



1

DAS RINGEN UM ENTLASTUNG

TEHERAN (TEIL 1): DER ENORME SIEDLUNGSDRUCK ZWINGT DIE STADT ZUR NACHVERDICHTUNG

Die iranische Hauptstadt leidet unter ihrer eigenen Attraktivität und kämpft, wie jede Metropole, mit Verkehrsproblemen und Wohnungsnot. Als Leitbild dient der westliche Lebensstil, sowohl in Bezug auf die Wünsche der Bevölkerung als auch auf die Lösungen seitens der Stadtplanung. Vieles ist bereits erreicht worden – aber noch lange nicht genug. Mit der politischen Öffnung des Landes wachsen die Hoffnungen auf und die Erwartungen an Know-how von außen.

Die Iraner sind ausgesprochene Großstadtmenschen. Von den rund 77 Mio. Einwohnern des Landes leben mehr als die Hälfte in städtisch geprägten Gebieten. Nach aktuellen Schätzungen (es gibt kein verbindliches Meldewesen) hat allein die Hauptstadt Teheran etwa 12,55 Mio. Einwohner. Das politische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes wirkt wie ein Magnet. Teheran steht für das Streben nach Mehr und den Traum von Erfolg und Reichtum. Besonders begehrt sind die Gegenden

der Schönen und Reichen im Norden der Stadt, die mit hohem Ansehen, Macht und einem hohen Selbstwertgefühl assoziiert sind. Diese Begehrlichkeiten lassen die Menschen nach wie vor in die Hauptstadt strömen. Der Teheraner liebt seine Stadt, egal wie groß die Probleme, wie z. B. die Luftverschmutzung, die Lärmbelastigung, das hohe Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Stress auch sind. Lediglich einige Reiche zieht es in die ruhigen Villengebiete der östlich von Teheran gelegenen Stadt Lavasan.

Der Bevölkerungszuwachs des Landes liegt bei etwa 1 % jährlich, 70 % der Bevölkerung sind unter 25 Jahre alt. Der Siedlungsdruck auf die Hauptstadt droht weiter anzusteigen, mit städtebaulichen Lösungen zur Entlastung kommt die Stadt kaum hinterher. Der Immobilienbereich gehört zu den wichtigsten Wirtschaftssektoren des Landes. In den letzten Jahren wuchs die private Bauwirtschaft noch weiter an, weil sich die Anleger unter dem Druck von Sanktionen und ungebrochener Inflation zur Flucht in den Immobiliensektor gedrängt sahen. Die staatlich garantierten hohen Guthabenzinsen, die die Inflation eindämmen sollen, und der allgemeine Run der Teheraner auf Spareinlagen ließen überall im Stadt-

bild Bankfilialen entstehen. Die Währungswertung ließ sich tatsächlich kompensieren, ja es wurden sogar Gewinne erzielt. Als Konsequenz sprießen allenthalben Wohnbauten und Einkaufszentren aus dem Boden, die Preise steigen.

UNTER SIEDLUNGSDRUCK

Die Stadt Teheran gliedert sich in 22 Verwaltungsbezirke. Die Ausdehnung über diese hinaus ist kaum möglich, denn im Norden und Osten grenzt die Stadt an Gebirge, im Westen ist bereits die Nachbarstadt Karaj erreicht, und der Süden wird durch den großen Zentralfriedhof, Industriegebiete und Agrarflächen der Nachbarstädte eingegrenzt. Lediglich die Nachverdichtung der Stadt scheint noch eine Option zu sein. Aufgrund des starken Siedlungsdrucks und des damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommens hat die Lebensqualität inzwischen auch im beliebten Norden abgenommen. Das zur Schah-Zeit vor 1979 lediglich für die Villenbebauung ausgelegte Straßennetz kann den Verkehr kaum mehr aufnehmen. Die Transformation der ehemaligen Sommerresidenzen in sechsstöckige Gebäude geschlossener



2



4



3



5

Bauweise bei 60%iger Grundflächenausnutzung ist bereits nahezu abgeschlossen. Nur noch selten ist ein freier Blick in die Ferne möglich. Enge Gassen und in den Himmel strebende Türme geben dem Betrachter ein Gefühl der Enge. Trotzdem steigen die Grundstückspreise weiter. Der Bedarf an Wohnungen ist immer noch wesentlich höher als das Angebot – die in Bau oder Planung befindlichen Projekte mit eingerechnet. Etwa ein Drittel aller Baugenehmigungen des ganzen Landes wird in Teheran ausgestellt. Hinzu kommt, dass die Distriktverwaltungen sich aus der Einnahme von Baugenehmigungsgebühren finanzieren. Öffentliche Infrastruktur- und Kulturprojekte werden aus dieser Kasse bezahlt. Eine dringend notwendige Begrenzung der Bautätigkeit im Norden würde mit Mindereinnahmen einhergehen und die Selbstfinanzierung dieser Behörden infrage stellen – ein Teufelskreis.

Im Süden sollen die teilweise vor über 50 Jahren eingerichteten Siedlungen laut Entwicklungsplan kontinuierlich »aufgewertet«, d. h. nachverdichtet werden. Kleinere Grundstücksparzellen werden zusammgelegt. Nachbarschaftliche Partnerschaften entstehen. Die Vergabe von gebührenfreien Baugenehmigungen, die Zusage höherer Geschossflächenzahlen und staatlicher Subventionen schaffen Anreize. Neubauten mit höherer Bebauungsdichte und Straßenverbreiterungen durch Grundstücksabtretungen sollen somit vorangetrieben werden und den Süden an die heutige Zeit anpassen. Die Stadtverwaltung hat im Bebauungsplan 14 000 ha als »aufzuwertende« Stadtfläche bestimmt, etwa 20 % der Gesamtfläche Teherans. Sowohl im Norden als auch im Süden der Stadt fallen der sukzessiven Verdichtung Gebäude und Straßenzüge des Teherans der 70er Jahre zum Opfer. Alte Straßenzüge gehen verloren, die Stadt verliert an Charme und Identität, pragmatische Überlegungen stehen den Bestandsschutz aus. Große Anstrengungen werden unternommen, um Brachen in Grünanlagen, Park- und Freizeitanlagen

umzuwandeln. Diese unterstehen dann dem besonderen Schutz der Grünflächenbehörden, was ihre Umwandlung in Bauland verhindert. Aufwendige Grünanlagen entlang der Stadtautobahnen sollen die Frischluftzufuhr fördern. Die künstliche Bewässerung derart großer Anlagen ist in einer Stadt mit Kontinentalklima ökologisch allerdings äußerst fragwürdig.

SATELLITEN

Für den zuletzt entwickelten Distrikt 22 ganz im Westen der Stadt ist im Bebauungsplan auf einer Fläche von etwa 162 ha eine dichte Bebauung mit hohen Wohntürmen vorgesehen. Zielgruppe sind Umsiedler aus den zentralen Bereichen der Stadt, die wegen des Aufwertungsprogramms oder ganz generell keinen bezahlbaren Wohnraum mehr finden. Der künstliche, 355 ha große Chitgar-See bildet die Hauptattraktion des Stadtteils; er lockt mit Grünflächen und anspruchsvoller Ufergestaltung. Die technischen Probleme des stehenden Gewässers, wie z. B. die Verschlammung, der Insektenbefall und die dauerhafte Speisung mit frischem Trinkwasser aus dem Karaj-Stausee sind noch zu lösen. Wohnungen mit Seeblick, auch in sehr dichter Bebauung, sind gefragt. Schon immer waren in Teheran Wohntürme maximaler Ausnutzung bei ihren Bewohnern sehr beliebt, denn sie bieten eine mittlere Wohnqualität, Serviceleistungen im Haus, repräsentative Entrees und mitunter sogar Ausblick. Obwohl erste Bereiche der Wohntürme bezogen sind, fehlen noch die nötigen Infrastrukturen, ja sogar die Einkaufsmöglichkeiten. Krankenhäuser, Einkaufszentren, Schulen, weitere Wohntürme sowie Sport- und Freizeitanlagen sind geplant. Die Grundstücksbesitzer sind staatliche Organe und Institutionen, die zum Schuldenausgleich die Grundstücke vom Staat überschrieben bekommen haben. Alle beteiligten Investoren haben ein starkes Interesse an der Maximalauslastung der Grundstücke. >

[1] Eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen verbindet u. a. Messe und Universität mit dem Hauptbahnhof; seit 2009 wird sie vom gut 2 km langen Tohid Tunnel entlastet

[2] Die kühleren Lagen im hochgelegenen Norden der Stadt stehen unter enormem Siedlungsdruck und haben dadurch längst ihren einstmaligen noblen Charme eingebüßt

[3] »Aufwertungsgebiete«: Die Tage so mancher historischen Quartiers sind gezählt; die rechtlichen Grundlagen für eine höhere Bebauungsdichte sind schon gelegt

[4/5] Am künstlich angelegten Chitgar-See entstehen neue Wohnlagen in extremer Dichte. Die hochwertig gestalteten Außenräume werden dankbar angenommen



6

Teheran liegt genau zwischen zwei tektonischen Bruchlinien. Seit Jahrzehnten wird deshalb die Verlegung der Hauptstadtfunktionen diskutiert, Parlament, Regierung und Bedienstete der staatlichen Organe sollen umgesiedelt werden. Als neue mögliche Hauptstädte sind das nahe gelegene Ghazvin, die alte Königsstadt Isfahan und die südöstlich gelegene Nachbarstadt Ray im Gespräch. Neben der hohen Erdbebengefahr werden auch die schlechte Anbindung an weite Teile des Landes, die fehlenden Erweiterungs-, Grün- und Freizeitflächen, die mangelnde Frischluftzufuhr bzw. die Einkesselung durch die angrenzenden Gebirge als Gründe angeführt – zudem kam es in der Geschichte des Irans häufig zur Verlegung der Hauptstadt.



7

Die außerhalb des Stadtgebiets neu angelegten Satellitenstädte wie z.B. Parand im Südwesten haben sich in den letzten Jahren zwar sehr gut entwickelt, können sich aber bezüglich des Kultur-, Wirtschafts- und Wissenschaftsangebots nicht mit Teheran messen. Auch werden erst sehr spät nach der Besiedlung die nötigen Infrastrukturen geschaffen, sodass die Satelliten die nötige Attraktivität nicht erlangen. Keine der umliegenden Städte konnte den Großraum entscheidend entlasten, zumal die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln mangelhaft geblieben ist.

PROBLEMATISCHER STANDORT

Das allgegenwärtige Trinkwasserproblem geht auf niedrige Niederschläge im Winter und den verschwenderischen Umgang der Bevölkerung zurück, es bedroht das Land alljährlich mit Wasserrestriktionen. Der Wasserverbrauch ist ca. doppelt so hoch wie der weltweite Durchschnitt. Staatliche Subventionen und Aufklärungskampagnen führten nicht zum erwünschten Umweltbewusstsein in der Bevölkerung.

[6] Der Stau gehört zum Straßenbild – trotz eines wachsenden U-Bahn-Netzes und eines Schnellbus-systems, das auf eigenen Autobahnspuren automatisierte Haltestellen bedient und knapp ein Viertel der gesamten Transportleistung der Stadt übernimmt

[7] Ein Teilstück der nördlichsten Ost-West-Verbindung bedurfte eines zweiten Stockwerks (sog. Sadr-Brücke), das ganz zu Lasten der geplagten Anwohner und Eigentümer geht

Die Teheraner orientieren sich traditionell stark an der westlichen Welt, das Gros der Bebauung in der Stadt zeugt davon – und auch so manche Perle aus den 30er Jahren. Der kulturelle Einfluss via Fernsehen und Internet schlägt sich im Verbraucherverhalten nieder, entsprechende Standards werden eingefordert. Wer es sich leisten kann, bucht eine Urlaubsreise in westliche Länder oder in das nahe gelegene Dubai. Im Zuge der fortschreitenden Internationalisierung entstehen mehr und mehr Einkaufszentren nach westlichem Standard, mit Freizeitanlagen und Food Courts europäischer Küche. Leider werden diese als Megaprojekte und zu oft am falschen Platz entwickelt. Das bestehende Straßennetz ist dafür nicht ausgelegt, der allgemeinen Parkplatznot versucht man vergeblich, durch automatische Parkanlagen zu begegnen. Das geringe Umweltbewusstsein und der verschwenderische Umgang mit den Ressourcen belasten die Umwelt. Dennoch gehört Teheran zu den saubersten und auch sichersten Städten der Welt.

VERKEHRSADERN AUSBAUEN

Die Teheraner ziehen es vor, sich mit dem eigenen Auto oder per Taxi fortzubewegen, und meiden Menschenansammlung auf engem Raum, z.B. in öffentlichen Verkehrsmitteln. Sich ins Gedränge von Bussen und U-Bahn begeben zu müssen, zeugt nicht von ausreichend Erfolg oder Finesse. Entsprechend kam man in den letzten zehn Jahren um den Ausbau der Stadtautobahnen nicht herum – hat darüber glücklicherweise aber nicht das Bussystem und die Erweiterung der Metro vergessen. Die mehrspurige, 35 km lange Nord-Süd-Autobahn »Emam Ali Expressway« hat die Erwartungen der Stadtplaner vollauf erfüllt und alle anderen Straßen in Nord-Süd-Richtung entlastet. Dazu mussten ca. 7000 Wohneinheiten erworben und abgerissen werden, um die nötigen Flächen zu erhalten.

Die Ost-West-Verbindung »Sadr Stadtautobahn« wurde bei laufendem Betrieb in Tag- und Nachtarbeit um eine weitere befahrbare Ebene, die Sadr-Brücke, erweitert. Die Hochstraße soll den Verkehrsfluss auf einer Länge von insgesamt 11 km erhöhen – allerdings ganz zulasten der Anlieger und Besitzer der angrenzenden Immobilien.

Das 2008 in Betrieb genommene BRT Schnellbus-system (bus rapid transit) hat eine Gesamtlänge von 150 km und eine Transportleistung von 2 Mio. Personen am Tag. Sechs BRT-Linien erschließen den Stadtkern, das Einzugsgebiet des Bazars, und übernehmen stolze 24 % der gesamten Transportleistung aller Verkehrsmittel. Auf den Autobahnen sind Spuren für das Bussystem reserviert, die allerdings wiederum deutlich spürbar dem Individualverkehr fehlen.

Von den vier Metrolinien der Stadt sollen zwei zukünftig jeweils in Regionalbahnen übergehen und einerseits den internationalen Flughafen erschließen, andererseits die westlich von Teheran gelegenen Nachbarstädte anbinden. Die 37 km lange, noch nicht zur Gänze in Betrieb genommene Linie 3 ist von großer Bedeutung für die Verkehrsregulierung der gesamten Stadt; sie deckt wichtige und stark frequentierte Stadtteile ab. Zwei weitere Linien sind im Bau. Alle Linien verlaufen durch die Stadtmitte und die Haupthandelszonen wie den Bazar. Die Erschließung der Randgebiete fällt zurzeit noch spärlich aus, ist aber langfristiges Ziel der Verkehrsentwickler.

Alle Infrastrukturprojekte der letzten Jahre sind trotz enormer Anstrengungen in der Bewältigung der komplexen Bauaufgaben allerdings eher als Notlösungen zu sehen.

Der anhaltende Siedlungsdruck aufgrund der fehlenden Alternativen zu Teheran, die andauernde Zuwanderung aus ökonomischen und kulturellen Gründen und nicht zuletzt der Teufelskreis der Baugenehmigungen zur Finanzierung der Behörden lassen den Druck auf die Stadt weiter ansteigen. Die rigorose Nachverdichtung lässt die traditionellen Stadtstrukturen verschwinden, die Stadt ist einem nicht enden wollenden Wandel unterworfen. Es fragt sich, wie lange die Strategie der Nachverdichtung gutgehen kann und wann der Verkehr endgültig zum Erliegen kommt. Allen Prognosen zum Trotz konnten im vergangenen Jahrzehnt die Strukturen und Lebensadern der Stadt am Leben erhalten werden. Es bleibt spannend, ob eine Entlastung für Teheran gefunden wird oder ob der Stadtorganismus doch aus den Fugen gerät. ♦

~Armin Haghazari

{ Der in Deutschland aufgewachsene Autor hat sowohl die deutsche wie auch die iranische Staatsbürgerschaft und arbeitet seit 2001 als Architekt und Bauingenieur in Teheran. Er ist Vertrauensarchitekt des Auswärtigen Amtes für den Iran und Afghanistan, Mitglied der deutsch-iranischen Handelskammer und Kontaktarchitekt bei NAX.

{ Teil 2 unserer Kurzserie zu Teheran wird aktuelle Architekturströmungen und Chancen für deutsche Architekten und Ingenieure im Iran aufzeigen.



COLORED CONCRETE ENERGIZED BY LANXESS

LANXESS
Energizing Chemistry

Das Forum terra nova am Nordrand des Tagebaus Hambach, des größten Braunkohletagebaus Europas, besetzt einzigartig und kraftvoll seinen Platz in dieser bizarren Landschaft. Wie ein aus dem Erdreich herausgedrückter Steinblock bildet seine mit Bayferrox® durchgefärbte Sichtbetonfassade in Struktur und Farbschattierungen die geologischen Schichten der nahen Braunkohlegrube ab. Als weltweit führender Hersteller synthetischer Eisenoxidpigmente sind wir stolz darauf, unseren Kunden diese herausragenden Produkte anbieten zu können, um solche Projekte zu realisieren. Die Case Studies der Colored Concrete Works® Initiative von LANXESS stellen Ihnen dieses und andere Beispiele vor. Mehr Informationen über die ästhetischen, technischen sowie ökonomischen Vorteile durchgefärbten Betons finden Sie im Internet. Sprechen Sie uns an, wir helfen Ihnen weltweit. www.bayferrox.de und www.colored-concrete-works.de

BAYFERROX®
Color for Life.

COLORED CONCRETE WORKS®
An initiative of LANXESS