

Better City, better Life

Verstädterung und Investoren-Städtebau in China

Im Kontext der raschen Verstädterung in China, die in den nächsten zwanzig Jahren rund 300 Millionen Menschen vom Land in die Städte umschichten wird, gewinnt die Architektur- und Städtebau-Ausbildung eine besondere Bedeutung. Dies auch, weil die Verstädterung nicht nur ein demografischer und technisch-ökonomischer, sondern vor allem ein kultureller Prozess ist. Noch kann niemand sagen, welcher Lebensstil und welche Stadtkultur sich in den Städten Chinas herausbilden werden. Deutlich sichtbar sind dagegen einige planerische Konflikte, die den aktuellen Verstädterungsprozess begleiten. An der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der



Universität Stuttgart studieren und forschen rund 150 chinesische Studenten und Doktoranden. Die Fakultät unterhält Partnerschaften mit der Tongji-Universität in Shanghai und anderen Universitäten. Einige Professoren der Fakultät beteiligen sich häufig an städtebaulichen Wettbewerben, Forschungs- und Planungsprojekten in China. Eine weitere Initiative sind jährliche Fortbildungs-Workshops für chinesi-

sche Architekten und Stadtplaner zum Thema „Energie und Umwelt in Architektur und Städtebau“.

1. Better City, better Life

Nie zuvor wurde eine Viertel Milliarde Menschen so schnell aus ärmlichen Verhältnissen in die moderne Konsumgesellschaft katapultiert, nie zuvor hat ein Land so schnell und in so vielen Bereichen eine dominierende Stellung im Welthandel erreicht. In der Rangliste des „Human

Development Index“, den die Vereinten Nationen jedes Jahr im Hinblick auf Lebenserwartung, Ausbildung und Einkommen veröffentlichen, steht China unter den 177 erfassten Ländern an 77. Stelle, knapp nach Thailand und Kolumbien und knapp vor der Türkei und Jordanien. Der große Rivale Indien liegt 50 Plätze hinter China. Allerdings warten in China rund

eine Milliarde Menschen noch ungeduldig darauf, dass der Aufschwung auch sie erreicht. China kann sich also keine Pause in der rasanten Entwicklung leisten, der demographische und soziale Druck verlangt einen permanenten Boom.

2. Turbo-Verstädterung

Chinas Wirtschaftskraft ist seit 1994 um 100 Prozent und die Stadtbevölkerung um 40 Prozent gewachsen. 80 Prozent des Bruttosozialprodukts wird heute in den 660 größeren Städten Chinas erzeugt. Um 1970 lebten erst 18 Prozent der Menschen in den Städten, 2005 waren es schon 43 Prozent oder 560 Millionen. Es wird erwartet, dass bis 2030 die Stadtbevölkerung auf 870 Mio. steigt. Gleichzeitig nimmt die ländliche Bevölkerung ab, weil jährlich rund 15 Mio. Bauern die Dörfer verlassen und in die Städte strömen.

Shanghai (15 Mio. EW.) und Peking (11 Mio. EW.) stehen an 7. bzw. 17. Stelle in der Rangliste der Megastädte, daneben gibt es in China rund 50 Städte mit einer Bevölkerung über zwei Millionen. In Shanghai, der größten Stadt des Landes, konzentrieren sich aber nur 3 Prozent der Stadtbevölkerung (Mexiko-Stadt: 25 Prozent), weil der Verstädterungsdruck sich auf ein großes und differenziertes Städtesystem verteilt. Dies hält das Wachstum von Shanghai und Peking aber nicht auf: 2015 wird Shanghai 17 Mio. und Peking 13 Mio. Einwohner haben.

Das Konzept der abgrenzbaren Megastädte erscheint in China jedoch überholt, weil sich einige Mega-Agglomerationen und Städte-Cluster herausbilden, deren Bevölkerung 20 Mio. deutlich übersteigt. Dies gilt vor allem für die Verstädterungsregion Shanghai und das Yangtse-Delta, für die Agglomeration Peking-Tianjin-Hebei und für Shenzhen mit dem Pearl River Delta. UN-Habitat nennt solche Mega-Agglomerationen „Hyperstädte“, um zu verdeutlichen, dass das Stadtwachstum in immer größere Dimensionen vorstößt.

Der Verstädterungsprozess in China wird sich erst um 2030 langsam beruhigen, wenn das Land eine Verstädterungsquote von 60 Prozent erreicht. Bis dahin muss mit einem turbulenten Stadtwachstum gerechnet werden, das rund 300 Mio. Menschen vom Land in die Städte umschichten wird. Damit die großen Städte nicht unter dem Zuwanderungsdruck zusammenbrechen,

will man – neben einer raschen Modernisierung der Großstädte – insbesondere die Mittel- und Kleinstädte fördern, um „die Städte zu den Bauern“ zu bringen.

3. Grenzen des Wachstums

Mit 9,6 Millionen Quadratkilometern ist China das viertgrößte Land der Welt; die natürlichen Ressourcen sind aber knapp, wenn man die riesige Bevölkerung von 1,3 Milliarden berücksichtigt. Die Pro-Kopf-Werte wichtiger Ressourcen wie Wasser, fruchtbarer Boden und Energie liegen unter dem Weltdurchschnitt, dennoch gibt es eine enorme Ressourcenverschwendung gerade in diesen Bereichen. In den letzten zehn Jahren ist die Siedlungsfläche um 45 Prozent gewachsen, gleichzeitig ist die landwirtschaftliche Nutzfläche um 70.000 Quadratkilometer geschrumpft. Der jährliche Flächenverbrauch durch die Verstädterung wird auf rund 12.000 Quadratkilometer geschätzt, was etwa einem Drittel der Fläche Baden-Württembergs entspricht. Zwei Drittel aller chinesischen Städte haben Wasserprobleme. Dies wird durch die Verschmutzung noch verschärft, weil das Abwasser in den Städten nur zu 50 Prozent gereinigt wird. Die Austrocknung einiger Flüsse ist weit fortgeschritten und stellt die Existenz ganzer Städte in Frage. Dennoch ist der städtische Wasserverbrauch mit 200 Litern pro Kopf und Tag vergleichsweise hoch, was auch an einer fehlenden Preispolitik und

SUMMARY

Within the next three decades, urbanization in China will move about 300 million people from rural to urban areas. At present, there are 560 million people living in cities, 2030 there will be 870 millions. Fast-speed-urbanization in China goes along with serious problems in regard to the protection of natural resources and urban land management. The extensive consumption of land for new industry and housing seems to be particularly critical, due to ambitious local projects and a highly profitable land market. Another critical aspect is the destruction of historical urban areas and residential quarters.

Up to now, only large scale investors and developers take part in urban projects. Large scale housing is mainly aiming at the rising middle class, offering an „exotic“ mix of architecture in „Mediterranean“, „European“ or „Californian“ style. Usually, housing projects are enclosed and introverted „gated communities“, thus promoting social and spatial segregation. However, gated neighbourhoods have always been present, in the traditional city as well as in socialist times.

Another critical aspect is the waste of energy, because of the lack of modern isolation, cooling and heating technology. In order to reduce the import bill for oil and the costs for housing maintenance, almost the total urban housing stock must be updated according to new technical standards, – a gigantic challenge of which nobody knows if this will be feasible in the near future.

In it's quest for „better city, better life“ China has made spectacular progress in terms of housing production. However, as far as the quality of urban life and urban planning is concerned, China is still on the move. Nobody knows how China's cities will function and how they will look like in two or three decades from now.



Neubauten in Peking

Verbrauchskontrolle liegt. Die Energieerzeugung hängt zu 85 Prozent von der umweltverschmutzenden Kohle ab, dabei steigt der Energieverbrauch jährlich um 15 Prozent, was rasch steigende Öl-Importe erfordert. Noch wird die Energie subventioniert, der Weltmarkt wird aber vor China nicht haltmachen, was schon mittelfristig zu rasch steigenden Preisen und damit zu einer Energiekrise führen könnte. Die natürlichen Ressourcen sind also ein kritischer Faktor im Verstädterungsprozess und werden schon jetzt bis an die Grenzen strapaziert. Dies gilt insbesondere für die Küstenregionen, wo sich die Landwirtschaft, das Wasser, die Bevölkerung und der Wirtschaftsboom konzentrieren. China wird deshalb um eine Ressourcen schonende Stadtentwicklung nicht herumkommen. Der Konflikt zwischen der „Turbo-Verstädterung“ und dem Ressourcenschutz ist natürlich schwieriger zu lösen als in Europa, wo die Wirtschaft ungleich langsamer wächst und das Bevölkerungs- und Stadtwachstum weitgehend zum Stillstand gekommen ist.

4. Zentrale Politik, lokale Interessen

Natürlich hat die chinesische Regierung dies erkannt und deshalb die Stadtentwicklung zu einem wichtigen Politik- und Forschungsfeld gemacht. Propagiert wird eine „harmonische Stadtentwicklung durch wissenschaftliche Planung“ und tatsächlich findet man auf allen Ebenen schon eine gute – zumindest theoretische – Kenntnis moderner Kommunalpolitik und -planung, auch die „Agenda 21“ und die „nachhaltige Stadtentwicklung“ sind bestens bekannt. Allerdings sind diese Konzepte in der Praxis noch kaum angekommen. So dynamisch die Wirtschaft wächst, so indifferent verhalten sich die Provinzen und Städte gegenüber allem, was ihre profit- und prestigeträchtigen Projekte bremst.

Was in Chinas Städten noch fehlt, ist eine integrierte Stadtplanung, die in der Lage ist, die zentralen Politikziele, die divergierenden Normen und die lokalen Prioritäten der Bevölkerung in einem strategischen Entwicklungsplan zu vereinen. Auch die Informationssysteme sind noch lückenhaft und damit die Kenntnisse über Ursachen, Zusammenhänge und Folgen der Verstäd-

terung. Aber selbst wenn es eine solche Planung gäbe, wäre es bei der Dynamik und Größenordnung der Verstädterung unmöglich, diese vollständig zu lenken und zu kontrollieren. Die Planungsprobleme verschärfen sich noch mit der Herausbildung riesiger Agglomerationen und Städte-Cluster, deren administrative, funktionale und räumliche Strukturen raschen Veränderungen unterliegen. Um hier wirksam zu agieren, braucht man eine ständige Moderation der städtischen Entwicklung, eine übergreifende Planung und robuste Planungsmethoden.

In den Provinzen, Städten und Distrikten greifen hierarchische Machtstrukturen und undurchsichtige Interessen in die Stadtplanung ein. Allmächtige Bürgermeister fällen die Entscheidungen nach eigenem Geschmack und Interesse, dies nicht selten gegen den Rat ihrer eigenen Planer. Deren Rolle reduziert sich oft darauf, die top-down-Entscheidungen zu vollziehen und den öffentlichen Prestige-Projekten und Investoren zuzuarbeiten. Das Korrektiv einer informierten und kritischen Öffentlichkeit fehlt noch weitgehend, auch wenn es in einigen Städten schon erste Gehversuche einer partizipativen Planung gibt, etwa durch beratende Planer, die als Vermittler zwischen der Lokalregierung und der Bevölkerung agieren.

Wie die Zentralregierung, die sich gern auf Megaprojekte wie die Olympischen Spiele fixiert, so haben auch die Lokalpolitiker einen Hang zu ehrgeizigen und überdimensionierten Projekten. Selbst in abgelegenen Mittel- und Kleinstädten findet man pompöse neue Rathäuser und Messehallen, riesige Boulevards und Stadtautobahnen; natürlich wollen auch die Distrikte ihre Statussymbole, ohne sich mit der Gesamtstadt abzustimmen. Die langfristigen Folgekosten, die der Projekt-Gigantismus verursacht, sind enorm und noch kaum kalkulierbar.

5. Extensive Stadtplanung

In China weisen die bewohnten Stadtgebiete eine hohe Dichte auf (120 Einwohner pro Hektar [EW./ha]; Stuttgart: 35 EW./ha), gleichzeitig ist ein hoher Stadtflächenverbrauch pro Einwohner (130 qm/Person) zu verzeichnen. Dies erscheint paradox, erklärt sich aber dadurch, dass die chinesi-

schen Städte fast zur Hälfte aus Industrie-
flächen bestehen. Im Mittelpunkt der
Stadtplanung stehen meist großflächige
Industrieansiedlungen und andere Groß-
projekte, während die Alltagsprobleme der
Bevölkerung eher zweitrangig behandelt
werden.

In den Provinzen, Städten und Distrikten
wird Stadtplanung vor allem als Flächen-
beschaffung verstanden, weil es lukrativ
für die Städte ist, ländlichen Boden in
städtisches Bauland zu verwandeln und an
private und öffentliche Investoren weiter-
zugeben. Dabei nimmt die Interessen-
Allianz der lokalen Behörden und Inves-
toren wenig Rücksicht auf die betroffenen
Bauern, die im „öffentlichen Interesse“
mit einer geringen Entschädigung abge-
funden werden. Dies ist möglich, weil der
Boden in China dem Staat gehört und die
Dörfer nur ein permanentes Nutzungs-
recht haben. Schätzungsweise 40 Millio-
nen Bauern haben auf diese Weise ihr Land
verloren.

Tatsächlich wachsen die Städte in China aber
noch schneller, als es die offiziellen Pläne
vorsehen. Die großflächige Umwandlung
von Agrarland in Industrie- und Bauland
wird auch durch irreguläre Mechanismen
vorangetrieben, wobei das komplizierte
Antrags- und Genehmigungsverfahren,
das mit einer formellen Enteignung und
Nutzungsübertragung verbunden ist, auf
verschiedene Weise umgangen wird. Natür-
lich wachsen auch die Dörfer teilweise
informell, wie die „urbanen Dörfer“ und
zahllose Neubau-Inseln im peripheren
„Speckgürtel“ der großen Städte zeigen.
Illegal errichtete Gebäude werden selten
abgerissen, sondern mit einer milden
Geldstrafe belegt.

Die Stadtplanung in China entwickelt sich
aber schnell. In rund 100 Universitäten
wird bereits Stadtplanung gelehrt und
viele junge Planer haben im Ausland stu-
diert und Erfahrungen gesammelt. Das
fachliche Potential wächst also, ebenso
wird mit neuen Planungsmethoden ex-
perimentiert, um die Agrar- und Natur-
flächen, Gewässer, öffentlichen Reserve-
flächen und historischen Gebiete besser zu
schützen. Noch kaum entwickelt ist dage-
gen das Risiko-Management. Viele chine-
sische Städte sind einem hohen Risiko von
Überschwemmungen, Trockenheit und
Erdbeben ausgesetzt, das Gleiche gilt für
technische und andere Katastrophen.

6. Das historische Erbe

Die gigantische Bauwelle in
China hat die Lebens-
verhältnisse von Millionen
Menschen sprunghaft ver-
bessert. Der Wohnstandard
in Peking hat sich in 20
Jahren von 10 auf 25 qm/
Person verbessert und soll
bis 2015 auf 30 qm/Person
steigen, was sich schon fast
dem europäischen Stan-
dard nähert (Deutschland:
40 qm/Person). Andererseits zeigt der
High-Speed-Städtebau aber auch Defizite,
die Chinas urbane Zukunft erheblich
beeinträchtigen werden, wenn keine Kor-
rekturen erfolgen.

Hierzu gehört der rigorose Umgang mit der
historischen Bausubstanz. Meist werden
die neuen Projekte rück-
sichtslos in die alten Struk-
turen gesetzt, weil man
davon ausgeht, dass diese
sowieso verschwinden wer-
den. Auch wenn es in Pe-
king und Shanghai schon
viele katalogisierte Monu-
mente und Schutzgebiete
gibt, so werden doch noch
immer ganze Altstadt-
Quartiere durch die Neu-
bauprojekte zerstört. Ein
Grund ist der hohe Boden-
wert in den zentralen
Stadtgebieten, der in kei-
nem Verhältnis zu der oft
desolaten, ein- bis zwei-
geschossigen Altstadt-Be-
bauung steht. Auch die
Erschließung und die sani-
täre Infrastruktur der Alt-
stadt ist meist so schlecht,
dass eine Sanierung teuer
wird. Kaum geklärt ist
auch die Frage, welche
Funktionen die Altstadt im
Zentrum der boomenden
Metropole übernehmen
könnte. Eingeschossiges
Wohnen für die Reichen im Zentrum
einer Megastadt? Umbau zu kommerziel-
len Gastronomie- und Tourismus-Quartie-
ren? So stehen die Planer oft vor der
schwierigen Entscheidung, ob ein Quartier



Großbaustelle Peking



03a



03b

a: Shanghai: die traditionellen
bzw. kolonialen Quartiere heißen hier
„Lilong“. Wie bei den Hutong-
Quartieren in Peking verschwinden die
Lilongs zusehends.

b: Traditionelles Hofhaus in Peking



04

„Monotone Vielfalt“ im Wohnungsangebot

als „Slum“ beseitigt oder als „Altstadt“ erhalten werden soll, ohne dass es dafür eine klare Nutzungs- und Investitionsstrategie gibt.

Anders liegt der Fall bei den Altbauten, die vor 1949 errichtet wurden, sowie beim sozialistischen Wohnungsbau der 1950/70er Jahre. Monotone Bauformen und schlechte Bauqualität legen einen Abbruch nahe, dennoch war der egalitäre Zeilenbau eine frühe „chinesische Moderne“ mit dem Ziel, die Lebensbedingungen der Menschen zu verbessern, ganz ähnlich wie die frühe Moderne in Europa. Auch der sozialistische Wohnungsbau ist eine wichtige Phase der jüngeren Stadtgeschichte und sollte deshalb nicht vollständig verschwinden.

In jedem Fall ist eine intensive Beschäftigung mit dem historischen Erbe wichtig, um den schnell wachsenden Städten Chinas ein Stück Identität und Charakter zu bewahren. Das historische Bauen war auch immer ein regionales Bauen, das sich an der lokalen Kultur, an Klima, Topografie und an den natürlichen Ressourcen orientierte. Ein näherer Blick auf diese Tradition könnte dazu beitragen, das uniforme Bauen in China zu regionalisieren – ein wichtiger Schritt hin zu einer modernen und umweltgerechten Baukultur in diesem riesigen Land.

7. Investoren-Städtebau

Die staatliche Wohnungsversorgung wurde nach 1980 durch einen „kapitalistischen“ Wohnungsmarkt abgelöst. Der unternehmerische Immobilien- und Bausektor entwickelte sich schnell, wobei bis heute aber nur große Investoren und Bauträger zum Zuge kommen, was der Staat durch die langfristige Verpachtung bzw. Versteigerung großer Bauparzellen steuert. Dabei wird die Pacht einmalig entrichtet und entspricht durchaus einem kapitalistischen Bodenpreis. Nur so war es möglich, in kurzer Zeit eine gigantische Bauwelle in Gang zu setzen, die jährlich rund zwei Milliarden Quadratmeter Geschossfläche oder 40 Prozent der weltweiten Bauleistung produziert und die immer noch jährlich um 20 Prozent wächst.

Städtebau im heutigen China ist also immer Investoren-Städtebau, d.h. der individuelle Bauherr, der nach eigenen Vorstellungen und mit einem eigenen Architekten baut, ist noch weitgehend unbekannt. Obwohl es längst eine solvente Mittelschicht gibt, ist Individualismus im Wohnen bislang nur per Kaufentscheidung in einem kommerziellen Großprojekt zu haben. Auch deshalb fehlt Chinas Städten noch eine individuelle Alltags-Architektur, wie sie in europäischen Städten das Bild bestimmt.

Über das Wohnungsangebot der großen Bauträger sortiert sich die städtische Gesellschaft völlig neu. Vor zwei Jahrzehnten noch eine kollektive Masse, will die neue Mittelschicht nun materiellen Konsum, westlichen Lebensstil und ein statusorientiertes Wohnen und orientiert sich dabei an westlichen Vorbildern. Die Unternehmen bedienen dieses Bedürfnis mit internationalen Architektur-Kopien, wobei es

nicht nur um Wohnungen, sondern auch um einen neuen „Lifestyle“ geht. Im Angebot sind Quartiere im „französischen“, „englischen“, „mediterranen“, „europäischen“ und „kalifornischen Stil“, nur die chinesische Variante findet man in dieser Postkarten-Architektur kaum. Dies bringt natürlich keine kosmopolitische Stadtkultur hervor, sondern eine bunte Pseudo-Vielfalt, die allein der Marktstrategie der Investoren entspringt.

Die Beliebigkeit in Stil und Formen bedient eine noch unerfahrene Klientel, bietet den Bauträgern aber auch die willkommene Gelegenheit, die schematische Planung und städtebauliche Sterilität, die der Fast-Speed-Städtebau unvermeidlich mit sich bringt, hinter exotischen Fassaden zu verbergen. Niemand weiß, wie sich der „gekaufte Lebensstil“ in der Praxis und auf Dauer bewährt, ob sich der Stil-Mix mit der Zeit abnutzen wird oder ob eine plötzliche Renaissance des „chinesischen Stils“ die ausländischen Imitate verdrängt.

8. Gated Communities und soziale Segregation

Das urbane Modell in Europa ist die ökonomisch vitale, sozial ausgewogene und umweltfreundliche Bürgerstadt, der Investoren-Städtebau in China hingegen führt auf direktem Wege hin zur sozial segregierten Konsumstadt. Schon gibt es abgeschottete Luxusinseln und versteckte Slums, elitäre Einkaufswelten und ärmliche Straßenmärkte, auch wenn man die sozialen Kontraste nicht auf den ersten Blick sieht. Die Regierung versucht, dies durch die Förderung von preisgünstigem Wohnungsbau zu korrigieren, der aber fast nur in Randlagen und in den Satellitenstädten entsteht. Bislang scheinen weder die Regierung noch die Stadtplaner die soziale Segregation ernsthaft zu thematisieren, auch für die ausländischen Architekten, die im Investoren-Städtebau tätig sind, ist dies in der Regel kein Thema. Es wird jedoch eine der wichtigsten Zukunftsfragen sein, ob die chinesischen Städte eine soziale Mischung bewahren oder in sozial und räumlich getrennte Stadtinseln zerfallen.

Die neuen Quartiere haben phantasievolle Namen, in denen der Begriff „Garten“ nicht fehlen darf. Im traditionellen China waren die wenigen Parks und Grünflächen

das exklusive Privileg einer kleinen Oberschicht, jetzt wird der Quartiers-Garten zu einem wichtigen Statussymbol. Gleichzeitig dringt die private Motorisierung in die neuen Wohnsiedlungen ein, sodass ein Nutzungskonflikt zwischen Grünflächen, Zufahrten und Parkplätzen entsteht.

Noch wissen die Planer nicht, ob die neue Mittelschicht ihre Freizeit im Quartier oder lieber in der Shopping Mall und bei McDonald's verbringen wird. Das Freizeit-, Nachbarschafts- und Mobilitätsverhalten der jungen Wohnungskäufer ist noch weitgehend offen und wird, wenn es sich konsolidiert, auch zu Korrekturen bei der Quartiersplanung führen.

Das Gleiche gilt für die soziale und demografische Struktur. Wird es bei der Ein-Kind-Politik bleiben oder wird diese in Zukunft gelockert oder abgeschafft? Wohin mit den dreihundert Millionen Alten, die China schon in naher Zukunft versorgen muss? Da es noch keine flächendeckende Altersversorgung gibt, müssen wohl viele Jungen ihre Eltern im Alter versorgen. Dies könnte bedeuten, die Wohnung später mit vier alten Leuten zu teilen. Schon jetzt bieten die Bauträger aufteilbare Wohnungen an, auch kaufen die jungen Ein-Kind-Familien Wohnraum auf Vorrat, wie die zunehmend großen Wohnungen zeigen.

Der Wohnungsmarkt wird durch günstige Kredite gefördert, was zu einer langfristigen Verschuldung der neuen Mittelschicht führt. Natürlich wird auch nach Kräften spekuliert, etwa durch den Kauf einer Zweitwohnung, die man nach einigen Jahren profitabel verkaufen will. Wie weit der Boom für den realen Bedarf produziert oder eine spekulative „Blase“ ist, können selbst Experten kaum sagen.



Luxus-Quartiere und Gated Communities

05



Kaufinteressenten beim Studium des Angebots

06

9. Geschlossenheit, Achse, Symmetrie

Die „introvertierte Stadtzelle“ ist eine Konstante im chinesischen Städtebau. Dies galt für die durch Tore gesicherten Quartiere der alt-chinesischen Stadt ebenso wie für die ummauerten Arbeits- und Wohnkollektive (Danwei) der sozialistischen Stadt. Der Investoren-Städtebau folgt dieser Tradition, gleichzeitig bricht er die Gesellschaft auf und verteilt Arbeiten und Wohnen, Konsum und Freizeit, Arm und Reich, Jung und Alt auf unterschiedliche Stadtzonen und Quartiere. Das Ergebnis

ist eine Stadt, die aus zahlreichen, in sich abgeschlossenen Siedlungszellen besteht. Ob diese „gated communities“ so abgeschlossen bleiben, wie sie jetzt erscheinen, ist aber durchaus noch offen. So werden die Quartiersränder oft mit kommerziellen und öffentlichen Einrichtungen besetzt, was für eine gewisse Verflechtung sorgt; auch grenzen nicht mehr Mauern, sondern transparente Zäune die Wohngebiete ab. Die Ausrichtung der Wohnungen nach Süden ist eine

andere Konstante im chinesischen Städtebau. Dies gilt für das traditionelle chinesische Haus und für den sozialistischen Zeilenbau ebenso wie für die neuen Wohntürme und Hochhaus-Scheiben der Gegenwart. Jede Abweichung von dieser uralten Feng-Shui-Regel ist mit erheblichen Preisabschlägen verbunden – ein überzeugendes Argument für die Bauträger, nicht daran zu rütteln. Ähnliches gilt für die „Achse und Symmetrie“, die ebenso im Layout fast aller Projekte vorzufinden ist. Auch dies knüpft an uralte Städtebau-Traditionen an und erleichtert es den Investoren, große Baumassen schnell und unkompliziert zu ordnen.

Die introvertierte Geschlossenheit der Wohnquartiere, Südorientierung, Achse und Symmetrie leben also im Investoren-Städtebau fort, wenngleich unter anderen Vorzeichen und in anderen Formen. Dabei stellt sich bei der schnellen Entwicklung des chinesischen Städtebaus die Frage, ob

diese Charakteristik auf Dauer als „chinesisch“ bewahrt werden sollte, oder ob man in Zukunft auch andere städtebauliche Konzepte braucht, um dem gesellschaftlichen Wandel gerecht zu werden.

10. Architektur-Import

Die ausländischen Entwürfe sind meist grafisch reizvolle „Idealstädte“, wobei die chinesische Symbolik – vor allem der Kreis und das Quadrat – nicht fehlen darf. Dabei sind die Entwürfe der in China arbeitenden deutschen Planer vom Leitbild der „europäischen Stadt“ geprägt, wobei der Beweis einer kulturellen Akzeptanz aber noch aussteht. Natürlich sind auch die ausländischen Entwürfe Teil des profitorientierten Investoren-Städtebaus und müssen vielfache Veränderungen und Deformationen hinnehmen.

Dennoch enthält die Verschmelzung europäischer und chinesischer Städtebauelemente ein interessantes Potential. In keinem ausländischen Entwurf fehlen Plätze und Boulevards, auch der „europäische Block“ – die Lieblingsfigur deutscher Stadtplaner – hält in China Einzug, obwohl dieser der strikten Südorientierung deutlich widerspricht. Oft ist es aber noch unklar, wer im Investoren-Städtebau letztlich die Ausstattung und Pflege des öffentlichen Raums übernimmt und wie die Bevölkerung diesen nutzen wird. Welche „Urbanität“ sich in Chinas Städten herausbilden wird und welche öffentlichen Räume diese braucht, kann noch niemand mit Sicherheit sagen.

Der massive Architektur- und Städtebau-Import wird meist unkritisch aufgenommen, was auch Ausdruck einer gewissen Ratlosigkeit ist, wie es mit der „chinesischen Moderne“ weitergehen soll. Gleichzeitig ist dies auch ein zielstrebiges „Sammeln und Jagen“, von dem man sich wichtige neue Impulse für den chinesischen Städtebau verspricht. Auch hier ist es noch offen, ob der Architektur- und Städtebau-Import die „monotone Vielfalt“ des aktuellen Bauens in China letztlich noch steigern oder mindern. Ebenso offen ist die Frage, welchen Beitrag das „Schaulaufen“ der internationalen Wettbewerbe zur Entwicklung einer authentischen lokalen Baukultur tatsächlich leistet.



Dicht und hoch – neuer Wohnungsbau in Peking

DER AUTOR

PROF. DR.-ING. ECKHART RIBBECK

is member of the Städtebau-Institut, Faculty of Architecture and Urban Planning, University of Stuttgart and head of the Department of Urban Planning in Asia, Africa, Latin America (SIAAL). He studied in Aachen and Stuttgart (Germany) and spent several years as a Planning Consultant in international projects in the Carribean (UNDP), in Brazil (GTZ) and Mexico-City (UNAM). Professor at Stuttgart University since 1991, he has been involved in research projects in Mexico, Peru, China, Usbekistan, Oman and Palestine.

Kontakt

Universität Stuttgart, Städtebau-Institut, Keplerstr. 11, 70174 Stuttgart

Fachgebiet Planen und Bauen in Entwicklungsländern | SIAAL

Prof. Dr.-Ing. Eckart Ribbeck

Tel. 0711 | 685 83370, Fax 0711 | 685 83745

E-Mail: eckhart.ribbeck@si.uni-stuttgart.de, Internet: <http://www.uni-stuttgart.de/si/siaal/>



11. Energieeffizienz und urbane Mobilität

Der subventionierte Energiepreis und die kurzfristige Gewinnorientierung der Investoren haben zur Folge, dass die moderne Haustechnik – vor allem Wärmedämmung, Heizung- und Kühlung – noch keine wichtige Rolle im Wohnungsbau spielt. Der Energieverbrauch chinesischer Gebäude ist etwa zwei- bis dreimal so hoch wie in Deutschland, wobei die großen Prestigebauten und exklusiven Wohnsiedlungen die größten „Energieschlucker“ sind. Der Staat hat auch in diesem Bereich längst anspruchsvolle Normen gesetzt, allerdings fehlt es noch an Anreiz, um etwa die Niedrigenergiebauweise und moderne Heiz- und Kühltechniken flächendeckend zu fördern. Die Bauträger halten sich zurück, weil energieeffizientes Bauen teurer als konventionelles Bauen ist. Bislang erfüllen nur zehn Prozent der Gebäude die offiziellen Normen, auf die Wohnungskäufer kommen deshalb unkalkulierbare Betriebs- und Unterhaltskosten zu, sobald der Energiepreis in China kräftig steigt.

China steht also vor der gigantischen Aufgabe, nicht nur die vor 1970 errichteten und energetisch kaum mehr sanierbaren Altbauten zu ersetzen, sondern auch einen großen Teil der Neubauten, die in den letzten 30 Jahren entstanden sind. Praktisch droht der gesamte Baubestand zu einer gigantischen Altlast zu werden – ein Alptraum, der die Zentralregierung zunehmend umtreibt. Die nationale Politik sieht deshalb vor, bis 2020 fast den gesamten Gebäudebestand energetisch zu sanieren und gleichzeitig einen ökologisch orientierten Städtebau zu forcieren. Es wird aber noch viele Jahre dauern, bis das energieeffiziente Bauen, eine moderne Stadttechnik und konsequenter Umweltschutz in Chinas Städten selbstverständlich sind. Gibt es im Energiebereich keine positiven Veränderungen, dann wird der Energiebedarf in Chinas Städten sich schon mittelfristig verdoppeln, was im Hinblick auf den Klimawandel nicht nur eine nationale, sondern auch eine globale Katastrophe wäre. Aus energetischer Sicht ist der Städtebau in China ein Wettlauf mit der Zeit.

Ähnlich kritisch sieht es im Stadtverkehr aus. Zwar gibt es in allen großen Städten zahlreiche Stadt- und U-Bahn-Projekte sowie neue Omnibus-Systeme, andererseits lässt eine autofreundliche Politik die Zahl der Privatautos jährlich um 30 Prozent steigen, so dass es in allen großen Städten zu chronischen Verkehrsstaus und Luftverschmutzung kommt. Auch im Hinblick auf die urbane Mobilität stehen die Städte also vor der Entscheidung, ob man auf zukunftsfähige öffentliche Transportsysteme oder auf eine konventionelle Auto-Stadt setzt.

12. Die neue chinesische Stadt

Die grundlegende Frage, wie sich die chinesische Stadt in Zukunft entwickeln wird, ist also noch weitgehend offen. Wird die „europäische Stadt“ das Leitbild sein, die sich um soziale, kulturelle und ökologische Verträglichkeit bemüht? Oder ist das Vorbild die „Stadtmaschine“ á la Singapur, wo eine autoritäre Planung für funktionale Effizienz, soziale Ruhe und materiellen Wohlstand sorgt? Oder geht der Weg hin zur „lateinamerikanischen Stadt“, die unaufhaltsam in reiche Stadtinseln und arme Ghettos zerfällt? Wie das urbane Leitbild auch immer aussieht, die neue chinesische Stadt wird auch in zwei Dekaden keine „Idealstadt“ sein. Die urbane Transformation ist erst auf halbem Wege und kann jederzeit eine neue Richtung einschlagen.

• Eckhart Ribbeck