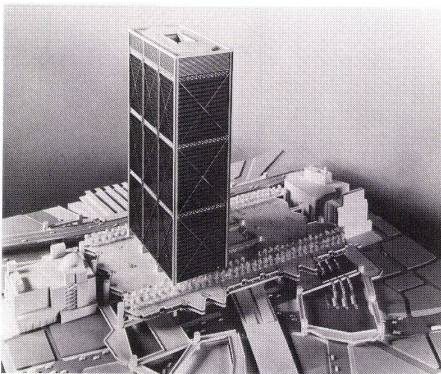
Verdichtungsprobleme

Manfred Speidel, Tokio

Kommerzielle innerstädtische Verdichtung am Beispiel Tokio und Osaka

La densité commercial à l'exemple de Tokio Osaka

Commercial densifications as in Tokio Osaka



1 Entwurf für die Überbauung des Shibuya-Bahnhofs, Tokio.

Projet pour le complexe de la gare Shibuya, Tokio.
Design for the Shibuya Station complex, Tokyo.

2 Gesamtentwicklungsplan Shibuya.

Plan général de développement pour le complexe Shibuya.

General development plan for the Shibuya complex.

1 Shibuya-Bahnhof / Gare Shibuya / Shibuya Station

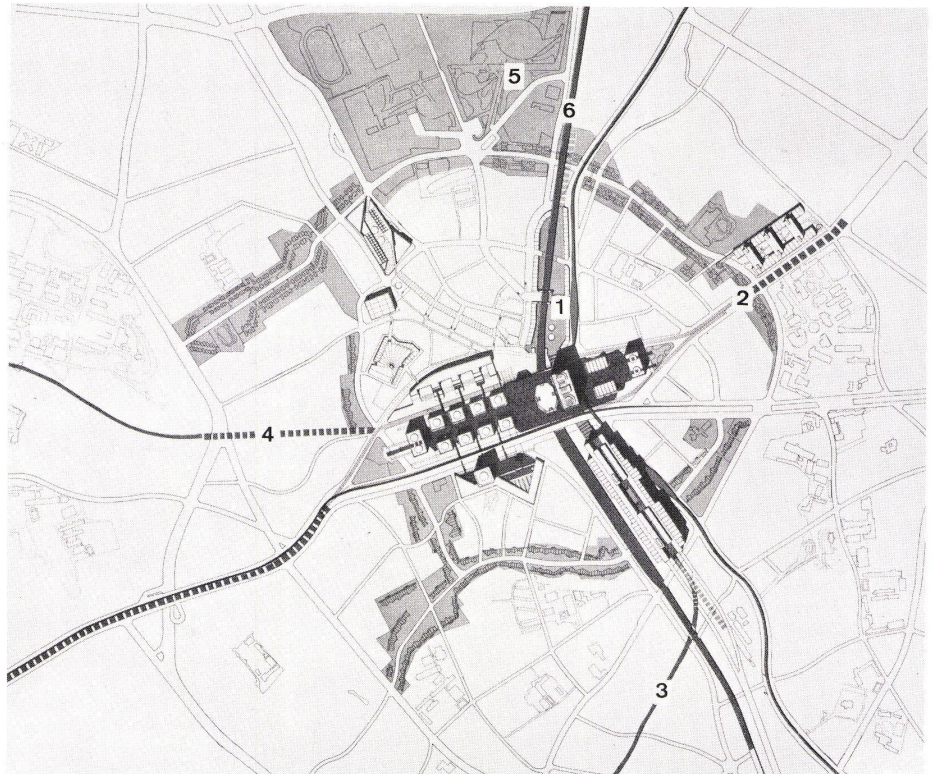
2 U-Bahn / Métro / Underground

3 Tokio-Linie / Ligne de Tokio / Tokyo line

4 Keio-Linie / Ligne de Keio / Keio line

5 Olympische Sporthallen / Halles omnisport olympiques / Olympic arenas

6 Yamanote-Linie / Ligne de Yamanote / Yamanote line



Tokio ist eine mechanisierte Stadt. Die Mechanisierung bestimmt den Raum: Bahnen für Autos und elektrische Schienenfahrzeuge über und unter der Erde. Die Mechanisierung ist linear. Die dreidimensionale Hierarchie städtischen Raumes ist sozusagen geronnen in Linien und Kreuzungsknoten. Tokio ist in ununterbrochener Bewegung. Es gibt kein Halten, kein Verweilen. Tokio ist eine Stadt der jungen Leute, eine Arbeits- und Warenwelt. Der Mangel an privatem Raum erhält die vielen Cafés, Bars und Restaurants am Leben. Sie sind die Wohnräume und Treffpunkte dieser jungen Leute einer am Konsum sich vergnügenden Gesellschaft. Auch wenn sie Väter und Mütter geworden sind, sind sie nicht zu Hause.

Architektonisch wird diese mechanisierte Stadt von Ingenieuren und Innenraumgestaltern bestimmt.

Tokio hat heute eine Gesamtbevölkerung von etwa 11,6 Millionen Einwohnern auf einer Gesamtfläche von etwas mehr als 1000 km², also 10% der Gesamtbevölkerung Japans. Auf die 23 inneren Stadtbezirke entfallen 8,84 Millionen (1970). Die Tendenz, in die Außenbezirke zu ziehen, hält an, so daß die Tagesbevölkerung innerhalb der 23 Stadtbezirke 1970 12,65 Millionen war mit besonderer Konzentration in den Büro- und Ge-

schäftsvierteln des zentralen Tokio, in den Chiyoda- und Chuo-Bezirken, wo die Tagesbevölkerung ungefähr doppelt so hoch ist als die Einwohnerzahl. Städte um Tokio, von deren arbeitenden Bevölkerung mehr als 40% in Tokio arbeiten, liegen bereits in einem Abstand von 40 km vom Zentrum Tokios; von Städten mit 60 bis 70 km Abstand kommen noch 10% der arbeitenden Bevölkerung nach Tokio.

Die Bevölkerungsdichte innerhalb der 23 Stadtbezirke Tokios beträgt etwa 160 Personen pro ha. Das ist sehr viel weniger als die des Handwerker- und Händlergebietes des alten Edo (der Name der Stadt Tokio vor der Meiji-Restauration) im 19. Jahrhundert, das eine Dichte von 670 Personen/ha hatte auf einem Gebiet von 9 km². Die Samuraigebiete wiesen etwa dieselbe Dichte auf wie das heutige Tokio. Großstädte in Südost-Asien haben Dichten von 600 bis 1000 Personen/ha, aber das sind, ähnlich dem alten Edo, Gebiete mit zweigeschossigen Holzbauten. In diesen hochverdichteten Gebieten gibt es so gut wie keine Maschinen (z. B. Autos), und die Einwohner, besonders die Frauen, verbringen den größten Teil des Tages zu Hause.

Die Einführung maschineller Einrichtungen des Verkehrs bewirkt offenbar nicht eine

größere Verdichtung, sondern eine Verkleinerung des Raum-Zeit-Verhältnisses. In einer mechanisierten Stadt wie Tokio heißt das, daß bestimmte Dichten nicht überschritten werden, diese aber über eine größere Fläche des Stadtgebietes verteilt werden können. Die Verkleinerung des subjektiven (zeitlichen) Raumes durch mechanischen Verkehr und die Kanalisierung dieses Verkehrs (je spezifischer und je schneller, desto linearer) bewirkt nun das andere Phänomen: ungeheure punkt- oder streckenförmige Verdichtungen sich bewegender Menschenströme an den Kreuzungspunkten der verschiedenartigen Verkehrsmittel: also künstlich erzeugte, temporäre Verdichtungen. In Tokio schließen an die nationale Ringbahn, die Yamanote-Linie, fingerförmig die Privatbahnen an, die die Außenbezirke erschließen, und zwar in Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro und Tokio. Zudem kreuzen jeden dieser Punkte auch noch U-Bahnstationen.

Diese Stellen bieten eine große Chance für einen Markt. Es sind nicht die zur Beschaulichkeit und Muße auffordernden Plätze, sondern die unterirdischen Durchgangspassagen zwischen den Bahnhöfen der verschiedenen Verkehrsunternehmen und zwischen Bahnhöfen und den Bürohausvierteln, die zu Einkaufszentren ausgebaut wurden.

Der Typ dieser unterirdischen Einkaufsstraßen wurde an den Prestige-Bürohäusern des Marunouchi-Viertels am Zentralbahnhof Tokio entwickelt: in den Obergeschossen Mietbüroflächen, im Erdgeschoß Banken, teure Läden, im 1. Untergeschoß Läden und kleine Restaurants für die Versorgung der Angestellten und im 2. Untergeschoß Parkplätze. Mit dem Ausbau des U-Bahn-Netzes wurden die Untergeschosse mit den U-Bahn-Stationen verbunden.

An den großen Subzentren, die am Yamanotering liegen, wurden über den Bahnhofszugängen Warenhäuser und unter den Bahnhofsvorplätzen, die als Busstationen dienen, Läden und Restaurants auf der Ebene der Zugänge zu den Bahnsteigen und im 2. Untergeschoß Parkplätze eingerichtet. Diese Projekte unternahmen entweder die Privatbahnen und entwickelten dabei ihre eigenen Warenhausunternehmen (Seibu in Ikebukuro, Odakyu und Keio in Shinjuku, Tokyu in Shibuya), oder es wurden eigene unabhängige Unternehmen gegründet, die Ladenflächen an kleine Subunternehmer vermieten, wie im Falle der meisten Bahnhöfe der japanischen Nationalbahn.

Von den 800 000 Fahrgästen, die täglich den Zentralbahnhof Tokio passieren, durchqueren immerhin die Hälfte das unterirdische Ladenzentrum Yaesu. Durch Shinjuku passieren täglich ca. 1 Million.

Ein anderer Ansatzpunkt für eine Ausnutzung des Volumens bei notwendig gewordenen, aber das Stadtbild empfindlich zerstörenden Einrichtungen sind die Hochbahnen. Das älteste Beispiel in Tokio ist der Ausbau der Yamanote-Stadt-Ringbahn bereits vor dem Zweiten Weltkrieg. In großen Abschnitten ist

diese hochgelegte Bahn mit Restaurants und Marktbuden ausgebaut (besonders zwischen Shimbashi und Ueno). Dieselbe Idee wurde verfolgt beim Bau des ersten Abschnittes der Tokio-Stadtautobahn an der Ginza (um 1959/60).

Charakteristisch für dieses Projekt wie auch für das oben erwähnte unterirdische Einkaufszentrum am Bahnhof Tokio ist, daß eine als notwendig angesehene Einrichtung (im ersten Falle eine Hochstraße, im zweiten öffentliche Parkplätze) dadurch finanziert wurde, daß kommerzielle Einrichtungen in Form von Mietflächen für Läden und zum Teil auch Büros in das Projekt eingebaut wurden. Dazu wurde jeweils eigens eine Firma gegründet, an deren Aktien sich sowohl die Stadt wie auch die Staatsbahn oder Privatunternehmen beteiligen konnten.

Auch die Stadt Osaka hat an besonders dichten Stellen zwischen Bahnstationen und Bürovierteln unterirdische Stadtteile gebaut. Dort versucht man durch romantische Namen und unterirdische Plätze mit Attraktionen die Leute zum Aufenthalt zu bewegen. Im 2. Untergeschoß des Umeda-Bahnhofes der Hankyu-Linie fließt ein Bach zu einem Teich, um den sich Cafés gruppieren; in der »Regenbogenstadt« im Süden Osakas gibt es im Untergrund drei »städtische« Plätze: den Platz des Lichts mit wechselnden Beleuchtungseffekten, den Platz des Wassers mit Wasserspielen und den Platz des Grüns mit Palmen und anderen echten Pflanzen. Nur Platz nehmen soll man nicht dort, sondern in den umliegenden Cafés. Die baupolizeilichen Vorschriften für diese Unterwelt verbietet demgemäß ein Ansammeln und einen langdauernden Aufenthalt von größeren Menschengruppen.

In der mechanisierten, künstlich verdichteten Stadt, deren Ziel und Sein Bewegung ist, bleibt schließlich auch der Fußgänger mobilisiert: auf den Plätzen über der Erde wird er von den Bussen und den Autos an den Rand gedrängt, und unter der Erde darf er sich laut Gesetz nicht beliebig lang und nicht in beliebiger Zahl verweilen. Aber zwischen den mechanisierten Strecken und den durch die Mechanisierung erzwungenen Durchgangswegen gibt es noch die Inseln von zweigeschossigen hölzernen Buden in hoher Verdichtung. Merkwürdigerweise kann man in der Enge besser verweilen als auf den weiten Plätzen; oder wie Professor Tonuma festgestellt hat: »Es erscheint, als ob hohe Bevölkerungsdichte und geringe Mobilität zusammengehen!.«

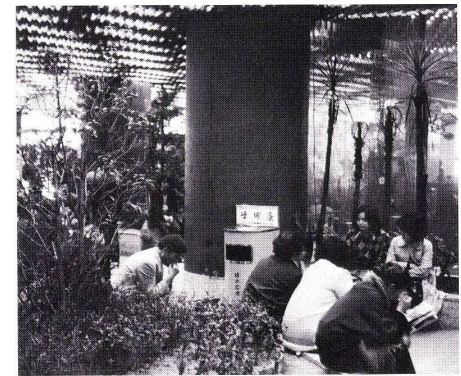
¹ Dieses Zitat und einige Daten zu Dichten in Tokio entstammen dem Artikel »The Restructuring of Tokio: The Case for Dismembering the Giant Metropolis« von Koichi Tonuma, Associate Professor der Architektur an der Waseda-Universität, Tokio.



3



4



5

3, 4
Sukiyabashi Center, Tokio (siehe Abb. 11).
Centre Sukiyabashi, Tokio (voir vue 11).
Sukiyabashi Center, Tokyo (cf. Fig. 11).

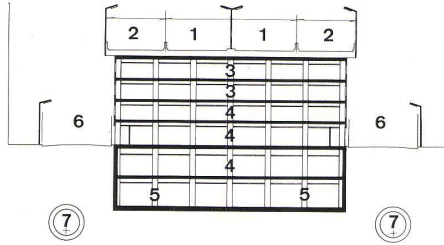
3
Ausgang mit kleinem Platz.
Sortie sur une petite place.
Exit with small square.

4
Buchpromenade im 1. Untergeschoß mit Restaurants.
Promenade des »libraires« au 1er sous-sol avec restaurants.
Booksellers' promenade at 1st basement level with restaurants.

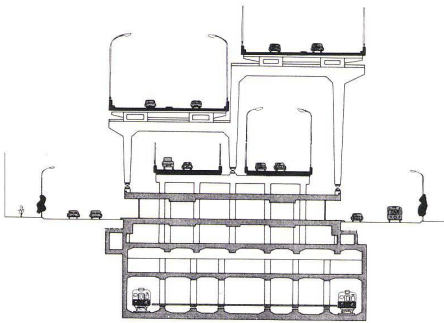
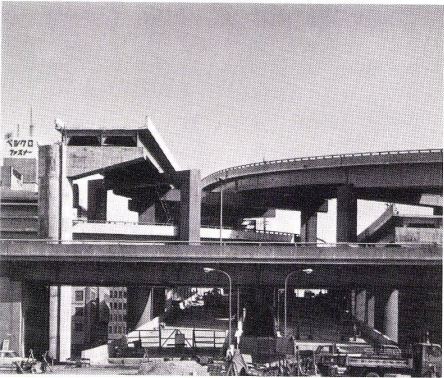
5
Platz des Grüns, Minami-Einkaufszentrum, Osaka. Anlage unter Stadtautobahn und Hauptstraße als Verbindung dreier U-Bahn-Stationen. 310 Läden und Restaurants, tägliche Frequenz 500 000 Personen.

Place de »la verdure«, centre d'achats Minami, Osaka. Ensemble situé sous l'autoroute urbaine et la rue principale et formant liaison entre trois stations de métro. 310 magasins et restaurants, fréquentation quotidienne 500 000 personnes.

Green square, Minami shopping center, Osaka. Complex beneath urban highway and main highway constituting a connection among three Underground stations. 310 shops and restaurants, frequented daily by 500,000 people.



Chikko-Fukae-Linie und Senba-Center-Gebäude, Osaka



Der zentrale Ost-West-Stadtautobahnabschnitt, der den Hafen Osaka mit dem Industriegebiet im Osten verbindet, überquert das Großhandelsgebiet Senba in der Nähe des Stadtzentrums. Eine Baublocktiefe von ca. 80 m mußte für den Bau dieses Abschnittes abgebrochen werden. Als Ersatz für die verlorenen Nutzflächen wurde die neue Straße so hoch gelegt, daß auf eine Strecke von 930 Metern 10 zwei- bis viergeschossige Bauten mit einer Breite von 42 m erstellt werden konnten. Außer der Schnellstraße mit 6 Spuren wurden zwei dreispurige Stadtstraßen über die Bauten geführt. Unter der Hochstraße und dem Gebäude läuft parallel die U-Bahn Nr. 4 (Ost-West-Richtung), und in Nord-Süd-Richtung wird dieser Abschnitt von den U-Bahnen Nr. 1 und 6 gekreuzt.

EG, 1. OG, 1.+2. UG: Räume für den Textilgroßhandel, Läden und Restaurants: 55 600 m²
 2.+3. OG: Büroflächen: 16 200 m²
 2. UG: Parkplätze: 12 500 m² (430 Wagen), elektrische Einrichtungen und Maschinen
 Öffentlicher Raum (Zugänge und Passagen zu U-Bahn usw.): 79 000 m²
 Gesamtkosten ca. 100 Millionen US-\$, davon Grunderwerb 55%
 Bauzeit 1967–1970

6–10
 Chikko-Fukae-Linie, Osaka.
 Ligne Chikko-Fukae, Osaka.
 Chikko-Fukae line, Osaka.

6
 Gebäudenutzung unter der Hochstraße.
 Utilisation des bâtiments sous la voie surélevée.
 Building utilization beneath the elevated roadway.

7
 Querschnitt.
 Coupe transversale.

7
 Cross-section.
 1 Schnellstraße mit 2x3 Spuren / Axe rapide à 2 et 3 voies / Express highway with 2 and 3 lanes
 2 Stadtstraße mit je 3 Spuren / Axe urbain avec 3 voies dans chaque sens / Urban highway with 3 lanes in each direction
 3 Büroräume / Bureaux / Offices
 4 Läden / Magasins / Shops
 5 Parken und Lagerräume / Parkings et entrepôts / Car parks and store rooms
 6 Stadtstraße mit je 4 Spuren / Axe urbain avec 4 voies dans chaque sens / Urban highway with 4 lanes in each direction
 7 U-Bahn / Métro / Underground

8, 9
 Abzweigung der Stadtautobahn und Schnitt.
 Embranchement sur l'autoroute urbaine et coupe.
 Branch of urban highway and section.

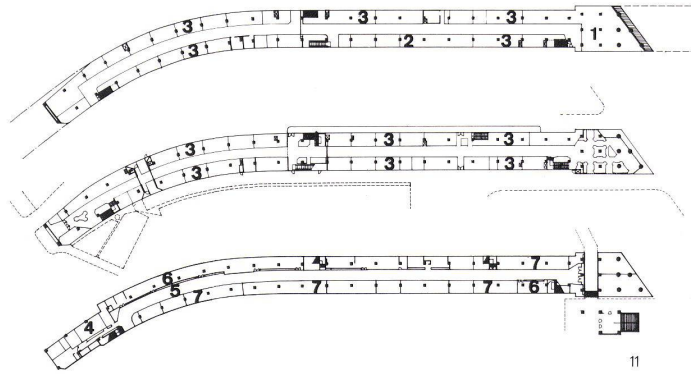
10
 Gesamtansicht. Im Hintergrund Gebäudenutzung unter der Autobahn.
 Vue d'ensemble. A l'arrière plan on distingue les bâtiments utilisés sous l'autoroute.
 Assembly view. In background, building utilization beneath the motorway.

11
Grundrisse 1. Obergeschoß, Erdgeschoß und Unter-
geschoß. Abschnitt Sukiwabashi.

Plans du 1er étage, du rez-de-chaussée et du sous-sol.
Secteur de Sukiwabashi.

Plans of 1st floor, ground floor and basement. Suki-
wabashi sector.

- 1 Fotosalon / Salon de photographie / Photographic
studio
- 2 Friseur / Coiffeur / Hairdresser
- 3 Läden / Magasins / Shops
- 4 Verwaltung / Administration
- 5 Buchpromenade / Promenade des «libraires» / Book-
sellers' promenade
- 6 Maschinenräume / Salle des machines / Technical
installations
- 7 Restaurants



Ginza-Stadthochbahn mit linearem Einkaufs- gebiet und Büros, Tokio

Bauherr: Tokyo Expressway GmbH

Hochstraße und Stützenkonstruktion, Ent-
wurf: Kanto Fukun, Planer und Berater

Architektonischer Entwurf, Ausbau und Aus-
führung: Taisei Kensetsu (Architekten, Inge-
nieure, Unternehmer). Im späteren Abschnitt
auch Shimizu Kensetsu

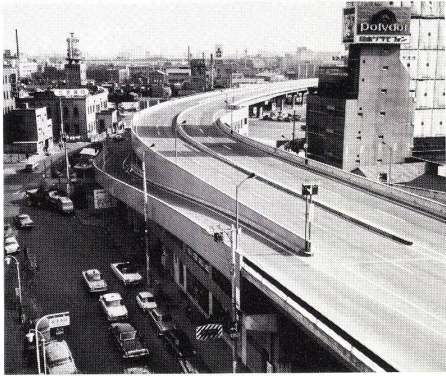
Bauzeit: 1953–1966

Bereits bevor das japanische Bauministerium
und die Stadt Tokio 1959 die Metropolitan
Expressway Public Corporation gegründet
hatten, wurde in einem Experiment 1951 ein
Stück Stadtautobahn von 2000 Metern U-
förmig um das Laden- und Geschäftsviertel
der Ginza geplant. Mit der Einführung einer
Hochbahn sollte gleichzeitig das Gebiet
städtebaulich verbessert werden. Sie sollte
an der Stelle verschmutzter, unbrauchbarer
Gräben der ehemaligen Edo-Burg errichtet
werden. Die Stadt Tokio war zur Finanzie-
rung des Projektes nicht in der Lage. Eine
private Firma wurde gegründet, die Tokyo
Expressway GmbH, die Interessenten an dem
Projekt organisierte. Sie hatte sich sehr idea-
listische Ziele gesetzt. Um dem Gemeinwohl

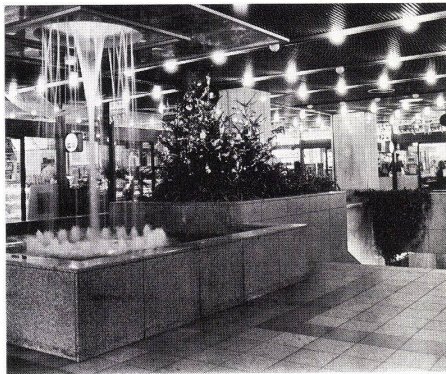
zu dienen, sollte die Firma ohne Profite ar-
beiten. Ebenso sollte das Befahren der Auto-
bahn unentgeltlich sein. Das war nur zu er-
reichen, wenn das Volumen unter der Hoch-
straße für Läden und Büros genutzt wurde.
Gleichzeitig könnte das auch architektonisch
ein Vorbild für die Ginza werden. Nach 35
Jahren soll das Bauwerk an die Stadt Tokio
abgegeben werden, und die Firma hat nur
noch die Wartung und Reparaturen zu erfül-
len. Unter diesen Bedingungen wurde der
Firma das Land von der Stadt Tokio unent-
geltlich zur Verfügung gestellt.

Die Tokyo Expressway baute und finanzierte
die Straße und die Stützenkonstruktion. Für
den Ausbau der Geschosse unter der Fahr-
bahn wurde die gesamte Strecke in 6 Ab-
schnitte unterteilt und für jeden Abschnitt
eine Firma als Zusammenschluß der Mieter
oder als Obermieter gegründet. Durch die
laufenden Mieteinnahmen konnte das Pro-
jekt finanziert und unterhalten werden.

Der Ginza-Abschnitt ist mit 2 km ein sehr
geringer Teil des inzwischen zu ca. 100 km
Länge angewachsenen Hochstraßennetzes,
für das weitere 70 km in Planung sind. Aber
dieser Ginza-Abschnitt ist einer der wenigen
städtebaulich gelungenen und befriedigen-
den Teile, weil der lineare Baukörper räum-
lich und funktionell in das Stadtgebiet inte-
griert werden konnte.



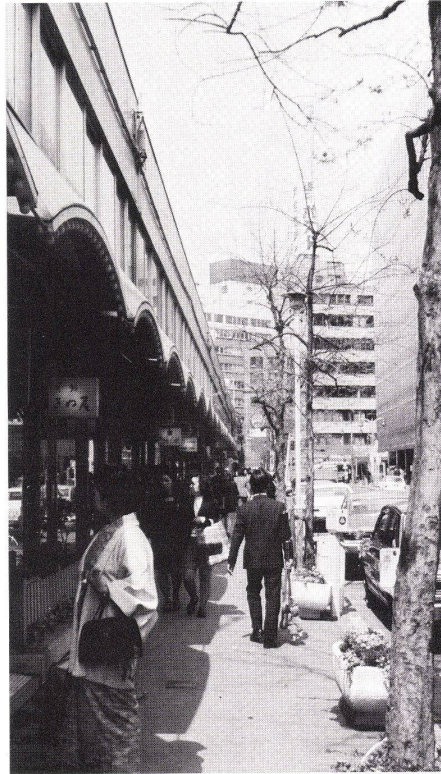
12



13



14



15

11–15
Ginza-Stadtautobahn, Tokio.
Autoroute urbaine Ginza, Tokio.
Ginza motorway, Tokyo.

12
Ende des 1. Abschnittes der Stadtautobahn.
Fin du 1er tronçon de l'autoroute urbaine.
End of the 1st section of the urban highway.

13
Erdgeschoß Ginza-Center mit Abgang zu 1.UG und
U-Bahn.
Rez-de-chaussée du centre Ginza avec accès vers le
premier sous-sol et le métro.
Ground floor of Ginza Center with access to first
basement level and Underground.

14
Ginza-Nirido-Abschnitt. Rechts Shizuoka-Gebäude von
K. Tange.
Secteur de Ginza Nirido. A droite l'immeuble Shizuoka
de K. Tange.
Ginza Nirido section. Right, Shizuoka building by
K. Tange.

15
Läden, Restaurants im Ginza-Nirido-Abschnitt.
Magasins, restaurants dans le secteur de Ginza Nirido.
Shops, restaurants in the Ginza Nirido section.