

Y **PU 05 >>**
city in transition

„Development of greater Pune – Pimpri Area“

Betrachtung des Städtetkonglomerats Pune - Pimpri unter dem Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung und beispielhafte Entwicklung von Strategien im Umgang mit wuchernden Städten / Regionen.

Der letzte Umwelt Kongress in Delhi ergab die dringende Notwendigkeit, Verschmutzungsprobleme, besonders in den hochverschmutzten Zonen der Großkonglomerate, schnellstmöglich anzugehen. Bis April 2005 mussten Lösungsvorschläge von den betroffenen Regionalverwaltungen eingereicht werden. Die Region Pune bildet eine dieser Zonen und sah als eine der Maßnahmen vor, ein neues effektives Massentransportsystem einzuführen und zu etablieren. Die bestehende Städtepartnerschaft zwischen Pune und Bremen war Anlass, das etablierte öffentliche Verkehrssystem Bremens zu betrachten. In mehreren Workshops in Bremen und Pune setzten sich Fachleute aus beiden Ländern mit der Einführung eines geeigneten Systems auseinander.

Die Einführung eines Straßenbahnnetzes hat notwendigerweise Auswirkungen auf das bestehende Stadtgefüge und die weitere Entwicklung der Region.

Städte der Entwicklungs- und Schwellenländer, besonders auch im

asiatischen und südamerikanischen Raum, wachsen mit einer Geschwindigkeit und in einem Maßstab unvergleichbar mit den hiesigen Verhältnissen. Das ist ein weithin beobachteter Fakt. Szenarien sind bekannt; Bilder reichen vom „Moloch Mumbai“ bis zur „Boomtown Bangalore“.

Pune hat Potential für weiteres großmaßstäbliches Wachstum und wird wahrscheinlich zukünftig die Liste der 10 Millionen+ Städte erweitern. Ist das wünschenswert? Ist es unvermeidbar? Kann es evtl. eine Chance sein? Wird es handhabbar sein? Wie müsste die Stadt strukturiert sein, um unter solchen Gegebenheiten zu funktionieren, wenn sie als 4 Millionenstadt bereits infrastrukturell zu kollabieren droht? Welche Qualitäten sind in einer Stadtentwicklung also notwendig, welche Struktur ist ratsam? Was wäre eine adäquate Strategie für nachhaltige Entwicklung?

Im ersten Schritt haben wir uns mit grundlegenden Fragen zum Thema Mega City auseinandergesetzt, die uns in der weiteren Bearbeitung verfolgten, allerdings nicht notwendigerweise vollständig beantwortbar sind.

Die Region Pune an sich wurde während eines 5-wöchigen Aufenthalts vor Ort auf ihre Qualitäten untersucht.

Mit was für einer Stadt haben wir es da also zu tun? Was für einen Charakter hat sie, welche Identität und was für eine Rolle spielt sie im nationalen Netzwerk? Wo liegen ihre Stärken und wie kann sie sich langfristig profilieren und behaupten? Wir suchen nach stadttypischen Eigenschaften, nach Potentialen, auf die aufgebaut werden soll, um die Identität zu stärken, um einen sinnvollen Anknüpfungspunkt für neue Entwicklungen zu haben. Drei historische Strukturen scheinen uns für die weitere Entwicklung von besonderem Wert: Pune ist die Stadt der Peths, kleiner stabiler städtischer Funktionseinheiten mit Mischnutzung. Pune ist die Stadt der Paars, einem Netzwerk kleiner, kommunikativer, urbaner „Lücken“. Und Pune ist die Stadt der Wadas, Hofhausstrukturen mit überschaubaren Wohneinheiten.

In Kürze wird nun also eine Straßenbahnlinie die Stadt Pune mit der nördlichen Industriezone Pimpri-Chinchwads und dem noch weiter nördlich geplanten internationalen Flughafen verbinden. Wie wird sich die Stadt entwickeln und welchen Einfluss wird die Straßenbahnlinie auf die Entwicklung haben? Pune gilt als „Cultural Capital“ des indischen Staates Maharashtra und ist gleichzeitig, nach Mumbai, dessen

zweitgrößte Stadt. Landesweit steht das Agglomerat aus Pune und Pimpri - Chinchwad mit seinen rund 4 Millionen Einwohnern an Stelle acht. Rund 40% der Einwohner hausen derzeit in Slums. Die Region wächst unermüdlich in Fläche und Einwohnerzahl und fand außerdem gerade als Boomregion 2005 Beachtung. Was sind die Gründe für das Wachstum, was sind Chancen und Perspektiven?

Pune wirbt damit, Indiens grünste Stadt zu sein. Tatsächlich gibt es auch eine Vielzahl von Gärten und kleinen Parks; Oasen im städtischen Chaos. Urbane Wildnis, d.h. weitläufiges Naturareal innerhalb der Stadt, ist jedoch nicht zu finden und im Verhältnis zu der Masse an Nutzern scheinen die vorhandenen Parks und Gärten zu wenig. Die Instandhaltungskosten von Grünanlagen sind ein Faktor für den oft miserablen Zustand öffentlicher Parks und Gärten und für die Privatisierung von Grünanlagen, was den Ausschluss bestimmter Bevölkerungsgruppen zur Folge hat. Da öffentliche Freiräume Räume öffentlichen Interesses sind, und hier vornehmlich im Interesse derer, die ihn am intensivsten nutzen und benötigen (nämlich der ärmeren Hälfte der Bevölkerung) sollten sie mit besonderer Sorgfalt geplant, entworfen und verteilt werden. Nach unserem Verständnis sind Freiräume integraler und vervollständigender Bestandteil der gesamten Stadtbebauungsstruktur; zwei

Pendants, die als Komplex betrachtet werden sollten. Und so ist es uns ein Anliegen, das vorhandene Grünnetzwerk auszubauen, zu verstärken und langfristig zu etablieren.

Pune liegt im Verkehrsknotenpunkt des nationalen Transportnetzwerks. Welchen Auswirkungen hat das Transportnetzwerk auf den Ort, und welches Potenzial birgt es für die weitere Entwicklung? Welche Bedeutung muss ihm beigemessen werden? Starkfrequentierte Adern wurden analysiert und daraus resultierende Spannungsfelder mit erhöhtem Entwicklungspotential aufgezeigt. Die Überlagerung verschiedener Aspekte führt zu einer Gewichtung entlang des Pune- Mumbai Highways, der die Kerngebiete Pune City und Pimpri- Chinchwad verbindet und dazu unterschiedliche Verbindungsarten aufweist. Dass sich hier neue Kernzonen bilden, scheint naheliegend. Der größte Teil des Fokusareals ist derzeit durch das Militär belegt, was so auf lange Sicht in Frage gestellt wird. Weiterführend wird von der Option der Beplanbarkeit ausgegangen und schon im ersten Schritt mit vorbereitet. Strukturen folgen logischen Grunderschließungsmustern, wie wir sie im oberen Teil der Fokuszone bereits vorfinden. Um Orientierung und Verkehrsfluss zu gewährleisten, wird das Straßennetzwerk hierarchisiert. Die Erschließungsstruktur überlagert sich mit der Struktur des

Grünnetzes und so ergibt sich eine qualitative Belegung bestimmter Räume. Ventilation wird durch Überlagerung der Struktur mit den Hauptwindrichtungen gegeben und durch die entsprechende Ausbildung der Hauptachsen genutzt und gefördert.

In welcher Weise kann nun die Bahnlinie die Entwicklung der Stadt an diese Stelle beeinflussen oder steuern? Haltestellen geben Impulse und werden so als Initiatoren für Entwicklung erkannt.

Welche Qualität können oder sollten sie haben? Welche Funktionen können in welchem Verhältnis sich hier anordnen oder kombinieren?

Feldqualitäten abseits der Hauptarterie werden definiert, indem vorhandene Grundqualitäten mit vorgeschlagenen Bebauungs- und Freiflächenstrukturen im Sinne eines ganzheitlichen Systems abgestimmt werden. Es ergeben sich unterschiedliche Einheiten auf der Basis von je drei Bebauungs- und drei Freiraumstrukturen, die sich gegenseitig ergänzen, sowie Symbiosen daraus. Für die Haupterschließungen werden gezielt Querschnitte vorgeschlagen, in denen Straßenbreite und Randbebauungshöhe je nach Straßenkategorie proportional zueinander variieren. Anordnung des öffentlichen Verkehrs, bzw. dessen Vorbereitung, sowie Fahrrad- und Fußwege

sind vorgesehen; Bepflanzung spendet Schatten und soll den Staub aus der Luft filtern helfen.

Im Weiteren sind inhaltliche Nutzungsoptionen für verschiedene Felder auf Basis ihrer Grundqualität gemacht worden. So soll zum Beispiel ein großer Teil des zur Zeit zum Militär gehörigen Areals in Urbane Wildnis verwandelt werden; eine Qualität, die so im Stadtraum noch nicht vorhanden ist und für willkommenen Ausgleich sorgt. Das noch freie Areal nahe Shivaji Nagar Station wird zu einem Central Park mit sehr urbanen Qualitäten umfunktioniert. Entlang der Bahnlinie entsteht eine neue Business- und Shoppingmeile, während die Felder in Mischnutzung hauptsächlich dem Wohnen dienen, und konventionelle bis komplexe Strukturen erhalten.

Grundlagen und Möglichkeiten, basierend auf den gegebenen Bedingungen und den derzeitigen Entwicklungsvorschlägen für diese Region wurden im Rahmen der Masterthesis erforscht. Lösungsansätze beinhalten ein generelles Entwicklungskonzept, und eine Strategie für den Umgang mit Stadtwachstum. Ziel unserer Arbeit ist es, Tendenzen und Möglichkeiten aufzeigen, eine Basis für weitere Diskussionen zu liefern, nicht jedoch einen fertigen Plan.

Die Komplexität der Aufgabe und der

im Verhältnis dazu sehr begrenzte Bearbeitungszeitraum beschränken Umfang und Ausführlichkeit der Arbeit.

Potenziale aufzudecken und zu nutzen, an Vorhandenes sinnvoll Anzuknüpfen halten wir für eine nachhaltige Entwicklung für äußerst sinnvoll.

Die Strategie, die wir verwenden, das Konzept, das wir vorschlagen und das Resultat des Projektes dienen als exemplarischer Entwicklungsansatz im Bezug auf Nachhaltigkeit für andere (wachsende) Großagglomerate und Städte in Indien, Asien und weltweit. Da die Geschwindigkeit des Stadtwachstums in Asien größer als in den westlichen Ländern ist, sind Resultate und Rückschlüsse schneller sichtbar und verfügbar und können so schnell wieder dem Forschungs- und Entwicklungszyklus zugeführt werden.

Entwicklung gezielt zu steuern ist notwendig, detailliert vorherzusehen und zu planen unmöglich. Die Frage der Nachhaltigkeit muss sich zwangsläufig auf allen Sektoren gestellt werden um am Ende einen Lösungsansatz für das komplexe System Stadt zu erhalten. Eine sensible Balance bleibt als Ziel.

Die Frage nach der Identität eines Ortes ist diesem Zusammenhang unvermeidlich, da ohne die verschiedenen Ebenen von Identität und Identifizierung keine nachhaltige Stabilität einer Region in den verschiedenen Netzwerken gewährleistet

sein kann.

Übergeordnete entwicklungsbeeinflussende Faktoren, wie zum Beispiel Verkehrssysteme verdienen eine genauere Betrachtung genauso wie die Notwendigkeit des Grünausgleichs. Und damit sind hier die städtischen Parks wie aber auch großflächige Naturareale gemeint.

Soziale Strukturen, politische und wirtschaftliche Faktoren müssen gleichwertig und aktuell neben den anderen Faktoren in den Steuerungsprozess einfließen.

Entwicklungssteuerung an sich muss in Zyklen erfolgen und sich stetig mit dem status quo auseinandersetzen.

Stadtplanung als solches ist allerdings nur ein Teil in einem viel größeren System, ohne dessen Restrukturierung nur schwerfällig neue Richtungen beschritten werden können.

Verfasser: Petra Gerdes/ Sabine Schiffler (M.A.), Hochschule Bremen Fachbereich Architektur.

Betreuer: Prof. Dipl.-Ing. C. Bonnen, Dipl.-Ing. Ippolita Nicotera

Bearbeitungsdauer: 20 Wochen (5 vor Ort in Pune, 15 in Bremen)

Die Arbeit wurde im Fachbereich Architektur als Projektarbeit entwickelt und stellt daher keine rein textlich-theoretische Auseinandersetzung mit dem Thema dar. Für die Aufarbeitung wurde hier gängigen graphischen Techniken verwendet. Der inhaltlichen Vermittlung dienen hauptsächlich Ausstellungspläne im Zusammenhang mit der digitalen Präsentation.