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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 29 (1975)

Heft: 3: Japan = Japon = Japan

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

Autor: Speidel, Manfred

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-335180

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

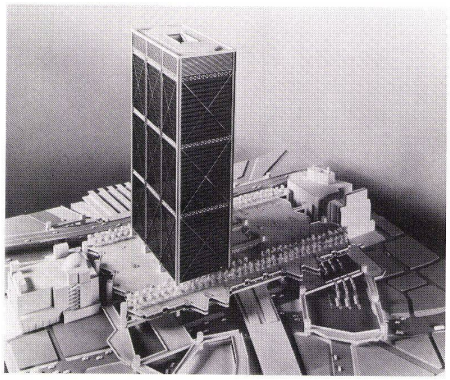
Verdichtungsprobleme

Manfred Speidel, Tokio

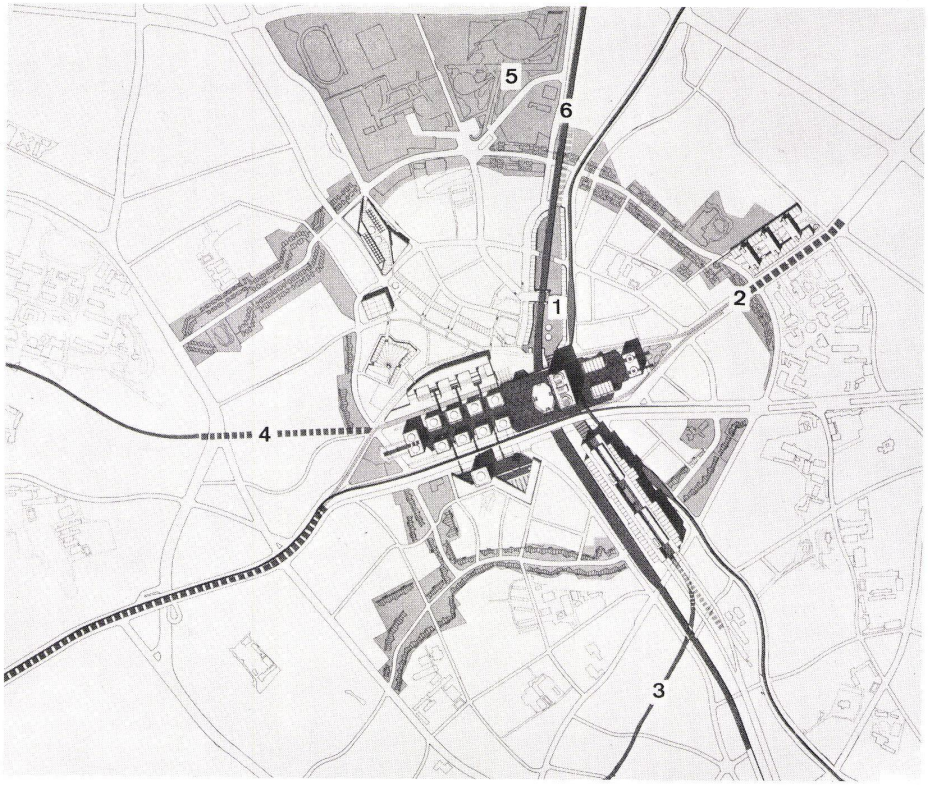
Kommerzielle innerstädtische Verdichtung am Beispiel Tokio und Osaka

La densité commerçial à l'exemple de Tokio Osaka

Commercial densifications as in Tokio Osaka



1



2

1
Entwurf für die Überbauung des Shibuya-Bahnhofes, 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 Geschäftsvierteln 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 Untergrundbahnen.

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.

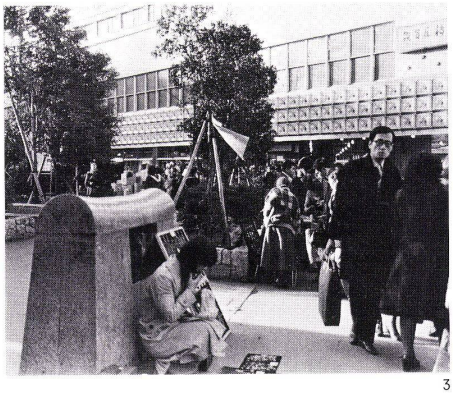
Ein anderer Ansatzpunkt für eine Ausnutzung des Volumens bei notwendig gewordenen, aber das Stadtbild empfindlich zerstörenden Einrichtungen sind die Hochbahnen. Das älteste Beispiel in Tokio ist der Ausbau der Yamanote-Stadt-Ringbahn bereits vor dem Zweiten Weltkrieg. In großen Abschnitten ist diese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

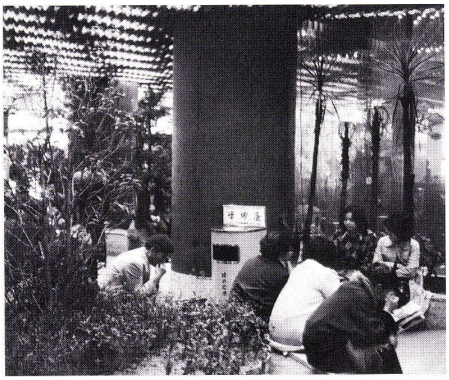
In der mechanisierten, künstlich verdichteten Stadt, deren Ziel und Sein Bewegung ist, bleibt schließlich auch der Fußgänger mobilisiert: auf den Plätzen über der Erde wird er von den Bussen und den Autos an den Rand gedrängt, und unter der Erde darf er sich laut Gesetz nicht beliebig lang und nicht 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].«

[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).

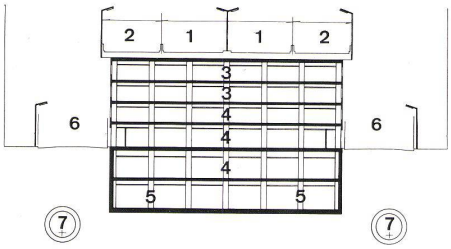
3
Ausgang mit kleinem Platz.
Sortie sur une petite place.
Exit with small square.

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

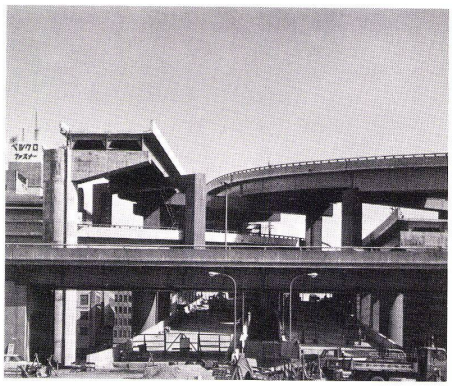
5
Platz des Grüns, Minami-Einkaufszentrum, Osaka. Anlage unter Stadtautobahn und Hauptstraße als Verbindung dreier U-Bahn-Stationen. 310 Läden und Restaurants, tägliche Frequenz 500 000 Personen.
Place de «la verdure», centre d'achats Minami, Osaka. Ensemble situé sous l'autoroute urbaine et la rue principale 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

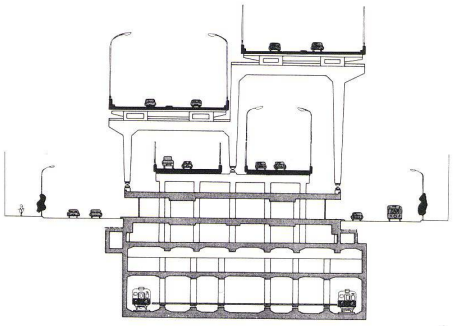
6



7



8



9

10

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.
Cross-section.

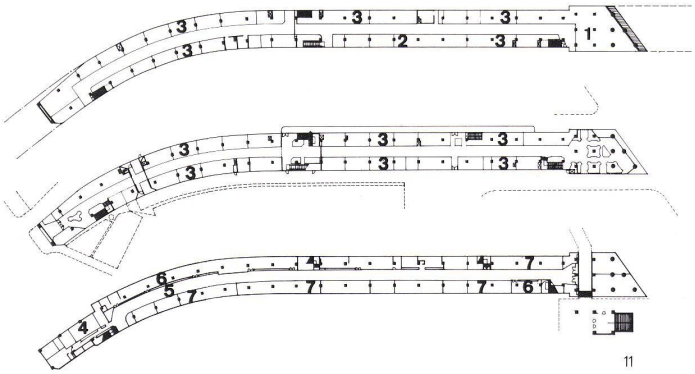
1 Schnellstraße mit 2×3 Spuren / Axe rapide à 2 et 3 voies / Express highway with 2 and 3 lanes
2 Stadtstraße mit je 3 Spuren / Axe urbain avec 3 voies dans chaque sens / Urban highway with 3 lanes in each direction
3 Büroräume / Bureaux / Offices
4 Läden / Magasins / Shops
5 Parken und Lagerräume / 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

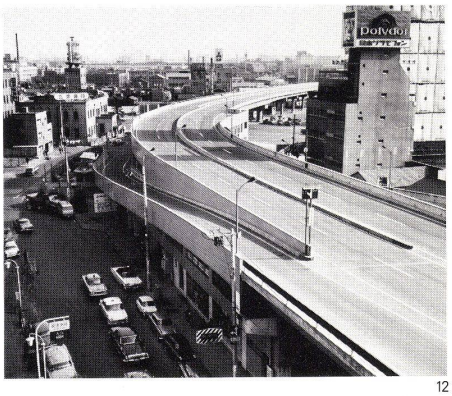
8, 9
Abzweigung der Stadtautobahn und Schnitt.
Embranchement sur l'autoroute urbaine et coupe.
Branch of urban highway and section.

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.

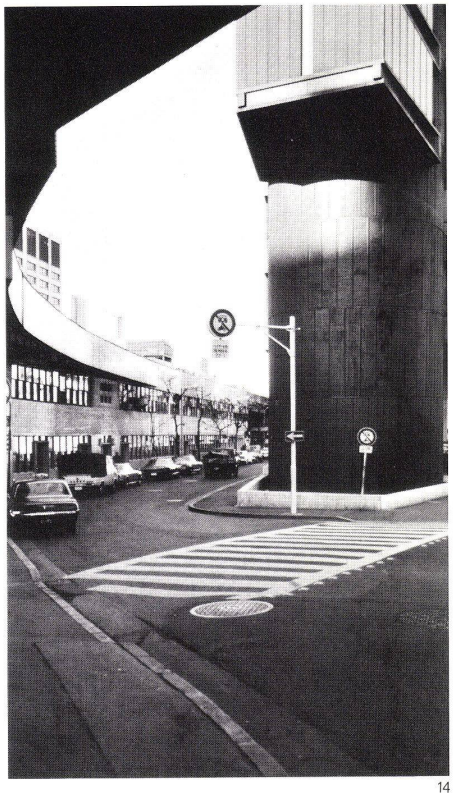
11
Grundrisse 1. Obergeschoß, Erdgeschoß und Untergeschoß. Abschnitt Sukiyabashi.
Plans du 1er étage, du rez-de-chaussée et du sous-sol. Secteur de Sukiyabashi.
Plans of 1st floor, ground floor and basement. Sukiyabashi sector.

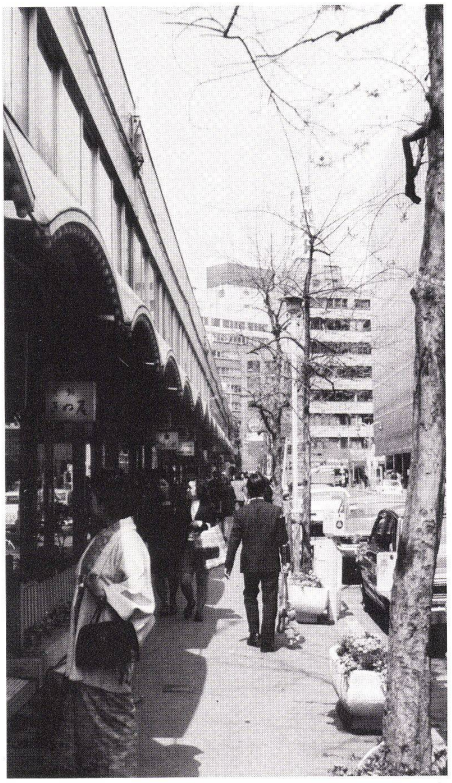
1 Fotosalon / Salon de photographie / Photographic studio
2 Friseur / Coiffeur / Hairdresser
3 Läden / Magasins / Shops
4 Verwaltung / Administration
5 Buchpromenade / Promenade des «libraires» / Booksellers' promenade
6 Maschinenräume / Salle des machines / Technical installations
7 Restaurants


11


12

13


14


15

Ginza-Stadthochbahn mit linearem Einkaufsgebiet und Büros, Tokio

Bauherr: Tokyo Expressway GmbH

Hochstraße und Stützenkonstruktion, Entwurf: Kanto Fuken, Planer und Berater

Architektonischer Entwurf, Ausbau und Ausführung: Taisei Kensetsu (Architekten, Ingenieure, 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 Finanzierung 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 idealistische Ziele gesetzt. Um dem Gemeinwohl zu dienen, sollte die Firma ohne Profite arbeiten. Ebenso sollte das Befahren der Autobahn unentgeltlich sein. Das war nur zu erreichen, wenn das Volumen unter der Hochstraße 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 erfüllen. Unter diesen Bedingungen wurde der Firma das Land von der Stadt Tokio unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Die Tokyo Expressway baute und finanzierte die Straße und die Stützenkonstruktion. Für den Ausbau der Geschosse unter der Fahrbahn wurde die gesamte Strecke in 6 Abschnitte unterteilt und für jeden Abschnitt eine Firma als Zusammenschluß der Mieter oder als Obermieter gegründet. Durch die laufenden Mieteinnahmen konnte das Projekt 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 befriedigenden Teile, weil der lineare Baukörper räumlich und funktionell in das Stadtgebiet integriert werden konnte.

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.