

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 86 (1999)  
**Heft:** 6: Prototypen : zur Arbeit von Richard Buckminster Fuller (1895-1983)

**Artikel:** Im Fieber der Modernisierung : Kuala Lumpur : Porträt einer asiatischen Metropole im Umbau  
**Autor:** Kaltenbrunner, Robert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-64590>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 09.03.2025

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

# Im Fieber der Modernisierung

## Kuala Lumpur – Porträt einer asiatischen Metropole im Umbau

Unser Verständnis der Grossstadt unterliegt einem Wandel wie diese selbst. Von vielen Beobachtern wird gerade das unvermittelte Aufeinanderprallen unterschiedlicher Welten, die Widersprüchlichkeit der Elemente in unseren zeitgenössischen Metropolen als faszinierend empfunden. Jene Heterogenität, die ganz plötzlich an den neuralgischen Punkten der Stadt erfahrbar wird, wo sich luxuriöse Bürotürme in den Plastikfolien von Elendshütten spiegeln; die Begegnung des Statischen mit dem Dynamischen, des Schlafes mit dem Wachzustand, der Vergangenheit mit der Zukunft.

Wenn man bereit ist, Kuala Lumpur derart sensibilisiert wahrzunehmen, dann wird man seine (Entdecker-)Freude haben. Ansonsten mag einem Malaysias boomende Hauptstadt schier den Atem rauben. Seit 1988 ist die Stadt förmlich explodiert. Private Bautätigkeit verändert ihr Gesicht täglich so dramatisch, dass europäische Städte dagegen förmlich museal wirken. KL, wie sie von ihren Bewohnern fast ausnahmslos genannt wird, gibt sich heute als eine brummende, hupende, rauchende, ölverschmierte Maschine; es stinkt nach Abgasen, geschmolzenem Gummi und heissem Metall. Eine Stadt in Vollgas. Und weitgehend ohne Vergangenheit. Denn «Kuala Lumpur» – ein Name, der im Malaiischen nichts anderes als «schlammige Flussmündung» bedeutet – wurde erst 1857 gegründet, als ein Trupp chinesischer Kulis mit der Ausbeutung der ersten Zinnmine mitten im Dschungel begann, in Ampang, einem heu-

tigen Randbezirk. Unmittelbar hinter der Stelle, wo sich die Flüsse Klang und Gombak vereinen und vor 90 Jahren die älteste Moschee der Stadt, Masjid Jamek, errichtet wurde, herrscht ein beispielloses Baufieber. Gleich unbändigen Himmelsstürmern erheben sich immer mehr Appartementhäuser und Bürotürme, Luxushotels mit Atrien und hängenden Gärten sowie gigantische Shopping-Malls aus dem kleinteiligen Häusermeer der traditionellen Viertel – und das in einem Tempo, das bei uns unvorstellbar ist. Alles scheint gleichzeitig zu passieren: Wolkenkratzer schiessen empor, Magistralen wie die Jalan Ampang werden von zwei auf sechs Spuren verbreitert, und, quasi nebenher, wird ein ungestümes «Upgrading» ganzer Stadtviertel betrieben.

Den Veduten von Kuala Lumpur ist mit den ästhetischen Begriffen europäischer Kapitalen nicht beizukommen. Denn die malaysische Hauptstadt ist nicht nach Plan entstanden, es ist keine mit Überlegung, mit europäischer Ratio angelegte Stadt wie Paris, London, Berlin oder Wien. Der einzig nennenswerte Versuch, dem Wildwuchs der Stadt ein Spalier zu liefern, unternahm Frank Swettenham in den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts. Nachdem 1871 die malaysischen Staaten zur Kronkolonie erklärt worden waren, führte der zweite (und nachhaltigste) britische Verwalter von KL die berühmten «five-footways» ein, eine von Singapores Gouverneur Sir Stamford Raffles erlassene Bauordnung. Dieses Muster der zusammenhängenden, fünf Fuss breiten Arkadengänge vor allen Geschäftshäusern bildete die bislang

wesentlichste städtebauliche Strukturvorgabe; sie basierte indes auf einem Bautypus. Es geht um jene Shophouse-Architektur, die Raffles seinerzeit in Batavia (Java) so beeindruckt hatte durch ihre harmonischen Strassenfronten mit rhythmischen Fassaden in feuersicherer Konstruktion aus Ziegel. Nicht bloss eine funktionale Mischung von Arbeits- und Wohnraum, sondern auch eine dem tropischen Klima angepasste Bauweise – die durchgehenden Arkaden fungieren als Schutzschild gegen Regengüsse und Sonne –, bot sie zudem alle Voraussetzungen für die Entstehung einer entwickelten Stadtkultur: gleiches Recht aller auf Nutzung und Durchwegung, mithin eine Reverenz an die Bedeutung des öffentlichen Raumes.

So entstand jener Typus, der konstitutiv für die Altstadtbereiche von KL wurde, ob nun in der Petaling Street (=Chinatown) oder der Pudu Road und der Jalan Bukit Bintang, die mit ihren traditionellen arkadierten Shophouses seit jeher das Zentrum der städtischen Handelsaktivitäten bildeten. Doch weichen sie mehr und mehr grossen Einkaufszentren und klimatisierten Shopping-Malls. Der öffentliche Raum ist nurmehr ein vermeintlicher; ganz zu schweigen davon, dass eine urbane Atmosphäre sich nicht so recht einstellen mag. Erheblich mitschuldig daran ist der Verkehr, eines der offensichtlichsten und zentralsten Probleme von KL, vermutlich der einzigen Hauptstadt der Welt ohne öffentliche Verkehrsmittel (das geplante Schienen-Nahverkehrssystem LRT ist noch nicht in Betrieb und ohnehin nur auf wenige Kurzstrecken beschränkt). Es gibt zwar ein paar private Bus- und Minibusunternehmen, sie fahren aber nur wenige attraktive Routen. Der alles beherrschende Privatisierungsgedanke wälzt alle Verantwortung für die Mobilität auf die Bürger ab.

Derweil wird die Kapitale generalüberholt. Kuala Lumpur erhält ein Herz aus Hightech. Anstelle der abgesiedelten Pferderennbahn ist unlängst ein spektakulärer Komplex von Büro-, Einkaufs-, Freizeit- und Hotelbauten errichtet worden, der in seiner Megalomanie kaum zu überbieten ist – das Kuala Lumpur City Centre (KLCC). An Superlativ herrscht hier kein Mangel: Die von dem New Yorker Architekten Cesar Pelli entworfenen «Petronas Twin Towers», mit 98 Stockwerken und fast einem halben Kilometer Höhe die höchsten Bürotürme des Globus, übertreffen selbst den Sears Tower in Chicago, was in KL wie ein per-

sönlicher Triumph gefeiert wurde. Das landschaftliche Environment, in das der Komplex kongenial eingebettet ist, schuf der brasilianische Gartengestalter Roberto Burle Marx, der bereits in den Dreissigerjahren – inspiriert von abstrakter Malerei – semikünstliche Parkanlagen kreierte. Und trotz seiner wahrhaft einschüchternden Dimension stellt das KLCC nur einen Baustein zu einem noch ambitionierteren Gebilde dar: dem «Multimedia Super Corridor» (MSC). Dieses zukunftssträchtige Kunstgebilde liegt südwestlich der Hauptstadt im Klang Valley, misst 15 mal 50 Kilometer und soll als hochtechnologische Produktionsstätte einer virtuellen Wunderwelt dem kalifornischen Silicon Valley alsbald den Rang ablaufen.

Wann immer sich grosse Menschenmengen versammeln, findet das auf dem Independence Square (Dataran Merdeka) statt. An seiner Ostseite wird der Platz vom pittoresken Sultan Abdul Samad Building, zwischen 1894 und 1896 nach Plänen von R.A.J. Bidwell gebaut, flankiert. Was hier im so genannten «Moorish Style» – einer Mischung aus europäischem Funktionalismus und islamischer Formsprache – platziert wurde, wirkte beispielgebend für alle weiteren öffentlichen Bauten. Dabei ist es nicht ohne Ironie, dass in diesem Emblem der britischen Kolonialherrschaft nun die Bundesregierung der Malaysischen Föderation residiert.

Die bewegte, hügelige Topografie und die tropische Vegetation, die selbst die winzigsten Grünflecken zu blühenden Oasen macht, verhelfen der Stadt zu einem gewissen unübersichtlichen Charme. An ihren Rändern jedoch zeigt sie sich in einem ganz anderen Licht. Jeder, der nach KL reist, sieht vom Flugzeug aus die Furchen aus angebaute Beton, die die häufigste Wohnform in Malaysia sind. Angelegt mit der sturen Regelmässigkeit von Plantagen, die zuvor das Land bedeckten, erstrecken sich Reihenhäuser glanzlos bis zum Horizont. Reihe auf Reihe die gleichen Einheiten, unterschieden allenfalls durch verschiedene davor geklebte Fassaden oder Nuancen des – immer – pastellfarbenen Fassadenanstrichs. Wenngleich die Moden sich ändern und nun eher das so genannte Condominium als burgartige Grosswohnanlage das Bild bestimmt: Bedenkenlos wird hier für eine Nachfrage geklotzt, die nicht zuletzt darauf beruht, dass die Prosperität verheissende Kapitale ländliche Zuwanderer anzieht wie ein Staubsauger.



Die Skyline Kuala Lumpurs mit den Petronas Twin Towers von Cesar Pelli





Blick über das Sultan Abdul Samad Building Richtung Osten (im Hintergrund: Petronas Twin Towers) Fotos R.Kaltenbrunner

So gravierend und stetig sich die städtische Textur verändert, so gross ist der Druck auf die Stadtverwaltung: Widmungen werden schnell geändert, Baugenehmigungen grosszügig erteilt, wenn das Projekt dem Image von KL zuträglich erscheint. Mit der Implementierung einer veritablen und verbindlichen Flächennutzungs- oder Masterplanung indes hat sich Kuala Lumpur immer schwer getan: Stadtplanung ist hier kein aktives Steuerungsinstrument. Um Infrastruktur und Bauvorschriften kümmerte sich hauptsächlich der 1890 eingerichtete Kuala Lumpur Sanitary Board. Und wenn es denn einen Plan gibt, wie den so genannten Structure Plan und den Local Plan, so wird seine Ausführung scheinbar dem Zufall – und den Spekulanten – überlassen. So nimmt es nicht wunder, wenn es keine planerischen Parameter zu geben scheint, ausser einer weitgehend kritiklosen Akzeptanz des Marktes und vielleicht einer gewissen Rücksicht auf das Klima. Deshalb – und da die asiatische Mentalität nicht nur Obrigkeits-, sondern auch Schicksalsglauben kennt – sind alle städtebaulichen Pläne, die das Wachstum steuern sollen, trotz autoritärer politischer Strukturen gescheitert. Und trotzdem – oder gerade deswegen – ist KL mittlerweile zu einem der wichtigsten Drehpunkte Asiens geworden.

Das Dynamische und das Vergnügen an der dauernden Verwandlung haben die Bewohner mit den Bauten ihrer Stadt gemein. Kuala Lumpur ist ein steinernes Abenteuer, in dem das Neue das Alte unerbittlich fortspült, wenn sich die Bürger diesem Schrottvorgang nicht entschlossen widersetzen. Im sozia-

len und identifikatorischen Sinne schrieben die spektakulären Bauvorhaben nicht unbedingt Erfolgsgeschichte: Durchgesetzt haben sich letztlich immer Investoreninteressen. Der renommierte Architekt Hijjas Kasturi beispielsweise hat mit Bauten wie dem Maybank Tower oder dem Luth Building das Gesicht des modernen KL mitgeprägt, dabei indes nicht mehr geschaffen als eine mediokre Architektur, die vorgibt, etwas eigenständig Malaysisches zu sein. Doch heute sind Proteste gegen diese Entwicklung häufiger – und manchmal auch erfolgreich. Prominentestes Beispiel dafür ist Central Market: Unterstützt von einer wirtschaftlichen Rezession hat die «Save the City»-Bewegung die Hochhauspläne an der Stelle der alten, inmitten von Chinatown gelegenen Markthalle platzen lassen. So wurde der Art-déco-Bau, nachdem die Marktleute bereits in drei neu errichtete Grossmärkte an der Peripherie umgesiedelt waren, «sanft» umgebaut. Mit zweifelhaftem Erfolg allerdings: An die Stelle eines lebendigen, vielfältigen, schmutzigen Zentrums städtischen Lebens ist eine sanierte Hülle mit der betulichen Ausstrahlung eines Neubaus der malaysischen Postmoderne getreten.

Trotz der Tendenz, wenigstens einige Reminiszenzen an die Ursprünge der Altstadt zu erhalten, ähnelt KL immer weniger sich selbst. Und da, wo es gelingt, wird es zur blossen touristischen Attraktion. Bis zur Ölkrise Anfang der Siebzigerjahre, von der Malaysia als Exporteur profitierte, hatte sich KL fast ausschliesslich im Bestand entwickelt und verändert. Dann aber begann der radikale Umbau; ganze Strassenzüge verschwanden über Nacht, neue Quartiere traten an ihre Stelle. Sie können das Mosaik des vorherigen städtischen Lebens jedoch nicht ersetzen. Insofern ist KL ein typisches Beispiel für die Metropolen in den asiatischen «Tigerstaaten», mit einer urbanen Morphologie, die zum überwiegenden Teil von der Ökonomie beherrscht wird und in der Marktmechanismen die Architektur bestimmen. Die Neubauten von heute sind die Ruinen von morgen. Kuala Lumpur ist eine Stadt moderner Trümmer, ein perfektes Baalbek, an einem Tag erbaut, am anderen schon verfallen; eine Stadt, von der man nie erwartet, dass sie fertig wird.

Robert Kaltenbrunner

## Buchbesprechung

### Die Liebe zur Natur

Wendy Hitchmough: *Arts-and-Crafts-Gärten. Deutsche Verlags-Anstalt. Stuttgart 1998, 208 Seiten, 97 farbige Abb., sFr. 106.50*

1848 schrieb der Brite John Ruskin (1819–1900), Wunderkind, Oxfordabsolvent und Sohn eines reichen Sherryhändlers, an einem Buch mit dem Titel «Die sieben Lampen der Architektur», das 1849 erschien. In diesem mehrmals aufgelegten Band forderte er von einem Bauwerk nichts anderes, als ehrlich zu sein, denn wie andere englische Architektur reformer verabscheute Ruskin das Unwahre und vor allem das Massen hafte. Beides hatte bereits die maschinelle Produktion ergriffen, und auch die Architektur schien unaufrichtig in diesen verderblichen, gesichts- wie besinnungslosen Strudel hineinzutreiben. «Lasst Eure Wände so kahl wie ein gehobeltes Brett», schrieb Ruskin, «oder baut sie aus gebackenem Strassenschmutz oder Stroh, aber beklebt sie nicht mit Lügen.»

In England sah die Reformbewegung um John Ruskin, William Morris (1832–1896) und Philip Webb (1831–1915) in der mittelalterlichen christlichen Kultur den massgebenden Rettungsanker, in der das Wort «Gewinn» noch durch und durch anrühlich war. Das rechte Mass fand man um 1850 nicht mehr in der Gegenwart, sondern nur noch in der Vergangenheit. Kein Wunder, wenn die kleinen mittelalterlichen englischen Dörfer und die alten Bauernhäuser auf dem Lande sowie die Renaissance des Handwerks den Reformern gleichsam als Lampen dienten, um mit diesem ehrlichen Licht, wie sie meinten, eine neue Baukunst zu schaffen. Die Arts-and-Crafts-Bewegung, unter der sich die Reformers versammelten, sah ihren Schwerpunkt nicht im industriellen Fortschritt, sondern in der Tradition, und damit war sie ungemein avantgardistisch.

Die «englischen Häuser», die Philip Webb, Edwin Lutyens (1869–1944) und andere englische Architekten der Arts-and-Crafts-Bewegung in den kommenden Jahren bauten, verkörperten das Ideal des ländlichen Lebens. Sie lagen weit draussen vor den Toren der Grossstädte. Die Eisenbahn ermöglichte ein Pendeln zwischen Stadt und Land, sodass das Tretmühlendasein auf dem Lande weitaus erträglicher war als in der Stadt, zumal dann, wenn man über ein geräumiges Landhaus mit einer Halle, Wohnzim-

mer, Esszimmer, Billardzimmer und Bibliothek verfügte. Dort fand das gebildete und begüterte Bürgertum, was es in der Stadt so schmerzlich vermisse: viel Raum, einen grossen Garten und viel frische Luft. Mit dem Landleben der Bauern hatte dieser ungemein verfeinerte Lebensstil nur wenig gemein.

Die Arts-and-Crafts-Bewegung hatte nicht nur die Architektur des englischen Hauses einer Reform unterzogen, sondern ebenso widmeten sich die Protagonisten dem Garten. Hier setzt nun Wendy Hitchmough, eine britische Historikerin, an, indem sie die Geschichte der Arts-and-Crafts-Gärten nacherzählt. In neun Kapiteln berichtet sie von den Ursprüngen und grossen Gärtnerinnen und Gärtnern dieser Bewegung und natürlich auch von ihren giftigen Feinden, denen die Bewegung ein Dorn im Auge war. Über sie ist – wie über alles – die Zeit hinweggegangen – aber die Gärten, die sie bekämpften, die sind geblieben und noch heute zu besichtigen. Die Autorin hat dazu in ihrem Buch detaillierte Informationen zum Besuch der Gärten zusammengestellt.

Natürlich liest man in einem solchen Buch, das Ulrike Stopfel aus dem Englischen ins Deutsche übertragen hat, die Namen von Gartenenthusiastinnen wie Lady Wolseley, Lady Warwick, Lady Sligo sowie von Gertrude Jekyll (1843–1932) und Jane Morris (1839–1914). Sie und ihre Namen, die Kontinentaleuropäer an britische Exzentrik und Skurrilität erinnern, waren an der Gestaltung der Arts-and-Crafts-Gärten massgeblich beteiligt. Vor allem Gertrude Jekyll gilt als *die* Persönlichkeit der englischen Gartenkunst.

1896 hatte die preussische Regierung, die seit 1882 technische Attachés ins Ausland entsandte, Hermann Muthesius (1861–1927) an die deutsche Botschaft nach London geschickt, um die Architektur der Städte und die Ästhetik des Hauses in England zu studieren. Die Ergebnisse seines Englandaufenthaltes veröffentlichte er in seinem dreibändigen Werk «Das englische Haus», das 1904 in Berlin bei Ernst Wasmuth erschien und Gertrud Jekylls Liebe zur Natur und Pflege der heimischen Blumen und Pflanzen grossen Einfluss zuschrieb. Der Autorin kommt das Verdienst zu, diese Liebe deutlich zu machen, um zum Kern der Arts-and-Crafts-Bewegung vorzudringen.

Clemens Klemmer