

Vor 50 Jahren wurde Brasília geboren. Die Stadt sollte – wie heute die neuen Metropolen in Asien – eine architektonische Utopie der perfekten Gesellschaft sein

Von Christian Nink und Stephanie Kloss (Fotos)

DIE GESCHICHTE BRASÍLIAS, der Hauptstadt Brasiliens, ist eine moderne Schöpfungsgeschichte. Sie beginnt mit dem Wort des brasilianischen Präsidentschaftskandidaten Juscelino Kubitschek, der auf einer Wahlkampfveranstaltung am 4. April 1955 verspricht, dem Land eine neue Hauptstadt zu schenken.

Mitten im Nichts sollte sie entstehen, 1000 Kilometer von der Küste entfernt in einer kargen, unbewohnten Region – als Monument der Hoffnung und Symbol des Willens, die Nation aus der kolonialen Vergangenheit direkt in die technologisierte Zukunft zu führen. Zweieinhalb Jahre danach kamen die Flugzeuge. An Fallschirmen ließen sie die ersten Zementsäcke und Bulldozer auf die straßenlose, trockenheiße Hochebene des Planalto sinken. Erst nach dem Material kamen die Menschen. Und mit den Menschen kam der Fortschritt in Form einer Landebahn, dem ersten Bauwerk der neuen Stadt: am 21. April 1960 wurde sie eingeweiht.

45 Jahre danach steuert der Taxifahrer Valdemar Conceição de Souza seinen VW Santana durch eine Großstadt, deren Grundriß die Form eines Flugzeugs hat. Ursprünglich hatte der Stadtplaner Lúcio Costa Brasília in Form eines Kreuzes geplant, als elementare Geste der Markierung und Besitzergreifung von Raum. Da die Struktur der neuen Idealstadt jedoch in ein gleichschenkeliges Dreieck passen sollte, mußte Costa eine der Achsen krümmen – aus dem Kreuz wurde ein Flugzeug.



Seit fünfzig Jahren in Brasília: Taxifahrer Valdemar

Valdemar biegt ein auf die große Avenida Monumental, die den Rumpf des Flugzeugs bildet. Zwölf Kilometer erstreckt sie sich von ihrem höchsten Punkt, dem Fernsehturm, bis hinunter zum Cockpit der Regierungsgebäude auf dem Platz der drei Gewalten. Auf jeweils sechs Spuren fließt der Verkehr rechts und links eines 200 Meter breiten Grünstreifens. Kreuzungen gibt es nicht, Richtungswechsel sind über kleblattförmige Autobahnkreuze mit Brücken und Kreisell geregelt, Entfernungen, die man fast auf der Stelle zurücklegt, nur der Taxameter schreitet voran.

Hier war nichts, erzählt Valdemar, der mit 19 Jahren, dem Ruf der Arbeit folgend, auf die Großbaustelle kam. Nicht einmal Bäume gab es damals, nur Staub, Pisten rotbrauner Erde und schnell zusammengezimmerter Hütten, in denen bis zu 30 000 Bauarbeiter Seite an Seite mit Technikern, Ingenieuren und Planern lebten.

Oscar Niemeyer, einer der bedeutendsten Architekten des Jahrhunderts und Mitbegründer der Stadt, beschreibt die Zeit als schönste seines Lebens, die Tage erfüllt von der gemeinsamen Mission, eine Utopie Stein für Stein Wirklichkeit werden zu lassen. Quasi im Wochenrhythmus entwarf Niemeyer nicht nur alle Staatsbauten, sondern auch die Prototypen für spätere Wohngebäude. Heute sagt er, die Eile sei eine Frage des Enthusiasmus gewesen. Immerhin habe man das Land in fünf Jahren um 50 Jahre voranbringen wollen.

Genau das ist auch der Anspruch, den die Herrscher in China, Malaysia, Indien, Südkorea und Kasachstan heute haben, wo sich im gewissen Sinne die Geschichte wiederholt. Denn in diesen Ländern werden gerade Städte aus dem Nichts geplant und gebaut (siehe die Beispiele auf S. 61), die neue Wirtschafts- oder Regierungszentren sein sollen und Stadtplaner und Architekten vor ähnliche Herausforderungen stellen wie Niemeyer vor fünfzig Jahren mit Brasília.

Dort überholen Busse den Santana in Richtung des zentralen Busbahnhofs, der den Schnittpunkt der beiden großen Stadtachsen bildet. Auf ihren Anzeigen spiegeln sich kryptische Ortsangaben in der Sonne: SQS, SHGCN 700. Valdemar steuert den Wagen die sanft abfallende Avenida hinab und erzählt, daß es hier früher keine Steigung gegeben habe und das Gefälle unter rabiater Aufwand künstlich auf das Gelände gesetzt wurde.

Eine Vision des Stadtplaners Lúcio Costa, der mit Brasília die ideale Stadt der Zukunft bauen wollte, die überdimensionierten Verkehrsachsen galten als Fundament individueller Freiheit. Eine Stadt, die keine Viertel mehr hat, weil der Anspruch an eine möglichst funktionale und zeitsparende Stadt Sektoren erforderte. Und so gibt es Hotel-, Einkaufs-, Arbeits-, Freizeit-, Botschafts- und Militärsektoren. Die Wohnsektoren liegen in den Flügeln des Flugzeugs und haben Adressen wie SQS Bloco F Entrada A APTO 103 – Superblocksektor 409, Block F, Eingang D, Appartement 123. „Man gewöhnt sich daran“, sagt Valdemar, man muß.

Vor dem Fenster des Santana ziehen die Fassaden eines riesigen Einkaufszentrums vorbei, auf der Straße kaum ein Mensch. Fußgänger gehören im Konzept Costas der Vergangenheit an. Die Bürger sollten sich motorisiert fortbewegen, im eigenen Auto oder im Taxi, das der Visionär bei seinem Gesamtlayout schon festgelegt hatte: Es mußte der dunkelgraue DKW sein, vorzugsweise das viertürige Modell. Selbst der Friedhof wurde mit seinen kreisförmigen Straßen für Autos ausgelegt. Valdemar kann heute mit seinem Santana bis direkt vor das Grab seiner Eltern fahren.

Im Taxi brummt die Klimaanlage. Die Sonne brennt, es ist heiß in Brasília, die Luft hat nur elf Prozent Luftfeuchtigkeit. Durch das Autofenster sieht man Menschengruppen, die sich in den Schlagschatten der Bushaltestellen drängen. Bei einem Mindestlohn von 80 Euro ist jede Taxifahrt ein Luxus, das eigene Auto ein ferner Traum. Zu Fuß aber läßt sich der Raum nicht bewältigen. Eine lähmende Weite liegt in der Stadt. Alles ist Übermaß, alles ist groß. Groß gedacht und groß geplant – und doch wirkt es klein wie ein Modell unter dem Himmel, der sich endlos über der Hochebene dehnt.

„Das ist der Platz der drei Gewalten“, sagt Valdemar, als die Avenida an ihrem Ende leicht ansteigt und in einem Plateau mündet. Der Platz bildet das Cockpit des gedachten Flugzeugs. Oscar Niemeyer hat ihn in Zusammenarbeit mit Burtus Marx, einem der wichtigsten Landschaftsarchitekten des 20. Jahrhunderts, gestaltet, und einige seiner besten Gebäude stehen hier: Das Justizministerium mit seinem Wasseranhang, das Außenministerium, dessen gläserne Wände direkt aus einem sie umgebenden Wassergarten aufsteigen, das Doppelhochhaus der administrativen Büros in Form eines gigantischen „H“ und davor der „Congresso Nacional“.

Der wohl bekannteste Gebäudekomplex Brasílias basiert auf einem rechteckigen, langgezogenen Trägergebäude, bei dem durch eine mittige Absenkung der Avenida sowohl der vordere Eingang als auch die hintere Dachkante ebenerdig sind. Die beiden Kuppeln des Gebäudes werden von den Einwohnern Salatschüssel genannt. Es heißt, daß es in der einen Schüssel vor Ideen nur so sprudelte, während die andere alle Bestrebungen wieder vernichtete.

Der Gründer Brasílias liegt seit Anfang der 80er Jahre umgeben von seinen Auszeichnungen und Orden in einem von seinem Freund Niemeyer gebauten Mausoleum, das zugleich Gedenkstätte und Informationszentrum ist. Als irdischer Gott thront die Statue des Mannes, dem nur eine Amtszeit beschieden war, auf einer hohen Säule und reckt die Hand über das Land. Im Dunkeln schälen sich die Lichter der Satellitenstädte aus dem Horizont. Brasília hockt in ihrer Mitte wie eine theatralische Gestalt. Die erste Landebahn ist noch heute Teil des internationalen Flughafens, aber die Utopie lebt nicht mehr – oder nur noch im 97jährigen Oscar Niemeyer, der gerade für die Stadt Potsdam ein profanes Freizeitbad entwirft. Auf die Frage, ob er Brasília mag, sagt er: „Ich mag Rio. In Brasília gehen Sie aus dem Hotel auf die Straße und dann ganz schnell wieder ins Hotel zurück. Wenn ich Brasília heute planen würde, dann würde ich den Kongreß und den Platz der drei Gewalten genauso bauen wie einst. Nur gäbe es zusätzlich Apartmenthäuser und Schulen und Läden, und auf die großen Straßen mit den vielen Autos würde ich verzichten. Man könnte überall zu Fuß hingehen.“ Zum Glück für Valdemar ist es anders gekommen.

An der östlichen Spitze des Platzes, im Bug des Flugzeugs, liegt das Geschichtsmuseum hinter einer bungalowgroßen Landesfahne, die sich 100 Meter über dem Boden im Wind bläht und einmal im Monat ausgetauscht werden muß. „Ordem e Progresso“, Ordnung und Fortschritt, steht auf ihr. Wörter für einen Kreuzzug. Und tatsächlich hat Niemeyer die missionarische Begeisterung, mit der die Gründer Brasílias die perfekte Stadt und Gesellschaft bauen wollten, einmal auf diese Weise beschrieben.

Valdemar parkt das Taxi in einer kleinen Bucht am Rande der großen Avenida und zeigt auf die Kathedrale der Stadt – natürlich auch sie von Oscar Niemeyer. Kreisrund und transparent ragt das Gotteshaus mit seinen sechzehn außen liegenden, konzentrisch nach oben zusammenlaufenden Stahlbetonrippen in den Himmel. Der Bau gilt als Meisterwerk des Pritzkerpreisträgers, der sich als einer der wenigen modernen Architekten dem Dogma des rechten Winkels entzog und eine futuristische, sehr plastische Formsprache mit weichen Konturen entwickelte.

„Alles Ministerialbauten“, sagt Valdemar. Er schaut hinüber zu seinen Kollegen, die vor einem der 17 riegelartigen Gebäude im Schatten eines Baumes stehen und warten. Hunderte Meter ziehen sich die vollkommen gleichgestaltigen Gebäude zu beiden Seiten die Avenida entlang. Die Bauten wurden komplett identisch entworfen, um Streitigkeiten und Zwist unter den eiteln Behörden zu verhindern. Der Unwillen der Beamten begann jedoch schon viel früher, denn nur unter Strafandrohung ließen sich viele in den Anfangsjahren bewegen, aus dem lebendigen Rio in die neue Hauptstadt zu ziehen.

Noch heute muß, wer sich aus Brasília versetzen lassen will, mindestens vier Jahre hier gearbeitet haben, die Scheidungsrate ist die höchste des Landes. Es waren andere, die in Brasília ihre Heimat suchten: Sekten, Wunderheiler, mystische Gruppen und Ufogläubige haben die Stadt zu einem Weltzentrum des Jenseitigen werden lassen. Angeblich „gibt es schon 1000 Tempel“, sagt Valdemar.

In Brasília treffen sich viele Welten: Es vermischt sich der am Reißbrett geplante Mythos einer idealen Stadt mit postmoderner Esoterik und der kirchlichen Mystik einer Prophezeiung aus dem 19. Jahrhundert, als der italienische Salesianerpater Dom Bosco die Hauptstadt des heiligen Landes zwischen dem 15. und 20. Grad südlicher Breite liegen sah, im kargen Niemandsland Brasiliens.

Es ist spät geworden. Valdemar schaut auf die Uhr. Er hat eine Frau, drei Kinder und bald den ersten Enkel. Seit fünf Jahrzehnten lebt er in der Stadt, die 1987 von der Unesco zum Weltkulturerbe erklärt wurde. Erst hat er ihre Straßen gebaut, und jetzt befährt er sie. „Das richtige Leben“, sagt Valdemar, „spielt sich längst in den Satellitenstädten ab“, von denen Brasília umgeben ist und in denen über zwei Millionen Menschen leben. In der Idealstadt selbst sind es 500 000. Brasília, sagt Valdemar, „ist wie ein trockener Ast“. Dann stellt er den Taxameter aus und fährt zur letzten Bleibstätte seines großen Helden, Präsident Kubitschek. „Juscelino“ nennt ihn Valdemar liebevoll – oder einfach „JK“.

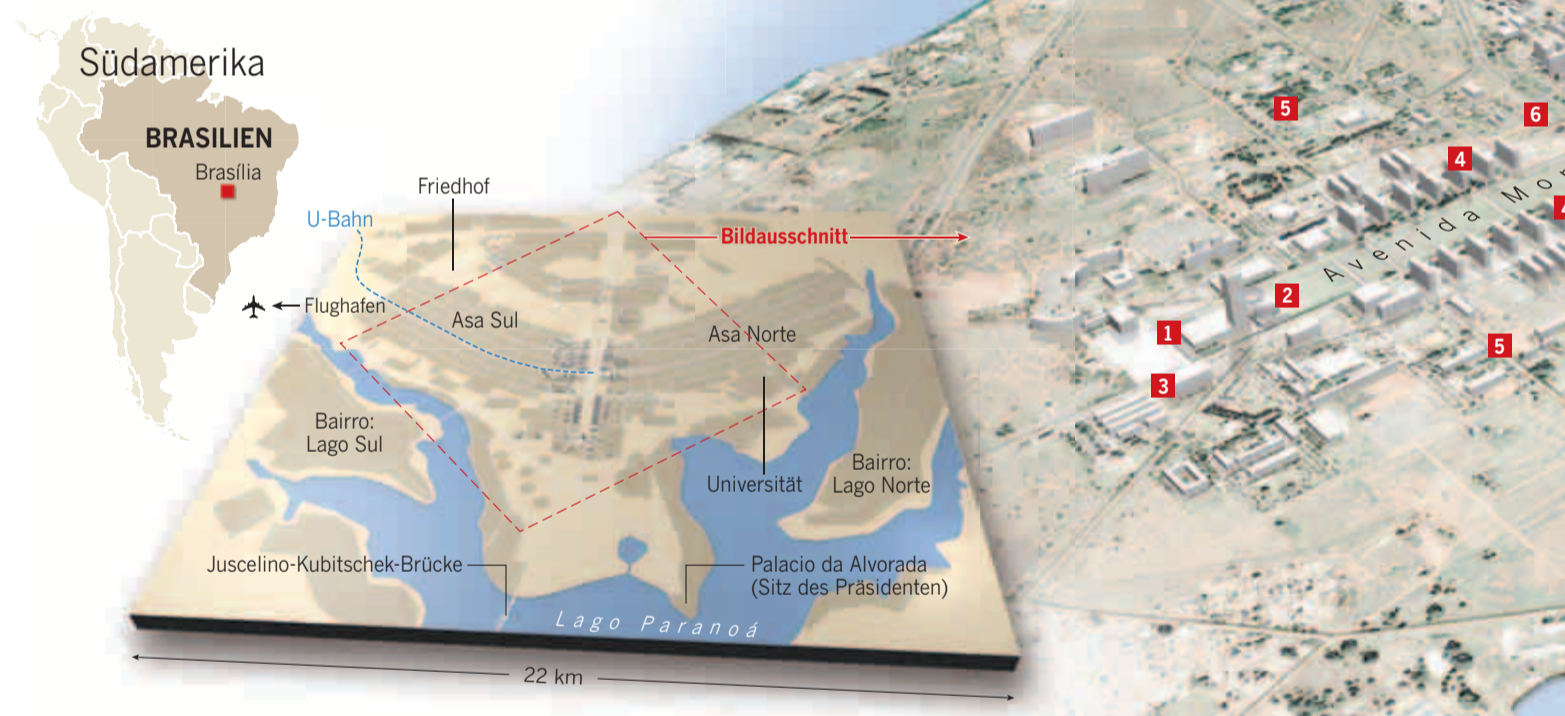
Der Gründer Brasílias liegt seit Anfang der 80er Jahre umgeben von seinen Auszeichnungen und Orden in einem von seinem Freund Niemeyer gebauten Mausoleum, das zugleich Gedenkstätte und Informationszentrum ist. Als irdischer Gott thront die Statue des Mannes, dem nur eine Amtszeit beschieden war, auf einer hohen Säule und reckt die Hand über das Land. Im Dunkeln schälen sich die Lichter der Satellitenstädte aus dem Horizont. Brasília hockt in ihrer Mitte wie eine theatralische Gestalt. Die erste Landebahn ist noch heute Teil des internationalen Flughafens, aber die Utopie lebt nicht mehr – oder nur noch im 97jährigen Oscar Niemeyer, der gerade für die Stadt Potsdam ein profanes Freizeitbad entwirft. Auf die Frage, ob er Brasília mag, sagt er: „Ich mag Rio. In Brasília gehen Sie aus dem Hotel auf die Straße und dann ganz schnell wieder ins Hotel zurück. Wenn ich Brasília heute planen würde, dann würde ich den Kongreß und den Platz der drei Gewalten genauso bauen wie einst. Nur gäbe es zusätzlich Apartmenthäuser und Schulen und Läden, und auf die großen Straßen mit den vielen Autos würde ich verzichten. Man könnte überall zu Fuß hingehen.“ Zum Glück für Valdemar ist es anders gekommen.



Zwei Ansichten des Congresso Nacional, des berühmtesten Gebäudekomplexes der Stadt. Die Kuppeln auf dem Dach werden von den Einwohnern als 'Salatschüssel' bezeichnet.

Brasília: Jubiläum

Am 4. April 1955 kündigte der brasilianische Präsidentschaftskandidat Juscelino Kubitschek für den Fall seiner Wahl an, eine neue Hauptstadt auf einer öden Hochebene im Zentrum des Landes zu bauen. Oscar Niemeyer wurde zum alles beherrschenden Architekten der neuen Stadt. Heute hat Brasília 500 000 Einwohner, über zwei Millionen Menschen leben in den Satellitenstädten, die in der Umgebung entstanden sind



Groß gedacht, zu groß geplant: Straßen und Wohnblöcke beherrschen die Stadt, die nicht für Fußgänger gemacht wurde



Gründerkult: Statue von Präsident Kubitschek auf einer hohen Säule



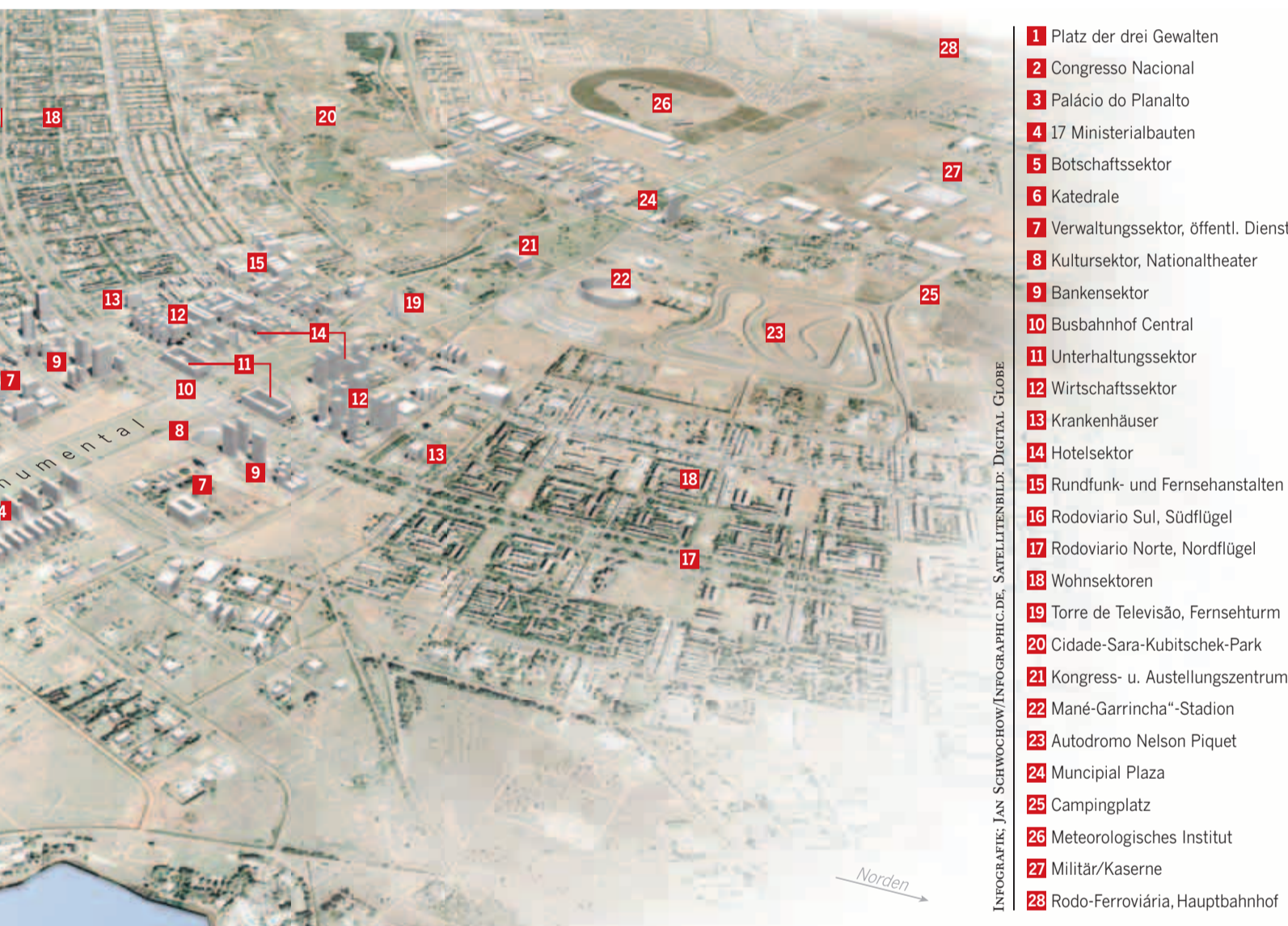
Kreisrund: Die Kathedrale der Hauptstadt



„Salatschüsseln“ genannt

STEPHANIE KLASS (8)

Um einer Utopie



- 1 Platz der drei Gewalten
- 2 Congresso Nacional
- 3 Palácio do Planalto
- 4 17 Ministerialbauten
- 5 Botschaftssektor
- 6 Katedrale
- 7 Verwaltungssektor, öffentl. Dienst
- 8 Kultursektor, Nationaltheater
- 9 Bankensektor
- 10 Busbahnhof Central
- 11 Unterhaltungssektor
- 12 Wirtschaftssektor
- 13 Krankenhäuser
- 14 Hotelsektor
- 15 Rundfunk- und Fernsehanstalten
- 16 Rodoviario Sul, Südflügel
- 17 Rodoviario Norte, Nordflügel
- 18 Wohnsektoren
- 19 Torre de Televisão, Fernsehturm
- 20 Cidade-Sara-Kubitschek-Park
- 21 Kongress- u. Ausstellungszentrum
- 22 Mané-Garrincha"-Stadion
- 23 Autodromo Nelson Piquet
- 24 Muncipial Plaza
- 25 Campingplatz
- 26 Meteorologisches Institut
- 27 Militär/Kaserne
- 28 Rodo-Ferroviária, Hauptbahnhof

INFOGRAFIE: JAS SCHWACHOW/INFORMACIJE.DE, SATELLITENBILDER: DIGITAL GLOBE



Innenraum der Kathedrale von Brasília: Selbst die Engel sind bei Oscar Niemeyer betongrau

Acht Städte, die gerade geplant und gebaut werden Neue Megacities in Asien

1 Luchao Harbour City Das Hamburger Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner plant und baut 60 Kilometer vor Shanghai eine Idealstadt auf ehemaligem Meeresboden. Sie soll die überbordende chinesische Metropole entlasten. Der bis zu drei Meter tiefe Ozean wurde dazu in nur zwei Jahren zugeschüttet und mit einem acht Meter hohen Deich bewehrt. Die Planer haben von Negativbeispielen wie Brasília gelernt und Luchao nicht als Auto-, sondern als Menschenstadt konzipiert, verkehrsberuhigt und mit überschaubaren Wohngebieten, die in autarke Quartiere aufgeteilt sind, von denen jedes einen kleinen See hat. Auch das Zentrum der 300 000-Einwohner-Stadt wird von einem See gebildet. Zweieinhalb Kilometer im Durchmesser, kreisrund und künstlich soll in seiner Mitte eine 300 Meter hohe „Wolkennadel“ aus filigranem Stahl in den Himmel ragen, deren Spitze Wasser versprüht und so eine Wolke bildet.

2 New Songdo City Ein 183-Milliarden-Dollar-Projekt in Südkorea, das für 500 000 Menschen zur Heimat werden soll. Die Investoren, das US-Immobilienunternehmen Gale Company und der koreanische Mischkonzern Posco, simulieren für ihre Stadt von Anfang an eine gewachsene Struktur mit Atmosphäre und Lebensqualität. Das Ziel ist eine Mischung aus Venedig, Paris und Chicago und zugleich eine digitale Stadt mit dem besten und teuersten, was moderne Kommunikationstechnik zu bieten hat. Nur so werden sich ausländische Firmen und ihre Mitarbeiter hierherlocken lassen, denn Songdo ist mit seinen sechs Kilometer langen Wasserkanälen als Sitz für Unternehmen geplant, die von hier aus das Tor zum großen Nachbarn China aufstoßen wollen. Englisch wird die Sprache der Stadt sein, die auch sonst wenig von dem sie umgebenden Land und seiner Kultur aufweisen wird. Das perfekte Söldnernest: modern, effizient und funktional.

3 Putrajaya In Malaysias neuer Hauptstadt, 1999 eröffnet, leben fast nur Beamte und Politiker in Sichtweite der alten Metropole Kuala Lumpur, die wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des Landes bleiben soll. Während die zur Zeit weniger als 20 000 Einwohner beherbergt, sollen 2010 schon 300 000 Menschen in dem neuen Regierungszentrum elektronisch vernetzt leben. Rund 40 Prozent der Stadtfläche sind grün oder begrünt. Wie ihre Zwillinge-Planstadt Cyberjaya sitzt Putrajaya mitten auf dem „MSC“. Dieser „Multimedia Super Corridor“ ist eine digital vernetzte Region, die zum Rückgrat des Wirtschaftsbooms werden soll. Nicht zufällig ist beiden Städten das malayische Wort für Erfolg, „jaya“, in den Namen geschrieben. Das Projekt kostet 8,1 Milliarden Dollar. Kritiker sprechen von einer unbelebten Phantasiestadt, die der Geltungssucht von Premier Mahatir diene.

4 New Capital City (Südkorea) Nicht wirtschaftliche, sondern sicherheitspolitische Erwägungen stehen beim zweiten Idealstadtprojekt Südkoreas im Mittelpunkt. New Capital City heißt die geplante Metropole, die das überfüllte Seoul, das in Reichweite der nordkoreanischen Artillerie liegt, als Hauptstadt ablösen soll. Geht es nach dem südkoreanischen Präsidenten Roh Moo Hyun, werden von 2008 an Bauarbeiter 160 Kilometer von der alten Hauptstadt entfernt den neuen Regierungssitz aus dem Boden stampfen – in sieben Jahren. Doch auch wenn die Gewinner des Planungswettbewerbs bereits in Kürze gekürt werden soll: Noch ist die Zukunft von New Capital City nicht gesichert. Das oberste Gericht des Landes verfügte, daß nur das Volk über den Bau beschließen könne. New Capital City verdeutlicht ein zentrales Motiv des Baus von Idealstädten: die Verquickung von nationalem Interesse mit dem Bestreben von Präsidenten und Funktionären, sich im Buch der Geschichte verewigt zu sehen.

5 Anting New Town Diese sogenannte Special-Interest-Planstadt in China soll sich im Gegensatz zu den meisten anderen Projekten nicht als Behördenzentrum, sondern als City für die gesamte Automobilindustrie bewähren. Die etwa 25 Kilometer nordwestlich von Shanghai aus dem Boden wachsende Metropole wird wie ihre Nachbarn Luchao und Synia von einem deutschen Architekturbüro geplant und umgesetzt, offenbar getreu dem Motto Maos „Für die Revolution sind Proletarier am besten geeignet, denn sie haben nichts zu verlieren (...) aber für die Produktion von Stadt seid ihr Kapitalisten die absolute Nummer eins.“ Antings Nummer eins ist das Frankfurter Büro Albert Speer & Partner. Fabriken, Fachuniversitäten, eine Formel-1-Rennstrecke, Tagungszentren und Wohnungen für 50 000 Arbeiter sind geplant, auch Volkswagen ist beteiligt. Dem Wunsch der Auftraggeber, die Wohnhäuser im altdutschen Stil zu bauen, konnte sich AS&P nur zum Teil erwehren – die Gebäude werden Satteldächer und Gauben erhalten.

6 New Capital City (Indien) Wie in Südkorea entsteht auch in Indien eine neue Planhauptstadt. Die 15 Kilometer östlich von Raipur und strategisch zwischen dem Flughafen und zwei Bundesstraßen gelegene Stadt ist für 700 000 Einwohner konzipiert. Sie soll bis 2030 Zentrum des Regionalstaats Chhattisgarh werden, der im Jahr 2000 neu gebildet wurde. In drei Phasen sollen sukzessive Wohngebiete, Geschäfte, Industrie und eine Universität gebaut werden. Auch in New Capital City haben die Planer viel Raum für Grünanlagen reserviert – inklusive Golfplatz, Cricket-Stadion und einer Filmcity. Kern der politischen Neugründung wird allerdings der administrative Sektor mit dem Amtssitz des Ministerpräsidenten. Die Stadt soll um die 23 Dörfer, die zur Zeit auf dem Areal existieren, herum gebaut werden. Kritiker sprechen allerdings bereits jetzt von einem grausamen Witz: In den Rahmenplänen der neuen Stadt erscheint keines der alten Dörfer.

7 Synia Auch für Synia (China) sind Experten aus Deutschland zuständig. Das Münchner Büro Fink+Jocher wird die 250 Quadratkilometer große und für eine Millionen Menschen konzipierte „Shangyu New Industrial Area“ planen. Wie viele Idealstädte ist auch Synia in Zonen und Sektoren aufgeteilt, die hier Bänder heißen. Vier davon sind für Industrie und Gewerbe bestimmt und durch Grünzonen getrennt, jede breiter als der Englische Garten. Wohnen, kaufen, lernen und vergnügen können sich die Einwohner auf dem zehn Kilometer langen Nord-Süd-Strang. Ein feines Aderwerk von Gassen und Boulevards mit Radwegen und Busspuren durchzieht diese Achse und beherbergt Einkaufszentren und Freizeitanlagen. Für den Bau der Planstadt lassen Fink+Jocher – ganz im Sinne der geschäftstüchtigen Auftraggeber – einen heiligen Berg abtragen und an anderer Stelle als Damm wieder aufschütten, um dem Meer neues Land zu entreißen.

8 Astana Kasachstans neue Hauptstadt ist zu großen Teilen ein Werk des japanischen Stararchitekten und Stadtplaners Kisho Kurokawa. Sein Masterplan für Astana – der Name bedeutet schlicht Hauptstadt – schlägt ein neues Modell für die Idealstadt des 21. Jahrhunderts vor. Für die Stadt ist ein flexibler Baufortschritt geplant, der alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls korrigiert wird. Wie ein Organismus soll sie wachsen und sich wandeln können. Astana setzt auf einer alten zaristischen Siedlung auf. Bis 2030 soll sie die modernste Stadt der Welt werden und ihre Einwohnerzahl auf eine Million verdoppeln. Astana soll zu einer eurasischen Metropole mit griechischen, spanischen und chinesischen Vierteln werden. Noch kämpft Astana allerdings mit dem für Planstädte typischen Problem der Stadtlucht. Am Wochenende zieht es die meisten der Beamten und Funktionäre zurück nach Alma-Ata, in die alte, wirklich gewachsene Hauptstadt.



Bau-Boom in Asien: Die Karte zeigt, in welchem Land und wo genau die acht neuen Städte liegen