SUPERLATIVE SHANGHAI

Städtebauliche Adaption der Interventionen eines
temporären Großereignisses

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines

Diplom - Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

Bernd Martin Schrunner

Thomas Wagner

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao. Univ.- Prof. Dipl.- Ing. Dr. techn. Grigor Doytchinov

Institut für Städtebau

Mai 2011

INHALTSVERZEICHNIS

Shanghai
Allgemein 7

Die chinesische Stadt
Geschichte und Anfänge der chinesischen Stadt 15
Zeittafel der chinesischen Geschichte 28

Geschichte Shanghais
von den Anfängen Shanghais bis 1840 31
von 1840 bis 1949 39
von 1949 bis 1990 65
seit 1990 83

Stadtplanungspolitik
Shanghai 101

Die „recycelte" Moderne
Shanghai 113

Der offene Stadtraum
öffentliche Plätze in der chinesischen Stadt 131

Territorien des Wohnens
Wohntraditionen in China 141

Referenzprojekt
Stadterweiterung und olympischer Park in Peking 157

Planungsgebiet
Allgemein 171

Infrastruktur
Öffentlicher- und Individualverkehr 185

Projekt
Skizzen des Entwurfsprozesses 195

Strukturanalyse
Überlagerung und Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen 201

Erschließungskonzept
infrastrukturelle Eingliederung in das Stadtgefüge 207

Gliederungskonzept
gestalterische Strukturierung des Planungsgebiets 213

Flächennutzungsplan
funktionale Gliederung des Planungsgebiets 221

Bebauungskonzept
prozesshafte Ausformung der städtebaulichen Struktur 229

öffentlicher Verkehr
flächendeckende Erschließung des Planungsgebiets 237

Freiraumkonzept
Darstellung der Grünflächen und öffentlichen Bereiche 241

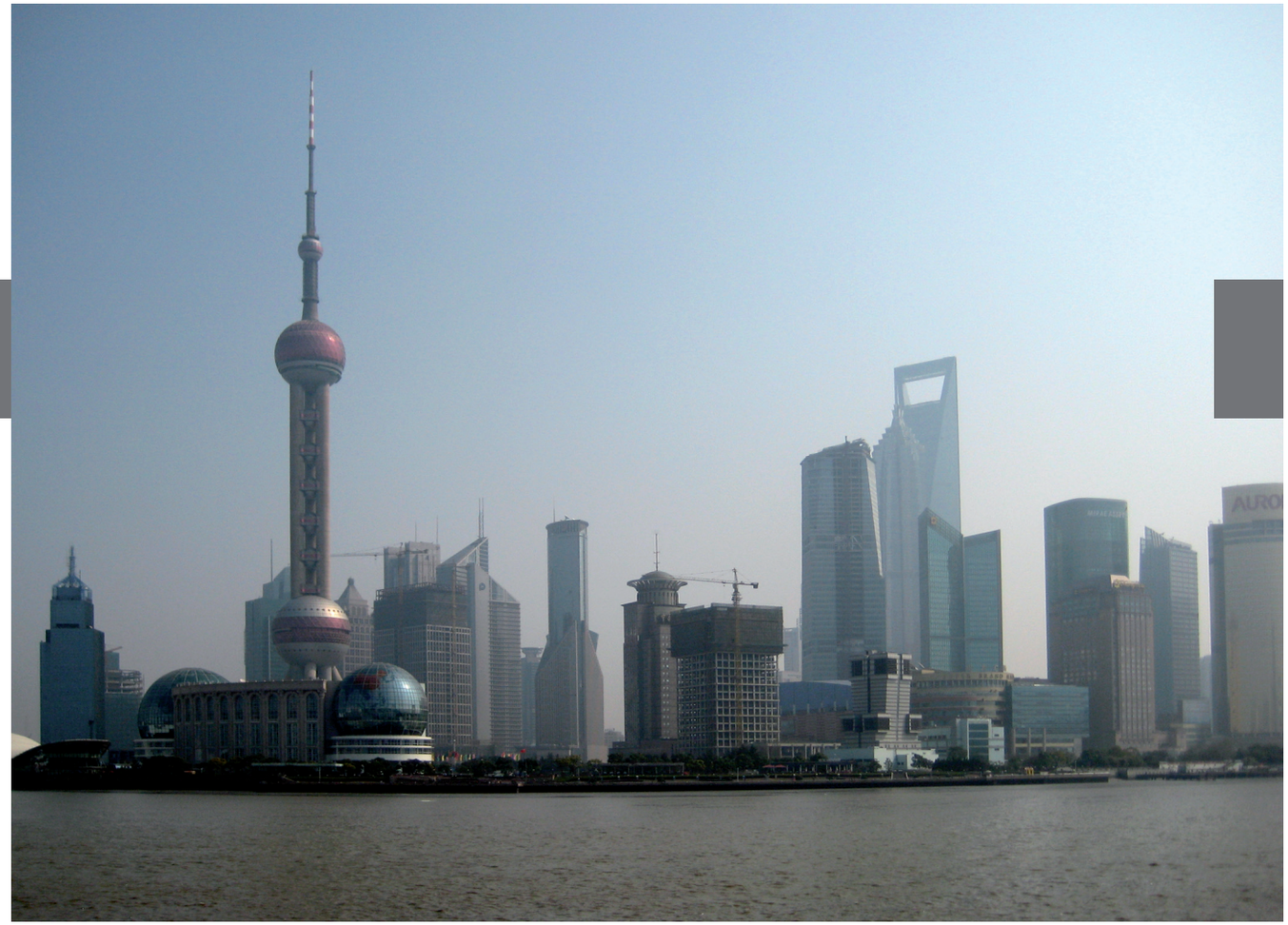
Teilbetrachtung
städtebauliche Adaption der temporär genutzten Interventionen 245

Vorwort

Shanghai zählt zu den bedeutendsten Industriestädten Asiens und stellt die Finanzmetropole Chinas dar. Mit der wirtschaftlichen Öffnung der Volksrepublik und dem damit verbundenen Aufschwung strebt das Land immer mehr nach internationaler Anerkennung. Dieses fand mit den olympischen Spielen 2008 in Peking und der Weltausstellung 2010 in Shanghai seinen vorläufigen Höhepunkt. Die beiden temporären internationalen Großereignisse stellten alles bisher Dagewesene in puncto finanzieller Aufwand, Größe, Besucherzahlen etc. in den Schatten.
Basierend auf diesen Parametern setzt sich das Projekt mit der Nachnutzung der groß angelegten städtebaulichen Interventionen der Weltausstellung auseinander. Am Beginn steht die Untersuchung der allgemeinen Begebenheiten der Stadt Shanghai. Im nächsten Schritt werden die traditionellen chinesischen Stadtstrukturen im Gegensatz zu den neuen westlich orientierten fernöstlichen Metropolen analysiert. Das Augenmerk liegt hierbei einerseits auf den räumlichen Auswirkungen der westlichen Einflüsse, andererseits auf der Anpassungsfähigkeit und Veränderung der chinesischen Gesellschaftsstruktur in den schnell wachsenden Agglomerationen.
Mit diesen Grundlagen wird in weiterer Folge ein städtebauliches Konzept erstellt. Der Fokus hierbei liegt auf einer vielfältigen Nachnutzung des Weltausstellungsgeländes, das unter Berücksichtigung der bestehenden Strukturen neue Impulse, Qualitäten und Potentiale für die weitere Entwicklung bieten soll. Die simultane Behandlung der ehemaligen Industriebrache und der innerstädtischen Verzahnungen, sowie die Generierung von räumlich-funktionalen Wechselwirkungen bilden das zentrale Thema des Projekts. Dieses Konzept soll als Impuls für diesen Stadtteil fungieren, damit er Wohnort, Erholungszone, Arbeitsplatz, Kulturzone und Ausstellungsareal sein kann.

SHANGHAI
ALLGEMEIN

Natürliche Bedingungen
(geografische, geologische und klimatische Bedingungen)



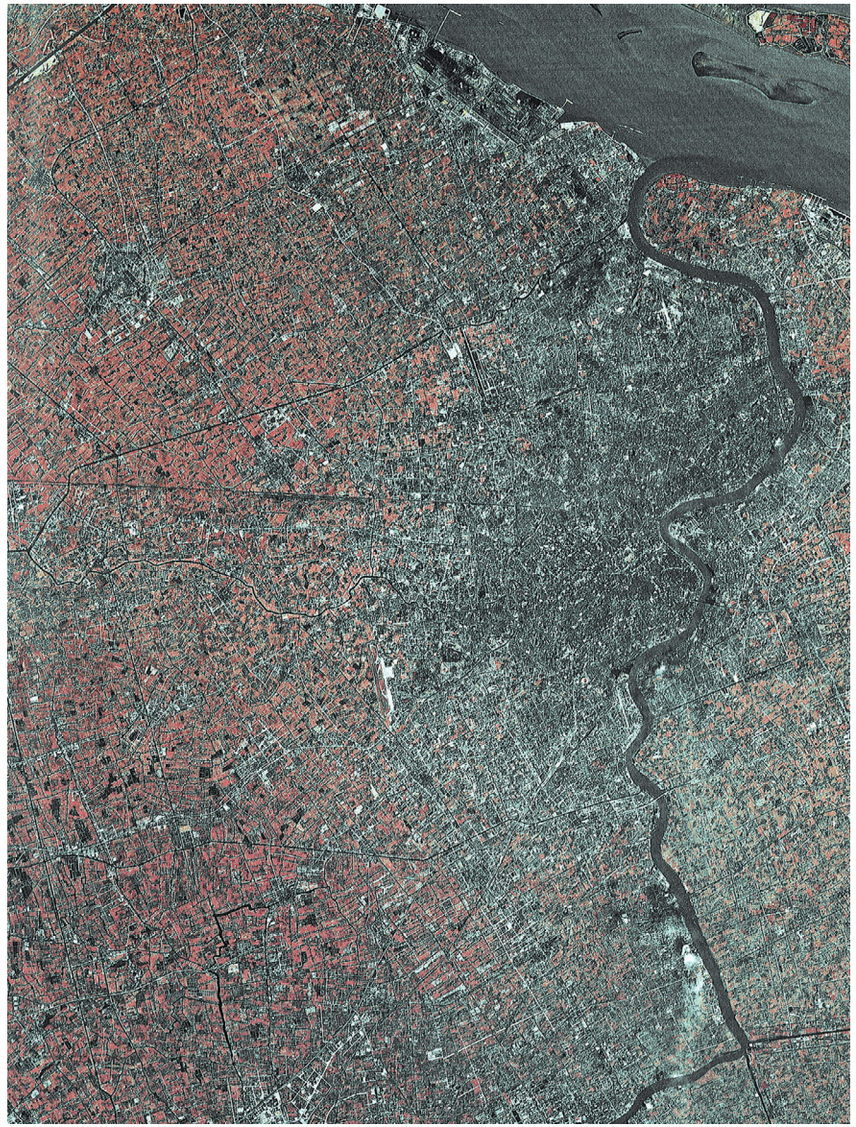


Abb. 01:
Luftbild Shanghai
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.)
Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Das heutige Shanghai zählt zu den vier Städten mit Provinzstatus, die direkt der Zentralregierung unterstellt sind. Shanghai liegt im Mündungsgebiet des Yangtze am Huangpu-Fluss auf 31°14' nördlicher Breite und 121°28' östlicher Länge und bildet annähernd den Mittelpunkt der gesamten chinesischen Küstenlinie. Als weiteres geografisches Merkmal muss der Fluss Suzhou (ehm. Wusong) erwähnt werden, der in mäanderförmig von West nach Ost durch die Stadt fließt. Er mündet am „Bund", der durch seine Uferstraße und die Skyline des Finanzzentrums hohe Popularität genießt, in den von Süd nach Nord verlaufenden Huangpu. Der Mündung dieses Flusses in den Yangtze und anschließend ins Meer verdankt die Stadt Shanghai ihre wirtschaftliche Blüte.

Die Ebene des heutigen Großraumes Shanghai entstand durch Ablagerungen, die sich über das gesamte Mündungsdelta des Yangtze in das Ostchinesische Meer ausdehnt und sich seit mehreren tausend Jahren entwickelt hat. [1] Das gesamte Tiefland zu beiden Seiten des Stromes besteht aus dunklem, lößfreiem Alluvialboden, der von den Sedimentablagerungen des Yangtze gebildet wird. Die aus seinem Schlick aufgebaute, von Kanälen und Dämmen durchzogene Ebene des Deltas zählt zu den fruchtbarsten Gebiete Chinas und kann somit als „landwirtschaftlicher Ballungsraum" der Volksrepublik bezeichnet werden. In jüngster Zeit wurden viele archäologische Fundplätze an der westlichen Seite der alten Küstenlinie des Gebietes freigelegt, dessen Fundobjekt auf eine frühere Zivilisation bis auf mindestens 3000 Jahre v. Chr. zurückschließen lassen.

Das Jangtsemündungsland basiert wahrscheinlich auf der Ausfüllung eines alten Meeresteiles, und die vielen kleinen Inselberge des Gebietes waren ursprünglich tatsächliche Inseln im Ostchinesischen Meer. Die Deltabildung rückte die Hafenstadt Shanghai, ursprünglich am Meer gegründet, bereits 30 Kilometer landeinwärts. [2]

Die Schlammablagerungen an der alten Küstenlinie dauerten an, bis im Jahre 713 n. Chr. (Tang-Zeit) ein Deich mit einer Länge von ca. 75 km zum Schutz vor Überflutungen errichtet wurde. Anhand von archäologischen Funden konnte festgestellt werden, dass der größere Teil des Geländes der heutigen Stadt Shanghai ursprünglich innerhalb des nicht mehr bestehenden Seedeichs lag. [3] Auch in späterer Zeit dehnten sich die

Ablagerungen entlang des Küstendeichs ostwärts ständig aus, sodass im Jahre 1172 (Song-Zeit) ein weiterer „innerer Schutzdeich“ (Li hu tang) angelegt wurde. Ab diesem Zeitpunkt umfasst die Landgewinnung im Großraum Shanghai nahezu seine heutigen Ausdehnungen und im Vergleich mit dem heutigen Küstenlinienverlauf bestehen nur 6-16 km Differenz. Aufgrund der Anschwemmung ist der Grundwasserspiegel im ganzen Gebiet sehr hoch, das eine weitläufige Ausdehnung von Flüssen, Seen und Mooren zu Folge hat. Die flache Ebene erleichterte im 19. Jahrhundert den Aufbau einer modernen Metropole, deren schlammiger Bodenbeschaffenheit jedoch bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts den Bau von mehr als sechsgeschossigen Häusern verhinderte. [4]

Die Entwicklung der Umgebung des Yangtze-Deltas hing sehr eng von der Struktur der Flusslandschaft und -verlauf und ihrer Veränderung ab, sodass sie sogar entscheidende Impulse und Faktoren bei der Entstehung der Lokalgeschichte lieferten. Die Verlangsamung der Fließgeschwindigkeit und Regulierung der Flüsse Wusong und Huangpu ließen nicht nur die Stadt Shanghai entstehen, sondern führten sie auch zu wirtschaftlicher Blüte.

Der Fluss Wusong zählte zu den Hauptentwässerungskanälen des Tai-Seebereichs in der heutigen Provinz Jiangsu und bereits in der Tang-Dynastie (618-907) lag die kleine, jedoch bedeutende Hafenstadt Qinglong noch in der Nähe seiner Mündung. Von dort konnte man flussaufwärts die vormalige Provinzhauptstadt Suzhou erreichen, wo der Binnenhandel zur damaligen Zeit im Yangtze-Delta seinen Schwerpunkt hatte, und abwärts war zudem der Zugang zum Meer gewährleistet. Diese Tatsache erklärt die Bedeutsamkeit bzw. Notwendigkeit des Flusses Wusong als Wasserverkehrkanal für die überregionalen Wirtschaftsbestrebungen. Mit der Anschüttung des Seedeiches im Jahre 1172 (Song-Dynastie) verschob sich die Küstenlinie immer mehr in östliche Richtung, sodass der Hafen von Qinglong im weiter ins Landesinnere rückte und allmählich an Bedeutung verlor. In dieser Zeit gewann der Fluss Huangpu zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung. [5]



Abb. 03:

Straßenraum zwischen einer zweistöckigen heruntergekommenen Lilong-Reihe in Shanghai. Im Hintergrund ragen neuerrichtete Wohn-Compounds empor, die als Gated Communities ohne übermäßigen Flächenverbrauch in Hochhausform ausgeführt werden. (aus „Peking, Shanghai, Shenzhen“. Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

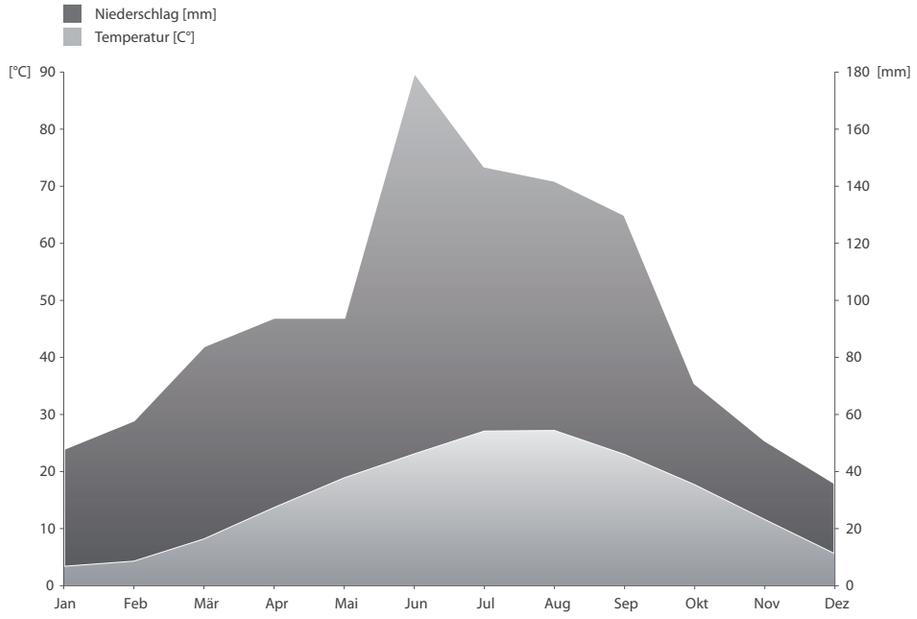


Abb. 02:
Klimadiagramm Shanghai (Quelle: Wikimedia Commons)

Ursprünglich in südlicher Richtung verlaufend änderte der Huangpu bis zur Song-Zeit (960-1279) mehrmals seinen Flussverlauf, um schließlich in den Fluss Wusong einzumünden. Erst mit dem Einmünden verschiedener Nebenflüsse nahm der Huangpu seine heutige Dimension an und gewann immer mehr als „Hauptwasserstraße Shanghais" an Bedeutung. Bereits 1403 veranlasste die kaiserliche Regierung allerdings aufgrund der ständig drohenden Gefahr von Überschwemmungen regulative Maßnahmen, den Fluss umzuleiten, um somit ein direkte Einmündung in das Meer zu schaffen. Bis zum Jahr 1564 verschob sich der Unterlauf des Wusong immer weiter nach Süden, wodurch er nicht mehr direkt ins Meer, sondern stattdessen als Nebenfluss in den Huangpu mündet. In späterer Zeit verschob sich auch die Einmündung des Huangpu ins ostchinesische Meer in weiter in nördliche Richtung, sodass heute in den Fluss Yangtze einfließt. Ab der Ming-Zeit fungierte der Huangpu immer mehr als Hauptwasserkanal, der den ständigen wirtschaftlichen Aufschwung Shanghais entscheidend mitprägte und heute die Stadt in die beiden Hälften Puxi und Pudong teilt.

Noch heute erstreckt sich das Verwaltungsgebiet Shanghais über zahlreiche Flüsse, Kanäle sowie einer weit verzweigten Seenlandschaft (122 km^2 Wasserfläche), worunter auch der Bereich Jiangnan, wie die Schwemmebene des Jangtse-Deltas genannt wird, fällt. Jiangnan, das auch Teile der ostchinesischen Provinzen Jiangsu und Zhejiang umfasst, durchzieht ein dichtes Flussnetz und nimmt in Shanghai eine Fläche von 697 km^2 ein, das einen Anteil von elf Prozent an der Gesamtfläche Shanghais ausmacht. [6]

Shanghai liegt, vergleichbar mit Alexandria in Ägypten, in der Nähe des 31. Nördlichen Breitengrades und hat ein subtropisch maritimes Monsunklima mit vier ausgeprägten Jahreszeiten, wobei Frühjahr und Herbst vergleichsweise kurz ausfallen. Überdies wird Shanghai häufig von zwei Windströmungen beeinflusst: einerseits von trockener Kaltluft, die aus Zentralasien einströmt, andererseits von feuchter Warmluft aus dem pazifischen Raum. Extreme Wetterbedingungen herrschen ca. ein Drittel des Jahres, die restliche Zeit wird durch ein mildes Klima bestimmt. [7] Während den feuchtkalten Wintermonaten liegen die Temperaturen bei durchschnittlich 3,4 bis 5,6 Grad Celsius, wogegen gelegentlich auch stärkere Fröste vorherrschen können. In den schwülheißen Sommermonaten werden Temperaturen von durchschnittlich 23,1 bis 27,2 Grad Celsius und eine Luftfeuchtigkeit von bis zu 100 Prozent erreicht und Tageshöchsttemperaturen zeitweilig auf bis zu 40 Grad Celsius ansteigen können. Außerdem suchen in den Sommermonaten zahlreiche Taifune die Stadt heim, die häufig sehr reichhaltigen Niederschläge innerhalb kürzester Zeit zu Folge haben (mit sich bringen). Die Jahresniederschlagssumme liegt bei 1.112 Millimeter, davon fallen 50 Prozent in die Zeit von Mitte Mai bis Mitte September, der so genannten „Flutsaison", die sich auf drei ausgeprägte Regenperioden verteilt: Den „Frühlingsregen", den „Pflaumenregen" und den „Herbstregen" Von leichten Überschwemmungen ist die Stadt alle drei Jahre, von schweren Hochwasserkatastrophen alle fünf Jahre betroffen. [8]

Im Vergleich mit den noch südlicheren Gebieten Chinas herrscht in Shanghai dennoch ein relativ mildes und angenehmeres Klima vor, aus welchem Grund auch nach der Öffnung im 19. Jahrhundert viele Ausländer aus dem Süden nach Shanghai umgesiedelt sind. [9]

Stadtgliederung Shanghai

Die regierungsunmittelbare (d. h. direkte der Zentralregierung in Beijing unterstellt) Stadt Shanghai umfasst 6.340,5 km² und gliedert sich in 18 Stadtbezirke und einen ländlichen Kreis, wogegen sich das Verwaltungsgebiet als kein schier zusammenhängendes heterogenes Stadtgebiet organisiert (darstellt), sondern vielmehr dominieren außerhalb der eigentlichen Stadt vermehrt ländlichen Siedlungsstruktur, die eher den Vergleich mit einer kleinen Provinz nahe legen. Durch permanente Landgewinnungsmaßnahmen am seichten Bankett des Yangtze-Trichters (insbesondere im südöstlichen Bereich) dürfte bereits die 6.400 Quadratkilometer-Marke erreicht sein. Im Jahr 2009 zählt das gesamten Verwaltungsgebiet von Shanghai ca. 18,6 Millionen Einwohner (Bevölkerungsdichte von 2.903 Einwohner/km² im administrativen Stadtgebiet), wovon 13,7 Millionen registrierte Bewohner mit ständigem Wohnsitz (戶口 / 户口, hùkǒu) und 4,7 Millionen temporäre Einwohner (流動人口 / 流动人口, liúdòng rénkǒu) mit befristeter Aufenthaltsgenehmigung (暫住證 / 暂住证, zànzhùzhèng) sind.

Die Innenstadt (Puxi) unterteilt sich in neun Stadtbezirke, die sich westlich vom Fluss Huangpu erstrecken; dazu zählen Huangpu (黃浦區 / 黄浦区, Huángpu Qū), Luwan (盧灣區 / 卢湾区, Lúwān Qū), Xuhui (徐匯區 / 徐汇区, Xúhuì Qū), Changning (長寧區 / 长宁区, Chángníng Qū), Jing'an (靜安區 / 静安区, Jìng'ān Qū), Putuo (普陀區 / 普陀区, Pǔtuó Qū), Zhabei (閘北區 / 闸北区, Zháběi Qū), Hongkou (虹口區 / 虹口区, Hóngkǒu Qū) und Yangpu (楊浦區 / 杨浦区, Yángpǔ Qū). [10]

Unmittelbar an äußeren Grenzen des tatsächlichen Stadtzentrums befinden sich vier weitere Stadtbezirke, die auch zum städtischen Siedlungsgebiet (urban area) der Kernstadt zählen. Diese wurden zwischen 1988 und 1992 von Kreisen in Bezirke umgewandelt, zu denen auch der östlich vom Fluss Huangpu gelegene Stadtbezirk Pudong (浦东新区 Pūdōng Xīn Qū) gehört. Letzterer wurde bis 1992 in administrativer und struktureller Sicht als ländlicher Kreis verwaltet und trug den Namen Chuansha. Bereits 1988 erhielt Baoshan (宝山区 Bǎoshān Qū) im Zuge der Reformpolitik den Bezirkstatus, worauf 1992 Jiading (嘉定区 Jiādìng Qū) und Minhang (闵行区 Mǐnháng Qū) folgten.



Abb. 03:

Administrative Stadtbezirke von Shanghai (Quelle: Wikimedia Commons)

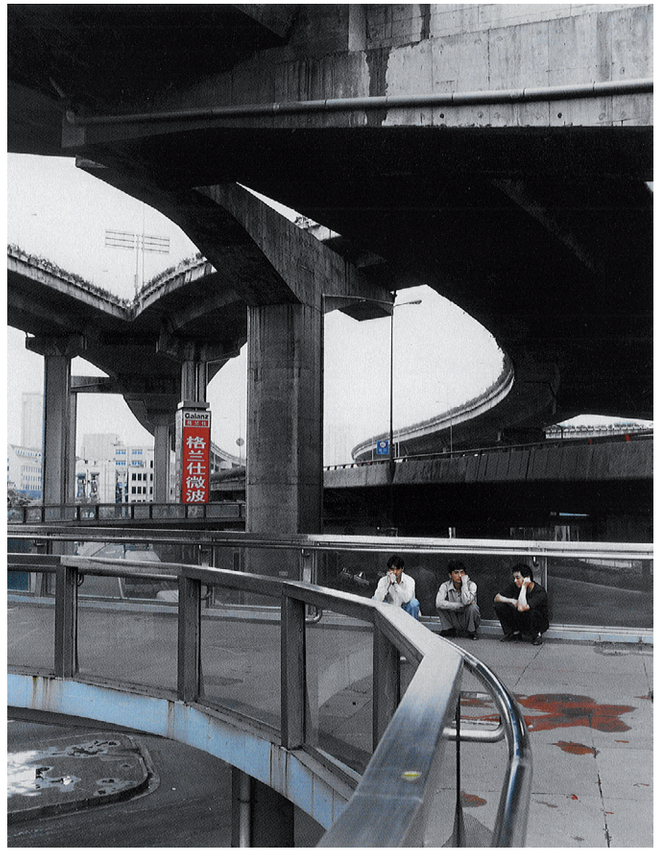


Abb. 04 (links):
Hochstraßennetz, Shanghai 1999
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.)
Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Abb. 05 (rechts):
Huanghe-Straße, Shanghai 1997
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.)
Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Fünf weitere Bezirke, die zwischen 1992 und 2001 von Kreisen in Bezirke umgewandelt wurden, sowie ein Kreis liegen schon mit dementsprechender Entfernung von der Innenstadt in den ländlichen Gebieten außerhalb der eigentlichen Kernstadt. 1992 wurde Jinshan (金山区 Jīnshān Qū) in einen Bezirk geändert, 1997 Songjiang (松江区 Sōngjiāng Qū), 1999 Qingpu (青浦区 Qīngpǔ Qū) und 2001 Nanhui (南汇区 Nánhuì Qū) sowie Fengxian (奉贤区 Fèngxián Qū). Der Landkreis Chongming (崇明县 Chóngmíng Xiàn) und die gleichnamige Insel im Mündungsdelta des Yangtze blieben jedoch verwaltungstechnisch identisch. [11]



Tabelle der Stadtbezirke (Quelle: Shanghai Statistics)

Die Tabelle enthält die Stadtbezirke von Shanghai, deren Fläche, eine offizielle Schätzung der Einwohnerzahlen (jeweils 31. Dezember) und die Bevölkerungsdichte; zudem wird noch das jährliche Bevölkerungswachstum zwischen 1995 und 2005 festgehalten. Alle Angaben beziehen sich allerdings nur auf die in Shanghai registrierten Bewohner mit ständigem Wohnsitz (戶口 / 户口, hùkǒu), hingegen nicht inkludiert sind die temporären Einwohner (流動人口 / 流动人口, liúdòng rénkǒu) mit befristeter Aufenthaltsgenehmigung (暫住證 / 暂住证, zànzhùzhèng). [12]

Stadtbezirke	chin. Bezeichnung	Fläche pro km²	Volkszählung 1964	Volkszählung 1982	Volkszählung 1990	Volkszählung 2000	Schätzung 2008	Einwohner pro km²
Baoshan	宝山	270,99	414.100	436.300	658.900	1.228.000	1.406.300	5.189
Changing	长宁	38,3	388.900	402.900	585.400	702.200	668.300	17.449
Chongming	崇明	1.185,49	555.300	755.500	736.200	649.800	672.600	567
Fengxian	奉贤	687,39	366.700	507.500	526.700	624.300	808.400	1.176
Hongkou	虹口	23,48	825.600	779.500	879.700	860.700	781.100	33.267
Huangpu	黃浦	12,41	1.473.000	1.357.300	1.559.100	574.500	538.900	43.425
Jiading	嘉定	464,2	421.200	521.300	536.600	753.100	1.034.200	2.228
Jing'an	静安	7,62	557.400	519.400	486.600	305.300	257.800	33.832
Jinshan	金山	586,05	232.200	498.300	554.100	580.400	645.600	1.102
Luwan	卢湾	8,05	542.100	499.100	475.800	328.900	274.500	34.099
Minhang	闵行	370,75	490.600	666.500	608.100	1.217.300	1.804.700	4.868
Nanhui	南汇	677,66	502.800	657.500	705.900	785.100	1.062.100	1.567
Pudong	浦东新	532,75	566.300	663.700	465.500	2.402.300	3.057.000	5.738
Putuo	普陀	54,83	552.700	560.100	796.200	1.051.700	1.087.100	19.827
Qingpu	青浦	670,14	342.100	433.000	461.600	595.900	789.800	1.179
Songjiang	松江	605,64	502.100	478.200	511.500	641.200	1.074.200	1.774
Xuhui	徐汇	54,76	521.800	502.300	776.600	1.064.600	982.200	17.936
Yanpu	杨浦	60,73	893.400	814.500	1.124.500	1.243.800	1.194.800	19.674
Zhabei	闸北	29,26	668.100	644.100	712.900	798.600	745.000	25.461
Shanghai	上海	**6.340,50**	**10.816.500**	**11.859.700**	**13.341.900**	**16.737.700**	**18.884.600**	**2.978**

Abb. 06:
Tabelle der Stadtbezirke von Shanghai (Quelle: Wikimedia Commons)

Literatur:

[1] Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen, 2003, Stuttgart, S. 23
[2] Vgl. www.wikipedia.org/wiki/shanghai
[3] Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen, 2003, Stuttgart, S. 23
[4] Ebd., S. 24
[5] Ebd., S. 24
[6] Vgl. www.wikipedia.org/wiki/shanghai
[7] Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen, 2003, Stuttgart, S. 23
[8] Vgl. www.wikipedia.org/wiki/shanghai
[9] Vgl. Murphey, Rhoads: Shanghai – Key to modern China, Harvard University Press, 1953, S. 51
[10] Vgl. www.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Stadtbezirke_von_Shanghai
[11] Vgl. ebd.
[12] Vgl. ebd.

DIE CHINESISCHE STADT

GESCHICHTE UND ANFÄNGE DER CHINESISCHEN STADT

Das geometrische Planungsschema nach geomantischen Regeln





Abb. 01:

idealisierte Darstellung einer günstigen Stadtanlage entsprechend den geomantischen Gesichtspunkten.

1 Polarstern im Norden
2 Höchster Berg in dem Gebiet
3 Der „azurblaue Drachenberg" im Osten
4 Pagode und Kloster im Nord-Osten um das Gebiet vor schlechten Einflüssen zu schützen
5 Der „Drachenkopf" mit der Grundwasser-Quelle
6 Der Große Fluss
7 Die südlichen Berge
8 Pagode und Kloster für das Glück im Süd-Westen
9 Der „Weiße Tiger" Berg im Westen
10 Die südlichen Hänge der nördlichen Berge als günstiger Ort für Gräber
11 Ein kleiner Nebenfluss des Großen Flusses, der mäanderartig durch das Tal fließt
12 Die Yang-Position für die Stadt mit einer ergiebigen Wasserversorgung aus den „Adern des Drachen"

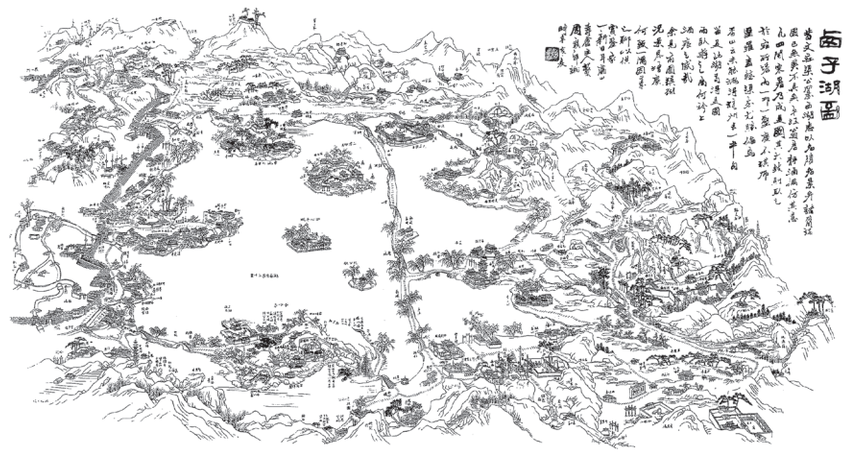


Abb. 02:

Westlicher See in Hangzhou. Eine piktographische Karte, 1911 im Jahr der ersten Revolution von Sun Yatsen gezeichnet. (aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

China ist neben Indien das Land mit der längsten ununterbrochenen Urbanisierung und schon im ersten und zweiten Jahrtausend vor Christi existierten bereits Siedlungen, die nach heutigen Vorstellungen Städten entsprachen. Ihnen lag zudem ein viel älteres kosmo-magisches Konzept zugrunde, sodass die Vorstellung der Stadtplanung bereits in den Köpfen existierte, ehe sie aus dem Boden wuchs. [1] Trotzdem lässt sich in China keine kontinuierliche Städtebauentwicklung wie etwa in Europa feststellen, da urbane Strukturen früher Dynastien immer wieder zerstört und durch neue Stadtgründungen ersetzt wurden. Zahlreiche Kriege, bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein, verhinderten, bis auf wenige Ausnahmen in den Küstenregionen, eine kontinuierliche und konstant geplante Stadtentstehung.

Nach chinesischer Auffassung werden Erde und Himmel jeweils durch ein Quadrat symbolisiert, dessen archaische Grundform sich wiederum in der idealen chinesischen Stadt manifestiert. Somit bildet eine Stadt eine Teilfläche der Erde, die durch anthropogene – von dem Menschen geschaffene und durch ihn beeinflusste Kleinstruktur – Sonderformen geprägt ist. [2] Eine ideale chinesische Stadt charakterisiert sich daher durch eine quadratische Form, deren Grundriss sich streng an den Himmelsrichtungen orientiert und von einer geplanten Stadt wird gefordert, die Prinzipien der idealen Stadt weitgehend zu übernehmen. Chinesische Städte konnten entweder einem geometrischen Planungsschema folgen und/oder nach geomantischen Regeln errichtet werden. [3]

Nach der konfuzianischen Lehre orientieren sich chinesische Städte an der Umsetzung analoger Bilder, die sich kosmischen Ordnungsprinzipien bedienen. Infolgedessen wird die ideale chinesische Stadt durch ein in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Hauptstraßensystem bestimmt und von einer Quadrat bildenden Stadtmauer umschlossen. Das ummauerte Gebiet erschließt sich demnach nach einem hippodamischen System und die innere Gliederung der Stadt folgt einem berufsgruppenspezifischen Schema.



befinden und mittels bildhafter Beschreibung die gewünschte Bioklimatologie widerspiegelt. Die aus dem Norden kommenden, kalten Sand- und Lößstürme werden durch einen Berg gebrochen und umgelenkt, während sich nach Süden Wasserflächen (Seen) erstrecken, die sowohl eine Wasserversorgung als auch ein mildes örtliches Klima garantieren.

Variationen in der Geomantik beinhalten jene Regeln, die eine Positionierung eines Gebäudes und/oder Stadt in der Natur sichern und in der Lehre des feng-shui zusammengefasst werden. (feng – Lehre vom Wind, shui – Lehre vom Wasser) Seit jeher weist die chinesische Stadtplanung eine starke Prägung durch Prinzipien des feng-shui, das sich in der Südausrichtung der Stadtstruktur, dem orthogonalen Netz und der Miteinbeziehung der umgebenden Landschaft wie Berge, Flüsse etc. widerspiegelt. Nie hätten die Chinesen eine Stadt oder Ortschaft in eine flache, konturlose Ebene, wo die Gefahr von Winden und Überschwemmungen drohten, gebaut. Daher erfolgt die Gründung einer Stadt

Abb. 03:

Der berühmte Tang General Gao Ziyi (697-781), Unterdrücker des An Lushan-Aufstandes (755-763), trifft die Stammesfürsten der Uiguren während des Feldzuges gegen die Tibetaner.
Nach einer Zeichnung auf einer Schriftrolle von Li Gonglin (1049-1106)
(aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred-Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

Zur Zeit der Zhou-Dynastie (ca. 1100-256 v. Chr.) entwickelten sich die so genannten geomantischen Stadtbauregeln, nach denen eine Bestimmung des optimalen Standortes einer Stadt unter Berücksichtigung aller Naturkräfte sowie geometrischen Adaption erfolgte. [4] Die Geomantik stellt eine komplizierte, systematisierte Lehre von den Einflüssen der Landschaft dar, die durch Naturkräfte wie Wind und Wasser beeinflusst wird – die Formen der Dinge und Gegenstände werden durch die ihnen jeweils innewohnenden Geister erklärt, die sowohl nützliche, neutrale aber nutzlose Eigenschaften in sich vereinen. Die geomantischen Auslegungen werden von Komplexität und Vielfältigkeit gekennzeichnet und bilden ein endlos sich ausweitendes Gebiet.[5]

Die Lehre der Geomantik strebt somit eine kontinuierlich fortschreitende Erforschung der Umwelt an, um durch menschliche Voraussicht und Tatkraft eine Veränderung und Beherrschung der Welt zu erzielen und „bestimmte die chinesische Stadtplanung, deren Standortwahl und deren Einordnung in die Natur während vieler Generationen, ja in Ansätzen noch bis in die heutige Zeit." [6] Bei allen naturbestimmten Bezügen erfolgt die Beschreibung durch Symbole, sodass sich Idealerweise im Norden der Drache (Berg) und im Süden das Licht (Wasser)

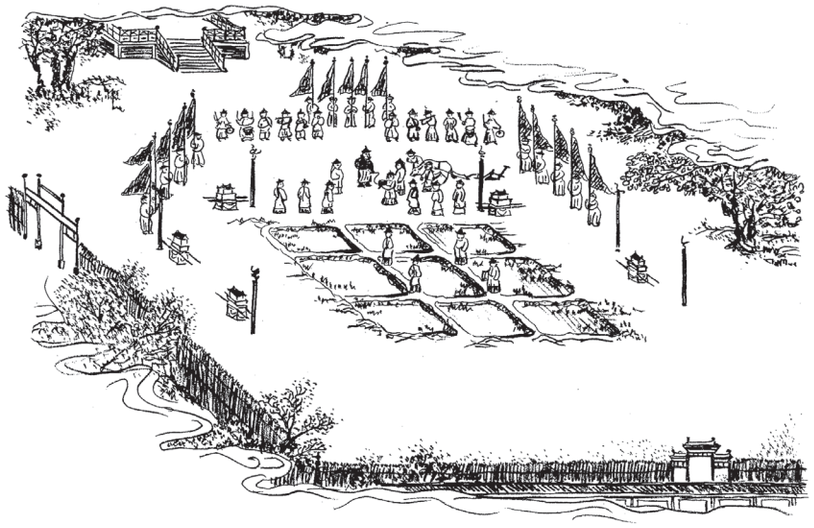


Abb. 04:

Der Kaiser von China bestellt die „Heiligen Felder" vor dem Altar für Ackerbau in Peking nach einem Holzschnitt-Druck in Da Qing Hui Tian, 17. Jahrhundert
Der Altar für Ackerbau mit den Stufen befindet sich im Hintergrund der Abbildung. Der Kaiser, mit einem dunklen Mantel bekleidet, hält eine Peitsche in seiner linken Hand, während ein Ochse mit Pflug von der Seite herangeführt wird. Vor dem Kaiser erstreckt sich das „Heilige Feld", das in neun weitere Felder unterteilt ist. Das gesamte Gebiet (Areal) wird noch von einem Bambus-Zaun eingefasst.
(aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred-Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

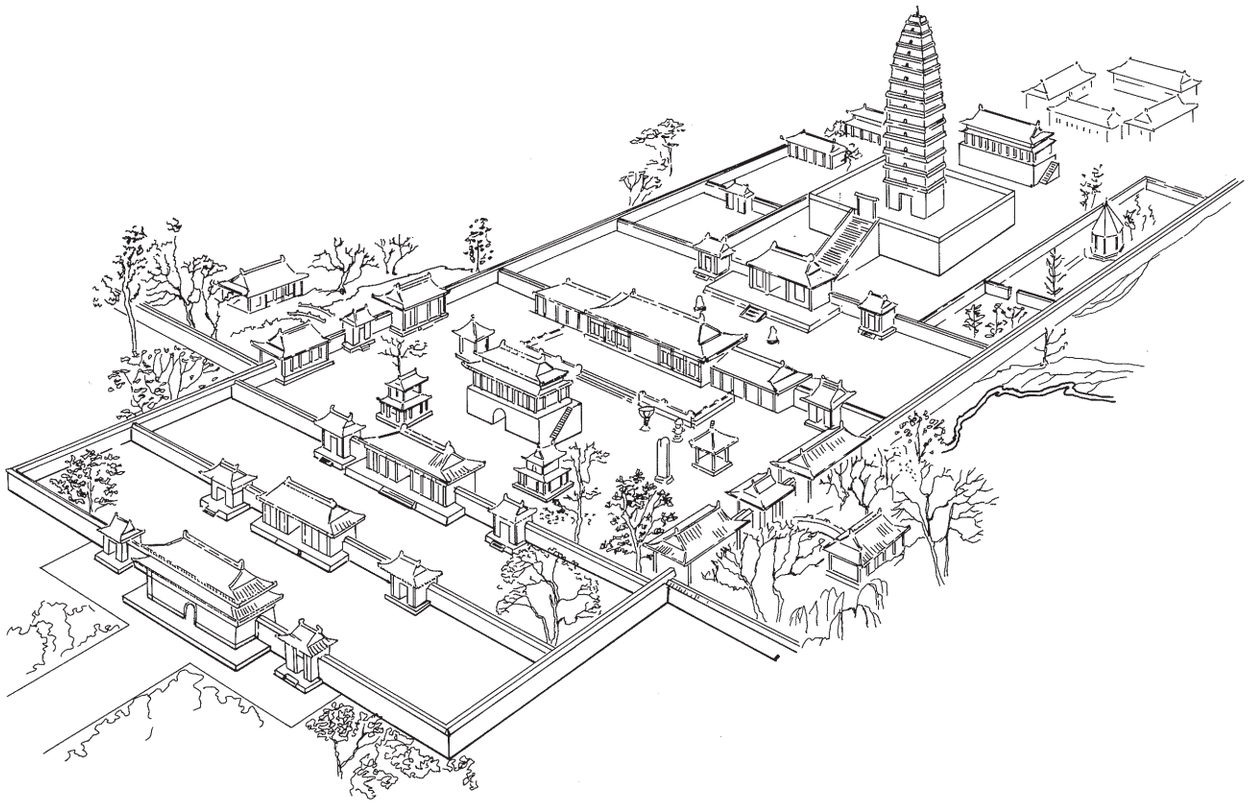


Abb. 05:
Die Xia ta, die „Kleine Gans Pagode", zu Ehren des Kaisers Gaozang in dem Jianfu si Kloster, gebaut von seinem Sohn Zhongzong zwischen 707-709 n. Chr. (aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

nach der Lehre des feng-shui, dass sie real oder symbolisch im Zentrum eines Orientierungsschemas liegt: „ [...] Mit dieser Orientierung [...] gebietet einem der gesunde Menschenverstand, die Behausung von den bitteren Winden des Nordens zu schützen und den wohltuenden Lüften des Sommers und Südens Zugang zu verschaffen [...]." [7]

Innerhalb des feng-shui entstanden auch divergierende Schulen, die einen integralen Bestandteil in der städtischen Strukturierung darstellen. Die so genannte Form-Schule setzt sich mit der optisch erfassbaren Landschaft des zu untersuchenden Standortes auseinander. Demnach basiert die Lehre auf der Annahme, dass die Erde von zwei gegensätzlichen, jedoch einander ergänzenden unterschiedlichen Kraftströmen durchflossen wird. Ein positiver ch'i-Strom – ähnlich einem Magnetstrom – liegt an jenen Stellen, wo sich die Landschaftsformen ändern (Flussbiegungen, Übergang von flachem zu hügeligem Gelände oder beim Zusammentreffen von yin- und yang-Formen) und definiert Orte, an denen unterschiedliche terrestrische Formen aufeinander stoßen. Die Geometrie des fließenden ch'i wird von einer gewissen Komplexität bestimmt, da es die Erdoberfläche wie ein Netz überspannt. Nach den Regeln des feng-shui ist ein idealer Standort immer gegen Norden durch Hügel oder Bäume vor Winden zu schützen (geschützt), von Flüssen oder Bächen durchströmt und in die umliegenden Erhöhungen eingebettet, jedoch nach Süden offen.[8]

Der negative sha-Strom, der Antithese von ch'i, symbolisiert „giftige Dämpfe" und tritt an Stellen auf, an denen die Luft nicht zirkuliert, das Wasser träge fließt oder stagniert und der Boden auf Grund von Feuchtigkeit unangenehm riecht oder bereits verfault. Überdies kann er aber auch in „geheimen Pfeilen", d. h. geraden Linien wie z.B. Höhenketten, Giebeln, Bahntrassen, regulierten Flussläufen etc. auftreten. Als Schutz bzw. Abblockung können allerdings Mauern, Baumreihen oder Aufschüttungen fungieren.

Basierend auf den Grundregeln der Form-Schule soll bei der Errichtung von Bauten, ob Gräber oder Gebäude, beachtet werden, jene auf geneigtem, gut entwässerten Land zu positioniert. Um Städte, Dörfer oder Anlagen vor schädlichen Einflüssen zu bewahren, sollen im Norden entsprechende Abschirmungen errichtet werden, hingegen die Tore einer Stadt haben im Süden zu liegen, um einen weiten Ausblick in jene Richtung zu gewährleisten, aus der gute Einflüsse kommen. Landschaften zeigen die Existenz von ch'i in seiner positiven (yang) Form und in seiner negativen (yin) Form als Tiger. Nach dem Ermitteln der grundlegenden Standortelemente sind ihre wechselseitigen Proportionen zu bestimmen und festzulegen, da vollkommen flaches Land als eher ungünstig erscheint und daher verändert, d. h. bewohnbar gestaltet werden muss.[9]
Neben der Form-Schule beschäftigt sich die so genannte Kompass-Schule mit einer Zeitachse und den komplexen Verhältnissen zwischen den unterschiedlich zu bewertenden, vom Kompass angezeigten Richtungen. Beruhend auf komplexen Theorien, geht die Kompass-Schule subjektiver und mechanistischer vor als jene, indem die Gesamtheit von Landschaft und Standort durch den geomantischen Kompass, bestehend aus Himmels-, Menschheits- und Erdplatte, gemessen wird. „Der geomantische Kompass gestattet, positive und negative Einflüsse der Landschaft, ihrer Formen und Elemente auf einen Standort zu bestimmen und den relativ optimal zu ermitteln." [10]

Zunächst war die geplante chinesische Stadt als *„monokulturelle"* Stadt konzipiert, deren Bewohner ausschließlich Chinesen bildeten und erst später wurde sie als *„multikulturelle"*, d.h. von Chinesen und anderen Volksstämmen, z. B. Eroberern, Agglomeration angelegt. Beide Planungssysteme unterlagen den Restriktionen der Geomantik, so dass fallweise die idealen Stadtpläne geändert oder modifiziert wurden, um gegebenenfalls ungünstigen Naturkräften zu begegnen. Die monokulturell geplanten Gründungsstädte, die meist als Fluchtstädte konzipiert waren, gehen vermutlich auf die Zeit der Zhou-Dynastie (ca. 1100-256 v. Chr.) zurück. Trotz der frühen Vorraussetzungen zur Gründung von Städten, dem städtebaulichen Umfang und der dahinter stehenden Organisation entwickelte sich in China keine überlebensfähige Stadtkultur (im Sinne eines kontinuierlichen Städtebaus) wie vergleichsweise europäische Pendants zeigen. Vielmehr verkümmerte die chinesische Stadtkultur, weil während der Kaiserherrschaft nur Beamten Bildung genossen und sich mit Künsten aller Art beschäftigten. Die übrigen Bewohner der Stadt hingegen waren mit einer abendlichen Ausgangssperre belegt, so dass kaum ein soziales Zusammenleben zu Stande kommen konnte. Somit wurde dem öffentlichen Raum in der chinesischen Stadtstruktur kaum Bedeutung beigemessen, außer vereinzelten Plätzen, die dem chinesischen Militär als Truppenübungs- bzw. Repräsentationsplätze sowie Aufmarschschneisen dienten/dienen.[11]

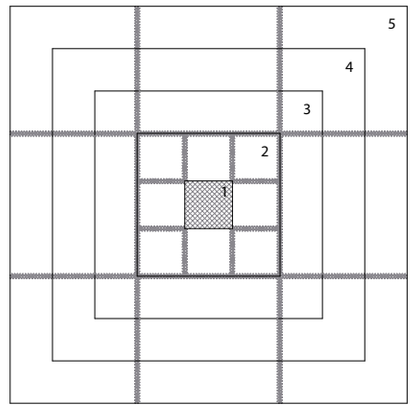


Abb. 06:

Der Große Plan von Yu aus dem Yugong-Abschnitt (Kapitel) von Shujing.

1	*Der Kaiserliche Bezirk (500 li)*
2	*Der Bezirk des Adels (500 li)*
3	*Der Bezirk zur Friedens-Sicherung (500 li)*
4	*Der Bezirk zur Zurückhaltung bzw. Beherrschung (500li)*
5	*Der „Wilde" (unzivilisierter) Bezirk (500li)*

Ein Quadrat von 4,500 x 4,500 li umfasst ca. 5.000.000 km², heute erstreckt sich Inner-China auf 4.042.600 km²

(aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

Zudem unterschied man auch nach hierarchisch geordneten Stadttypen:

tsang-Stadt:	Sitz eines Feudalherrn (eine mit Wällen und Mauern befestigte Landstadt)
yi-Stadt:	Sitz eines Landgrafen
tu-Stadt:	Fürstensitz oder Herzogstadt mit Ahnentempel





Abb. 07 und 08:

Typische Straßenbild in Chinesischen Städten (aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

Diese hierarchische Gliederung lässt darauf schließen, dass mehre tsang-Städte einer yi-Stadt untergeordnet waren und demzufolge Planungsschemata entstanden, die das Prinzip der „Zentralen Orte" bestimmten. Das strategische Konzept bestand darin, bei drohender Gefahr den umwohnenden Bauern hinreichend Zeit zu geben, in eine der tsang-Städte zu flüchten, deren Entfernung nicht allzu weit (max. als doppelte Fluchtdistanz) gewählt werden durfte. [12]

Zur Zeit der Barbareneinfälle, insbesondere in der so genannten „Zeit der kämpfenden Staaten" wurden die Städte in Form eines durch konzentrische Mauerzüge geschützten Rechteckes angelegt bzw. gebaut. Nach den Beschreibungen des Mengtsi (um 372-289 v. Chr.) basieren die Städte auf der Einheit von 1 li, die als Längenmaß die Distanz von etwa 500 m und als Flächenmaß eines Stadtquartiers mit dem Umfang von 500 m, d. h. einer Fläche von 125 m x 125 m bzw. 1,5625 ha bedeuten. Bis zur T'ang Zeit wurden sowohl Stadt- als auch Dorfviertel als li bezeichnet, die eine Fläche von annähernd 1,5 ha einnahmen bzw. bedeckten.[13]

Die tsang-Städte wurden von zwei quadratisch geführten, ineinander geschachtelten Stadtmauern umschlossen, mit einer inneren Länge von 3 li (1500 m) und einer äußeren Befestigung von 7 li (3500 m) Abmessung. Der Planung liegt somit ein quadratischer Raster von 1/4 li (= 125 m bzw. 1 a) zugrunde, dass somit die äußere Mauer eine Seitenlänge von 7/4 li (= 875 m) und die innere eine solche von 3/4 li (= 375 m) aufweisen. Letztere umschließt daher eine Fläche von $(3/4\ li)^2$ bzw. 14,0625 ha, sodass der Abstand der beiden Mauerringe li/2 = 250 m betrug. Die vom inneren Mauerring umschlossene Fläche wurde in 9 Felder von je $(1/4\ li)^2$ bzw. 125 m x 125 m unterteilt.

Neben ihrem, bei den Feldern gelegenen „Landsitz" dienten den Bauern die acht außen liegenden Einheiten als „Stadtsitz" und als Fluchtraum bei feindlichen An- bzw. Übergriffen sowie als Anbaugebiet von Nahrungs- und Saatgutreserven, wogegen die zentral gelegenen Flächenparzellen dem Feudalherrn vorbehalten waren. Der für den Fürsten einbehaltene Anteil in der Höhe von jeweils 1/9 des gesamten Stadtareals wurde auch bei der Zuteilung von Ackerflächen im Umland der Stadt berücksichtigt.[14]

Als weitere infrastrukturelle Systematisierung wurde jedes Quadrat von 1 li durch zwei Straßen von je 5 m Breite in 4 Quartiere mit einer Fläche von 60 m x 60 m (0,36 ha) unterteilt. Neben dieser „Normalform" in der chinesischen Stadtplanung entwickelten auch Sonderformen wie die kleine – und große tsang-Stadt.



Abb. 09:

Luftbildaufnahme von Mukden, als ersteHauptstadt der Qing Dynastie, basierend auf dem quadratischen Raster von 1/4 li.
(aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

Eine tsang-Stadt besaß 32 Quartiere mit einer Abmessung von je 60 m x 60 m, von denen jedes im Kriegsfall ein Dorf (25 Familien mit je vier Personen) aufnehmen konnte. 32 Dörfer (ca. 3200 Personen) mit einer Fläche von je 4 km² pro Dorf ergeben den Einzugsbereich von 128 km² einer tsang-Stadt. Unter Berücksichtigung der brach liegenden und unkultiviert verbleibenden Flächen wie z. B. Wege und Flüsse kann der Einzugsbereich einer tsang-Stadt auf etwa 12 km x 12 km (= 144 km²) begrenzt (eingegrenzt) werden. Die Raum-Zeit-Distanz von den landwirtschaftlichen Nutzflächen zu einer Fluchtstadt betrug demnach etwa ein bis zwei, im Mittel 1,5 Gehstunden.

In weiterer Folge dienten Städte zunehmend als Sitz des Adels und seines Gefolges und standen weiterhin der Landbevölkerung als Fluchtstädte zur Verfügung, wogegen Händler und Handwerker ähnlich der europäischen Stadt des Mittelalters vor die Stadttore verbannt wurden.

In der hierarchischen Klassifikation folgt als nächst größerer Stadttyp die yi-Stadt, auch zhou-Stadt genannt, der den Status einer Provinzhauptstadt innehatte. In ihrer Ausdehnung umfasste die yi-Stadt ein Quadrat mit einem Umfang von 5500 m bzw. 11 li, einer Seitenlänge von 1375 m bzw. 11/4 li sowie eine Fläche von ca. 189 ha. Die innere Mauer umschloss eine Fläche von 5/4 li x 5/4 li bzw. 625 m x 625 m bzw. 39 ha. Der Abstand zwischen Außen- und Innenmauer betrug 250 m bis 375 m, d. h. 1/2 bis 31/4 li – Städte dieser Art und Ausdehnung können als Standard einer Provinzhauptstadt angesehen werden.[15]
Als nächst größerer Stadttyp folgt die tu-Stadt, auch fu-Stadt genannt, dessen Stadtsystem eine systematische und hierarchische Entwicklung gestattete, wobei die so genannten Reihen A und B entstehen. Diese Schemata eröffneten folgende Variationsmöglichkeiten. Eine kleine tsang-Stadt ließ sich zu einer kleinen yi-Stadt, eine kleine yi-Stadt zu einer kleinen tu-Stadt und eine große yi-Stadt zu einer großen tu-Stadt ausbauen. Da jedoch die kleinste tsang-Stadt bereits als Stadt mittlerer Größe eingestuft werden kann, scheinen noch kleinere Siedlungen bestanden zu haben, z. B. mit 1 li Innenumfang und 3 li Außenumfang. Während die zuvor beschriebenen Stadttypen vornehmlich als Adels- und Verwaltungsstädte fungierten, in denen staatliche Behörden den Handel streng kontrollierten, so entstanden ab dem 9. Jahrhundert nach Christi auch Städte, deren Schwerpunkt auf dem Handeln und der „Unterhaltungsindustrie“ basierte.

1 li	Stadt							
	tsang		yi		tu		Hangzhou	
	Mauer		Mauer		Mauer		Mauer	
	innere	äußere	innere	äußere	innere	äußere	innere	äußere
Länge (m)	Umfang	Umfang	Umfang	Umfang	Umfang	Umfang	Umfang	Umfang
500	3 li bzw. 1.500 m	7 li bzw. 3.500 m	5 li bzw. 2.500 m	11 li bzw. 5.500 m	7 li bzw. 3.500 m	13 li bzw. 6.500 m	40 li bzw. 20.000 m	100 li bzw. 50.000 m
	3/4 li, 375 m, 3/4 li, 375 m	7/4 li, 875 m, 7/4 li, 875 m	7/4 li, 625 m, 7/4 li, 625 m	11/4 li, 1375 m, 11/4 li, 1375 m	7/4 li, 875 m, 7/4 li, 875 m	13/4 li, 1625 m, 13/4 li, 1625 m	10 li, 5000 m, 10 li, 5000 m	25 li, 12500 m, 25 li, 12500 m
Fläche (m²)	Fläche	Fläche	Fläche	Fläche	Fläche	Fläche	Fläche	Fläche
15.625 m² bzw. 1.5625 ha	(3/4 li)² bzw. 14.0625 ha	(7/4 li)² bzw. 76.5625 ha	(7/4 li)² bzw. 39.0625 ha	(11/4 li)² bzw. 189.0625 ha	(7/4 li)² bzw. 76.5625 ha	(13/4 li)² bzw. 264.0625 ha	(10 li)² bzw. 2.500 ha	(25 li)² bzw. 15.625 ha
1/4 li, 125 m, 1/4 li, 125 m								

Abb. 10:
Zusammenstellung der drei Fluchtstadt-Typen (Quelle: „Geschichte der Stadt - Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert. Franz Heigel. Akademische Druck- und Verlagsanstalt. Graz. 2008)

Infolge von Zuwanderung bzw. Eroberung wuchsen Städte, deren Strukturierung jeweils Teilstädte für die unterschiedlichen Volksgruppe vorsah, in ihrer Bevölkerungsanzahl und Ausdehnung, sodass multikulturell geplante Städte entstanden. Ziel dieser schematischen Planung war, ethnische Gruppe in mehr oder minder getrennten, jedoch gleichartigen Quartieren anzusiedeln. Der Grundriss einer solchen Stadt wurde sowohl aus der Form eines Schriftzeichens als auch aus jener eines Holzverbandes (Aufkämmung) abgeleitet, wobei Abweichungen von der Grundform nach dem damaligen Stand der Technik mit geomantischen Abwehrmaßnahmen erklärt wurden. Die Sicherung und Verteidigung der Städte erfolgte mittels mehrerer Mauerringe, das in unsicheren Zeiten zufolge hatte, dass die Flächen zwischen den Verteidigungsanlagen nicht nur mehr temporär, sondern des Öfteren auch eine dauerhafte Besiedelung erfuhren. Dies muss jedoch als zögernd ablaufender Prozess verstanden werden, da für den chinesischen Bauern die Stadt nicht – wie in Europa – Symbol der Freiheit, sondern vielmehr einen Ort unbeschränkter Adelswillkür darstellte.

Demzufolge existiert noch immer eine fast unüberwindbare Trennung

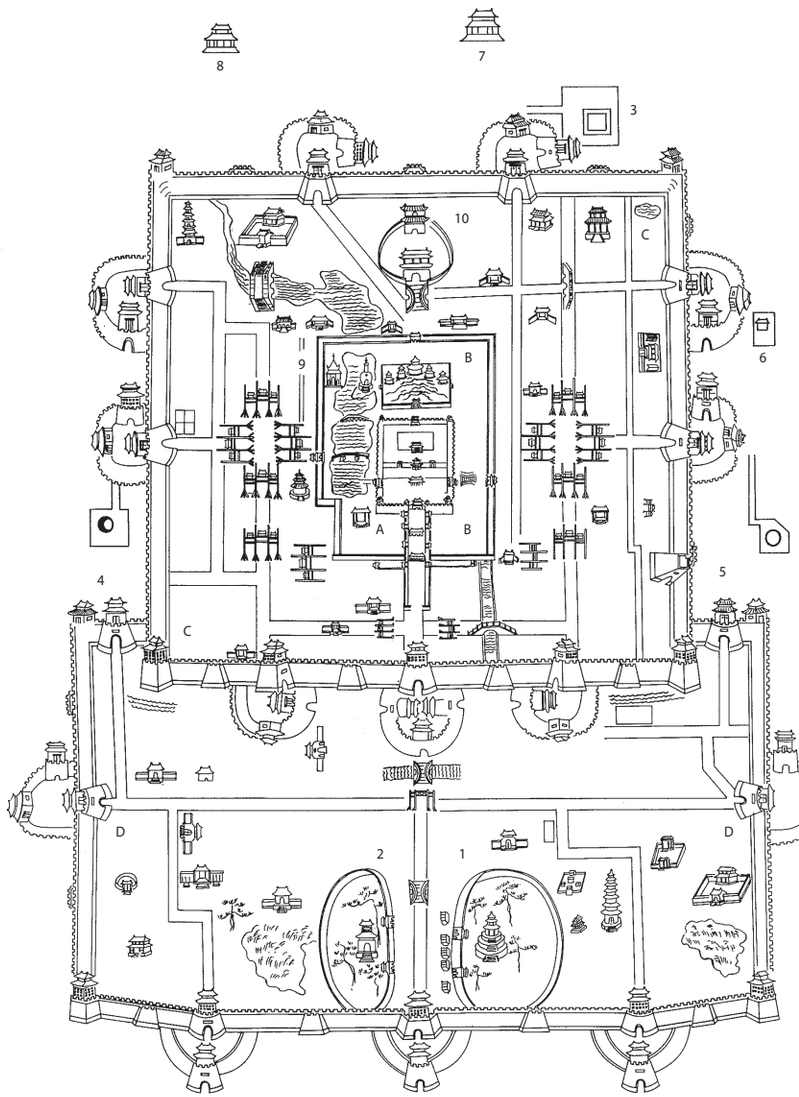


Abb. 11:

Stadtplan von Peking zur Ming Dynastie, nach dem Vollausbau

A	*Palast*
B	*Palaststadt*
C	*Innenstadt*
D	*Äußere Stadt*
1	*Altar des Himmels*
2	*Altar der Berge und Bäche*
3	*Altar der Erde*
4	*Altar des Mondes*
5	*Altar der Sonne*
6	*Taishan Tempel, Daoisten Tempel im Osten des „Heiligen Berges“*
7	*Gelbes Kloster (Lama)*
8	*Schwarzes Kloster*
9	*Xiyuan Palast*
10	*Trommel- und Glockentürme*

(aus „The Magic Square - cities in ancient China“. Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

zwischen Land und Stadt, da schon zu Kaisers Zeiten ein Landbewohner trotz dem negativen Beigeschmacks des Urbanen nicht ungehindert in die Städte umziehen konnte. Noch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war es für die ländliche Bevölkerung auf Grund fehlender Lebensmittelkarten, Schul- und Wohnungszuteilung nahezu unmöglich, in die Stadt zu kommen. Zudem hielt es kaum jemand erstrebenswert, in dem Moloch der Städte sein Dasein zu fristen, vor allem Shanghai eilte der Ruch von Kolonialismus und Imperialismus voraus, sodass nur ein Bruchteil von 4% der Bevölkerung in den abgeschlossenen Städten lebten. Mit der regelrechten antiurbanen Ideologie in der maoistischen Epoche wurde die Vorstellung propagiert, „der Mensch gedeihe am besten in artgerechter Freiland- und Bodenhaltung.“[16]

Bereits im 9. Jahrhundert v. Chr. führten rigorose Verordnungen zur Ummauerung jedes einzelnen Quartiers, sodass Städte nicht mehr ausschließlich als Flucht-, sondern zunehmend als Wohnsitze dienten. Späterhin okkupierten vor allem Händler und Handwerker Städte und ihre Quartiere, das eine Entwicklung bzw. Eröffnung neuer Berufe und Gesellschaftsschichten zur Folge hatte, das allerdings bereits Laotse (6. Jahrhundert v. Chr.) beklagte: „[…] Einst hat die Natur den Menschen einfach und friedlich gemacht und die ganze Welt war glücklich. Dann aber brachten es die Menschen zu Wissen; sie komplizierten das Wesen durch ihre Empfindungen, sie verloren die Einfalt des Geistes und ihrer Herzen; sie verließen das Land, um sich in Städten niederzulassen; sie begannen Bücher zu schreiben […] daher das Elend der Menschen und die Klagen der Philosophen. Der Weise wird das beschwerliche Leben in der Stadt fliehen […] und wird sich weit entfernen von der Stadt im Schoße der Natur verstecken […]“

Trotz negativer Assoziationen zu dem urbanen Leben erforderten Staatskonstruktionen chinesischer Größe und Städte komplexer leistungsfähige Infrastrukturen. Bereits seit 221 v. Chr. bestand in China ein einheitliches Straßennetz und ein Nachrichtensystem mit Pferdestationen bzw. Posthaltestellen und mit Anfang des 7. Jahrhundert wurden die vier großen Wasserwegesysteme Chinas durch einen Kanal in der Länge von 2500 km verbunden. Schon seit jeher wurde die Wasserversorgung mittels artesischer Brunnen bewerkstelligt, die in großer Tiefe abgeteuft wurden, da man bei Bohrungen fallweise auf Sole und Erdgas stoßen konnte.

EW in 1.000

Stadt	v. Chr.	1. Jh.	7. Jh.	10. Jh.	14. Jh.	16. Jh.	1750	1800	1850	1900	1920	1930	1940	1950	1960
Guangzhou	5	50	200	12	300	100	350	800	950	740	1100	1100	1100	1600	1900
Hangzhou	10	20	200	250	400	350	350	500	700	350	475	505	540	640	835
Xi'an	100	100	1400	300	150	160	175	225	260	300	200	200	190	600	1500
Beijing		5	40	60	400	670	950	1100	1400	1100	900	1265	1250	2500	5500
Shanghai					10	25	60	100	250	480	1700	2200	3750	6000	7200
Tianjing					5	25	80		325	700	800	900	1000	3200	3500
Wuhan	45	70	100	110	120	130	167	175	300	450	1300	1000	900	1200	2500

EW in 1.000

Stadt	v. Chr.	1. Jh.	7. Jh.	10. Jh.	14. Jh.	16. Jh.	1750	1800	1850	1900	1920	1930	1940	1950	1960
Athen	155			30	30	17	10	12	31	180	540	895	1115	1345	1810
Kopenhagen					5	30	79	100	375	4460	730	795	1000	1170	1260
London	40	30		25	40	150	675	865	1950	6480	7740	8125	11500	11700	12465
Paris	6	10	25	20	275	260	560	550	1325	3330	4965	5885	6050	6300	7285
Rom	320	650	50	35	30	55	155	160	250	485	750	890	1270	1605	2020
Venedig		4	25	35	100	150	160	145	140	155	170	260	280	310	370
Frankfurt					11	20	61	62	83	137	468	556	553	532	670
Hamburg					10	23	90	130	350	895	1360	1710	1810	1950	2170
Köln			15	21	57	37	44	41	100	435	700	975	1065	955	1375

Abb. 12:

Bevölkerungsentwicklung in chinesischen- und europäischen Städten (Quelle: „Geschichte der Stadt - Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert. Franz Heigel. Akademische Druck- und Verlagsanstalt. Graz. 2008)



Abb. 13:

Nanjing Lu in Shanghai um die Jahrhundertwende. Diese Typologie von Gebäuden kann man noch bis heute in anderen Straßen von Shanghai vorfinden. (aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

Spätestens seit dem 9. Jahrhundert bestand eine relativ leistungsfähige Informationsinfrastruktur durch das verstärkte Aufkommen des Buchdruckes, das vor allem in den Städten für intellektuelle Kreise von großer Bedeutung war. [17]
Neben wenigen vorhandenen historischen Infrastruktursystemen und Verteidigungsanlagen (z.B. die „Große Mauer") sowie teils rekonstruierten Monumentalbauten prägten vor allem Kontinuität und Diskontinuität als Relation (Verhältnis) zwischen Bauwerk und Zeit die Architektur wie auch Stadtstrukturen im alten wie modernen China. Im traditionellen chinesischen Städtebau findet sich somit ein anderes Verhältnis zu historischen Monumenten und Strukturen als etwa in Europa. Nicht das Überdauern einzelner historischer Bauwerke, sondern das Fortleben (Weiterexistieren) einer übergeordneten Leit- und Wertvorstellung definiert durch eine einmalige innere Geschlossenheit der geistigen Konzeption war maßgebend für den klassischen Städtebau. Im Gegensatz zu jener zeitlosen, „ewigen" Gültigkeit der geistigen Ordnung zeichneten sich die baulichen Objekte, wie Gebäude und ganze Städte durch eine relative „Kurzlebigkeit" aus. „In Chinese tradition, a dwelling, or a public edifice such as a temple or pavilion, might as well be permitted to deteriorate almost to the point of collapse bevor receiving remedial attention. Consequently, in China today there are very few buildings of genuine antiquity, though there are many completely rebuild facsimiles of acient buildings which in popular regard are ‚original'" [18]
Das Bewusstsein, dass nichts außer der zeitlosen Existenz der übergeordneten Leit- und Wertvorstellung von Dauer ist, weder das Leben des Einzelnen, noch das von Menschen produzierte, wie etwa die bauliche Umwelt, beherrschte das chinesische Denken. „Der Gedanke der Dauerhaftigkeit, der individuellen Entfaltung und des Persönlichen Ruhmes, der in vielen europäischen Bauten zum Ausdruck kommt, hat in China nur eine geringe Verbindung mit den Palast- und Tempelbauten. Die Logik ihrer Anlage und die Pracht der Tore und Hallen symbolisierte zwar die Macht der Dynastie, doch nie den Ruhm des einzelnen Herrschers [...]." [18]



Abb. 14:

Traditionelles Hofhaus in Shanghai, als Beispiel für den südlichen Typsumgeben von zweigeschossigen Gebäuden (aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

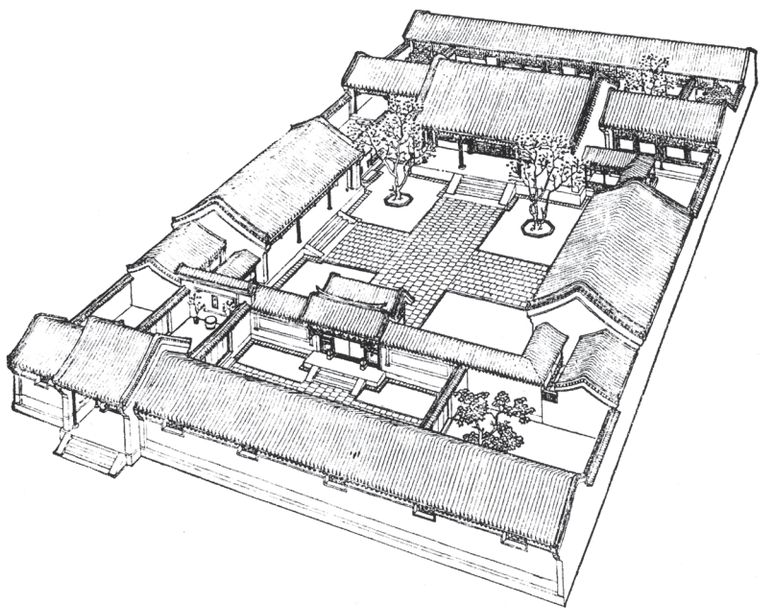


Abb. 15:

Traditionelles Hofhaus, als Beispiel für den nördlichen Typ mit freistehenden Gebäuden (aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

Unterstützung fand jene Sichtweise des „Temporären" in der baulichen Umwelt sicherlich in dem Umstand, dass die klassische chinesische Architektur als Hauptwerkstoff zumeist Holz einsetzte (verwendete), somit die einzelnen Bauwerkskomponenten ohnehin nur über eine begrenzte Lebensdauer verfügten. Gewöhnlich bestand nur bei kaiserlichen- oder religiösen Bauwerken, die im Laufe der Zeit zunehmend aus Stein und Ziegel errichtet wurden, die Intention etwas Dauerhaftes zu schaffen. Ebenso verdeutlicht der oftmals aufgezeigte Umstand, dass die Hauptstadt in der Geschichte des alten China häufig verlegt wurde, das Prinzip des Temporären sowie Flexiblen in der gebauten Umwelt („geografisch instabile Einheit"). Bei Dynastiewechseln wurde in späteren Jahrhunderten vielfach die Hauptstadt der vorangegangenen Dynastie zerstört und die neue Residenz an einem anderen Ort, jedoch auf Grundlage der übergeordneten Leit- und Wertvorstellung errichtet. Überträgt man dieses althergebrachte (konventionelle) Verhältnis der begrenzten Lebensdauer eines Bauwerks bzw. einer Stadtstruktur bei Kontinuität des Wertsystems nun auf die Problematiken (das Problem) der Gegenwart, z. B. die Lilong-Häuser in Shanghai, zeigt sich, dass dem Abriss von „überholter", konventioneller Bausubstanz nur ein untergeordneter Stellenwert zukommen kann. Nicht nur augrund der funktionalen Notwendigkeit sondern auch bedingt durch diese kulturelle Eigenart entzieht sich der Abbruch der alten Wohnquartiere unserer Kritikkompetenz.[19]

Ein weiteres Phänomen in dem chinesischen Bauwesen und Städtebau stellt auch das schier unbeschreibliche Tempo der Planung und des Baus von ganzen Stadtteilen und Städten dar. Paradebeispiel für Planungs- und Baugeschwindigkeit ist die Sonderwirtschaftszone Shanghai. Angesichts des wirtschaftlichen Aufschwungs, in dessen Folge sich unter anderem auch die Lebensbedingungen der Großstadtbewohner maßgebend verbessert haben, stieg der Anspruch an Wohnraum bezogen auf Quantität und Qualität immense, was einen derartigen Bauboom auslöste. Die Geschwindigkeit, mit welcher ganze Städte hochgezogen werden, darf jedoch nicht allein als ein neuzeitliches Ereignis, ein Resultat innovativer technischer Möglichkeiten gesehen (interpretiert) werden, sondern blickt in China bereits auf eine lange Tradition zurück. So kamen in der klassischen Architektur primär Holzkonstruktionen zum Einsatz, die im Unterschied zu einem Massivbau zur Errichtung kein zeit- und materialaufwendiges Präparieren des Untergrundes benötigten. Ferner handelt es sich bei Holz um ein leichtes Material, wodurch sich der Transport des Materials zum Bauplatz einfacher gestaltete als bei Stein und zudem ein hoher Vorfertigungsgrad einzelner Elemente ein rationelles und zügiges Arbeiten ermöglichte. Ebenso mag ein Beispiel die Geschwindigkeit des Aufbaus von Städten im alten China veranschaulichen: Nach der Machtübernahme der Sui (581-618) ordnete Kaiser Wen (Sui Wen Di) den Bau der Stadtanlage von Daxing („Großer Aufschwung") an, die in unmittelbarer Nähe der Han-zeitlichen Hauptstadt Chang'an in gut einem Jahr erbaut wurde.

Ein derart rapider Bauprozess von ganzen Städten kann jedoch nicht allein auf die günstigen Werkstoffbedingungen des Materials Holz zurückgeführt werden. Vielmehr steht die Geschwindigkeit des Bauprozesses in direktem Zusammenhang mit der Organisation des Bauablaufs. Da erstens die klassischen chinesischen Bauten weitestgehend einstöckig, und nur in Ausnahmen zweistö-

ckig errichtet wurden, die chinesische Stadt somit durch Weitläufigkeit und eine sehr geringe Bebauungsdichte gekennzeichnet war, bestand die Möglichkeit, diverse Bauvorhaben und –vorgänge simultan auszuführen (durchzuführen). Zweitens kam eine vermehrt standardisierte Bauweise zur Anwendung, die eine zeiteffiziente und Kosten sparende Konstruktion gewährleistete. Zudem waren alle Elemente in ein übergeordnetes Planungssystem eingebettet. [20]
In gewissem Sinn bargen diese städtebaulichen Regeln und Präsuppositionen (Voraussetzungen) zur standardisierten, genormten Konstruktion von Bauten bereits den Charakter des Temporären der gebauten Umwelt in sich, sodass sie in kurzer Zeit geplant und errichtet, folglich ebenso schnell abgerissen und ersetzt werden konnten. In China muss daher das „kreative Potential" nicht am einzelnen Bauwerk sondern in dem, den Bauten zugrunde liegenden Baukanon, dem übergeordneten Leit- und Wertsystem, welches sich über Jahrtausende hinweg entwickelt hatte, gesucht werden. Das Bauwerk selbst, in seiner physischen Existenz unbedeutend, symbolisiert nir die gebaute Ausformulierung dieses althergebrachten Wertkanons.

Im Gegensatz dazu repräsentiert die „Baukunst" des kontemporären Chinas nicht mehr Teile jenes etablierten Ideals, sondern formuliert nur mehr die sich abzeichnenden Kontradiktionen (Widersprüche), die sich seit der Einführung der sozialistischen Marktwirtschaft auftun. Der Gegenwart mangelt es folglich an einer dauerhaften systemimmanenten Leit- und Wertvorstellung. „Angesichts dieses Tempos und dieses unersättlichen Appetits auf Neues werden nur wenige Gebäude gebaut, die für die Ewigkeit gedacht sind. Man baut mit der Ökonomie der Geschwindigkeit, mit den Zyklen der Politik, mit den Instrumenten des Augenblicklichen und mit der Perspektive einer extremen Kurzfristigkeit. Und all dies macht die gegenwärtige chinesische Architektur zu einer schlechten." [21]

Bemerkenswert bleibt allerdings, dass trotz aller Nachteile und Behinderungen die Städte in China nach wie vor hohen Grad an Attraktivität versprühen und eine große Anziehungskraft auf die ländliche Bevölkerung ausüben. Obwohl meist die Stadtbewohner verteufelt wurden, besaßen sie aber große Privilegien wie Bildung, Gesundheits- und Alterversorgen. Trotz ihres schlechten Rufs stellte die Stadt historisch einen Zufluchtsort für politisch Verfolgte, Wehrdienstverweigerer, Freidenker, Künstler und Immigranten dar, da Städte in China, auch wenn sie autoritär geplant und regiert wurden bzw. werden, die freieste und demokratischste Form des Zusammenlebens bieten, ganz nach dem Ausspruch „Stadtluft macht frei". [22]



Abb. 16:
Chongwenmen Dong in Peking
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Literatur

[1] Vgl. Ramesh Kumar Biswas: Annäherung an die chinesische Stadtkultur. In: Die chinesische Stadt. Berlin. 2000. S. 23

[2] Vgl. Heigl, Franz: Die Geschichte der Stadt. Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert. Graz. 2008. S. 53

[3] Ebd. S. 53

[4] Ebd. S. 53

[5] Ebd. S. 54

[6] Ebd. S. 54

[7] Skinner, Stephen: Guide to the Feng Shui Compass. A Compendium of Classical feng shui. London. 2008. S. 62

[8] Vgl. Heigl, Franz: Die Geschichte der Stadt. Von der Antike bis ins 20. a.a.O. S. 55

[9] Ebd. S. 56

[10] Ebd. S.56

[11] Vgl. Ramesh Kumar Biswas: Annäherung an die chinesische Stadtkultur. a.a.O. S. 24

[12] Vgl. Heigl, Franz: Die Geschichte der Stadt. Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert. a.a.O. S. 57

[13] Ebd. S.57

[14] Ebd. S.58

[15] Ebd. S. 58

[16] Ramesh Kumar Biswas: Annäherung an die chinesische Stadtkultur. a.a.O. S. 24

[17] Vgl. Heigl, Franz: Die Geschichte der Stadt. Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert. a.a.O. S. 70

[18] Zitat: Kirkby, R.J.R: Urbanisation in China – Town and Country in a Developing Economy 1949-2000 AD. London / Sydney. 1985. S. 167

[19] Zitat: Thilo, Thomas: Klassische chinesische Baukunst. Leipzig. 1977. S. 223

[20] Vgl. Selugga, Malte: Standardisierung und Diversifizierung im kontemporären chinesischen Massenwohnungsbau. Hamburg. 2005. S. 61

[21] Vgl. Selugga, Malte: Standardisierung und Diversifizierung im kontemporären chinesischen Massenwohnungsbau. a.a.O. S. 64

[22] Zitat: Knutson, Peter: Die Benefits des Schlechten. Arch+168. Februar 2004

[23] Mitteis, Heinrich: Über den Rechtsgrund des Satzes „Stadtluft macht frei", In: Festschrift Edmund E. Stengel zum 70. Geburtstag, Münster-Köln, 1952, S. 342–358

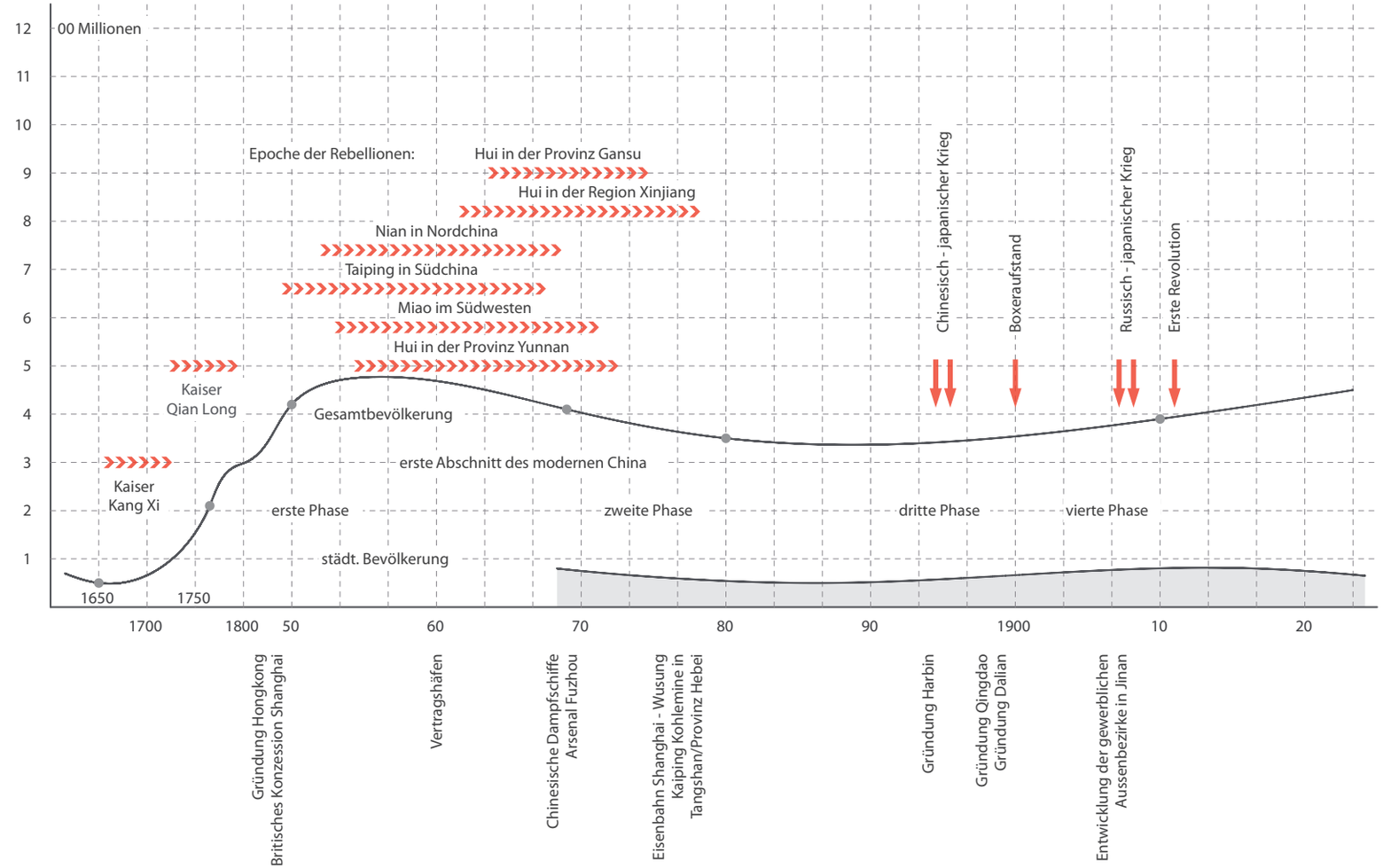
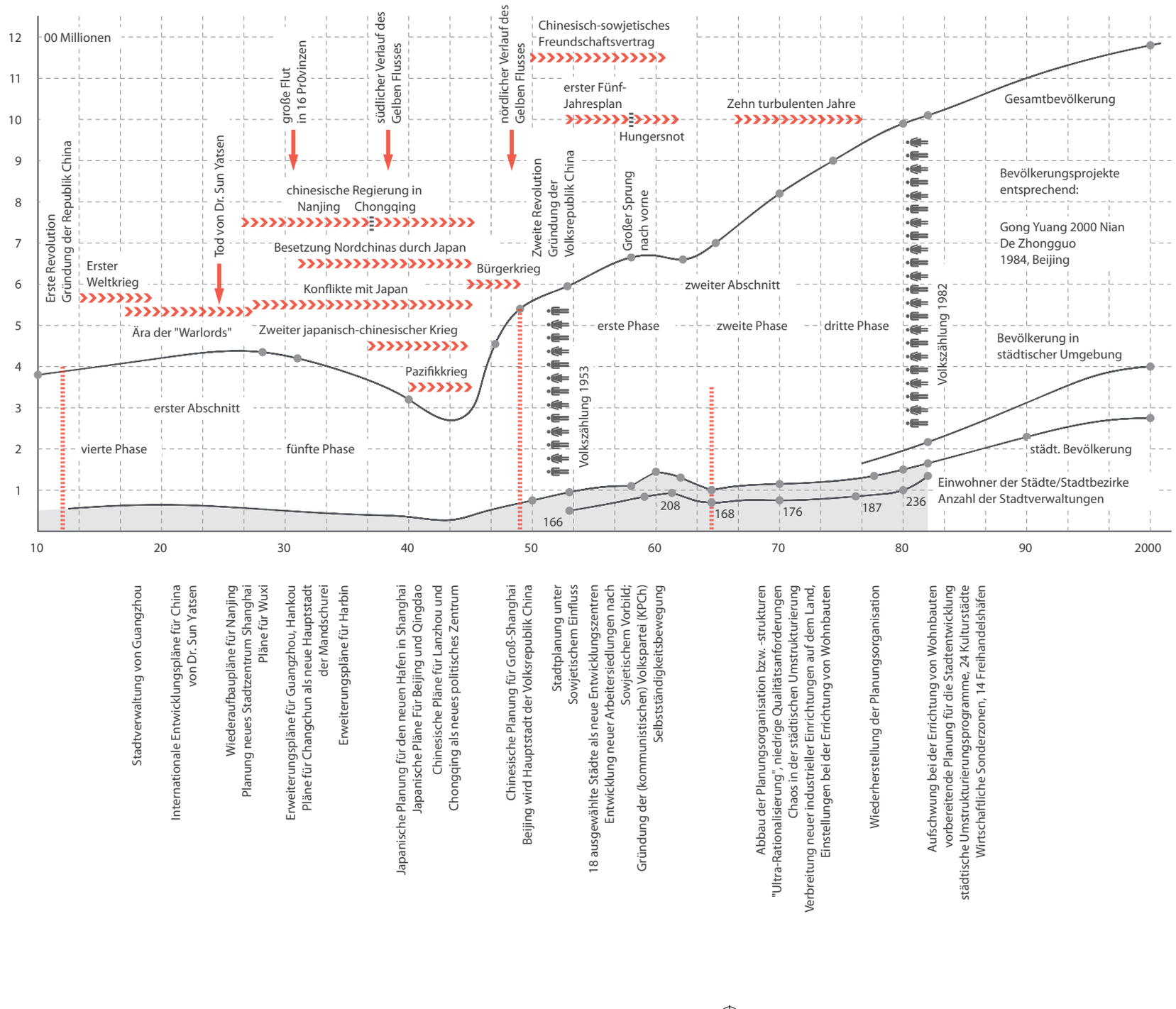


Abb. 07:

Zeittafel China
(Quelle: „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)



Stadtverwaltung von Guangzhou

Internationale Entwicklungspläne für China
von Dr. Sun Yatsen

Wiederaufbaupläne für Nanjing
Planung neues Stadtzentrum Shanghai
Pläne für Wuxi

Erweiterungspläne für Guangzhou, Hankou
Pläne für Changchun als neue Hauptstadt
der Mandschurei

Erweiterungspläne für Harbin

Japanische Planung für den neuen Hafen in Shanghai

Japanische Pläne Für Beijing und Qingdao

Chinesische Pläne für Lanzhou und
Chongqing als neues politisches Zentrum

Chinesische Planung für Groß-Shanghai
Beijing wird Hauptstadt der Volksrepublik China

Stadtplanung unter
Sowjetischem Einfluss

18 ausgewählte Städte als neue Entwicklungszentren

Entwicklung neuer Arbeitersiedlungen nach
Sowjetischem Vorbild;

Gründung der (kommunistischen) Volkspartei (KPCh)

Selbstständigkeitsbewegung

Abbau der Planungsorganisation bzw. -strukturen

"Ultra-Rationalisierung", niedrige Qualitätsanforderungen

Chaos in der städtischen Umstrukturierung

Verbreitung neuer industrieller Einrichtungen auf dem Land,
Einstellungen bei der Errichtung von Wohnbauten

Wiederherstellung der Planungsorganisation

Aufschwung bei der Errichtung von Wohnbauten

vorbereitende Planung für die Stadtentwicklung

städtische Umstrukturierungsprogramme, 24 Kulturstädte

Wirtschaftliche Sonderzonen, 14 Freihandelshäfen

GESCHICHTE SHANGHAIS

VON DEN ANFÄNGE SHANGHAIS BIS 1840

Historische und gesellschaftliche Bedingungen in der Kreisstadt Shanghai



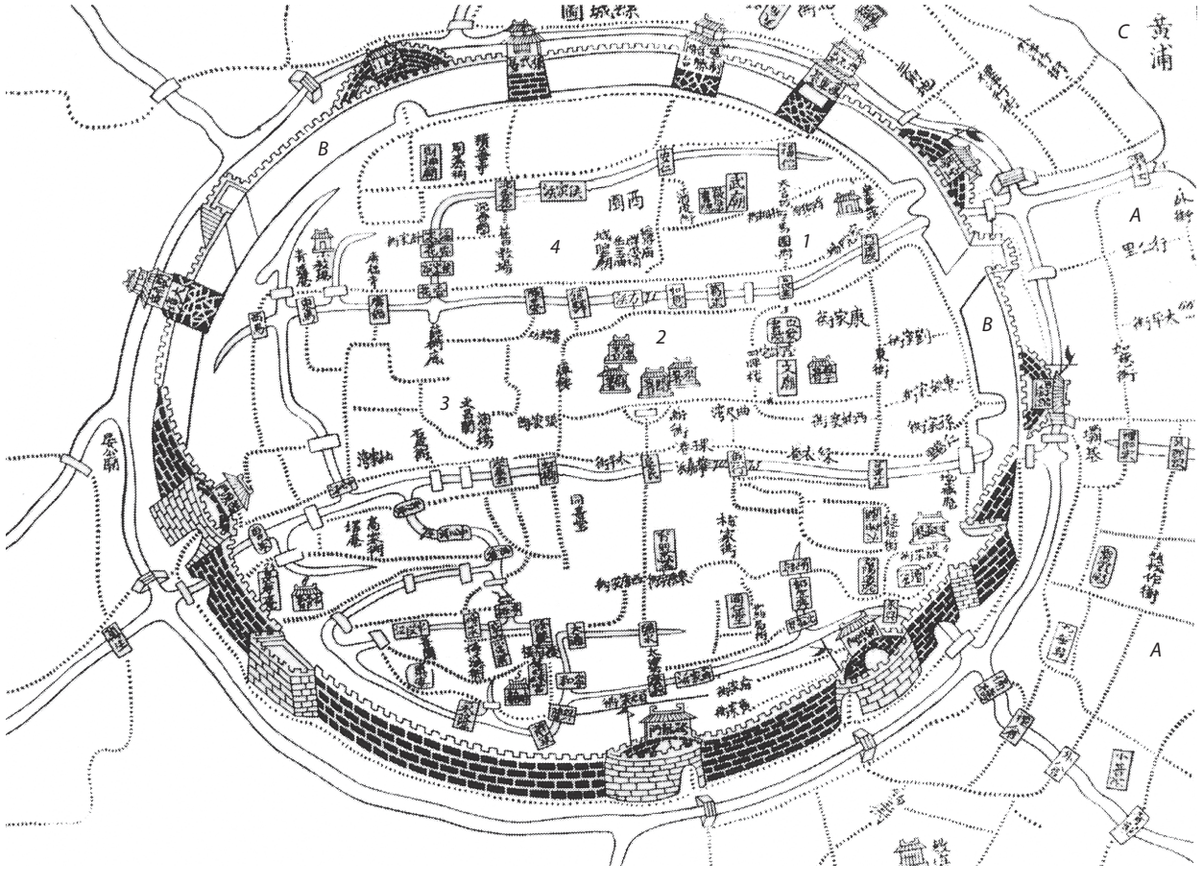


Abb. 01:

alter chinesischer Holzschnitt (Qing Dynastie)

A	*alte Hafensiedlung entlang des Uferverlaufs*	*1*	*Unterpräfekt der Küstenverteidigung*
B	*administrative Bezirks- bzw. Verwaltungsstadt*	*2*	*Verwaltungsmagistrat*
C	*Huang Pu*	*3*	*Konfuziustempel*
		4	*Tempel des „Stadt-Gott"*

(aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

Die historische Entwicklung der Stadt und Stadtstruktur

Um die momentane Situation der Stadt beurteilen zu können, muss die historische Entwicklung der Stadt betrachtet werden. Die Probleme Shanghais und seiner Stadtstruktur entstanden zum Teil aus ihrer historischen Entwicklung und können daher auch nur in diesem Kontext verstanden werden. Überdies resultiert der heutige Stellenwert zum einen aus seiner günstigen geografischen Lage und zum anderen aus der ein Jahrhundert währenden Vorherrschaft westlicher Ausländer.

Diese Umstände schufen die Bedingungen für Shanghais Entwicklung zu einem modernen Wirtschaftszentrum und gaben der Stadt ein westliches Gepräge, sodass sie lange Zeit Chinas Stadt mit dem „westlichen" Antlitz verkörperte. Die sich unter dem ausländischen Einfluss vollziehende Entwicklung hat die Stadt allerdings auch zu dem Fremdkörper auf chinesischem Boden werden lassen, als den konservative kaiserliche Beamte, Nationalisten und Marxisten diese Stadt durchweg empfunden haben. Erst in der postmaoistischen Periode wurde im Rahmen der Reform- und Öffnungspolitik die besondere Rolle Shanghais als Vorreiter der Modernisierung akzeptiert.[1]

Entwicklung der Stadt Shanghai bis 1840

Archäologische Zeugnisse belegen, dass die Region schon seit Entstehen des Landes von Menschen besiedelt wurde. Um 731 wurde entlang der Küstenlinie ein Seedeich errichtet, der einen Aufschwung der Landwirtschaft, der Fischerei und der Salzgewinnung aus Meerwasser zur Folge hatte. Angesichts der Prosperität dieser Gegend wurde die im Westen des heutigen Shanghai befindliche Kreisstadt Huating im Jahre 751 (Tang-Zeit 618-907) gegründet, die vor allem wegen ihrer günstigen geografischen Lage sowohl im Binnen- als auch im Außenhandel profitierte.

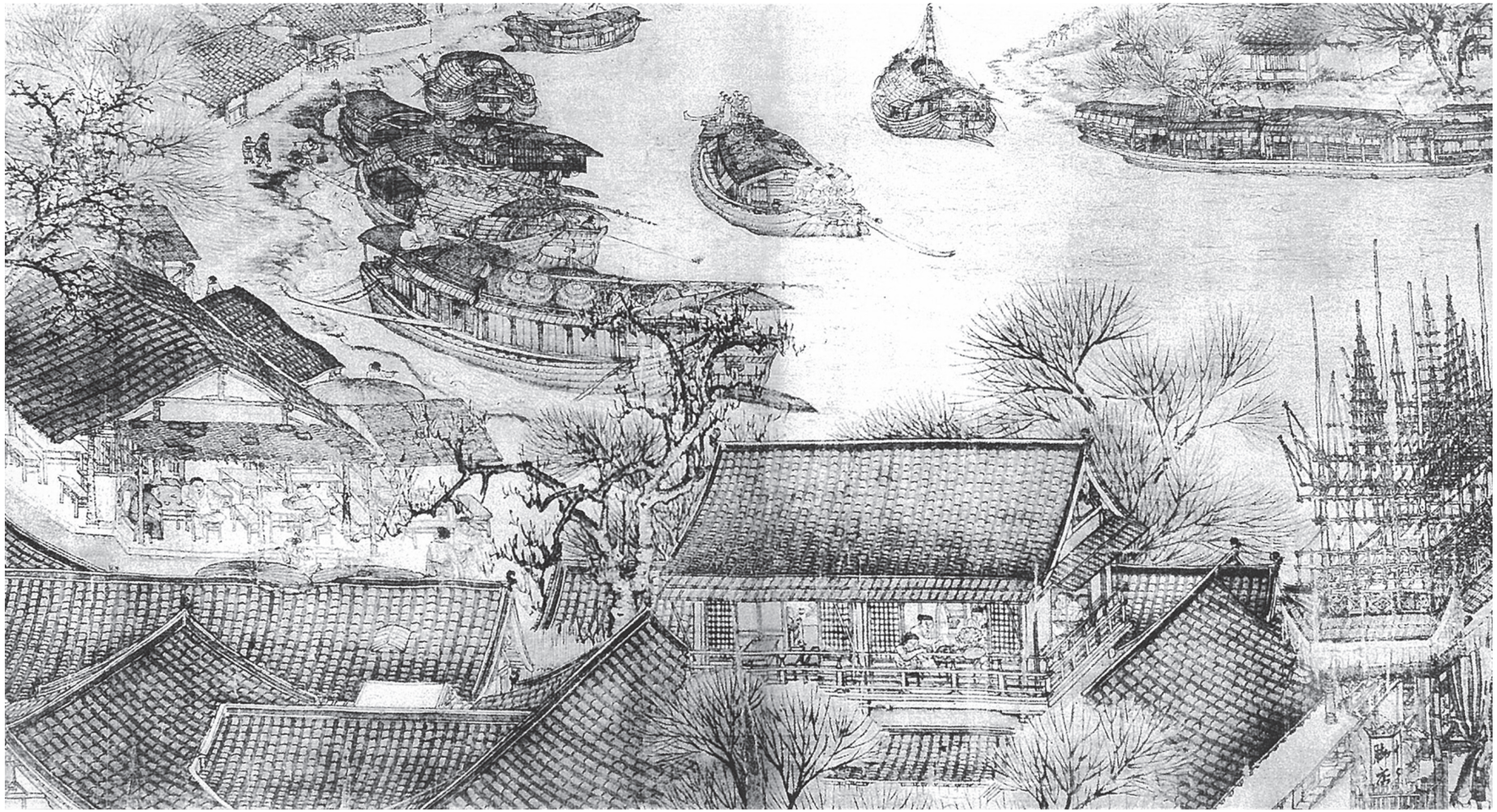
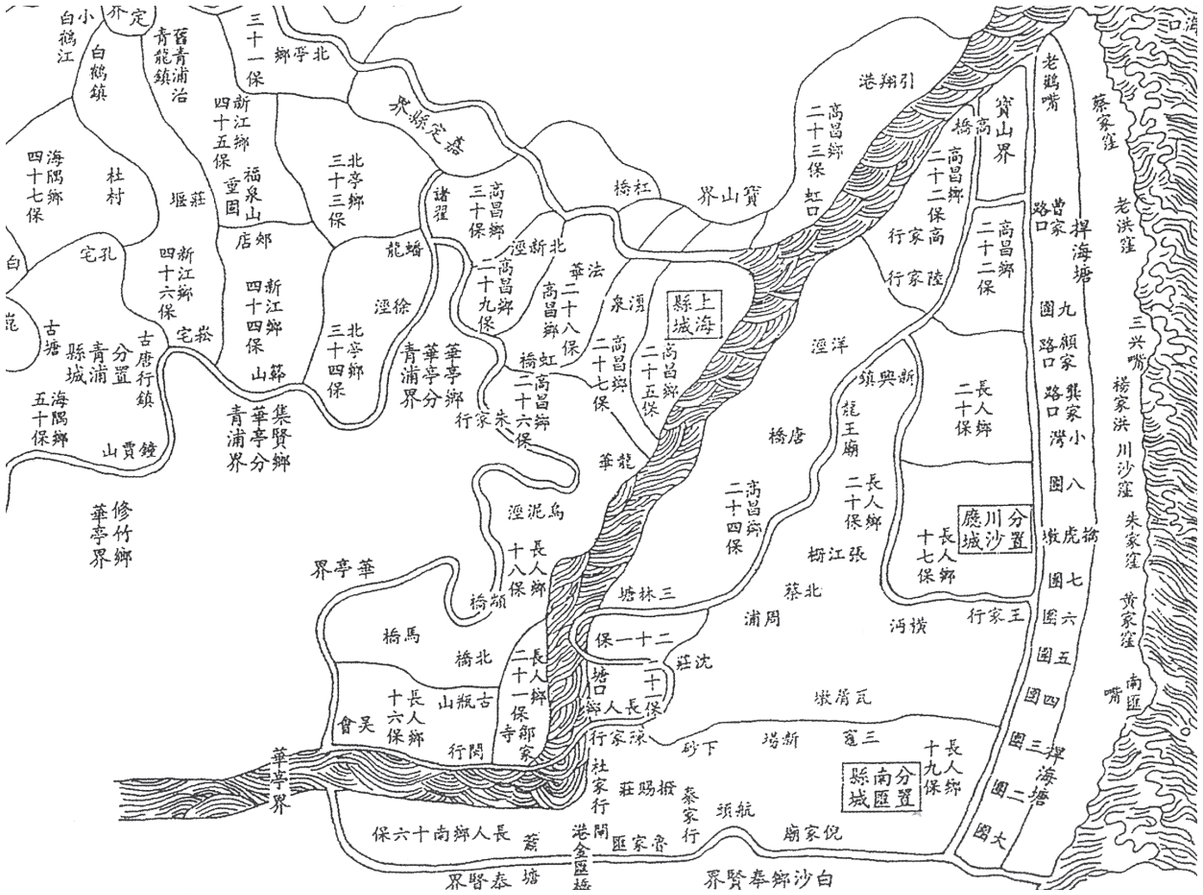
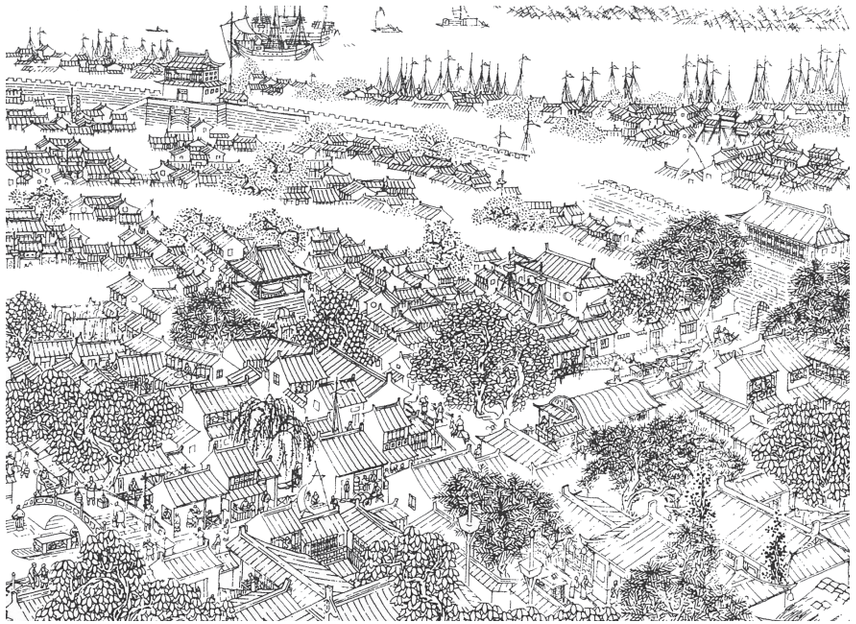


Abb. 02:

Die Marktstraßen entlang des Bianhe-Kanal in Kaifeng, die Reichshauptstadt der nördlichen Song-Dynastie (960-1279). Nach einer Zeichnung von Zhang Zeduan. (aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)


上海縣城
分置南匯縣城
分置川沙廳城
界縣定嘉
界山寶
界亭華
界賢奉鄉沙白
界暨泰塘
界亭華
界亭華
界浦青
界亭華
界浦青
界浦青
界浦青



Impulse. Mit der Verbreiterung des Huangpu um 1400 entstand bis spätestens Mitte des 16. Jahrhunderts ein neuer bedeutender Seehafen. Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts war Shanghai mit fünf Schifffahrtslinien mit dem chinesischen Inland und Übersee verbunden. Seither entwickelten sich die Textilproduktion (Baumwolle) und das Transportwesen auf den Wasserstraßen zu den zwei ökonomischen Hauptstützen der Region Shanghai.

Die Kehrseite zum Aufschwung der Stadt und schwere Rezessionen stellten beispielsweise brutale Überfälle von japanischen Piraten dar, die dazu führten, dass 1553 die ursprüngliche chinesische Stadt mit einer Ummauerung befestigt



Abb. 04 (links):

Ming Shanghai, 17. Jahrhundert
(aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Abb. 05 (links):

Die Yuyuan Gärten mit einem typischen Teehaus (1855)
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

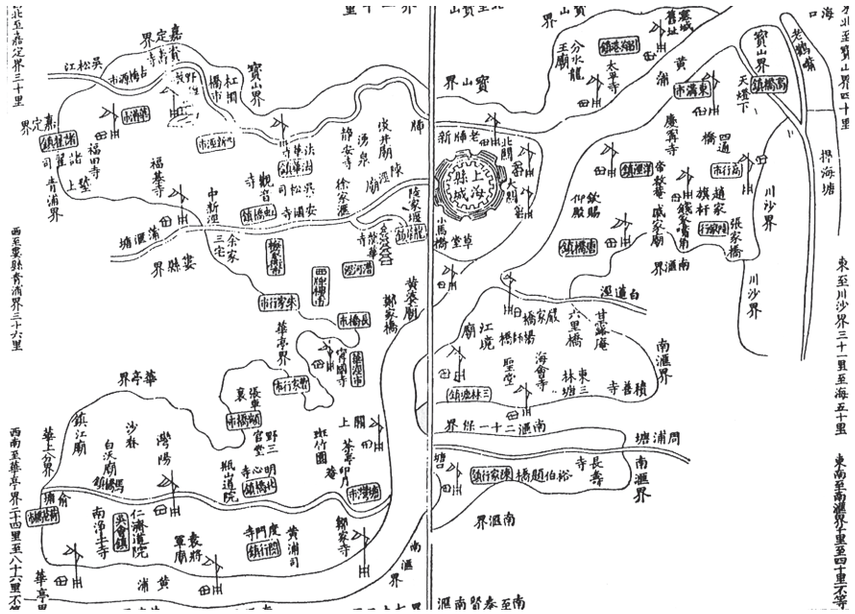


Abb. 06:

Region Shanghai (1872).
Die Stadtpläne aus der Frühzeit von den 1850er bis zu den 1870er Jahren verkörpern fast ausschließlich den Standpunkt der Obrigkeit. Die meisten Karten, die in dieser Zeit entstanden, waren von offizieller Seite inAuftrag gegeben worden und spiegelten die Interessen der einzelnen Machthaber wider.
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)



Abb. 07:

Der „Mastenwald" von Segelschiffen auf dem Huangpu, Mitte des 19. Jahrhunderts (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)



Abb. 08:

Ein typisches Teehaus und Holzhändler in Ufergegend der pulsierenden Vororte Shanghais (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

wurde.[6] Weiters kam es nach dem Wechsel von der Ming- zur Qing- Dynastie wegen eines Seefahrtsverbotes zu einer Rezession, welches zum Schutz vor den verbliebenen Ming-Anhängern verhängt worden war. Sogar die Bewohner der Küste mussten ins Inland zwangsumgesiedelt werden, das die Region Shanghai beinahe an den Rand des Ruins trieb.

Erst nach der Rückeroberung von Taiwan 1683 wurde das Seefahrverbot aufgehoben und die Wirtschaft in und um Shanghai erlebte wieder einen Aufschwung. Nach der Einrichtung eines Zollamtes 1685 in Shanghai fuhren fast alle Handelsschiffe sowohl aus dem Inland wie auch aus Übersee über den Huangpu-Fluss, um an seinen Ufern ihre Ladungen zu löschen. Die Baumwollproduktion aus Shanghai und seiner Umgebung fanden erneut einen großen Absatzmarkt. Trotz der kaiserlichen Verordnung 1759, nach der Außenhandel nur in Guangzhou betrieben werden durfte, musste die Aus- und Einfuhrgüter, die mit Schiffen auf den Inlandslinien transportiert wurden, in Shanghai umgeschlagen werden. Auch die Einwohnerzahlen entwickelten sich parallel zur Wirtschaft. Vor der Gründung der Kreisstadt Shanghai gab es in deren Gemeinde schätzungsweise 10.000 Einwohner, von 1341 bis 1367 werden schon ungefähr 300 000 Bewohner in einem Kreis mit ca. 5000 km^2 Ausdehnung vermutet. So lebten am Ende des 14. Jahrhundert bereits eine halbe Million Menschen im Distrikt Shanghai. Diese Zahl verringerte sich mit der Verkleinerung des Distrikts zur Ming- Zeit und dem Seehandelsverbots der Qing- Dynastie. Die umschlossene Stadt mit einer Fläche von ca. 2000 km^2 und ihre unmittelbare Umgebung erreichten zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Einwohnerzahl von ca. 300.000 Menschen.

Die naturbedingte Vorteile durch die Einmündung des Huangpu in das chinesische Meer, die landesweit vernetzten Handels- und Wirtschaftsbeziehungen und die zunehmende Bevölkerung ließen die Stadt vor dem Opiumkrieg (1840) bereits zur wichtigsten Drehscheibe Chinas werden. Die herausragende ökonomische Stellung und die topografischen Parameter boten optimale Vorraussetzungen dafür, dass die Stadt in der neueren chinesischen Geschichte zu einem wichtigen Schauplatz der Entstehung der Industriezivilisation wurde. Gerade deshalb sahen die ausländischen Imperien diese Stadt als Brückenkopf ihrer Expansion nach China an.[7]

Literatur:

[1] Vgl. Staiger, Brunhild: Shanghai in historischer Perspektive. In: Shanghai Hamburgs Partnerstadt in China. Hamburg. 2006. S. 11

[2] Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen. Frankfurt am Main. 2003. S. 25-28

[3] „Hudu" heißt wörtlich „Wasserlauf mit Fischreusen". Vgl. Englert, Siegfried / Reichert, Folker (Hg.): Shanghai – Stadt über dem Meer. Heidelberg. 1985. S. 41

[4] Der Name Shanghai leitet sich vom Namen eines Nebenflusses des Wusong her, der östlich der Gemeinde in Süd-Nord-Richtung verlief und Shanghai-Pu hieß. Vgl. Ebd. S. 41

[5] Vgl. Staiger, Brunhild: a.a.O. S. 11

[6] Nach dem Ende der mongolischen Yuan-Dynastie (1206-1368) wurde die chinesische Ostküste häufiger von japanischen Piraten heimgesucht. Shanghai erlitt zunächst schwere Jahre, bis die meisten Angreifer und Plünderer 1559 an der Ostküste vernichtend geschlagen werden konnten.

[7] Vgl. Zhi Hao Chu: a.a.O. S. 27

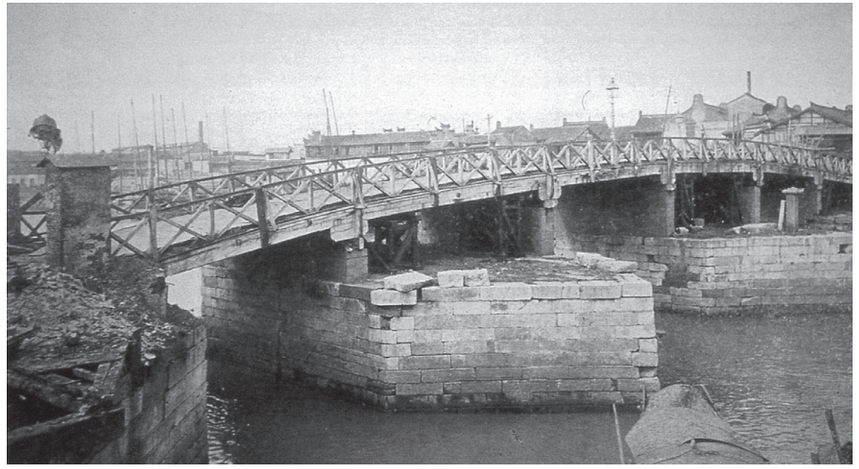


Abb. 09:

Die neue Xin Zha Brücke, welche die historische Sinza Brücke ersetzte.
(aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

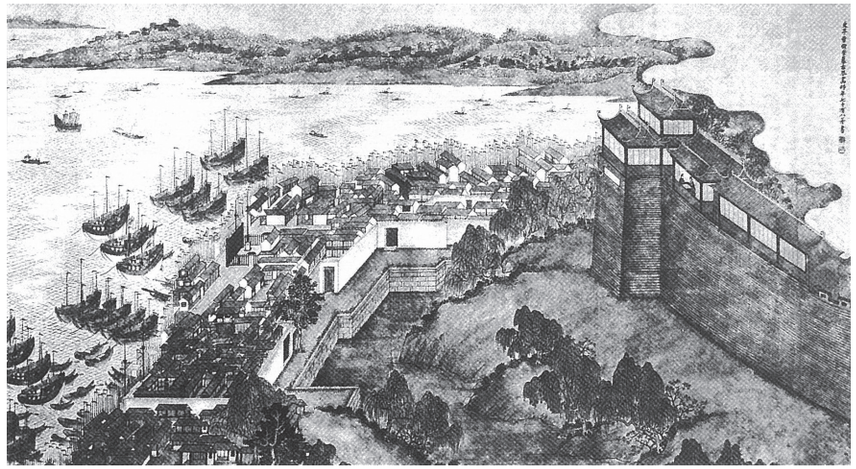


Abb. 10:

Die östliche Grenze der Stadtmauer mit den Handelsniederlassungen an dem belebtem Flussufer des Huangpu.
(aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

GESCHICHTE SHANGHAIS
VON 1840 BIS 1949

Shanghai in historischer Perspektive
(politische, soziale und ökonomische
Rahmenbedingungen in der Stadtplanung)





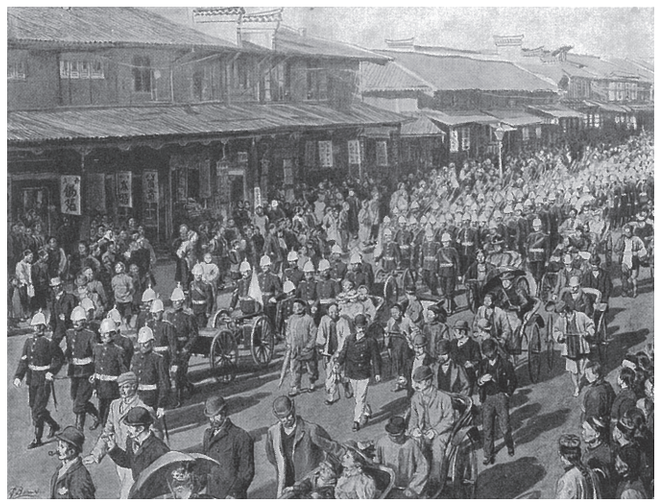


Abb. 01 (oben):
Opiumschiffswracke auf dem Huangpu, Ende 19. Jahrhundert (aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Abb. 02 (rechts):
Aufmarsch der Shanghaier Freikorps als Anlass zur Verteidigung von Shanghai 1894 (aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Entwicklung der Stadt Shanghai von 1840 bis 1949

Schon im 17. Jahrhundert war Shanghai für die Europäer kein ganz unbekannter Ort. In der Stadt gab es eine große christliche Gemeinde, die in zahlreichen Berichten von Missionaren erwähnt wurde.[1] Im 18. Jahrhundert wurde das Christentum weitgehend in China verboten und die kaiserliche Regierung erlaubte den Außenhandel nur mehr im Hafen Guangzhou (Kanton). Dadurch verlor Shanghai seine Außenhandelsbeziehungen und verschwand für hundert Jahre fast zur Gänze aus dem Blickfeld Europas.

Im Jahr 1832 nahm man durch die „Lord Amherst"- Expedition erst wieder Notiz von der Stadt. Den Mitgliedern der Expedition erschien Shanghai als eine Stadt mit einem Welthafen, dessen Warenumschlag größer sei als der des damaligen London.[2] Acht Jahre später veränderte sich die Situation der Stadt Shanghai durch den Krieg zwischen Großbritannien und China vollständig.

Der Opiumkrieg und die Gründung der Konzessionsgebiete

Als sich gegen Mitte des 19. Jahrhunderts die westlichen Kolonialmächte (Großbritannien, Frankreich) verstärkt bemühten, China für den Handel zu öffnen, hielt China an dem traditionellen Weltbild seiner überlegenen Stellung als Zentrum der zivilisierten Welt fest, was notwendigerweise zum Konflikt führen musste. Doch die europäischen Mächte ließen sich nicht mehr nach dem alten Konzept als „Barbaren" behandeln, sondern sie forcierten die eine ökonomische Gleichstellung und forderten die Öffnung chinesischer Häfen für den Außenhandel sowie die Errichtung diplomatischer Vertretungen in der Hauptstadt Beijing.[3] Durch die überlegene militärische Gewalt der imperialistischen Mächte sah sich China in den folgenden Jahrzehnten allerdings gezwungen, seine Positionen Schritt für Schritt aufzugeben. Infolgedessen begann im Juli 1840 der sogenannte „Erste Opiumkrieg". Im Zuge der zunehmenden Konflikte erklärten die Briten China den Krieg, um ihre illegalen Opiumexporte von Guangzhou ins Reich der Mitte zu schützen, nachdem chinesische Behörden versucht hatten, den Import von Opium zu unterbinden. Der für die Briten siegreiche Opiumkrieg stellte eine Wegscheide in der chinesischen Geschichte dar. Nach der allgemeinen Periodisierung der chinesischen Entwicklung begann mit dem Ersten Opiumkrieg die „moderne Geschichte" Chinas und seitdem veränderte sich das Reich der Mitte zu einem halbkolonial-halbfeudalistischen Land. Dementsprechend begann die moderne Geschichte Shanghais mit der von Großbritannien erzwungenen Öffnung am 17. November 1843 durch den ersten ungleichen Nanjing-Vertrag (Nanking-Vertrag), der als direkte Konsequenz aus der Niederlage Chinas im Ersten Opiumkrieg resultierte. Es handelt sich um den ersten der von den Chinesen so bezeichneten „ungleichen Verträge", die China von den ausländischen Mächten auferlegt wurden und ein Jahrhundert lang die chinesische Souveränität einschränkten.

In dieser Übereinkunft wurden fünf chinesische Hafenstädte gezwungen, ihre Häfen für den britischen Handel zu öffnen sowie ihren Besatzern zusätzlich das Recht zur Niederlassung und Exterritorialität (d. h. man stand außerhalb der Geltung der chinesischen Rechtsordnung) einschließlich aller damit verbundenen Privilegien gewährt. Zu den fünf vereinbarten Hafenstädten gehörte neben Shanghai noch Guangzhou, Xiamen, Fuzhou und Ningbo.



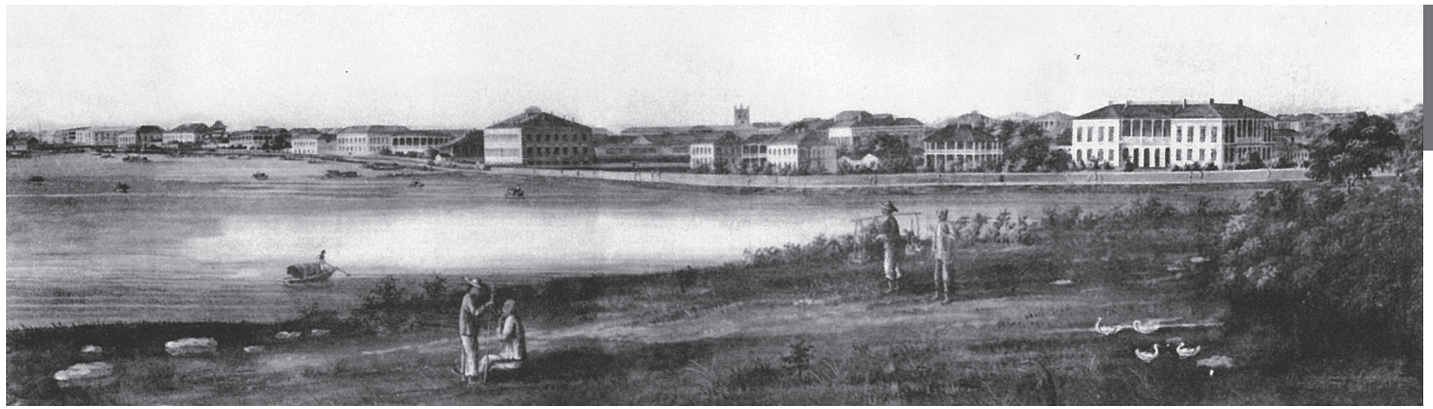


Abb. 03 und Abb. 04:

Der Bund, Mitte 19. Jahrhundert (aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

In diesen Städten wurden britische Konsuln eingesetzt und feste Zolltarife eingeführt, zu deren Vorzüge noch das Recht auf Konsulargerichtsbarkeit zählten. In den Anschlussverträgen von 1844 sicherten sich auch die Vereinigten Staaten und Frankreich die gleichen Rechte wie Großbritannien. Durch die zusätzliche „Meistbegünstigungsklausel", die besagt, dass alle anderen Nationen in den Genuss der gleichen Privilegien kommen konnten, die einer Nation einmal gewährt worden waren, sah sich China gezwungen den Engländern freie Siedlungsgebiete (Settlements) einzuräumen. In Shanghai kam man zu der Übereinkunft, dass auf einem Areal zwischen Suzhou Creek (auch Wusong Creek genannt) und nördlich der chinesischen Stadt, direkt hinter den vorgesehenen Landeplätzen der Schiffe, neue Häuser errichtet werden durften. In diesen „Settlements" entzogen die Briten der chinesischen Bevölkerung durch zusätzliche „Landregulationen" immer mehr die staatliche Souveränität. Die neuen Besitzer erwarben den Baugrund in „ewiger Leihe" und erhielten ebenso nahezu uneingeschränkte Verwaltungsrechte, wogegen die zuvor hier ansässigen Chinesen dort keine Häuser anmieten und bewohnen durften. Schon 1848 dehnte sich das Gebiet in Shanghai erstmals aus und erhielt offiziell den Namen „Britisches Settlement". Aus den „Settlements" entwickelten sich langsam sogenannte Konzessionsgebiete, in denen die Engländer Gesetze erließen, autonome Selbstverwaltung einsetzten, Gefängnisse bauten und Militär stationierten, das folglich den territorialen Machtanspruch ihrer koloniale Herrschaft unterstrich. Wegen weiterer von anderen Kolonialmächten aufgezwungener Verträge und der damit verbundenen Meistbegünstigung galten die Privilegien automatisch auch für die anderen Nationen, das zur Folge hatte, dass sich die Konzessionsgebiete in Shanghai immer weiter vergrößerten. 1862/1863 vereinigte sich der amerikanische Stadtteil mit dem englischen und beide bildeten fortan unter gemeinsamer Verwaltung die „Internationale Niederlassung" (International Settlement). Frankreich betrieb in Shanghai dagegen eine betont eigenständige Kolonialpolitik, die nicht immer auf das Verständnis der anderen hier vertretenen Nationen traf und lehnte eine Verschmelzung ihrer Konzession mit der Internationalen Niederlassung ab. „Frenchtown" mit seinen charakteristischen Platanenalleen und der französischen Kolonialarchitektur blieb stets ein besonderes Stück Shanghai. Andere Nationen (z.B. Russen und Deutsche) besaßen kein eigenes Pachtgebiet, waren aber konsularisch vertreten sowie an der Selbstverwaltung des „International Settlements" beteiligt.[4]

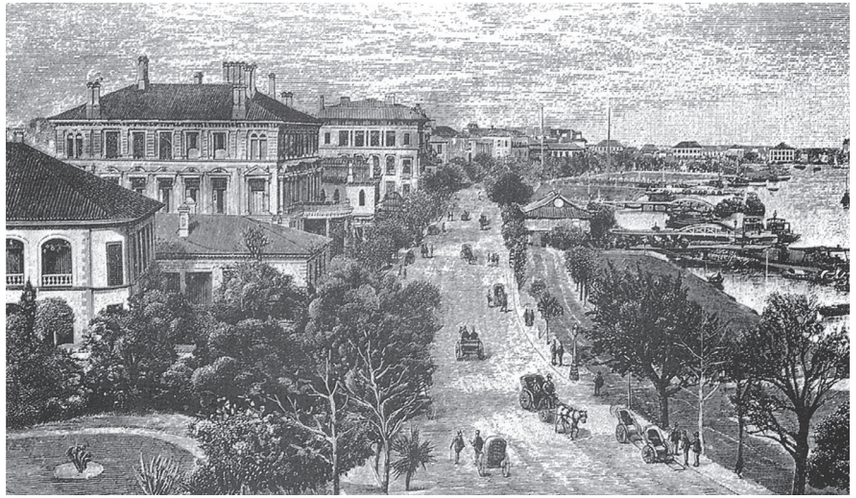


Abb. 05:
Stadtplan Shanghai um 1915:

A	*alten Hafenniederlassungen entlang des Flussufers*
B	*administrative Bezirks- bzw. Verwaltungsstadt*
C	*Huang Pu*
1	*Unterpräfekt für den Küstenschutz*
2	*Verwaltungsmagistrat*
3	*Konfuziustempel*
4	*Tempel des „Stadt-Gott“*
5	*Arsenal*
6	*flaches Flussbett*
7	*in Richtung Jangtse Flussmündung (Yángzǐ Jiāng)*

(aus „Cities in China“ (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

Shanghai bestand somit ein Jahrhundert lang aus drei verschiedenen politischen Einheiten: der alten ummauerten Chinesenstadt im Süden, der heutigen Altstadt, deren Stadtmauern erst während der Revolution von 1911 fielen; der Französischen Konzession, deren ursprüngliche Grenzen im Süden durch die nördliche Stadtmauer der Chinesenstadt, im Norden durch den Yangjingbang-Kanal (heute Yan'an-Straße), im Osten durch den Huangpu und im Westen durch den Defence Creek, die heutige Xizang-Straße, definiert waren; und der Internationalen Niederlassung, die ursprünglich zwischen dem Yangjingbang-Kanal im Süden und dem Suzhou Creek im Norden lag und im Osten bis zum Ufer des Huangpu und im Westen bis zum Defence Creek reichte. [5] Jedes der drei Stadtgebiete hatte seinen typischen Charakter: Die chinesische Altstadt bestand aus einem Gewirr enger Gassen mit unzähligen kleinen Geschäften und buntem Treiben. Die Französische Konzession zeichnete sich durch eine weitläufig angelegte Villenarchitektur aus, während das „International Settlement“ das eigentliche Geschäftsviertel mit Handels- und Bankhäusern, Büros und Verwaltungsgebäuden, Hotels und Clubs chargierte. Die Wohngebiete der Ausländer lagen jenseits des Defence Creek. Zwischen Geschäfts- und Wohnviertel wurde eine Pferderennbahn (Race Course) angelegt, auf deren Gelände sich heute der Volkspark erstreckt.
Von Anfang an hatten die Ausländer umfangreiche Infrastrukturarbeiten zu bewältigen: Das ursprünglich sumpfige Gelände ihrer Niederlassung musste drainiert und ein Straßennetz angelegt werden, wobei die Straßen zunächst westliche Namen erhielten, die aber schon bald nach chinesischen Städten und Provinzen unbenannt wurden. Vor allem galt es, das Ufer des Huangpu aufzuschütten bzw. zu befestigen, wodurch die berühmte Uferstraße mit Promenade entstand, die unter dem Namen „Bund“ (die angloindische Bezeichnung für Kaimauer) einen weltweiten Bekanntheitsgrad erhielt.



Durch den Aufstand der „Gesellschaft der kleinen Schwerter“ (Taiping-Aufstand), der 1851 in der Provinz Guangdong ausbrach und 1853 auf Shanghai übergriff, kam es 1854 zur Aufhebung der vorgeschriebenen Trennung von Ausländer und Inländer in den „Shanghaier Landregulatorien“. [6] Der Begründung bestand darin, dass sich die ausländischen Mächte zum Aufstand neutral hielten und daher viele Chinesen in die Settlements als Zufluchtsort aufsuchten, sodass die Zahl der Chinesen im Settlement drastisch zunahm. Das zukünftige Zusammenleben beider Seiten (Ausländer und Chinesen) erwies sich beim Aufschwung der Niederlassungen und der Koexistenz der verschiedenen Kulturen als von großer Bedeutung.
Von 1860 – 1863 misslang es den Aufständischen mehrmals, Shanghai zu erobern, bevor er 1864 endgültig von der kaiserlichen Regierung niedergeschlagen wurde. Bis zum Jahr 1865 erweckte es den Anschein, als ob sich die westlichen Bezirke in Shanghai zu kleinen eigenständigen Enklaven (Ländern) entwickelt hatten, die ihre Sonderrechte an Justiz und Zollhoheit in den Niederlassungen und auch in ganz China uneingeschränkt ausdehnen konnten. Zu dieser Zeit stand Shanghai, mit der Gründung des Jiangnan-Arsenals (Rüstungskomplex) im Süden der chinesischen Altstadt, am Anfang der industriellen Entwicklung.
Nachdem China im Jahr 1894 den Krieg gegen Japan verloren hatte, wurde diese Auseinandersetzung erst nach Unterzeichnung eines Abkommen in Shimonoseki 1895 zum Vorteil Japans vorläufig beigelegt. [7] Der daraus resultierende Vertrag ermöglichte es den Japanern, Maschinen in China einzuführen sowie Industrien einzurichten und dank der Meistbegünstigungsklausel galt dieses Privileg automatisch auch für die westlichen Mächte. Dadurch wurde Shanghai zu einem idealen Ort, um industrielles Kapital anzulegen und es fand eine immer engere Verknüpfung mit dem internationalen Vertriebs- und Finanzmarkt statt. Bis zum erneuten Ausbruch des Krieges zwischen Japan und China im Jahr 1937 betrug der Anteil des ausländischen Kapitals an Finanzen, Industrie und Immobilien in Shanghai mehr als zwei drittel der gesamten Investitionen in China.

Abb. 06:

Der Bund, 1889.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway“. Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

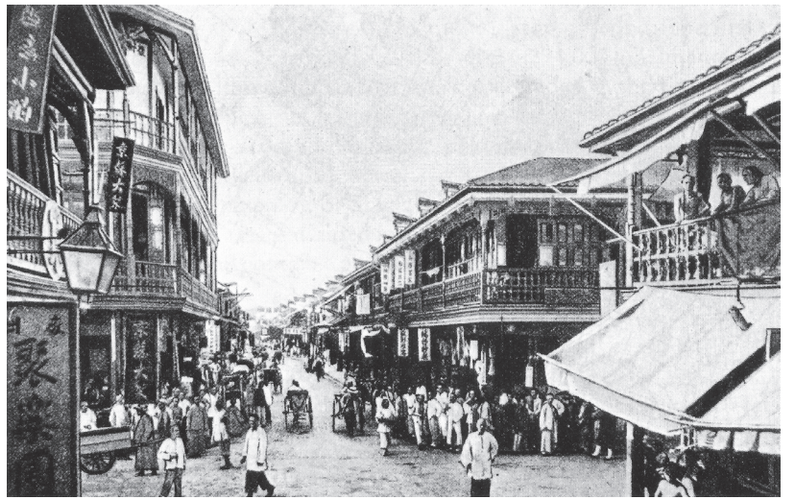


Abb. 07:

Shanghai, Nanjing Lu (Straße) um 1900.
Diese Typologie von Gebäuden kam noch in zahlreichen anderen Straßen von Shanghai vor.
(aus „Cities in China“ (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

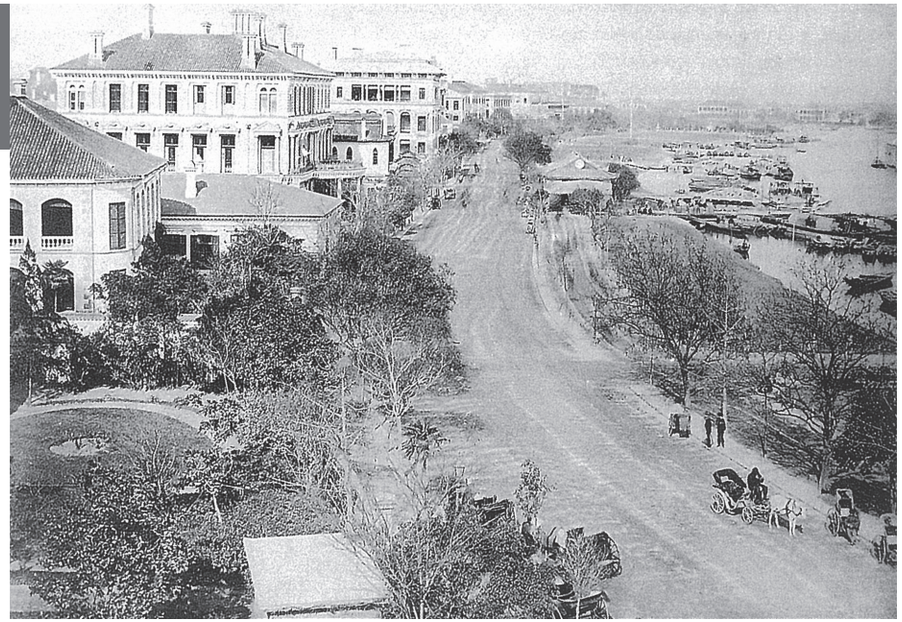


Abb. 08:
Shanghai um 1870:
das von südlicher Richtung her betrachtet Flußufer des Huang-Pu. Ab dieser Zeit wurde es als der „Bund" benannt, eine dem indischen entlehnte Bezeichnung, die von den Briten verwendet wurde. Die Gebäude im Hintergrund standen im Gebiet des ersten britischen Settlement, das um die Jahrhundertwende ein Teil des Internationalen Settlement und der zentrale Bezirk von dem „Neuen Shanghai" war.
(aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Die republikanische Revolution

Um 1900 wurde die feudale Herrschaft durch den „Boxeraufstand" [8] an den Rand des Zusammenbruchs getrieben. Vor allem Intellektuelle, die aus Europa, Amerika und Japan zurückkamen, sprachen sich für eine Revolution aus, um das Ansehen des Vaterlandes zu retten. Ihre Forderungen bestanden darin, die konfuzianische Tradition in der Innenpolitik zu unterbinden und die Souveränität des Staates in der Außenpolitik wiederherzustellen. Im Jahr 1911 brach die Qing- Herrschaft endgültig durch Aufstände in Wuchang, Shanghai und noch anderen Städten zusammen. Damit war die Feudalherrschaft formell beendet und es folgte die Gründung der Republik China.[9]

Nach dem ersten Weltkrieg profitierten China und in besonderem Shanghai wirtschaftlich von den Wirren des Krieges. Politisch jedoch musste China als eine der Siegermächte eine Niederlage erleiden, denn die Aufforderung zur Wiederherstellung der Souveränität Chinas stieß bei der Friedenskonferenz in Paris bei den westlichen Mächten auf wenig Akzeptanz. Diese Demütigung führte 1919 zur „4. Mai" – Protestbewegung, einer Kulturbewegung, die inhaltlich radikale Kritik am Konfuzianismus und der eigenen Tradition übte und später als Beginn der modernen chinesischen Geschichte betrachtet wurde.

Nach dem Niedergang der Qing-Dynastie 1911 befand sich China in einem anarchischen Zustand und die Provinzen wurden von lokalen militärischen Machthabern kontrolliert. Aufgrund dieser Ohnmacht existierten in Shanghai und an anderen Orten die Konzessionen weiterhin. Während dieser Krisenzeit kam es zu einem Treffen bzw. Versammlung von zwölf Kommunisten, die im Juli 1921 in dem Französischen Konzessionsgebiet Shanghais die Chinesische Kommunistische Partei (KPCh) gründeten.

Mit Hilfe der Sowjetunion nahm die KPCh an der bereits reorganisierten Nationalen Partei (GMD; Guo min dang) teil, die bei der Revolution 1911 die führende Rolle gespielt hatte. Im Jahre 1926 begann die in Guangdong (Kanton) residierende Nationale Regierung den „Nordfeldzug" zur Wiedervereinigung des Staates. Im April 1927 nahmen sie bereits Shanghai ein und im Oktober 1928 war ganz China zumindest nominell unter einer Regierung vereinigt. So konnte infolgedessen die Zollhoheit von den westlichen Mächten wieder zurückerlangen werden und ebenso wurde die Zivilbevölkerung in den Konzessionen wieder dem chinesischem Recht unterstellt. Die chinesische Regierung zog viele Genehmigungen für ausländische Niederlassungen zurück, hingegen das Internationale Settlement und die Französische Konzession wurden in Shanghai weiterhin toleriert. Im Jahr 1927 erlangte Shanghai, im Zuge der Verlegung der Hauptstadt von Guangzhou nach Nanjing, einen Sonderstatus, entsprechend dem Provinzstatus. Damit verbunden war eine großzügige Ausdehnung der Territorien und die erste Planung von „Groß-Shanghai" wurde in Gang gesetzt und teilweise realisiert. Dieser Versuch einer Modernisierung wurde jedoch durch einen weiteren Konflikt zwischen China und Japan unterbrochen, als diese im Norden Chinas der Mandschurei einmarschierten. Ebenfalls nahm die

japanische Marine im Januar 1932 die chinesischen Truppen in Shanghai unter Beschuss. Die Kämpfe dauerten sechs Wochen und führten zu erheblichen Verlusten bei der Zivilbevölkerung. Auch die ausländischen Niederlassungen waren teilweise zum Kriegsgebiet geworden bzw. mit den Kriegswirren konfrontiert. Im November 1937 mussten die Chinesen trotz heftigen Widerstandes Shanghai aufgeben, sodass in weiterer Folge die chinesischen Teile der Stadt von den Japanern (japanischen Angreifern) okkupiert wurden. Die ausländischen Niederlassungen blieben zuerst noch unangetastet, jedoch der Zugang zum internationalen Settlement, wie auch der Übergang vom Süd- zum Nordteil wurden von japanischen Soldaten kontrolliert. Während dieser Besatzungszeit begann für die Fremdstadt die sogenannte „Inselzeit“. [10]

Das Thema Stadtplanung wurde unmittelbar nach der Eroberung von den Japanern wieder aufgenommen, einerseits um die kriegsbedingte Wohnungsnot bei japanischen Einwohnern in Shanghai zu beheben, andererseits um China zu kolonisieren. Als Vorlage bedienten sich die neuen Machthaber der ersten „Groß-Shanghai“- Planung. Zur Ausführung (Realisierung) der überarbeiteten Planung fehlten jedoch nach Ausbruch des Pazifikkrieges die Zeit und die Mittel.

Einen Tag nach dem Überfall der japanischen Marine auf Pearl Harbour im Jahr 1941, marschierten japanische Truppen in die Restgebiete des Internationalen Settlements ein. Die französische Konzession blieb verschont, da sie zu den neutralen Staaten zählte. Schon im Januar 1943 kündigten die westlichen Mächte, England und die USA, an, auf ihre Sonderrechte in den Konzessionsgebieten zu verzichten, zudem sich auch Frankreich fast zeitgleich entschloss. Dies geschah aufgrund des Bündnisses der Alliierten mit China und des Verlustes der Kontrolle über Shanghai. Eine fast hundertjährige Geschichte und Präsenz des Westens in Shanghai nahm somit ein rasches Ende. Nun standen die Konzessionen unter der Kontrolle der Japaner, das allerdings bedeutete, dass die Demütigung Chinas, insbesondere auch Shanghais noch kein Ende fand. Im Dezember 1937 hatten die Japaner die mit ihnen kollaborierende Marionettenregierung von Wang Jingwei (1883-1944) eingesetzt und übergaben im August 1943 die Settlements infolge nominell an das Wang-Regime.[11]

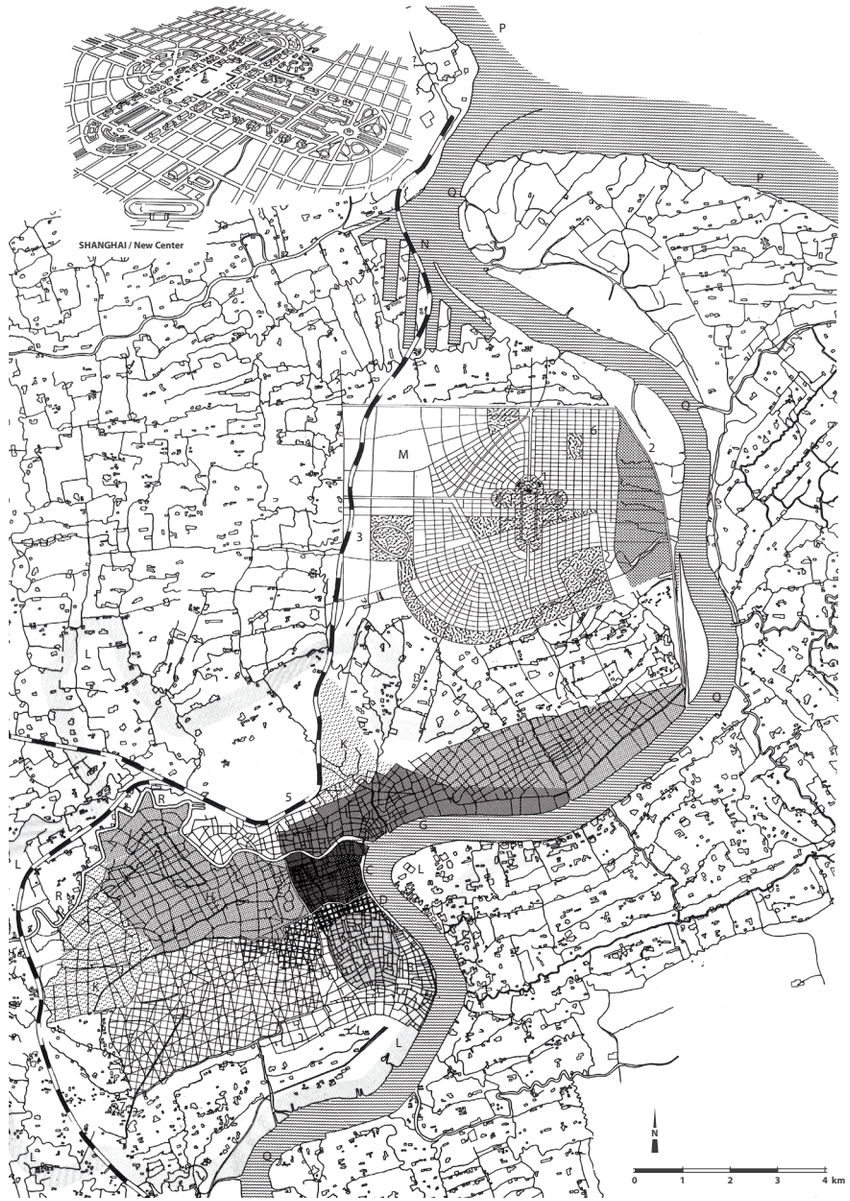


Abb. 09:

Shanghai in den 1920ern

A	*chinesische Altstadt*
B	*gewerbliche Außenbezirke*
C	*Englisches Settlement*
D	*Französische Niederlassung*
E	*Ausdehnung des Englischen Settlement 1848*
F	*Ausdehnung der Französischen Niederlassung bis 1900*
G	*Internationale Niederlassung 1863*
H	*Ausdehnung der Internationalen Niederlassung 1899*
J	*Ausdehnung der Französischen Niederlassung bis 1914*
K	*Ausdehnung der Internationalen Niederlassung 1915*
L	*chinesischer Verwaltungsbezirk bis 1926*
K	*Neustadtzentrumsprojekt*
L	*geplanter Hafen*
M	*Baoshan Stadt*
N	*Jangtse*
O	*Huang Pu*
P	*Wusong He*
Q	*Die Internationale Siedlung bestand schlussendlich aus C, E, G, H und K,*
R	*die Französische Niederlassung aus D, F und J*
1	*Stadtregierung in dem Neustadtzentrumsprojekt*
2	*Verwaltungsmagistrat*
3	*Pferderennbahn*
4	*Grünflächen*
5	*Hauptbahnhof Shanghai*
6	*geplantes Industriegebiet*
7	*Xujiahui (Ziccawai) christliches Zentrum*

(aus „Cities in China“ (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

Nach der Kapitulation Japans im August 1945 wurde Shanghai von der Nationalen Regierung friedlich übernommen, worauf unmittelbar danach der Wiederaufbau der dritten „Groß-Shanghai" Stadtplanung startete. Als die Shanghaier ihren ursprünglichen Lebensstil wieder aufnehmen durften, brach das während dem Zweiten Weltkrieg aufgebaute Bündnis zwischen KPCh und der Nationalen Partei 1946 zum zweiten Mal zusammen. Der Bürgerkrieg dauerte vier Jahre bis es den Kommunisten gelang, die Überhand zu gewinnen und im Januar 1949 Peking zu übernehmen. Schon im Februar fiel die damalige Hauptstadt Nanjing und am 25. Mai marschierten die kommunistischen Truppen in der wirtschaftlichen und finanziellen Metropole Shanghai ein. Mao Ze Dong rief vier Monate später in Peking die Volksrepublik China aus.

Der Aufstieg Shanghais zu einem wichtigen politischen Schauplatz der neueren chinesischen Geschichte sowie zum kulturellen Zentrum des Neuen China war mit der Entwicklung der Wirtschaft dieser Stadt, die in China eine entscheidende Rolle spielte, eng verknüpft. Ebenso prägte dieser ökonomische Entwicklungsprozess untrennbar die Urbanisierung der Stadt, deren vorteilhafte geografische Lage zudem eine wichtige Vorraussetzung für ihr wirtschaftspolitisches Leben bildete. Shanghai mit annähernd gleichen Entfernungen zu Europa wie zu Amerika und seiner Lage nahezu in der Mitte der Küstenlinie Chinas bot eine günstige Anbindung zwischen dem Weltmarkt und dem chinesischen Absatzgebiet (Absatzmarkt). Durch weitgehende Nutzung des weitverzweigten Yangtze-Wasserstraßennetzes konnte ein chinesischer Binnenmarkt mit einer Fläche von 20.000 km^2 und einer damaligen Bevölkerungszahl von zwei Millionen Menschen kostengünstig erschlossen werden.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte Shanghai als

Abb. 10 (unten):
Der Bund, Juni 1911.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Abb. 11 (rechts):
Bau der Zhejang Straßen Brücke, 1908.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006).





Hauptproduktionszentrum Chinas von der schwach gewordenen europäischen Konkurrenz deutlich profitiert, sodass der zunehmende Bedarf an Rohstoffen und Lebensmittel für den Außenhandel neue industrielle Impulse setzte. [12] Zudem manifestierte sich auch der wirtschaftliche Aufschwung in den Bereichen Handel und Dienstleistung im Antlitz des Shanghaier Stadtzentrums. Während die Zahl der in Shanghai angesiedelten Außenhandelsfirmen nach der Öffnung des Hafens zunahm, wandelte sich das Fremdenviertel sukzessive von der Vorstadt der alten chinesischen Stadt zum Impulszentrum des neuen Shanghai. Aber erst mit der seit Anfang des 20. Jahrhunderts andauernden Wirtschaftsblüte veränderte sich die Stadtlandschaft in den Niederlassungen derart drastisch, dass sich Shanghai von seinem ursprünglichen chinesischen Stadtbild weit entfernte. Andererseits erfuhr die Stadtentwicklung allerdings auch markante Veränderungen durch den stetig anwachsenden Industrialisierungsprozess, indem die Bodennutzung vor allem für Schwerindustrie je nach technischen Erfordernissen und Nutzungsbedarf pragmatisch festgelegt worden waren. Entlang der Ufer des Huangpu wurden beispielsweise von den westlichen Zuwanderern neben Hafenanlagen und Lagerhäusern Fabriken errichtet, die sich durch ihre gute Erreichbarkeit von Meeresseite her auszeichneten (etablierten) und eine Änderung der Uferzone zu Industriegebieten bewirkten. Nach der vollständigen Besiedelung bzw. „Kolonialisierung" der Gestade des Huangpu in den Bereichen der Settlements, wurde der südliche Uferabschnitt des Suzhou, auf dem man die Infrastruktur damals besser aufbaute als jenseits des Flusses, in Anspruch genommen. Infolge dieser Interventionen zu Beginn des 20. Jahrhunderts erstreckten (ausdehnten) sich die Hauptindustriegebiete entlang dem Huangpu- und Suzhou-Fluss in den Stadtteilen Yangshupu, Zhabei und Huxi, in deren Nähe als Folge der fortschreitenden Industrialisierung zahlreiche Arbeitersiedlungen in einfacher Bauweise und desolaten hygienischen Zuständen entstanden. [13] Trotz des industriellen Aufschwungs verschlechterten sich die Lebensbedingungen der chinesischen Bevölkerung gravierend – neben Niedrigstlöhnen, ungenügenden Wohnverhältnissen und ohne jeglichen rechtlichen Schutz für ArbeiterInnen war in Shanghai auch immer öfter Kinderarbeit anzutreffen. „Not, Elend und die Gewohnheit darüber hinwegzusehen, gehörten zu Shanghai. Traurige Berühmtheit erlangte der Lastwagen, der frühmorgens durch die Straßen fuhr und die Leichen der Erfrorenen und Verhungerten einsammelte. 20.000 sollen es allein im Jahre 1937 gewesen sein." [14]





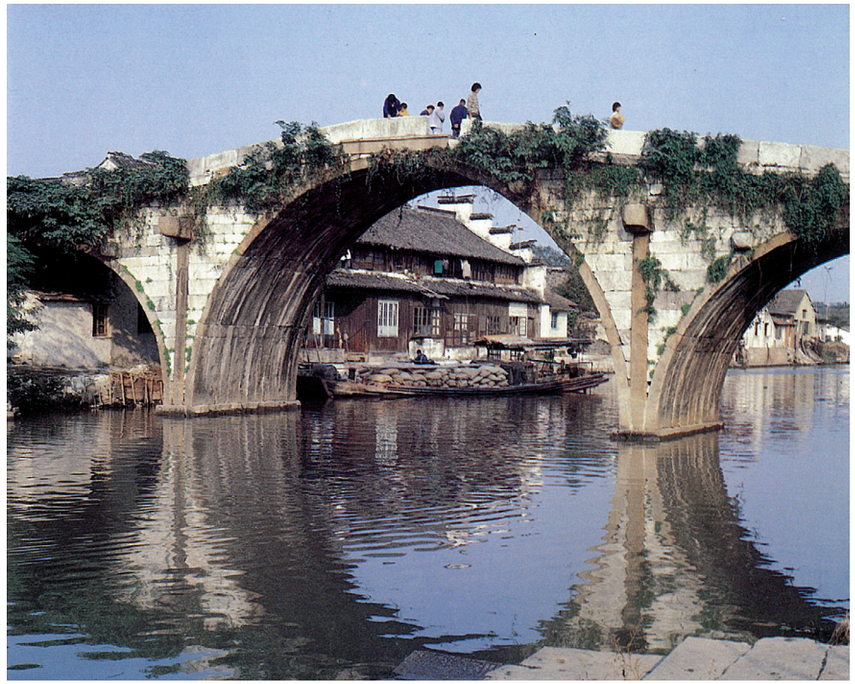


Abb. 12, 13 und 14:

Seit dem Erblühen der Marktstraßen beidseits des Großen Kanals, sah man sich gezwungen Brücken zu errichten, die beide Seiten des Settlements verbinden. Diese Überführungen mussten in entsprechender Höhe ausgeführt werden, um weiterhin den Binnenschiffverkehr auf den stark frequentierten Kanälen zu gewährleisten.
(aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)





Abb. 15 (oben):
Luftbild von dem Bund und der Innenstadt von Shanghai, 1920.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Abb. 16 (rechts):
Panorama vom Bund und dem Huangpu. Im Hintergrund erstreckt sich entlang des Bund das weitläufige Gelände der Handelsniederlassungen und der Warenumschlagplätze.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006).

Bevölkerungszuwachs

Die Industrialisierung beschleunigte in Shanghai ebenso wie in Europa die Konzentration der Bevölkerung auf die Stadt, da die industriellen Betriebe zunehmend neue Arbeitskräfte benötigten, um ihre Produktionen (Produktivität) zu steigern. Bauern und Handwerker aus mehr als 18 Provinzen, die Fehlschläge in der Landwirtschaft sowie kriegerische Katastrophen erlitten hatten, strömten nach Shanghai in der Hoffnung, sich hier ein ertragreicheres Leben aufbauen zu können. Während 1920 nur 300.000 Menschen in Industrie und Transportwesen arbeiteten, stieg der Zahl der Beschäftigten vor Kriegsausbruch bereits auf 500.000 Personen an – demzufolge spielte im gesamten demografischen Zuwachs die Zunahme der Industriearbeiterschaft sowie der Beschäftigten in Dienstleistungsbereichen eine bedeutsame Rolle. Der neutrale Status der Konzessionen hatte im Vergleich mit den chinesischen Stadtteilen und dem Hinterland erhebliche Sicherheit und Stabilität gewährleistet, so dass viele wohlhabende Gewerbetreibende und Grundeigentümer, die zum Teil auch als Emigranten Zuflucht in Shanghai suchten, angezogen wurden und sich in den dortigen Fremdenvierteln ansiedelten. Der rapide Einwohnerzuwachs in der Kernstadt beschleunigte einerseits die Verstädterung Shanghais und verursachte eine anhaltende gravierende Wohnungsnot, andererseits wurde die Bauwirtschaft und das damit eng verbundene Immobiliengeschäft angekurbelt, dass wiederum die Prosperität Shanghais normativ prägte.

Anfangs nahm die Wachstumsrate der Ausländer in Shanghai im Verhältnis zu derjenigen der Chinesen nur schleppend zu, wogegen 1905 bereits 12.328 nichtchinesische Bewohner aus über 40 Ländern die emporstrebende Metropole bevölkerten. [15] Vor 1915 dominierten die Briten in der internationalen Gemeinschaft, danach die Japaner, deren bevorzugte Wohngebiete in den Distrikten Hongkou und Yangshupu im Nordteil des Internationalen Settlements lagen. In der Politik der Konzessionen dagegen gaben die wenigen Europäer den Ton an, obwohl die meisten Geschäfte seit den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts immer stärker von Chinesen kontrolliert wurden.

Zusätzlich erwähnt werden muss auch, dass die divergenten Kulturen, sowohl die inkongruenten lokalen chinesischen als auch die westliche Zivilisation, am Ufer des Huangpu zusammentrafen. Kulturelle Konfrontationen erschienen zuerst als unvermeidbar, verhinderten aber nicht, dass sich die teils disparaten Kulturen mit der Fortentwicklung der Gesellschaft zu einer eigenen Multikultur verwoben, der sogenannten „Shanghaier Kultur", deren besondere Qualität die Vielfalt gegenüber eintöniger Tradition und Offenheit gegenüber der Umwelt darstellten – dieser kulturelle Hintergrund hat entscheidend zum Entstehen und zur Kulmination seiner Migrationsgesellschaft beigetragen.

Einfluss der westlichen Architektur auf Shanghai

Von der Öffnung als Vertragshafen 1843 an, bis zum sino – japanischen Krieg 1895 hat sich die heutige Innenstadt aus den Konzessionsgebieten herausgebildet und Shanghai sah sich immer stärker mit der kulturellen Auseinandersetzung zwischen Ost und West konfrontiert. Die Prägung des alltäglichen Lebens der Stadt von der eindringenden westlichen Kultur spiegelte sich immer stärker in Lebensstil und –anschauung der Bevölkerung wider. Als die Europäer in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts in Shanghai landeten, wurden sie von den Einheimischen mit großer Neugier beobachtet und um ihre westlichen Sitten sowie Gebräuche belächelt. Mit dem Beginn der 60er Jahre beneidete man die Fremden mehr um ihre westliche Zivilisation und technischen Errungenschaften, anstatt sie zu verspotten oder zu verachten.

Eine vehementere kulturelle Auseinandersetzung zwischen der chinesischen und westlichen Architektur fand allerdings erst Jahre später statt, da die Chinesen ungeachtet der europäischen Geltung ihre Bauten nach wie vor gemäß der Tradition errichteten. Erst zu Beginn der 1870er Jahre wurden in den Niederlassungen unter dem Druck der Wohnungsnot und der Immobilienspekulation viele „Alt-Lilong"-Wohnhäuser gebaut, für die das Parzellierungssystem des englischen Reihenhauses als Vorlage diente und die britischen Bauvorschriften Beachtung fanden. So gab es vor der Öffnung Shanghais zwischen dem Huangpu-Fluss, der chinesischer Altstadt und dem Wusong-Fluss nur Ackerland und Wiesen mit Wasserflächen, wo im Zuge des rasanten Baubooms dann ausländische Siedlungen und Geschäftsniederlassungen hochgezogen wurden - Gebäude und Hochbauten westlicher Architekten schossen nahezu wie Pilze aus dem Boden. Es fand zu dieser Zeit erstmals die Realisierung westliche Architektur in China statt, wogegen sich die südlich von den Konzessionen gelegene chinesische Altstadt zu dieser Zeit nur wenig veränderte. Für sie waren kleine Häuser, enge Gassen, bescheidene Lebensweise und die unsaubere Umgebung kennzeichnend (signifikant) und ließ eine große Kluft zwischen der chinesischer Altstadt und den Konzessionsgebieten entstehen. Erst durch die Verbindung der westlichen Bautechnik mit den chinesischen traditionellen Formen glaubte man, eine Formel gefunden zu haben, mit der die Problematik, wie man sich gegenüber der westlichen Baukultur bzw. Architektur verhalten solle, gelöst schien.



Abb. 17:

Ein Beispiel für die simple (primitive) Formensprache, die als charakteristisch Aspekt in der Vorstellung Shanghais von Beständigkeit in der Architektur fungiert, 1910. (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006).



Abb. 18:
Das Herzstück der Britischen Niederlassung, 1920. (aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Infolgedessen sollte die traditionelle chinesische Architektur mit „neuartigem" Baumaterial in westlicher Struktur und Konstruktion realisiert werden, dass jedoch bedeutete, stets verbesserte Materialien, progressive Gestaltung und Funktion zwangsweise in eine veraltete (bereits überholte) Architekturform implizieren zu müssen. Unter Diffamierung der Harmonie von Form und Inhalt wurde die neuere chinesische Architektur von dieser Doktrin geprägt und geriet immer mehr in ein Dilemma.

Wie schon eingangs erwähnt, haben in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts ausländischen Geschäftsleute begonnen, in China Fabriken zu gründen, woraus folglich resultierte, dass westliche Industriebauten eine weite Verbreitung an den Ufern des Huangpu fanden. Schon 10 Jahre später in den 70er Jahren wurde allmählich die Infrastruktur, wie Strom-, Wasser-, und Gasversorgung als eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine moderne Großstadt eingerichtet. Mit dem weiteren Wachstum von Wirtschaft, Handel und Industrie avancierte Shanghai zu der Stadt Chinas mit den meisten modernen Bauten. Die traditionelle chinesische Architektur war nur noch in der Altstadt und in den Vorstädten zu finden, in den Konzessionsgebieten hat die hauptsächlich westlich geprägte Architektursprache nicht nur materielle, sondern auch geistig-ideelle Spuren hinterlassen. Am Bund manifestierte sich zwischen 1890 und 1940 die Kolonialgeschichte mit ihren Monumentalbauten, die in ihrer Opulenz die Präsenz der kolonialen Mächte untermauerten und damit den Geltungsanspruch ihrer Besitzer und Erbauer chargierten. [16] Die Aneinanderreihung neoklassizistischer und eklektizistischer Bauten bis hin zur Moderne am Bund stellt bis heute ein Wahrzeichen von Shanghai dar und demzufolge nennt man die Bauten am Bund der einstigen modernen Metropole noch heute oft „Museum der ausländischen Architektur". Als die Moderne, die mehr funktional, ökonomisch und sogar für die Bewohner Shanghais neuartig erschien, durch die Beschäftigung ausländische Architekten und durch die Verbreitung in Medien Einzug hielt, entstanden im Westen der Stadt zwischen Neorenaissancevillen und englischen Landhäusern nahezu stilreine Bauten des Art deco, die ganze Straßenzüge säumten. Dadurch schufen die Architekten, besonders ein Teil der aus Europa nach Shanghai gekommenen bzw. geflüchteten Planer, ein einzigartiges metropolitanes Stadtbild, dessen Niederlassungen ein „Exerzierfeld für junge moderne Architekten" [17] darstellte, die sich nicht an eine vordefinierte Tradition oder Wertvorstellung halten mussten und abseits einer kritischen Öffentlichkeit standen, wie sie sonst überall in Europa vorherrschte. Seitdem etablierten sich auch fortwährend zeitgemäße europäische und amerikanische Trends in der Metropole am Huangpu. An diesem Phänomen beteiligten sich allerdings auch im Westen ausgebildete chinesische Architekten, so dass die Moderne fast zeitgleich mit Europa in Shanghai ihren Einzug bzw. Niederschlag fand. Die moderne Architektur Shanghais der 20er und 30er Jahre des vergangenen Jahrhunderts ist, nach der Ansicht Kaltenbrunners, „Kulminationspunkt eines liberalen ausländischen Bürgertums, das bereit war, sich mit avantgardistischen Formen zu schmücken, nicht jedoch gewillt, sich auch den inhärenten programmatischen Inhalten, die diese Architektur letztlich erst bedient haben, zu identifizieren." [18]

Diese Einflüsse der modernen kapitalistischen Wirtschaft und Architektur wirkten sich Zunehmens auch auf den Wohnungsbau aus. Die typischen Shanghai-Häuser (Lilong-Haus) [19], die heutzutage als „Tradition" und „Alt-Shanghai" bezeichnet werden und zum großen Teil der Innenstadterneuerung in den 1990er Jahren zum Opfer fielen, waren von Anfang an „Gebilde der Mischung vom Westen und China", „eine eigentümliche Mischung aus moderner wirtschaftlicher Entwicklung und traditionellen Wohnformen" [20]. In den 1870er Jahren fand dieser Wohnungstyp zum ersten Mal in den Konzessionsgebieten Einzug und wurde von Immobilienhändlern bis in die 1920er Jahren in dem gesamten Altstadt-Gebiet eingeführt (forciert), wodurch das Shanghaier Stadtzentrum wesentlich von diesem Wohnungstyp geprägt worden war. [21]

Zu dieser Zeit existierte die Stadtmauer um die chinesische Altstadt bereits schon seit 300 Jahre unverändert, das zur Folge (Konsequenz) hatte, dass nicht mehr alle Bezirke der Stadt innerhalb des „Befestigungsring“ lagen. So erstreckten sich bereits neben der ummauerten Stadt der wichtigste Geschäfts- und Handelsbereich am Ufer des Huangpu-Flusses. Allmählich verlor die Mauer ihre Funktion als militärische Festung und wurde eher zu einem Hemmnis für die Stadtentwicklung. Diese negativen Aspekte der Stadtmauer verstärkten sich nach der Öffnung und der rasche Progression (Ausdehnung) der Stadt immer mehr. Zudem verhinderte sie den Wachstum der Bevölkerung, die flächenmäßige Ausbreitung und schließlich den Handel in der Altstadt, der sich vor die Mauer in die Konzessionen verlagerte. Die Bevölkerung erreichte um 1900 die Millionenmarke und schon um 1915 die zwei Millionengrenze. [22] Es waren chinesische Grundstücksbesitzer und Geschäftsleute die 1900 als erste Initiatoren für den Abriss der Stadtmauer eintraten und infolgedessen diese von 1912 bis 1914 endgültig geschliffen wurde. [23] Dieser drastische (dringend notwendige) Eingriff bot indessen neue Möglichkeiten für die Bevölkerungsexpansion und eine flexiblere Wirtschaftsentwicklung Shanghais. Das vor dem Abriss der Stadtmauer bereits vorhandene Zusammenleben von Einheimischen mit Ausländern und das Nebeneinander verschiedener Kulturen wurden weiter begünstigt und intensiviert.



Abb. 19:
Das Britische Settlement in Shanghai, 1855.
(aus „World Cities Shanghai“. Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Urbanisierung des neueren Shanghai

Während ihrer geschichtlichen und gesellschaftlichen Wandlungen erlebte die Stadt Shanghai im Zeitraum von 1840 bis 1949 einen ungewöhnlichen Urbanisierungsprozess, der innerhalb dieser Epoche von dem urbanen Aspekt her betrachtet hauptsächlich als ein geografischer Zustand verstanden werden kann, in dem zwei unterschiedliche Stadtanlagen koexistierten. Die Stadtgeschichte zeigt, wie die zwei ursprünglichen auf grundverschiedenen Leitgedanken beruhenden „Stadtterritorien“, die traditionelle Kreisstadt und die an dem Ufer des Huangpu gegründete fremde Siedlung, durch Konfrontation und Anpassung zu einer Weltmetropole zusammenwuchsen. Sowohl damals als auch heute nehmen die Stadtteile, die ehemals zu den ausländischen Konzessionen gehörten, einen entscheidenden Stellenwert im modernen Shanghai ein. Gleichzeitig gewährleisteten westliche Mächte den Niederlassungen die politische Kontinuität und exterritoriale Stellung, die von fast allen dort angesiedelten Fremden als entscheidende Faktoren der städtischen Entwicklung Shanghais anerkannt wurden. [24]
Da die Existenz der Konzessionen und natürlich auch deren Expansion von der politischen Stabilität Chinas abhingen, führte dazu, dass sich die Fremdenviertel unter der Kontrolle der westlichen Autorität langfristig nur unvorhersehbar, eher planlos und äußerst beschränkt entfalten konnten. Trotzdem darf nicht verleugnet werden, dass mit der Kolonialpolitik auch etwas ganz Neues ins Land gebracht wurde: Das eingeführte, sich nach dem Kapitalismus orientierende Wirtschafts- und Verwaltungssystem entpuppte sich als wesentlich fortschrittlicher als das der feudalen chinesischen Gesellschaft und beeinflusste jene tiefgreifend. Besonders die Industrialisierung Shanghais bewirkte eine markante urbane Veränderung,



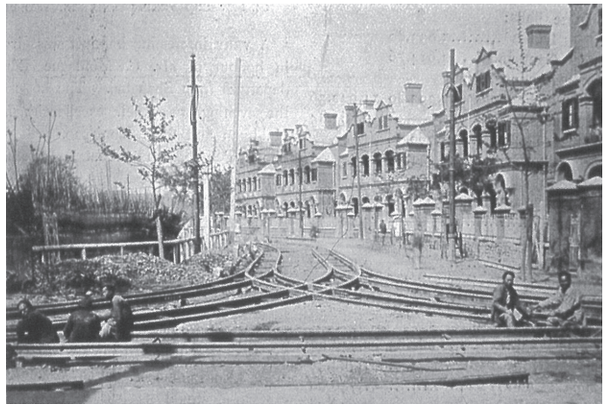


Abb. 20 (oben):
Die bereits mit Pflasterklötzen befestigte Nanjing Lu (Straße) westlich der Henan Lu (Straße), 1907.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Abb. 21 (links):
Verlegung von Straßenbahnschienen zur Verbesserung der öffentlichen Vekehrssituation, 1908.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

deren Spannungsfeld von der beschleunigten Verstädterung bis zur verschärften Bodenspekulation, vom gigantischen Zuwachs der Bevölkerung bis zu den verstärkte Missständen der Massenwohnverhältnisse reichte.

Jenseits der Konzessionsgebiete standen die chinesischen Stadtverwaltungszonen, die Jahrhunderte lang gegenüber dem westlichen Vorbild unter dem erwachenden nationalen Selbstbewusstsein um Gewährleistung ihrer Existenz gekämpft hatten. Einerseits durch Bürgerinitiativen, andererseits durch gigantische städtische Planungen versuchten die Chinesen ein zunächst besseres und später auch größeres Shanghai zu kreieren, indem sie unter historischen Bedingungen die zeitgenössischen städtebaulichen Leitgedanken des Westens zur Anwendung brachten. Vom Aufbau des repräsentativen Stadtzentrums bis zur Umsetzung der Nachbarschaftsidee im Wohnungsbau zeichnete sich eine Gradwanderung neuerer chinesischer Stadtplanung ab.

Aus dem kulturgenetischen Aspekt heraus stellt dieser Urbanisierungsprozess jedoch viel mehr als eine reine Veränderung des Stadtbildes dar. Er beinhaltet Herausforderungen und Antworten zwischen der kulturellen Konfrontation und Anpassung in den Bereichen des sich auf traditionellen gesellschaftlichen chinesischen Eigenheiten manifestierenden Lebensverhaltens, der Wohnweise und der gebauten Umwelt. Aus dem Aspekt des technisch-ökonomischen Wandels, der jedoch dem kulturgenetischen Aspekt untergeordnet wird, bezeichnet dieser Prozess, auf welche Weise die alte Gesellschaft in ihrem eigenen Kulturkreis einen Umschwung von der vorindustriellen Stadt zur industriellen vollzogen hat. [25]

Diese Konstellationen bezeugen während der Industrialisierung die allgemeinen Erscheinungen der raschen Verstädterung, namentlich die zunehmende Konzentration der Einwohner mit wachsender Ortsgröße, die neue Gliederung der Volksmassen und die weitgehende funktionale Differenzierung der Stadt. [26] Gerade die von der einzelnen Kultur her gegebenen Vorraussetzungen und Ausgangspunkte charakterisieren sich dementsprechend different und das Reagieren von Bevölkerung bzw. Behörden auf ähnliche Prozesse zu verschiedenen Resultaten führen können, muss die Auseinandersetzung in der Entwicklung Shanghais aus der urbanen Perspektive beleuchtet werden. Diese Parameter dienten auch zunehmend der Integration, so dass die moderne Stadt Shanghai keine der beiden, der fremden und endemischen Stadtteile, alleine repräsentieren konnte und infolgedessen die chinesischen Bewohner auch (zugleich) eine weitgehende Wandlung ihrer Weltanschauung erfahren mussten.

Die von England, Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika gegründeten Konzessionen führten aufgrund ihrer Rechtsstellung ein Eigendasein neben der traditionellen chinesischen Altstadt. [27] Welche Potentiale sie besaßen, wurde binnen kürzester Zeit, gerade nach der Öffnung der Vertragshäfen, allein durch ihre räumlich rasche Expansion verdeutlicht, als ihre Gesamtfläche baldig den mehr als 500 Jahre alten chinesischen Stadtkern übertraf. In den folgenden Jahren bildeten sie kraft ihres enormen wirtschaftlichen, demografischen und intellektuellen Wachstums das Stadtzentrum des modernen Shanghai und festigte zugleich ihre Vormachtstellung als „Nabel Chinas". [28]

Der Aufbau der Settlements war durch die Einführung der Stadtinfrastruktur, die sich dem fortschreitenden Standard anpasste, und durch die Unterstützung der modernen Bautechnik unverkennbar westlich und modern geprägt. Dort, wo die Briten den Standort für die Errichtung des ersten Settlements ausgesucht hatten, erstreckte sich bis dato ein sumpfiges Ufergebiet, das weder dem britischen Lebensstandard entsprechende Häuser noch sonstige geeignete Einrichtungen vorweisen konnte. Nach oberflächlichen Aushubtätigkeiten stieß man schon auf Grundwasser und bei Regen verwandelte sich der ganze Boden in Morast.

Unter diesen widrigen Bedingungen bestand die wesentliche Prämisse in der Bewältigung der Infrastrukturprobleme sowie in der Klärung besitzrechtlicher Fragen von Grund und Boden; deswegen erschien es nicht als verwunderlich, dass ein Verkehrssystem in den ersten „Landregulationen" und der Straßenbau als erstes Stadtprojekt vorgesehen wurden. Bei der Ausführung befestigte man die Uferbereiche durch Dränage und Aufschüttung des Bodens und ein ursprünglich vorhandener Treidelweg entlang des Huangpu wurde zu einer 15 m breiten, mit Kieseln und Asche aufgeschütteten Promenadestraße, den sogenannten „Bund" (ein angloindischer Mischbegriff für Damm, Kai und Uferstraße) an den westlichen Kaimauern ausgebaut. Mit diesen Neu- bzw. Umbaumaßnahmen sowie dem Anlegen eines Rasters von drei Hauptstraßen in Süd-Nord-Richtung und sieben Nebenstraßen in Ost-West-Richtung wurde nicht nur der Zustand der teils unbenutzbaren Straßen verbessert, sondern auch die Qualität des Wohnens im Settlement erhöht.

Zu Beginn des Jahres 1862 erfolgte die sukzessive Modernisierung der Straßen durch zusätzliche Baumaßnahmen, indem notwendige Gehwege errichtet, Straßenbäume gepflanzt und ein Kanalisationsnetz angelegt wurden. Die Einführung und Anwendung anderer zeitgenössischer Errungenschaften der Industrialisierung wie der Gasbeleuchtung (1865), der Eisenbahn (1876), des elektrischen Kommunikationssystems (1881), der Elektrizität (1882), des Leitungswassers (1883) und der Straßenbahn (1908) konnten einen modernen Standard der Stadtinfrastruktur gewährleisten. Westliche städtebauliche Prägung war, abgesehen von Villen und englischen Landhäusern, auch in den Massenwohnvierteln zu finden, deren Aussehen jedoch im krassen Widerspruch zu den vornehmen Wohngegenden stand. Die Geburtsstunde des Massenwohnungsbaues in den Niederlassungen fiel in die Zeit der Taiping-Revolution (1853-1864), als die Einwohnerzahl drastisch anstieg und jener in den folgenden Jahren von ausländischen Bodenspekulanten aufgrund des ununterbrochenen demografischen Zuwachses und substantieller Profite planmäßig weiter verbreitet wurde. Der Typus des „Lilong"-Hauses, der unter Einfluss des englischen Reihenhauses wie der chinesischen Hofwohnanlage stand [29], spielte im sozialen Wohnungsbau Shanghais zwischen 1870 und 1949 eine maßgebende Rolle und nahm 1949 bereits einen Anteil von mehr als 60% der gesamten Wohnhäuser ein. Zunehmend verstärkten sich auch westliche Einflüsse in der äußeren Gestaltung und der Normierung der „Lilong"-Häuser und zugleich etablierten sich westliche Wohnungstypen wie Einfamilienhaus und Mietkasernen mit zunehmender Akzeptanz der Bevölkerung im Wohnungswesen Shanghais. Infolgedessen erhielt die mittlerweile Großstadt eine charakteristisch-vielfältige Ausprägung ihrer Wohnarchitektur und dank der Einführung moderner Bautechnologien, wies Shanghai in seinem äußeren Habitus von nun an alle Indikatoren der neueren Verstädterung einer Metropole auf.

Angesichts der geologischen Verhältnisse Shanghais herrschte bis 1915 unter Sachkundigen der Grundtenor vor, dass auf dem morastigen Untergrund der Stadt höchsten bis sechs Geschosse hoch gebaut werden könne. Erst mit der Anwendung der Bohrpfahlgründung, des Stahlbetonskelettes und des Betonplattenfundamentes wurde die spezifische Problematik der Fundamentierung, das zuvor abrupt und ungleichmäßig sank, weitgehend gelöst. [30] Einen anderen wichtigen Schritt der vertikalen Expansion von Bauten während dieser Dekade markierte die Anwendung und Verbreitung der Aufzugstechnik in Shanghai, das demzufolge den neuen Typen des Wohnhochhauses in Stahlbetonbauweise entstehen ließ. Er stellte einen qualitativen als auch quantitativen Sprung im Wohnungswesen Shanghais dar, das bisher hauptsächlich von der traditionellen Konstruktion mit Holzfachwerk und Schottenbauweise mit Ziegeln in zwei oder dreigeschossiger Ausführung dominiert worden war.

Neuen Brüskierungen (Herausforderungen) gegenüber zu stehen und Fortschritt zu lernen, darin erkannte (sah) das alte chinesische Baugewerbe ihre Chance und Potential. Nur die moderne Technologie und Fasson ermöglichten den Wegfall traditioneller Beschränkungen und das Erreichen einer Stadtlandschaft neuer Dimension.





Abb. 22 (oben):
Der Bund, Ende 1930.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Abb. 23 (links):
Der Suzhou Kanal von dem Embankment Building aus in östliche Richtung mit dem Central Post Office (links außen), der Hongkou skyline (mittig) und dem Broadway Mansions (rechts mittig) betrachtet.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Die „Stadtplanung für Groß-Shanghai"

Am Ende der 1920er und zu Beginn der 1930er Jahre hatte die chinesische Regierung nur wenig Einfluss auf die in Shanghai vorherrschende nationale Volkspartei („Guomindang", GMD) [31], die sich in dieser Zeit zu einer Planung für Groß-Shanghai aussprach. Diese Vision, die offiziell den Namen „Plan für Groß-Shanghai" (Greater Shanghai Plan) erhielt, war zuerst durch den historischen Aufstieg der Republik China nach dem Einmarsch der nationalistischen Truppen in die Stadt im April 1927 sowie die Verlegung der Hauptstadt von Guangzhou nach Nanjing bedingt. Als China nominell wieder unter einer Zentralregierung stand, wurde eine Modernisierung der jungen Republik aus dem Geist eines erwachenden nationalen Selbstbewusstseins angestrebt. Angesichts der führenden Rolle Shanghais in Wirtschaft, Politik und Kultur des Landes konzentrierte sich die Zentralregierung mit ganzer Kraft und mit einer Reihe von Maßnahmen besonders auf diese Stadt. Als Resultat dieser Intentionen ging der erste Masterplan der modernen Stadtgeschichte Shanghais hervor. [32] Den westlich orientierten, sich permanent ausdehnenden Konzessionsgebieten stand ein anderes Shanghai gegenüber, bestehend aus den unmittelbar angrenzenden chinesischen Stadtteilen, deren Kernbereich die traditionelle, klar umgrenzte ovale Stadt bildete. Dieser Siedlungskern wurde als „ein genuin chinesisches Gassengewirr", für Fremde nahezu „undurchdringlich, atemberaubend" und doch „beschwingend in seiner Enge und Dichte" angesehen. [33] Allein von den Stadtbildern beider Teile aus zeichnete sich bereits ein augenfälliger Kontrast ab. Vor allem mangelnde Infrastruktur und Verwaltungssysteme sowie unhygienische Gewohnheiten der Chinesen hatten den eklatanten Unterschied zwischen den beiden Stadtteilen charakterisiert. Nach Abbruch der Stadtmauer (1912-1913) schloss sich die alte chinesische Stadt durch ersetzen einer Ringstraße (1913-1914), nach bekannten europäischen Schema [34], unmittelbar an die Französische Konzession an. Trotzdem blieb unverkennbar, dass die ausländischen Niederlassungen dem vormaligen Stadtzentrum längst den Rang abgetreten hatten.

Einen grundsätzlichen Fortschritt in der modernen Geschichte der Stadt machte jedoch die Nationale Regierung durch ein ambitioniertes Konzept, das unter dem anfangs erwähnten Begriff „Groß-Shanghai“ mittels einer städtebaulichen Planung verfasste, formuliert und teilweise auch als Version eines zukünftigen Shanghais umgesetzt wurde. [35] Sie strebte an, die Konzessionen und das Internationale Settlement zurückzugewinnen und eine einheitliche Verwaltung herzustellen. Als dann die Einverleibung der Niederlassungen am Widerstand der ausländischen Mächte scheiterte, beschloss die Stadtregierung ein neues Stadtzentrum samt Hafenanlage nördlich der Konzessionen zu errichten. Dieses sollte als Konkurrenz zu den Konzessionen fungieren und deren Bedeutung schwächen. Das inzwischen konkretisierte Konzept verstand sich vor allem als politische Antithese zur ausländisch beherrschten Stadt und als Modernisierungsinitiative durch Stadtplanung. Allerdings dürfen diese Bestrebungen nicht nur als Reaktion auf das, was täglich vor den Augen der chinesischen Verwaltung in den Niederlassungen stattfand und zugleich Neid wie Bewunderung erregte, sondern auch Ausdruck der von Nationalismus gefärbten Ambition, eine eigenständige moderne chinesische Großstadt zu kreieren, durch welche die Errungenschaften der benachbarten fremden Niederlassungen übertroffen werden sollten. [36] Der weitere städtebauliche Leitgedanke dieser Großraumplanung basierte einerseits auf dem Versuch einer Dezentralisierung, die in gewissem Sinn primär an das Konzept von Ebenezer Howard erinnerte [37], andererseits auf einer städtisch-funktional geplanten Zoneneinteilung. Nach der Verlegung der notwendigen administrativen Einrichtungen Shanghais hätte ein eigenes Stadtzentrum geschaffen werden können, das mit den Niederlassungen konkurrieren und die wirtschaftliche Kontrolle über Shanghai hätte übernehmen können. Nach Ansichten der Planer sollte Groß-Shanghai je nach Funktionen durch Ausweisung von Verwaltungs-, Handels-, Hafen-, Industrie- und Wohngebieten eindeutig strukturiert werden. Die Gliederung der Stadtbezirke und die Zusammenlegung der Bauten mit ähnlichen Funktionen sie Grundlage fortschrittlicher Stadtentwicklung. Sowohl im Raumplan von Groß-Shanghai als auch in der Projektierung des neuen Stadtzentrums wurden Verwaltungs-, Geschäfts- und Wohnbereiche apodiktisch eingeteilt und durch eigene Charakteristika gekennzeichnet. Den Kernbereich der Stadt nahm das Verwaltungsgebiet ein und wurde mit einem fast barock anmutenden städtischen Platzes in Form eines überdimensionierten Kreuzes als Stadtmitte konzipiert. Während administrative Gebäude dem traditionellen chinesischen Stil entsprachen, wurden öffentliche Einrichtungen im Stil der Moderne gebaut, deren repräsentative Wirkung zudem als Geste der Machtpositionierung und Einflussnahme der GMD dienen sollten.

Neben der nördlich des verwaltungstechnischen Kerns liegenden kommerziellen Zone wurden Wohngebiete rund um das Zentrum, westlich vom Internationalen Settlement und in der Umgebung der nah liegenden Marktflecken, vorgesehen. Ein anderer bemerkenswerter Aspekt in der Planung von „Groß-Shanghai“ bestand darin, dass man noch von einer grundsätzlichen Verkehrskonzeption für Bahn, Schiff und Auto ausging, die eine prononcierte Zielsetzung der Modernisierung darstellte. [38] Dabei wurde ein Teil des strategischen „Industrialisierungsplans“ (1918-1921) vom Republikgründer Sun Yatsen durch die Verlagerung und den projektierten Ausbau des Hafens in der Gegend von Wusong wieder aufgegriffen [39], damit die maßgebende Part der Wirtschaft vom chinesischen Stadtzentrum hätte übernommen werden können.



Abb. 24:
Nanjing Lu (Straße) von der Pferderennbahn in Richtung Bund betrachtet, um 1925.
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway“. Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)





Abb. 25 (oben):
Das Lilong-Haus, als eine weit verbreitete Wohnform im alten Shanghai. (aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Abb. 26 (rechts):
Die engen und verzweigten Gassen zwischen den Lilong-Häusern. (aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Im städtebaulichen Entwurf, dem der Masterplan von Groß-Shanghai zugrunde lag, kann nicht übersehen werden, dass er auf einem Rastersystem (Gitternetz) aus geraden breiten Straßen basierte, der grundsätzlich den Charakter einer zentralistischen Regierungsstruktur trug, wie es auch in den europäischen Städten des Absolutismus üblich schien (war). Für Straßen, die im Zentrum lagen, wurde hauptsächlich das Schachbrettsystem gewählt, während man im südwestlichen Wohnviertel das Ringsystem verwendete, dessen gekrümmte Straßen nach Ansicht der Planer ein ruhiges und angenehmes Wohnen ermöglichen sollen. [40] Die rechtwinkeligen Geraden wiesen hauptsächlich die Richtungen Nord-Süd und Ost-West auf, die für diese Gegend die geeignetsten zu sein schienen. Immerhin hatte man nicht versäumt, Teile auch mit Verkehrswegen in Nordost und Südwest Orientierung sowie rechtwinkelig vorzusehen, um so für einen Grad an Alternanz zu sorgen. Vorausschauend wurde der Bau von zwei Brücken über den Huangpu und eine Ringstraße rund um die vorhandene Kernstadt geplant.

Dieser von der Partei veranlasste Masterplan für Groß-Shanghai stellte den erste Versuch dar, die weiteren Ausformungen (Fortentwicklung) Shanghais planerisch zu konkretisieren. Durch die japanische Besetzung ab 1937 und der durch Kriege herbeigeführte Geldmangel führten dazu, dass die Planung nur in Teilen realisiert werden konnte. Lediglich der pentagonale Platz im Zentrum und die davon sternförmig wegführenden Straßen konnten umgesetzt werden.

Als die Japaner 1941 auch in das internationale Settlement einmarschierten, verloren auch die Franzosen, Briten und Amerikaner dadurch ihre Vormachtstellung in diesem Gebiet und verzichteten bis 1942 auf ihre Sonderrechte in den Konzessionen. Nach 98 Jahren westlicher Vormachtstellung in den Konzessionsgebieten standen sie nun ebenso wie die chinesische Bevölkerung unter der Kontrolle der Japaner.

Nachdem die Japaner in der Anfangsphase des Krieges militärische Erfolge in Shanghai erzielt hatten, gewann das Streben nach Normalisierung immer mehr an Bedeutung, um im Konkreten die Kriegsschäden umgehend zu beseitigen. Unter japanischer Besatzung wurde alsbald mit der Aufbauplanung unter der Definition (dem Namen) „Stadtbauplanung für Groß-Shanghai" begonnen, mit der japanische Experten betraut wurden, die militärischen und verkehrsbezogenen Aspekten als primäre Prämisse anstrebten. Dazu gehörten neben Krankenhäuser, militärischen Behörden, Verwaltungsgebäuden und Wohnsiedlungen auch zwei Flughäfen, die zum größten Luftwaffenstützpunkt Japans in China werden sollten. Die japanischen Experten übernahmen die Prinzipien der von den Chinesen angestrebten Funktionstrennung, jedoch sahen sie zehn Zonen vor. [41]

- die erste Wohnsiedlung (erstklassige Wohnsiedlung)
- die zweite Wohnsiedlung (normale Wohnsiedlung)
- die erste Geschäftszone (für Dienstleistungen wie Geschäfte und Hotels)
- die zweite Geschäftszone (z.B. für Vergnügungsplätze oder Freizeitbeschäftigung)
- die erste Industriezone (für Leichtindustrie)
- die zweite Industriezone (für Schwerindustrie)
- die besondere Industrie (für militärische und gefährliche Produkte)
- die öffentliche Zone
- die Lagerzone
- die Mischzone

Zur Verbesserung der Verkehrsituation wollten die Japaner einen neuen großen Hafen, mehrere Wasserkanäle und Eisenbahnlinien bauen, über die der Rohstofftransport und der Warentransport vom Inland nach Shanghai abgewickelt werden sollten. Im Ganzen unterstreicht die Planung der japanischen Architekten, dass die Stadt zu einem günstig gelegenen und größten Standort Japans in China expandieren sollte, mit der Absicht die Rohstoffe Chinas auszubeuten und Waren nach Japan zu exportieren. Obwohl den Japanern die vorherigen planerischen Grundlagen der Nationalen Regierung vorlagen, stellte der neue Stadtplan jedoch nicht dessen einfache Nachahmung dar. Seine Verbesserungen lägen im Vergleich mit dem chinesischen Stadtplan erstens darin, dass die Japaner die industriellen Nutzungsflächen in Wusong zusätzlich erweitert hätten, um so die Vitalität des Gebietes durch die Verbreiterung der Flüsse und den Neubau des Hafens zu intensivieren. Zweitens werde eine ausführliche Bauverordnung erlassen, welche die Einwohnerdichte und die Grundflächenzahl heterogener Gebiete festlege sowie deren architektonische Charakteristika berücksichtige, um die Vermischung von Wohnen und Arbeiten zu unterbinden sowie unterschiedliche Nutzungsfunktionen des Bodens streng trennen und gliedern zu können. Drittens werde die Verkehrsplan im neuen Stadtteil von den Japanern verbessert und die Ausweisung der Benutzung des Bodens weitgehend verfeinert.

Mit der Kapitulation Japans am 15. August 1945 wurde die von den japanischen Architekten entwickelte Stadtbauplanung für Groß-Shanghai seither nicht mehr weiter vorangetrieben. Bedingt durch ihre komprimierte planerische Betätigung, blieben die Auswirkungen ihrer Interventionen daher beschränkt und sind unter baugeschichtlichen Aspekten als Auseinandersetzung der Asiaten mit der modernen Stadtplanung und als ein Glied der kontinuierlichen Kette von stadtplanerischen Ansätzen in Shanghai zu verstehen.

Nach dem Rückzug der Japaner wurde Shanghai wieder von der GMD regiert, die eine neue Stadtplanung durch die Gründung eines lokalen Ausschusses wieder in Gang zu setzten suchte. Auf Gesamtchina betrachte, wollte die nationale Volkspartei ein bürgerliches kapitalistisches Land aufbauen, worin diese auch Unterstützung von den ehemaligen Kolonialmächte erwarten konnten (durften). Als entscheidend und prägend erwies sich für die weitere Stadtentwicklung, dass seit 1942 die Teilung der

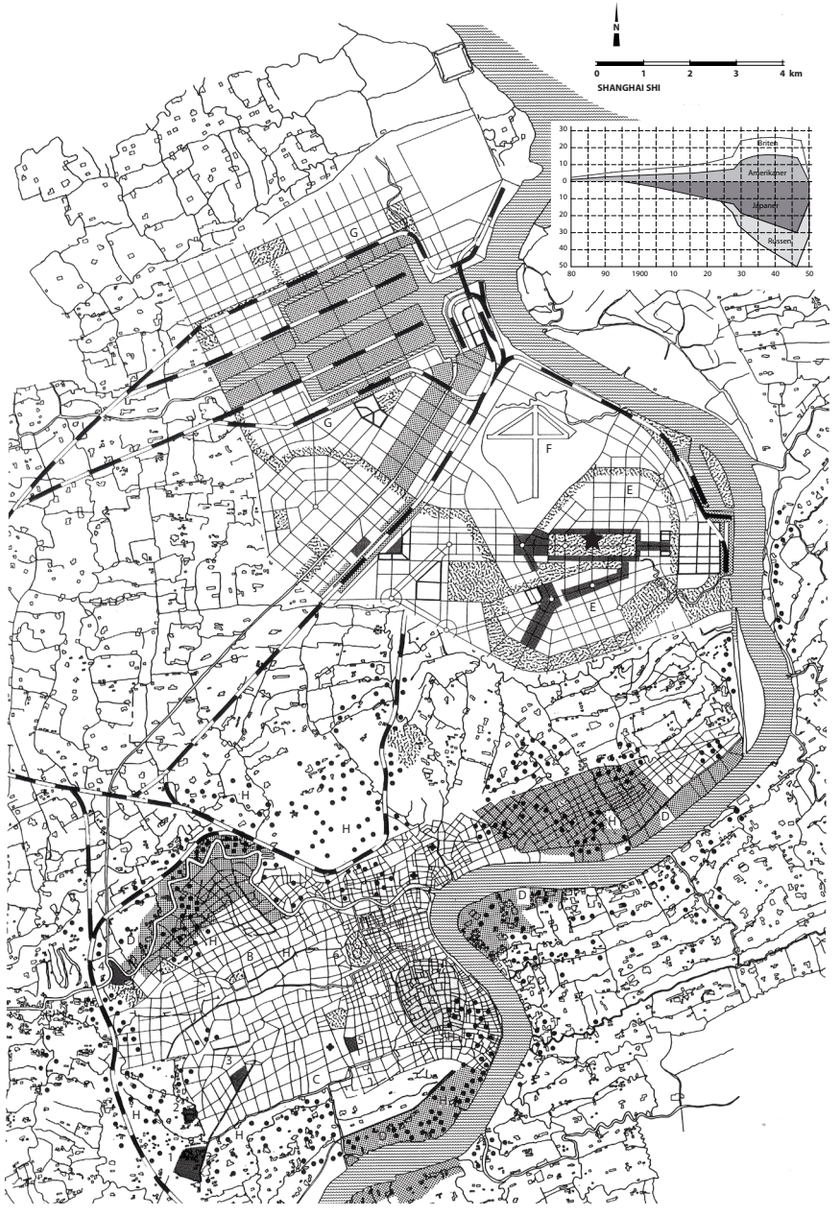


Abb. 27:

Stadtplan Shanghai um 1940.

A	*Chinesische Altstadt*
B	*Internationales Settlement*
C	*Französische Konzession*
D	*Industriegebiete*
E	*Das „New City Center Projekt" von 1929, das umgestaltet und in das neue Projekt der japanischen Regierung integriert wurde.*
F	*Flughafen*
G	*Das „Neue Industriehafen Projekt"der japanischen „Central China Development" von 1940-1945*
H	*Die fortschreitende Ausdehnung der Elendsviertel aus den 1920er Jahren. Bereits 1928 lebten in diesen Gebieten 113.515 Personen auf 25.655 Haushalte verteilt in einfachen Strohhütten.*
1	*Christliche Zentrum Ziccawai (Xujiahui) mit seinem Observatorium, Schulen, Kliniken etc.*
2	*Nanyang Universität, die bereits 1896 als technische Fachschule gegründet wurde.*
3	*Shanghai American School*
4	*St. Johns Universität, 1876 gegründet.*
5	*Université l'Aurore*
6	*Rennstrecke im alten Britischen Settlement*

Der ausländische Bevölkerungsanteil in Shanghai von 1880-1948.

Die Grafik veranschaulicht den Bevölkerungszuwachs der Japaner und ihre Vormachtstellung nach 1937. Im Gegensatz dazu blieb dem Großteil der Russischen Bewohner aufgrund ihre ärmlichen Lebensumstände die Teilnahme am öffentlichen Leben sowie an der Verwaltung bzw. Regierung verwehrt.

(aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)


本世紀30年代上海市區一角

Abb. 28:

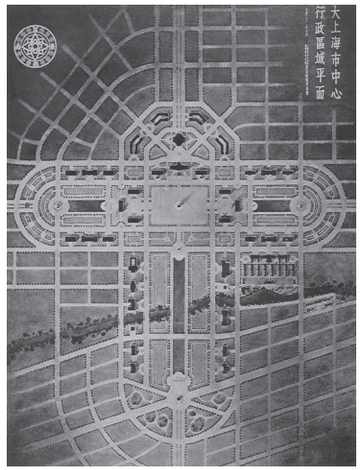
Ab den 1930er Jahren füllten bereits die Lilong-Häuser den Vorbereich unterhalb der Pferderennbahn aus. (aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Stadt durch die Konzessionen aufgehoben worden war. Darüber hinaus gab es durch die Kriegszerstörungen und die herrschende schwerwiegende Wohnungsnot einen dringenden Handlungsbedarf im Städtebau, so dass unter diesen gravierenden Rahmenbedingungen eine neue Stadtplanung als dringend notwendig erschien. Schon im Dezember 1946 existierte erste von in Europa und den USA ausgebildeten chinesischen Planern verfasste Vorschläge einer neuen Stadtplanung, die von der GMD veranlasst und intensiviert wurden. Diese brachten neue westliche städtebauliche Gedanken, wie „Organische Dezentralisierung", „Schnellstraßen", „Satellitenstädte", „Trennungsgrüngürtel", „Zonierung" und „Nachbarschaft" nach China sowie in die neue Stadtplanung von Shanghai mit. Man hatte die Schwerpunkte während der Planung besonders auf vier Bereiche – Prognose der Demografie, Empfehlung einer progressiven Bodenpolitik, Einführung der organischen Dezentralisierung (Organic Decentralization) und Planung eines Straßensystems in Hinsicht auf die geplante funktionale Zoneneinteilung – gesetzt.

Während eine erste Fassung erstellt wurde, bei der zeitgenössische europäische und amerikanische städtebauliche Leitbilder mit einflossen, betonte das Amt für Ingenieurwesen, dass nach Beendigung des zweiten Weltkrieges die chinesischen Stadtplaner von den fortschrittlichen stadtplanerischen Erfahrungen lernen und diese sich auf die tatsächlichen Verhältnisse der Stadt beziehen müsse. [42] Nach Fertigstellung der ersten Version wurde diese noch zweimal geändert (Mai 1947 und Mai 1949), wobei jede überarbeitete Fassung einen Master-, Flächennutzungs- und Straßenplan enthielt. Schon während der zweiten Fassung zeichnete sich die Niederlage der GMD-Regierung im Bürgerkrieg ab und bereits beim Erstellen der dritten Fassung hatte die Kommunistische Partei die Macht in der Stadt übernommen. Alle der Fassungen der GMD gingen davon aus, dass Shanghai zu einem der größten Industrie-, Handels- und Geschäftszentren Chinas würde und die Stadt als internationale Finanzzentrum fungiere. Folglich sollte die zu dicht bewohnte Innenstadt nach den Prinzipien der „Organischen Dezentralisierung" aufgelockert und die Flächennutzung nach dem Axiom der Funktionstrennung

gegliedert werden, indem die Industriegebiete aus der Innenstadt in Vorstädte umgesiedelt werden und die Geschäfts- bzw. Handelsgebiete an ihrer angestammten Lage im Stadtzentrum verbleiben. Zum ersten Mal wurden in der Stadtplanung Trennungsgrüngürtel zwischen den Vorstädten vorgesehen. Bei der Verkehrsplanung sah man eine Trennung bzw. Differenzierung nach verschiedenen Funktionen (Schnellbahn, Hauptstraßen, Nebenstraßen, Ringstraßen) vor, sodass die Innenstadt und die Vorstädte durch ein auf das Automobile adaptiertes modernes Straßennetz verbunden werden. [43]

Wenn auch jene Stadtplanungskonzepte unter der GMD kaum in die Realität umgesetzt wurden, nehmen sie trotzdem eine bedeutende Position in der Stadtplanungsgeschichte Shanghais ein, indem anhand von neuen Planungsmethoden Verbindungen und Vernetzungen von mehreren Disziplinen angestrebt (aufgestellt) wurden. Die Stadtplanung wurde zum ersten Mal als ein interdisziplinäres Fach gesehen, in welchem neue (avantgardistische) stadtplanerische Gedanken, die damals zu den Neuesten und „Fortschrittlichsten" auf der Welt zählten, als Grundlage der Planungen dienten.



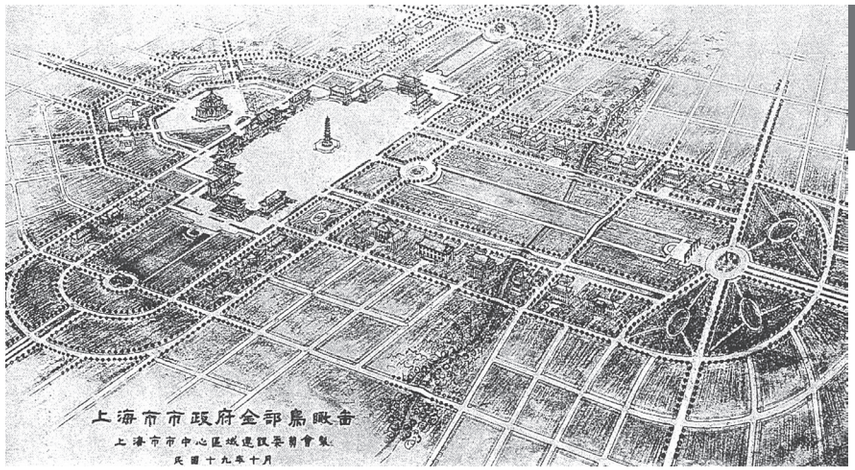


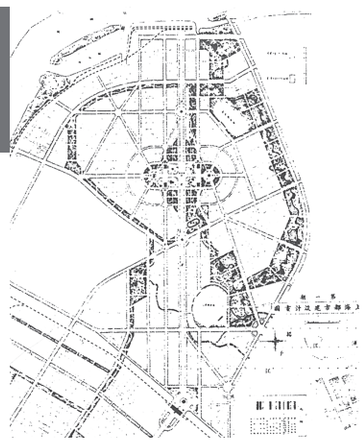
Abb. 29 und Abb. 30:
Zonierungsplan für das neue Stadtzentrum von Shanghai, 1929
(aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Die wirtschaftliche Entwicklung unter dem Einfluss westlicher Staaten

Mit der Öffnung Shanghais stiegen auch das Warenvolumen und die Transportkapazität der Schifffahrt rasant an und vervielfachten sich alleine in den Jahren 1854 bis 1863 um das neunfache. Zudem begünstigte auch die geographische Lage die steigende wirtschaftliche Dynamik im Flussdelta des Huangpu.

Die Briten gründeten als Erste ausländische Bankniederlassungen in Shanghai und bereits bis 1911 gab es 22 nicht chinesische Bankhäuser, welche bis zum Ende des 19. Jahrhunderts die Finanzbranche der wachsenden Metropole dominierten. Die Hauptgeschäftsfelder dieser Banken lagen im Außenhandel und Währungswechselgeschäft.

Zwischen 1895 und 1911 saßen unter den 91 von Ausländern gegründeten Unternehmen in China allein 41 in Shanghai. Dazu kam später auch noch, dass in den Jahren 1932/33 mehr als die Hälfte der Industriellen Produktion Chinas aus Shanghai kam, 40% des industriellen Kapitals in Shanghaier Unternehmen angelegt waren und 43% der in modernen Fabriken beschäftigten Arbeiter hier ihren Lebensunterhalt verdienten. [44] In den 1930er Jahren befanden sich in Shanghai 28 ausländische, 22 chinesische Großbanken mit ihren Hauptstandorten sowie 120 kleinere Bankstellen.
Die aufsteigenden Wirtschaftskräfte hatten indes auch ihre Schattenseite in der Entwicklung von Shanghai, sodass in den 30er und 40er Jahren des 20. Jahrhunderts die Wirtschaftsauschwung von einem Laisse-faire-Kapitalismus indoktriniert war und die Börsen- und Bodenspekulation die Wirtschaft beherrschten.



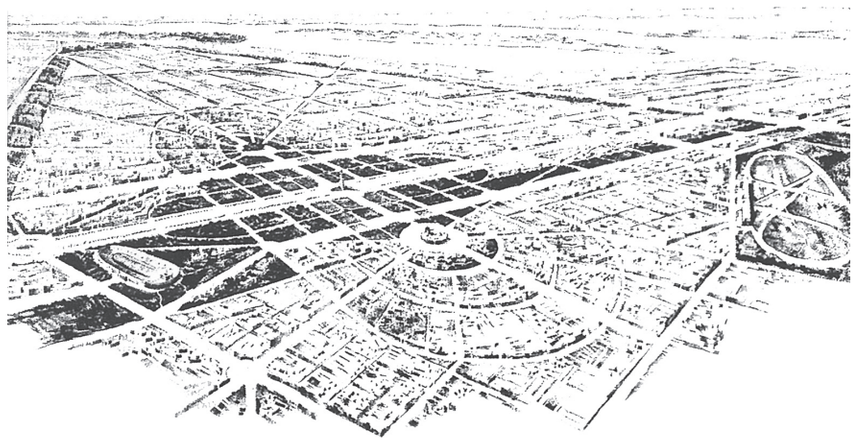


Abb. 31 und 32:
„Stadtplanung für Groß-Shanghai" unter japanischer Besetzung, 1937.
(aus „World Cities Shanghai". Alan Balfour/Zheng Shiling (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2002)

Soziale und politische Verhältnisse nach der Öffnung

Bereits vor der Öffnung Shanghais gab es schon eine florierende Warenwirtschaft, die in ihren Aufschwung von Schifffahrt, Handwerk und kleine Läden geprägt war. Im Vergleich zu anderen chinesischen Metropolen, die wegen politischer Subventionen, militärischer Protektion oder auf Grund von günstigen Ressourcen wuchsen, konnte sich Shanghai dank der günstigen Verkehrslage durch den florierenden Handel rasant zu einem namhaften Ballungsraum entwickelt. Schifffahrt, Baumwollanbau und Baumwollverarbeitung stellten die wichtigsten Wirtschaftssäulen dar und folglich zählten zu den betuchtesten Bewohner im damaligen Shanghai meist Eigner von Schiffen, die bedeutsame Position im Industrialisierungs- und Modernisierungsprozess sowie im Transportwesen einnahmen. [45] Gleichzeitig nahm ebenso die Anzahl der in den Häfen arbeitenden Kulis und Arbeitskräfte auf Schiffen umgehend zu, obwohl sich sowohl die Einwohner in der Kreisstadt als auch die auf dem umgebenden Land in der Regel mit der typisch traditionellen chinesischen Lebensphilosophie begnügten, die großen Wert auf Landwirtschaft und Lesen anstatt Geschäftetreiberei und Handel legte.

Bis zur Öffnung der Hafenstadt nahm die Warenwirtschaft und -handel nur eine untergeordnete Rolle (Bedeutung) ein und erst nach dem Eintreffen der Ausländer verließen zahlreiche Bauern ihr Ackerland und suchten in den Konzessionsgebieten nach anderen, lukrativeren Erwerbsmöglichkeiten. Dementsprechend bildete sich in den Niederlassungen schlagartig neue Stadtzentren heraus, die von Geschäfts- und Handelsniederlassungen geprägt waren und zur Entstehung neuer sozialer Schichten in Shanghai führten, zu denen „Kapitalisten", Angestellte, Industriearbeiter und Kulis zählten. Die vier neuentstandenen sozialen Schichten unterschieden sich untereinander in vielerlei Hinsicht - besonders signifikant erwiesen sich die Distinktionen in ihrer finanziellen Stellung, das wiederum aus der frühkapitalistischen Wirtschaftsentwicklung resultierte.

Durch die großen kulturellen und sprachlichen Unterschiede entpuppte sich die Schicht der Kompradoren für die Handelsstadt Shanghai als charakteristisch und einflussreich. Zu dieser Bevölkerungsgruppe zählten Chinesen, die als Verbindungsperson für ausländische Handelshäuser insbesondere bei schwierigen Geschäften in China tätig waren. Die Erfahrungen, die jene mit ausländischen und chinesischen Handelsmodalitäten gewannen (erlangten), dienten oft als Basis zur Gründung eines eigenen Unternehmens, wogegen sich nur selten ortsansässige Chinesen in dieser Position wiederfanden. Zumeist kamen sie aus Kantonen oder Provinzen wie Zhejiang und Jiangsu, wo sie bereits im Vorfeld schon weitreichende Erfahrung mit ausländischen Geschäftsleuten sammeln oder entsprechende Kapitalressourcen zusammentragen (anhäufen) konnten. Anhand dieser Faktoren (Umstände) wird verdeutlich, welche Parameter und Merkmal Shanghai als „Immigrantenstadt" definierten. Vor allem die aus Kompradoren hervorgegangenen „Aktionäre" stellten einen entscheidenden Anteil der „Kapitalisten" in Shanghai dar, deren lukrativer Import- und Exporthandel aus dem mit der Öffnung einhergehenden Außenhandel resultierte. Ähnlich wie viele wichtige Kompradoren kamen auch die Import- und Exporthändler aus den umgebenden Provinzen und bildeten später einen großen Anteil jener Bevölkerungsgruppe, die in Industrie, Produktion und Geschäften investierten.

Neben den Kompradoren verteilten sich in Shanghai auch die Berufsgruppe der Angestellten allmählich auf ausländische Geschäfte, Handelshäuser, Banken, Post- und Zollämter, sowie auf den Bildungsbereich und die Dienstleistungsbranche, für deren Beschäftigungsgebiete allerdings eine gute Ausbildung als Voraussetzung galt. (starke Zuwächse in den 1920ger Jahren)

Im Gegensatz dazu stammen die Industriearbeiter vorwiegend aus einem bäuerlichen Umfeld (Milieu), das von dem Begleitumstand resultierte (her ruhte), dass die vorherrschenden Industriebetriebe und Manufakturen keine qualifizierten Arbeitskräfte benötigten. Um 1870 zählten noch viele Frauen und Kinder zu der Berufsgruppe der Industriearbeiter, die sich in Shanghai bis in die 1920er Jahre zur größten Gruppe in China prosperierte und fungierten von der Basis her als ein bedeutsamer Antrieb für die Arbeiterbewegungen und als potenzielle Anhänger der sozialistischer Organisationen.

Zu den sozial schwächsten Schichten in Shanghai gehörten (zählten) die Kulis, die sich meist als Flüchtlingen aus den nördlichen Provinzen kamen und in selbst aufgestellten Zelten an der Grenze der Konzessionen hausten. Sie fanden meist Beschäftigung als Tagelöhner in den Häfen und anderen Warenumschlagsplätzen oder waren in der Stadt als Rikschafahrer tätig. Die Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaft und die Herausbildung der neuen Sozialschichten lösten allmählich die alten sozialen Verhältnisse auf, wodurch unter sich ständig veränderten wirtschaftlichen Bedingungen ebenso bestimmte „neue“ Werte hervorgebracht wurden. Insbesondere das Konkurrenzbewusstsein und die Geschäftstüchtigkeit als typische Eigenschaften der Shanghai-Chinesen können darauf zurückgeführt werden - Reichtum durch Handel und Geschäfte galt nicht mehr als eine verpönte Tatsache, wie es die ansonsten übliche Auffassung in China vertrat, sondern wurde vielmehr als anerkannt Tugend geschätzt und hoch geachtet.

Zudem nahm auch die Zahl der registrierten Ausländer rasant zu, waren es 1843 nur 26, so stieg ihr Anteil bis 1865 auf 2.800 und 1942 lebten schlussendlich 151.000 Ausländer in Shanghai. Jedoch blieben sie gemessen an der chinesischen Bevölkerung immer eine Minderheit, die allerdings seit jeher einen großen Einfluss auf ökonomischen und sozialen Verhältnisse nahm.

Bedingt durch geschichtliche Einflüsse und den äußeren Gegebenheiten entwickelte sich Shanghai bald zur Hochburg der bürgerlichen Kräfte und ebenso zugleich zur Bastion der Arbeiterbewegung, dass insbesonders ein gewisses Potential an Konflikten zwischen diesen beiden Schichten verdeutlichte (barg) und schürte. Trotzdem avancierte Shanghai in den Bereichen Militär, Politik und auswärtigen Angelegen zur Drehscheibe Chinas und gilt nach wie vor innerhalb der Volksrepublik sowie geopolitisch als Vorzeigestadt des Landes.

Literatur:

[1] Vgl. Englert Siegfried / Reichert Folker (Hg.): Shanghai – Stadt über dem Meer. Heidelberg 1985. S. 43 f.

[2] Nach Untersuchungen passierten rund 400 Dschunken mit einer Kapazität zwischen 100 und 400 t innerhalb einer Woche während des Monats Juli Wusong, den Mündungsort des Yangtze. Wenn der jährliche Warenumschlag auf dieser Basis hochgerechnet worden wäre, hätte Schanghai vor London auf der Liste der Welthäfen gestanden. Vgl. Ebd. S. 44

[3] Vgl. Staiger Brunhild: Shanghai in historischer Perspektive. In: Shanghai Hamburgs Partnerstadt in China. Hamburg 2006. S. 12

[4] Vgl. Englert/Reichert: a.a.O. S. 41-89

[5] Vgl. Staiger Brunhild: a.a.O. S. 13

[6] Der „Taiping-Aufstand" verfolgte eine antimandschurische sozialreligiöse Erneuerungsbewegung, die evangelikalisch-christlich inspiriert war. Der Anführer dieser Rebellion, Hong Xiu Quan (1814-1864), sah sich als jüngerer Bruder Christi und zweiter Sohn Gottes, der die Bestimmung verfolgte, ein „Himmlisches Königreich des Großen Friedens" zu errichten. Der Aufstand dauerte von 1851 bis 1864. Vgl. Herrmann-Pillath Carsten / Lackner Michael (Hg.): Länderberichte China – Politik, Wirtschaft und Gesellschaft im chinesischen Kulturraum. Bonn 2000. S. 108 ff. und 118 ff.

[7] Als Japan Korea, einen Tributstaat Chinas, erobern wollte, brach ein Krieg zwischen den beiden Staaten aus. Vgl. Merson John: Straße nach Xanadu – China und Europa und die Entstehung der modernen Welt. Hamburg 1989. S. 189

[8] In Peking und Tianjing brach 1900 der gegen Fremde gerichtete Aufstand aus, an dem sich meist Mitglieder von Boxvereinen beteiligten. Dieser wurde 1901 von einer internationalen Truppe unter Führung des deutschen Generalfeldmarschalls Alfred Graf von Waldersee niedergeschlagen.

[9] Vgl. Englert/Reichert: a.a.O. S. 68

[10] Man bezeichnete die ausländischen Niederlassungen zwischen 1937 und 1942 als sogenannte „Inseln": eine Anspielung darauf, dass die noch freien Konzessionen mitten im von Japan besetzten Shanghai wie Enklaven erschienen.

[11] Vgl. Englert/Reichert: a.a.O. S. 81

[12] Bis 1933 stammte die Hälfte chinesischer Industrieprodukte aus dem Großraum Shanghai; 43% der Industriearbeiter Chinas fanden mit 40% des gesamten Industriekapitals in den Betrieben Shanghais Beschäftigung. Vgl. Ebd. S. 59

[13] Vgl. Murphey Rhoads: Shanghai – Key to modern China. Harvard University Press. 1953. S.20

[14] Reichert Folker: Heimat der Ballen und Fässer. In: Siegfried/Reichert (Hg.): a.a.O. S. 74

[15] Vgl. Murphey Rhoads: a.a.O. S. 25

[16] Vgl. Kaltenbrunner Robert: Das Eigene im Fremden – Architektur und Stadtgestalt Shanghais im Spiegel europäischer Entwicklung. In: Asien. Jan. Hamburg 1994. S. 58-73

[17] Ebd. S. 65

[18] Ebd. S. 66

[19] Die Shanghai-Häuser werden in Chinesisch „Lilong" oder „Longtang" genannt. Die bekannten „Shikumen-Lilongs" sind die Lilong-Häuser alten Stils.

[20] Vgl. Luo Xiaowei / Wu Jiang (Hg.): Shanghai Longtang. Shanghai. 1997 S. 8-12.

[21] In den 1850er Jahren wurde ein Großteil der Mietwohnungen aus Holz errichtet. 1870 hat die Verwaltung der Konzessionen aus Brandgefahr die Mietshäuser in Holzbauweise verboten und infolgedessen entstanden die Lilong-Häuser als Mietshäuser in Backstein und Holz, die schnell, preisgünstig und flächensparend gebaut werden konnten.

[22] Vgl. Zhang Zhongli (Hg.): Jindai Shanghai chengshi yanjiu (Stadtforschung zu Shanghai in der neueren Zeit). Shanghai 1990. S. 55.

[23] Es gab auch Stimmen gegen den Abriss der Stadtmauer in Shanghai. Ihre Argumentation bestand darin, dass die Stadtmauer das Symbol für die eigenständige Kultur und Souveränität sei. Vgl. Wenshi Zazhi (Zeitschrift für Literatur und Geschichte) Nr. 6/2002. S. 44-47.

[24] Vgl. Murphey Rhoads: a.a.O. S. 100

[25] Vgl. Hofmeister Burkhard: Die Stadtstruktur. Darmstadt 1980. S.3

[26] Ebd. S. 5

[27] Ebd. S. 26

[28] Vgl. Kaltenbrunner Robert: Reform, Identifikation und Scheitern. Urbanistische Aktions- und Spannungsfelder in Shanghai, China, um 1930. In: Raumplanung. Nr. 65. Dortmund 1994. S. 87. Anmerkung 41

[29] Ein wesentlicher Unterschied in der Aufreihung bestand zwischen „Lilong"-Haus und englischem Reihenhaus darin, dass die chinesischen Reihenhäuser nicht Rücken an Rücken, sondern wie jetzige Zeilenbauten in einer Richtung ihre Anordnung fanden. Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen Tradition und fremden Kulturen. Frankfurt am Main 2003. S. 74

[30] Vgl. Murphey Rhoads: a.a.O. S. 36

[31] Nach 1919 wurde die Arbeiterbewegung in Shanghai im Zusammenhang mit nationalistischen Bewegungen immer größer und gewann zunehmend an Einfluss. Da in Shanghai die meisten chinesischen und ausländischen Zeitungen erschienen und zugleich

die Zensur der chinesischen Regierung unter der Volkspartei (GMD) in den Konzessionen nicht galt, war Shanghai ein Ort, an dem die meisten westlichen Geistesströmungen eingeführt und verbreitet werden konnten. So wurden in Shanghai marxistische Gedanken und der Sozialismus zum ersten Mal in China eingeführt.

[32] Vgl. Zhi Hao Chu: a.a.O. S. 77

[33] Kaltenbrunner: a.a.O. In: Raumplanung. Nr. 65. Dortmund 1994. S. 77

[34] Vgl. Hofrichter Hartmut: Stadtbaugeschichte von der Antike bis zur Neuzeit. Wiesbaden 1995. S. 109

[35] Vgl. Haasler (o. V.): Entstehung und Entwicklung von Großshanghai. In: Die Bautechnik 15. Heft 21. Berlin 1937. S. 275

[36] Vgl. Kaltenbrunner: a.a.O. In: Asien. Jan. Hamburg 1994. S. 62

[37] Vgl. Kaltenbrunner Robert: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Chinas Architekten zwischen kompetitivem Anspruch und parteipolitischer Realität. Berlin 1993 S. 75

[38] Vgl. Kaltenbrunner: a.a.O. In: Raumplanung. Nr. 65. Dortmund 1994. S. 81

[39] Ebd. S. 80

[40] Vgl. Haasler: a.a.O. S. 276

[41] Sun Ping (Hg.): Shanghai chengshi guihua zhi (Geschichte der Stadtplanung von Shanghai). Shanghai 1999. S. 75.

[42] Ebd. S. 76

[43] Ebd. S. 84-86

[44] Vgl. Englert/Reichert: a.a.O. S. 59

[45] Vgl. Zhang Zhongli (Hg.): Jindai Shanghai chengshi yanjiu (Stadtforschung zu Shanghai in der neueren Zeit). a.a.O. S. 712

GESCHICHTE SHANGHAIS
VON 1949 BIS 1990

Von der kommunistischen Machtübernahme zur wirtschaftlichen Vorzeigemetropole Chinas





Abb. 01:
Propaganda und Agitation der KPCH um ihren Führer Mao Ze Dong. (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Geschichte Shanghais seit 1949

Der Bürgerkrieg zwischen der KPCh und der Nationalen Partei nach der Kapitulation Japans 1945 zog sich über vier Jahre hin. Im Mai 1949 marschierten die ersten kommunistischen Truppen in die Stadt Shanghai ein und noch im Herbst desselben Jahres wurde die Volksrepublik China von MAO Ze Dong in Peking ausgerufen. [1] Für Shanghai bedeutete die Gründung der Volksrepublik China 1949 nicht nur einen politischen Machtwechsel, sondern auch eine grundsätzliche Änderung in der Orientierung, weil sich die politische und wirtschaftliche Form von Grund auf änderte. Eine der kapitalistischen Metropolen der letzten hundert Jahre, musste sich in eine sozialistische Stadt verwandeln und sich nach einer zentralistischen Politik richten, sodass sich Funktion und Ausrichtung der Stadt von Grund auf änderten.

Mit der Gründung der Volksrepublik China durchlief die Städtebauliche Politik vier Phasen und auch eine damit verbundene Veränderung der städtebaulichen Leitbilder. Um die neue Gesellschaft Shanghais in der Volksrepublik China besser verstehen zu können, muss zunächst ihre Geschichte und der daraus resultierende Werdegang vergegenwärtigt werden, um einen Überblick über Voraussetzungen, Maßnahmen und Resultate der urbanen Entwicklung Shanghais zu ermöglichen. [2]
Die Entwicklungsprozesse, die Shanghai in der Vergangenheit prägten und sich noch bis dato abspielen, stehen im Einklang mit dem gesamten Geschehen in der Volksrepublik China.

Erste Phase: Aufbau „industrieller" Städte (Zeit der „Sozialistische Umgestaltung" 1949-1956)

In der Anfangsphase nach der Gründung der Volksrepublik China richtete die Kommunistische Partei ihr Hauptaugenmerk auf den Wiederaufbau bzw. Neuaufbauleistung der Wirtschaft und der Produktion. Angesichts der desolaten Situation nach dem Bürgerkrieg musste man zuerst auf die dringlichsten und unmittelbarsten Erfordernisse reagieren, wie z. B. die Beseitigung von hygienischen Missständen durch das Errichten eines Entwässerungssystems in den Elendsvierteln.
Nach dem Machtwechsel setzte sich die KPCh zur Aufgabe, das Bürgertum abzuschaffen und dessen westliche Lebensweise umzuwandeln. [3] Während des Koreakrieges (1950-1953) startete die KPCh eine politische Kampagne gegen die Amerikanisierung in der Bevölkerung, um die angloamerikanischen Einflüsse in allen Bereichen Chinas zu beseitigen. Durch die Massenbewegung der so genannten „Gedankenreform der Intellektuellen" (Zhi shi fenz i shi xiang gai zhao, 1951-1952) sollte das feudale sowie bourgeoise Gedankengut bei der Intelligenz systematisch ausgerottet werden. [4]

Mittels Bodenreformen wurde Grund und Boden neu verteilt und auch privates Eigentum und Unternehmen wurden von der Kommunistischen Partei verstaatlicht, ganz nach sowjetischem Vorbild eines Zentralplanungssystems. Diesem übergeordneten Planungssystem mussten sich auch Städtebau und Stadtplanung unterordnen und sich als Fortsetzung und Konkretisierung der zentralen Volkswirtschaftsplanung sehen. Die Theorien und die Ansätze übernahm die KPCh direkt von der Sowjetunion und setzte sie als sozialistische Stadtplanung den kapitalistischen Stadtplanungstheorien entgegen.

Während der Aufbauphase Chinas in den 1950er Jahren war das gesamte chinesische Bauwesen stark von sowjetischen Planungsvorstellungen geprägt. Aus Mangel an eigener Erfahrung plante man zunächst „mechanisch“ nach Normen der UdSSR. Unter Stadtgestaltung verstand man die Repräsentation des Sozialismus, die den künstlerischen Vorstellungen eines „Sozialistischen Realismus“ entsprach. [5] Mit der Verabschiedung des ersten Fünfjahresplanes zur Entwicklung der Volkswirtschaft (1953-1957) und mit der Einführung einer „Generallinie“ für den Übergang zum Sozialismus leitete die KPCh 1953 den großen Prozess der so genannten „Sozialistischen Umgestaltung“ und der „Sozialistischen Industrialisierung“ ein. [6]

Die Produktionsfunktion der Stadt wurde sehr betont und der Konsumfunktion übergeordnet, das zur Folge hatte, dass in Shanghai die ursprünglichen Funktionen wie Finanzen, Handel und Außenhandel zum großen Teil verloren gingen.

Am VII. Parteitag der KPCh im April 1949 beschloss das II. Plenum, die Strategie „Die Stadt leitet das Land“ umzusetzen. Es wurde der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung vom Land in die Stadt verlegt, um die Produktionsfähigkeit der Städte zu steigern. Besonders die Schwerindustrie hatte im ersten Fünfjahresplan höchste Priorität in der Wirtschaftsentwicklung. Man nahm sich einfach das sowjetische wirtschaftliche Entwicklungsbild zum Vorbild, einerseits forciert die verschiedenen Industriezweige in entsprechenden Dimensionen aufzubauen und andererseits Privatbetriebe in Industrie, Landwirtschaft, Handwerk und Einzelhandel zu verstaatlichen. Der Städtebau und dessen Planung hatten sich entsprechend dem Aufbau der Industrie und Wirtschaft unterzuordnen.

Auf der ersten Konferenz für Städtebau in Peking im Juni 1954 wurde festgehalten, dass die materielle Basis des Städtebaus die Industrie sei und dass sich das Tempo des Städtebaus den Bedürfnissen und dem Rhythmus der Industrialisierung angleichen sollte. Was die Funktion der Stadt betrifft, sollte sie der sozialistischen Industrialisierung des Landes, der Produktion und dem „Arbeitsvolk“ dienen. Der Leitgedanke war, innerhalb Chinas Schwerpunkte im Rahmen der Industrialisierung zu setzen. Es sollten Arbeitskräfte, Rohstoffe, Produktionsmittel und Finanzmittel konzentriert für den industriellen Aufbau des Landes eingesetzt werden. Deshalb lag die Priorität des Städtebaus auf den wichtigen Industriestädten, denn dort sollten die großen Industrieprojekte des Landes realisiert werden. Diese Groß- und Mittelstädte mit industriebetonten Projekten wurden nach einheitlichen Planungen neu aufgebaut, umgebaut oder vergrößert. Zu diesen Städten gehörten hauptsächlich die Binnenlandstädte im Nordosten, in Zentralchina und im Westen des Landes wie Lan Zhou, Xi’an, Luo Yang, Wuhan, Chengdu, Ha’Erbin, jedoch Shanghai zählte nicht dazu. Während vor 1949 etwa 70% der Industrieeinrichtungen an der Küste lagen, errichtete die KPCh nach 1949 aus Militär- und Staatssicherheitsgründen keine neuen Industrieprojekte in den Küstenstädten.

Die Regierung verfolgte den Leitgedanken, dass die Stadtplanung die Fortsetzung und Konkretisierung der Planungsarbeit der Volksplanwirtschaft sein soll. „Eingebunden in den Plan bzw. in einen hierarchischen Planungsapparat wurde Stadtplanung zwangsläufig als Teil der Wirtschaftsplanung empfunden und institutionell jener subordiniert; aus der Sicht der Partei war sie nicht mehr als ein bloßes Ausführungsinstrument.“ [7]



Abb. 02:

Sichuan-Zhong-Straße, Shanghai 1990.
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen“. Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

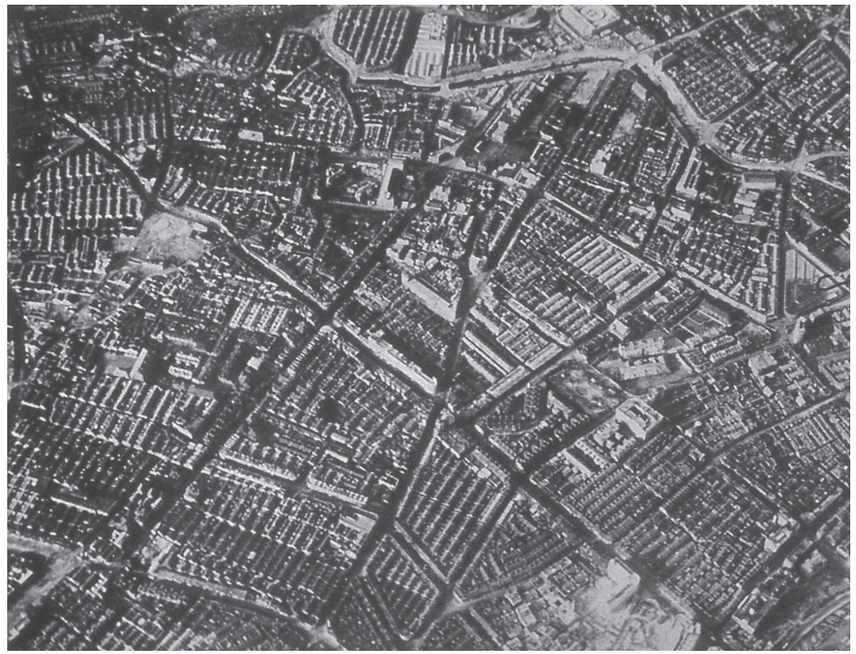


Abb. 03:

Die Häuserdächer der einst allgegenwärtigen Lilong-Häuser im Bezirk Hongkou, Shanghai.
(Auf dem Abbildung befindet sich der Suzhou Kanal im rechten unteren und der Hongkou Kanal im oberen Teil der Aufnahme.)
(aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

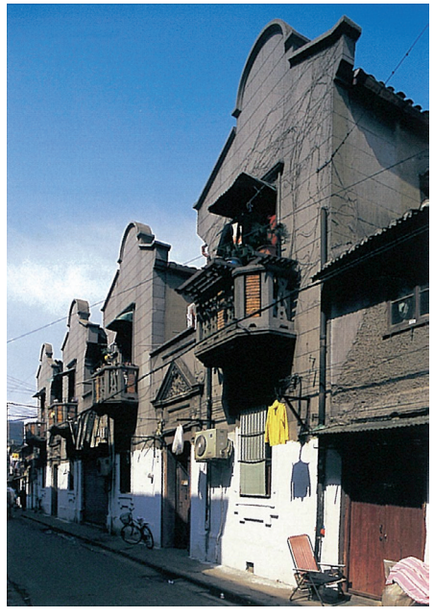
Während sich die Parteiführung in der grundsätzlichen Entscheidung für die „Sozialistische Umgestaltung" einig war, kam es jedoch ab 1954 zunehmend zu Auseinandersetzungen zwischen der radikalen Fraktion um Mao Ze Dong und gemäßigten Kräften innerhalb der Partei. Streitpunkte waren das Tempo, der Umfang und die Grenzen der Kollektivierung und Verstaatlichung. Zunächst konnte Mao 1958 den „Großen Sprung nach vorn" und die Errichtung riesiger „Volkskommunen" durchsetzen. [8] Der „Große Sprung nach vorn" stellte den Versuch dar, durch politische Massenmobilisierung und weitere Kollektivierung fehlende ökonomische und technische Vorraussetzungen wettzumachen, um dadurch binnen weniger Jahre ein schnelleres Wirtschaftswachstum vor allem auf dem Gebiet der Schwerindustrie zu erreichen. Die Zusammenfassung vieler landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften in gewaltige „Volkskommunen" sollte eine allmähliche Mechanisierung der Landwirtschaft ermöglichen, so dass nach der langfristigen Zielvorstellung Maos der große Unterschied zwischen Stadt und Land hätte aufgehoben werden können.

Dieser Leitgedanke entsprach der politischen Konstellation zu dieser Zeit, die somit den raschen Aufbau des sozialistischen Industriesystems Chinas forcierte, das zur Folge hatte, dass der Städtebau zwangsläufig hinter dem Industrialisierungsprozess zurück blieb, wogegen außenpolitisch der industrielle Aufschwung zur Unabhängigkeit und „Selbstständigkeit" des Landes beitrug. Der Prozess der Verstädterung konzentrierte sich auf die Schwerindustrie und die entsprechenden Schwerpunktprojekte, bei dem Shanghai eine „Vorreiterrolle" spielte. [9] Wie um die Wende zum 20. Jahrhundert stand die Stadt stets vor dem Problem eines explosiven Bevölkerungswachstums. Im Dezember 1957 griff die Stadtregierung eine bereits 1946 im „Groß-Shanghai"-Stadtplan angewandte Konzeption, im Umland Satellitenstädte zu gründen, wieder auf, damit ein Teil der Industriebetriebe auf die Stadtregion verteilt und die Bevölkerungskonzentration in der Kernstadt verringert werden könnten. [10] Die Leitlinie des Aufbaues von Satellitenstädten lautete „mehr, schnell, besser und wirtschaftlich" und so entstand 1958 die erste Satellitenstadt der Volksrepublik China Minhang 32 km südlich des Stadtzentrums am Oberlauf des Huangpu-Flusses.

Der „Große Sprung nach vorn" mündete in einer Periode von „drei bitteren Jahren" (1959-1961), die durch einen drastischen Rückgang der landwirtschaftlichen Produktion und durch landesweite Versorgungsschwierigkeiten gekennzeichnet war. Die zusätzliche Naturkatastrophe durch Dürre und das Aussetzen von Hilfe durch die Sowjetunion (1960) verschlimmerte die Folgen der Politik Maos, so dass sich die Partei gezwungen sah, Wirtschaftssanierungsmaßnahmen (1961) einzuleiten. [11] Ein allgemein gehaltener politischer Kurs – Produktion statt Revolution und gesellschaftliche Harmonie statt Klassenkampf – rückten zu dieser Zeit in den Vordergrund.

Zweite Phase: „Der große Sprung nach vorne“ (Zeit des „Sozialistischen Aufbaues“ 1957-1965)

Wie im vorangegangenen Abschnitt bereits angedeutet, nahm im Jahr 1958 die Wirren in der Volksrepublik China ihren Anfang, als Mao den „großen Sprung nach vorn“ anordnete. Mit der Parole „Großbritannien zu erreichen und die USA zu überrunden“ wurde jede Person dazu aufgerufen (angehalten), Stahl mit eigenen Händen zu produzieren, dass beinahe jede Stadt plante, neue Industrieprojekte zu errichten (realisieren). 1958 rief das Ministerium für Bauen und Ingenieurwesen auf, „den Großen Sprung im Städtebau dem des Industrieaufbaus anzugleichen“. [12] Diesem Leitsatz zufolge hatten viele mittlere und große Städte ihre Masterpläne zu revidieren und planten in der Mehrzahl überdimensionierte Baumaßnahmen, sodass Städte mit nur 100.000 Bewohnern, Pläne und Projekte für 1 bis 1,2 Mio. Einwohner erarbeiteten. [13] Der überdimensionale Industrieaufbau in vielen chinesischen Städten überforderte Finanz- und Einsatzkräfte, dass zu einer großen Wohnungsnot, zur Überlastung der Infrastruktur und zur bedenkenlosen Verschmutzung und Belastung der Umwelt durch die umfangreiche „Volkseisenproduktion“ und „Volksindustrie“ führte. Dies hatte als unmittelbare Folge, dass viele Freiflächen, Wohnungsgrundstücke und Grünflächen überbaut wurden und zu weiteren Umweltschäden und zur Auflösung der alten Stadtgefüge beitrugen. Im April 1960 fand die zweite nationale Tagung für Stadtplanung in Guilin statt, bei der festgelegt wurde, dass „die chinesischen Städte innerhalb von zehn bis fünfzehn Jahren zu neuen modernisierten sozialistischen Städten umgebaut werden sollten.“ [14] Vorlage der Stadtplanung sollte die Kollektivierungsform der Volkskommune sein, die ein Integrieren von „Industrie, Landwirtschaft, Militär, Bildung und Geschäfte“ in ein Ganzes vorsahen. Der Leitkurs der Stadtplanung und des Städtebaus kehrte sich von den realistischen Gegebenheiten und der tatsächlichen Produktivitätskraft Chinas ab. Die Wirtschaft des Landes kam wegen des „Großen Sprungs nach vorn“ und einer Hungersnot in große Schwierigkeiten und musste sich bedingt durch die sich verschlimmernde Situation konsolidieren, weshalb die zentrale Regierung alle Ressourcen und Finanzen in die weitere Industrieentwicklung investieren wollte und nicht in das Erarbeiten und Umsetzen weitere Masterpläne.





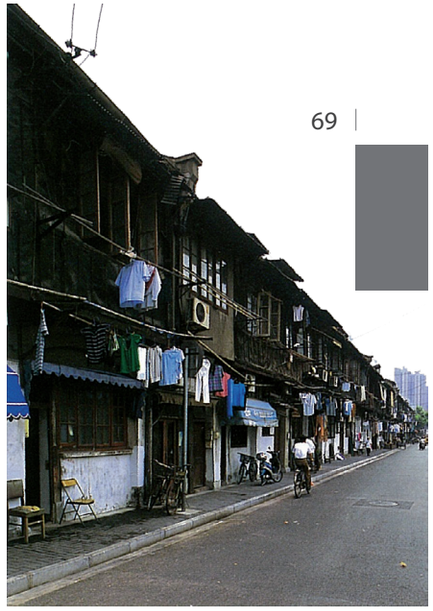


Abb. 04 (links):

Diese Häuserreihe veranschaulicht die ärmeren Unterkünfte aus Holz und Ziegel, die allmählich von den Shi Ku Men Lilong-Häusern verdrängt wurden. (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway“. Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Abb. 05 und 06:

Unterschiedliche Typologien von Shi Ku Men Lilong-Häusern. (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway“. Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

In China herrscht Einigkeit darüber, dass dieser Weg zur reinen Industrialisierung ohne städtebauliche Planung einen großen Fehler darstellte. In der Folgezeit wurden die Stadtplanungen im „Großen Sprung nach vorn“ nicht nur nicht revidiert, sondern weiter verschlechtert. Viele Planungsinstrumente wurden abgeschafft, Fachkräfte entlassen, die Ausbildung im Bereich Städtebau und Stadtplanung abgebrochen, sodass dem Städtebau als Instanz die Leitungsfunktion der Planung entzogen wurde und er immer weiter ins Hintertreffen geriet.

Im Mai 1966 wurde von Mao schließlich die „Große Proletarische Kulturrevolution“ ausgelöst, die für fast alle gesellschaftlichen Aktivitäten – abgesehen von Klassenkämpfen – Stillstand bedeutete. Mao und seine Anhänger sahen zu dieser Zeit den Städtebau als „Revisionismus“, durch den die Unterschiede zwischen Stadt und Land, Arbeitern und Bauern vergrößert würden. Die Regierung sprach sich während dieser Revolution gegen konzentrierte Städte und sogar allgemein gegen Stadtplanung aus. Die Fachleute aus den Institutionen für Stadtplanung wurden aufs Land geschickt um sozialistische Umschulungen zu erfahren, fachlichen Unterlagen wurden verbrannt oder zerstört. Die Zeit der Kulturrevolution war in städtebaulicher



Abb. 07:
Dachlandschaft der städtebaulich verdichteten Arbeiterunterkünfte. (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley-Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

Sicht von Stillstand und Rückschritten geprägt, wenn Planungen betrieben wurden, richtete sie sich klar gegen die Konzentration von Städten. Die Revolutionäre zerstörten oder ließen im großen Umfang alte Bauten, Denkmäler und Tempel in den Städten abreißen. Während der zehnjährigen Kulturrevolution wurde nur eine Masterplanung von der Zentralregierung für die von einem Erdbeben 1976 schwer betroffene Stadt Tangshan genehmigt.

Ein politikbedingtes Merkmal, das den Verstädterungsprozess Chinas weitgehend prägte, war die strikte Trennung zwischen Land und Stadt, zwischen Städtern und Landbevölkerung. In China wird das Verhältnis als „Stadt-Land-Dualismus" bezeichnet. [15] Der gravierende Gegensatz innerhalb des Systems entstand als Folge einer Serie von politischen Vorschriften und Gesetzen im Hinblick auf die Anmeldung des Wohnsitzes in den 1950er und 1960er Jahren. Die Wohnmeldung entschied und entscheidet, ob es einem gewährt wird, sich frei zu bewegen, ob man das Recht auf Kranken- und Sozialversicherung sowie gute Ausbildung in der Stadt beanspruchen darf. Ebenso legt sie für jede Person bis heute fest, ob sie zur ländlichen oder zur städtischen Bevölkerung zählt - die Kinder bekommen automatisch die gleiche Wohnmeldung (Hokou) wie ihre Mutter. Für einen Chinesen bedeutete und bedeutet eine Meldung als Städter die Garantie für einen Arbeitsplatz, für die kostenlose Krankenversicherung, für eine günstige Wohnung und eine gute Bildungschance der Kinder, während eine ländliche Wohnmeldung keine der Privilegien der Städter vorzuweisen hat. Die Zuwanderung der Bauern in die Stadt oder der Einwohner einer kleineren Stadt in eine Großstadt war streng kontrolliert und daher besonders schwierig.

Im Juli 1951 wurde die erste „Vorschrift zur Verwaltung der städtischen Wohnmeldung" vom Ministerium der öffentlichen Sicherheit Chinas erlassen, nach der die Wohnfreiheit und „Freizügigkeit" des Volkes gesichert werden sowie der Bevölkerungsverwaltung des Landes dienen sollte. Tatsächlich gab es in dieser Vorschrift keine Paragraphen zur Beschränkung der Wohnortsveränderung bzw. der „Bewegungsfreiheit" innerhalb der Volksrepublik. In den 1950er Jahren benötigten die Fabriken und Unternehmen in den Städten allerdings eine große Anzahl von günstigen, leicht verfügbaren Arbeitskräften, um die Industrie und Produktionsstandorte aufzubauen, sodass laut Statistik zwischen 1954 und 1956 ca. 7,7 Millionen Menschen ihren Wohnort wechselten, hauptsächlich allerdings in die Städte abzogen. Um den unkontrollierbaren Zuzug der Bauern zu unterbinden und darüber hinaus die Planwirtschaft zu intensivieren, erließ die Zentralregierung zwischen 1956 und 1957 neun gesetzliche Dokumente zur Beschränkung der bäuerlichen Landflucht in die Städte. [16] Den Dokumenten zufolge durften die Bauern nicht mehr beliebig in die Stadt umziehen, vielmehr unterlag nun eine Veränderung des Wohnorts einer strengen Überprüfung und besonderen Genehmigungen, dass zu Barrieren und Diskrepanzen zwischen Stadt und Land führte.

Die politische Hinwendung zu diesem Dualsystem hatte wohl folgende Gründe: Das Forcieren des „Großen Sprungs nach vorn" hatte eine rasche Industrialisierung und damit einhergehend eine Beschleunigung der Verstädterung zur Folge. Die zentrale Planwirtschaft, der auch die Einkaufs- und Verteilungspolitik von Lebensmittel unterlag, konnte dem stark steigenden Bedarf an Nahrung nicht nachkommen. So kam es schon in den 1950er Jahren zu einem Lebensmittelmangel in den Städten sowie zu einer immer stärker ansteigenden Wohnungsnot in den großen Städten wie Peking

und Shanghai. Ebenso konnten die Infrastrukturen der Städte schon bald nicht mehr die permanenten Bevölkerungszuströme vom Land bewältigen. Die Regulierung sollte das Wachstum der Städte bremsen und die Mittel für den Industrieaufbau sichern. Als ein weiterer Grund muss die Kollektivierung der Landwirtschaft gesehen werden, die Politik der Volkskommunen. Die Bauern wurden in dieser Zeit enteignet und mussten für geringere Entlohnung bis zu 60% mehr Arbeitsleistung erbringen. [17] Obwohl die Bezahlung von der Produktivität (Produktionsleistung) entkoppelt war, hatte jeder das gleiche Einkommen innerhalb der Volkskommunen, dass die Unzufriedenheit der Bauern aufgrund der nicht transparenten Finanzverwaltung und der Korruption der Parteifunktionäre schürte. Daher kann die starke Zuwanderung der Bauern in die Städte auch als Widerstand gegen die Probleme bzw. gegen die Kollektivierungspolitik Maos angesehen werden. Die Beschränkung der Freizügigkeit der Bauern durch die Zentralregierung war deshalb von derartiger Bedeutung, weil damit die ländliche Wirtschaft und die Bevölkerung im Rahmen der Planwirtschaft kontrolliert und beherrscht werden konnte.

Trotz einer immensen Expansion der Industrie konnte ein unkontrolliertes Flächen- und Einwohnerwachstum, besonders das der Großstädte seit 1960er bis 1980er Jahren, verhindert werden. Die Ausuferung der „Megacities" und die Slumbildung in Südostasien und Lateinamerika – eine unkontrollierte Verstädterung ohne die vehement forcierte Industrialisierung – konnte dadurch vermieden und als eine möglicherweise „positive Folge" des Wohnmeldungssystems angesehen werden. Shanghai stellt dafür ein gutes Beispiel dar: 1959 betrug die Bevölkerungszahl in Shanghai 10,28 Mio. 1982 gab es in Shanghai trotz der Eingemeindung von 10 Bezirken 11,28 Mio. Einwohner.

Seit 1957/1958 hat sich das gegensätzliche Verhältnis zwischen Stadt und Land durch dieses Instrumentarium etabliert und dazu beigetragen, dass sich die Kluft zwischen Stadtbewohner und Landbevölkerung immer weiter vertieft. Die Klassifizierung der Städter und der ländlichen Bevölkerung schlug und schlägt sich ebenfalls deutlich im Gesellschaftsleben und im Stadtentwicklungsprozess nieder.

Dritte Phase: Öffnung und Reform („Große Proletarische Kulturrevolution" 1966-1976)

Die vorhin als notwendig beschriebenen gesellschaftlichen und wirtschaftspolitischen Konzepte zur Wirtschaftssanierung stellten für Mao Ze Dong jedoch eine Abkehr vom sozialistischen Weg und eine Hinwendung zum Kapitalismus dar. [18] 1966 brach die so genannte „Große Proletarische Kulturrevolution" gegen die angeblichen „Machthaber innerhalb der Partei, die den kapitalistischen Weg gehen" [19], aus.

Im Kulturbereich wandte sich diese Revolution gegen die so genannten „Vier Alten" im alltäglichen Leben der Gesellschaft – alte Gedanken, alte Kultur, alte Bräuche und alte Gewohnheiten. [20] Die in der chinesischen Tradition tief verwurzelten kulturellen Wesenszüge und Werte symbolisierten für Mao Elemente, die China rückständig machten. [21] Bei Umsetzung der Zielvorstellung Maos, die „Vier Alten" zu beseitigen, wurden gewaltige Zerstörungen alter Kulturgüter ausgelöst und ein Verbot der Volksreligion verhängt. So versuchte man die historischen Spuren der überlieferten Architektur zu beseitigen, indem beispielsweise in Shanghai Spitztürme von Kirchen abgetragen, alte Beschriftungen von Gebäuden gelöscht und alte Wandmalereien überputzt wurden. Die Kulturrevolution führte in ihrer Hochphase (1966-1969) allgemein zu politisch-organisatorisch chaotischen Zuständen. Schulen und Universitäten blieben mehrere Jahre nahezu geschlossen und die jugendlichen Massenorganisationen, die Roten Garden, trugen maßgeblich zur Zerschlagung der staatlichen Verwaltung bei. [22] Da Shanghai in der Zentralregierung stark vertreten war und dort entscheidende Einflüsse genoss, präsentierte die KPCh diese Stadt dem Volk als Vorbild der Kulturrevolution.

Mit dem Tod von Mao Zedong 1976 und der Verhaftung der „Viererbande" endete die Kulturrevolution auch offiziell und sein Nachfolger Deng Xiaoping (1904-1997) gab danach die neue politische Richtung vor. Infolgedessen konzentrierte sich der neue politische Weg auf die Modernisierung der Industrie, der Wissenschaft und Technik, sowie der Landwirtschaft und der Landesverteidigung - das Ziel bestand darin, China in ein modernes Zeitalter zu führen. [23] Im Dezember 1978 hatte Deng Xiaoping auf der III. Plenartagung des XI. Zentralkomitees der KP China Reformen und Außenöffnung als politisches Programm der Regierungspartei festgelegt. Bei diesem Parteitag



Abb. 08:

Chang Jiang-Hafenanlage. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

wurde vom überholten Schwerpunkt des Klassen- und Ideologiekämpfe aus der Mao-Zeit wieder auf den Wirtschaftsaufbau gelenkt. Das bedeutet, dass auf wirtschaftliche Prioritäten wieder das Hauptaugenmerk gerichtet wird und eine starke und positive Wirtschaftsentwicklung als die Voraussetzung zur Lösung aller anderen Probleme angesehen wurde.

Die Rolle und Position der Städte in der chinesischen Volkswirtschaft wurde wieder gestärkt. Während man in der Stadtentwicklung weiterhin den Umfang der Großstädte beschränkte, wurde der Aufbau mehrerer „Kleinstädte" forciert. Unter der Rahmenbedingung des Stadt-Land-Dualsystems bei gleichzeitiger Liberalisierung der Wirtschaftentwicklung wurde die Förderung der direkt neben den Dörfern liegenden Kleinstädte als eine Alternative für die voraussehbare umfangreiche Verstädterung beurteilt.

Der neue Kurs des Städtebaus in den 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts bestand darin, die Multifunktionen der Städte zu entfalten und den tertiären Sektor zu stärken - die größte Anzahl der Wohnhäuser in den Städten entstand während dieser Zeit.

Die chinesische Regierung setzte in den 1980er Jahren ihre Reform- und Öffnungspolitik fort und erstellte 1987 in drei Schritten klare Ziele für den wirtschaftlichen Aufbau. Der Erste bestand darin, die Verdoppelung des Bruttosozialprodukts gegenüber 1980 anzustreben und die Lösung der Ernährungs- und Bekleidungsfrage unter der Bevölkerung zu klären. Dieses Bestreben wurde Ende der 80er Jahre im Wesentlichen erreicht. Der zweite Schritt des wirtschaftspolitischen Konzepts sah vor, bis Ende des 20. Jahrhunderts das Bruttosozialprodukt gegenüber 1980 zu vervierfachen. - diese Aufgabe wurde 1995 vorzeitig erfüllt. Als dritter Schritt sollte bis Mitte des 21. Jahrhunderts die Modernisierung des Landes im Großen und Ganzen abgeschlossen sein, das durchschnittliche Pro-Kopf- Bruttosozialprodukt sollte das Niveau eines mittelmäßig entwickelten Landes erreichen und dem Volk ein relativ wohlhabendes Leben ermöglichen. [24]
Auch wenn das Stadt-Land-Dualsystem aufgrund der wirtschaftlichen Prosperität mitunter durchlässiger und liberaler erscheint, existieren nach wie vor offensichtliche Gegensätze zwischen Land und Stadt. Immer mehr arbeitslose Bauern gehen als Wanderarbeiter in die Stadt, um dort bessere

Überlebenschancen und Arbeitskonditionen vorzufinden. Durch die beträchtliche Zunahme, bekamen und bekommen Chinas Städte für ihre schier unaufhaltsame Entwicklung billige Arbeitskräfte.

Durch die Reform- und Öffnungspolitik kam es schon Mitte der 1980er zu einem großen Widerspruch zwischen kommunistischer Politik und westlich orientierten Marktwirtschaft. Dieser führte zu einer monatelang anhaltenden Protestbewegung der Studenten, die im „Vierten-Juni-Zwischenfall" 1989 gipfelten. Nach monatelang anhaltender Protestbewegung wurde am 4. Juni 1989 der demonstrative Hungerstreik der Studenten am Platz des himmlischen Friedens in Peking durch das Militär gewaltsam beendet. Die Studentenbewegung war ein Resultat der frühen Reformzeit und darüber hinaus die Reaktion auf die internationalen Verhältnisse, in denen die kommunistischen Herrschaften in Osteuropa und in der Sowjetunion gestürzt worden wurden. Dass zahlreiche chinesische Intellektuelle die Reformproblematik der tausendjährigen traditionell-chinesischen Landwirtschaftszivilisation zuschrieb, wurde in manchen späteren westlichen Veröffentlichungen damit begründet, dass man der Thematik der kommunistischen Ideologie und der Alleinherrschaft der KPCh habe ausweichen wollen. [25] Letztendlich jedoch lief die Diskussion über Zivilisation und Kultur unvermeidbar auf die Auseinandersetzung mit politischen Themen wie Demokratie, Freiheit und Menschenrechte hinaus.

Das blutige Niederschlagen der Studentenbewegung bedeutete einen massiven Rückschlag für die Öffnungs- und Reformpolitik Chinas. Mit den vom Westen verhängten Sanktionen, einer harten Konsolidierungsphase, um die Inflationsrate drastisch senken zu können und die Handelsbilanzen zu verbessern und der wieder konservativer positionierten Parteipolitik geriet die Wirtschaftsentwicklung Chinas für zwei Jahre ins Stocken. Trotz Widerstand innerhalb der KPCh führte Deng Xiaoping den eingeschlagenen Weg der Reformpolitik unbeirrt weiter, da die Zentralregierung durch eine rasche ökonomische Entwicklung die Legitimität ihrer Macht absichern wollte. Seitdem gewann die Wirtschaftsentwicklung die absolute Priorität, ohne die ideologische Diskussion über das Thema Kapitalismus und Sozialismus zu führen.



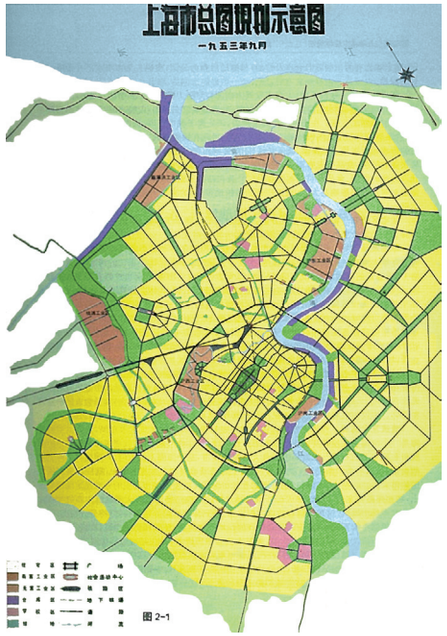
Abb. 09:

Das mondäne Stadtbild Shanghais. Neue Wohnhochhäuser ersetzen die alten Lilong-Quartiere. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

Vierte Phase: Intensivierung der Reform- und Öffnungspolitik („Wirtschaftsreform" seit 1977)

Seit Beginn der Ära Deng Xiao Ping's wurde die gesellschaftspolitische Entwicklung Chinas dadurch gekennzeichnet, dass man zunehmend vom traditionellen sozialistischen Wirtschaftskonzept abwich, d. h. sich schrittweise vom Sowjetmodell der Planwirtschaft verabschiedete. Die Hauptmaßnahmen der Reform bestanden darin, die Reprivatisierung der landwirtschaftlichen Produktion, die allmähliche Einführung der Marktwirtschaft und die teils außenwirtschaftliche Öffnung Chinas zu forcieren. Shanghai fand in dieser Zeit aufgrund seiner soliden Industrieinfrastruktur schnell wieder in seine frühere Rolle als größte Wirtschaftsmetropole zurück. [26]

Anfang 1992 gelang es Deng Xiao Ping, die marktwirtschaftliche Reform zu beschleunigen, sodass umso deutlicher wird, dass man die Plangelenkte Marktwirtschaft sukzessiv in eine liberal-sozial gelenkte Marktwirtschaft umwandelt möchte. Das Marktwirtschaftskonzept Dengs wurde im März 1993 unter dem Begriff der „Sozialistischen Marktwirtschaft" verfassungsmäßig verankert und nach seiner Ansicht sollte die alleinige „zentrale Aufgabe" der KPCh in der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes liegen. [27] Mit



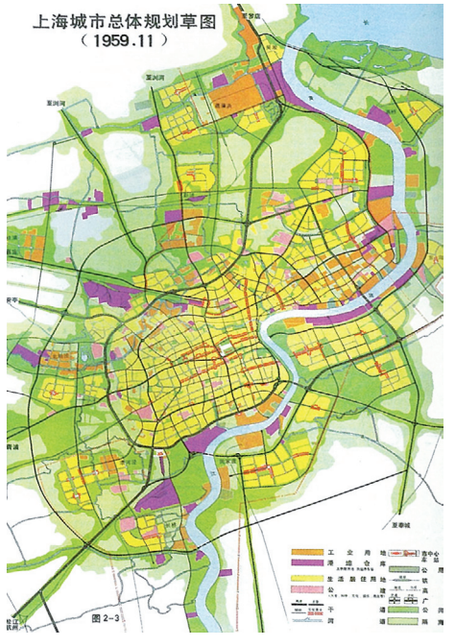


Abb. 10 (oben):
Version des Masterplans von Shanghai, 1953. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

Abb. 11 (rechts):
Version des Masterplans von Shanghai, 1959. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

Hilfe marktwirtschaftlicher Reformen und größerer außenwirtschaftlichen Öffnungen wollte man nicht nur die Herrschaft der KCPh aufrechterhalten bzw. festigen, sondern auch die gesellschaftliche und politische Stabilität und Einheit wahren. Dieses Prinzip definiert somit die Quintessenz der so genannten „Theorie des Sozialismus chinesischer Prägung" und des angestrebten Systems der „Sozialistischen Marktwirtschaft". [28] Dabei kam den Städten im Rahmen der stattlichen Modernisierungspolitik bedingt durch ihre fortgeschrittenen Entwicklungsstandards die Funktion einer Lokomotive zu, die durch ihr schnelles Vorankommen die gesamtwirtschaftliche Zunahme positiv beeinflussen solle.

Natürlich hat sich der Verstädterungsprozess in China aufgrund des politischen Kurses seit 1978 drastisch beschleunigt, jedoch im Verhältnis zu anderen Entwicklungsländern mutet er immer noch eher gemächlich an. In China war eine unkontrollierte Verstädterung ohne entsprechende Industrialisierung, wie es in Entwicklungsländern üblicherweise vorkommt (hohe Arbeitslosigkeit, Überexpansion des tertiären Sektors, Ghettos in der Stadt), nicht zu beobachten. [29] Die Kontrolle mittels des Dualsystems führte seit den 1990er Jahren dazu, dass sich die Städte unter Vernachlässigung der Interessen der Bauern entwickelten und das Stadt-Land-Gefälle stark zunahm. Hierbei geht es allerdings nicht ausschließlich um ein Wohlstandsgefälle oder ein unterschiedliches Wirtschaftsniveau, sondern auch um eine gesellschaftliche und kulturelle Diskriminierung der bäuerliche Bevölkerung und der ländlichen Gebiete.

Am Beginn der Reformperiode wurden fünf Städte als Wirtschaftssonderzonen und vierzehn als Öffnungsstädte an der Ostküste festgelegt. [30] In den Wirtschaftssonderzonen und den Öffnungsstädten wurde kapitalistisches Wirtschaften von der Partei erlaubt und gefördert, das gleichsam mit der Öffnung der Märkte bis zu einem gewissen Maß basierte. Die KPCh erprobte einerseits kapitalistisches Wirtschaften in den Wirtschaftssonderzonen, andererseits wollte sie deren Auswirkungen auf diese Probegebiete beschränken. Bald stellte sich jedoch heraus, dass diese Beschränkung nicht „optimal" funktionierte, da es eine große Anzahl von Arbeitern und Fachkräften aus anderen Städten in diese wirtschaftlich begünstigten Zonen zog. Diese hatten ihre Wohnmeldung in anderen Städten oder am Land und konnten durchgehend ein halbes Jahr in einer Sonderzone als Wanderarbeiter sein. Offiziell nahm ihre Anzahl von 6,1 Mio. 1977, auf ca. 120 Mio. 2004 zu, dabei dürfte die Dunkelziffer sehr viel höher liegen. [31] Trotz geringer Entlohnung, schlechten Lebens- und Arbeitsbedingungen und der Diskriminierung kamen und kommen mehr und mehr Menschen in die Großstädte, um etwas mehr Geld zu verdienen und ein besseres Leben zu finden.

Aufgrund dieser Öffnungstendenzen entwickelten sich die Städte seit den 1990er Jahren mit enormer Geschwindigkeit, vor allem die Großstädte wie Shanghai und Peking vergrößerten sich trotz der Wohnmeldungspolitik unaufhaltsam. Auf die ländliche Bevölkerung in den Städten wurde und wird wegen des prinzipiell noch bestehenden Stadt-Land-Dualsystems beim Städtebau und bei der Stadtplanung keine Rücksicht genommen, das die signifikante Problematik für chinesische Großstädte im Allgemeinen und im Besondern für den Fall Shanghai verdeutlicht.

Die Wirtschaft wird und wurde von der chinesischen Regierung ständig weiterentwickelt, im Gegensatz zu den politischen Reformen die seit 1989 zum Stillstand kamen. Im neunten und zehnten Fünfjahresplan (1996-2000, 2001-2005) wurde legendlich ein weiteres Kriterium für die Stadtentwicklung eingeführt: Die Wettbewerbsfähigkeit der Städte sollte durch ein entsprechendes Stadtmanagement und durch eine geeignete Vermarktung der Städte verstärkt werden, sodass sich seit Anfang der 1990er Jahre der grundlegende Widerspruch zwischen der kapitalistischen Wirtschaft und der Alleinherrschaft der Partei mit ihrer zentralen politischen Planung abzeichnet.

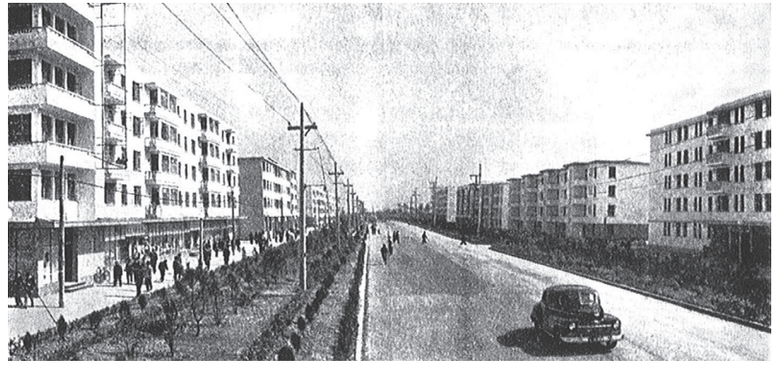
Stadtbaugeschichte Shanghai 1949 bis 1990

Seit der Gründung der VR China 1949 erweiterte sich nach mehreren Verwaltungsreformen in den Jahren 1957 - 1959 der Planungs- und Verwaltungsraum Shanghais von 640 km² auf 6200 km² im Jahr 1960. Diese mehrstufige Ausdehnung Shanghais unter Mao sollte der Erschließung lokaler Energie- und Rohstoffquellen und der Sicherung der Wasser- sowie der Nahrungsmittelversorgung dienen. Das Ziel der Eingemeindung entsprach Maos Vorgaben zur Industrialisierung. Im Zeitraum von 1958 bis 1990 entstanden um Shanghai sieben Satellitenstädte mit verschiedenen Industrieschwerpunkten, wogegen die Fabriken in der Innenstadt wegen ihrer Umweltbelastung in die äußeren Bezirke ausgelagert werden sollten. Vor 1990 waren die Bezirke (die eingemeindeten Kreise) um Shanghai, außer den sieben industriellen Satellitenstädten, vorwiegend landwirtschaftlich strukturiert. Im Zuge des Verstädterungsprozess der letzten 20 Jahre werden diese landwirtschaftlich genutzten Flächen zu städtischen Baugebieten für die „New Towns“ umgewandelt.

Noch 1949 symbolisierte Shanghai vor allem eine ökonomisch dominierende Stadt in China. Zu dieser Zeit konzentrierte sich etwa die Hälfte der gesamten chinesischen Produktion auf jenen Ballungsraum. Nach 1949 zielte der Weg der Partei darauf ab, die übermäßige Konzentration der Produktion auf die Großstädte (ehemalige Vertragshäfen), wie z.B. Shanghai, aufzulösen und die Entwicklung küstenferner Provinzen zu fördern. In den meisten Fällen war die Erschließung neuer ergiebiger Rohstofflager ein wesentlicher Faktor der Standortwahl. Obwohl Shanghai bei der Standortwahl nie über eigene Rohstoffreserven bzw. profitable Energieressourcen verfügte, bekam die Stadt trotzdem als Schwerpunkt die Eisen-, Stahl- und Blecherzeugung und den Schiffbau zugewiesen. Die geographische Lage von Shanghai, die sich gegenüber ausländischen Angriffen als verwundbar und leicht zu okkupieren herausstellte, wurde bei der Stadtpolitik der Zentralregierung zwar berücksichtigt, aber verteidigungsstrategisch nur rudimentär umgesetzt. Nach 1949 bekam die Stadt kaum staatliche Finanzmittel von der Zentrale in Beijing zugeteilt, denn die investierten Mittel und Güter flossen in den Industrieaufbau in Binnenlandstädten. Ebenso konnten die eigenen Mittel der Stadt nach den strengen Regeln der Planwirtschaft nur noch begrenzt verwendet werden.







Wie für andere chinesische Städte wurde in den 1950er Jahren auch für Shanghai das sowjetische Stadtmodell als städtebauliches Leitbild etabliert. Die UdSSR entsandte auch Experten als Berater nach Shanghai, die sowjetische Ideen und Methoden im Städtebau umzusetzen versuchten. In ihrem Bericht „Zu dem Umbau und der Entwicklungsaussicht von Shanghai“ von 1950 stellte jene Expertengruppe fest, dass Shanghai mehr Beschäftigte im Dienstleistungssektor als in der Produktion hat und daher also eine „ungesunde Konsumentenstadt“ symbolisiere. Außerdem sei die Stadtplanung der GMD aus den Jahren 1946/47 zu westlich und damit zu sehr am Kapitalismus angelehnt. Im September 1953 präsentierten die sowjetischen Städteplaner einen Masterplan für Shanghai, der die Produktion intensivierte und den ersten Schritt zur Umwandlung (Wandlung) in eine Produktionsstadt einleitete. Ab 1958 verschlechterten sich die Beziehungen zwischen der VR China und der UdSSR. Dies hatte zur Folge, dass sich bis 1960 der gesamte russische Expertenstab aus allen Fachgebieten zurückzog und

Abb. 12 (oben):

Satellitenstadt bei Shenzen, 1990.
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen“. Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Abb. 13 (links) und Abb. 14 (oben):

Minhang bei Shanghai, um 1964.
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen“. Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)



Abb. 15:
Menschen auf der Fuxing-Dong-Straße, Shanghai 1990. (aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

ihr Masterplan für Shanghai nur in wenigen Bereichen seine Umsetzung fand. Allerdings wurde der Weg bzw. Umbau von einer konsumorientierten Stadt zu einer Produktionsstadt bis in die 1980er Jahre als Maxime für die städtische Neustrukturierung weiter verfolgt.

Im Oktober 1959 – in der Zeit des dreijährigen „Großen Sprungs nach vorne" – lud die Stadtregierung Shanghais eine Expertengruppe der Zentralregierung in Peking ein, um einen adäquaten Masterplan zu erstellen, der vor allem die rapide anwachsende Bevölkerung und die steigende Industrie berücksichtigen sollte. Vor der Erstellung des Masterplans 1959 hielt Mao Ze Dong im April 1956 eine Grundsatzrede „Über die zehn großen Beziehungen", in der darauf verwies, dass die Küstenstädte über eine bessere Basis an Infrastruktur und industriellem Fortschritt verfügen und somit als Schwerpunktstädte und wirtschaftlich-industrielle Träge die rudimentären Städte im Binnenland unterstützen sollten. Mao gab der Stadt Shanghai und der stagnierenden Stadtplanungsarbeit neue Impulse – unter dem Motto „das Potential der Industrie voll zu nutzen und die industrielle Produktion rational zu entwickeln" [32] wurde der Masterplan 1956-1967 von Shanghai erstellt.

In dem im Jahre 1967 präsentierten Masterplan für Shanghai wurde zum ersten Mal das Konzept der „Satellitenstädte" verwendet, um die Dezentralisierungspolitik zugunsten der Industrieentwicklung des Landes zu verfolgen und die immer stärker wachsende Bevölkerung der Innenstadt nach außen zu verlegen, wie Robert Kaltenbrunner als die Grundlagen der Satellitenstadtidee erörtert hat: „Die Satellitenstadt war in China nicht etwas völlig Fremdes. Deshalb konnte sie als Neues Fuß fassen…Es ist auch nicht reines ‚Importmodell' aus der Sowjetunion. …Die Planung für Groß-Shanghai von Jiang Jieshi [Chiang Kaishek- A.d.V.] 1929 trägt die Charakteristika des Howard'schen Dezentralisierungskonzeptes in sich, das von den damaligen westlichen Baumeistern und der ersten Generation chinesischer Architekten, die zu eben jener Zeit von ihren Studienorten in Europa und den USA [zurückkehrten – A.d.V.], mitgebracht [wurde]…" [33] Hier ist zu bemerken, dass das Konzept der Satellitenstadt eine langfristige Auswirkung und Tragweite auf den Städtebau von Shanghai bis heute einnimmt.

Trotz Hungersnot und anschließender Kulturrevolution wurden die Grundgedanken der Stadtplanung teilweise umgesetzt, wie die Erneuerung der Altstadt, der Aufbau der Satellitenstädte und die Beschränkung der Industriezonen auf die Vorstädte zeigt. In jeder Satellitenstadt fand eine Spezialisierung auf wenige Industriebranchen statt. Das Ziel, die Bevölkerungsdichte in der Innenstadt zu dezimieren, wurde jedoch wegen der mangelhaften oder nicht vorhandenen Infrastruktur in den Außenbezirken nie erreicht bzw. bewerkstelligt. In vielen Fällen konnten die Satellitenstädte mit ihren durchaus positiven Aspekten und Assoziationen die Einwohner aus den dicht bevölkerten Innenstadtbezirken nicht überzeugen dorthin umzuziehen, weil die Bevölkerung trotz der beengten Wohnverhältnisse in der Innenstadt mehr Lebensqualität und vor allem alle Einkaufmöglichkeiten vorfand. Stattdessen wuchsen die Satellitenstädte durch die Zuwanderer aus der Umgebung von Shanghai an, ohne dass das Bevölkerungsproblem der Stadt gelöst wurde - die Bevölkerungsdichte in der Innenstadt blieb weiterhin sehr hoch.

Nach dem Ende der zehnjährigen Kulturrevolution wurde 1976 die stadtplanerische Arbeit in Shanghai wieder systematisch aufgenommen und parallel dazu 1979 das Amt für Stadtplanung und Städtebau erneut gegründet und in den folgenden Jahren eine neuen Masterplan für Shanghai erarbeitete, den es 1982 der Stadtregierung vorlegte. Nach einem zweijährigen Überarbeitungsprozess fand der mehrfach abgeänderte Masterplan Zustimmung bei der Stadtregierung und konnte somit auch dem Zentralkomitee in Beijing präsentiert werden. Allerdings musste bereits mehrmals modifizierte Masterplan hinsichtlich der zentralpolitischen Ziele revidiert, ergänzt und wieder vorgelegt werden. Es dauerte bis Oktober 1986 bis die Zentrale dem Masterplan, zwar mit Änderungsanweisungen, zustimmte und ihn als ersten, vom Staat genehmigten Masterplan in der Shanghaier Stadtgeschichte absegnete.

In dieser Masterplanung wurden frühere Konzepte wie „Groß-Shanghai", „Organische Dezentralisierung" und die „Zonierung" fortgesetzt bzw. ergänzt. Die Intension des neuen Masterplans bestand darin, Shanghai zu einem Wirtschafts-, Wissenschafts-, Technik- und Kulturzentrum Chinas zu machen und außerdem die Rolle Shanghais als wichtige internationale Hafenstadt wieder herzustellen.

Als der vom Stadtvolkskongress zugestimmte Masterplan der Zentralregierung in Beijing 1986 zur Genehmigung vorgelegt wurde, verlangte die Zentralregierung einige Veränderungen: Shanghai sollte „einer der wichtigsten Industriestandorte Chinas, der größte Hafen des Landes, ein wichtiges Zentrum für Wirtschaft, Wissenschaft, Technik, Finanzen, Information und Kultur" sein und zudem noch das „größte Wirtschafts- und Finanzzentrum der Westküste am Pazifik" werden. [34] Damit versuchte man die Rolle als Industriestadt Shanghai zu unterstreichen, indessen die internationale Rolle jedoch von „global" auf die „Westküste am Pazifik" zu beschränken.

Der Masterplan von 1986 orientierte sich an der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und suggerierte Shanghai als idealen Investitionsstandort, das ganz den Prinzipien der Öffnungs- und Reformpolitik von Deng Xiaoping seit 1978 entsprach. Als Schwerpunkte in dieser Planung war der Aufbau der Infrastruktur wie Straßen- und Brückenbau, Wohnungsbau und Energieversorgung vorgesehen.



Abb. 16:

Shanghai, 1982.

A	*Chinesische Altstadt mit den Außenbezirken*
B	*Projektgebiet „Neues Stadtzentrum"*
C	*Industriegebiet Wusung*
D	*Satellitenstadt Baoshan als industrielles Entwicklungsgebiet für die Eisen- und Stahlproduktion; die alte befestigte Stadt als Stadtzentrum für die neuen Wohngebiete*
E	*Industriegebiet Pengbu*
F	*Industriegebiet Caojiadu am Ufer des Wusong*
G	*Industriegebiet Longhua*
H	*Industriegebiet Pudong östlich des Huangpu*
I	*Industriegebiet Gaojia mit Schwerpunkte petrochemische Industrie*
K	*Jangtse*
1	*Stadtregierung*
2	*Platz des Volkes (ehemalige Pferderennbahn)*
3	*Wohngebiet Hudong mit einigen neuen sogenannten „New Villages" (Xincun)*
4	*Wohngebiet Caoyang*
5	*Wohngebiet Longhua mit einigen „New Villages"*
6	*Tongji Universität*
7	*Fudan Universität*
8	*Ostchinesische Pädagogische Fachhochschule*
9	*Jiaotong Universität für Kommunikationswissenschaften*
10	*Xujiahui (Ziccawai) christliches Zentrum*
11	*Shanghai Museum*
12	*Marinehochschule*
13	*Hafenanlagen*
14	*Stadion*
15	*Zoo*
16	*Messegelände*
17	*Fernseheturm*

(aus „Cities in China" (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

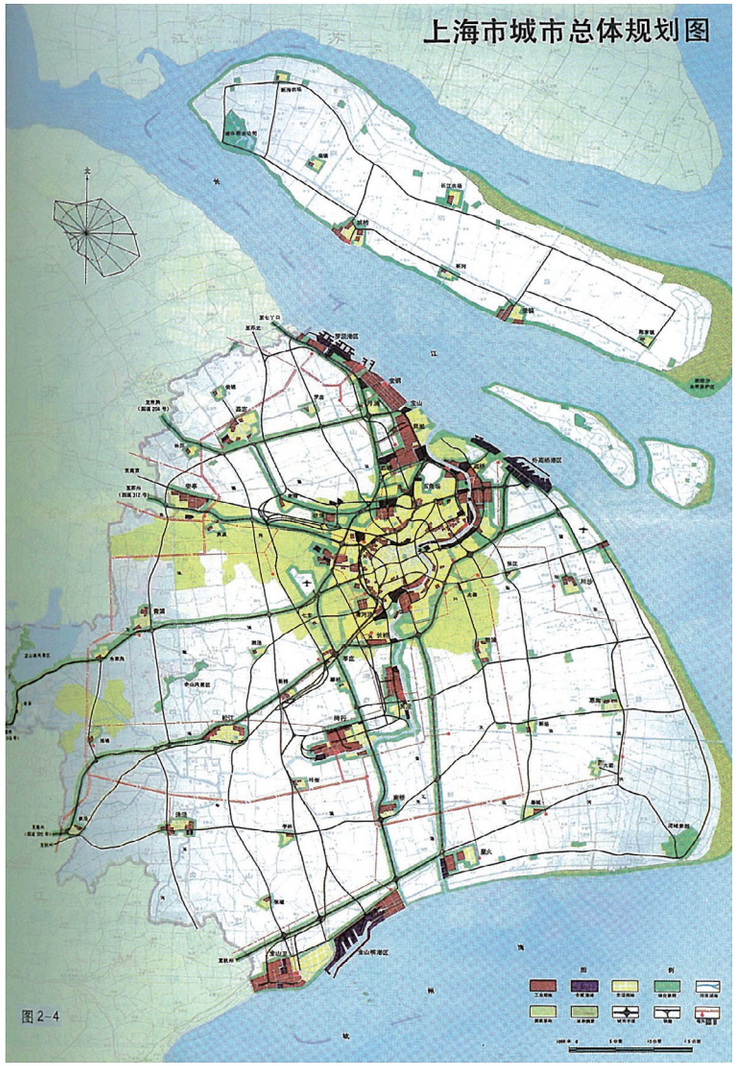


Abb. 17 (rechts):
Version des Masterplans von Shanghai, 1986. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

Bis in die 1980er Jahre war (wurde) das Stadtbudget von enormen Abgaben an die Zentralregierung belastet, mit denen Shanghai meist andere Binnenstädte durch die zentralisierte Planwirtschaft unterstützen musste, für die eigene Stadtentwicklung jedoch nicht mehr genügend Ressourcen vorfand. In diesen dreißig Jahren erwirtschaftete Shanghai in etwa 18% der chinesischen Staatseinnahmen - die Zentralregierung überließ Shanghai aber nur 1% der Einkünfte zur Investition in die eigene städtebauliche Infrastruktur. Die Wachstumsraten Shanghais betrugen zu Beginn der 1980er Jahre nur 5% und die einst am meisten prosperierende Wirtschaftsmetropole wies 1985 die schlechtesten Wirtschaftsdaten der gesamten Volksrepublik auf. [35] Dementsprechend offensichtlich musste bei der Finanzierung in Infrastrukturen und Wohnungsbau gespart werden. Erst mit dem Ende der 1980er Jahre kam eine Wende, weil Shanghai ab diesem Zeitpunkt zum Kreis der 14 Öffnungsstädte an der Ostküste zählte. Seit 1988 durfte Shanghai nicht nur höhere Anteile des eigenen Geldes behalten und verwalten, sondern es wurden ihr auch äußerst günstige Investitionsbedingungen zugestanden. Die Stadt genießt seither einen besonderen Verwaltungs- und Planungsstatus, sowie Autonomie in der Steuererhebung und Budgetzuweisung.

Der wirtschaftspolitische Weg Chinas von der Planwirtschaft zur gelenkten Marktwirtschaft führte auch zur Wende in der Stadtentwicklung Shanghais, der sich im Fall von Shanghai als ein langsamer Prozess gestaltet hat. In den ersten Jahren der 1980er lag das Hauptaugenmerk der Öffnungs- und Reformpolitik noch im Süden Chinas (Provinz Kanton) und erst Ende der 1980er Jahre wurde die wirtschaftliche Bedeutung Shanghais für die gesamte ökonomische Entwicklung Chinas wieder entdeckt. Jedoch nach der Niederschlagung der Studentenbewegung am 4. Juni 1989 verlangsamte sich die wirtschaftliche Öffnungspolitik. Die Zentralregierung legte ihr Hauptaugenmerk bis 1991 auf die politische Stabilisierung des Landes.
In den 1990er Jahren bis heute etablierte sich Shanghai allmählich zur treibenden Kraft der Wirtschaftsentwicklung Chinas. Diese Vorstellung wurde vor allem durch die Gründung der neuen Wirtschaftszone Pudong (1990) in Shanghai manifestiert. Seither weist Shanghai nicht nur einen dynamischen Wirtschaftsschwung auf, der trotz der asiatischen Krise (1998) bis in die Gegenwart andauert, sondern löste auch eine gewaltige Urbanisierung aus. [36] Die Ansiedlung von Auslandsunternehmen, die mit dem Zustrom von Fremdkapital und moderner Technologie sowie Managementwissen verbunden war, trug entscheidend zur Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und damit zum Exporterfolg Shanghais bei. Durch die Gründung der Wertpapierbörse, die in Shanghai 1990 eröffnet wurde, sollte die Stadt schrittweise zu einem internationalen Finanzplatz ausgebaut werden, dies als Teil einer langfristigen Strategie, durch die Shanghai seine ehemals führende Position als wichtigster Finanzplatz Chinas wieder einzunehmen habe. [37] Damit hat Shanghai seine einst wichtige Rolle als Drachenkopf des Yangzi-Deltas erneut gewonnen und für die Stadtgeschichte brach nun eine neue Phase der Aufbruchstimmung an.

Literatur

[1] Vgl. Wehling, Hans-Georg (Red.): Die Volksrepublik China. Stuttgart 1987.

[2] Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen. Frankfurt am Main 2003. S. 162

[3] Zunächst ging man daran, die offensichtlichen Spuren ausländischen Einflusses auszulöschen. Die Prachtbauten und großen Hotels wurden einer neuen Bestimmung übergeben bzw. auch umbenannt. Die „berühmte" Vergnügungsindustrie fand ein rasches Ende. Vgl. Staiger, Brunhilde: Shanghai – das Tor zur Welt. Hamburg 1996. S. 43

[4] Vgl. Fairbank, John King: Geschichte des modernen China 1800-1985. München 1989. S. 286 ff.

[5] Vgl. Kaltenbrunner, Robert: Planung für ein neues Selbstbewusstsein der konzeptionelle Umbau Shanghais zur modernen Großstadtgemeinde 1927-92. in: Archiv für Kommunalwissenschaften. Jg. 33. Stuttgart 1994. S. 137

[6] Vgl. Ostkolleg der Bundeszentrale für politische Bildung: Volksrepublik China im Wandel. Bonn 1988. S. 65 ff.

[7] Kaltenbrunner, Robert: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Berlin 1993. S.64

[8] Vgl. Kaltenbrunner, Robert: Planung für ein neues Selbstbewusstsein der konzeptionelle Umbau Shanghais zur modernen Großstadtgemeinde 1927-92. a.a.O. S. 142

[9] Der Staat legte nach 1949 zunächst in der Wirtschaft Wert auf neue Industriestädte. Erst mit dem politischen Kurswechsel zwischen 1955 und 1957, bei dem die Regierung auf vorhandene Industriestandorte zurückgriff, rückte Shanghai wieder in den Vordergrund des chinesischen Wirtschaftsaufbaues.

[10] Ebb. S. 139 f.

[11] Vgl. Ostkolleg der Bundeszentrale für politische Bildung: Volksrepublik China im Wandel. a.a.O. S. 74ff.

[12] Vgl. Wang, Kai: Wandel und Auswirkung der Leitbilder der Stadtplanung Chinas seit 1949. in: Guihua Shi (Planners) 15. Jg. 4. 1999. S. 24-26

[13] Ebb. S. 24

[14] Ebb. S. 24

[15] Vgl. Zhang Yulin: Wie ist die Unzufriedenheit verlorengegangen – zum Wandern der Bauern und der Wohnmeldungspolitik in den 1950er Jahren. In: Wang Siming (Hg.): Forschung zur chinesischen Landwirtschaft und zum Wandel des Landes China im 20. Jahrhundert. Peking 2003. Elektronische Version. S. 1

[16] Ebb. S. 1

[17] Ebb. S. 2

[18] Nach Ansicht Maos war der Sozialismus nicht durch materielle Anreize und Garantie bürgerlicher Rechte voranzubringen, sondern nur durch die ständige Revolutionierung aller gesellschaftlichen Elemente und durch den permanenten Klassenkampf gegen die Feinde des sozialistischen Fortschritts. Vgl. Ostkolleg der Bundeszentrale für politische Bildung: Volksrepublik China im Wandel. Bonn 1988. S. 79

[19] Ebb. S. 77

[20] Vgl. Weggel, Oskar: China. München 1994. S.225 ff.

[21] Vgl. Fairbank, John King: Geschichte des modernen China 1800-1985. München 1989. S. 365 ff.

[22] Führer der „revolutionären Massenbewegung" waren Maos Frau Jiang Qing, Zhang Chun Qiao, Wang Hong Wen und Yao Wen Yuan, die später in China als „Viererbande" bezeichnet wurden. Zhang, Wang und Yao waren Mitglieder des Politbüros und stammten aus Shanghai. Vgl. Handke, Werner: Shanghai – das China von Morgen. Göttingen 1994. S. 238 ff.

[23] Spence, Jonathan D.: Das Tor des himmlischen Friedens. Die Chinesen und ihre Revolution 1895-1980. München 1985. S. 363

[24] Vgl. Wang, Kai: a.a.O. S.25

[25] Vgl. Neder, Christina: Flusselegie Chinas Identitätskrise. Die Debatte um die chinesische Fernsehserie Heshang 1988-1994. Dortmund 1996.

[26] Über die wirtschaftliche Entwicklung Vgl. Handke, Werner: Shanghai – das China von Morgen. a.a.O.

[27] Die „Sozialistische Marktwirtschaft" ist eine offizielle Bezeichnung des Kapitalismus in chinesischer Variante.

[28] Vgl. Staiger, Brunhild: Shanghai – das Tor zur Welt. Hamburg 1996. S.19

[29] Die Verstädterung in der Dritten Welt wird auch als „Pseudo-Urbanisierung" oder „Subsistenzurbanisierung" bezeichnet. Sie bezieht sich auf den Zustrom einer großen Anzahl von Menschen vom Land in die Großstädte, der die Versorgung mit Nahrung, Trinkwasser, Arbeit, Wohnraum und hygienischen Maßnahmen überfordert und häufig auch zu Slumbildung führt. Vgl. Pilz, Erich: Geschlossene versus Offene Metropolen. Stadtentwicklungsstrategien in der Volksrepublik von den Fünfziger zu den Neunziger Jahren. In: Vöckler, Kai / Luckow Dirk (Hg.): Peking – Shanghai – Shenzen. Städte des 21. Jahrhunderts. Frankfurt / New York 2000. S. 308-315

[30] 1980 wurden vier Städte und eine Provinz als Wirtschaftssonderzonen festgelegt: Shenzen, Zuhai, Fuzhou, Shantou, Xiamen (Amor) und die Provinz Hainan. 1984 folgten vierzehn Städte an der Ostküste, die so genannten Öffnungsstädte: Dalian, Qin Huang Dao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lian Yungan, Nantong, Shanghai, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang,

Beihai.

[31] Dazu zählen noch die Wanderarbeiter, die in den kleinen Unternehmen und Fabriken auf dem Land bzw. in den ländlichen Bezirken arbeiteten. Da sie nur eine ländliche Wohnmeldung besitzen, obwohl sie nicht in landwirtschaftlichen Sektoren beschäftigt sind, müssen auch jene zur Kategorie der Wanderarbeiter gezählt werden. Ihr Zahl betrug 2004 ca. 100 Mio. und mit den in den Städten beschäftigten Wanderarbeitern verdoppelte sich ihre Zahl auf insgesamt ca. 200 Mio. Vgl. Reporting on the Problems of Chinese Farmer-turned Workers (Arbeitsgruppe für Forschung zu Problemen der Wanderarbeiter in China. „The Chinese University of Hong Kong". www. usc.cuhk.edu.hk/wkgb.asp.

32 Mao Ze Dong: Über die zehn großen Beziehungen. In: Martin, Helmut (Hg.): Mao Ze Dong Texte. Zweiter Band 1956-1957. Schriften, Dokumente, Reden und Gespräche. Deutsche Bearbeitung und chinesische Originalfassung. München / Wien 1979. S. 360-370

[33] Vgl. Kaltenbrunner: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. a.a.O. S. 75ff.

[34] Vgl. Sun Ping (Hg.): Chronik zur Stadtentwicklung Shanghais. Shanghai 1999. S. 106 ff.

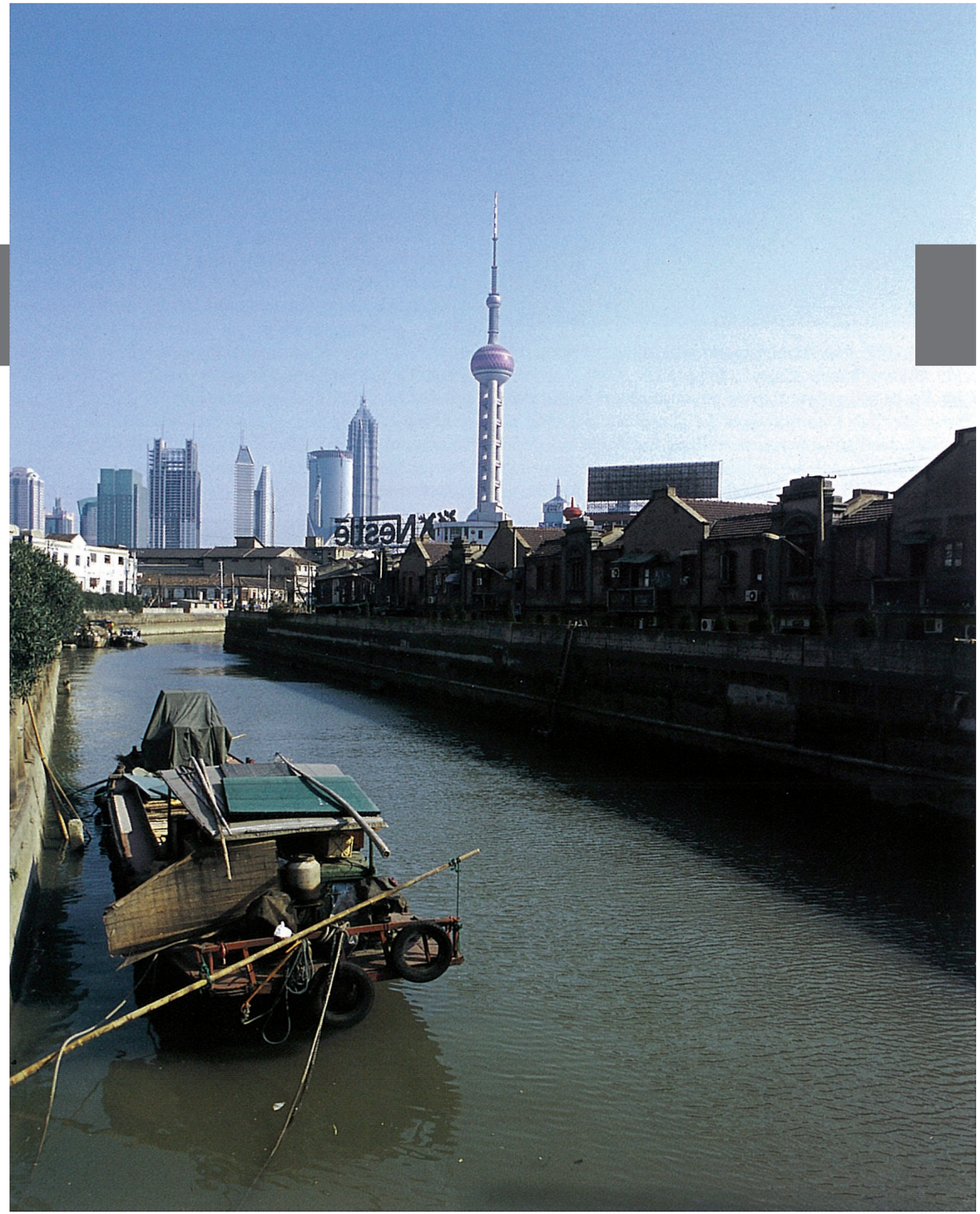
[35] Vgl. Pilz, Erich: Die Perle des Ostens. In: Feldbauer, Peter / Husa, Karl / Pilz, Erich / Stacher, Irene (Hg.): Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Frankfurt am Main 1997. S.187

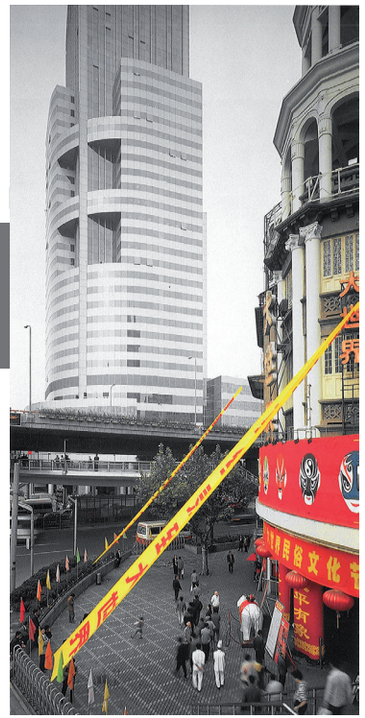
[36] Ein Grund dafür war, dass die Zentralregierung der Stadt Shanghai erlaubte, teil ihres Überschusses an Steueraufkommen für Industriemodernisierung, städtische Erneuerung und Erschließung neuer Investitionsbereiche zu verwenden.

[37] Vgl. Staiger, Brunhild: Shanghai – das Tor zur Welt. a.a.O. S. 87 ff.

GESCHICHTE SHANGHAIS
SEIT 1990

Geburtsstädte und wirtschaftlicher „Drachenkopf" des modernen China





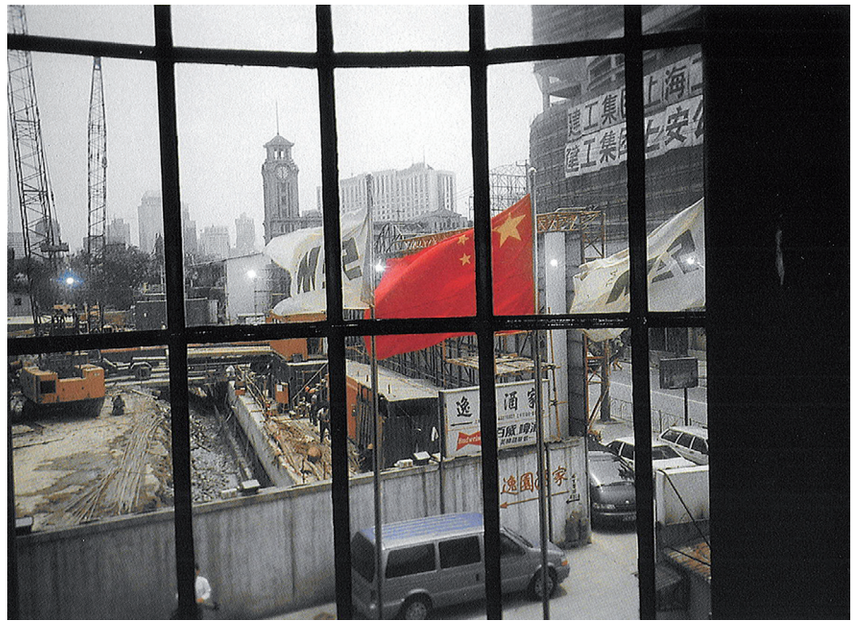


Abb. 01 (oben) und Abb. 02 (rechts):
Die zukünftige Rolle von Shanghai als pulsierende, dynamische und kosmopolitische Metropole. (aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Die Rahmenbedingungen der aktuellen Stadtentwicklung

Mit Beginn der 1990er Jahre zeichnete sich in der Stadtentwicklung Shanghais eine Wende ab, die mit der internationalen Konstellation und den wirtschaftlichen Reformschritten des Landes zusammenhing. Die allgemeinen Verhältnisse Chinas müssen daher als ein wichtiger Teil der Rahmenbedingungen des Städtebaus und der Stadtentwicklung Shanghais verstanden und anhand von fünf Aspekte berücksichtigt werden: die Vertiefung und Forcierung der Reform- und Öffnungspolitik von Deng Xiaoping, das politische System in China, die wirtschaftspolitische Dezentralisierung und zentralisierte Parteihierarchie, die politische Machtverteilung und Bodenpolitik.

Vertiefung der Reform- und Öffnungspolitik

Mit Ende der 1980er Jahre zeichnete sich mit dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Auflösung der Sowjetunion eine internationale Veränderung ab und im Zuge dessen brachen fast alle kommunistischen Regierungssysteme in Osteuropa sowie die UdSSR als föderalistischer Staatenbund zusammen. Von ähnlichen Tendenzen waren die post-kulturrevolutionäre 1980er Jahre in China geprägt, die mit einer deutliche Lockerung der rigiden Parteiherrschaft einhergingen und bei Demokratieaktivisten die Hoffnung auf weitergehende politische Veränderungen geweckt hatten. Die Schriften Wei Jingshengs und Fang Lizhis fanden bei Studenten großen Anklang und die Forderungen nach weitergehender Öffnung der Gesellschaft und Demokratie als einer – in Anspielung auf die Vier Modernisierungen – „Fünften Modernisierung" wurden auf die Straße getragen. Dieser Prozess der politischen Veränderung erfasste vor allem die studentische Demokratiebewegung in China, die sich schlussendlich 1989 in der gewaltsame Beendigung des Volksaufstandes niederschlug. Aus Angst und Ohnmacht vor dem Zusammenbruch der Autokratie wurde die Protestbewegung von den Hardlinern der KPCh militärisch (gewaltsam) niedergeschlagen und verhalf der KPCh zu noch mehr uneingeschränkter Macht in der Volksrepublik China ohne politische und gesetzliche Reformen nur ansatzweise durchzuführen bzw. umzusetzen. Seit diesem blutigen Niederschlagen der Studentenbewegung wurde China zeitweise von westlichen Staaten durch wirtschaftliche Sanktionen und Waffenembargos isoliert. Die Spitze der Partei stellte zu dieser Zeit fest, dass die politische Stabilität und Einheit Chinas unter der Führung der KPCh in erster Linie durch das Wirtschaftswachstum gesichert werden könnte. Mit der durch wirtschaftliche Entwicklung erzielten Erhöhung des Lebensstandards erhoffte sich die KPCh eine Legitimierung ihrer Alleinherrschaft.

Bereits 1990 wurde das Augenmerk der Zentralregierung auf Shanghai gerichtet, da die Metropole. aufgrund ihres hohen Bildungsniveaus der Bevölkerung, ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und Produktionskraft als die wichtigste Industriestadt in China gilt. [1] Der wirtschaftlichen Vormachtstellung Shanghais wurde jedoch in den 1980er Jahren von anderen ostasiatischen Wirtschaftszentren, wie Hongkong, Singapur und Bangkok, der Rang abgelaufen. Selbst in der Volksrepublik China galten die

„Sonderwirtschaftszonen“, wie Shenzhen in der Provinz Guangdong, in denen marktwirtschaftliche Bedingungen vorherrschten, in Bereichen des Handels und der Leichtindustrie als starke Konkurrenten. Dass Shanghai in den 1990er Jahren eine besonders dynamische Entwicklung verzeichnen konnte, ist zweifellos der Gründung der großen Wirtschaftszone in Pudong am Ostufer des Huangpu-Flusses zu verdanken. [2]

Im Juni 1990 haben das Zentralkomitee (ZK) der KPCh und der Staatsrat den „Bericht über die Erschließung Pudongs als wirtschaftliche Sonderzone“ der Shanghaier Regierung genehmigt und auf folgendes hingewiesen: Die Öffnung und Erschließung von Pudong stellt eine wichtige Strategie der weiteren Öffnungspolitik; Öffnung und Erschließung von Pudong dar und müsste gravierende Einflüsse auf die politische Stabilität und auf die wirtschaftliche Entwicklung Shanghais sowie des ganzen Landes ausüben. Im Bericht auf dem XIV. Parteitag der KPCh im Oktober 1992 hat die Zentrale die strategisch wichtige Bedeutung Shanghais im Blick auf die allgemeine chinesische Politik und ihre Entwicklung festgelegt: ...Pudong sollte als „Drachenkopf“ erschlossen und geöffnet werden, um die Entwicklung der Städte entlang des Jangtse-Flusses voranzubringen. Shanghai muss möglichst schnell zu einem internationalen Wirtschafts-, Finanz- und Handelszentrum ausgebaut werden, womit im Jangtse-Delta [3] und in den Einzugsgebieten des Jangtses ein neuer Sprung der Wirtschaft vorangetrieben werden sollte. Mit der Realisierung des Projektes Pudong durch die Stadterweiterung sowie mit der inzwischen stark forcierten Stadterneuerung erfährt Shanghai einschneidende städtebauliche Veränderungen – und diese in einer Geschwindigkeit, welche die europäische Vorstellung von Wachstum weit übertrifft. Dieses auf ökonomische Parameter titulierte Procedere bezeugt heute nicht nur den von der Reform- und Öffnungspolitik ausgelösten soziologischen (gesellschaftlichen) Wandel, sondern auch den Prozess der dadurch beschleunigten Verstädterung Chinas.



Abb. 03:
Sonderwirtschaftszone Shenzhen.
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen“. Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Das politische System

Nach der Verfassung ist der nationale Volkskongress (NVK) formal das oberste Organ der Staatsmacht und der Gesetzgebung und wird alle fünf Jahre indirekt gewählt. Einmal pro Jahr treffen sich die ca. 3000 Mitglieder zur Plenartagung und fällen zwar bedeutende allerdings bereits schon vorbereitete Entscheidungen, wie Änderung in der Verfassung und Gesetzeslage, Wahl des Staatspräsidenten, Abstimmung über den Ministerpräsidenten und anderer hochrangiger Führer etc. Der ständige Ausschuss des NVK mit ca. 150 Mitgliedern übernimmt die Arbeit des NVK während der Zeit zwischen den Plenen. Der Staatsrat [4] ist nach der Verfassung das „Exekutivorgan des NVK“ und „das oberste Organ der Staatsverwaltung“, dessen Leitung der Ministerpräsident übernimmt. Die Kandidaten für die Ministerpräsidenten werden vom Staatspräsidenten vorgeschlagen.

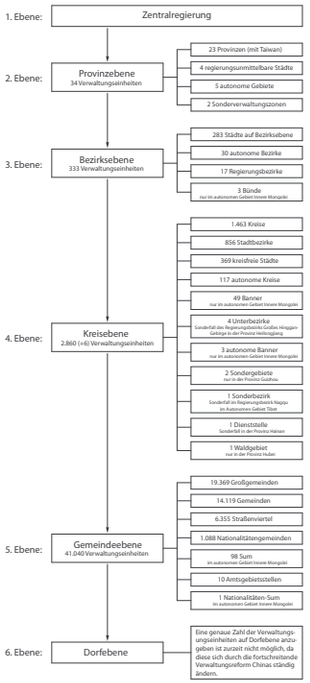


Abb. 04 (oben):

Hierachische Gliederung der Verwaltungseinheiten in der Volksrepublik China. (Quelle: Wikimedia Commons)



Abb. 05 (rechts):

Politische Verwaltungsgliederung und Gebietsstreitigkeiten der Volksrepublik Chinas. (Quelle: Wikimedia Commons)

Lokale Volkskongresse [5] aller Ebenen vertreten als lokale Organe die Staatsmacht, während lokale Volksregierungen aller Ebenen die lokalen Exekutivorgane darstellen. Diese „administrative Seite" der chinesischen Verfassung hat keine entscheidende politische Gestaltungsmacht, und obwohl in der Verfassung steht, dass „alle Macht in der Volksrepublik China dem Volk gehört", wird die tatsächliche Macht von der KPCh ausgeübt.

Die politische Ordnung der Institutionen Chinas ist von der zentralisierten sozialistischen Ein-Partei-Herrschaft gekennzeichnet. Ausgehend von der KPCh vereint diese jegliche politische Macht und Einfluss von der Zentrale bis zu den Regionen und beherrscht zudem alle Entscheidungs- und Eingriffsbefugnisse in Gesetzgebung, Justiz, Militär, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. Das wiederum verdeutlicht, dass die Verfassungs- und Staatsordnung Chinas auf der Führung der Kommunistischen Partei und somit auf Gewaltenkonzentration beruht, sodass die Parteikader auf den oben stehenden unterschiedlichen Ebenen die gesamten politischen und administrativen Führungspositionen innehaben.

Analog zu diesen Strukturen sind der Provinz- und der Stadtvolkskongress nur formal die obersten Organe bzw. die Gesetzgebungsorgane der jeweiligen administrativen Machtebenen. Die Parteiorgane und das hierarchische Kader-System der KPCh kontrollieren alle Tätigkeiten im Staat; als höchste Entscheidungs- und Führungsorgane fungieren das Zentralkomitee (ZK), das Politbüro und dessen ständiger Ausschuss der KPCh. „Die Staatsverfassung besitzt angesichts der unangefochtenen hegemonialen Stellung der KPCh nur ein begrenztes Gewicht für die Praxis der politischen Willensbildung, Konfliktbewältigung und Entscheidungsfindung." [6] Auf allen administrativen Ebenen, wie Provinz-, Stadt-, Bezirks-, Kreis-, Gemeinde- und Dorfparteikomitees, implantiert und verteilt die KPCh Führungspositionen als Regierungs- und Verwaltungsorgane, die in ihrer „Entscheidungskompetenz" grundsätzlich den Parteikomitees unterliegen. [7]

In China bilden somit die KPCh, die Zentralregierung, die regionalen Behörden, Gewalt- und Verwaltungsorgane aller Ebenen eine integrierte Institutionsstruktur. Obwohl alle Entscheidungen und politischen Maßnahmen auf unterschiedlichen administrativen Stufen durch Regierungsorgane bekannt gegeben werden, stehen ausnahmslos die Richtlinien, Grundsätze Überlegungen, Vorschläge und Prioritäten der Partei, als Funktionsmechanismus der intransparenten Lenkung und Beeinflussung, unsichtbar aber gewissermaßen doch offensichtlich dahinter.

In der Volksrepublik China erfolgt die administrative Einteilung und politische Machtverteilung
auf sechs hierarchisch gegliederten Ebenen:

- Zentrale (Nationale Führungsorgane von Partei und Staat)
- Provinzebene (Provinzen, autonome Gebiete von ethnischen Minderheiten und der Zentralregierung direkt unterstellte Städte)
- Bezirksebene (Bezirke, Bezirksstädte und autonome Bezirke)
- Kreisebene (Kreise, Kreisstädte, Sonderzonen usw.)
- Gemeindeebene (Großgemeinden, Straßenviertel usw.)
- Dörfer (Dörfer oder städtische Straßenzüge)



Abb. 06:
Nanjing-Xi-Straße, Shanghai 1997.
(aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Wirtschaftspolitische Dezentralisierung und zentralisierte Parteihierarchie

Im Zuge der Öffnungs- und Reformpolitik hat die Zentralregierung schrittweise eine dezentrale Politik in der Wirtschaft eingeleitet. Um von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft zu wechseln, wurden von der Zentralregierung in Beijing allmählich mehr Befugnisse und Macht an die lokalen Regierungen abgegeben, deren Entscheidungsmöglichkeiten sich damit deutlich vergrößerten. Dies konnte durch eine Reihe dezentraler wirtschaftspolitischer Maßnahmen ermöglicht werden, wie die Neuverteilung der Staatseinahmen, eine Steuerumverteilung, vor allem die Genehmigungsbefugnis für Bauplanung und für festgelegte Anlagevermögen, die Preisbestimmung, die Genehmigungsbefugnisse für ausländische Investitionen, Verwaltungsbefugnisse für Außenhandel und Devisen, Verwaltungsbefugnisse für dem Staat direkt untergeordnete Unternehmen usw.

Während des Dezentralisierungsprozesses übernahmen die lokalen Regierungen allmählich die Vormacht (Hauptrolle) in der lokalen Wirtschaftsentwicklung und bot durch die Neugewonnene Kompetenzverteilung starke Anreize, um mit Hilfe marktförderlicher institutioneller Konditionen für den nationalen sowie internationalen Wettbewerb unternehmerische Investitionen und Innovationen anzuziehen. Durch diese Veränderungen gewannen Konkurrenzfähigkeit, Produktivität und Profitabilität der örtlichen Wirtschaftsbranchen bei den lokalen Regierungen entscheidende Bedeutung. So trug die dezentral Wirtschaftspolitik der Zentrale einerseits wesentlich zu den lokalen Wirtschaftsentwicklungen bei, doch andererseits untergräbt sie gleichzeitig die Autorität der Partei- und Regierungszentrale. Aufgrund der geschwächten Kontrolle der Parteizentrale über die lokale Funktionärsschicht kommt es leicht zur Korruption innerhalb des lokalen Kaders – gefälschte Statistiken und manipulierte Bilanzen sind übliche und verbreitete Methoden, um die nicht erreichten Vorgaben der Zentrale zu vertuschen, sodass sich seither die Anspannung zwischen ökonomischer Dezentralisierung und zentralisierter Parteihierarchie verstärkt und erhöht.

Obwohl sich die grundlegenden Organisationsprinzipien des Parteistaates formal seit der Reformpolitik keine wesentlichen Veränderungen erfuhren, hat sich das Verhalten der politischen und gesellschaftlichen Akteure dank der Liberalisierung des Marktes doch dramatisch geändert. [8] Politiker und Wirtschaftstreibende richten sich immer stärker auf private Vorteile ein, indem die Parteikader ihre politische Macht in den umfassenden Verfügungsrechten der Wirtschaftsverwaltung gegen wirtschaftliche Vorteile von Seiten der ökonomischen Akteure eintauschen. Ihr Verhalten steht offiziell wohl unter der Kontrolle des politisch-ideologischen Parteistaats, wird aber in Wirklichkeit durch Gewinn und Profit als oberstes Ziel bestimmt. Dieser Umstand vergegenwärtigt auch die Begründung, warum China derzeitig weder dem System des „Kapitalismus" noch des „Sozialismus" zugeordnet werden kann. Während die in den westlichen Industrieländern gültigen Markt- und Rechtsordnungen im chinesischen Kontext kaum funktionieren, werden die Märkte in China ohne tatsächliche gesetzliche Rahmenbedingungen fortan



Abb. 07:

Unzählige Bewohner wurden zur Räumung ihrer Unterkünfte (Häuser) gezwungen, um neue Flächen für Bauprojekte zu lukrieren. Diese Mutter und ihr Kind allerdings widersetzen sich hartnäckig diesem unausweichlichen Trend. (aus „Building Shanghai The Story of China's Gateway". Edward Dension/Guang Yu Ren (Hsg.) Wiley Academy. Chichester, West Sussex. 2006)

liberalisiert und das als Begründung fungiert, warum die Korruption und der moralische Verfall der Parteikader in diesem gemischten System von Kapitalismus und Sozialismus besonders problematisch erscheint.

Nachdem die ökonomische Dynamik der Marktwirtschaft durch die Öffnungspolitik der KPCh ermöglicht wurde, ist ihre profitorientierte Entwicklung nicht mehr zu stoppen, sodass die Spannungen zwischen der politischen Kontrolle der KPCh und der marktwirtschaftsbedingten Öffnung immer größere Ausmaße annehmen. Deng Xiaopings Feststellung, dass die sozialistische Marktwirtschaft dem Kommunismus diene könne, dass „einige zuerst reich werden müssen, und sie dann auch den Rest des Landes zum Wohlstand führen" wurde innerhalb kürzester Zeit in Frage gestellt.

Im Jahr 2002 wurde das Parteistatut der KPCh revidiert und den neuen Verhältnissen angepasst. So dürfen jetzt auch „Fortgeschrittene aus anderen gesellschaftlichen Klassen" in die Partei eintreten, die zuvor nur der Arbeiterklasse, den Bauern und Intellektuellen vorbehalten war. Der Absatz, der die KPCh als „Vorhut der Arbeiterklasse" definierte, wurde geändert und nun als „Vorhut der chinesischen Nation" tituliert. Insofern fungiert die Partei nicht nur mehr als die Vertretung der Arbeiter und Bauern sondern der gesamten chinesischen Gesellschaft. Mittels derartiger Reformbestrebungen wollte man die Einbindung der neuen wirtschaftlichen Eliten sowie der erst aufkeimenden sozialen Ober- und Mittelschicht in das politische System ermöglichen und forcierte zunehmend die ökonomische Liberalisierung und Öffnungspolitik, indem noch weitere Restriktionen aufgehoben wurden. [9] Von nun an bot man auch ausländischen Firmen die Möglichkeit, eine Anteilsmehrheit an den 500 größten Staatsbetrieben zu erwerben, das sich bis zu „strategischen Sektoren" wie die Energieversorgung und Rohstoffförderung betreffend, ausweitete. Weiters wurden Unternehmen, die teilweise im Staatsbesitz befinden, von den Pflichten entbunden, ihren Arbeitern bestimmte soziale Leistungen wie medizinische Versorgung und Unterkünfte zur Verfügung zu stellen.

Diese Änderungen im Parteistatut zeigen die offene Zustimmung der KPCh zum Kapitalismus auf und weisen überdies deutlich auf die Spannungen zwischen marktorientierter Wirtschaftsentwicklung und dem sozialistischen Ein-Partei-System hin.

Grundverteilung und Bodenpolitik

Seit dem Einzug des Sozialismus 1949 gehören Grundstücke in China entweder dem Staat oder einem Kollektiv, zu deren Eigentum auch ländliche und vorstädtische Gebiete zählen, soweit sie nach dem Gesetz nicht dem Staat gehören. Bis zu den 1990er Jahre bekamen Unternehmen, Organisationen und Behörden vom Staat Land zugeteilt, ebenso wie das „Individuum" (Einzelperson), dem eine Wohnung mit niedriger Miete von seiner „Arbeitseinheit" – „DanWei" [10]– zur Verfügung gestellt wurde. Als Kriterien zur Wohnungsvergabe wurden der Rang in der Verwaltungshierarchie, die Berufszeit, das Alter, die Wohnmeldung, die Auszeichnungen für die Arbeit oder der Beitrag zur Arbeitseinheit usw. herangezogen. Infolgedessen besaß niemand die rechtliche Grundlage, eine eigene Wohnung zu erwerben, das schließlich mittels Verfassungsänderung im April 1988 durch den Nationalen Volkskongress revidiert wurde.

Diese Änderung von 1988 und die Vorschriften von 1990 übertrugen die Aufsicht und Kontrolle über die Landverwaltung den lokalen Regierungen, die ab diesem Zeitpunkt mit umfassenden Verfügungsrechten zur Durchführung und Durchsetzung ihrer Kompetenzen in Sachen Boden- und Landverwaltung ausgestattet waren. Die lokalen Regierungen, genauer gesagt die Verwaltungs- und Parteikader, entscheiden, wer bestimmte Grundstücke oder Gebäude zur Nutzung überlassen bekommt, wer günstige Verträge abschließen darf, wer welche Steuersätze bezahlen muss und wer politische Protektion genießt. [11] Doch die lokalen Regierungen als Verwalter und Beauftragte des staatlichen Bodens vertreten nicht unbedingt die öffentlichen Interessen bzw. das Allgemeinwohl, sondern subventionieren eher diejenigen, welche von der Bodenverpachtung unmittelbar profitieren.

Einen Prozentsatz der Überlassungsgebühr müssen die lokalen Regierungen an den Staat abliefern, der Rest des Erlöses bleibt allerdings den Lokalen selbst überlassen und schafft somit einen lukrativ relevanten Kanal (Aspekt), aus dem die lokalen Regierungen Mehreinnahmen erzielen können.

Normalerweise gab es drei Methoden, die Landnutzungsrechte mit Entgelten zu überlassen: Vereinbarung, Ausschreibung und Versteigerung. Außer der vorhin erwähnten Überlassung mit Entgelt besteht noch die Option, auf unentgeltliche Art und Weise, Landnutzungsrechte zu erwerben: die administrative Zuteilung durch den Staat. Nach den „Vorläufigen Vorschriften betreffend die Überlassung und Übertragung von Landnutzungsrechten an staatseigenem Grund in städtischen Gebieten" dürfen die unentgeltlich zugeteilten Benützungsrechte einschließlich der Verwendung (Verwertung) von Bauten und Anlagen auf dem betreffenden Grundstück durch Genehmigung der Stadt- oder Kreisregierung unter bestimmten Voraussetzungen nochmals überlassen, verpachtet (vermietet) oder verpfändet werden.

Ähnlich wie die Vereinbarungsüberlassung hat die Zuteilung der Landnutzungsrechte negative Auswirkungen, sodass die Korruption in den lokalen Regierungen ermöglicht bzw. nahezu protegiert wird.



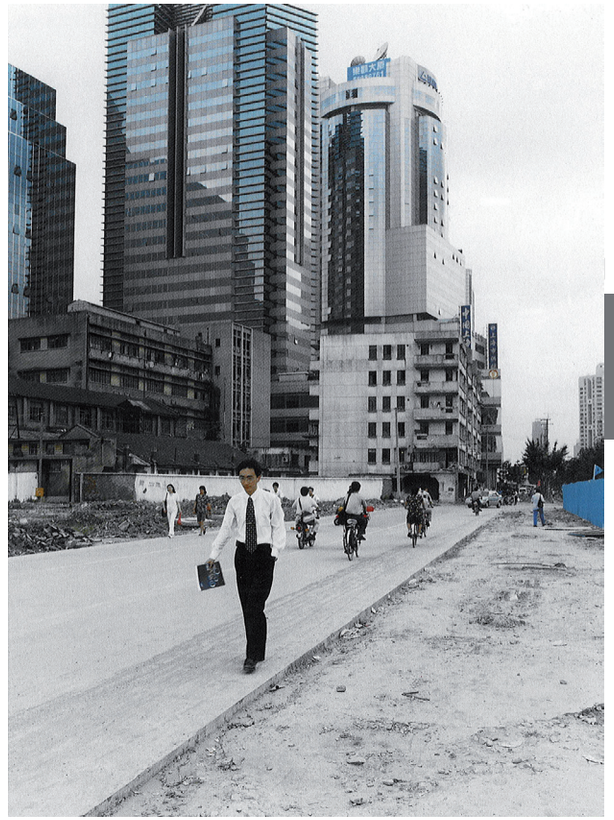


Abb. 08 und Abb. 09:
Neue Wohn- und Bürogebäude, Shanghai 1999. (aus „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Die sozialen Rahmenbedingungen in Shanghai

In diesem Zusammenhang werden die demographische Lage, die Bevölkerungsdichte in den jeweiligen Stadtbezirken, die Altersstruktur, die Beschäftigungsstruktur und die Einkommensverhältnisse erläutert.

Demographische Lage

Die Unterteilung der Gesamtbevölkerung von Shanghai erfolgt in zwei Kategorien. In der ersten Rubrik werden die registrierten Dauereinwohner erfasst, die nach dem chinesisch polizeilichen Meldesystem eine dauerhafte Wohnerlaubnis – eine „Hukou" in Shanghai besitzen. Zur zweiten Kategorie zählen alle Einwohner ohne dauerhafte Wohnerlaubnis. Diese Unterteilung basiert auf dem Stadt-Land-Dualsystem in China, das streng nach ländlicher oder städtischer Wohnerlaubnis unterscheidet. Da jede chinesische Stadt Vororte bzw. ein Umland mit ländlichen Arbeitern aufweist, gibt es in der Stadt auch Einwohner mit ländlicher Wohnmeldung. Nur Bewohner mit einer Wohnmeldung in Shanghai werden offiziell als Shanghaier Bürger tituliert und genießen volle Rechte in den Bereichen der Sozial- und Krankenversicherung, des Schulbesuches der Kinder und diversen Zuschüssen.

Der große Teil der ländlichen Bevölkerung lebt allerdings in den Vorstädten der Metropole, wo sie nur zum geringen Teil landwirtschaftlichen Tätigkeiten nachgehen, sondern meistens in Fabriken oder anderen Unternehmen eine Beschäftigung finden. Für sie scheint es schier unmöglich, eine städtische Wohnmeldung zu erhalten. Solange diese Menschen nur die ländliche Wohnmeldung besitzen, können sie nicht das Bürgerrecht und die Privilegien der Städter beanspruchen, auch wenn sie schon seit langem nicht mehr als Bauern erwerbstätig sind. Trotzdem genießen sie eine besser Stellung als die Wanderarbeiter in Shanghai, die weder die ländliche noch die städtische Shanghaier Wohnerlaubnis besitzen.

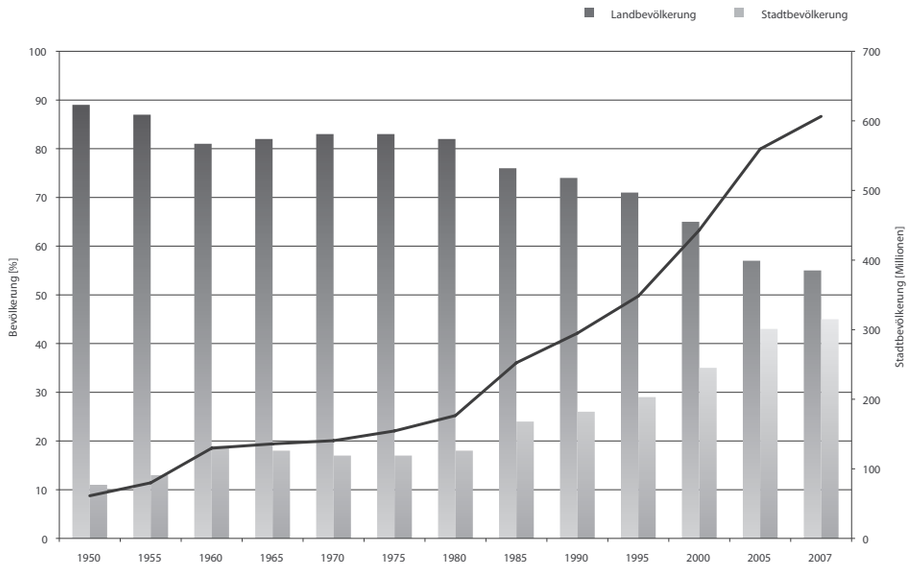


Abb. 10:
Bevölkerungsentwicklung Stadt-Land.
(Quelle: „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.)
Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

Nichtsdestotrotz benötigt die Stadt Shanghai in ihrer Stadtentwicklung zudem zahlreiche hoch qualifizierte Arbeitskräfte - um solche Menschen aus allen Gebieten des Landes anzuziehen gewährte ihnen die Stadt eine Reihe von Anreizen und Vergünstigungen, wie z.B. die nichtländliche Wohnmeldung in Shanghai. Studierende an den Shanghaier Hochschulen mit herausragendem Notendurchschnitt stellen eine potentielle Zielgruppe dar, wobei in jener Beschäftigungsgruppe jedoch eine sehr große Konkurrenz besteht (existiert), von denen nur wenige den Status des Shanghai-Bürgers bekommen (erhalten).

Das Spektrum der Einwohner ohne dauerhafte Wohnerlaubnis geht vom Wanderarbeiter bis zum hoch qualifizierten und gut verdienenden Angestellten aus anderen Städten. Der Begriff „Wanderarbeiter" bezieht sich auf Einwohner mit ländlicher Wohnmeldung, die während des Verstädterungsprozesses in die Stadt kommen und nach temporären Jobs suchen. Nach ihrer Wohnerlaubnis haben sie nur einen ländlichen Status,

ungeachtet welcher Beschäftigung sie auch nachgehe und werden daher immer anders behandelt als Bewohner mit einer Shanghai-„Hukou“. Nach den Gesetzen muss sich jeder Wanderarbeiter bei der Polizei melden, um eine temporäre Wohnerlaubnis zu bekommen, wofür von Seiten der Stadt Gebühren erhoben werden. Im Juni 2003 wurde die Verordnung, mit der Wanderarbeiter ohne temporäre Wohnerlaubnis zwangsweise in ihre Heimat zurückgeschickt werden mussten, gestrichen. Die Wanderarbeiter bilden somit einen großen Teil der zweiten Kategorie, weil die gut verdienenden, hochqualifizierten Angestellten viel einfacher eine nichtländliche Wohnmeldung erwerben können, als jene teils unqualifizierte Arbeitskräfte, denen sich kaum die Chance bietet, eine temporäre Aufenthaltsbewilligung zu bekommen. Dadurch ist Shanghai trotz der Überbevölkerung und Armut im Vergleich zu anderen ähnlich großen Städten der Dritten Welt vor Zerfall und Elend bewahrt worden. Als Folge des strengen polizeilichen Meldesystems steigt die Zahl der registrierten Dauereinwohner in Shanghai nicht sonderlich schnell, wogegen die Gesamtbevölkerung jedoch einen deutlich Zuwachs erfahren hat. Seit Ende der 1970er Jahre verzeichnet die Demografie einen steten Zuwachs. [12] Durch die Verabschiedung eines Familienplanungsgesetzes wurde 1980 die Ein-Kind-Politik zum Staatsziel, und mit radikalen Umsetzungsmaßnahmen konnte der chinesische Bevölkerungswachstum gebremst werden. [13] Obwohl Shanghai als einzige Provinzeinheit in Bezug auf das natürliche Bevölkerungswachstum seit 1993 ein Minuswachstum erreicht [14], erfuhr die registrierte Einwohnerzahl Shanghais einen Anstieg von elf Millionen Menschen im Jahre 1978 auf etwa 14,5 Millionen im Jahre 2000. [15] Dazu halten sich noch etwa drei Millionen Zuwanderer aufgrund des Wirtschaftsaufschwungs in den vergangenen Jahrzehnten in Shanghai auf, sodass die rapide Zunahme der Bevölkerung in Shanghai demnach hauptsächlich auf den Zustrom der Wanderarbeiter zurückgeführt werden kann. [16] Die gesamte Bevölkerung Shanghais lässt sich allerdings nur bedingt feststellen, weil die Zahl der Zuwanderer andauernd (stetig) steigt und nicht jede Person ihrer Meldepflicht nachkommt, dass somit höchst unterschiedliche Einwohnerzahlen, die sich von 14 bis 20 Millionen Bewohnern bewegen, existieren. Dies entspricht einer Wachstumstendenz, die charakteristisch für Schwellenländer ist, in denen sich die massive Zuwanderung der Landbevölkerung auf die „Stadtperipherie“ konzentriert,

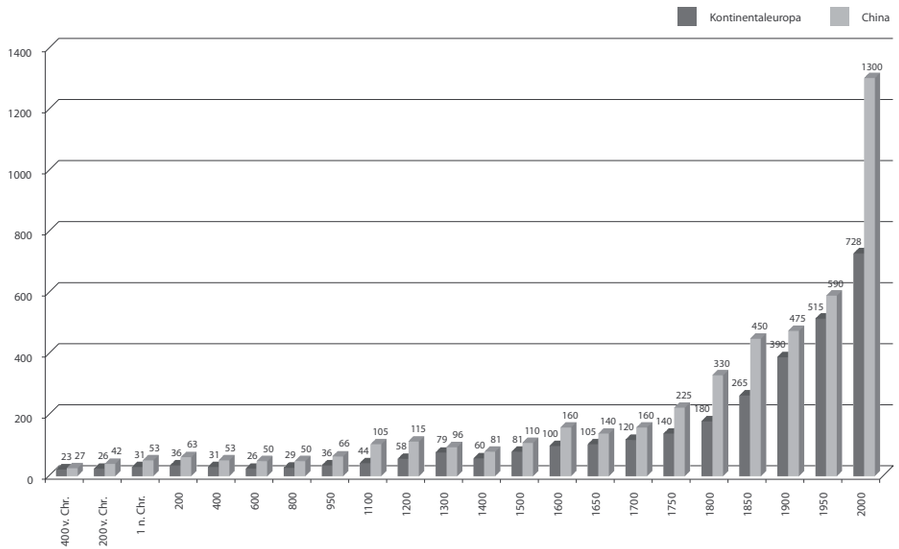


Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung Kontinentaleuropa-China. (Quelle: „Peking, Shanghai, Shenzhen“. Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)

wo Notsiedlungen ohne die notwendige Infrastruktur emporschießen. Die Expandierung der dichtbebauten Kernstadt erfolgte so sprunghaft, dass ihre Fläche sich innerhalb von zehn Jahren fast verdoppelte [17] und auf Grund von weiteren Eingemeindungen lag die Größe des Territoriums von Shanghai Ende der 1980er Jahre bereits schon bei ca. 6340 km^2. Die Stadtgebiete nahmen davon 240 km^2 ein und erst mit der Erschließung der Wirtschaftszone Pudong im Jahre 1990 sind die städtischen Bezirke noch um etwa 500 km^2 vergrößert worden. [18]

Dennoch blieb Shanghai mit seinen mehreren Millionen Menschen stets stark überbevölkert. In den 1990er Jahren drängten sich mehr als 60 % aller Einwohner Groß-Shanghais auf nur 4 % seiner Fläche, das heißt etwa acht Millionen Menschen bevölkerten die zum Bersten volle Innenstadt. [19]



Abb. 12:
Qiu-Jiang-Straße, Shanghai 2009.

Bevölkerungsdichte und akute Wohnungsnot

Neben der rapide zunehmenden Einwohnerzahl trägt die bereits oben angesprochene extrem unregelmäßige Bevölkerungsverteilung auf den vorhandenen Flächen zu den engen und kohärenten Verhältnissen bei. Dieser stetige Bevölkerungszuwachs verursachte zudem eine akute Wohnungsnot, unter der Shanghai wie kaum eine andere Großstadt in China zu leiden hatte. Um die Problematik zu entschärfen, wurden vorhandene Wohnungen von mehreren Familien belegt und Grundstücke verdichtet. In der Tat bedeutete dies eine rücksichtlose Überbelegung und –bebauung der vorhandenen Wohnstrukturen, indem Villen, Apartmenthäuser und „Neu-Lilong"-Häuser aufgrund ihrer geringen Bewohnerdichte total überbelegt wurden. So hatte ein Apartmenthaus beispielsweise ursprünglich plangemäß nur 30 Wohneinheiten, wogegen in den 1990er Jahren bis zu 118 Familien, insgesamt 389 Personen, jene innerstädtischen Wohnquartiere bewohnten (behausten). Schon Ende der 1970er Jahre galten in Shanghai 10 % der gesamten Wohnbestände als Elendsgebiet. Erst seit 1982, als die Regierung mit nicht weniger als ein Viertel der staatlichen Investitionen den Wohnungsbau subventionierte, besserte sich die Wohnsituation minimal. Die Wohnfläche pro Einwohner stieg in Shanghai z.B. von 4,4 m^2 im Jahre 1980 bzw. 5,4 m^2 im Jahre 1987 auf 6,9 m^2 im Jahre 1992 an und erreichte im Jahre 2000 durchschnittlich 10 m^2. [20]

Die Innenstadt konzentrieren sich nach offiziellen Angaben 9,1 Millionen Einwohner auf 680 km^2, das einer Bevölkerungsdichte von 13.300 Einw./ km^2 entspricht. In Kerngebieten der inneren Stadt gehen die Schätzungen auf bis zu 48.000 Einw./ km^2. Im Vergleich zu den Innenstädten westlicher Metropolen wie New York (20.000 Einw./ km^2), Tokio (14.000 Einw./ km^2) und Paris (20.000 Einw./ km^2) ist Shanghai wesentlich dichter bewohnt. Die Vorstädte, die eine Entfernung von 30 bis 40 km zur Innenstadt haben und deren Fläche neun Zehntel der gesamten Stadtfläche ausmachen, weisen jedoch viel dünnere Besiedelung auf (1.100 Einw./ km^2). Obwohl die städtebauliche Richtlinien seit 1949 durch die Dezentralisierungspolitik versuchten Einwohner aus der Innenstadt in die Vorstädte zu ziehen, strömten in Folge der Verstädterung und Wirtschaftsentwicklung noch mehr Menschen aus den Vorstädten und anderen Teilen Chinas in die innere Stadt Shanghais. Dadurch wurde die Stadt nicht nur noch dichter bevölkert, sondern nahm auch in ihrer Ausdehnung exponentiell zu. Die Vergrößerung der Innenstadt vom inneren - bis zum äußeren Autobahnring verdeutlicht diese Tendenz auf signifikante Art und Weise. In Shanghai zeigt sich verstärkt das Phänomen, das auch für die anderen schnell wachsenden Großstädten Chinas gilt: eine unaufhaltsame, anhaltende Stadtexpansion mit hoher Bevölkerungsdichte. Die Tendenz wurde in den 1990er Jahren noch gravierender und bis dato zeichnet in der Bevölkerungsverteilung der Stadt keine Disengagement (Entspannung) der hohen Verdichtung ab.



Abb. 13:
Die langjährige Vernachlässigung des Wohnungsbaus führte vielerorts zu teils prekären Wohnverhältnissen in Shanghai 2009.

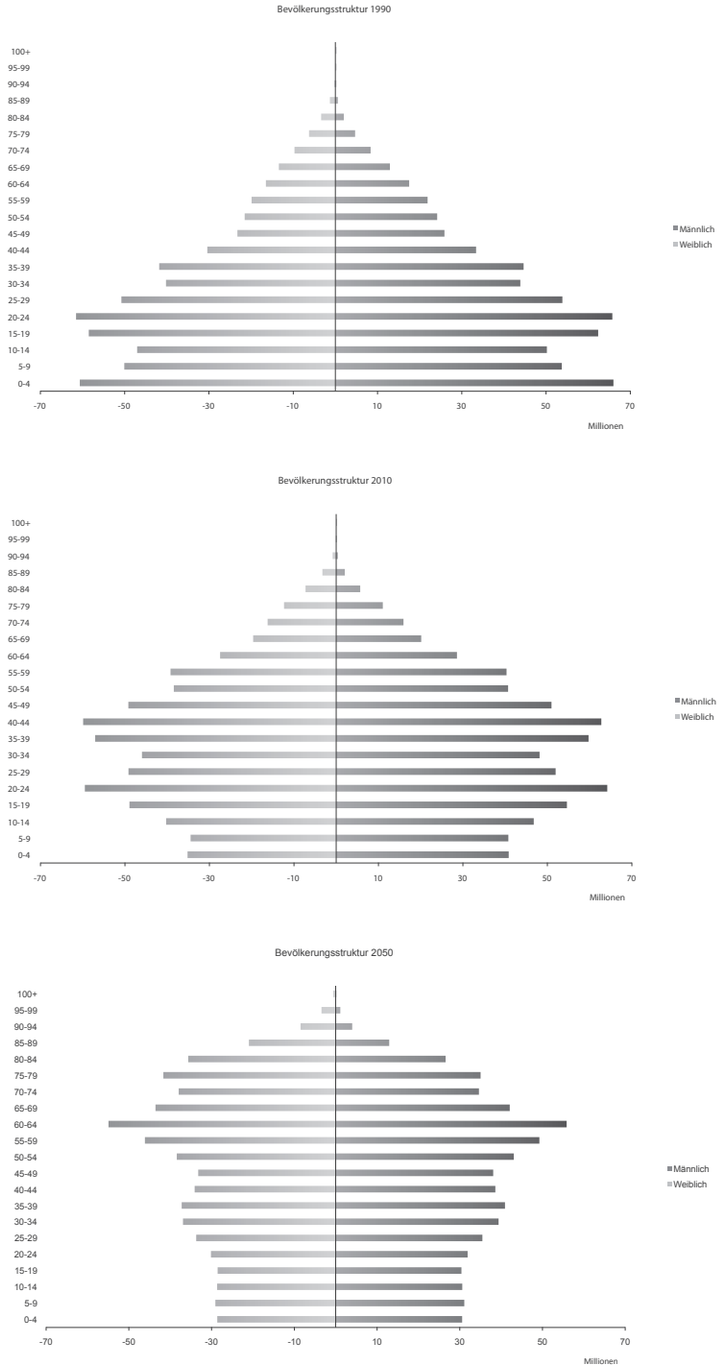




Abb. 14:

Bei berufstätigen Eltern übernehmen oft die Großeltern die Erziehung ihrer Enkelkinder. Shanghai 2009.

Altersstruktur

Wie schon vorhin erwähnt, zählt Shanghai zu jenen vereinzelten chinesischen Städten, deren natürliche Zuwachsrate seit 1989 eine rückläufig Tendenz zeigt. Betrug die Geburtenrate in den 1980er Jahren noch 12,5 %, so liegt sie heute bei deutlich unter 5 %. Seit Mitte der 1990er Jahre hat auch die Sterbequote zum ersten Mal die Geburtenrate überschritten, so dass sich die natürliche Zuwachsrate seitdem negativ darstellt. Bei den registrierten Dauereinwohnern der Stadt kann das Problem der Überalterung nicht mehr übersehen bzw. ignoriert werden. Da aber jährlich Zehntausende von Zuwanderern nach Shanghai ziehen, hat sich das Problem noch nicht zugespitzt. Die Abnahme der Geburtenrate (und damit das Defizit in der natürlichen Zuwachsrate) spiegelt den Wandel in der Lebenseinstellung und der Lebensweise wider, die sich allmählich dem Westen anzugleichen beginnen. Die modernen Arbeits- und Lebensweisen verändern die traditionelle chinesische Familienstruktur immens, sodass der Karriereerfolg sowohl bei Männern als auch bei Frauen immer mehr an Bedeutung gewinnt. Der schnelle Rhythmus der Arbeit und die gestiegenen persönlichen Ansprüche im Privatleben fordern höhere Ansprüche an Qualifikation, Zeit, Kosten und Energie, was dazu führt, dass bei jüngere Menschen der Kindwunsch nicht mehr oberste Priorität einnimmt wie noch bei deren Elterngeneration. Wie das moderne Leben die westliche Familienstruktur verändert hat, vollzieht es sich in gleicher Weise heute auch in Shanghai, jedoch mit enormer Geschwindigkeit.

Abb. 15, Abb. 16 und Abb. 17:

Entwicklung der Altersstruktur in Shanghai 1990, 2010 und 2050. (Quelle: „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996)



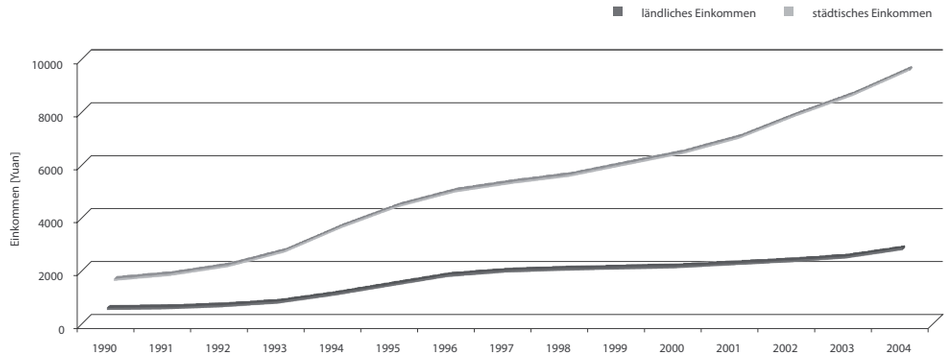


Abb. 18 (oben):
„Waidiren" - Chinas Wanderarbeiter, Shanghai 2009

Abb. 19 (rechts).
Enwicklung der städtischen - und ländlichen Einkommensverhältnisse. (Quelle: „Peking, Shanghai, Shenzhen". Kai Vöckler (Hsg.) Campus-Verlag. Frankfurt. 1996).

Einkommensverhältnisse und Beschäftigungsstruktur

In Shanghai wächst der Anteil der im Tertiärsektor Beschäftigteten nahezu exponentiell an. Er liegt bei 60% und steigt jährlich, während sich der Anteil im Primär- und Sekundärsektor jeweils auf 10% und 30% reduzierte. Um 2003 arbeitete noch fast die Hälfte der Berufstätigen in den staatseigenen Einheiten oder in den „Kollektiveinheiten" [21], wogegen der Anteil jener, die bei privaten Unternehmen Beschäftigung suchen, in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zunahm. Die Berufstätigen in staatlichen Einheiten verdienen zudem deutlich weniger als jene in privaten Unternehmen. Ein ähnlicher Kontrast zeigt sich auch im Vergleich der Jahreseinkommen zwischen schlecht und gut verdienenden Familien, wobei sich diese Divergenz bzw. Diskrepanz seit Mitte der 1990er Jahre noch deutlicher verstärkt hat. Die niedrigen Einkommen nehmen seither sogar ab, während die höchsten Einkommen in derselben Zeit weiter anstiegen. Dieser Umstand wiederum verdeutlicht, dass sich die Schere zwischen den gut und den schlecht Verdienenden immer weiter öffnet.

Hier muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass Statistiken über Beschäftigungsstrukturen und Einkommensverhältnisse die Wanderarbeiter nicht berücksichtigen. Wie bereits erwähnt, bilden diese Arbeitskräfte einen erheblichen Anteil der „produzierenden" Bevölkerung, die für wenig qualifizierte Tätigkeiten in Anspruch genommen werden. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass erheblich mehr Menschen im Primär- und Sekundärsektor Beschäftigung finden, als es statistische Quellen ausdrücken bzw. aufzeigen und diese (jene) die Bevölkerungsschicht mit den niedrigsten Einkommen darstellen.

Vorzeigeprojekt „Pudong-Areal"

Seit Einführung der bereits im Vorfeld erwähnten Reformpolitik sanierte die Zentralregierung die stagnierende chinesische Wirtschaft in rasantem Tempo, sodass auch Shanghai in den 1990er Jahren eine besonders dynamische Entwicklung verzeichnen konnte. Mit der Realisierung des am Ostufer des Huangpu-Flusses situierten Projektes „Pudong" durch die Stadterweiterung sowie mit der inzwischen omnipräsenten Stadterneuerung erfährt Shanghai einschneidende städtebauliche Veränderungen, die in ihrer Dimension und Dynamik die europäische Vorstellung von Wachstum weit übertreffen.





Abb. 20 und Abb. 21:

Pudong International Airport, Shanghai 2005 (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

Um den Anschluss an die rasante Wirtschaftsgenese in den südlichen „Sonderwirtschaftszonen" zu gewährleisten, wurde von der Zentralregierung im April 1990 die Entscheidung getroffen, in Shanghai eine formidable wirtschaftliche Zone mit Sonderrechten, wie weitgehender Steuerfreiheit, zu erschließen. [22] In Pudong entsteht eine neuartige (nagelneue) Stadt der Superlative, die chinesische Variante der Gleichzeitigkeit von Kapitalismus und Planwirtschaft. Das vernachlässigte östliche Flussufer und das dreieckförmige Gebiet von Pudong (Pudong New Area) umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 520 km^2, ca. 8,2 % der Stadtfläche von Shanghai. Bisher befanden sich dort nur traditionelle chinesische Wohnviertel, veralterte Industrieanlagen bzw. –brachen und deren Arbeiterwohnquartiere, die Mitte des letzten Jahrhunderts als heruntergekommene „Slum-Wohnungen" eingestuft wurden, mit einer Bevölkerungszahl von 1,1 Millionen. [23]

Die Planung und Realisierung von Pudong umfasst eine Zeitspanne von 40 Jahren, die sich in drei Phasen (1990-1995, 1996-2000, 2000-2030) distribuiert. In der Initialphase ging es vor allem um die Bereitstellung einer grundlegenden funktionsfähigen Infrastruktur, wie Straßen, Brücken und Energiekapazitäten. In diesem Zeitraum ist die Nanpu Brücke (südliche Querung des Huangpu), die Yangpu Brücke (nördliche Querung), die innere Ringstraße als geschlossene Kreisverbindung zwischen Puxi und Pudong, die Yanggao Straße als Nord-Süd Verbindung der drei Schlüsselzonen Lujiazui-Huamu, Waigaoqiao und Jingqiao gebaut und mit der Errichtung von Gas- und Wasserwerken, Schulen, Krankhäusern sowie modernen Wohnungen begonnen worden. Die zweite Phase, eng an die Umsetzung des neunten Fünfjahresplanes (1996-2000) gekoppelt, setzte die infrastrukturellen Erneuerungsbestrebungen wie den internationalen Flughafen (Pudong International Airport)und die Transrapidstrecke „Maglev" fort, um damit die Basis für eine weitgreifende wirtschaftliche Entwicklung herzustellen (zu ermöglichen).

Die Pudong-Wirtschaftszone deckt funktional das ganze Spektrum der wirtschaftlichen Aktivitäten des „alten" Shanghai ab, nun aber mit einer Fokussierung auf Dienstleistungen und Außenhandel, das infolgedessen eine Aufteilung des Areals von Pudong in verschiedene Planungszonen bewirkte.

- Die Jingqiao/Qingningsi Export-Produktionszone (19 km^2) wird durch die Jinqiao-Straße in zwei Subzonen aufgeteilt, die im Osten Industriegebiete und im westlichen Bereich Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Wohngebiete vorsehen. Im Industriesektor sollen Maschinenbau, Feinelektronik, Textil- und Lebensmittelverarbeitung, Leichtindustrie sowie biopharmazeutische Industrien – Gewerbebereiche mit hoher ökonomischer Effizienz, Marktorientierung und hoher Exportrate – angesiedelt werden.
- Die Waigaoquiao/Gaoqiao Freihandelszone (62 km^2) liegt ca. 20 km vom Stadtzentrum entfernt im nordöstlichen Bereich Pudongs. In der Zone, die sich in Areale für Hafen, Lagerung, Verarbeitung, Verwaltung und Wohnen unterteilt, sind inzwischen Infrastrukturvorleistungen erstellt und internationale Kommunikationsstandards bereitgestellt worden. Der Hafen Gaoqiao am Yangzi, eine Zollfreihandelszone, ein Dienstleistungszentrum sowie eine Weiterverarbeitungszone für den Export, Lagerungsareale,



Abb. 22:
Pudong New Area, Shanghai 2009.

gute Transport- und Finanzierungsmöglichkeiten machen die Zone für die Exportindustrie besonders attraktiv.

- Die Beicai/Zhangjiang Zone (17 km²), im Zentrum von Pudong, soll sich in den Augen der ehrgeizigen Planer zu einer Art Silicon Valley herausbilden. Mit der Ansiedlung von Hochtechnologieindustrien in den Bereiche Mikroelektronik, Luft- und Raumfahrtindustrie, Optik, Energie und Umweltschutz sowie Biomedizin und Pharmazeutik soll zudem auch die Nähe zu Shanghais Forschungseinrichtungen und Universitäten zur Umsetzung neuester Forschungsergebnisse genutzt werden.
- Die Zhoujiadu/Liulu Industriezone umfasst ca. 34 km² und wird für die Ansiedlung von „fortschrittlichen Industriebetrieben mit Entwicklungschancen" adaptiert, wobei ein Großteil des Areals zu Wohnzwecken genutzt werden soll. Dem Entwicklungsprozess dieses Bereiches wird allerdings eine geringere Priorität gegenüber den anderen Zonen eingeräumt.
- Das Gebiet der Huxai Culture & Tourism Zone (20 km²) liegt im Südosten Pudongs in der Nähe des neuen Flughafens, wo vor allem Einrichtungen zur touristischen oder Freizeitnutzung mit Bezug zum Wasser sowie neue Wohnsiedlungen angesiedelt werden sollen.
- Das Kernstück des Aufschwungs von Pudong stellt das Gebiet Lujiazui/Huamu dar (ca. 28 km², zum Vergleich: Londoner Docklands 22 km², Bezirk Manhattan 58,5 km²), für dessen erste Bauabschnitte und Errichtung von Hochhauskomplexen fast eine halbe Million Menschen umgesiedelt werden mussten. [24]

Bereits Mitte der 1980er Jahre fasste die Stadtregierung den Gedanken, die dreiecksartige Landzunge zwischen dem Huangpu-Fluss und der Einmündung des Suzhou Creek als neues Zentrum von Pudong Lujiazui in die zukünftige Stadtplanung mit einzubeziehen. Städtebauliches Grundkonzept war zunächst eine Art Verlängerung der West-Ost Achse, anknüpfend an das historische Zentrum über den Huangpu hinaus, auf der nun der Shanghai Central Business Districht für das 21. Jahrhundert entsteht. Zwischen 1979 und 1984 konzipierten Planer des Shanghai Urban Planning and Design Institute erste Vorschläge für eine Bebauung von Lujiazui, die nach den städtebaulichen-funktionalen Zoneneinteilungsprinzipien fünf Planungsgebiete vorsahen: Finanzzentrum, Industriegebiet, Freihandelszone, Hochtechnologiezonen und Hafen.



Abb. 23:
International Exhibitation Center, Shanghai 2005. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

Pudong ist als andere bzw. neue Hälfte Shanghais konzipiert, und dem Projekt liegt die Idee einer Art Verdoppelung der Metropole zugrunde, indem es ein Pendant zu dem gegenüberliegenden frühen Englischen Settlement bildet. Das Gebiet mit einer Ausdehnung von 9,06 km^2 wird von einem inneren Autobahnring umschlossen und durch zwei Brücken über den Huanpu-Fluss und mehreren Tunnels mit dem Stadtteil Puxi, jenseits von Pudong, verbunden. [25] Ein Blick auf den Pudong-Distrikt macht Parallelen zwischen dem gegenwärtigen Geschehen und der teils Mitte des 20. Jahrhunderts durchgeführten Modernisierung deutlich. [26] Nicht nur von einer speziellen geografischen Warte aus knüpft die Stadterweiterung an ihren „Groß-Shanghai" Plan an, vielmehr symbolisiert Pudong den Entwicklungsschwerpunkt und die initiierten Reformpolitik der gesamten Sonderhandelszone. Die propagierte Modernisierung findet ihren Niederschlag einmal mehr in der Konzeption eines neuen Hafens im Bereich Waigaoqio sowie eines internationalen Flughafens, der sich als neuzeitliches Äquivalent zum Hauptbahnhof von Jiangwan weit östlich des Huangpu befindet. Die Kernpunkte der damaligen wie gegenwärtigen Entwicklungsstrategien ähneln einander, wenn man vor allem den Bau eines neuen Wohn-, Arbeits- und Lebenszentrum für eine halbe Million Einwohner in Lujiazui, die Umgestaltung der zentralen Uferzone am Huangpu zwischen Yangpu- und der Nangpu-Brücke und den weitgreifenden Infrastrukturinvestitionen einbezieht. Das nationale Selbstbewusstsein und der Wille zum Wiederaufstieg in die Reihe der führenden Nationen der Welt finden in der Gigantomanie und baulicher Monumentalität ihren Ausdruck, dies nicht nur in der Stadtlandschaft auf der östlichen Seite des Huanpu-Flusses, sondern auch auf der gegenüberliegenden.



Abb. 24:
Neue Skyline im Distrikt Pudong. Shanghai 2007.



Abb. 25:
Im Vordergrund der Jin-Mao-Tower, im Hintergrund das noch im Bau befindliche Shanghai World Financial Center
Shanghai 2007.

Literatur:

[1] Vgl. Vöckler, Kai / Luckow, Dirk (Hg.): Peking, Shanghai, Shenzhen – Städte des 21. Jahrhunderts. Frankfurt am Main / New York 2000. S. 15 und 311 ff.

[2] In den 1980er Jahren versuchte Shanghai durch Erschließung kleiner wirtschaftlicher Zonen am Rand der Vorstädte, ausländisches Investitionskapital in die Bereiche Verarbeitungsindustrie, Hochtechnologie und Fremdenverkehr zu ziehen. Vgl. Sun, Ping (Hg.): Shang hai cheng shi gui hua zi (Chronik zur Stadtentwicklung Shanghais) Shanghai 1999. S. 429 ff.

[3] Die Jangtse Deltaregion umfasst eine Fläche von ca. 10.100 km^2, die von rund 70 Millionen Menschen bewohnt wird. Zu den wichtigsten Städten im Jangtse-Delta gehören Shanghai, Suzhou, Wuxi, Zhangzhou, Zhenjiang, Nanjing, Yangzhou, Taizhou, Nantong, Hangzhou, Ningbo, Jiaxing, Huzhou, Shaoxing, Zhoushan.

[4] Bezeichnung für die chinesische Zentrale Volksregierung, kurz: Zentralregierung

[5] Jede Ebene, wie Provinzen, Städte, Kreise und Dörfer, stellen ihren eigenen Volkskongress. Die Delegierten der Provinz- und Stadtvolkskongresse werden von den Volkskongressen der nächst unteren Ebene gewählt. Die Abgeordneten auf Kreis- und Dorfebene werden nach dem Wahlgesetz Chinas direkt gewählt.

[6] Heilmann, Sebastian: Das politische System der Volksrepublik China. Wiesbaden 2002. S. 79

[7] Ebd. S. 88

[8] Ebd. S. 174

[9] Ebd. S. 275

[10] Der chinesische Name für „Einheit" lautet „danwei" (wörtlich: „Grundeinheit"), in der sich jeder Chinese in irgendeiner Form wiederfindet. Sie symbolisiert die allumfassende Organisationsform seines Alltags, die Nachbarschaft, in und mit der zu leben er gehalten ist. Zugleich verkörpert sie auch die unterste Stufe der staatlichen Verwaltung, die „Graswurzel"-Organisation in den Städten der Volksrepublik China. Vgl. Kaltenbrunner, Robert: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Berlin 1993. S. 237

[11] Vgl. Sebastian Heilmann: a.a.O. S.176-177.

[12] Ein Grund war die Rückkehr von Millionen „gebildeter Jugendlicher", die Ende der 1960er Jahre zwangweise auf das Land umgesiedelt worden waren.

[13] Vgl. Herrmann-Pillath, Carsten / Lackner, Michael (Hg.): Länderbericht China – Politik, Wirtschaft und Gesellschaft im chinesischen Kulturraum. Bonn 2000. S. 362 ff.

[14] 1994 betrug die natürliche Zuwachsrate minus 1,2 Promille im Gegensatz zum nationalen, positiven Durchschnitt von 11,21 Promille. Vgl. Staiger, Brunhild: Shanghai – das Tor zur Welt. Hamburg 1996. S. 46

[15] Vgl. Vöckler / Luckow. a.a.O. S. 15

[16] Vgl. Tang, Zi Lai: Wanderarbeiter in Shanghai. In: Stadtbauwelt 142. Berlin 1999. S. 1354

[17] Vgl. Kaltenbrunner, Robert: Planung für ein neues Selbstbewusstsein – der konzeptionelle Umbau Shanghais zur modernen Großstadtgemeinde 1927-1992. In: Archiv für Kommunalwissenschaften. Jg. 33. Heft 1. Stuttgart 1994. S. 140

[18] 1998 wurden die Kreise Jinshan sowie Songjiang aufgelöst und zu Stadtbezirken umgewandelt. Dadurch wurde das städtische Territorium Shanghais um 1191 km^{2}erweitert. Durch Verleihung des städtischen Status erhielten die dortigen Einwohner eine Vielzahl von Privilegien, wie z.B. die Arbeitserlaubnis in Shanghai, so dass diese Gebiete sowohl für die Umsiedlung aus der Innenstadt als auch für Immobilieninvestitionen an Attraktivität gewannen.

[19] In der ländlichen Umgebung Shanghais betrug die durchschnittliche Bevölkerungsdichte nur 800 Personen pro km^2.

[20] Vgl. Weggel, Oskar: China. München 1994. S. 152

[21] Der Begriff „Kollektiveinheiten" (Abkürzung von „Unternehmen in der kollektiven Wirtschaftsform") betrifft eine sozialistische Wirtschaftsform, in der das Eigentum, sei es eine Fabrik, Schule usw., einem Kollektiv gehört. „Kollektiveinheiten", nach den „Vorschriften für Kollektivunternehmen der Volksrepublik China, beziehen sich auf „die Arbeitseinheiten, deren Eigentum ihren Arbeitenden kollektiv gehört, in denen die Arbeitenden gemeinsam produzieren und durch ihre Arbeitsleistung entsprechend entlohnt werden."

[22] Die Vorstellung, Pudong zu erschließen, darf nicht als Novum verstanden werden. Bereits 1921 erklärte der erste Präsident der Republik China, Sun Yatsen, seine Idee für die Ausdehnung des Hafens auf Pudong, um den „internationalen Wiederaufbau" zu forcieren. Diese Leitmotive dienten auch als Vorlage für die „Groß-Shanghai"-Planung im Jahre 1929. In der zwischen 1946 und 1949 aufgenommenen Stadtplanung wurde das Gebiet Pudong jedoch als Grüngürtel und Landwirtschaftszone zur Gemüseversorgung der Stadt vorgesehen. Vgl. Biswas, Remesh Kumar: Pudong: Faksimile einer originalen Raubkopie. In: Bauwelt. Heft 24. Berlin 1999. S. 1357 ff

[23] Ebd. S. 1356

[24] Vgl. Binns, T.: Shanghai's Pudong Development Project. In: Geography. Journal of the Geographical Association. Band 76. 1991. S. 363

[25] Die Nanpu- und Yangpu-Brücke sind 1992 und 1993 fertig gestellt worden. Weitere Verbindungen zwischen beiden Stadtteilen werden durch die traditionellen Fähren und die Straßentunnel, später (1997) durch eine U-Bahnlinie gewährleistet. Vgl. Sun, Ping: a.a.O. S. 119, 121 und 168

[26] Vgl. Kaltenbrunner, Robert: a.a.O. S. 148

STADTPLANUNGSPOLITIK
SHANGHAI

Modernisierungsprozesse im Zeitraffertempo





Abb. 01 :
Unter dem Huangpu Fluss verlaufende Infrastrukturprojekte wie der Dalian-, Yan'an- und Fuxing Straßentunnel verbinden Pudong New Area mit den gegenüberliegenden Bezirken von Shanghai. Shanghai 2009.

Stadtplanungspolitik

Im folgenden Abschnitt werden unter Beachtung der allgemeinen chinesischen Rahmenbedingungen die Instrumentarien des Städtebaus und der Stadtplanung Shanghais erläutert. Selbstverständlich gelten die Darstellungen im Blick auf die „Landesebene China" auch für Shanghai, jedoch in der Darstellung der spezifischen Ausführung und Umsetzung werden die signifikanten Bereiche von Shanghai deutlicher hervorgehoben.

Gesetzliche Grundlagen

Im Dezember 1989 wurde das „Gesetz für Stadtplanung der Volksrepublik China" von der Zentralregierung erlassen, das schon am 1. April 1990 in Kraft trat. Fünf Jahre später erließ der Shanghaier Volkskongress unter den Rahmenbedingungen der Staatsregierung die „Vorschrift für die Stadtplanung der Stadt Shanghai". Diese beiden gesetzlichen Grundlagen stellen die Basis der Stadtplanung dar und die spezifischen städtebaulichen Bereiche betreffend, sind die diesbezüglichen Gesetze und Vorschriften gleichzeitig gültig, z.B. für den Straßenbau, das Kanalisationsnetz und die Begrünungspflicht.

Einrichtungen und Behörden der Stadtplanung

Nach den in Shanghai gültigen Vorschriften fällt die Erstellung und Umsetzung der Stadtplanung in die Zuständigkeit der Stadtregierung. Als Verwaltungsbehörde sorgt das Amt für Stadtplanung und –verwaltung der Stadt Shanghai für die planerische Umsetzung und die Koordinierung der Verwaltungstätigkeiten, welche sich auf die „die Umsetzung, Organisation und Überwachung der Planung erstrecken. [1] Die wichtigsten Aufgaben des Stadtplanungsamts sind Bodenverpachtung, Festlegung der Flächennutzung und Genehmigung der technischen Rahmenbedingungen für zu verpachtenden Boden, d.h. z. B. bis zur welcher Gesamthöhe und welchem Objektvolumen gebaut werden darf und wie groß der Anteil an Grünflächen in den bebauten Gebieten auszufallen hat. Wichtige Entscheidungen trifft das Stadtplanungsamt allerdings nicht eigenständig, sondern nur nach Rücksprache mit der Kommission für Planung, die aus dem Oberbürgermeister, den Bürgermeistern und den Vorsitzenden der verschiedenen Verwaltungsbehörden besteht und die Zuständigkeit für die Wirtschafts-, Gesellschafts- und Stadtentwicklungsplanung innehaben. [2] Diese Kommission fungiert hingegen nicht als ständige Behörde, vielmehr wird ihr Tagesgeschäft von einem ihr zugehörigen Büro übernommen. Die Kommission für Planung verfügt als Vertretung der Stadtregierung über das Entscheidungsrecht für die Erarbeitung bzw. das Revidieren der wichtigen Planungen, für die Erarbeitung der Planungsvorgaben, –politik und - maßnahmen.

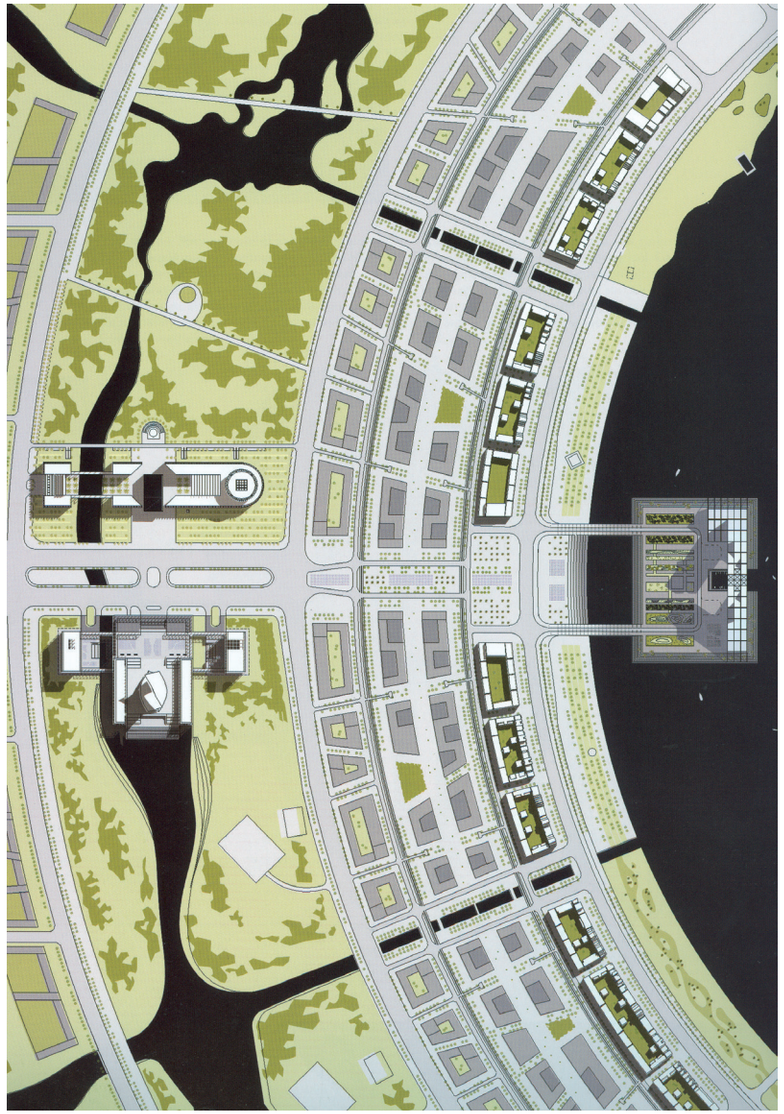
Nach den Vorschriften für die Stadtplanung organisiert die Shanghaier Stadtregierung entsprechende Institutionen und Behörden zur Erstellung des Masterplans bzw. der Raumplanung für die ganze Verwaltungseinheit Shanghai (6340,50 km^2) und für die Innenstadt (680 km^2 mit neun Stadtbezirken). Der Masterplan und die Raumplanung müssen dem Shanghaier Volkskongress vorgelegt und überprüft, anschließend dem Staatsrat in Beijing zur Genehmigung eingereicht werden.

In Shanghai existiert eine Verwaltung auf drei Ebenen, die sich auf die Verwaltung der Stadtregierung, Stadtbezirksregierung und der Straßenkommission bezieht. In jedem Stadtbezirk gibt es wieder eine stadtplanerische Institution, die je nach dem Bezirksnamen „Planungsamt des Stadtbezirks X" (Amt StBez) benannt ist. Daher gibt es entsprechend der Anzahl der Stadtbezirke insgesamt 19 Ämter für Stadtplanung, die wiederum

alle dem Amt für Stadtplanung und –verwaltung unterliegen und zuständig für die Planungstätigkeiten des zugehörigen Stadtbezirks wie z. B. die Erstellung von Bauleit- und Bebauungspläne innerhalb ihres zugewiesenen Ressorts sind. Im Vergleich zu anderen Großstädten Chinas genießen die Stadtbezirksverwaltungen in Shanghai mehr Autonomie und Mitspracherecht im Bereich der Stadtplanung, das sich in der „vereinfachten" Genehmigung von Anträgen zur Grundnutzung und zur Errichtung von Objekten niederschlägt. In der Regel übt das Amt für Stadtplanung und –verwaltung auf städtischer Ebene keinen Einfluss auf rein bezirksrelevante Bewilligungsverfahren aus, aber es verfügt im Genehmigungsprozess allerdings über ein Vetorecht.

Darüber hinaus müssen die Stadtbezirksregierungen die Kosten für städtebauliche Tätigkeiten und Projekte teilweise selbst tragen, was zu größeren Finanzdruck führt als früher. Um mehr Einkommen zu lukrieren, neigen die Stadtbezirksregierungen immer öfter auch den Profitinteressen von potenziellen Investoren nachzugeben. Es soll nicht selten vorkommen, dass die Stadtbezirke illegale Bauprojekte erlauben, die gegen die Vorgaben der Stadtregierung verstoßen. Nach der Statistik von 1996 nahmen die vom Amt für Stadtplanung und –verwaltung aufgedeckten und bestraften „illegalen" Bauten zwischen 1993-1996 von 986 auf 4843 Fälle rapide zu. [3]

Da die Bedeutung der Innenstadt und die der Vorstädte für die städtische Raumplanung von unterschiedlichen Prioritäten geprägt sind, wird die jeweilige Stadtplanung auch von verschiedenen Institutionen erarbeitet. Die Masterpläne für die neun Stadtbezirke in der Innenstadt werden ausschließlich vom Amt für Stadtplanung und –verwaltung erarbeitet, während die Bebauungspläne vom jeweiligen Planungsamt des Stadtbezirks erstellt werden. Sowohl die Masterpläne als auch die Bebauungspläne für die anderen Stadtbezirke außerhalb der Innenstadt, also in den Vorstädten, sollen nur vom jeweiligen Planungsamt des Stadtbezirks erstellt werden. Die Masterpläne für die „New Cities" (xin cheng) in den Vorstadtbezirken werden vom Amt für Stadtplanung und – verwaltung und den Ämtern der Stadtbezirke in Kooperation erstellt, während die Bebauungspläne für die „New Towns" (xin zhen) in den Vorstadtbezirken zu den Ressorts des jeweiligen Bezirksamtes gehören. [4] Der gesamte Planungsumfang muss aber auch der Stadtregierung vorgelegt und von ihr genehmigt werden. [5]



WETTBEWERB: 2002/2003 - 1. Preis
ENTWURF: Meinhard von Gerkan
BAUHERR: Shanghai Urban Planning Administration Bureau
GRÖSSE: 74 km²
BAUZEIT: 2003-2020

gmp - von Gerkan, Marg und Partner, Hamburg
LINGANG NEW CITY -
EINE GROSSSTADT IM CHINESISCHEN MEER

Abb. 02 (links):

Lageplan mit Rathaus, Maritim-Museum und der Western Island.

Abb. 03 (unten):

Lingang New City ist der Brückenkopf eines neuen Hafens auf einer Inselgruppe 30 km vor der Küste. Die Hafenlogistik von der Firma Hamburg Port Consulting (HPC) geplant.

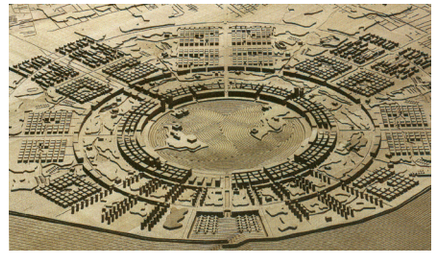






Abb. 04 (oben):
Stadtentwicklungsprojekt im Distrikt Pudong. Shanghai 2009

Abb. 05 (rechts):
Städtisches Entwicklungsprojekt im Distrikt Luwan. Shanghai 2009.

Die textlichen und grafischen Darstellungen der Stadtplanung werden von den Planungsämtern nicht direkt erstellt, vielmehr entwickeln und diktieren sie die allgemeinen Vorgaben, welche später in die konkreten Planungen einzufließen haben und vom Amt für Stadtplanung und –verwaltung an Institute für Planung oder an Architekturbüros vergeben werden. An die der Stadtregierung unmittelbar zugehörigen Institute für Stadtplanung, z. B. das „Institut für Stadtplanung und –design Shanghais“ [6] und das „Institut für Verkehrsplanung Shanghai werden Aufträge vergeben, die dann dezidiert Masterpläne für die Stadtentwicklung sowie für alle Stadtbezirke, die Verkehrs- und Straßenplanung und andere weitgreifende Bebauungsplanungen im Detail ausformulieren bzw. erarbeiten. [7] Da die Stadtplanung zumal einen interdisziplinären Bereich darstellt, sind nicht nur eine Verwaltungsbehörde wie das Amt für Stadtplanung und –verwaltung und dessen untergeordnete Institutionen in städtische Planungsprozesse involviert, sondern es übernehmen zahlreiche entsprechende Behörden der Stadtverwaltung die Obliegenheiten unterschiedlicher Bereiche gemeinsam, zu denen Institutionen wie z.B. „Shanghai Housing and Land Resources Administration“, „Shanghai Urban Transport Bureau“, „Shanghai Municipal Bureau of Environmental Protection“, „Shanghai Construction and Management Commission“ zählen (gehören).

Zwar folgt die Stadtplanung lange nicht mehr dem sowjetischen Modell der „Fortsetzung und Konkretisierung der Wirtschaftsplanung“, aber bisweilen orientiert sie sich weiterhin an ökonomischen Planungsprämissen im Städtebau. In der Stadtplanung nehmen die Wirtschaftsziele nach wie vor eine tragende Rolle ein. Der Masterplan Shanghais 1999-2020 wurde unter den Gesichtspunkten des 9. Fünfjahresplans (1996-2000) erstellt und im Laufe der Zeit nach dem 10. Fünfjahresplan (2001-2005) revidiert – somit stellt der Fünfjahresplan die bedeutsamste Planungsgrundlage für die Wirtschaft Prosperität einer Stadt dar, sodass mit ihr festgelegt wird, welche Aspekte im städtebaulichen Konzept zu forcieren, zu planen und zu realisieren als notwendig erscheinen.

Von der Entstehung eines städtebaulichen Vorhabens bis zur Konkretisierung in der Planung entspricht der Verlauf in China bzw. in Shanghai einer klaren Hierarchie (Top-Down-Modell). Von Parteisekretären, den Oberbürgermeistern und ihren fachlichen Beratern stammen die konzeptuellen Vorschläge, basierend auf den langfristigen und aktuellen Strategien und Vorgaben der Zentrale in Peking, von wo aus die Konzepte zur detailierteren Bearbeitung an untere Ebenen weitergegeben werden. Aus diesem hierarchischen Top-Down-Modell resultiert die Problematik, dass sich Beamten nur gegenüber den höheren Rängen verantworten müssen. Breite Straßen, großzügige Grünflächen werden unter anderem als sichtbarste „politische Leistungen“ der lokalen Regierungen angesehen. Sie können leicht den höheren Rängen vorgezeigt werden und damit rasch die Karriere vorantreiben. Ob die Projekte zugunsten des „Volkes“ bzw. der Bevölkerung als sinnvoll erscheinen, spielt dabei allerdings nur eine marginale Rolle.

Der Masterplan Shanghais 1999 – 2000

Die Stadtplanung in China basiert normalerweise auf zwei Ebenen, zu denen einerseits die strategische Planung zur Stadtentwicklung, der „Masterplan“ oder „Gesamtplan“ zählen, andererseits die Bauleitplanung und die Bebauungsplanung gehören. Masterpläne, die grundsätzlich für einen Periode (Zeitabschnitt) von 20 Jahren erstellt werden und währenddessen je nach Veränderungen der realen Rahmenbedingungen revidiert werden können, spiegeln direkt den Willen und die Vorhaben der Stadtregierung wider.

Der im Jänner 2000 erstellte, neueste Masterplan Shanghais für die Jahre 1999 – 2020 wurde bereits im Mai 2001 vom Staatsrat genehmigt und trat noch im gleichen Jahr in Kraft. Die inhaltliche Richtlinie bei Erstellung des Masterplans war der 9. Fünfjahresplan für Shanghai, dessen formuliertes Ziel darin bestand, dass sich Shanghai bis zum Jahr 2010 als Fundament für ein internationales Wirtschafts-, Finanz- und Handelszentrum sowie als internationales Wirtschaftszentrum etablieren solle. Für dieses Ziel wurden folgende Vorgaben festgelegt bzw. getroffen:

- Shanghai soll die Wirtschaftskraft und Gesamtstärke einer „modernen internationalen Metropole“ gewinnen und bis 2010 das Niveau des Bruttoinlandsprodukts von vergleichbaren Städte der Industrieländer erreichen. Ebenso soll das Verhältnis von Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor angeglichen werden.
- Zudem wird eine offene und umfassende Beziehung zur Innen- und Außenwirtschaft angestrebt, sodass Shanghai aktiv an der internationalen Zusammenarbeit und Konkurrenz auf hohem Niveau teilnehmen und den Verknüpfungspunkt zwischen den nationalen und den internationalen Märkten sowie deren Wirtschaftszyklen bilden kann.
- Weiters soll eine Stadtstruktur für die „Stadt als internationales Wirtschaftszentrums“ geschaffen werden, die auf dem Modell von „Multizentren, Multiebenen, Gruppierungen“ basiert. Bestehend aus der Kernstadt, den Nebenstädten und den Vorstädten soll Shanghai mit anderen Städten des Jangtse-Deltas zu der größten Stadtagglomeration Chinas zusammenwachsen.







Abb. 06, Abb. 07 und Abb. 08:
Städtische Impressionen. Shanghai 2009.

- Die Funktionsweisen der Marktwirtschaft sollen an international gängigen Regeln ausgerichtet werden, um so im vollen Maß den Mechanismus zur Verteilung der Ressourcen bzw. Produktionsmittel zu entfalten und den Märkten in Shanghai die zentrale Rolle für die Verteilung jener zukommen zu lassen. Shanghai soll letztlich über alle Funktionen einer modernen zentralen Stadt der internationalen Wirtschaft verfügen.
- Mit dem Ausbau der Infrastrukturen soll bis 2010 ein modernes Luftportal, ein Tiefseehafen für Containerschiffe und ein internationaler Informationshafen mit Vernetzung Informationsressourcen aufgebaut werden. Die Infrastrukturen für den Verkehr, den Umweltschutz und die Katastrophenvorbeugung sollen quantitativ und qualitativ derart erneuert werden, dass sie die Ansprüche der Wirtschaft und der Einwohner erfüllen.
- Somit stellt die Gesellschaft gewissermaßen den Mittelpunkt der Entwicklungsziele dar, sodass die ökologischen Systeme, in denen Mensch und Natur harmonisch zusammenwirken, erhalten werden sollen. Bis 2010 wird auch die Verwirklichung bzw. Umsetzung einer nachhaltige Entwicklung in Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt in der Metropole Shanghai angestrebt, wobei die Fortschritte der Gesellschaft und die Verbesserung der Umwelt gefördert werden sollen. Gleichzeitig wird auch der gezielte Aufbau einer materiellen sowie geistigen Zivilisation [8] forciert.







WETTBEWERB: Master Plan for Shanghai Huajiang Residential Estate
ENTWURF: Neuer Stadtteil Huajiang, Shanghai
AUSLOBER: Huajing Construction Development Co., Ltd.

Bau.Werk Architekten, Münster
NEUER STADTTEIL HUAJIANG, SHANGHAI

Abb. 09, Abb. 10 und Abb. 11(oben):
Perspektive Zentrum1, Zentrum 2 und Themenpark

Abb. 12 (oben):
Perspektive Masterplan.

Diese sechs Vorgaben für Shanghai orientieren sich an so genannten „internationalen Metropolen“ wie New York, London und Tokio und zwar ausdrücklich konkretisiert nach marktwirtschaftlichen Regeln. Das bedeutet, unter „Weltmetropole“ wird analog zu den oben angeführten Vorgaben verstanden, dass die Stadt sich der Weltwirtschaftsordnung anpassen muss, sich an dem internationalen Wettlauf beteiligen und dabei an Einfluss gewinnen soll. Diese selbst erklärten „Kampfziele“ Shanghais können als ein deutliches Signal verstanden werden, dass die Stadt in allen Bereichen, vor allem aber in der ökonomischen Entwicklung, das Niveau der Industrieländer erreichen und sogar übertreffen will, während die Gesellschaft in den „sozialistisch“ Schemen verbleiben soll.



Im 9. Fünfjahresplan spielt ein Prinzip die zentrale Rolle, auf das sich alle Aspekte der Prosperität Shanghais ausrichten: „das Festhalten am wirtschaftlichen Aufbau als Mittelpunkt ... Die Entwicklung ist das oberste Prinzip. [9] Alle Unternehmungen müssen dem wirtschaftlichen Aufbau dienen.“ An den oben genannten Vorgaben kann man nicht erkennen, dass die drei Aspekte Ökonomie, Gesellschaft und Umwelt eine äquivalente Bedeutung einnehmen. Insofern werden diese Grundsäulen für eine nachhaltige Entwicklung von den führenden Politikern nicht als gleichwertig angesehen, denn die ökonomische Entwicklung steht bei ihnen ohne Zweifel an der ersten Stelle. „The strategic of Shanghai has greatly changed. It is required in the documents of the Fourteenth Party Congress that, with the development and opening of Shanghai Pudong as the spur, the cities along the Yangtze River will be further opened up, in order to shape Shanghai as one of the international economic, financial and trade centers and thus being along new leap of regional economy in the Yangtze River delta and the whole Yangzte River Valley. This is a momentous strategy decision made by the Central Committee of CPC and the State Council in light of the international and domestic situation and the total strategic disposition on reforming and opening at the meeting time of two centuries.“ [10]

In der Raumplanung der Stadt zeigt sich, dass sich in Shanghai ein Gefüge von „Multiachsen, Multiebenen und Multizentren“ ausbilden soll. Die „Multiachsen“ bestehen aus der Shanghai - Nanjing Entwicklungsachse, der Shanghai – Hangzhou Entwicklungsachse und der Entwicklungsachse

entlang des Flusses und der Küste. Dadurch sollte die Stellung und der Einfluss Shanghais im Jangtsedelta hervorgehoben werden.

Die Multiebenen beziehen sich auf fünf Ebenen, „the Central City, New Cities, Central Towns, the Ordinary Towns and Central Villages“ [11], die räumlich in unterschiedlichen Größen und Ausmaßen „ausgeglichen“ aufgebaut werden sollen und mittels Autobahnen und Schienenverkehr vernetzt werden.

Die Multizentren bilden sich aus der „Central City“ und den 11 „New Cities“, die wie folgt heißen: Airport New Town, Baoshan New Town, Chengqiao New Town, Harbour New Town, Huinan New Town, Jiading New Town, Jinshan New Town, Qingpu New Town, Minhang New Town, Nanqiao New Town, Songjiang New Town. [12] Dieses Konzept der „New Cities“ blieb in der Folge unverändert, jedoch die Anzahl und die Namen änderten sich mehrmals, das bedingt durch die mehrfachen Umbennungen leicht zu Verwechslungen und Verwirrung führt. Im Masterplan wird auch betont, dass die „New Cities“ einem eigenen Wirtschaftssektor bzw. Industriesektor angehören und die dafür entsprechenden Infrastrukturen anbieten sollen. Statt dem Begriff „Satellitenstadt“ wird „New Cities“ / „New Towns“ verwendet, um die negativen Assoziationen von Satellitenstädten zu vermeiden. Daran lässt sich erkennen, dass die Planer sehr wohl die Nachteile der Satellitenstädte im traditionellen Sinne kennen, die nur als „Schlafstädte“ der Mutterstadt dienten und die keine ausreichenden Arbeitsplätze für die Bewohner schaffen konnten. Während die Funktionstrennung, eine von der Charta von Athen propagierte Maxime der modernen Stadtplanung, in den 1960er Jahren in Europa zunehmend negative Auswirkungen aufwies, wird in der aktuellen Stadtplanung von Shanghai diese Formulierung tunlichst vermieden. Stattdessen findet das Synonym „rational rearrangement of districts“ [13] Verwendung, wogegen sich die tatsächliche, unmittelbar wirkende Funktionstrennung allerdings deutlich in der Stadtplanung abzeichnet.

Dem Masterplan zufolge gliedert sich die Innenstadt in zwei Kategorien, den „Central Buisness District“ und die „Main public activity centers“, die die „commercial streets“ und die Gebiete für „administration, official buisness, shopping, sightseeing, cultural recreation and tourism“ [14] Somit entstand in den vergangenen Jahrzehnten aus der aufstrebenden Wirtschaftszone Pudong in Verbindung mit dem Bund, der schon während der Kolonialzeit als bedeutender Geschäfts- bzw. Finanzstandort fungierte, ein moderner „Central Buisness District“ mit einer Fläche von ca. 3 km^2. Bereits vor der







ARCHITEKTEN / PLANER: AS&p - Albert Speer & Partner
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: David Elsworth, PGW - Wittig - Gast Leyser
AUFTRAGGEBER: Shanghai Urban Planning Administration Bureau
GRÖSSE: 600 ha
BAUZEIT: 2000-2005

AS&P - Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main
INTERNATIONALE AUTOMOBILSTADT / ANTING NEW TOWN, SHANGHAI-ANTING

Masterplan



Erstellung des Masterplans 1999-2020 wurde die Central-City durch mehrere Phasen der Innenstadterneuerung geprägt, die wesentlich vom Umbau der mittlerweile slummäßigen Wohnungen mit desaströsen, hygienischen Bedingungen bestimmt war. Schon in den 1950er und 1960er Jahren wurden die Elendsquartiere mit selbsterrichteten Wohnzelten [15] aus Stroh, Bambus oder Holzbrettern abgerissen und stattdessen durch mehrere Wohnsiedlungen mit wesentlich verbesserter Qualität und einer Basisinfrastruktur für die Arbeiterschaft ersetzt. [16]





WETTBEWERB: 1. Preis
ARCHITEKTEN / PLANER: AS&p - Albert Speer & Partner
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: David Elsworth, PGW - Wittig - Gast Leyser
AUFTRAGGEBER: Shanghai Urban Planning Administration Bureau
GRÖSSE: 600 ha
BGF: 113.000 m²
BAUZEIT: 2000-2005

AS&P - Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main
INTERNATIONALE AUTOMOBILSTADT / ANTING NEW TOWN, SHANGHAI-ANTING

Impressionen von Anting New Town und der Shanghai Internationale Automobile City als Beispiel für eine Satellitenstadt, die deutsche Technologien, Umweltstandards und Qualität einsetzt.





Seit 1990 setzt die Stadtregierung den Schwerpunkt jedoch auf die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts, um potentielle ausländische Investoren anzuziehen (zu ködern). Dominiert von jenen kommerziellen Verhältnissen veränderte sich das physiognomische Stadtgefüge grundlegend, sodass die Innenstadt von Shanghai sich immer stärker durch das einheitliche und monotone Gesicht der „Moderne“ und eine permanente Verdichtung der Stadtstruktur definierte. Auf Grund der rapid anwachsenden Einwohnerzahl und äußerst hohen Bevölkerungsdichte, sahen sich die Shanghaier Stadtplaner gezwungen, der Einwohnerschaft Anreize zu bieten, aus der engen Innenstadt in neu gegründete Vorstädte umzuziehen. Darüber hinaus verlangt die Intensivierung des Verstädterungsprozesses in Gesamtchina, der auch maßgeblich die Metropole Shanghai betrifft, nach einer Lösung, die dafür sorgen soll, dass die überschüssigen Arbeitskräfte aus den ländlichen Regionen Beschäftigungsmöglichkeiten in den neu errichteten Vorstädten vorfinden. „Unter der Berücksichtigung der Funktionsorientierung, der Besonderheiten der Vorstädte, der Merkmale des einheimischen Industrie- oder Wirtschaftsektors und des historischen Kontextes sollen die Erfahrungen, die im Ausland mit dem Aufbau von „New Cities“ bzw. „New Towns“ mit eigenständigem Profil gemacht wurden, herangezogen werden. [...] Der Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau neuer Stadtzonen mit eigenständigem Profil.“ [17] Welchen Einfluss die Erfahrungen und Prämissen von ausländischen Stadtplanung ausüben und wie sich „eigenständige“ Profil konkretisieren, wird allerdings in den „Vorschlägen zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“ nicht weiter erläutert.

In der Verlautbarung des Stadtplanungsamts sowie nach der Propaganda in den Medien sollen die „New Cities“ bzw. „New Towns“ grundsätzlich anderen Parametern folgen als die traditionellen Satellitenstädte, indem sie nach dem Konzept des „New Urbanism“ oder nach „dem echten europäischen Stadtmodell“ entworfen bzw. errichtet werden sollen. Zwar suggerieren derartige Begriffe (Vokabeln) fortschrittliche teils ökologisch ambitionierte Tendenzen, die sich aber in Realität inhaltlich längst auf sozial gehobene Wohnsiedlungen für privilegierte Bevölkerungsschichten reduzieren. So entstehen vermehrt großflächig angelegte Wohngegenden in Anlehnung an eine westlich orientierte Architektursprache, ohne die Ästhetik im Zusammenhang mit der chinesischen Umgebung bzw. den sozialen und kulturellen Kontext zu berücksichtigen.

Ein in dieser Hinsicht bisher einmaliges Experimentierfeld bietet auch die neu gegründete Stadt „Anting New Town“. Als „German Town“ vermarktet, entsteht seit 2002 eine komplette Wohnstadt für 50.000 Einwohner in direkter Nachbarschaft der Internationalen Automobilstadt in Shanghai-Anting und soll explizit deutschen Städte- und Wohnungsbau demonstrieren. [18] Aufgrund der Nähe zum chinesischen VW-Werk wollten die Auftraggeber eine „deutsche Stadt“ erbaut sehen – an die Vorgabe „Deutschland“ erinnert der mittelalterlichen Städten entlehnte, eher runde – d.h. im Gegensatz zu traditionellen chinesischen Städten nicht rechteckige, schachtbrettartige – Grundriss. Städtebauliche Prinzipien und charakteristische Elemente deutscher Bautradition, wie multifunktionale Blockstrukturen, öffentliche Plätze, auf Fußgänger ausgerichtete Straßenräume und die Mischung von Funktionen im Stadtzentrum, stellen die Basis für die vitale, nachhaltige und vielfältige Stadtentwicklung dar.

Zwar wurde mittels des großflächigen Aufbaus der New Towns stadtplanerische Ziele wie Immobilienerschließung und Investitionsagitierung (Konzentration auf marktwirtschaftliche Erfordernisse) erreicht, so gelang es bis dato trotzdem nicht sie als individuell identifizierbare Stadtstruktur mit eigenständigem Profil zu etablieren. Vielmehr zeigen sich die Zweckrationalität und der Utilitarismus in den stadtplanerischen Vorstellungen, die sich zunehmend auf rein technokratische, konsumorientierte und statusbewusste Aspekte (ökonomisch-machtpolitische Projektierung) orientieren.







ARCHITEKTEN / PLANER: Tilke Ingenieure und Architekten
AUFTRAGGEBER: Shanghai International Circuit Ltd.
GRÖSSE: 600 ha
BAUZEIT: 2000-2005

Tilke Ingenieure und Architekten
INTERNATIONALE RENNSTRECKE SHANGHAI

Abb. 14 (links oben):
Dynamisch schweben Pressezentrum und Restaurant flügelähnlich über der Rennstecke. Die Materialwahl (glänzendes Aluminium, Glas und Edelstahl) betont besonders den technischen Charakter.

Abb. 15 (links):
Die Membrandach-Schirme der Arena-Tribünen sind Lotusblättern nachempfunden.

Abb. 16 (unten):
Die Tribünen-Rückseiten sind mit Edelstahl-Gewebe verkleidet.

Literatur:

[1] Vgl. Sun Ping (Hg.): Shanghai chengshi guihua zhi (Geschichte der Stadtplanung von Shanghai), Shanghai 1999, S. 592

[2] Ebd. S. 590

[3] Amt für Stadtplanung und –verwaltung der Stadt Shanghai: Jahresbericht 1993-1996. Die tatsächliche Zahl muss wahrscheinlich viel höher liegen, da das Amt für SPSH begründete Zweifel an der tatsächlichen Auswertung jener Statistik äußerte und derartig Erhebungen nach 1996 nicht mehr veröffentlichen wollte. Vgl. Song Xiaodong / Xu Jian: quanxian xiafang de tiaozhan – guanyu Shanghai chengshi guihua guanli tizhi de taolun (Diskussion über das Verwaltungssystem für die Stadtplanung Shanghais). In: Chengshi Guihua Huikan (Zeitschrift für Stadtplanung) Nr. 6/1999. S. 15

[4] Die „New Cities" und „New Towns" befinden sich in den jeweiligen Stadtbezirken außerhalb der Innenstadt, denen sie untergeordnet sind.

[5] Vgl. Amt für Stadtplanung und –verwaltung der Stadt Shanghai: a.a.O. Art. 16-20

[6] Das Institut wird unter dem englischen Bezeichnung „Shanghai Urban Planning & Design Research Institute" geführt.

[7] Vgl. Song Xiadong / Xu Jian: a.a.O. S. 15

[8] Die geistige Zivilisation bezieht sich auf eine „sozialistisch" definierte Wertevorstellung, die der kommunistischen Ideologie und der sozialistischen Erziehung zugrunde liegen.

[9] Die „Entwicklung" bezieht sich in diesem Kontext auf den rein ökonomischen Fortschritt. „Entwicklung ist das oberste Prinzip" ist das bekannte, überall zitierte Motto des Reformers Deng Xiaoping.

[10] Shanghai Urban Planning Adminstration Bureau / Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020). Shanghai o. J. S. 6

[11] Ebd. S. 14

[12] Ebd. S. 16-17. Die aus dem original Text entnommenen englischen Namen drücken in ihrer Bezeichnung keinen Unterschied zwischen „New Town" und „New City" aus.

[13] Ebd. S. 15

[14] Ebd. S. 16

[15] Die Slums, in denen es nur derartige Wohnzelte gab, die vor 1949 in großem Umfang in der Innenstadt von Shanghai existierten, wurden als „Peng Hu Qu" (Wohnzelt-Zonen) bezeichnet.

[16] Derartige aus der UdSSR stammenden „Arbeitersiedlungen" wiesen eine äußerliche Ähnlichkeit mit den Plattenbauten in der DDR auf und entsprachen als mehrgeschossige, gemeinschaftlich organisierte Zeilenbauten ganz den Paradigmen einer „sozialistischen Lebensweise".

[17] Stadtregierung Shanghai: Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai. Shanghai 2002. S. 63

[18] Vgl. Frauenfeld, Jürgen. In: Deutsch-Chinesische Projekte. Architektur Landschaftsarchitektur. Wiesbaden 2005 S.24

DIE „RECYCELTE“ MODERNE
SHANGHAI

Die Moderne als städtebaulicher Impuls in China



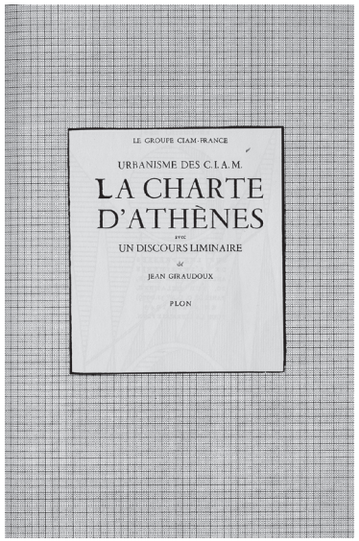


Abb. 01 :
Die Charta von Athen (französisch: La charte d' Athènes) wurde auf dem IV. Kongress des Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM, Internationaler Kongresse für neues Bauen) 1933 in Athen verabschiedet. (aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.) Vieweg. Braunschweig. 1988)

Die Moderne als städtebaulicher Impuls in China

Neben der Entwicklung der „städtebaulichen Leitbilder der Moderne" sowie der daraus resultierenden gesellschafts-politischen Veränderungen sollen im folgenden Kapitel auch die Einflüsse der westlich orientierten städteplanerischen Strategien auf den chinesischen „Städtebau" im 20. Jahrhundert dokumentiert bzw. analysiert werden.

Mit dem Ende des 19. Jahrhunderts gewann der Begriff „Leitbild" als zentraler Bezugspunkt im Planungsprozess von Städten im stärker an Bedeutung in der raumplanerischen Terminologie, „Leitbilder" zunehmend als realisierbare und zugleich ideale Zielvorstellungen postulierte. Vor allem jenes umstrittene städtebauliche Programm einer „Funktionellen Stadt", von Le Corbusier als „modernes Leitbild" in der Charta von Athen verbreitet, prägte maßgeblich die Diskussion und Formulierung von Planungskonzepten sowie deren Realisierung bzw. Konsequenzen in den Bereichen Raumordnung, Städtebau, Stadtplanung und – entwicklung. Ab dem Ende der 1970er Jahre wird die Charta von Athen vermehrt ins Zentrum einer zugespitzten Diskussion gerückt, sodass die Publikationen eher als ein „Bezugspunkt des Unbehagens" [1] und nicht mehr als Vor- bzw. Leitbild in der städtebaulichen Debatte fungierte. In der gegenwärtigen Thematisierung muss allerdings (zudem auch) der Verlust der scharfen Konturen bei den „Städtebaulichen Leitbildern" beklagt werden, denn „das Spektrum dessen, was unter ‚Leitbildern' firmiert, reicht vom synonymen Gebrauch für Ziele, Prinzipien und Konzepte von Städtebau, Stadtplanung und Raumordnung über die bloße Etikettierung ohnehin ablaufender Trends und die Formulierung pathetischer Leitformeln mit missionarischem Gehalt bis zum Motivangebot für Imagepflege und Public Relations Strategien." [2]

Trotz mangelnder Konkretisierung des Begriffes darf nicht nur das subjektive Gesellschaftsbild eines einflussreichen Planers als Grundlage für städtebauliche Konzepte herangezogen werden, vielmehr muss sich dieses Bild in der Darstellung eines ganzen Prozesses der Formulierung von Planungskonzepten auflösen, womit die ganz neue Anforderung einer Planung von Städten als sozioökonomisches System bewältigt werden sollte.

Unter „städtebaulichen Leitbildern" werden hiermit kollektive Sichtweisen und Vorstellungen verstanden bzw. definiert, in denen der gesamte Planungs- und Gestaltungsprozess der baulich-räumlichen Umwelt eingebracht wird.[3] Sie symbolisieren nicht nur architektonische oder städtebauliche „Bilder", sondern auch gesellschaftliche Thematiken, die Wertehaltungen, Entwicklungen in Wirtschaft, Umwelt und Politik inkludieren. [4] Dieser Sprung zur Planung ganzer Umweltsysteme soll als erster Verheißung einer planvoll genutzten materiellen Umwelt verstanden werden und infolgedessen wird ihre Formulierung als Element sozialpolitischer Prozesse, Gegenstand unterschiedlicher politischer Strömungen und deren verschiedenartige Interessen an Planung kenntlich. [5] Insofern dürfen Leitbilder bzw. Konzepte nicht als konkretisierender, linear verlaufender Prozess betrachtet werden, sondern müssen als kollektive und individuelle Reflexionen der gesellschaftlichen Prinzipien in Bezug auf Raumordnung, Städtebau, Stadtplanung, Stadtpolitik und –entwicklung verstanden werden. Ebenso ist das Planungssystem der „Funktionellen Stadt" kein rein ideelles Regelsystem jenseits von Politik und Geschichte – vielmehr geht dieser „Doktrin" ein langer und widersprüchlicher Prozess voraus, der gingeführt hat zu dieser so bedeutsam gewordenen Kodifizierung von Planungsprinzipien in der „Charta von Athen".[6] Dieses grundsätzliche Planungsdokument etabliertes sich ab den 1950er Jahren als ein Leitbild, das Prinzipielle Fragen des Städtebaus und der Stadtanalyse einleitete. Mit der verstärkt aufkeimenden Kritik an der Moderne sowie an ihren anfangs visionären Konzepten der „funktionellen Stadt" formulierten Stadttheoretiker in den 1990er Jahren Leitbilder einer „nachhaltigen Stadtentwicklung" mit diversen vertiefenden Thematiken wie z.B. „Öko-Stadt", „Soziale Stadt" oder „kompakte und durchmischte Stadt".

Wenn auch in China keine fachspezifische Diskussion über „städtebauliche Leitbilder" existierte und Schlagwörter wie „Gartenstadt" und „Funktionalistische Stadt" als westliche Stadtmodelle unreflektiert, ohne sich auf chinesische Verhältnisse bezogen vorgestellt wurde, so darf allerdings der soziokulturelle Hintergrund im Städtebau nicht vernachlässigt werden, der bisweilen, wie in China, stärker wirken kann als andernorts. China war und ist in vielen Bereichen von dem Bestreben geprägt, ein möglichst homogenes Ganzes darzustellen, das sich einerseits durch die Formulierung eines Ideals,

dem alle und alles nachzustreben versuchen, erreichen lässt, andererseits kann ein homogenes Ganzes durch eine Standardisierung der Planung bzw. Produktion erzielt werden.[7] Demnach müssen „städtebauliche Leitbilder bzw. Modelle" auf den scheinbar unübersichtlichen Zielvorstellungen und Definitionen der Kader, der Entscheidungsträger, der Architekten und Stadtplanern herauskristallisiert und erfasst werden. Die in den Jahren 2004/2005 von der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) definierten Handlungskriterien für das Land wie „die wissenschaftliche Grundhaltung zur Entwicklung" (Kexue Fazhan Guan), „die harmonische Gesellschaft" (Hexie Shehui) und die „sparende Gesellschaft" verkörpern eindeutige, teilweise jedoch fragwürdige Leitbilder der politischen Klasse Chinas. Nachdem diese von der Partei- und Regierungszentrale als „politische Anweisung" verabschiedet und durch die staatliche Medienlandschaft sowie von Parteimitgliedern aller administrativen Ebenen und deren lokalen Institutionen in China verbreitet wurden, „sollten" die propagandierten Leitbilder und Modelle auch in die Bereiche Städtebau und Stadtplanung integriert werden bzw. ihre Umsetzung finden. Jedoch dürfen diese politischen Anweisungen nicht mit den städtebaulichen Leitbildern in China bzw. Shanghai gleichgesetzt werden, denn die tatsächlichen „Leitmodelle" beruhen in ihrer Umsetzung eher auf hervortretende „Leit-Vorstellungen", die durch das Zusammenwirken der „Anweisungen" und der bereits vorhandenen Zielvorstellungen im Kopf der Akteure entstehen.

Ähnlich den chinesischen „Leitbildern" vollzog sich in den gedrängten Ereignissen der 1930er Jahre die Verlagerung des Tätigkeitsfeldes der Bewegung des „Neuen Bauens" bzw. „der Moderne". Für die urbanistische Diskussion wurde ebenso zunehmend ein Referenzpunkt bedeutsam, der weitgehend außerhalb der bisherigen sozialen Praxis und Realität moderner Architektur lag. Die städtebauliche Doktrin, die diese Avantgardearchitekten zu konzipieren begannen, wurde weniger aus einer gründlichen Analyse der städtebaulichen Entwicklung Westeuropas abgeleitet als aus den Erfahrungen mit ihren Planungspraxis in Russland[8] – ein Umstand, der ebenso im Städtebau und der Stadtplanung in China vorherrscht.

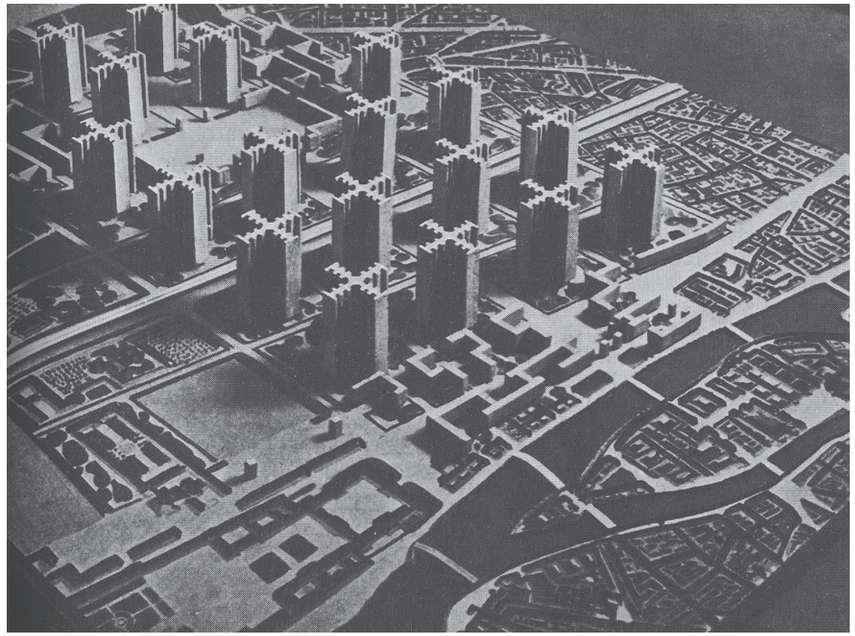


Abb. 02:
Plan „Voisin" für Paris. 1925.
(aus „Die funktionelle Stadt Le Corbusiers Stadtvision - Bedingungen, Motive, Hintergründe ". Thilo Hilpert. Vieweg. Braunschweig. 1978)

Nichtsdestotrotz suchte die städtebauliche Moderne nach einer eigenen Methode, die nicht mehr lediglich Gestaltung oder Stadtbaukunst in den Mittelpunkt stellt bzw. rückt,[9] sondern viel enger die Verbindung zu Technik, Ökonomie, Soziologie oder Politikwissenschaft (auch zu anderen besonders statistisch begründeten Planungsdisziplinen) sucht als es im Bereich der Architektur der Fall ist. Vor allem Le Corbusier lenkt in seinen Erörterungen auf Fragen über „Standardisierung, Allgemeine Wirtschaftlichkeit, Städtebau" und fordert eine Beschränkung auf jene Ausgangspunkte, die in der Ästhetik der „Akademismus" ausgespart waren und geeignet schienen, dessen retrospektive Gestalt zu sprengen:[10] „Im übrigen ist es notwendig, auf der Tatsache zu bestehen, dass man auf den Gebieten des Technischen, Sozialen und Ökonomischen bleibt und sich nicht davon entfernt. Das Gebiet der Ästhetik bleibt ausgeklammert."[11] Die Moderne, als Leitbild des Städtebaus, zeichnet eine enge Verkörperung und Prägung mit den Prozessen der Industrialisierung aus und die damit einhergehende Verstädterung und Urbanisierung rief die sozialen und baulich-räumlichen Problematiken der Städte zu Ende des 19. und dem anbrechenden 20 Jahrhunderts hervor. Als Reaktion, Reflexion und Kritik entstanden die Prinzipien, Formulierungen sowie Realisierungen der städtebaulichen Moderne, die ihren ursprünglichen Ausgang nicht nur in der modernen Architektur nahm, sondern sich auch in dem Ausbruchsversuch aus der Isolation, aus dem Abschluss von sozialen Planungsprozessen definierte. Als „wissenschaftlich" verstandener Städtebau konzentrierten die Bestrebungen sich primär auf die technische Infrastruktur

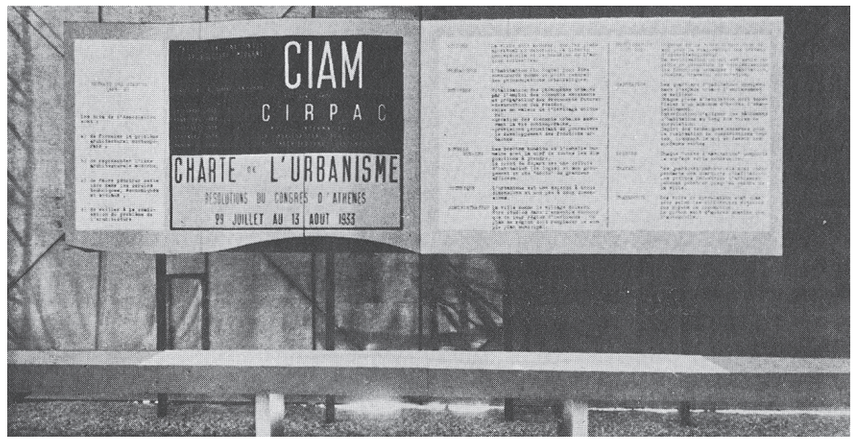


Abb. 03:
„Die Charta des Städtebaus. Resolution des Kongresses von Athen" - Schautafel im Le Corbusiers Pavillion „Le temps nouveaux". Ausstellung „Art et Technique". Paris 1937.
(aus „Die funktionelle Stadt Le Corbusiers Stadtvision - Bedingungen, Motive, Hintergründe ". Thilo Hilpert. Vieweg. Braunschweig. 1978)

und reagierte erst allmählich zunehmend auf die Versorgungs-, Energie- und Verkehrsprobleme, nicht zuletzt auf die „steigende Opposition", die als „soziale Gefahr von den Mietskasernen und Slums der Arbeiter ausging.[12] Vom Herausbildungsprozess her gesehen ging die städtebauliche Moderne aus einem „Sammelsurium" an diversen zeitkritischen Denkströmungen hervor, zu deren Etablierung einige konstante, charakteristische Symptome zählen: Funktionstrennung, Funktionalismus, Aufmerksamkeit auf den Massenwohnungsbau, der systematische Zugriff auf industrielle Technologien, Typisierung, Standardisierung und Vorfertigung, Rationalisierung, Fortschrittsorientierung, technokratische Ansätze und autogerechte Prinzipien.

Aufgrund der bereits erwähnten beschleunigten Industrialisierung und sozialpolitischen Modernisierung wurde die Stadtplanung mit einer ihr bis dato unbekannten Situation konfrontiert, die sich in mehreren Anforderungen sublimierte: „den qualitativ neuen Bedarf an architektonischer Gestaltung", „die neuen Materialien und Techniken des Bauens" und „die Unterwerfung" des Bauens unter neue funktionale, vor allem wirtschaftliche „Imperative".[13] Demnach suchte die moderne Architektur eine Einheitlichkeit zwischen Nützlichkeit und Ästhetik, zwischen Kunst und serieller Produktion bzw. Effizienz, weshalb auch der „Funktionalismus" eine äußerst bedeutsame Position einnahmen. Das Programm für eine „Funktionelle Stadt", das in mehreren „Feststellungen" als zwingende Konsequenz einer gründlichen Erforschung der Großstadt dargestellt wurde, war bereits durch Schema und Verfahren der Analyse weitgehend vorgezeichnet. Mittels anzuwendenden schematisierten Untersuchungsmethoden galt es Stadtanalysen auszuarbeiten, die als Grundlage für die Stadtentwicklung dienten sollten. In betonter Ablehnung einer „idealistischen und allzu pauschalisierenden Methode war man bemüht, nicht vorschnelle Folgerungen aus den Befunden über den Zustand der Städte zu erklären. Gemeint war: Schlussfolgerungen sollten zwar in gemeinschaftlicher Arbeitsweise durch Ableitung aus den Einzelanalysen zum Zustand von mehr als 30 Städten erarbeiteten Aussagen gewonnen werden. Die Entwicklung derartiger Prinzipien gestaltete sich al ein außerordentlich komplizierter Prozess, bei dem sich unterschiedliche Strömungen und Überlegungen unter bestimmten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen begegneten, aufeinander prallten, sich austauschten und zusammenflossen. In den mit der Industrialisierung einhergehenden sozialpolitischen und baulich-räumlichen Veränderungen fanden die „modernen Planer wie Urbanisten" ihren Konsens darin, dass ihre Vertreter bzw. Verfechter radikal neue architektonische Stile und Methoden propagierten, die dem Zeitgeist der Industriegesellschaft, der Rationalisierung, dem Technikfortschritt, der entsprechenden neuen Lebensweisen und den sozialen Strukturen entsprachen. Im Kampf gegen das „gegenwärtige Chaos in den Städten" haben die 1933 in Athen versammelten Avantgarde-Architekten eine Aufgliederung des Stadtraumes in homogene Nutzungszonen- ein „zoning", wie Le Corbusier dieses Ordnungsmittel in seinem Strukturplan für die „Strahlende Stadt" genannt hatte. Nach diesem Gliederungsschema organisiert, sollten die Stadträume endlich geeignet sein, „die täglichen Ereignisse des modernen Lebens aufzunehmen", dessen Prinzipen sich wie folgt darstellten: „Die Schlüssel zum Städtebau liegen in den vier Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen (in den freien Stunden), sich fortbewegen. Die Pläne werden die Struktur eines jeden den vier Schlüsselfunktionen zugewiesenen Sektoren bestimmen und sie werden deren Lokalisierung im Bezug zum Ganzen festlegen."[14] Hiermit entstand ein „Kode", wie ihn Le Corbusier gefordert hatte, „unter dessen Disziplin eine organisierte Gesellschaft" leben sollte.

Bereits im Jahre 1928 wurde von den teilnehmenden Architekten der CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) die „Erklärung von La Sarraz" unterzeichnet, in der sie „eine grundlegende Übereinstimmung ihrer Auffassungen vom Bauen sowie ihrer beruflichen Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft feststellten [...]. Sie lehnten es infolgedessen ab, gestalterische Prinzipien früherer Epochen und vergangener Gesellschaftsstrukturen auf ihre Werke zu übertragen, sondern forderten eine jeweils neue Erfassung einer Bauaufgabe und eine schöpferische Erfüllung aller sachlichen und geistigen Ansprüche an sie."[15] Mit der Erschließung des neuen Gegenstandbereiches Städtebau, den schon Camillo Sitte als tragenden Aspekt der Architektur forderte, ging es um einen Städtebau auf der Grundlage einer Anerkennung der Großstadt, der technologischen Grundlagen ihrer Entwicklung und der neuen Aufgaben des Massenwohnungsbaus.[16] Folglich lag das Interesse bzw. Bestrebungen der Avantgarde-Architekten darin, im Interesse der modernen Gesellschaft zu arbeiten, Rationalisierungen und Normierungen auf architektonische Planungen wie auf industrielle Methoden der Ausführung anzuwenden. In seiner Programmatisch radikalen Positionierung manifestierte sich die CIAM als bahnbrechender Träger der modernen Bewegung in der Architektur um im Städtebau: „Der Städtebau kann nicht mehr ausschließlich den Gesetzen eines willkürlich Ästhetizismus unterworden sein. Weinem Wesen nach ist er funktioneller Natur. Die drei grundlegenden Funktionen, über deren Erfüllung der Städtebau zu wachen hat, sind: Wohne; Arbeiten; sich erholen. Sein Gegenstand sind: Aufteilung des Boeden; Organisation des Verkehr; Gesetzgebung."[17]

Wie die CIAM in ihrer Erklärung von La Sarraz verdeutlicht hatte, stand für die ihr nahe stehenden Architekten nicht primär die Ästhetik des Einzelobjektes im Vordergrund, sondern der allgemeine und komplexe Gesellschaftsbezug der Architektur im Blick auf größere Verbände, also vornehmlich auf die Stadt. Die Stadtkonzeptionen der Moderne basierten ursprünglich – im Gegensatz zu den technokratischen Auffassungen mancher Architekten der Moderne – auf einer Gesellschaftstheorie, die das zeitgenössische Verhältnis von Gesellschaft und Stadt interpretierte und durch dieses sich in der städtebaulichen Praxis ausdrücken wollte.[18] Im Gegensatz zu der Moderne griffen, hinsichtlich möglicher Lösungsansätze des Problems „Moloch Großstadt", die vom Historismus und den Akademien geprägten Architekten auf das „Leitbild" der „alten", vormodernen Stadt zurück. Dabei wurde entweder die technologische Entwicklung, die Grundlage der industriellen Produktions- und Verkehrsmittel, das Phänomen der Masse der Großstadt ignoriert, oder der Versuch angestrebt, die Gestaltung der „alten" Städte mit den zeitgenössischen technologischen und sozioökonomischen Grundlagen zu adaptieren, aus der eine derart ambivalente Stadtkonzeption resultiert.

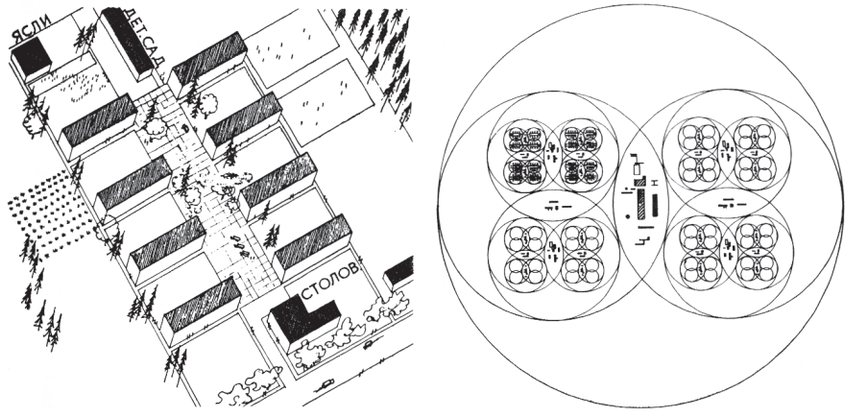


Abb. 04:
Schema des planmäßigen Aufbaus einer Stadt aus Wohngruppen mit zugehörigen Gemeinschaftseinrichtungen. Entwurf von Walter Schwagenscheidt. Mitglied der Gruppe May. 1931. (aus „Die funktionelle Stadt Le Corbusiers Stadtvision - Bedingungen, Motive, Hintergründe ". Thilo Hilpert. Vieweg. Braunschweig. 1978)

Die Moderne jedoch war von der Bestrebung bestimmt, gerade dieses Dilemma aufzubrechen, indem sie die entscheidenden Bezüge auf die zeitgenössischen Zustände von Gesellschaft und Stadt in ihre neue Stadtkonzeption integrierte. Infolge einer eher ablehnenden Haltung im Politisierungsprozess blieb die Diskussion bei den Kongressen von CIAM in ihrer ideologischen wie sozialpolitischen Tragweite weitgehend abgeschwächt, hauptsächlich bedingt durch das mangelnde politische Engagement Le Corbusieres: „Ich habe nie eine aktive Rolle in der Politik gespielt, da ich völlig von der Stadtplanung aufgesogen war; politische Fragen sind unerheblich und führen nur zur Verwirrung auf meinem Gebiet."[19] Während die Entwicklung des



Abb. 05 (oben):
Typische Verkehrsituation in Shanghai. Mit der Entkoppelung der Verkehrsteilnehmer auf unterschiedliche Bewegungsebenen, wie Fußgängerübergänge, Hochstraßen etc. wird der Versuch unternommen, den meist chaotischen Straßenverkehr in seinem Auslastungsgrad zu entschärfen. Shanghai 2009.

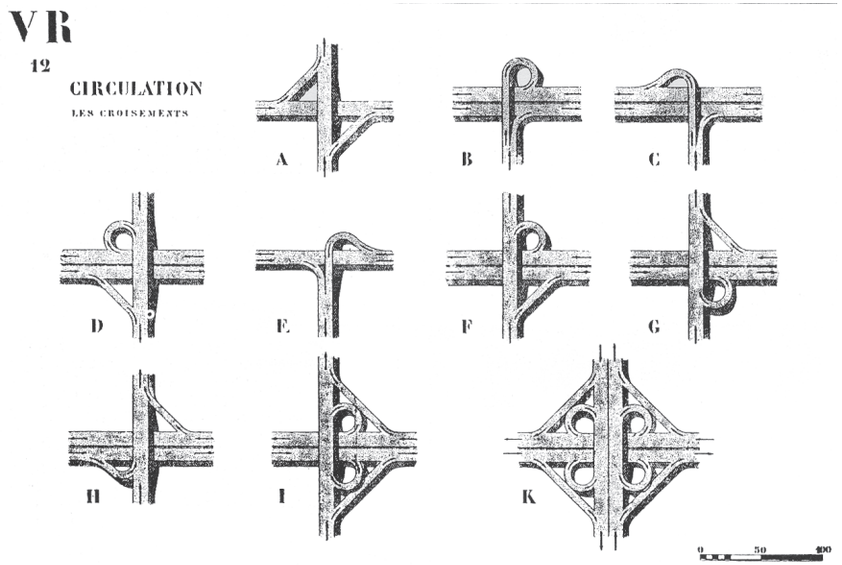
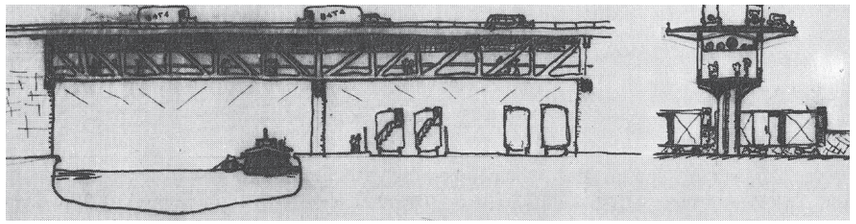


Abb. 06 (rechts):
Beispiele für Straßenkreuzungen in der „Charta von Athen".
(aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.) Vieweg. Braunschweig. 1988)

urbanistischen Modells von CIAM immer deutlichere Zusammenhänge mit sozialpolitischen Prozessen offenbarte, war es vor allem Le Corbusier, der auf eine Unterdrückung von Erörterungen über solche Zusammenhänge drängte und eine strikte Entpolitisierung des städtebaulicen Programms forderte: „Die zeitgenössische Architektur und vor allem der Städtebau gehen direkt hervor aus dem zeitgenössischen sozialen Zustand, das haben wir gehört. Halten wir uns durch unsere persönlichen Forschungen auf dem Laufenden über die Formen, die die gegenwärtige Evolution nimmt, aber ich fordere Sie inständig dazu auf, beschäftigen wir uns nicht mit Politik oder Soziologie hier. Diese beiden Phänomene sind undendlich komplex; die Ökonomie kommt noch hinzu; und wir sind nicht qualifiziert, um beim Kongress über diese schroffen Probleme zu diskutieren."[20]

Die Stadtkonzeption, die zwar von der politisch-sozialen Diskussion entkoppelt war, konnte allerdings als „eine Anpassung der Stadtstruktur an die Produktivkraftentwicklung", „die Ausrüstung der Stadt auf fortgeschrittenen technologischen Niveau", „eine Ausweitung der großindustriellen Organisationstechnik auf Wohnbereich und Verkehrssystem der Stadt"[21] angesehen werden. Das Konzept der funktionellen Stadt strebte somit ein Gesellschaftsbild an, das durch die Übertragung einer großbetrieblichen Organisationsweise eine gesamt gesellschaftliche Rationalisierung erfahren sollte. Entsprechende Konsequenzen des Strukturwandels in der industriellen Produktion sowie die zunehmende gesellschaftliche Komplexität müssten daher von den modernen Architekten berücksichtigt werden. „Mit der Notwendigkeit der Intervention zur Schaffung eines öffentlichen finanzierten „ökonomischen Werkzeugs" wird Städtebau zum Gegenstand solcher Maßnahmen, die erst später als Infrastruktur-Politik benannt werden: „Die transportmittel sind die Grundlagen des modernen Betriebes. Die Sicherung der Wohnung ist die Bedingung für das soziale Gleichgewicht."[22] In späterer Folge wurde die „Organisation sämtlicher Funktionen des kollektiven Lebens" beim Kongress von Athen allerdings nur noch auf eine Organisation ihres „Ablaufs", den Zyklus der täglichen Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen reduziert. Die Zonierung – die Zerlegung der Stadt in Stadtteile – wird zum eigentlichen Ziel einer sozialen Organisation im Medium der Stadt, basierend auf der Funktionstrennung und der Einteilung des Stadtgebietes in „Zweckbezirke". Derartige Zonierungspläne zielten nicht nur rein auf die Verbesserung der Wohnverhältnisse ab, sonder auch auf die Stabilisierung der rapid sinkenden Grundstückswerte aufgrund der chaotischen Mischungen in den Innenstadtbereichen. Mittels dem „Zweitaktrythmus (Wohnen und Arbeiten)" ließe sich – zumindest planerisch – jener tägliche Zyklus der Aktivitäten" nach den Anforderungen eine „striktesten Ökonomie der Zeit" realisieren.[23] Erst mit der Funktion des „sich fortbewegens", dem (Straßen-) Verkehr lässt sich das Segregationsprinzip umsetzen, denn nur durch diese Intervention konnten die voneinander getrennten Zonen verknüpft und der Austausch zwischen ihnen gewährleistet werden. Beim IV. Kongress der CIAM hat sich Le Corbusier mit seiner Verherrlichung des Autoverkehrs als Grundlage großstädtischen Massenverkehrs durchgesetzt[24] und richtet sein



Hauptaugenmerk auf „die neuen mechanischen Geschwindigkeiten", „die mechanischen Verkehrsmittel", wie Kraftfahrzeuge und deren in die neuen Stadtkonzeptionen wurde seitdem der Mobilitätskult von Futuristen und der Autoindustrie als stadtplanerisches Prinzip verankert. Für Le Corbusier die Verkürzung der Distanzen zwischen den entflochtenen Stadtzonen allein durch dieses neuartige Verkehrsmittel definiert: „Bereiten wir die Stadt auf die bevorstehenden Funktionen der neuen Geschwindigkeit vor, „die einfache Geschwindigkeit" (Fußgänger oder Pferd) ist zur „zwanzigfachen Geschwindigkeit" (mechanischer Transport) geworden. Revolution."[25]

Das scheinbare Schrumpfen von Entfernungen und Räumen ermöglichte eine strikte „Ökonomie der Zeit", die deutlich die rationellere Lebensweise und die neue Zeit-Raum- Wahrnehmung des modernen Lebens veranschaulichte. Durch die „Verkürzung der Distanzen mittels Geschwindigkeit schien die Bedeutung einer „Ökonomie des Raums" fast überflüssig gemacht zu haben, das wiederum neue Maßstäbe in der Dimension der Städte zufolge hatte.

In Legitimation für auferzwungene Wanderungsbewegungen innerhalb der Städteverfolgten die Avantgarde-Architekten allerdings keineswegs das Ziel, sozial zu segregieren; gerade in diesem Problembereich hat das Modell der „Funktionellen Stadt" den reformatorischen Impetus bewahrt, der, mit vergnügenden Mittel vorgetragen, als Ausgangspunkt der funktionalistischen Entwurfsprogramm jener Avantgarde gesehen werden darf.[26] Vor allem die Trennung in „problematische Viertel" und „Luxusviertel", die noch die Gliederung in der „Stadt der Gegenwart" von 1922 beherrscht hatte, muss aufgehoben werden, in dem Le Corbusier forderte: „Die Stadt, eine humane Stadt geworden, wird eine Stadt ohne Klassen sein."[27] Die Segregation kultureller Eigenarten – dies wurde durch Analysen der CIAM deutlich – war bisweilen in der Realität großstädtischen Lebens gleichzeitig auch überlagert

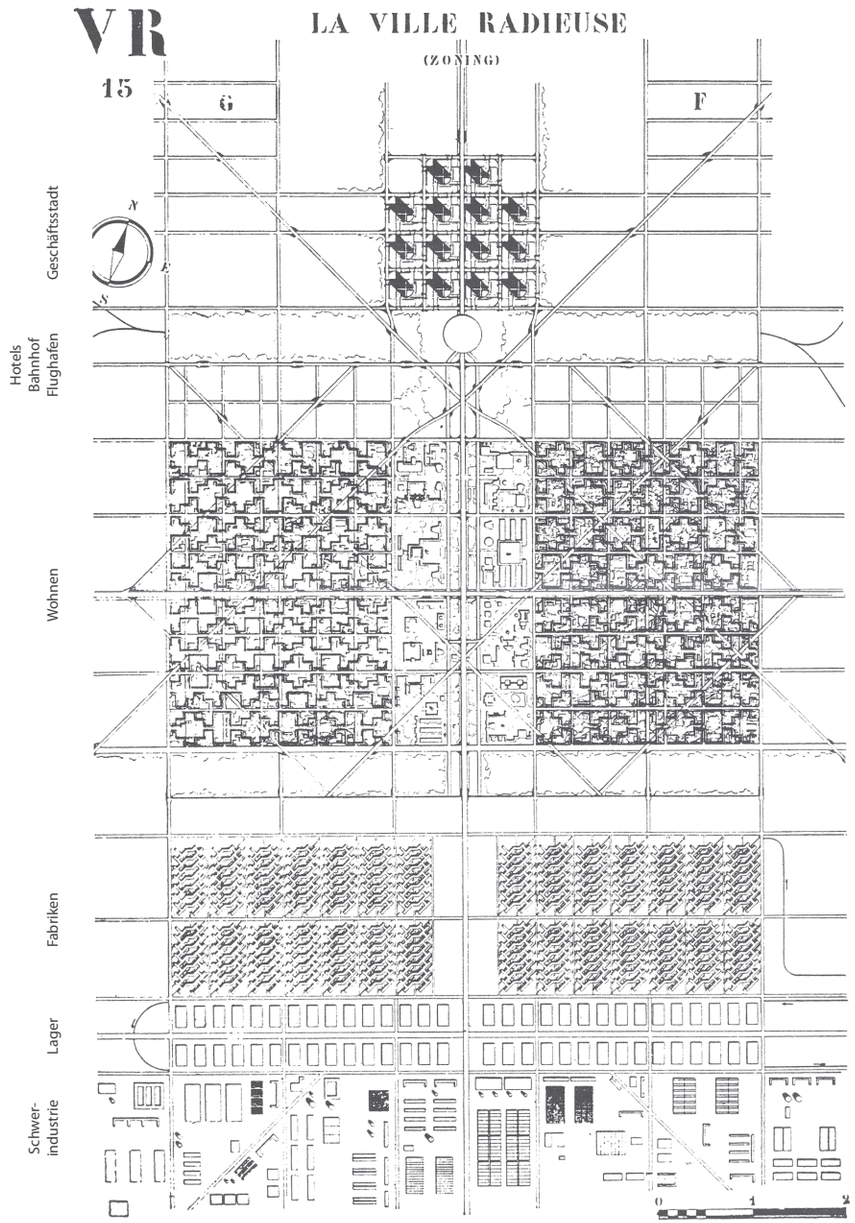
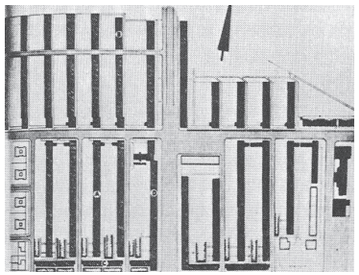


Abb. 07 (links):

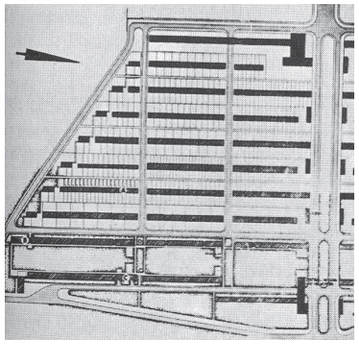
Skizze zum Transportnetz.
(aus „Die funktionelle Stadt Le Corbusiers Stadtvision - Bedingungen, Motive, Hintergründe ". Thilo Hilpert. Vieweg. Braunschweig. 1978)

Abb. 08:

Zonierung „La Vile Radieuse". An der zentralen Achse erstrecken sich die Einrichtungen für das „gesellschaftliche Leben".
(aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.) Vieweg. Braunschweig. 1988)



Frankfurt , Hellerhof 1919-1931.



Karlsruhe, Dammerstock 1929.

Abb. 09 und 10:
Beispielhafte Planungen 3. Kongreß der CIAM, Brüssel 1930.
(aus „Die funktionelle Stadt Le Corbusiers Stadtvision - Bedingungen, Motive, Hintergründe ". Thilo Hilpert. Vieweg. Braunschweig. 1978)

von einer sozialen Absonderung der Bevölkerung in Wohngebieten nach strikt gestaffelten Räumen.[28] Insofern werden hierin der soziale Gleichheitsanspruch und die Kritik an der Polarisierung differenter Lebenschancen verdeutlicht. Zwar hat Le Corbusier seine sozialen Prinzipien auf die Bedingungen der Wohnhygiene beschränkt, jedoch zeichnete sich in der Forderung nach gleichberechtigten Wohnbedingungen für die Arbeiterschaft, beim Kongress 1929 über die „Wohnung für ein Existenzminimum" ebenso wie 1933 in Athen, ein gewisser technisch verengt, sozialer Fortschrittswille mit der Forderung von „Luft, Licht und Raum" ab.[29] In der Auswertung ihrer Plananalysen zum Bereich „Wohnen" haben die in Athen versammelten Architekten der CIAM die Polarisierung unterschiedlicher Lebenschancen, diese parteiische Verteilung der Behausungen (...) von den Gesetzen sanktioniert", einer scharfen Kritik unterzogen: „Die am dichtesten bevölkerten Viertel befinden sich in den am wenigsten begünstigten Bezirken (schlecht gelegene Abhänge, Viertel, die ständig vom Nebel, von Industrie-Abgasen heimgesucht werden, Überschwemmungen ausgesetzt sind, etc)".[30]

Bei der Frage, wie diese „Organisation des Lebens", ein Thema von höchster Priorität im Städtebau, mit einer umfassenden „sozialen Reorganisation" zu verbinden sei, kam es in der als heterogen zu definierenden CIAM-Gruppe zu tiefgreifenden Diskrepanzen und harten Auseinandersetzungen. Bei der Erarbeitung der Feststellungen des IV. Kongresses entpuppten sich Aussagen zu sozio-ökonomischen Zusammenhängen von Stadtplanung wie „das Privateigentum" sowie die „(Neu-)Organisation des Bodens" als grundlegende Hindernisse, die zu keiner einheitlichen Stellungnahme führten. Zwar stimmten die Delegierten der Resolution weitgehend zu, dass die Segregationstrend in der Stadtentwicklung aus privatem Bodenbesitz resultierten, aber die in der ersten Fassung der „Feststellungen" geforderte Maßnahme, „Expropriation" des Bodens wurde aber vor allem von Le Corbusier abgelehnt. Folglich blieb auch dieser gesamte Problemkomplex der ökonomischen Grundlage von Stadtentwicklung ungeklärt. „Das Problem der Segregation von Nutzungen durch die Hierarchie von Bodenwerten in einem konzentrischen System von Zentrum und Peripherie wurde ausgespart. Das Phänomen des Agglomerations-Sogs, die zunehmende Wohnbebauung an der Peripherie bei gleichzeitiger Entleerung der Zentren, das rapide Wachstum der Großstädte, lag außerhalb der Analyse."[31]

Mit ähnlichen Problemstellungen muss sich allerdings auch der „moderne" Städtebau in China auseinandersetzen bzw. befassen, da Stadtstrukturen nur selten als Kompaktraum einer „konzentrierten Stadt" realisiert werden (vgl. Masterplan für Luchao Harbour von van Gerkan, Marg und Partner (gmp)), sondern sich als rapid ausweitende, „krakenarmig konzentrische Städte" entwickeln. Gleichsam dem in der Charta von Athen beinhalteten Funktionstrennungskonzepte führen auch in der chinesischen Stadtstrukturierung derartige Prinzipien mancherorts zu Elementen der Zersiedelung, Desurbanisierung und „amorph anmutenden Agglomerationen" (z. B. Verwaltungsgebiet Groß-Shanghai). Bezeichnenderweise vor allem in den küstennahen Ballungszentren das Automobil als Massenverkehrsmittel Einzug gehalten, das infolgedessen (letztlich jedoch) die Expansion der Städte fördert und die Distanzierung zwischen Wohngebieten und den industriellen Zonen (Arbeitszonen) verstärkt.

In Bezugnahme auf die daraus resultierende Segregation bzw. Polarisierung forderte bereits die CIAM durch die Analyse der Politik und sozioökonomischen Verhältnissen den Ursachen der Planlosigkeit und chaotischen Zustände in den Großstädten entgegenzuwirken. Neben den Problemen des Städtebaus herrsch(t)en damals wie noch heute soziale Missstände vor, die sich ohne praktische Folgerungen, ohne Überlegungen über Bodenreform sowie ihre Modifikation, ohne ein demokratische Bewusstsein Chinas wohl kaum dezimieren lassen. Schon in der reformerische und fortschrittliche Bedeutung der CIAM lag Kritik an den von sozialen, politischen und ökonomischen Verhältnissen bedingten Misere der Stadtentwicklung, während ihre publizierten Lösungsansätze an den politischen und sozioökonomischen Studien vorbeigingen. Es erscheint nahezu illusorisch, dass sich ein System von Stadtplanung in seiner Formulierung, seinen Inhalten und seiner Realisierung gegenüber sozialen Bewegungen und Interessen neutral – also nur technisch – verhalten könne bzw. dürfe. Diese Strategie der „Techniker" musste die Formulierung eines „sozialen Programms" zurücknehmen in die Beschreibung einer räumlichen Struktur, das städtische Leben entkonkretisieren zu einem Funktionsschema ohne historische Dynamik, außerhalb von Konflikten und Kämpfen, von Prozessen gesellschaftlicher Willensbildung [32] So konnte das von der CIAM publizierte städtebauliche Programm nur als ein räumliches Modell, nicht als ein sozialer Prozess bestimmt werden.

Neben den erläuterten Widersprüchen der CIAM müssen auch folgende Punkte als Einwand bzw. Widerspruch zitiert werden, um die Kehrseite und die problematischen Tendenzen in der Stadtplanung zu akzentuieren:

- „Eine Entflechtung der Nutzungsbereiche als Entwurf eines städtischen „Zweitaktsystems" wirkte sich in seiner Anwendung auf Kernbereiche städtischer Kultur verheerend auf das gesamte soziale Leben aus. Ein solches „zoning" war geeignet, bei der Auswahl von Nutzungsrechten für den dominierenden sozialen Wert von Zentren eine radikale Selektion nach den Mechanismen des Bodenpreises zu fördern." [33]
- „Die rationelle Zonenteilung, Entmischung der städtischen Funktionen wird für die „Auflösung der Stadt" verantwortlich gemacht. Mit einer Erweiterung der City-Funktion in den Stadtzentren wird die wenig gewinnbringenden Wohnnutzungen an den Stadtrand verdrängt." [34]
- „Die Übertragung des betrieblichen Rationalisierungsmodell auf die Organisation der Stadt war der ungeeignete Versuch, einen sich auflösenden Stadtraum als Lebensraum zu bewahren. Damit wurde eine Beseitigung von Mischzonen vor allem im Zentrum legitimiert, die Mischung vielfältiger Aktivitäten zerlegt in Einzelverrichtungen. [...]" [35]
- „ [...] Die kulturellen Modelle der modernen Bewegung, wie sie in der Charta von Athen formuliert wurden, haben – nachdem sie ihren Platz in der Gesetzgebung fanden – einen Prozess begünstigt, durch welchen der städtische Raum und die Stadt als Ganzes in den Zyklus der Profitmaximierung eingeordnet werden." [36]

Trotz aller Defizite und Kritik etablierten sich die städtebaulichen Leitbilder der Moderne als stimulierende Impulse in den Stadtkonzeptionen des vergangenen Jahrhunderts und wirken in ihrer Tragweite noch bis heute wie teils Realisationen städtebaulicher Strukturen in China verdeutlichen bzw. unterstreichen. Wo vorher in kompakten Stadträumen eine Mischung und Verknüpfung von Aktionen möglich war, sollte jetzt Ordnung durch ein System festgelegter Aktionsfolgen einkehren. Durch dieses rationalisierte Stadtkonzept der „funktionellen Stadt" konnten zwar die chaotische, unhygienische, slumbestimmte Stadtentwicklung

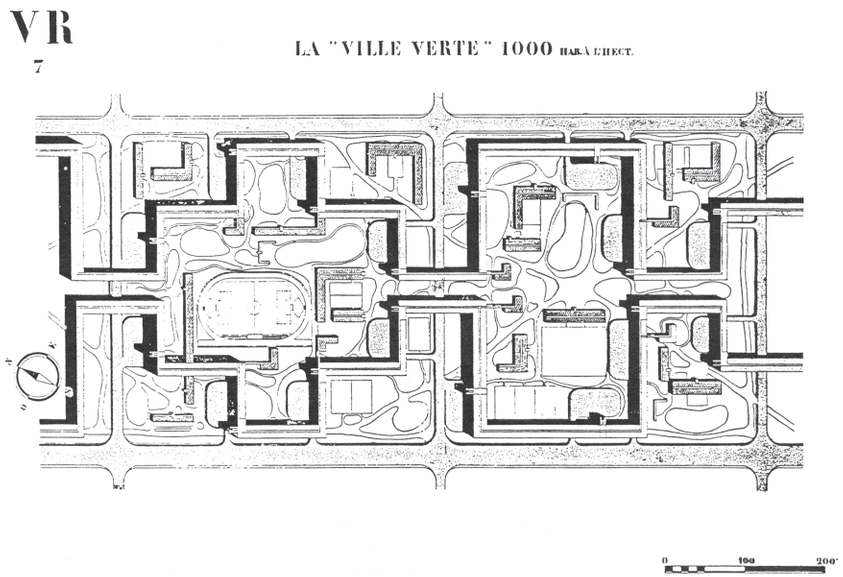
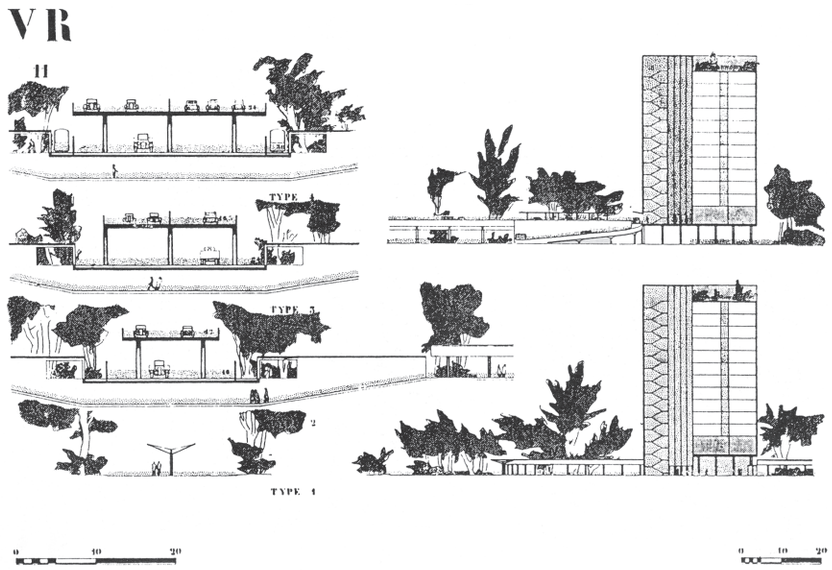


Abb. 11:
Die „Grüne Stadt"
in der „Charta von Athen".
(aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.)
Vieweg. Braunschweig. 1988)

kontrolliert werden, die gleichzeitig damit geschaffenen Probleme aber wogen ebenfalls schwer und schränkten das Leitbild der Moderne auf technokratische Lösungsstrategien ein. Die propagierte Rationalisierung der Stadtplanung, die Funktionstrennung und die Gewichtung des Autoverkehrs sowie die Trennung der Verkehrsarten hatten allerdings entscheidende globale Auswirkungen (Konsequenzen) auf die Prinzipien der Raumorganisation und gesellschaftlichen Nutzung öffentlicher Raumstrukturen, indem nahtlos das Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" in das moderne Ideal der „autogerechten Stadt" eingefügt (integriert) wurde.[37] Die stark zunehmende Motorisierung und der Ausbau (Erweiterungsbau) des öffentlichen Nahverkehrs ermöglichte die Erschließung neuer und weit von den Produktionsstätten liegenden Standorten für Wohnquartiere. Infolgedessen sahen sich städtische Organisationsmodelle gezwungen, den Parametern des Individualverkehrs und den daraus resultierenden Konsequenzen wie z.B. dem Straßenbau anzupassen (zu unterwerfen).

Parallel dazu entstanden unter dem Slogan „Urbanität durch Dichte" ästhetische Modelle für die neue städtebauliche Dichtevorstellungen, geprägt von einem unbegrenzten Optimismus des wirtschaftlichen und technischen Wachstums und einem damit einhergehenden (gekoppelten) Versuch zur räumlichen Neuordnung der Stadtareale. Allerdings wurden auch die vorherrschenden städtebaulichen Leitvorstellungen und die Ergebnisse des praktischen Städtebaus der vorangegangenen Jahre zunehmend abgelehnt (Jane Jacobs, Kevin Lynch, Aldo Rossi etc.) und vor allem die Stadtsoziologie übte verstärkt Kritik am städtebaulichen Leitbild



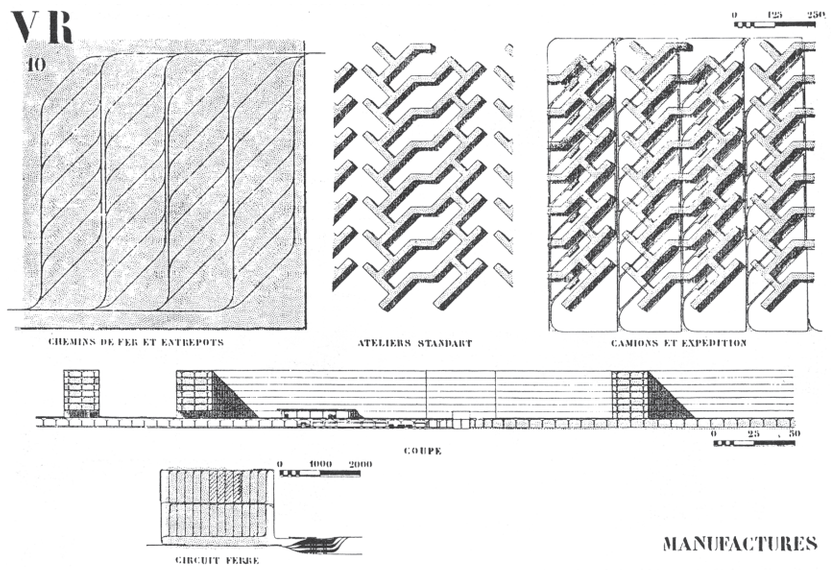


Abb. 12 (links):
Studien von Verkehrs- bzw. Transporttypologien in der „Charta von Athen". (aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.) Vieweg. Braunschweig. 1988)

Abb. 13 (rechts):
Studien von Fabrikstypologien in der „Charta von Athen". (aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.) Vieweg. Braunschweig. 1988)

der Moderne. Ihr Einwand bezog sich besonders auf die neu entstandenen Wohnsiedlungen an den Stadträndern, au die Zerlegung der Stadträume in monofunktionale Zonen, sodass Innenstädte, die durch den Verlust an Wohnraum und kultureller Nutzung allmählich verödeten sowie zunehmend von dem motorisierten Individualverkehr vereinnahmt wurden. Der Begriff „Fortschritt" als beherrschendes Denkparadigma der Moderne vermittelte verstärkt negative Assoziationen, die sich in der scheinbar sachlichen, in Wirklichkeit langweiligen Hochhausarchitektur der Cities und Trabantenstädte als Folge von funktionalistischen Denken widerspiegelte, das in einer absichtlichen Zweckrationalität auf eigene Zwecksetzung verzichtet hatte und so den Interessen der politischen und ökonomischen Herrschenden dienstbar geworden war.[38]

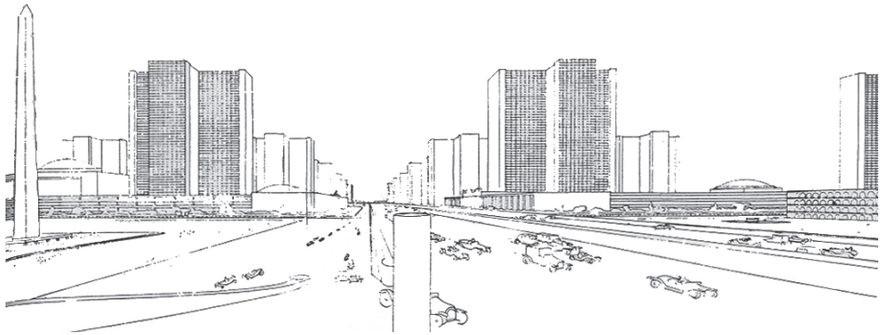
Unter dem bereits erwähnten Leitbild „Urbanität durch Dichte" entstanden Siedlungskomplexe und Massenbehausungen, die mit Begriffenen wie „Uniformität", „Seelenlosigkeit", „Vermassung", „Entpersönlichung" und „Nivellierung" konfrontiert wurden und folglich das städtebauliche Ideal der Moderne insgesamt in Frage stellten. [39] Der vermehrte Protest gegenüber derartigen Missständen führte zu einem „Paradigmenwechsel im Städtebau", woraus die Forderung resultierte, dass das Potential der Architektur und des Städtebaus dort endet, „wo Architekten zu bloßen Erfüllungsgehilfen ökonomischer Interesse werden, oft blind oder stumm gegenüber den Folgen ihrer Handlungen für die Betroffenen." [40]

Im Vordergrund standen nun die gesellschaftskritischen und gesellschaftsreformerischen Ideen jener Städtebauer, welche an den politischen und sozialen (interdisziplinären) Auseinandersetzungen jener Zeit engagiert teilnahmen und auch manche Erkenntnisse der damaligen Soziologie rezipierten. Trotzdem änderte sich kaum (nichts) etwas an der Tatsache, dass sich der Städtebau weiterhin stark und eindimensional auf die marktorientierten Rentabilitätserwägungen einschwor (einstellte). Ohne Einschränkung wurde weiterhin ein „moderner Städtebau" mit der Selbstverständlichkeit betrieben, sich der vorherrschenden Politik, der Ökonomie und den sie bestimmenden Sozialstrukturen anzupassen. „Massenprodukte und Massenkonsum einerseits und soziale Differenzierung andererseits führten zu Widersprüchen bei den Planungsvorstellungen." [41] Dieses eindimensionale Fortschrittbewusstsein muss außerdem als Ursache der Kommerzialisierung und Tertiasierung der Innenstädte erwähnt werden, da Faktoren wie Verdrängung des Wohnens und andere nicht profitabler Nutzungen an die Peripherie und die Veränderung der Weg-Zeit-Relation durch den PKW innerstädtische Missstände zusätzlich verstärkte und das erhöhte Verkehrsaufkommen zu einem der ernsthaftesten bzw. dringendste zu bewältigten Problematik in der neuen Stadtentwicklung prosperiert. Zu jener Zeit herrschte nach der Überzeugung vieler Planer eine Selbstverständlichkeit vor, dem Autoverkehr uneingeschränkt Raum zu verschaffen, ohne die Folge

zu bedenken. Da die Konsequenzen des wachsenden Autoverkehrs zunächst negiert wurde, passte sich die Stadtentwicklung ihm fast zwangsläufig an und forcierte zur Priorität in der städtischen Verkehrsplanung. In unmittelbarer Nähe der Innenstadt entstanden breite Schnellstraßen oder Autobahnbänder mit großen, flächenbeanspruchenden Kreuzungsbauwerken. „Die Innenstädte bleiben nicht verschont und mussten im Interesse des Fortschritts dem Autoverkehr Tribut zollen." [42]

Einerseits wurden monofunktionale und separierte Stadteinheiten von einem verstärkten Straßenbau zusammengehalten, andererseits resultierten daraus Verkehrsprobleme als Folge des widersprüchlichen Verhältnisses zwischen Infrastruktur und Wohlstand. Zwar prägte die Infrastruktur die moderne Stadtplanung, führten aber ebenso bedingt durch Funktionstrennung und Segregation genauso zur Verödung und Isolierung. Die materielle und insbesondere die technische Infrastruktur reichen alleine nicht aus, Wohlstand zu generieren. [43] Aufgrund der starken Trennung städtischer Funktionen entstanden immer weiter von der Innenstadt entfernte Wohnquartiere, sogenannte „Neue Städte" bzw. „Trabantenstädte", sodass sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts auch die städtische Peripherie immer weiter ausdehnte. Dadurch entstand ein Stadt-Land-Kontinuum, welches zugleich städtische und ländliche – und doch weder den einen noch den anderen Aspekt tatsächlich symbolisiert bzw. verdeutlicht und von Thomas Sieverts die einprägsame Terminologie „Zwischenstadt" zur Charakterisierung dieses Raumphänomen erhielt.

Demgegenüber scheinen chinesische Städte zu wachsen ohne ihre Grenzen zu verwischen, indem sie sich ausdehnen, schieben sie ihre Ränder deutlich wahrnehmbar vor sich her, sodass sich eine Zwischenstadt nicht auszubilden vermag. Die Siedlungsdichte der chinesischen Stadt nimmt in suburbanen Bereichen nicht generell ab, wie dies in Europa charakteristisch ist, vielmehr werden die Siedlungen der neuen Mittelschicht, die die Grenzen der städtischen Struktur nach außen, in das Ackerland hinausschieben, in der Regel von hoch verdichteten Nachbarschaften geprägt. Als Hauptgrund für die Herausbildung des kompakten, verdichteten Städtewachstums muss die Knappheit des verfügbaren Landes bei zugleich sehr hohem Bevölkerungsdruck bewertet werden. [44]



In Europa hingegen zeichnete sich schon Anfang der 1960er Jahre aufgrund der immer deutlicheren Trennung von städtischen Funktionen, ein Zerfall der Trabantenstädte in zunehmend monofunktionale, separierte Einheiten ab. Diese Neuen Städte, geprägt von industrialisierter Vorfertigung und hoher Dichte, litten bereits schon nach 10 bis 20 Jahren nach ihrer Errichtung unter „schweren sozialen, ökonomischen und technischen Problemen, die ihnen bisweilen den Ruf von Slums eingetragen haben, die dringend einer Stadterneuerung bedürfen." [45] Die anfänglich soziale Mischung in den Wohngebieten veränderte sich mit der Entspannung der Wohnungsnot, einer freien Wohnungswahl und dem Eigentumswunsch, das im Endeffekt zu einer „Entmischung" führte. [46]

Während, wie im Vorfeld (vorhinein) erwähnt, die Quartiere in Europa häufig mit Gettoisierung, soziale Depravation, Vandalismus, Imageproblemen und Leerstand zu kämpfen haben, erfreuen sich die hoch verdichteten, vertikalen chinesischen Nachbarschaften großer Beliebtheit. Das beruht allerdings nicht nur auf den räumlichen Qualitäten der neofordistischen Weiterentwicklung, sondern auch auf der Bereitschaft, wie selbstverständlich in Hochhäusern und verdichteten Wohnumwelten zu leben, wenn nur die wichtigsten Rahmenbedingungen erfüllt werden. Das Quartier muss abgeschlossen und gut gesichert, die Wohnungen müssen groß und orientiert, das introverse Element muss durch einen gefällig gestalteten, Glück verheißenden Nachbarschaftshof repräsentiert sein. [47]

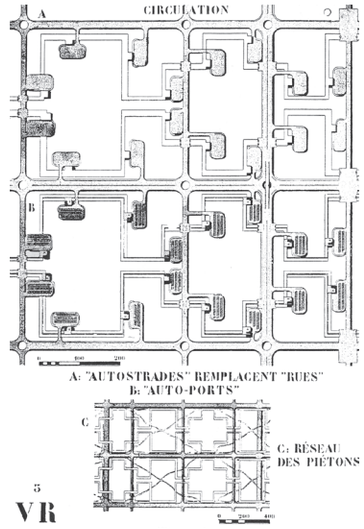


Abb. 14 (oben):
Skizze für Plan „Voisin"

Abb. 15 (unten):
Verkehr „Autobahnen" ersetzen „Straßen" in der „Charta von Athen".
(aus Le Corbusiers „Charta von Athen". Thilo Hilpert (Hsg.) Vieweg. Braunschweig. 1988)

Im Gegensatz dazu verschärfte sich in Europa bereits Anfang der 1960er Jahre die Kritik an der verdichteten und funktional getrennten Großform des Städtebaus. „Die Ansätze der überdimensionalen Verkehrsbauten, der großen Wohn- und Bürohochhäuser haben doch einen Vorgeschmack auf eine voll technisierte und durchorganisierte Welt gegeben. [...] Es wurden Maßstäbe erreicht, die den menschlichen Maßstab überschritten haben. Es ist ja auch im Grunde nicht mehr der angeblich immer im Mittelpunkt stehende Mensch, sondern immer stärker die Maschine, die das Maß unserer Bauwerke bestimmt." [48]
Für zahlreiche Stadtkritiker mutierte das Neue Bauen zum Symbol einer durch Modernisierung ausgerichteten Zerstörung, indem sie Kritik „an der seelenlosen Behälterarchitektur, an dem fehlenden Umweltbezug und der solitären Arroganz ungegliederter Bürogebäude, an monströsen Großkaufhäusern, monumentalen Hochschulen und Kongresszentren, an der fehlenden Urbanität und der Menschenfeindlichkeit der Satellitenstädte, an den Spekulationsgebirgen, den brutalen Nachkommen der Bunkerarchitektur, der Massenproduktion von Satteldachhundehütten, an der autogerechten Zerstörung der Cities usw." übten. [49]

Demnach sei es dem architektonischen Funktionalismus im Städtebau nicht gelungen, diese Missstände bzw. Schäden zu beseitigen und die „adäquate Übersetzung seiner humanen Forderungen in die bauliche Realität" zu schaffen. Der Funktionalismus fasse somit seinen Gebrauchswert zu beschränkt auf und lasse in seiner einseitigen Beschränkung auf bestimmte Zwecke die Vielschichtigkeit der gesellschaftlichen Beziehungen außer Acht. Der soziale und psychologische Entwicklungsstand der Menschen in einer hochindustrialisierten und urbanisierten Gesellschaft, wie sie bereits partiell auch in China existiert, wird im städtebaulichen Funktionalismus im Wesentlichen vernachlässigt." [50]

Unter der Leitlinie „mehr, schneller, besser, wirtschaftlicher" wurde beispielsweise von der Delegiertenkonferenz der KP Shanghai schon 1957, ganz dem funktionalistischen, wie auch sozialistischen Aspekten entsprechend, im Umland der Stadt Satelliten zu gründen, um einen Teil der Industriegebiete auf die Stadtregion zu verteilen und die Bevölkerungskonzentration im Kernbereich zu verringern. Ausgesprochen wurde der Wunsch, die Shanghaier Einwohnerzahl sollte sich bei der Sieben-Millionen-Grenze einpendeln, wogegen jene Grenze zu dem Zeitpunkt bereits erreicht bzw. überschritten war. Ferner wurde das Bild vermittelt, dass es sich bei diesen Satellitenstädten nicht etwa um reine Schlaf- oder Erholungsstädte handelt, sondern es geht in erster Linie um eine rationale Standortverteilung der neuen Industrieprojekte, deren Beschreibung sowohl das Programm wie auch die späteren Problemfelder charakterisiert. Da letztlich eine Industrialisierung ohne den Preis der Verstädterung angestrebt wurde, hätte zwar das funktionalistische Potential genutzt, schwerpunktartig jedoch die Metropole demografisch aber entdichtet werden sollen. Stattdessen stellte man programmatisch bereits zu Beginn der konzeptionellen Realisierung rein die Industrieentwicklung in den Vordergrund. [51]

Obgleich der Städtebau im internationalen Kontext nie auf eine schier technische Ebene eingeschränkt werden darf, ging es ebenso in China um jene Problematik, die die CIAM bei ihrer technokratischen Verengung der funktionalen Stadtplanung ausgeklammert hatte. Gleichfalls stellt Jürgen Habermas am „Projekt der Moderne" fest, dass sich deren städtebauliches Leitbild, den wirtschaftlichen Sachzwängen bzw. dem kapitalistischen System bereitwillig unterordne, allenfalls ihnen hilflos gegenüberstehe. „Während die moderne Bewegung die Herausforderungen des qualitativ neuen Bedarfs und der neuen technischen Gestaltungsmöglichkeiten erkennt und im Prinzip richtig beantwortet, begegnet sie den systemischen Abhängigkeiten von Imperativen des Marktes und der planenden Verwaltung eher hilflos." [52] Ebenso sieht er „die Probleme der Stadtplanung [...] nicht in erster Linie [als] Probleme der Gestaltung, sondern Probleme der versagenden Steuerung, Probleme der Eindämmung und Bewältigung von anonymen Systemimperativen, die in städtische Lebenswelten eingreifen und deren urbane Substanzen aufzuzehren drohen." [53]

Trotz ihrer teils utopischen Signatur haben derartiger Äußerungen letztendlich den Wandlungsprozess der städtischen Leitbilder mit beeinflusst und die Mitsprache der Bevölkerung und Umweltplanung forciert, die seit den 1970er Jahren als neue Faktoren in den Städtebau einflossen bzw. indoktrinierten. Mit zunehmender Kritik an der architektonischen und städtebaulichen Moderne wurden vermehrt das Vorurteil bzw. Sichtweise vertreten, dass jene bereits in den 1970er Jahren ihr Ende fand. Jedoch übt die Moderne mit ihren Qualitäten nach wie vor Einfluss auf den Städtebau und städtebaulichen Strukturen aus, obwohl die Kritik an ihr seit den 1960er Jahren bis dato nie abgerissen bzw. verstummt ist.

Literatur:

[1] Vgl. Hilpert, Thilo (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen". Texte und Dokumente. Braunschweig. 1984. S. 9

[2] Zitat: de Berker, Heide / Jessen, Johann, / Sauder Robert: Ohne Leitbilder? – Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart. 1999. S. 13

[3] Vgl. Schäfers, Bernhard / Köhler, Gabriele: Leitbilder der Stadtentwicklung. Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil. Paffenweiler. 1989. S. 1

[4] Ebd. S.2

[5] Vgl. Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvisionen – Bedingungen, Motive, Hintergründe. Braunschweig. 1978. S. 9

[6] Ebd. S 16

[7] Vgl. Selugga, Malte: Standardisierung und Diversifizierung im kontemporären chinesischen Massenwohnungsbau. Hamburg. 2005. S. 111

[8] Vgl. Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 211

[9] Vgl. Böhme, Helmut: Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. Zu den Anfängen der wissenschaftlich begründeten Stadtentwurfslehre. In: Die Alte Stadt 16. 1989. 2-3. S. 160

[10] Vgl. Hilpert, Thilo (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen". a.a.O. S. 33

[11] Procès-verbal. Congrès de la Sarraz 27-28 juin 1928. Séance de midi après-midi 16 heures

[12] Vgl. Böhme, Helmut: Thesen zur „europäischen Stadt" aus historischer Sicht. In: Hassenpflug, Dieter (Hg.): Die Europäische Stadt. Mythos und Wirklichkeit. Münster. 2000. S. 68

[13] Vgl. Habermas, Jürgen: Moderne und postmoderne Architektur. In: Habermas, Jürgen (Hg.): Die Moderne – ein unvollendetes Projekt. Leipzig. 1990. S. 61

[14] Zitat: Le Corbusier: An die Studenten. Die Charte d'Athènes. Hamburg. 1962. S. 53ff

[15] Die offizielle Erklärung wurde von folgenden Architekten unterzeichnet: H.P. Berlage (Haag), V. Bourgeois (Brüssel), P. Chareau (Paris), J. Frank (Wien), G. Guevrekian (Paris), M. E. Haefeli (Zürich), H. Häring (Berlin), A. Höchel (Genf), H. Hoste (St. Michiels), P. Jeanneret (Paris), Le Corbusier (Paris), A. Lurçat (Paris), E. May (Frankfurt), A. G. Mercadal (Madrid), H. Meyer (Bauhaus Dessau), W. M. Moser (Zürich), C. E. Reva (Mailand), P. Rierveld (Utrecht), A. Sartoris (Turin), H. Schmidt (Basel), M. Stam (Rotterdam), M. Steiger (Zürich), H. R. Vonder Mühll (Lausanne), J. de Zavala (Madrid). Vgl. Hilpert, Thilo: a.a.O. S. 102

[16] Vgl. Hilpert, Thilo (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen". a.a.O. S 27

[17] Textvergleich: Bauen oder Architektur. Original der „Erklärung" von La Sarraz. In: Le Corbusier: „Charta von Athen". a.a.O. S. 105

[18] Vgl. Hilpert, Thilo (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen". a.a.O. S. 29

[19] Le Corbusier: The Four Rules. 1941. S. 201. In: Hilpert, Thilo : Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 214

[20] Zitat: Le Corbusier: Le parcellement du sol des villes. CIAM-Kongress. Brüssel. 1930. In: Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 214

[21] Vgl. Hilpert, Thilo (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen". a.a.O. S. 59

[22] Zitat: Ebd. S. 59

[23] Vgl. Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 246

[24] Vgl. Ebd. S. 240

[25] Discours de M. Le Corbusier. Séance du 30 Juilett 1933. In : Annales Techniques. Grèce. N°44 1933f. In: Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 240

[26] Vgl. Ebd. S. 235

[27] Zitat: Le Corbusier: La Ville Radieuse. 1935. In: Ebd. S. 38

[28] Vgl. Ebd. S. 236

[29] Gropius, Walter: Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung. Zusammenfassung. 1929 In: Steinmann, Martin (Hg.): CIAM – Dokumente 1928-1939. Basel / Boston / Stuttgart. 1979. S. 19

[30] Zitat: Le Corbusier: La Charte. Paris. 1943. S. 38f Punkt 13, 14, 15, In: Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 238

[31] Vgl. Ebd. S. 230ff

[32] Vgl. Ebd. S. 215-216

[33] Zitat: Le Corbusier: L'urbanisme des Trois Etablissements Humains. Paris. 1959. In: Ebd. S. 246

[34] Fassbinder, Helga: Einleitung. In: Castells, Manuel (Hg.): Kampf in den Städten. Gesellschaftliche Widersprüche und politische Macht. Berlin. 1975. S. 20

[35] Zitat: Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 276

[36] Zitat: Krier, Leon: La Reconstruction de la Ville. 1978. In: Hilpert, Thilo: a.a.O. S. 250

[37] Vgl. Durth, Werner: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtung 1900-1970. Braunschweig / Wiebaden. 1986. S. 79

[38] Vgl. Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. a.a.O. S. 11

[39] Vgl. Rheinborn, Dietmar: Städtebau im 19. Und 20. Jahrhundert. Stuttgart. 1996. S. 277

[40] Zitat Durth, Werner: Entwicklungslinien in Architektur und Städtebau: Ein Rückblick als Skizze. In: Ideen, Orte, Entwürfe 1949-1990: Architektur und Städtebau in der Bundesrepublik Deutschland. Ausstellungskatalog. Berlin. 1990. S. 33

[41] Zitat: Reinborn, Dietmar: a.a.O. S. 239

[42] Zitat: Reinborn, Dietmar: a.a.O. S. 196

[43] Vgl. Böhme, Helmut: Brachte Infrastruktur immer Wohlstand? Ein historischer Rückblick. S. 33-34 In: Schriftreihen der Stiftung Bauwesen zu „Der Bauingenieur und die Gesellschaft" S. 13-35. Stuttgart. 2003

[44] Vgl. Lü Junhua, Shao Lei: Housing Development from 1978 to 2000 after China Adopted Reform and Opening-up Policies. In: Modern Urban Housing in China. 1840-2000. München / London / New York. 2001. S.204

[45] Zitat: Irion, Ilse / Sieverts, Thomas: Neue Städte: Experimentierfelder der Moderne. Stuttgart. 1991. S. 10

[46] Vgl. Reinborn, Dietmar: a.a.O. S.197ff

[47] Vgl. Hassenpflug, Dieter: Der urbane Code Chinas. Basel /Boston / Berlin. 2009. S.151

[48] Zitat: Müller-Raemisch, Hans-Reiner: Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945-1985. Frankfurt am Main. 1990. S. 84

[49] Zitat: Habermas, Jürgen: Moderne und postmoderne Architektur. a.a.O. Habermas zitiert Heinrich Klotz. Das Kunstwerk 32. 1979. S. 6ff und Paul, J.: Kulturgeschichtliche Betrachtung zur deutschen Nachkriegsarchitektur. Ebd. S. 13ff

[50] Vgl. Berndt, Heide: Ist der Funktionalismus eine funktionale Architektur? In: Heide Berndt / Alfred Lorenzer / Klaus Horn: Architektur als Ideologie. Frankfurt am Main. 1968. S.9ff

[51] Kaltenbrunner, Robert: Minhang Shanghai. Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Berlin. 1993. S. 100

[52] Zitat: Habermas, Jürgen: Moderne und postmoderne Architektur. a.a.O. S.69

[53] Ebd. S. 70

DER OFFENE STADTRAUM

ÖFFENTLICHE PLÄTZE IN DER CHINESISCHEN STADT





Abb. 01:
Der Gehsteig als Werkstatt. Den Bürgersteig gibt es erst in Ansätzen (2/2009)

In chinesischen Städten wird mit öffentlichem Raum für unser europäisches Verständnis sehr unbefangen umgegangen. Der Grad zwischen privaten, intimen Raum und der offenen Stadt ist ein sehr schmaler. Es werden nahezu alle Wohnfunktionen in den öffentlichen Stadtraum hinein verlängert und es kommt vor, dass einen Wäscheleinen den Weg am Gehsteig versperren oder eine Familie gemeinsamen vor dem eigenen Laden ihr Abendmahl zelebriert. Aber nicht nur diese Funktionen, auch die der Werkstatt und des Verkaufsstandes verwandeln den Straßenraum in eine Werkbank auf der repariert und produziert wird, eine Verkaufstheke oder eine Küche. Daran wird deutlich, dass der Gehsteig erst zum geringen Maß als Bürgersteig wahrgenommen wird.[1]

Andererseits findet man in den abgeschlossenen neuen Wohnsiedlungen der Mittelklasse, die als reine Wohnquartiere ausgewiesen sind, eine oft beträchtliche Anzahl an Geschäften, Büros und Dienstleistungsbetrieben aller Art. Diese bringen sehr viel Öffentlichkeit in die bewachten und mit Zäunen abgeschirmten Wohnlandschaften.



Abb. 02:
Familie und Arbeit. Shanghai 2009.



Abb. 03:

Suppen- und Garküchen breiten sich ganz selbstverständlich in den Straßenraum aus. Shanghai 2009.

Abb. 04:

Jede Form von Handel findet im Raum zwischen den Wohnquartieren statt. Shanghai 2009.



An diesen beiden Szenarien ist erkennbar, dass chinesische Städte nur sehr schlecht mit Raum den wir als öffentlich bezeichnen ausgestattet sind. Über den Umstand des Mangels kommt noch deren schlechter Zustand hinzu. So findet man Plätze rund um die neuen Einkaufszentren, denen jegliche für öffentlichen Raum relevante Möblierung fehlt und man kommt zu der Vermutung, dass das darin schlummernde öffentliche Raumpotenzial nicht nach westlichen Kriterien gedeutet wird. Er wird vielmehr als kommerzieller Raum, mit dem Bestreben ihn bis auf den letzten Quadratmeter zu verwerten, verstanden. Wer sich dort ausruhen möchte ist fehl am Platz oder muss in ein Cafe oder Restaurant gehen. Ebenso ist der Zustand der neu angelegten Grünflächen in allen Größenordnungen ein sehr schlechter. Sie sind verschmutzt, mit Abfällen übersät und niedergetrampelt, trotz der überall anzutreffenden, mit Besen den Staub aufwirbelnden Reinigungskräfte. In den großen Metropolen wie Shanghai gibt es mittlerweile schon einige gepflegte Grünanlagen, die jedoch nicht auf eine sich ändernde Bedeutung des öffentlichen Raums, sondern auf die immer besser agierenden Stadtreinigungen schließen lassen.



Abb. 05:
Die Metropolen Chinas investieren große Summen in die Stadtreinigung. Shanghai 2009.

Der Mangel an öffentlichen Gemeinraum ist auch daran erkennbar, dass sich die chinesische Bevölkerung für ihre Freizeitaktivitäten wie Tanzen, Unterhalten, Spielen oder gymnastische Übungen an für uns unattraktiven Orten treffen. So sieht man Menschen schon früh am Morgen in Gruppen oder alleine unter den Brücken der Hochstraßen, auf Parkplätzen oder auf mit Verkehrslärm bespielten Verkehrsinseln.[2]

Die beständig anwachsende neue Mittelschicht und die damit einhergehenden sozialen Veränderungen führen zu einem immer größeren Bedarf an öffentlichen Raum. Im ersten Moment wirkt diese Entwicklung sehr ambivalent, auf der einen braucht man ihn und auf der anderen versteht man seine Raumsprache nicht, da man keine Tradition für ihn hat. Der von uns als öffentlicher interpretierte Raum wird in China nicht als solcher wahrgenommen. Für Chinesen ist der Raum außerhalb der Familie und Gemeinschaft, also abseits des ummauerten oder umzäunten Wohn-, Arbeits-, und Bildungsbereichs immer noch in erster Linie ein Raum ohne Inhalt und Bedeutung. Er ist eine städtebauliche Leerstelle mit rein funktioneller Bedeutung, die man durchqueren oder überwinden muss um wieder zu einem Bedeutungsvollen Raum zu gelangen. Das Charakteristikum dieses öffentlichen Raums ist die Unordnung.[3] Er steht außerhalb der Aufmerksamkeit und Zuwendung der chinesischen Gesellschaft. Dieser Umstand ist eindrucksvoll im Straßenverkehr zu erkennen, trotz der auch in China geltenden Verkehrsregeln gibt es eine klare Hackordnung: Das Recht des Stärkeren. Schilder und Markierungen sind dabei reine Dekoration und so kann es vorkommen, dass der Gehsteig zu zusätzlichen Fahrspur umfunktioniert wird. Ordnung und Bedeutung erhält der offene Stadtraum nur dann, wenn er durch die kulturell vorherrschenden Institutionen der Familie oder Gemeinschaft vorübergehend mit Inhalt gefüllt wird.

Von öffentlichem Raum zu sprechen projiziert unser europäisches Stadtverständnis auf China, wo man diesen wenn überhaupt erst in Ansätzen fordert. Im Westen ist der öffentliche Stadtraum durch seine Geschichte mit Inhalten wie Demokratie, Zivilgesellschaft, Partizipation und Freiheit gefüllt. Daher wird es in China davon abhängig sein, wie schnell man sich auf vergleichbare Normen zu bewegt um. Im gleichen Maße wird man von, nach europäischen Kriterien, öffentlichen Raum sprechen können. In dieser Phase Chinas empfiehlt es sich vorerst vom Dualismus zwischen offenem und geschlossenem Stadtraum zu sprechen.

Das kulturell sehr verwurzelte Südorientierungsgebot im Wohnungsbau bewirkt eine spürbare Einschränkung im städtebaulichen Gestaltungsspielraum. Diese weden nur durch kommerzielle Funktionsbauten wieder zurück gewonnen, die in Bezug auf Himmelsrichtung keinerlei kulturelle Vorgaben haben. Dadurch kommt es in der chinesischen Stadt zu einem Gestaltungsspiel zwischen streng orientierten Nachbarschaften und orientierungsfreien Geschäftsflächen. Schon bei den älteren Siedlungen wurde diese städtebauliche Freiheit genutzt um die offenen Seiten der Zeilenbebauung durch eingeschossige Gebäuderiegel, die kleine Läden und Werkstätten aufnehmen, zu schließen. Neben dem Sicherheitsbedürfnis der Einwohner in den Nachbarschaften konnte so auch die Nahversorgung räumlich nachvollziehbar organisiert und sichergestellt werden. Durch Anpassung an die Geschlossenheit und Orientierung der Wohnquartiere ist die kommerzielle Nutzung der flexible Baustein in der chinesischen Stadt. Auf diese Weise definiert sich der gestalterische Freiheitsgrad in der Städteplanung.



Abb. 06:

Die Erdgeschosse der Blockrandbebauung bei Wohnquartieren beherbergen die Nahversorgung der Nachbarschaften. Shanghai 2009.

„Städte werden in der Regel von Strukturebenen aus betrachtet. Untersucht werden die gesellschaftlichen Ursachen von Städtewachstum und Suburbanisierung, die Aufteilung des städtischen Raums in verschiedene Zonen und deren gesellschaftliche Funktionen, Segregationsprozesse sowie Trennung von Öffentlichkeit und Privatheit.“ [4]



Abb. 07:
Der öffentliche Raum hat aus kultureller Sicht keinen Inhalt und dient lediglich dazu schnell zum nächsten bedeutungsvollen Ort zu gelangen. Shanghai 2009.



Abb. 08:
Die verwahrlosten Grünflächen unter den Hochstraßen (2/2009)



Abb. 09:

Plätze mit Geräten für Übungen und zur körperlichen Ertüchtigung sind immer häufiger anzutreffen. Shanghai 2007.



Abb. 10:

Durch den Mangel an geeigneten Flächen sieht man die Bevölkerung schon in den frühen Morgenstunden in Fußgängerzonen bis hin zu Freiflächen unter den Hochstraßen gemeinschaftlich tanzen, sport treiben oder gymnastische Übungen machen. Shanghai 2007.



Abb. 11:
Der Platz des himmlischen Friedens ist das Vorbild für den „erhabenen", die Staatsautorität repräsentierenden Platz. Peking 2009.



Abb. 12:
Die Einkaufsstraße eine Durchmischung von Werbetafeln, Leuchtschriften, Esstempeln, Einkaufshäusern bis hin zum Massagesalon. Shanghai 2009.

Stadtplätze

In der chinesischen Stadt findet man vorrangig zwei Typen von Plätzen im offenen Stadtraum, den „erhabenen“ und den „kommerziellen“ Platz. In beiden Fällen handelt es sich um eine kulturell bedingte Transformation um leeren Stadtraum mit Inhalten zu füllen. In den beiden genannten Fällen kann man auch vom machtsymbolisch und wirtschaftlich angeeigneten Raum sprechen.

Der Prototyp des „erhabenen“ Platzes ist der Platz des himmlischen Friedens in Peking, eines der mächtigsten Symbole des neuen China. Dieser Platz ist vor allem groß, ohne Maßstab und in seinem Wirken ohne Zweifel erhaben. Der einzelne Mensch ist zu klein um auf ihn wahrgenommen zu werden, nur Menschenmassen ob bei Demonstrationen oder Aufmärschen versinnbildlichen die Idee der Volksgemeinschaft auf ihm.[5]
Eine der Zivilgesellschaft näher kommende Variante ist der „kommerzielle“ Platz. Er setzt sich oft aus einem Gemisch exotischer Bilder zusammen, wie beispielsweise dem europäischen Marktplatz oder intimen mediterranen Piazza mit Werbelogos und Leuchtreklamen amerikanischer Fast-food-Ketten und Coffee Shops. Der Kommerz ist dabei die treibende Kraft der Platzgenerierung. Daher ist diese Form meist bei den neu aus dem Boden gestampften Einkaufszentren zu finden. Daneben gibt es noch den linearen Typ der Einkaufsstraße oder Fußgängerzone.[6]

Tauschhandlungen vollziehen sich in China außerhalb des unmittelbaren sozialen Umfelds der Familie und Gemeinschaft. Kommerzialisierung wird hier nicht als gemeinschaftsbildend angesehen und fand schon in den historischen Kaiserstädten außerhalb der Stadtmauern statt. Die einzelnen Geschäftsgebilde im offenen werden seit jeher von den Familien und Gemeinschaften (Netzwerken) beherrscht. Diese Form der Kommerzialisierung wird auch als „konfuzianischer Kapitalismus“ bezeichnet. Er beinhaltet, dass Erträge nur den Mitgliedern der Familie oder Gemeinschaft zugute kommen und nicht wie im Falle der Vergesellschaftung, den Gesellschaftern oder Anteilseignern und zu Anteilen dem Stadt. Diese Ablehnung Steuern zu deklarieren oder Einkommensdaten für öffentliche Statistiken zur Verfügung zu stellen, reflektiert den „konfuzianischen“ Charakter der chinesischen Volkswirtschaft.



Abb. 13:
Ein Teil des neuen repräsentativen Ende der Nord-Süd Achse. Peking 2009.



Abb. 14:
Die „Nanjing Lu“ in Shanghai. Sie ist die bekannteste Einkaufsstraße in China. Shanghai 2009.



Abb. 15:

Ein neuer Gemeindeplatz in Shanghai. Im Vergleich mit europäischen Stadtparks ist derVersiegelungsgrad deutlich höher. Shanghai 2009.

Neben diesen beiden Plätzen entsteht momentan eine dritte Version des Stadtplatzes, der Gemeindeplatz. Er befindet sich im offenen, „bedeutungsarmen" Stadtraum und verbindet mehrere Wohnquartieren. Er ist offen zugänglich und nicht eingezäunt. Es manifestiert sich keine Staatsautorität und es findet auch kein Tauschhandel statt. Damit repräsentiert er einen offenen Gegentypus zum geschlossenen Nachbarschaftshof. Der Gemeindeplatz ist im Vergleich zu anderen öffentlichen Räumen durchgestaltet und ausreichend möbliert, einzig der hohe Versiegelungsgrad und seine formale Erscheinung unterscheiden ihn vom europäischen Stadt- oder Gemeindepark. Daher kann dieser Platztyp als Signal für das Vordringen zivilgesellschaftlicher Elemente, das heißt die Stärkung von Gesellschaft und Individuum gegenüber Gemeinschaft und Familie, gedeutet werden. China befindet sich im Umbruch, ohne gefestigte Stadtbaukultur des öffentlichen Raums im europäischen aufgeklärten Verständnis des bürgerschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Raums. Die kulturell tief verwurzelte Geringschätzung des Raums außerhalb der Gemeinschaft in der offenen Stadt steht dem entgegen.



Abb. 16:

Eine außerhalb von gemeinschaften liegende Parkanlage am Platz des Volkes. Shanghai 2009.



Abb. 17:

Familie und Gemeinschaft außerhalb der verriegelten Nachbarschaften. Shanghai 2009.



Abb. 18:

Parkanlage mit kommerziellen Flächen Shanghai 2009.

Literatur:

[1] Vgl. Busch/Ebrecht (2005): Die Intimisierung der Öffentlichkeit. Zur Psychologie und Soziologie eines Strukturwandels. Psychosozial 28, Heft 1, Nr. 99

[2] Vgl. Hassenpfug, Dieter (2009): Der urbane Code Chinas. S. 25 ff; Basel; Birkhäuser

[3] Vgl. Xu,Yinong (2000): The Chinese City in Space and Time – The Development of Urban Form in Suzhou; Honolulu; University of Hawai'i Press

[4] Löw, Martina (2001): Raumsoziologie. S. 254; Frankfurt am Main; Suhrkamp

[5] Vgl. Gehlen, Arnold (2004): Moral und Hypermoral – Eine pluralistische Ethik. Frankfurt am Main; Klostermann

[6] Vgl. Hassenpflug, Dieter (2009): Der urbane Code Chinas. S.35; Basel; Birkhäuser

TERRITORIEN DES WOHNENS

WOHNTRADITIONEN IN CHINA

Vom Hofhaus zum Hochhaus



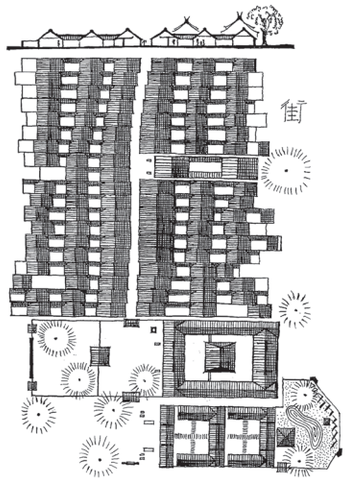


Abb. 01 (oben):

Typische Einkaufsstraße mit einem Tempel und dem Wohnhaus des Grundherrn. M 1:1000

Abb. 02 (rechts):

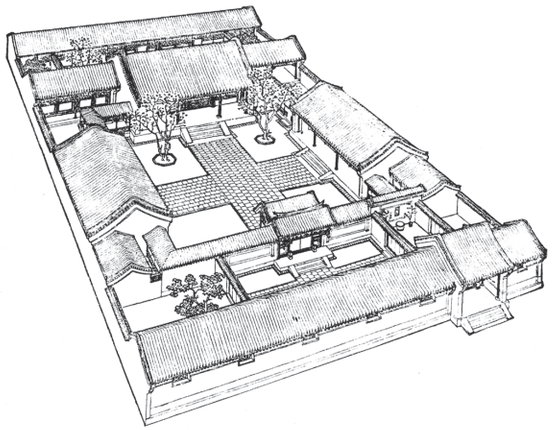
‚Lilong'-Quartier mit seinen semi-öffentlichen Binnengassen. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

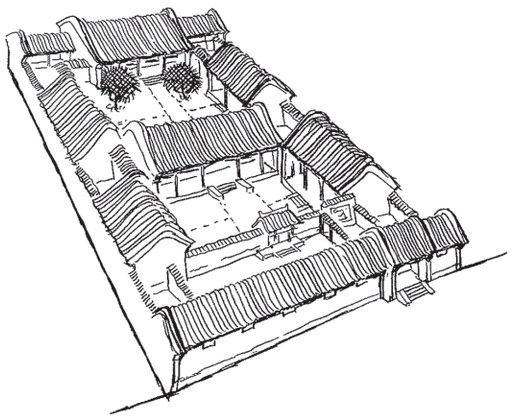


Wohntradition in China: Vom Hofhaus zum Hochhaus

Wenn im folgenden Kapitel Wesen und Rolle der Nachbarschaftseinheit als Siedlungs- bzw. Wohnkonzept betrachtet werden, muss vorab der spezifische chinesische Kontext von „Nachbarschaft" bewusst veranschaulicht werden, der sich ganz grundlegend von dem unterscheidet, was den westlichen Erfahrungshorizont prägt. Vor allem das Charakteristikum der Exklusion und der „verriegelten Nachbarschaft" müssen nach wie vor als Parameter der gegenwärtigen chinesischen Stadt verstanden werden. Schon seit dem Kaiserreich und den einzelnen Dynastien definiert sich diese als eine hermetisch abgeschlossene, aus allgegenwärtigen Mauern, Zäunen und Toren bestehende Stadt, die sich als zellulare Landschaft aus gegeneinander abgeschotteten Teilräumen manifestiert: gewerbliche Räume (z.B. Industrieparks und Hotelanlagen), öffentliche Einrichtungen (z. B. Gerichtsgebäude, Stadtverwaltungen und Ämter aller Art), Bildungseinrichtungen (z. B. Schulen, Universitäten), sozialen Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser) – und Wohnquartieren. [1]

Daher erscheint es auch verständlich, dass die Wohnsiedlungen in den Großstädten des heutigen Chinas nahezu durchgängig abgeschlossen präsentieren. Angesichts der Tatsache, dass das chinesische Wort für Wohnquartier (*zhù zhá ixiáo qū*) mit „abgeschlossener Nachbarschaft" übersetzt werden muss, wird bei dem Wort Nachbarschaft oder Wohnquartier immer schon die Thematik der Abriegelung mitgedacht – und in der Verwirklichung der Wohneinheiten materialisiert. [2] Zudem muss auf eine planerisch und administrativ angewandte Typologie verwiesen werden, der zufolge in der Stadtentwicklung die Siedlungsräume in drei Ebenen gegliedert sind: Demnach werden Siedlungsgebiete mit 30.000 bis 50.000 Einwohnern (*jū zhù qū*) von „micro-residential-districts", kurz MRDs (*xiáo qū*) mit 7.000 bis 15.000 Einwohnern und „neighbourhood clusters" (*jūtúan*) mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern unterschieden. [3] In gewissem Sinne handelt es sich bei den abgeschlossenen Wohnquartieren um dörfliche Strukturen in der Stadt, um rurale Elemente, aus denen sich die chinesische Stadt zusammensetzt.





„Räumlich sind die MRDs genau definierte Gebiete, die nicht nur durch Mauern, Zäune oder Gebäude begrenzt werden, sondern auch durch Straßen und Grünflächen bewusst einen insularen Charakter bekommen. Wie schon die Hofhäuser und die alten Danweis, zeichnen auch die modernen Wohngebiete nicht nur genaue Grenzen, sondern auch die klare Trennung von Innen und Außen aus. Folglich ist ihr inneres Erschließungssystem nicht Teil des städtischen Verkehrssystems. Außerdem gibt es immer einen Kern, sei es eine Schule, ein Kulturzentrum oder nur eine große Rasenfläche, welcher symbolisch Innen und Außen unterscheidet.“ [4]

Abb. 03 und 04 (links):

Traditonelle Hofhäuser, nördlicher Typus mit freistehender Gebäudeanordnung. (aus „Cities in China“ (in: Urbanisierung der Erde, Hsg.: Dr. Wolf Tietz, Helmstedt) Alfred Schinz. Gebrüder Borntraeger. Berlin/Stuttgart. 1989)

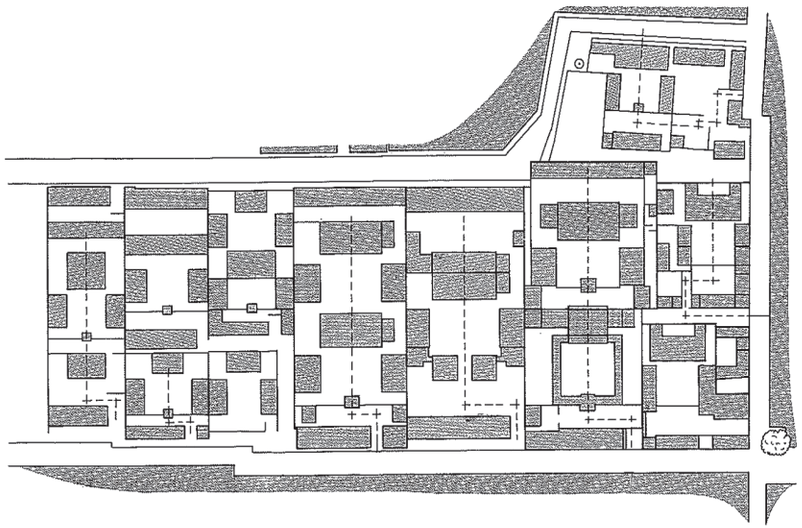


Abb. 05 (oben):

Anlage von Hofhäusern in der ehemaligen Tatar Stadt von Peking. M 1:2000 (aus „The Magic Square - cities in ancient China“. Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

Neben der räumlichen Abriegelung durch Mauern, Zäune und kommerzielle Gebäudezeilen, organisieren sich die Wohnquartiere hinsichtlich ihrer sozialen Gefüge prinzipiell (generell) exklusiv, sodass jede Wohneinheit gesetzlich zur Bildung eines Nachbarschaftskomitees verpflichtet ist. Diese Komitees, die sich aus VertreterInnen sogenannter Wohn- bzw. Hauptgruppen zusammensetzen, haben Funktionen (Pensa) zu erfüllen, die das Quartiermanagment bei der Gewährleistung der Sicherheit, der Sauberkeit und Integrität der „öffentlichen Anlage“ unterstützen. [5] Obwohl dieses Prinzip der Abgrenzung bis dato als omnipräsent erscheint, definiert sich die kontemporäre chinesische Stadt allerdings auch als ein aufgeschlossenes Gemeinwesen. Sie bietet entriegelte Bereiche, verfügt über allgemein zugängliche Räume und nahezu alles, was Handel und Dienstleistungen betrifft, befindet sich in diesen „public-spaces“. Indem sich in den offenen Räumen die Interaktion der Wirtschaftssubjekte vollzieht, können diese Bereiche folglich als räumliche Ausgangspunkte zur Formierung einer chinesischen bürgerlichen Gesellschaft der Zukunft verstanden werden. Aus urbanistischer Sicht kann die offene Stadt als große Errungenschaft der jüngeren chinesischen Geschichte bewertet werden, sodass sich die chinesische Stadt über einen rund einhundert Jahre andauernden Prozess, der bereits im späten Kaiserreich einsetzte, immer durchlässiger, offener und damit städtischer präsentiert. Gewisse ab- bzw. aufgeschlossene Raumelemente der gegenwärtigen chinesischen Stadt fungieren als eine Art binärer Code, der in seiner Praxis von historischen Gründen her resultiert. (auf historischen Gründen basiert.)







Abb. 06 (oben):
Hofhäuser in Taiynan. Shanxi.

Abb. 07 (mitte):
Wohnstraße ‚Hutong'-Quartier. Peking

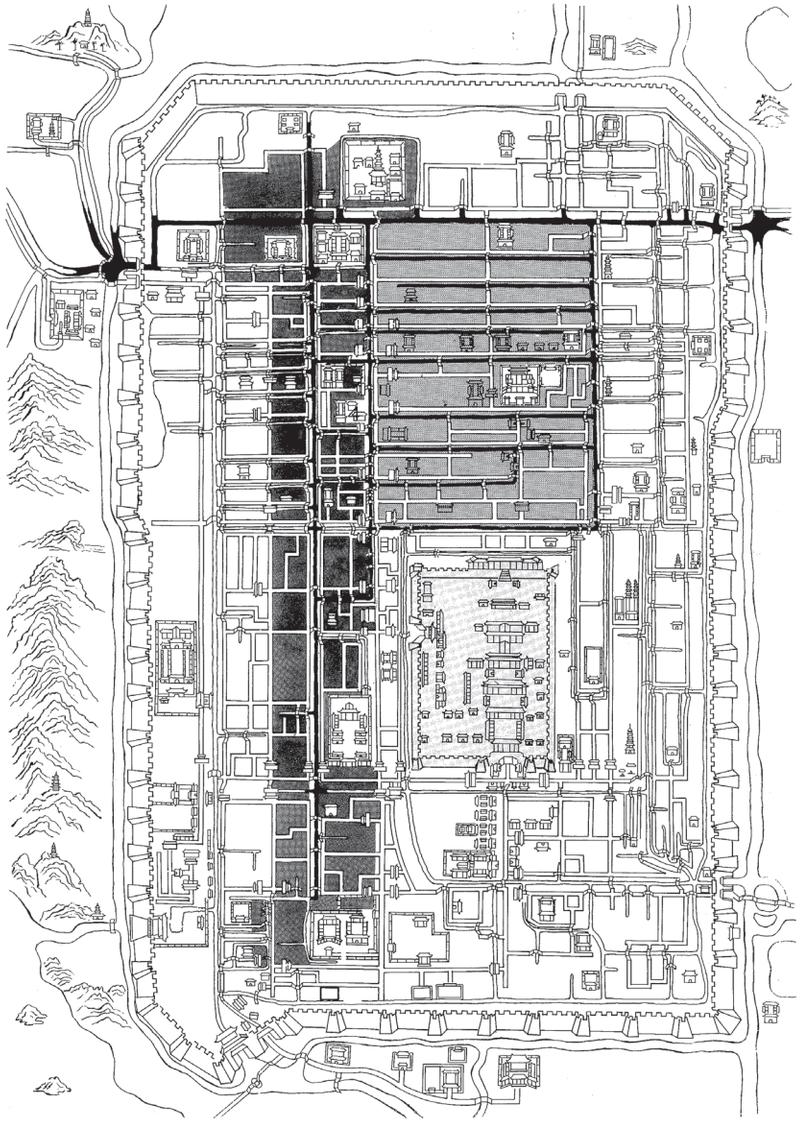
Abb. 08 (links oben):
Eingangssituation von der Wohnstraße aus in einen Hofhauskomplex. Peking 1983

Abb. 09 (links):
Damenunterkünfte und Wohnraum im Haus der Familie Kong. Qufu 1985

(aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

Insofern manifestiert sich die kaiserliche Stadt als ein Gebilde aus allgegenwärtigen Mauern, ein hierarchisch geordnetes, entlang sozialer Strati segretiertes, zelluläres Gebilde aus Familien- und Nachbarschaftseinheiten mit ausgeprägten „Zellenmembranen". Ferner dieses System als räumliche Repräsentation eines auf konfuzianisch geprägter Familienmoral aufruhenden, „hypermoralischen" System verstanden werden, in dem jedes hierarchisch organisierte und „familienkontrollierte" System (Familie –Nachbarschaft – Quartier – Bezirk) durch Mauern von der jeweils übergeordneten Stufe getrennt wurde. Die Quartiere (*ling*) wurden, wie die Stadt selbst, nachts geschlossenen und je nach Rang der Stadt konnten innerhalb der äußeren Stadtmauer weitere innere Befestigungsanlagen folgen. Sie fungieren gewissermaßen als Parameter der kaiserlichen Ordnung – je länger die Stadtmauer, und je größer ihre Anzahl, desto höher liegt der Stellenwert einer Stadt im hierarchischen „Ranking" des Staates bzw. Kaiserreichs.

In dieser Bestimmung unterscheidet sich die historische chinesische Stadt deutlich von der alten europäischen Stadt, deren Wehranlagen in der Regel einen eigenständigen Rechtsbezirk anzeigten (absteckten), oft auch in völliger Unabhängigkeit von feudaler Autorität. In dieser mehr oder weniger ausgeprägten Autonomie des Stadtgefüges müssen die historischen Wurzeln für die heutige Rechtsstellung als Gebietskörperschaft und die damit einhergehende Planungshoheit gesehen werden. [6] Vergleichbare Strukturen hingegen existieren nicht im kaiserlichen China, da sich aufgrund der Größe und des Bevölkerungsreichtums des Landes die lokale Administration vor wachsende Schwierigkeiten gestellt sah und sich ergo dessen eine Regierung des „gnädi-



gen Wegsehens“ (benign neglect) herausgebildet hat, welche das politische Agieren lokalen Eliten überließ – abgesehen von Obliegenheiten wie der Durchführung öffentlicher Bauprojekte oder das beschwerliche Eintreiben von Steuern. [7]

Was das Ausmaß der Abgeschlossenheit betrifft, bildet das Hofhaus (*siheyuan*) die Grundform jeder Baulichen Anlage. Insofern kann der Kaiserpalast in Peking, vereinfacht gesprochen, ebenfalls als Addition von einzelnen, hintereinander geschalteten Hofhausanlagen betrachtet werden. Das Grundmodell des klassischen Hofhauses baut auf einem Nord-Süd gerichteten quadratischen bzw. rechteckigen Gesamtgrundrisses auf, dessen südliche Schmalseite der Gasse, dem Hutong, zugewandt war. Einzelne freistehende Gebäude, die sich fast ausschließlich zum Hof hin öffneten und nach außen hin durch Wände abgeschirmt waren, gruppierten sich um eine zentrale Hofsituation, die mit ihren umschließenden Elementen das ordnende Herz der Anlage bildete (zentrale Bedeutung des „leeren Raumes“). Der introvertierte Charakter des traditionellen chinesischen Hofhauses bzw. seine klare Determinierung zwischen dem Innen und Außen spiegelt auch die hierarchische gesellschaftliche Ordnung wider. Entsprechend der, die Stadtanlage dominierenden und nach Kompetenzen der Macht gegliederte Zentralachse war auch jedes einzelne Haus von einer axialen Anordnung und Reihung geprägt.

Mit der Inszenierung des schrittweisen Übergangs von öffentlichem zum privaten Raum, kamen in späteren Jahrhunderten den Hauptstraßen der Stadt die Funktion des „öffentlichen Raumes“ zu, wogegen die Hutongs mit ihren Gassen, als „halb-öffentliche“ Bereiche galten und man den Unterschied zwischen den differenten Räumen noch bis heute klar (deutlich) zu spüren vermag. [8]

Geblieben sind jedoch auch die abgeschlossenen Wohnsiedlungen – zunächst in der Form abgeschlossener Produktionseinheiten, der sogenannten Danwei, gefolgt von den Nachbarschaften der neuen Mittelklasse. Bei den Danwei handelt es sich zwar um städtische Versionen ländlicher Produktionsgenossenschaften, bei denen die Idee von „Nachbarschaft“, die all den, für das Wohnen relevanten Planungen in China zugrunde lag, mit einfloss. Diese Nachbarschaftseinheit weist zunächst recht nüchterne Inhalte auf:

Abb. 10:
Stadtplan der Kaiserstadt Suzhou. M 1:20000. (aus „The Magic Square - cities in ancient China“. Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)



Abb. 11:

Halböffentliche Nebenstraße in einem Wohnquartier.
(aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China". Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)

„Sie sollte sowohl Wohnungen wie deren Umgebung umfassen, wobei die Ausdehnung der letzteren – für Stadtplanungszwecke – in der Fläche zu sehen ist, die alle öffentlichen Einrichtungen und Voraussetzungen enthält, deren durchschnittliche Familie für ihre Bequemlichkeit und für sie geeignete Entwicklung innerhalb des Einzugbereichs ihrer Wohnung bedarf ... (Es) wird jene Fläche die ‚Nachbarschaft' der Familie genannt." [9]

Nachbarschaft will hier, wenigstens dem Wortsinn nach, als Versorgungseinheit verstanden werden; sie distanziert sich (abstrahiert) damit vom Interaktionsgedanken und beschränkt sich auf den räumlich-funktionalen Bereich, in welchem der Danwei als ummauerte und introverse Zelle die räumliche Einheit von Leben und Arbeiten zu realisieren (verwirklichen) versucht. Das chinesische Konzept sah vor, dass die Bewohner sich innerhalb ihres dayuan, der städtebaulichen Gebietseinheit der danwei, komplett versorgen konnten, so dass sie diese eigentlich nicht verlassen mussten.

„[...] Das bedeutet, dass die Städte weiter additiv in ummauerten Einheiten wuchsen, die für ihre Mitglieder nicht nur Ersatzkollektiv waren, sondern ihnen auch neue territoriale Zusammengehörigkeit anboten." [10]

Greift man diesen Gedanken auf, dann landet man zwingendermaßen bei dem beinahe traditionellen Problem des Städtebaus, welches in der Frage kulminiert: Ist es möglich, durch die Manipulation der gebauten Umwelt auf soziale Prozesse und Beziehungen gestaltend einzuwirken? Wenn der physische Raum in soziologischer Perspektive als die „Möglichkeit des Beisammenseins" gedeutet wird, dann bedeutet die Organisation wie sie durch Stadtplanung vorgenommen wird, eine Vorstrukturierung dieser Möglichkeit. Infolgedessen wird eine selektierende Entscheidung darüber gefällt, wer mit wem an welchem Ort und in welcher Art in soziale Interaktion eintreten kann und der Planer ergo dessen eine Kategorie sozialer Beziehungen maßgeblich mit gestaltet. [11]



Seit Anfang der 1990er Jahre, das heißt im Zuge der allgemeinen wirtschaftlichen Öffnung Chinas wurde die Danwei als räumliche Organisation für Sozialbeziehungen allmählich aufgelöst und von sogenannten „compounds“ ersetzt. Der Blick auf die Danwei sowie weiters auf die compounds erlaubt die Behauptung, dass sich in der aktuellen Praxis des Siedlungsbaus die etablierte Tradition der abgeschlossenen Quartiere ohne nennenswerte historische Unterbrechung fortsetzt. Demzufolge werden Wohnquartiere durch Mauern, eiserne Zäune, Hecken und dergleichen vollständig abgeriegelt und oft zusätzlich noch durch Videokameras, Infrarotmeldesysteme und vergleichbare Sicherheitstechnik gesichert. Indem das Erschleißungssystem der Nachbarschaften eine vollständige Abtrennung von demjenigen des offenen Stadtraums findet, gleichen die Zugänge zu Wohnsiedlungen mit ihren Schranken (Schrankbäumen), militärisch gekleideten Wachpersonal, ihren Wach- und Schilderhäuschen zumeist Kasernenzufahrten. Obwohl diese äußeren (ersten) Eindrücke einer hermetischen Bewachung der Quartiere vermuten lassen, präsentieren sich die compounds tatsächlich viel offener – nicht selten werden Wohnungen für gewerbliche Aktivitäten zweckentfremdet, Wäscherei, Krämerläden und Maklerbüros befinden sich innerhalb der Nachbarschaft in für solche Gewerbebetriebe eigens vorgesehenen Parterreateliers. Fragt man nach den Hintergründen für diese Durchlässigkeit, dann bieten sich die Danwei mit ihren funktionsintegrierten Strukturen als Ahnen der heutigen geschlossenen Nachbarschaften (*zhù zhá ixi□o qū*) an, die als Ideologie und Instrument des Städtebaus ein lohnenswertes Studienobjekt abgibt. Zum einen stellt sie einen Weg dar, diejenigen räumlichen Komponenten zu identifizieren, die zusammengefasst das urbane Sozialsystem einer Gesellschaft konstituieren. Zum anderen symbolisiert sie ein Konzept, das in den verschiedenartigsten Formen sowohl von Planern und Architekten als auch von Soziologen und Politikern benutzt oder bemüht wurde. Schließlich gilt die Nachbarschaft aber auch als Methode, in der sowohl die sozialen als auch die räumlichen Aspekte der Stadt in ihren Eigenschaften als Interagierende und voneinander abhängige Dimensionen gesehen werden können. [12] In der planerischen Implikation verwandelt sich das geschlossene Nachbarschaftskonzept dahingehend sukzessive in reine Wohnquartiere, die sich den westlichen bzw. amerikanischen „gated communities“ annähern. Allerdings gibt es grundlegende Unterschiede zu konstatieren: So ist die chinesische geschlossene Nachbarschaft historisch gewachsen und wird von allen Bevölkerungsschichten (Teilen der Bevölkerung) nicht nur akzeptiert, sondern als Lebensform geteilt, die an und für sich keine Segregationstendenzen denotiert. Im Gegensatz dazu definieren sich die Nachbarschaften (Gemeinschaften) in den Vereinigten Staaten völlig konträr, wo „gated communities“ als räumliche Antwort auf wachsende Polarisierung und damit einhergehender Spannungen in einer einst nonchalanten Gesellschaftsstruktur zu werten sind (seien). Während sich in China die Wohnquartiere zudem funktional spezialisierten und dabei viele Nutzungen in den offenen Stadtraum auslagerten, geht der Trend in den USA in die umgekehrte Richtung, wo immer mehr Funktionen in exklusive, abgeschottete Bereiche einwandern. [13]

Die vielfach zu beobachtende Durchlässigkeit der Grenzen der Wohnquartiere könnte allerdings auch auf die symbolische Natur der Verriegelung verweisen, die sich gegen ihren Inhalt, nämlich Sicherheit und Kontrolle zu garantieren, verselbstständigt hat. In Anbetracht des historischen Kontextes müssen geschlossene Wohnsiedlungen als selbstverständlich, darum unhinterfragt und insofern auch alternativlos angesehen werden. Den Aussagen eines chinesischen Planers zufolge gibt es noch weitere Begründungen, die für die Nachhaltigkeit der geschlossenen Nachbarschaft in China stehen und den Wünschen der staatlichen und privaten Entwickler („developer“) in mehrfacher Hinsicht entsprechen. Zum einen passt das Format auf die Baufelder, das heißt auf die Dimensionierung der Blöcke, die sich bei der Baulanderschlie-

Abb. 12 (links):

Blick auf mehrere ‚Lilong‘-Quartiere. (aus „Shanghai Architecture & Urbanism for Modern China“. Seng Kuan/Peter G. Rowe (Hsg.) Prestel. Munich. 2004)



Abb. 13 (oben):

Verwahrloste Nebenstraße in einem ‚Lilong‘-Quartier. Shanghai 2009.





Abb. 14 und Abb. 15:
Neu entstandendeWohnquartiere im Zuge der Innenstadterneuerung in den 1990er Jahren. Pudong-Distrikt. Shanghai 2009

ßung ergeben. Hinzu kommt, dass jedes Quartier aus Gründen der lukrativen Vermarktung die individuelle Handschrift des Entwicklers aufweisen sollte, die den Status eines Produktes mit einer Art Markenidentität bzw. Unverwechselbarkeit zu suggerieren versucht. Auf diese Weise ergibt sich die Gleichung ein Block = ein Quartier = eine Marke = eine Identität. Um diesen Gesichtspunkt zu gewährleisten, sei die Abriegelung gegen die Umwelt ebenso hilfreich wie das „branding" durch repetitive Dekorationen, Farbgebung architektonische „Handschriften" oder durch einheitliche Dachverzierungen.

In dem Term „Abriegelung gegen die Umwelt" schwingt jedoch auch die Thematik des Außenbereiches mit, der in diesem Kontext auf den offenen, außerhalb des Quartiers befindlichen Stadtraum verweist. In einer Stadt wie Shanghai, die durch Hofhäuser dominiert wird, nehmen die Straßen die Funktion von Zwischenräumen ein, die die Wohnanlagen voneinander trennen und bestenfalls als Funktionsraum fungieren, der im Schatten der gemeinschaftsgeprägten chinesischen Lebensweise liegt. [14] Die Gestaltung des Straßenraumes wird meist von Mauern beherrscht und die Straße selbst ist wie ein Fluss zwischen den Wohninseln angelegt, die sich somit in ihrem Verlauf meist direkt an den Grundstückskanten orientiert. Wenn daher die Pazellen in planerischen Implikationen des Nachbarschaftskonzepts angelegt werden, wie in der Kaiserzeit üblich, so ergibt sich automatisch ein Straßenraster mit rechtwinkeligen Haupterschließungsachsen und dazugehörigen Stichstraßen. Öffentliche Plätze oder Straßenverbreitungen treten aufgrund der starren räumlichen Vorgaben nur selten auf. Heute wird allerdings auf eine exakte Rechteckigkeit von Wohngebieten nur wenig Wert gelegt und dementsprechend können Straßenverläufe mit Kurven und Diagonalen entstehen, die nicht mehr zwingend an das strenge Raster aus früheren Epochen erinnern. Trotzdem bleibt die Unterordnung des Weges gegenüber einer Grundstücksbegrenzung erhalten.

Waren es früher Mauern, welche die Abgeschlossenheit der Wohnanlagen und auch der Straße hervorhoben, so werden diese heute weitgehend von sichtdurchlässigen Zäunen ersetzt, die als Symbol für eine nur diffus artikulierte Modernität nach westlichem Vorbild stehen und die Öffnungsbestrebungen des Landes auch im kleinen Maßstab unterstreichen. Außerdem ermöglichen die Zäune eine Erhöhung der visuellen Dominanz des städtischen Grüns: Ein signifikanter Wachstumsparameter der lokalen Behörden zur Außendarstellung der eigenen Stadtqualitäten, die nun Privatgrün als öffentliches Grün verrechnen können. Auch wenn die Hofhäuser oder zeitgenössischen Siedlungsformen (Zeilen- und Punktbauten) von spezifisch räumlich sozialen Regulierungen geprägt werden, so gilt es in China, das individuelle Habitat innerhalb des Nachbarschaftskollektivs mittels Umfriedungen demonstrativ zu schützen, wie es europäischen Wohntypologien bzw. –anlagen (Einfamilien-, Reihenhäusern, Villen usw.) passiert. Zwar habe sich, schreibt Barbara Münch, in den neuen geschlossenen Nachbarschaften die



„typologische Form [...] radikal verändert, doch besteht eine gewisse Kontinuität in der architektonischen Bedeutung des Einzelbaus: Heute wie zu kaiserlichen und maoistischen Zeiten sind sie keine architektonischen Einzelentwürfe, sondern Baukörper, die innerhalb eines MRDs (Micro Residential District) als exakte Kopien vielfach nebeneinander gestellt werden." [15]

In der Serialität heutiger Wohnbauten perpetuiert sich nicht bloß die Praxis des fordistischen Siedlungsbaus, sonder ebenso die uralte Tradition des semiurbanen, halb-dörflichen, halb-städtischen Hofhausteppiche (etwa die Hutongs von Peking).

In dem Wechselspiel von Exklusion und Inklusion demonstriert die chinesische Mittelklassefamilie ihren Wohlstand in der Gemeinschaft, in der Zugehörigkeit, zu einem Kollektiv, das eine exklusive Nachbarschaft bewohnt. Folglich reimt sich in China auch Wohlstand auf Kollektiv und Gemeinschaft, das jedoch auf westliche Planungsmethoden (Niederlassungen, Siedlungen) nicht zutrifft, wo Villen und Eigenheime Individualismus – und darin Distinktion – signalisieren. Der städtisch-offene Villenvorort des Westens steht der dörflich-geschlossenen Villennachbarschaft Chinas dimetral gegenüber. In der chinesischen „Luxusnachbarschaft" lässt sich das Habitat eines konfuzianisch geprägten Protobürgertums wiedererkennen. [16]

Abb. 16:

Steigerung der Bevölkerungsdichte durch Wohnhochhäusern und Wohntürmen .Shanghai 2009.



Abb. 17:
Beispiel für eine introverse Wohnsiedlung ‚compound'. Luwan-Distrikt. Shanghai 2009

Introverse Nachbarschaftshöfe

Für das Verständnis der gegenwärtigen Produktion des chinesischen Stadtraumes erscheint der Terminus der „Introversion" als unverzichtbar, da der Begriff des nach innen orientierten, in sich gekehrten Raum in den Hofhäusern, der zurückgezogenen Gemeinschaft beziehungsweise eine von einem Gemeinschaftsethos bestimmten Lebensweise widerspiegelt. Dieses räumliche Phänomen der Introversion existierte bereits im historischen China der Kaiserzeit, blieb in der Gestalt der Danwei während der kommunistischen Modernisierung erhalten und findet sich bis heute immer noch in der Form des geschlossenen Wohnquartiers mit Nachbarschaftshof wieder.

„ ... the Chunyuan neighbourhood [...] – a pilot project of the Ministry of Construction – put forth the idea of [...] strengthening the concept of the courtyard, thus improving the area's living enviroment and public facilities." [17]

Die puristische Umsetzung der Charta von Athen gehört in China mittlerweile der Vergangenheit an, allem Festhalten an strikter Orientierung zum Trotz. Seit dem Prozess der Öffnung in der Volksrepublik hat eine beachtliche Progressivität nach den Prinzipien des Fordismus stattgefunden, sodass sich der rationalistisch geprägte, sozialistische oder kollektivistische Siedlungsbau in ebenso pittoreske wie vertikale Nachbarschaften der „schwingenden" Zeilen und „tanzenden" Punkte veränderte (modifizierte). Diese Transformation geht einher mit der teil abrupten, teils allmählichen (endogenen) Auflösung der vormaligen Produktionsgenossenschaften chinesischen Typs (Danwei), die vor allem auf exogenen Einflüssen (Imponderabilien) aus Ostasien (Hongkong, Taiwan, Singapur) beruhen.

Die Anordnung der Baukörper (Wohngebäude) zeigt eine aufgelockerte, vorzugsweise nach Süden orientierte Zeilen- und Punktbauten, die sich variantenreich organischen oder auch figurativen Grundstruktur fügen und durch die stufenförmige Anordnung von Gebäudezeilen und die Kultivierung von Dachaufbauten aufgelockert werden. [18] Das heutige Stadtbild wird zwar von neuen Bautypologien dominiert, doch bleiben die durch Danwei-Organisationen geprägten Prinzipien, trotz veränderter Möglichkeiten des sozialen Kontaktes, erhalten. Denn für potentielle Kunden / Mieter symbolisiert das aktive Nachbarschaftsleben einen grundlegende Voraussetzung für den Kauf /

Miete eines Apartments. Vor allem der Nachbarschaftshof, bei dem es sich um einen im Wohnquartier zentral gelegenen, reich möblierten und dekorativ ausgestatteten Grünraum handelt, dient als identitätsstiftendes Kriterium innerhalb des Wohn-Compounds. Um aus den Vorgaben der Nord-Süd Ausrichtung eine größtmögliche Wohndichte zu erzeugen, werden Gebäudescheiben auch konvex angeordnet, die sich gegenüber stehen und auf einen gemeinsamen Mittelpunkt, das zentrale Grün ausrichten.

In ambitionierten Mittelklassequartieren kann man nicht selten „imposante“ Innenhöfe entdecken, die in ihrer Gestaltung weitgehend auf eine eklektische Mischung aus Konzepten des englischen, französischen und chinesischen Landschaftsgarten zurückgreifen und durch eine Auswahl dekorativ eingesetzter Elemente aus dem stilistischen Repertoire von Moderne und Postmoderne ergänzt werden. Auffällig (Verblüffend) stellt sich jedoch (aus „westlicher“ Betrachtungsweise) der ungewöhnlich hohe Versiegelungsgrad der Grünanlagen dar, der den zentral gelegenen Nachbarschaftspark bzw. –hof eher als einen städtischen Platz erscheinen lasst. Hierin äußert sich nicht allein eine für die chinesische Produktion des Raums eigentümliche Harmonisierung von Unterschieden, eine als typisch zu charakterisierende Verschwommenheit bei der Differenzierung von Platz und Park, sondern auch die bereits thematisierte Unschärfe in der Bestimmung von Funktion und Form des städtischen öffentlichen bzw. offenen Raums.

Typologisch repräsentieren die Nachbarschaftshöfe die Tradition der chinesischen Introversion, indem nun die halbprivaten / halböffentlichen Nachbarschaftshöfe des compound die Innenhöfe des einst familiären Anwesens (Hofhaus) als zentrales, identitätsstiftendes Raumelement übernehmen. Somit ersetzt (übernimmt) quasi das Wohnquartier mit seiner „Hofsituation“ als Ganzes das Erbe des althergebrachten Innenhofs, der sich mittlerweile als eigenständige Raumfigur etabliert hat. Obschon in der Struktur der Wohnquartiere eine gelebte nachbarschaftliche Bindung vorherrscht, werden (sind) die Bewohner in diesen städtischen Dörfern des modernen Chinas trotzdem mit Problematiken (Thematiken) wie Anonymität oder Vereinsamung konfrontiert und nutzen ebenso wie im Westen translokale Formen der sozialen Integration mittels moderner Kommunikationstechnologie und automobiler Mobilität. Andererseits scheinen „isolierte“ Nachbarschaften im Vergleich zu offenen Trabantensiedlungen bzw. Schlafstädten europäischen Typs über eine sehr viel ausgeprägter soziale Integrationskraft zu verfügen. In vielen „compounds“ bildet sich



Abb. 18 (links):
Tor zu einer geschlossenen Nachbarschaft. Luwan-Distrikt. Shanghai 2009.

tatsächlich so etwas wie eine gelebte nachbarschaftliche Identität – und dies trotz hoher Fluktuation. Als Grund für jene beobachtbare soziale Kohärenz mögen die Qualität des räumlichen Angebots, sowie die soziale Homogenität der Bewohner fungieren, die durch Vorzeichen wie die gestützte Gruppenidentität der Nachbarschaft als auch durch den traditionellen Zusammenhalt innerhalb der Gemeinschaft unterstrichen (untermauert) werden. Diese Gemeinschaftsidentität bzw. Wir-Identität legt sich somit Zwiebelring gleich um die hoch zu bewertende Familienkongruenz. Neben dem Freundschafts-Wir (*quanxi*) und dem Nachbarschafts-Wir existieren in China sowohl ein lokales als auch ein, über eine gemeinsame (geteilte) Kultur impliziertes nationales Wir. [19]

Neben der beschriebenen Nachbarschaftsidentität tendieren beruflich emporkommende (erfolgreiche) Bevölkerungsschichten zudem verstärkt zu Markenidentitäten. Eine Art Transformation, bei der die vormals sozialistisch gefärbte Nachbarschaftskultur der produktiven Mittelklasse allmählich verblasst und durch eine stärkere ikonisch ausgestattete, auf Distinktion durch Inszenierung angelegte Konformität ausgetauscht wird. Im Zuge dieses Wandels wird das abstrakt-kollektivistische Wir-Begriff (Bewusstsein) durch ein nicht weniger abstrakt-individualistische Über-Ich ausgetauscht. *„The notion of ‚community' is a selling point for gated suburbia in China.“* [20] Der Alltag im compound definiert sich immer weniger über eine vitale Nachbarschaft, empfundene Zugehörigkeit oder nachprüfbare Sicherheit, vielmehr zählt die passende Verpackung, der Imagetransport nach außen und damit verbunden (einhergehend), die Identität nach innen. Eine Art „branding“, das sich in aufstrebenden (ambitionierten) Mittelklassequartieren meist über eklektische, vielfarbig beleuchtete Dachskulpturen bzw. –formen darlegt, dient gezielt als Markenzeichen mit nachhaltig wirksamen Wiedererkennungswert.



Abb. 19 (oben):
Nachbarschaftshof. Pudong-Distrikt. Shanghai 2009.





Abb. 20 und Abb 21:
Soziale Homogenität in heterogenen Wohnstrukturen. Shanghai 2009.

„The new rich [...] began to seek difference and diversity; gated suburbia tactically promoted by the real estate developer as an ‚exotic' and ‚stylish' new living space, meets such an imagination for a good life. The gated communities are branded through a melange of metaphors such as ‚classic', ‚continental', ‚authentic', ‚European' and ‚North American' lives, have indeed become the decontextualized and diverse built forms." [21]

Mit dem hohen Maß an symbolischer „Aufladung" (Aufgeladenheit) im gegenwärtigen Siedlungsbau in China werden Städtebau und Architektur zwangsläufig zu Instrumenten des richtigen, erfolgreichen Marketings. Namensgebung der Nachbarschaften, Dächer, architektonisches Copy-and-Base, sogar das Potential des Nachbarschaftsbegriffs erweisen sich als Komponenten eines gezielt erzeugten und gesteuerten Markenbewusstseins, das letztendlich in der in China weit fortgeschrittenen Praxis des „Citytainment" resultiert.

Literatur:

[1] Vgl. Halik, Ümut und Küchler Johannes: Es grünt so grün – Chinas Stadtgrün. In: archplus 168. Chinesischer Hochgeschwindigkeits-Urbanismus. Aachen 2004. S. 50

[2] Vgl. Münch, Barbara: Verborgene Kontinuitäten des chinesischen Urbanismus. In: archplus 168. Chinesischer Hochgeschwindigkeits-Urbanismus. Aachen 2004. S. 48

[3] Vgl. Ebd. S. 48

[4] Zitat Ebd. S. 45

[5] Vgl. Lū Junhua / Shao Lei: Housing Development from 1978 to 2000 after China Adapted Reform and Opening-up Policies. In: Modern Urban Housing in China. 1840-2000. München, London, New York 2001. S. 270

[6] Vgl. Hassenpflug, Dieter: Der urbane Code Chinas. Basel 2009. S. 59

[7] Vgl. Friedmann, John: China's Urban Transition. University of Minnesota Press. Minneapolis, London 2005. S. 7f

[8] Vgl. Selugga, Malte: Standardisierung und Diversifizierung im kontemporären chinesischen Massenwohnungsbau. Hamburg 2005. S. 136

[9] Zitat Perry, Clarence Arthur: The Neighborhood Unit. A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community. Regional Survey of New York and its Environs. Vol. III. New York 1929 (Neudruck1974).

[10] Zitat Münch, Barbara: a.a.O. S. 44f

[11] Vgl. Kaltenbrunner, Robert: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Berlin 1993. S. 229f

[12] Vgl. Ebd. S.230

[13] Vgl. Münch, Barbara: a.a.O. S. 47

[14] Vgl. Hassenpflug, Dieter: a.a.O. S. 65

[15] Zitat Münch, Barbara: a.a.O. S. 45

[16] Vgl. Hassenpflug, Dieter: a.a.O. S. 66

[17] Zitat Lū Junhua / Shao Lei: a.a.O. S. 271

[18] Vgl. Hassenpflug, Dieter: a.a.O. S. 68

[19] Ebd. S. 72

[20] Zitat Wu, Fulong: Packaging a New Way of (Sub-)Urban Life: Gated Communities and Chinese New Urbanism. Cardiff 2006. S.

[21] Ebd. S.





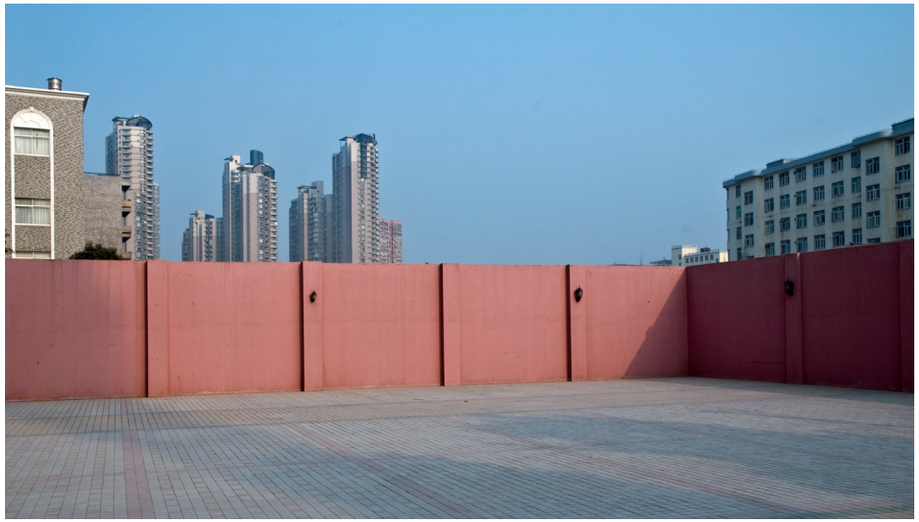


Abb. 22, Abb. 23 und Abb 24:
Impressionen von ‚compounds' Shanghai 2009.





Abb. 17 und Abb. 18:
Varianten der vorzugsweise nach Süden ausgerichteten Zeilen- und Punktbauten. Hongkou-Distrikt. Shanghai 2009

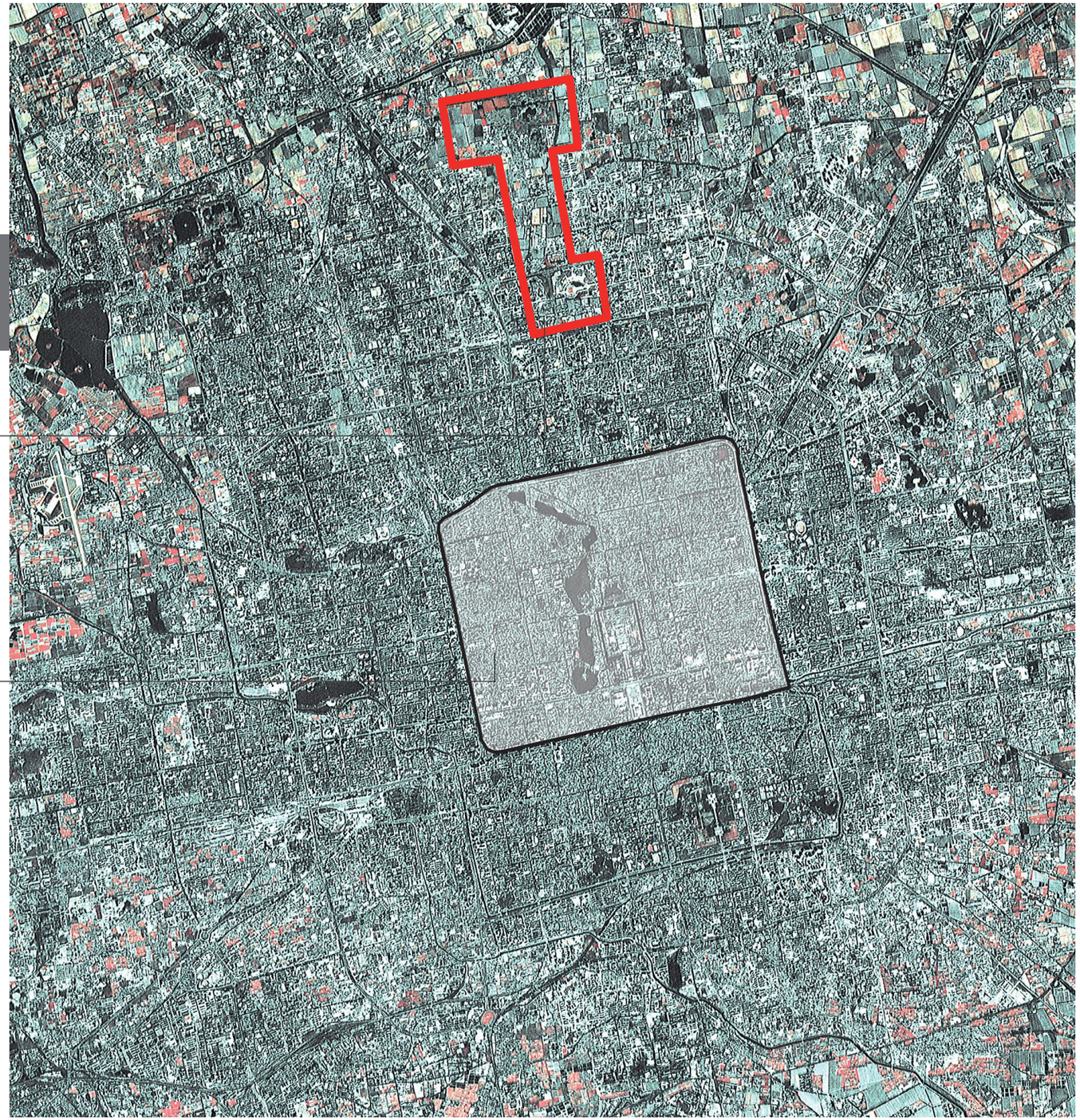


Abb. 19:

Dachskulptur als Identititäts- und Orientierungsmarke. Pudong-Distrikt. Shanghai 2009.

REFERENZPROJEKT

STADTERWEITERUNG UND OLYMPISCHER PARK IN PEKING



Übersicht Peking

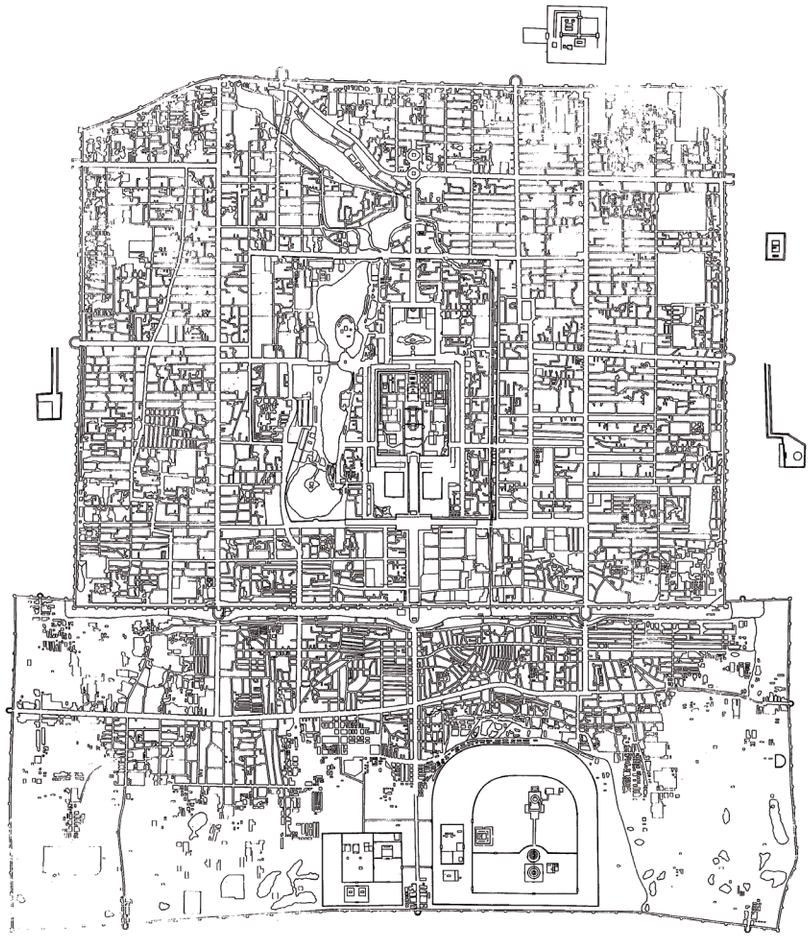


Abb. 01:
Stadtplan von Peking in der Ming-Dynastie (aus „The Magic Square - cities in ancient China". Alfred Schinz. Edition Axel Menges. Stuttgart/London. 1996)

Die Stadt Peking hat eine sehr lange Geschichte. Bis 1949 ein radikaler Wandel im Stadtbild begann, blieb sein Grundriss davor an einer historischen, symmetrischen Form orientiert. Die Grenze der Stadt bildete eine bis fünfzehn Meter hohe Stadtmauer, die an elf Stellen mit großen, künstlerisch gestalteten Stadttoren unterbrochen war. Der größte Teil der Stadt war flächenhaft mit Hofhhäusern bebaut. Daher war der Horizont sehr niedrig. Zudem waren nur wenige wichtige Paläste, Tempel oder herrschaftliche Wohnsitze über die Stadt verteilt. Einzig das Zentrum der kaiserlichen Macht in Form der verbotenen Stadt hob sich in der Mittelachse Pekings deutlich ab.

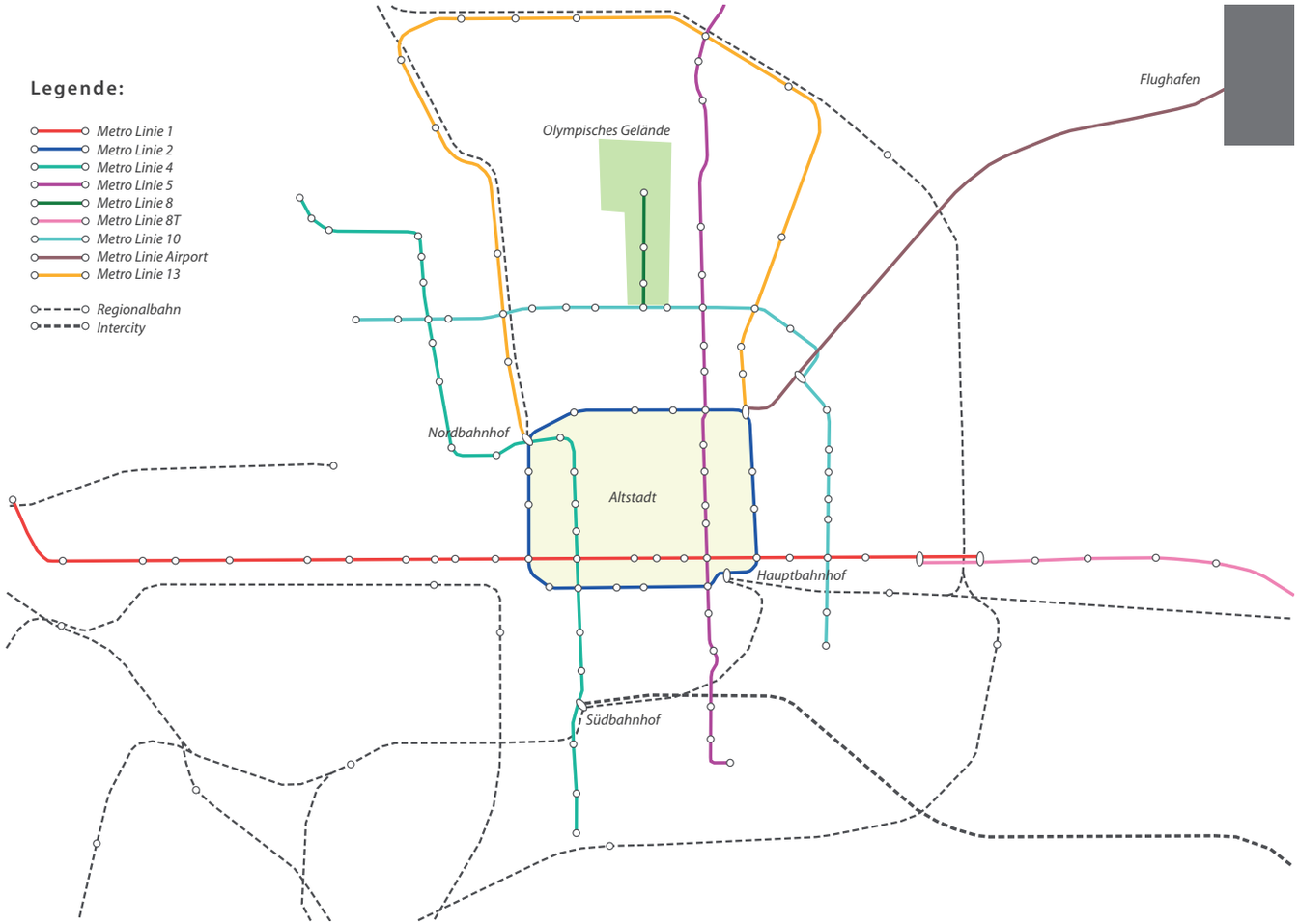
Entwicklung der Stadt in der Volksrepublik

Nach 1949 veränderte sich das Stadtbild schnell. Die traditionelle Struktur brach gleichzeitig mit der steigenden Einwohnerzahl und der damit verbundenen Auswucherung in der Fläche auf. Waren es in den 1950er Jahren noch Stadtmauer und Stadttore die im Zuge der Expansion abgerissen wurden, waren es in den 1980er Jahren der Großteil der Hofhausstrukturen, die durch neue Hochhaussiedlungen ersetzt wurden. In den 1990ern folgten groß dimensionierte Straßenschneisen um den sich vervielfachenden Individualverkehr aufnehmen zu können. Damit wandelte sich Peking von einer geschlossenen zu einer offenen Stadt.

Der Planungsschwerpunkt wurde im Entwicklungsplan von 1991 auf die südöstlich Bezirke gelegt. Diese Bereiche sind seit Beginn der Volksrepublik und speziell seit der wirtschaftlichen Öffnung Chinas industriell geprägt. Dieser Umstand beruht auf der infrastrukturell günstigen Lage nahe den Häfen an der Küste und der guten Anknüpfung zu den Gütertransportwegen in die südlichen Regionen des Landes.[1]

Im Sog des wirtschaftlich aufstrebenden Chinas bewarb sich Peking für die olympischen Spiele, deren Zuschlag die Stadt für 2008 erhielt. Von der Veranstaltung eines solchen Großereignisses verspricht man sich die Einleitung von Veränderungen mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung und dem realisieren umfassender Planung. Dabei geht es sowohl um die Verbesserung des Stadtbildes als auch der Verkehrs- und Veranstaltungsinfrastruktur. Ebenso trägt die erfolgreiche Organisation und Vorbereitung zu einem höheren Bekanntheitsgrad und einer Imageverbesserung bei.

Als Standort für dieses Vorhaben wählte man ein Gebiet im Norden. Es liegt am Ende der im Grundriss Pekings stark ausgeprägten Nord-Süd-Achse, die ein wichtiges Symbole der kulturellen und nationalen Identität Chinas darstellt. Die Fortführung dieses Elements sollte einen Zusammenhalt der historischen Stadt und dem neuen städtebaulichen Impuls herstellen. Formal und symbolisch ist diese Intension durch die gestärkte städtebauliche Leitfunktion der Mittelachse gut lesbar jedoch kann sie aus funktionaler Sicht in Frage gestellt werden.[2]



Öffentliches Verkehrsnetz in Peking

Abb. 02:
Blick nach Norden entlang der Mittelachse in der verbotenen Stadt. Peking 2009.

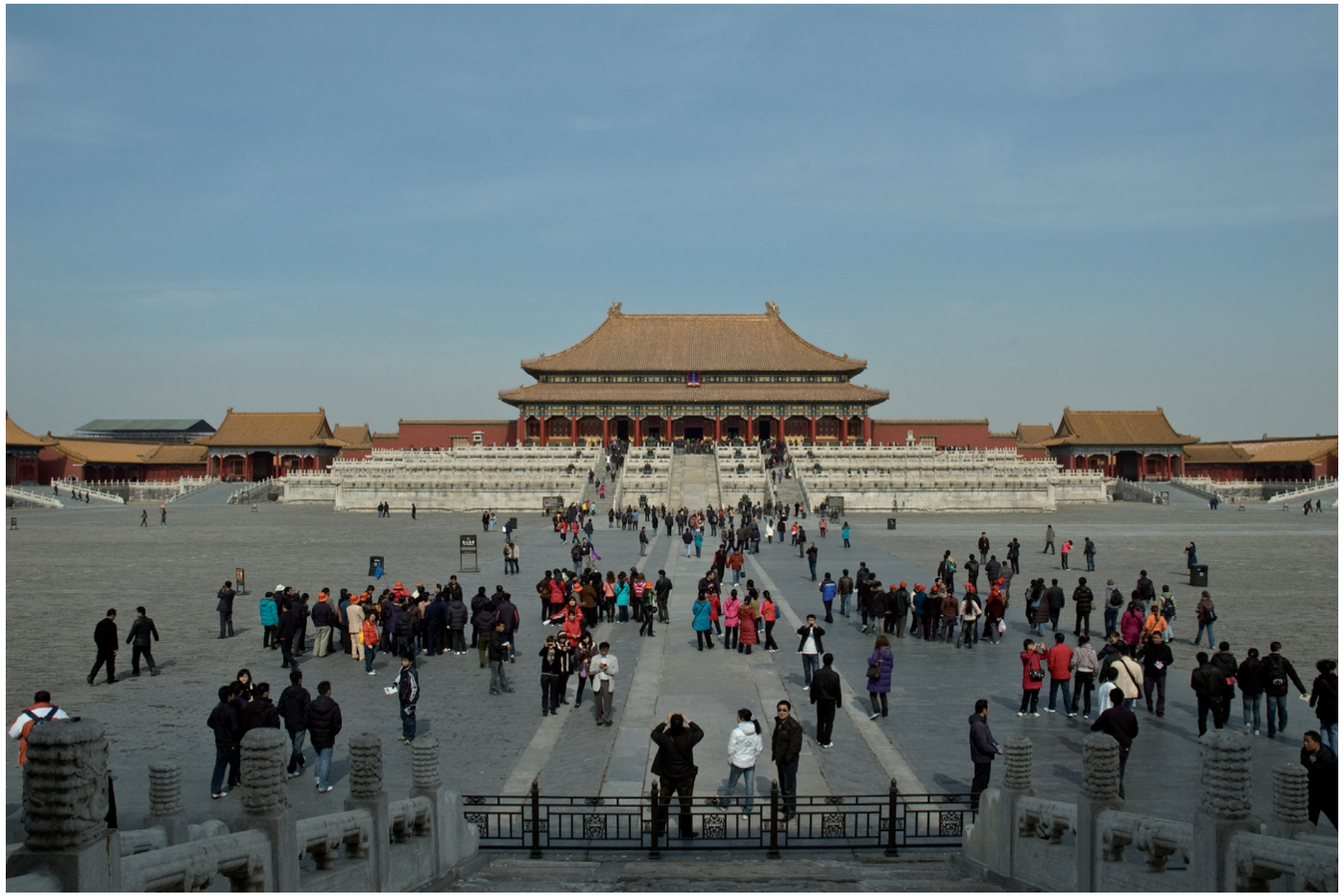


Abb. 03:
„Quianmen"-Tor im Süden. Peking 2009.

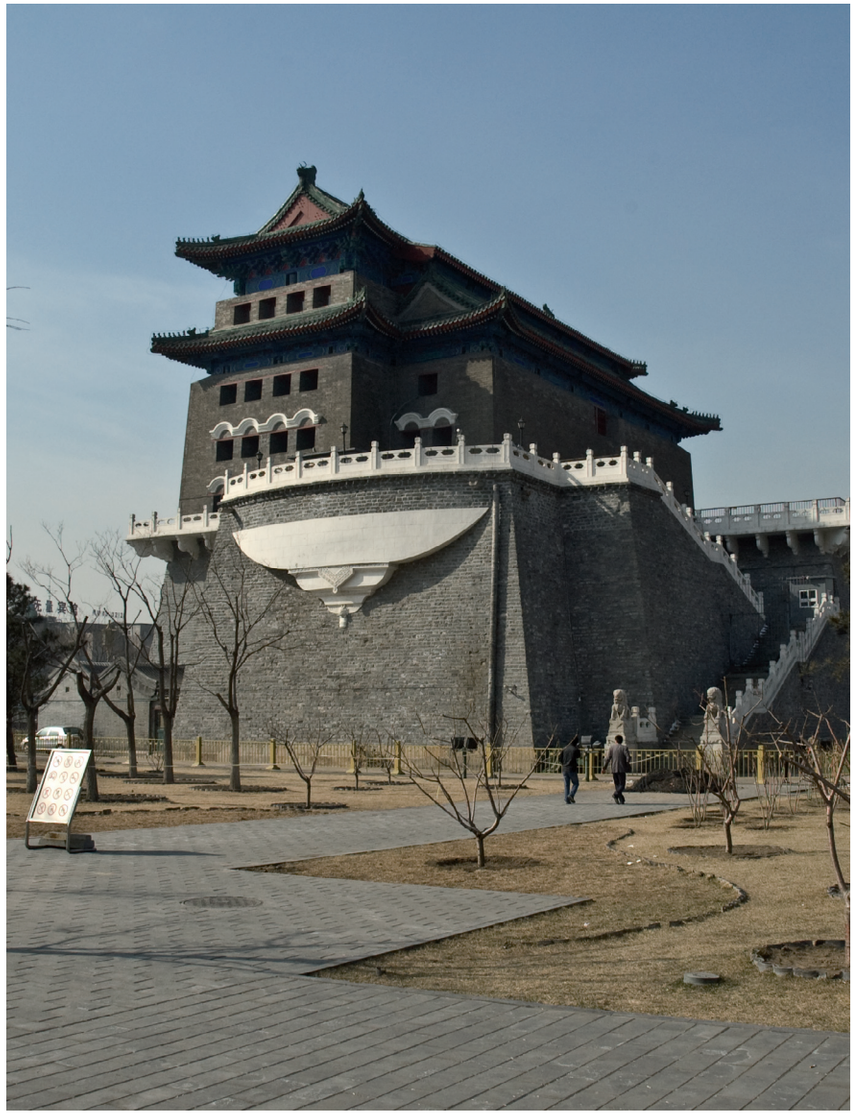






Abb. 04:

Die Dachreiter zeigten je nach Anzahl die Bedeutung eines Gebäudes und sollten neben ihrer Symbolischen Bedeutung vor Blitzschlag schützen. Peking 2009.

Abb. 05:

„Große Halle des Volkes" von 1959 und die chinesische Nationaloper von 2006. Peking 2009.

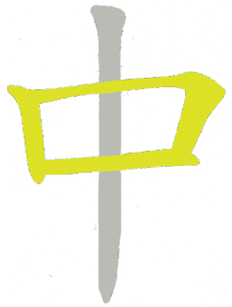


Abb. 06:

Das Schriftzeichen „Zhong" (Mitte, mittig, zentral) ist das städtebauliche Leitmotiv von Peking (AS&P - Albert Speer und Partner. aus „DEUTSCH - CHINESISCHE PROJEKTE. Architektur. Landschaftsarchitektur". H.M. Nelte. Wiesbaden. 2005)

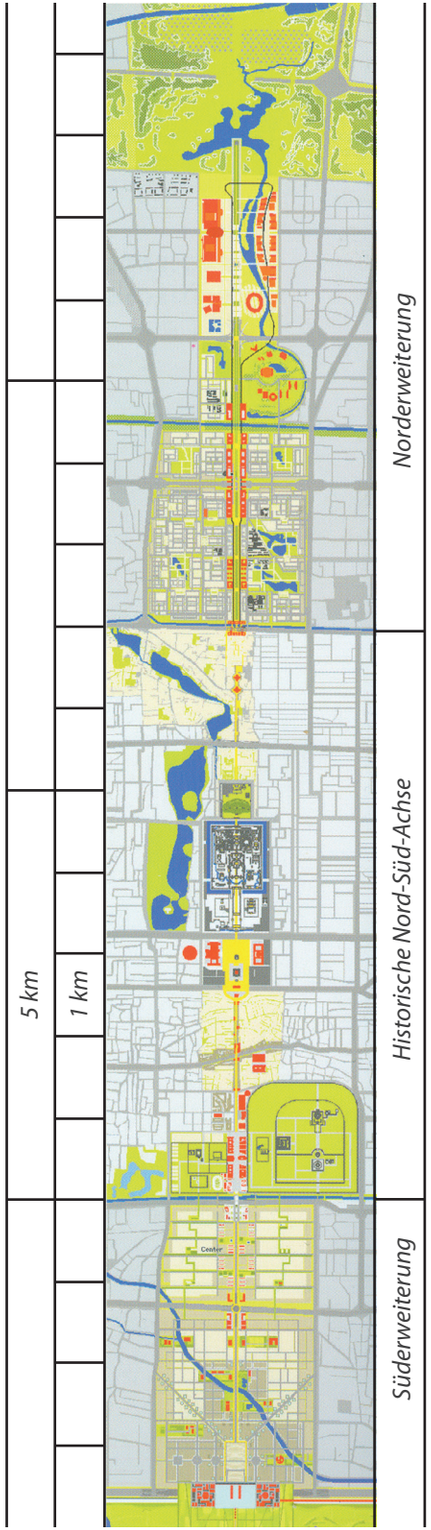


Abb. 07:

Die Städtebaulich stark ausgeprägte Nord-Süd-Achse Pekings (AS&P - Albert Speer und Partner. aus „DEUTSCH - CHINESISCHE PROJEKTE. Architektur. Landschaftsarchitektur". H.M. Nelte. Wiesbaden. 2005)

Fakten zum olympischen Grün

Nutzung des Gebiets vor Olympia:	Bereich mit vorstädtischer ungeordneter Struktur; Wohnhäuser, Kleingewerbe , Brachflächen und alte Industrie; schlecht ausgebaute Naherholung durch den „Forest" Park
Größe des Areals:	407 Hektar
Lage:	neues nördliches Ende der symbolisch starken Mittelachse
Investitionsvolumen Gesamt (offiziell):	15,45 Mrd. US Dollar
Davon in das Gelände (offiziell):	3,25 Mrd. US Dollar
Investitionen rund um das Gelände (offiziell):	12,2 Mrd. US Dollar
Realisiertes am Gelände:	moderner Sportpark und Naherholungsgebiet; Wohnraum für die Spiele und danach; Organisations- und Medienzentrum
Realisiertes rund um das Gebiet:	Erweiterung und Ausbau des Metronetzes; Ausbau der Stadtautobahn; Erweiterung des regionalen Eisenbahnnetzes; Ausbau des Fernzugnetzes; Stadtsanierungsmaßnahmen; Vergrößerung des Grünraumangebotes; Neubau des Flughafens

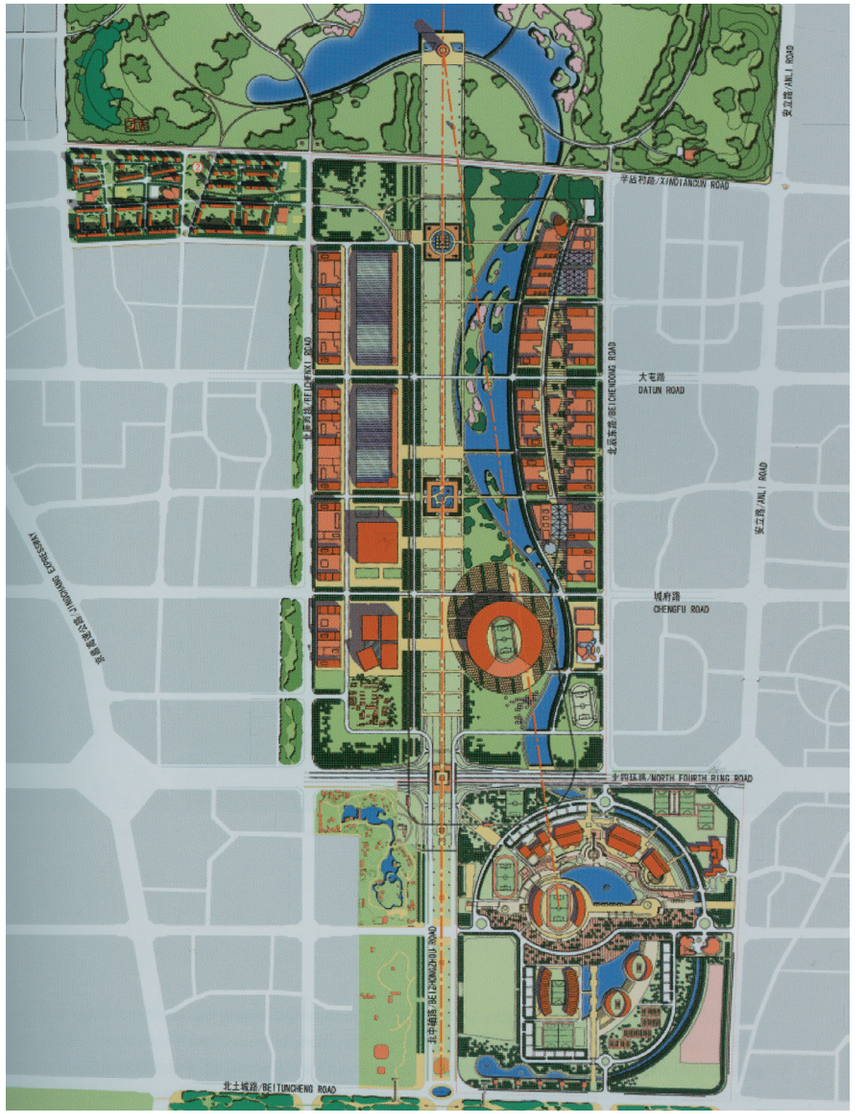


Abb. 08:

Masterplan des Olympiageländes von Sasaki Associates (Boston/U.S.A.)



Abb. 09:

Schwimmstadion und Nationalstadion. Peking 2009.

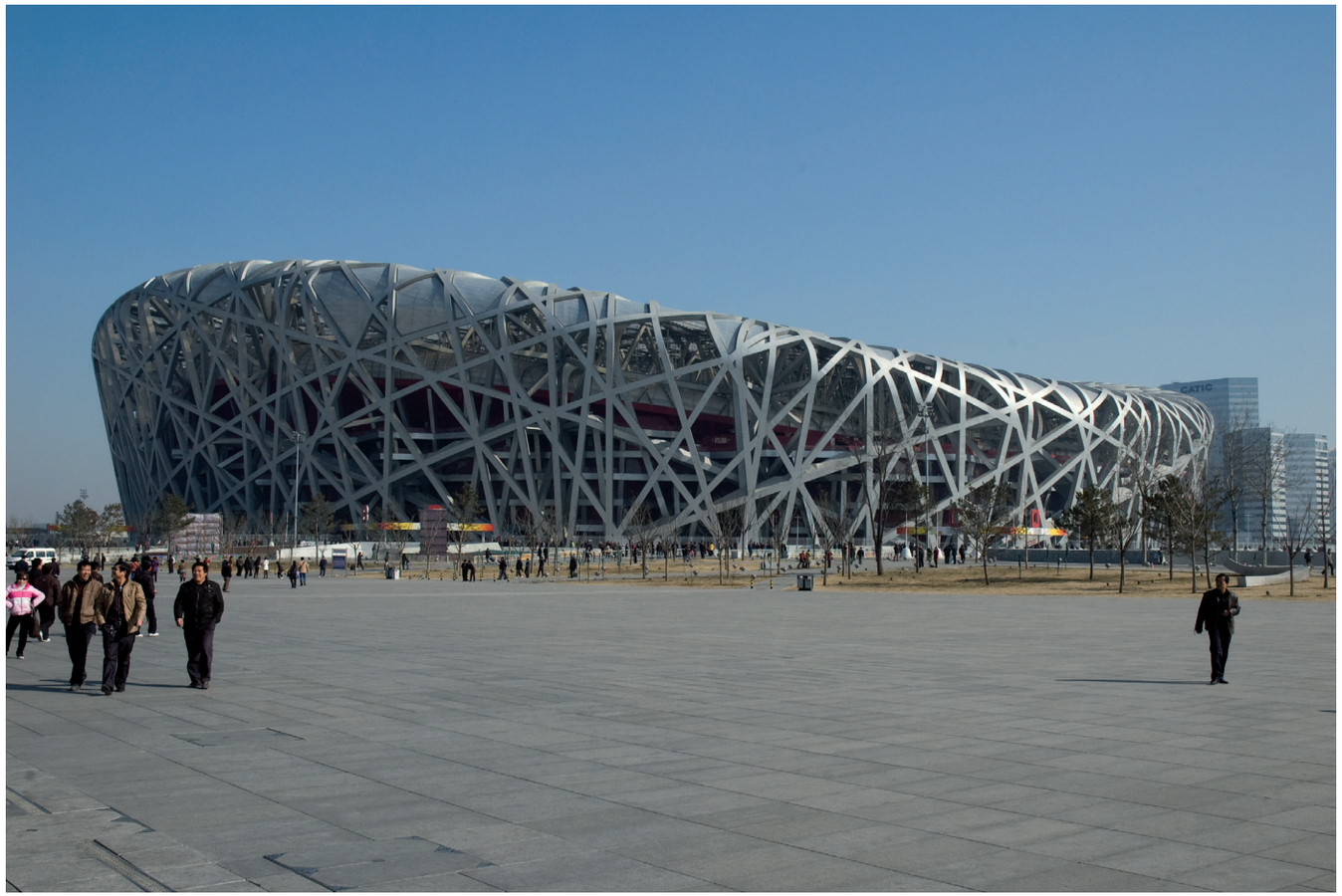


Abb. 10:

Das „Schwalbennest" genannte Nationalstadion von den Architekten Herzog & de Meuron (Basel/CH) Peking 2009.



Abb. 11:

Konstruktion des Nationalstadion von den Architekten Herzog & de Meuron (Basel/CH) Peking 2009.

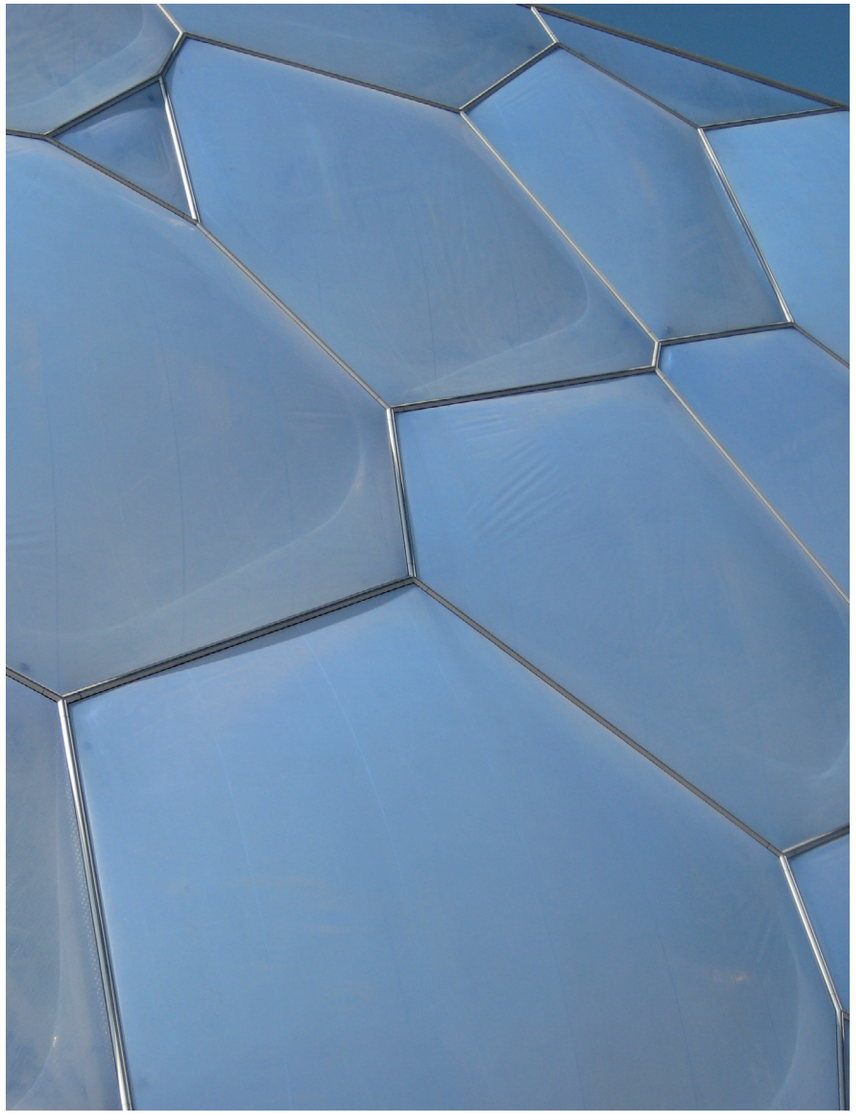


Abb. 12:

Fassade des Schwimmstadion von PTW Architects (Sydney/AUS) Peking 2009.

Abb. 13:

Das quadratische Schwimmstadion von PTW Architects (Sydney/AUS) Peking 2009.



Abb. 14:
Straßenbild im Zentrum der Stadt. Peking 2009.



Masterplan des olympischen Grüns

Das olympische Gelände wurde nach Plänen von Sasaki Associates (Boston) gebaut. Das zentrale Element der Anlage ist die Verlängerung der Zentralachse in Form einer ca. 3,5 km langen und hundert Meter breiten Promenade. Entlang dieser reihen sich in großzügige Platz- und Günanlagen integrierte Bauten für Wettkämpfe, Organisation und Beherbergung, die in international ausgelobten Wettbewerben vergeben wurden. Den Zuschlag für das zentrale Nationalstadion bekam der als „Schwalbennest" bekannte Bau von den Architekten Herzog & de Meuron. Das quadratische Schwimmstadion von PTW aus Sydney mit seiner der Struktur von Seifenschaum entlehnten Luftpolsterfassade steht als formales Pendant daneben. Die deutschen Architekten Schürmann und Keuthage planten das Radsportstadion und das Basketballstadion wurde von den Zürchern Burckhardt und Partner entworfen. Das Ende der vom motorisierten Verkehr befreiten Promenade bildet ein See in einer Parkanlage. Der Wald-Park existiert schon seit die Stadt über die Stadtmauern hinweg gewachsen ist und repräsentiert die grüne Lunge im Norden der Stadt. Durch den Anschluß an die Mittelachse sollte der davor schlecht erschlossene Park besser für die Einwohner zugänglich gemacht werden.

Neben der Gestaltung des Olympiageländes wurden auch große Infrastrukturprojekte realisiert. Es wurden großzügige mehrspurige Stadtstraßen gebaut und man setzte auch intensiv auf den öffentlichen Verkehr um gegen die Verkehrsüberlastung im Stadttraum vorzugehen. Das Ausrichten der Olympiade gab den Anstoß das junge Metronetz, das 2001 noch aus zwei Linien bestand, um sechs weitere Linien zu erweitern, um damit den Norden der Stadt mit der Innenstadt und dem Flughafen zu vernetzen.





Abb. 15:
Straßenbild im Süden von Peking. Peking 2009.

Abb. 16:
Straßenbild beim Olympiagelände. Peking 2009.

Abb. 17:

Blick nach Norden entlang der olympischen Achse Peking 2009.



Kritische Betrachtung der Stadtentwicklung

Die Verwirklichung des Projektes gibt, wie davor schon erwähnt, auch Anlass zur Kritik. Durch den Zuschlag der Spiele und der damit einhergehenden Zeitnot wurde infrastrukturell das Hauptaugenmerk auf den Norden, im speziellen auf die Anbindung des olympischen Grüns zum Flughafen, Bahnhöfen und zur historischen Altstadt, gelegt. Dies spiegelt sich darin wieder, dass fünf der sechs neuen Metrolinien rund um das Gelände und eine davon nur innerhalb dessen geführt wird. Die Folge davon ist ein Anstieg des Verkehrsaufkommens in den anderen Stadtteilen, da der Ausbau von Infrastrukturen hier zurückgestellt wurde. Hingegen präsentieren sich die großzügigen Straßen rund um das und unter dem Olympiagelände nach den Spielen wie leer gefegt. Die Dimensionen der fortgeführten Mittelachse scheinen dabei ebenso eine Rolle zu spielen, wie auch fehlende Konzepte zur weiteren Nutzung, die über den Sportpark und Tourismusspot hinausgehen. Auch wenn das Areal formal und in seiner Größe die Struktur der historischen Altstadt aufnimmt und fortführt, so erschweren diese Dimensionen, Konsequents und Abgeschlossenheit aus funktionaler Sicht die alltägliche Nutzung und Vernetzung mit den umliegenden Gebieten. [3]

Literatur:

[1] Vgl. HE Wei: Olympiade und Stadtentwicklung, Chance oder Katastrophe, Die Bedeutung der Olympiade 2008 für die Stadtentwicklung Pekings, In: Zeitschrift für Architekten und Bauingenieure (deutsche Bauzeitung) 138.Jahrg. (2004), S. 32-39

[2] Vgl. Meyer-Künzel, Monika: IBA, EXPO und olympische Spiele - Ziele, Verfahren, Instrumente im Vergleich, In: PlanerIn 5 (2008), S. 9-11

[3] Vgl. Selugga, Malte: The dragon's tail - Chinas Kapitulation vor dem Kapitalismus, In: Topos Nr. 63 (2008), S. 14-21





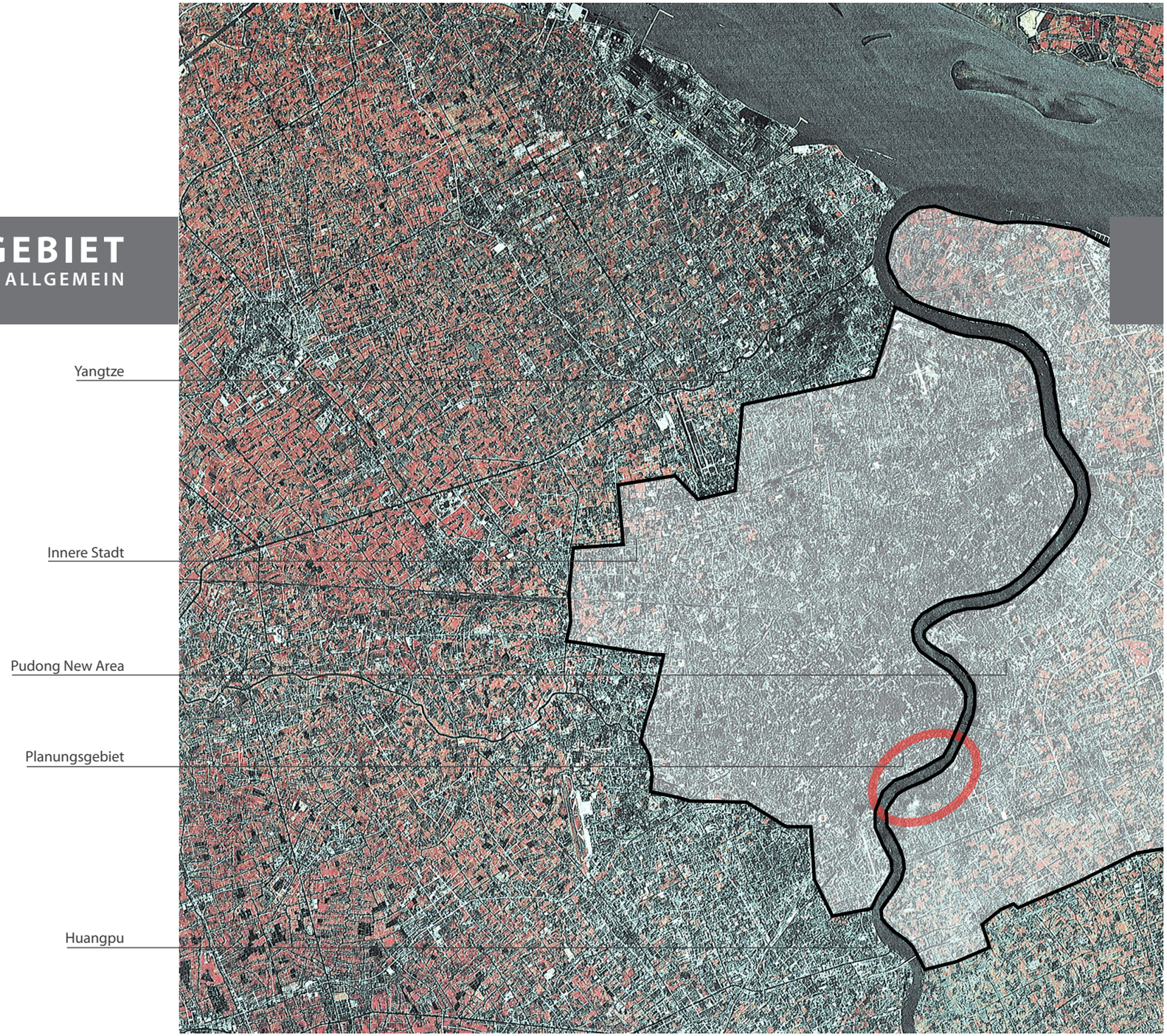
Abb. 18:

Straßenbild neben dem olympischen Zentrum. Peking 2009.

Abb. 19:

Platzansicht am olympischen Gelände. Peking 2009.

PLANUNGSGEBIET
ALLGEMEIN



Übersicht Shanghai



Abb. 01:
Die Nanjing-Straße zwischen dem Platz des Volkes und dem Bund. Shanghai 2009.

Das Planungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 6 km². Es unterteilt sich in zwei durch den Huangpu getrennte Flächen. Der Bereich im Norden des Flusses mit einer Ausdehnung von ca. 2,13 km² befindet sich am Rand der inneren Stadt und liegt in den Bezirken Huangpu und Luwan. Am Südufer liegt der größere zweite Teil des Areals mit ca. 3,87 km². Dieser gehört zum Stadtteil Pudong New Area, dem großen Erweiterungsgebiet der Stadt Shanghai.
Das gesamte Gelände ist ein altes Industriegebiet, bepackt mit Betrieben, Warenhäuser, Werften, Fabrikhalden und Wohnquartieren der sozialistischen Arbeiterschaft und bedarf einer dringenden Erneuerung.

Huangpu District

Dieser Stadtbezirk inmitten der Stadt erstreckt sich im Westen vom Ufer des Flusses bis zum Platz des Volkes im Osten. Im Norden wird er vom Suzhou und im Süden wieder vom Huangpu begrenzt. Er ist das historische und kommerzielle Herz des modernen Shanghai. Im Norden des Bezirks liegt der Platz des Volkes, der mit dem Bund, der Promenade mit Prunkbauten aus der Konzessionszeit, durch die Nanjing-Straße verbunden ist. Diese repräsentiert eine der wichtigsten Einkaufsstraßen Chinas und beherbergt auf über fünf Kilometer Einkaufshäuser, Boutiquen und Gastronomie sowie mehrere Shopping - Malls. Der Bund erstreckt sich entlang des Huangpu bis zur Altstadt die in der Mitte des Stadtbezirks liegt. Weiter südlich befinden sich Wohnquartiere, die durch die Hochstraße des inneren Rings vom Planungsgebiet getrennt sind.[1]

Luwan District

Südlich vom Platz des Volkes erstreckt sich der Stadtbezirk Luwan bis zum Huangpu. Geprägt wurde dieser Teil durch die französische Konzession mit ihren Villenviertel. Hier gibt es breite Alleen mit Platanen und großzügige Gartenanlagen. Der Stadtteil wird hauptsächlich im Bereich der Huaihai-Straße kommerziell genutzt. Der südliche Teil des Bezirks besteht aus Wohnquartieren und ist durch die Nord-Süd Hochstraße und die inneren Ringstrasse von der alten Industrie- und Hafenzone im Planungsgebiet getrennt.[2]

Pudong New Area

Der Stadtbezirk Pudong umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 520 km^2 und unterteilt sich in mehrere Teilgebiete. Diese haben laut dem Shanghaier Stadtentwicklungskonzept verschiedene wirtschaftliche Schwerpunkte. Das Planungsgebiet befindet sich in Zhoujiadu und wird vom Huangpu und der Yaohua-Straße eingegrenzt. Hier war ursprünglich am Ufer des Flusses ein Gebiet mit Industrie und Werften. Südöstlich angrenzend sind Arbeiterwohnquartiere, die größtenteils sehr heruntergekommen sind.[3]



Abb. 02:

Nachtansicht von Pudong New Area, Pearl Tower und Shanghai World Financial Center. Shanghai 2009.



Abb. 03:

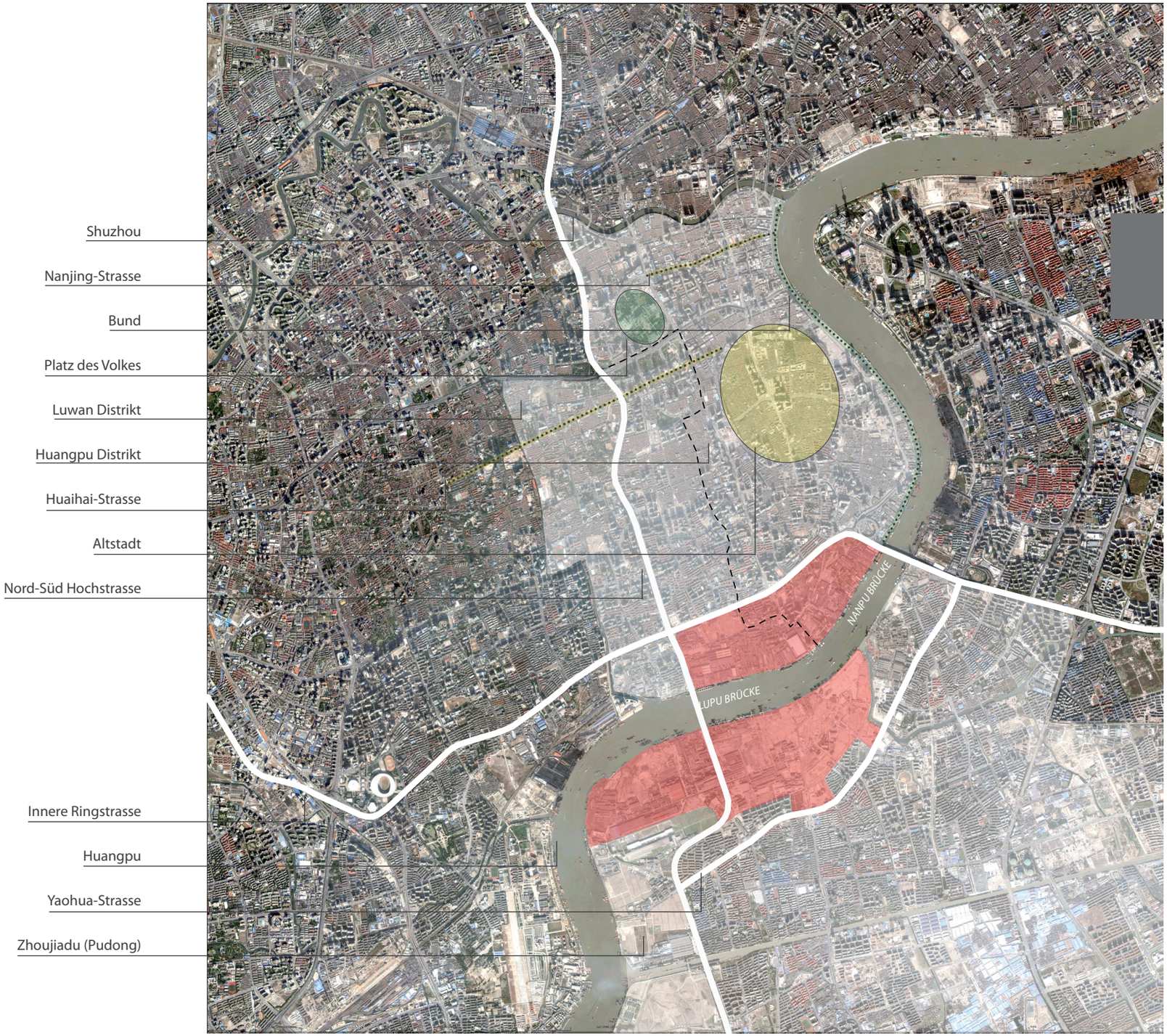
Blick über den Platz des Volkes auf das Shanghai-Museum und Shanghai Grand Theatre. Shanghai 2007.

Abb. 04:
Die Lupu-Brücke der Nord-Süd Hochstraße.
Shanghai 2009.



Abb. 05:
Die Nanpu-Brücke der Inneren Ringstraße.
Shanghai 2009.





Lageplan Planungsgebiets

Stadtentwicklungskonzept und Expo 2010

In den frühen 1990er Jahren hatte das Areal im Vergleich mit anderen Stadtteilen eine geringere Priorität. Es war nur vom Ausbau großraumbedachter Infrastruktur betroffen. Allen voran die Hochstraßen mit der Nanpu-Brücke und der Lupu-Brücke. Erst am Ende des Jahrzehntes gab es Änderungen bei der Stadtentwicklung und es wurden neben der schnellen Stadterneuerung auch Ziele angestrebt die eine lange nachhaltige Entwicklung von Gesellschaft, Wirtschaft, Ressourcen und Umwelt beinhalteten. Die Schwachpunkte der Stadtentwicklung wurden zu diesem Zeitpunkt in folgenden bereichen gesehen:[4]

- Unzureichende Wohnraumversorgung
- Standort-Fehllokation der umweltverschmutzenden Schwerindustrie
- Unzureichende wissenschaftliche Infrastruktur
- Mangelnde Verkehrsinfrastruktur
- Fehlende Tourismus-, Freizeit- und Hobbyeinrichtungen
- Umweltprobleme

Das stadtplanerische Konzept zielt nun auf eine Entdichtung der Innenstadt. Dies bedeutet mehr Grünflächen und öffentliche Plätze, sowie die Reduzierung der Dichte und geringe Bauhöhen, wegen der Verschattungsprobleme.





Abb. 06:

Alte Wohnstruktur neben neuen Wohnbauten im Stadtbezirk Luwan. Shanghai 2009.

Abb. 07:

Neue Wohnanlage im Stadtbezirk Huangpu. Shanghai 2009.



Abb. 08:
Brachflächen und alte Industrie. Shanghai 2009.

Die Expo 2010 (Masterplan von Albert Speer) ist ein wichtiger Bestandteil des geänderten Stadtentwicklungskonzeptes. Die neuen Leitbilder der Stadt werden hierbei mit dem Motto „Better City, Better Life“ aufgegriffen. Drei Ziele stehen dabei im Zentrum:[5]

- Gesicht zur Welt
- Moderne Metropole nach internationalen Standards
- Der Drachenkopf bei der Entwicklung des Yangtze-Deltas
  (Der Yangtze wird als Drache gesehen)

Das Gelände für die Weltausstellung liegt innerhalb Planungsgebiet und umfasst ca. 3,28 km^2. Davon sind 0,9 km^2 nördlich des Huangpu und 2,38 km^2 südlich davon in Pudong.[6] Es wird schon lange der Ausbau der Infrastruktur für die Expo 2010 vorangetrieben. So durchquert das Gebiet Mittlerweile eine neue U-Bahnlinie mit mehreren Haltestellen. In weiterer Folge wurden ca. 18.000 Haushalte zwangsweise in neue Unterkünfte umgesiedelt und die Industrieanlagen, unter anderem Stahl und Schiffsbau, wurden an die Peripheri verlegt. 2007 wurde mit dem Bau der Straßen, Plätze, Parks und den ersten Ausstellungsbauten begonnen. Erst 2009 konnte mit dem Bau der nationalen Pavillions begonnen werden. Am 1. Mai 2010 wurde die EXPO eröffnet und fand bis 31. Oktober statt.

Ursprünglich sah das Stadtentwicklungskonzept für das Planungsgebiet großteils eine Wohnnutzung und die Ansiedlung von „fortschrittlichen Industriebetrieben mit Entwicklungschancen“ vor. Mit den neuen stadtplanerischen Leitbildern und dem Zuschlag für die Expo 2010 sollten hier in weiterer Folge neben hochwertigen Wohnquartieren, Freizeit-, Hobby- und Kultureinrichtungen auch Dienstleistungsindustrie angesiedlt werden.

Laut den Ausschreibungen der nationalen Pavillions geht der Veranstalter nicht zwingend von einer Nachnutzung aus. Er gibt vor, dass alle Gebäude als temporäre Bauten zu konzipieren sind und es grundsätzlich geplant ist, alle Pavillions nach Abschluss der Expo zurückzubauen. Andererseits behält man sich vor einzelne Pavillions oder Teile davon, in Shanghai oder anderen Orts zu übernehmen.

LEGENDE:

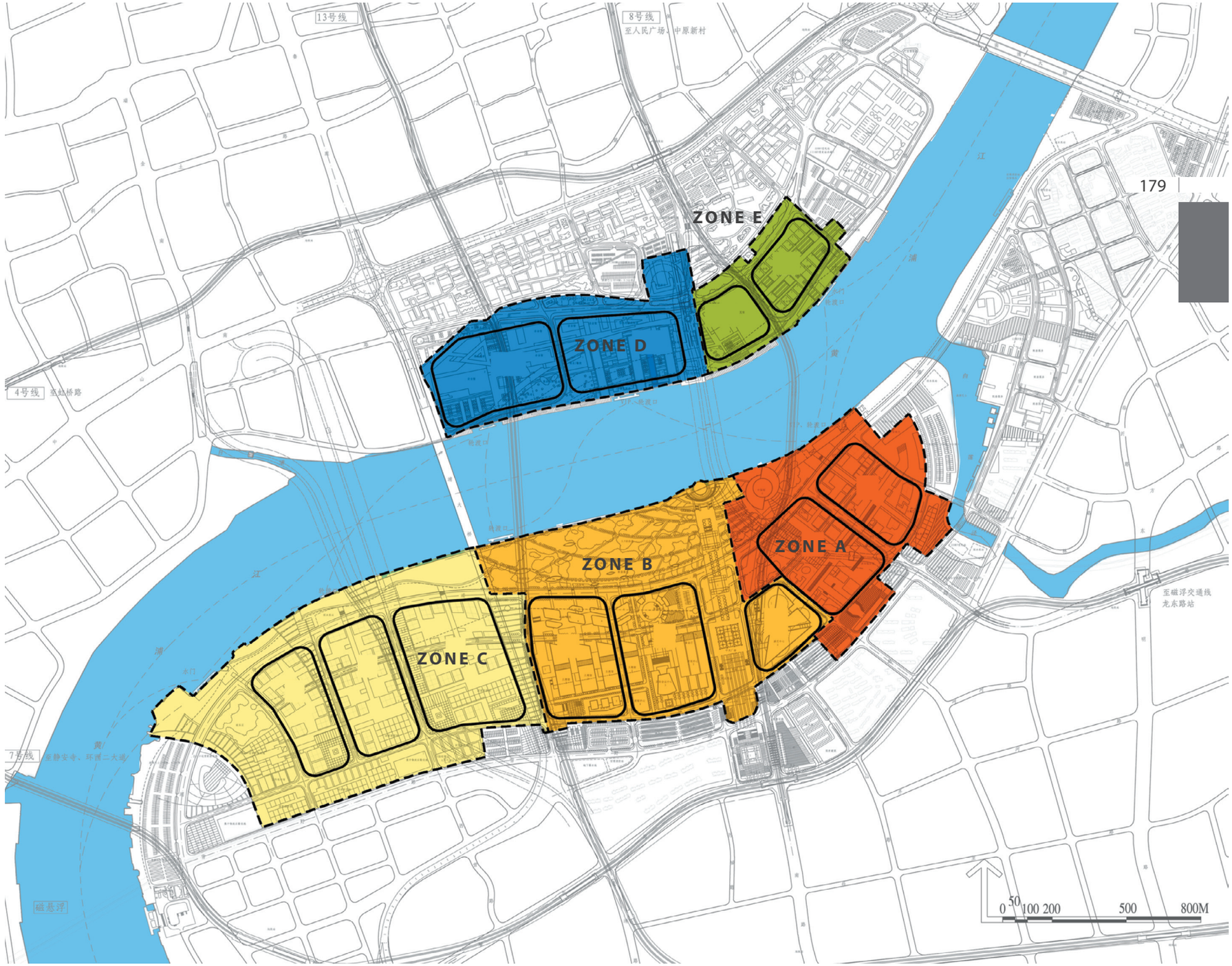
Zone A: Internationale Pavillions
Veranstaltungszentrum

Zone B: Öffentliches Zentrum
Themenhalle
Veranstaltungszentrum
Chinesischer Pavillion
Internationale Organisationen

Zone C: Internationale Pavillions

Zone D: Pavillions von Unternehmen
Themenhalle

Zone E: Pavillions der Städte
Themenhalle



Lageplan des Expogelände 2010

aus den Teilnahmeantragsunterlagen für den „Generalplanerauftrag - Auftritt Österreich - Expo 2010 in Shanghai" der Wirtschaftskammer Österreich 2008.

Abb. 09:
Bauarbeiten am chinesischen Pavillion. Shanghai 2009.



Abb. 10:
Abrissarbeiten im nördlichen Teil. Shanghai 2009.





Abb. 11:

Städtebauliches Modell des Expogelände im Museum für Stadtentwicklung. Shanghai 2009.

Abb. 12:

Modell des chinesischen Pavillions im Museum für Stadtentwicklung. Shanghai 2009.



Abb. 13:

Der chinesischen Pavillions von der erhöhten Ebene aus aufgenommen (von www.wikimedia.org)



Literatur:

[1] Vgl. Häring, Volker und Hauser, Francoise: Peking und Shanghai - Unterwegs in Chinas Metropolen, Trescher, Berlin, 2008, S. 274 - 303

[2] Ebd. S. 304 - 315

[3] Ebd. S. 360 - 369

[4] Vgl. Institut für Asienkunde Hamburg: Shanghai - Hamburgs Partnerstadt in China, Landeszentrale für politische Bildung Hamburg, Hamburg, 2006, S. 94

[5] Ebd. S. 95 - 96

[6] Vgl. Wirtschaftskammer Österreich: Teilnahmeantragsunterlagen für den Generplanerauftrag - Auftritt Österreich - Expo 2010 in Shanghai, 2008, S. 3 ff.

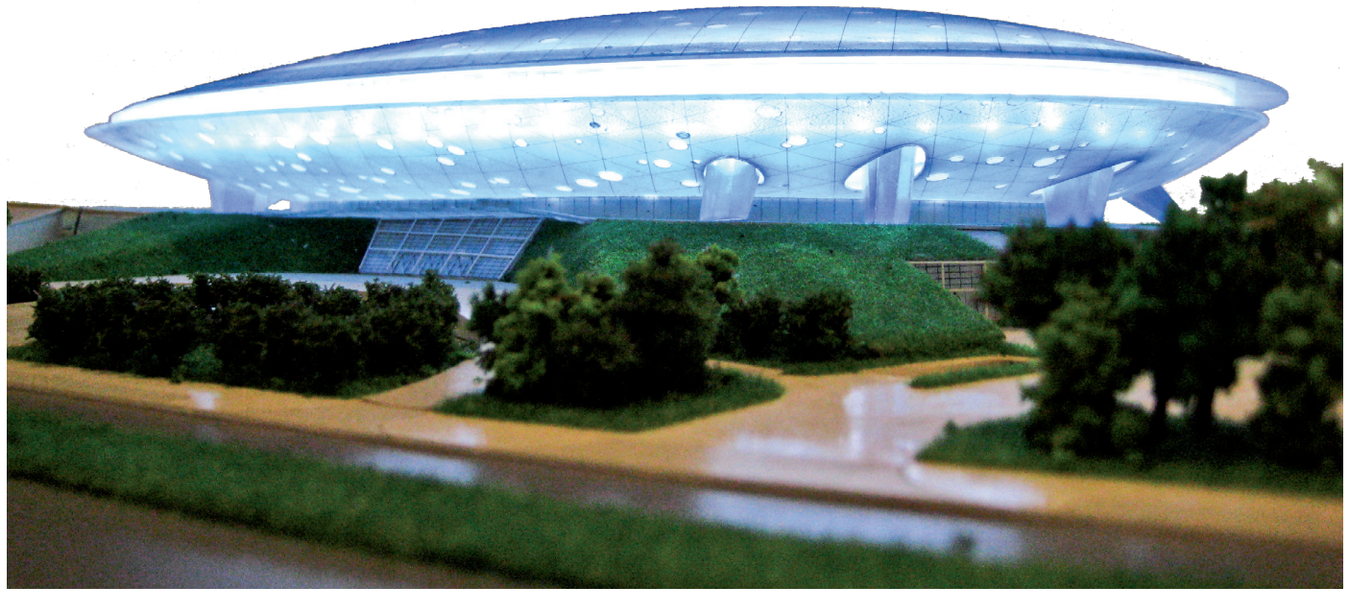


Abb. 14:
Veranstaltungszentrum während der Expo 2010 (von www.k4.dion.ne.jp)

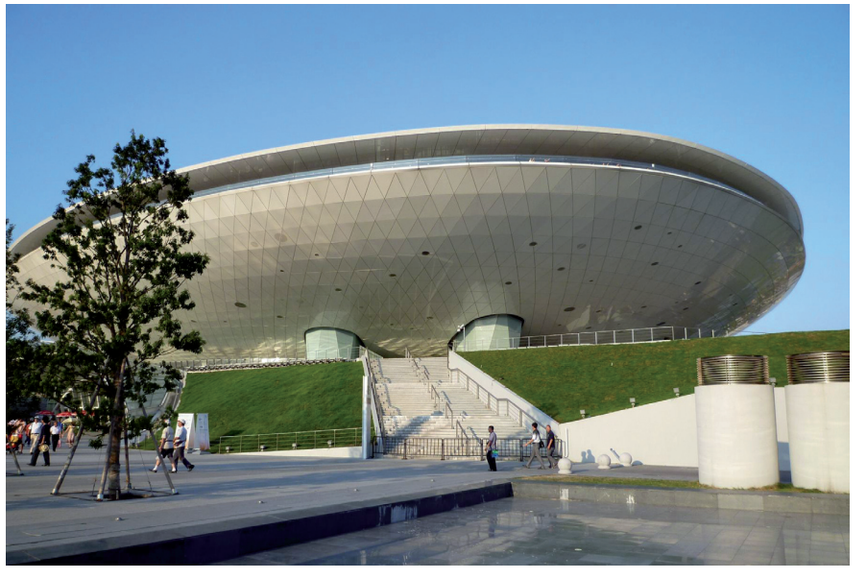
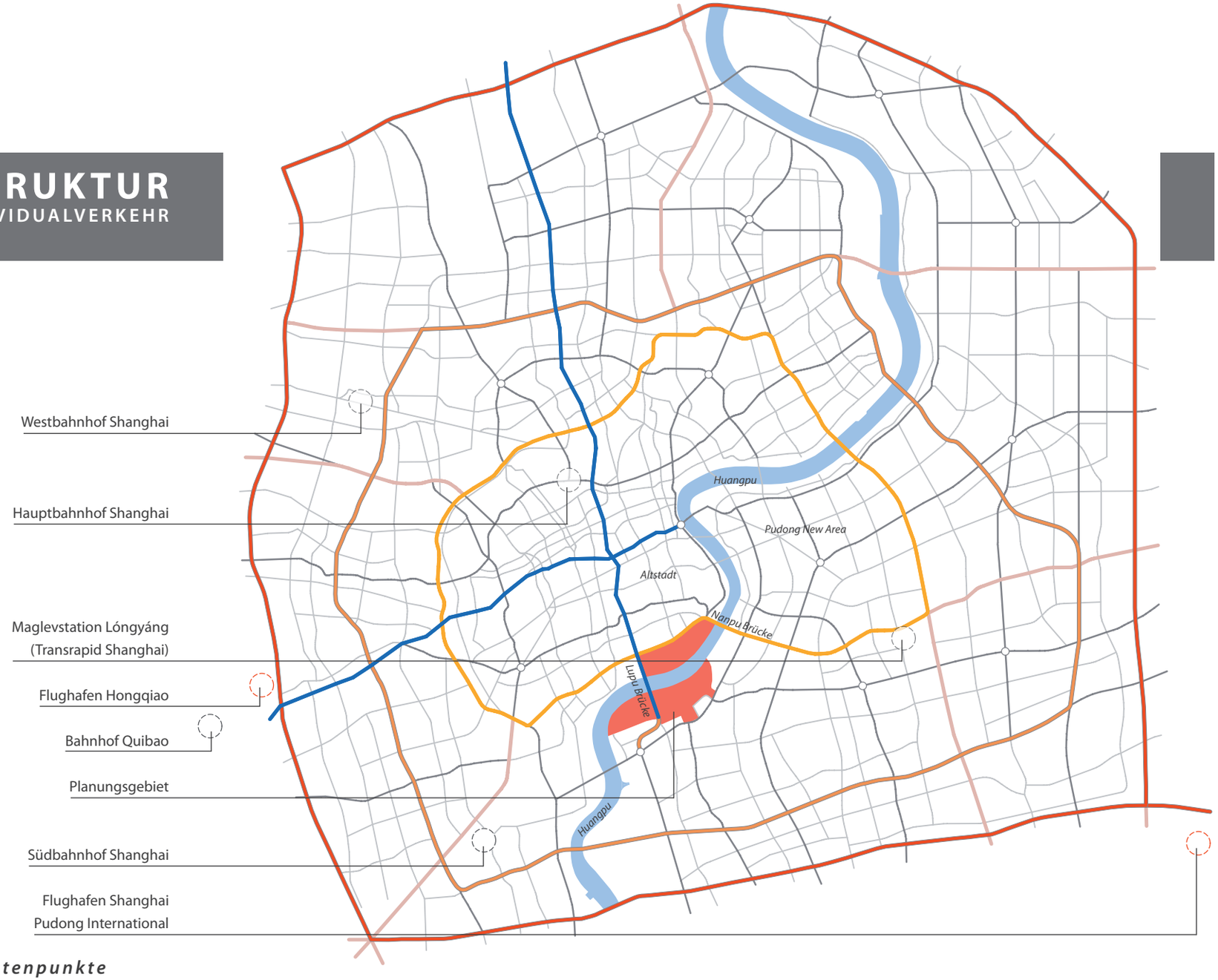


Abb. 15:
Modell des Veranstaltungszentrums im Museum für Stadtentwicklung. Shanghai 2009).

INFRASTRUKTUR
ÖFFENTLICHER- UND INDIVIDUALVERKEHR

LEGENDE:

- *Nord-Süd Hochstraße*
- *Yan'an Hochstraße*
- *Äußere Ringstraße*
- *Mittlere Ringstraße*
- *Innere Ringstraße*
- *Hauptstraßen*
- *Nebenstraßen*



Straßennetz und überregionale Verkehrsknotenpunkte

Abb. 01:
Entlang des Huangpu gibt es noch immer zahlreiche Hafenzgebiete. Shanghai.



Das Verkehrskonzept der Stadtplanung besteht aus zwei Sparten: den Fern- und den Nahverkehr innerhalb der Stadt. In beiden Bereichen verfolgt man seit Beginn der 1990er Jahre ehrgeizige Ziele, die zu einer langfristig nachhaltigen Stadtentwicklung und vor allem wirtschaftlichen Entwicklung beitragen sollten.

Der Fernverkehr

Shanghai betreibt drei Bahnhöfe und ist damit ein sehr bedeutender Knotenpunkt innerhalb Chinas. Im nördlichen Teil der Innenstadt liegt der Hauptbahnhof mit guten Anbindungen in den Norden. Daneben gibt es noch den West-, Süd- und Quibao Bahnhof mit Verbindungen in die anderen Regionen Chinas.

Der historische Hafen entlang des Huangpu wurde seit 1990 Schritt für Schritt an den Yangtse verlegt. Dort im nordöstlichen Teil von Pudong liegt der „Shanghai International Port" mit sechs Terminals und wickelt einen Teil des innerchinesischen Küsten- und den Außenhandel ab. Zusätzlich wurde 2005 der Tiefseehafen Yangshan in der Bucht von Hangzhou südlich von Shanghai als Containerumschlagplatz in Betrieb genommen. Durch das Kanalsystem in der Region sind die Beiden gut für Binnenschiffe aus dem Innenland erreichbar und sind seit 2007 der größte internationale Güterumschlagplatz.

Im Jahre 1999 wude der *„Shanghai Pudong International Airport"* eröffnet, der sich ca. 45 km südöstlich von der Innenstadt an der Mündung des Yangtse befindet. Über ihn werden fast alle internationalen Flüge mit einer Jahreskapazität von 60 Millionen Passagieren abgewickelt. Der zweite Flughafen ist der alte und kleinere *„Hongquiao Airport"*. Er liegt 15 km westlich der Stadt und ist vor allem das Ziel von Flügen innerhalb Chinas. [1]

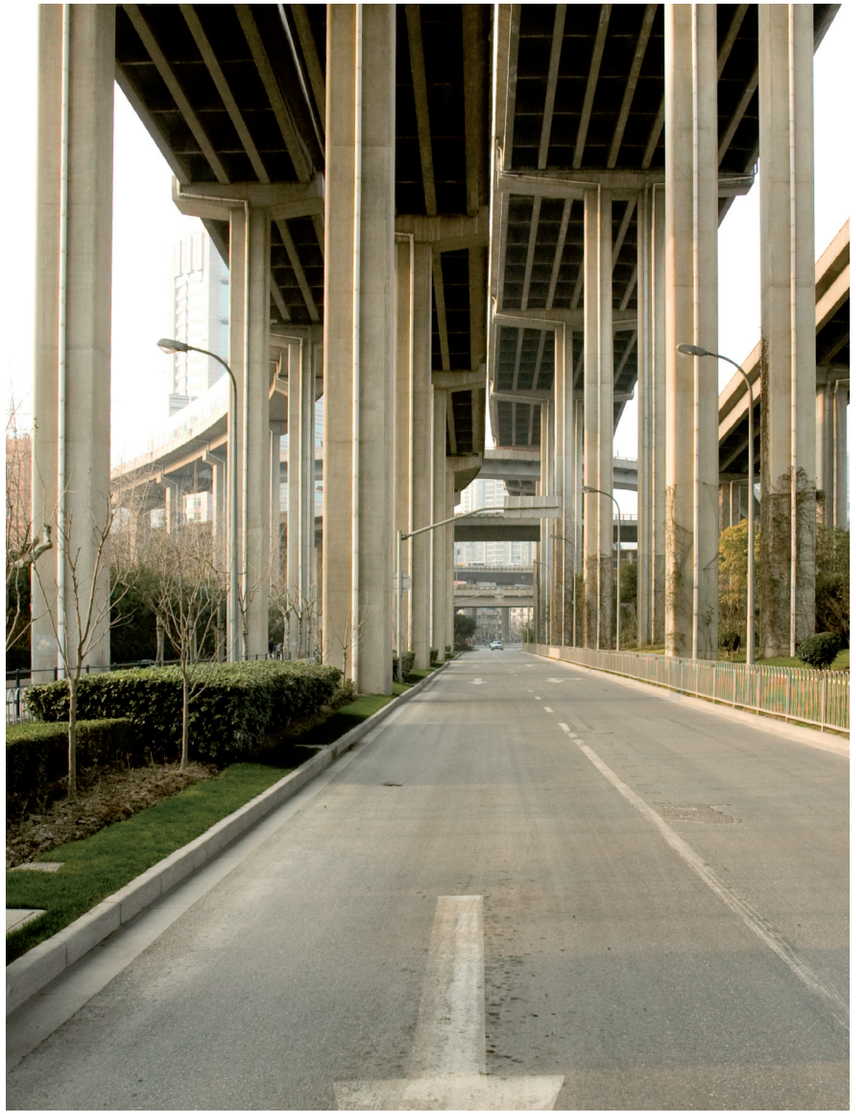




Abb. 02:

Die Hochstraßen und die darunter liegenden gestalteten Grünflächen. Shanghai 2009.

Abb. 03:

Die neuen Hochstraßen durchziehen und teilen die Stadt. Shanghai 2009.

Abb. 04:

Shanghai im Wandel der Zeit. „The Great World" sechzehn Jahre später im Jahr 2003. (aus „A CHANGING SHANGHAI", Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)



Abb. 05:

Shanghai im Wandel der Zeit. „The Great World" im Jahr 1987. (aus „A CHANGING SHANGHAI", Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)



Der Nahverkehr

Mit dem Beginn des großen Stadtausbaus bzw. Umbau 1990 wurde dem Straßennetz die höchste Priorität gegeben. Es entstanden seit damals mehrere sechsspurige Hochautobahnen für den motorisierten Individualverkehr. Das Konzept hierfür sind Ringe die durch eine Nord-Süd- und eine Ost-West Hochstraße verbunden sind. Unter diesem abgehobenen Autobahnnetz gibt es großzügige Haupt- und Nebenstraßen.

Erst fünf Jahre später wurden die ersten 16 km der Metro fertiggestellt, die bis dato ständig weiter ausgebaut wird und mittlerweile 8 Linien umfasst, die sowohl unterirdisch, wie auch als Hochbahnen geführt werden. Die Linien durchqueren grundsätzlich geradlinig die Stadt und werden von der die Kernstadt umkreisenden Linie 4 untereinander verbunden. Neben der Metro steht auch der Aufbau eines Straßenbahnnetzes im Bereich Pudong im Raum, für den es jedoch keinen offiziellen Bautermin gibt. [2]

Zur Anbindung des ca. 45 km entfernten Flughafen in Pudong wurde Ende 2002 die Magnetschwebebahn *„Tranrapid Shanghai“* in Betrieb genommen, der die Strecke zum Umsteigepunkt der Metro in nur 8 Minuten bewältigt.

Die Stadt Shanghai verfügt neben dem öffentlichen Schienen- auch über das älteste und größte Busnetz in China. Die Busse verkehren in der gesamten Stadt und sind vor allem in den Morgen- und Abendstunden überfüllt. Die Linienführung werden aufgrund des Stadtumbaus ständig geändert und nur wenige von ihnen führen durch die ganze Stadt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind die Buslinien sehr unpünktlich. [3]



Abb. 06:

Shanghai im Wandel der Zeit.
Die Yan'an Road East im Jahr 1994. (aus „A CHANGING SHANGHAI“, Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)



Abb. 07:

Shanghai im Wandel der Zeit.
Die Yan'an Road neun Jahre später im Jahr 2003. (aus „A CHANGING SHANGHAI“, Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)



Abb. 08:

Mehr als die Hälfte der Metro in Shanghai wird als Hochbahn geführt. Shanghai 2009.



Abb. 09:

Die Straßen werden mittlerweile auf mehreren Ebenen geführt. Shanghai 2009.

Legende:

In Betrieb befindliche Metrolinien 2009

- *Linie 1*
- *Linie 2*
- *Linie 3*
- *Linie 4*
- *Linie 5*
- *Linie 6*
- *Linie 8*
- *Linie 9*

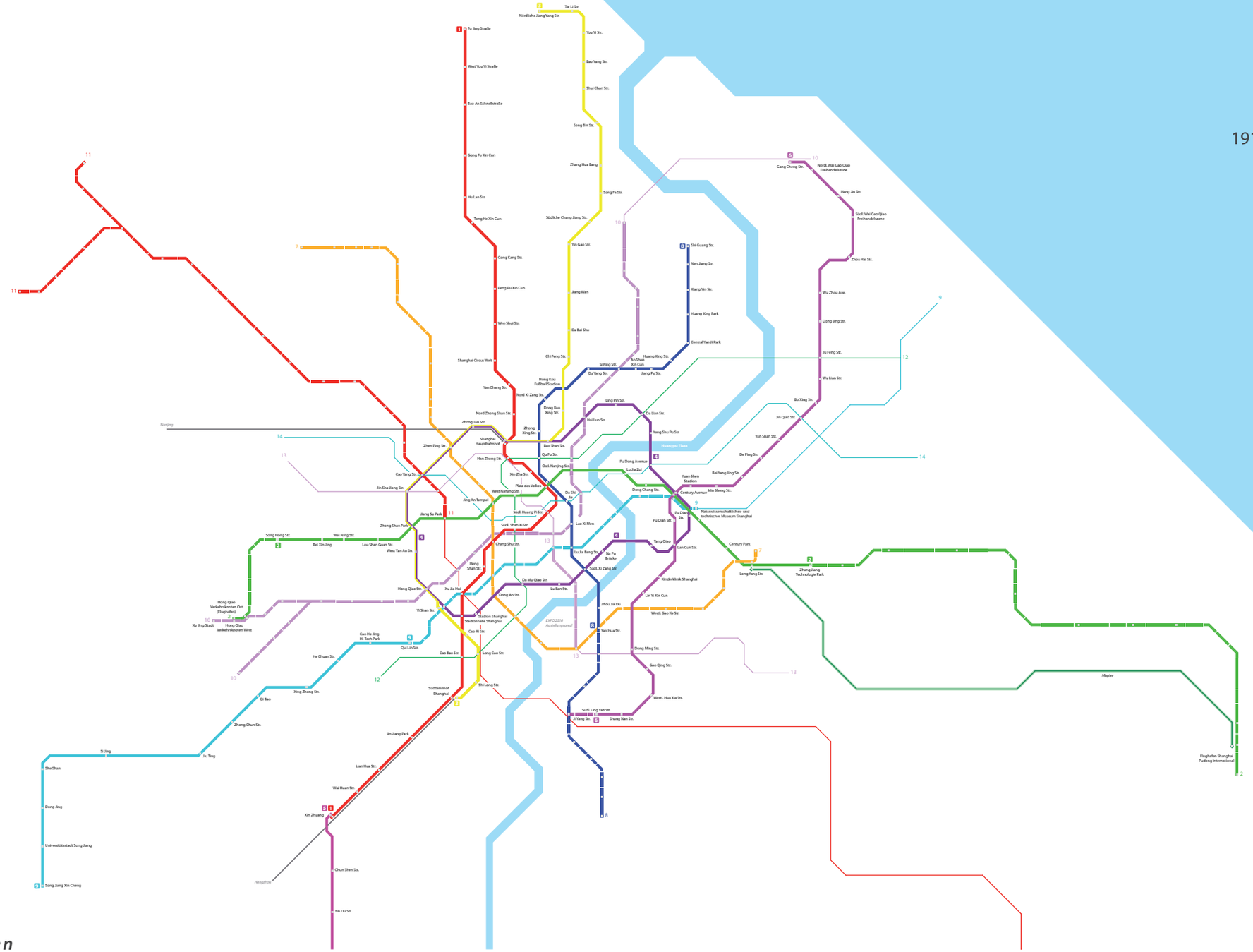
Metrolinien und geplante Verlängerungen bis 2011

- *Linie 2*
- *Linie 7*
- *Linie 8*
- *Linie 9*
- *Linie 10*
- *Linie 11*
- *Linie 13*

mögliche zukünftige Erweiterungen

regionale Bahnen

- *Eisenbahn*
- *Maglev (Transrapid Shanghai)*



Metro und regionale Bahnen



Abb. 10:
Die Verbindungsstraßen über und unter dem Huangpu sind überwiegend Schnellstraßen, sodass das übersetzen mit Fahrrädern, Motorfahrrädern und Fuhrwerken nach wie vor nur mit Fähren möglich ist. Shanghai 2009.

Widersprüche in der Entwicklung der Infrastruktur

Im Verkehrskonzept ist der Zusammenhang zwischen der Planung des Nahverkehr und dem Stadtbild enthalten, da die Lebensqualität der Einwohner und nachhaltige Entwicklung der Stadt unmittelbar mit dem Stadtverkehr verbunden sind. So sollte dem Konzept zufolge dem öffentlichen Verkehr die erste Priorität im Stadtverkehr eingeräumt werden. Doch führte der schnell steigende Wohlstand und der damit zusammenhängende Mobilitäts- und Motorisierungsgrad der Bevölkerung zu einer unaufhörlichen Vergrößerung der Verkehrsflächen zugunsten des PKW-Verkehrs. Aber der Ausbau kann mit dem Anstieg des Individualverkehr nicht mehr kompensieren.

In Shanghai stehen Verkehrsrealität und Verkehrsplanung daher in einem großen Widerspruch. Einerseits soll der öffentliche Verkehr oberste Priorität haben, andererseits hat sich die Autoindustrie als eine Säule der Wirtschaftskraft Chinas etabliert. Allgemein wird der motorisierte Individualverkehr als Fortschritt und Symbol der modernen Stadt gesehen. Er symbolisiert die neue, fortschrittliche Lebensweise in der Volksrepublik, während der öffentliche Personennahverkehr aufgrund des Zeitaufwandes, der ungünstigen Verbindungen und der unbequemen Drängeleien nur als Notlösung oder als Verkehrsmittel der armen Leute gesehen wird. Es gibt in Shanghai zwar geschätzte 9 Millionen Fahrräder [4], die 30% aller Verkehrsteilnehmer ausmachen, jedoch nutzt man in China das Rad nicht aus ökologischen und gesundheitlichen Gründen, sondern weil es ökonomisch notwendig ist.

Allerdings darf nicht übersehen werden, dass auch für den Ausbau des Schienennetzes in Shanghai ein weitgreifender Masterplan existiert, wogegen jedoch der Expansion der Autobahnen und Schnellstraßen aus ökonomischen Gründen der Vorzug gegeben wurde. Im Jahr 2005 verringerte sich das Investitionsvolumen für den öffentlichen Nahverkehr, während es beim Straßenausbau weiter anstieg. Daraus folgt, dass dem Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes der Wohnungsbau in den Satellitenstädten vorausgegangen ist und das Vorhaben die Einwohner durch die neuen Vorstädte zu „dezentralisieren“, der Realität widerspricht. Es nimmt die Trennung von Arbeit und Wohnen immer mehr zu und lässt den Verkehr exponentiell steigen.



Abb. 11:
Fahrräder und Motorräder sind nach wie vor die dominierenden Individualverkehrsmittel. Shanghai 2009.

Abb. 12:
Der Individualverkehr hat nach wie vor höchste Priorität beim Ausbau der Infrastrukturen. Shanghai 2009.



Literatur:

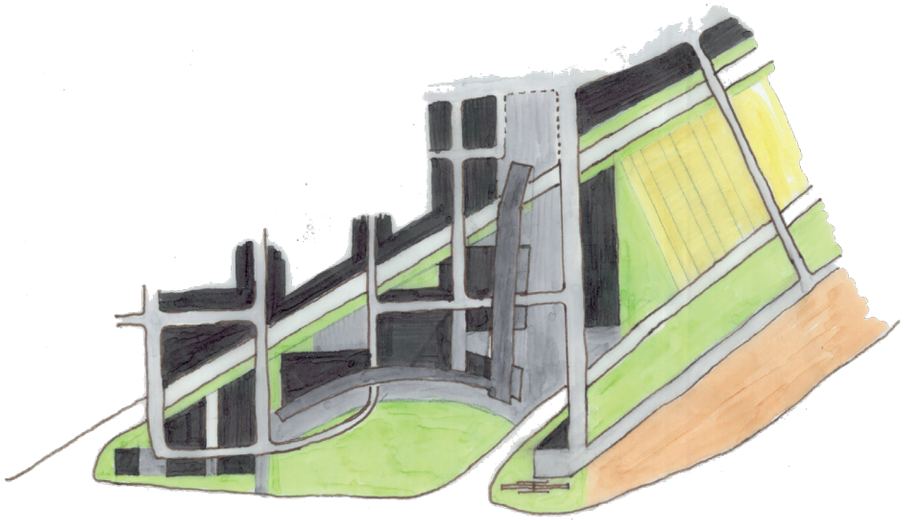
[1] Vgl. Häring, Volker und Hauser, Francoise: Peking und Shanghai - Unterwegs in Chinas Metropolen, Trescher, Berlin, 2008, S. 252 - 253

[2] Vgl. Zusammenfassung des Weißbuches für den Stadtverkehr Shanghais, www.shanghai.org.cn

[3] Vgl. Häring, Volker und Hauser, Francoise: Peking und Shanghai - Unterwegs in Chinas Metropolen, Trescher, Berlin, 2008, S. 253 - 254

[4] Vgl. Institut für Asienkunde Hamburg: Shanghai - Hamburgs Partnerstadt in China, Landeszentrale für politische Bildung Hamburg, Hamburg, 2006, S. 96 - 97

PROJEKT
SKIZZEN DES ENTWURFSPROZESSES



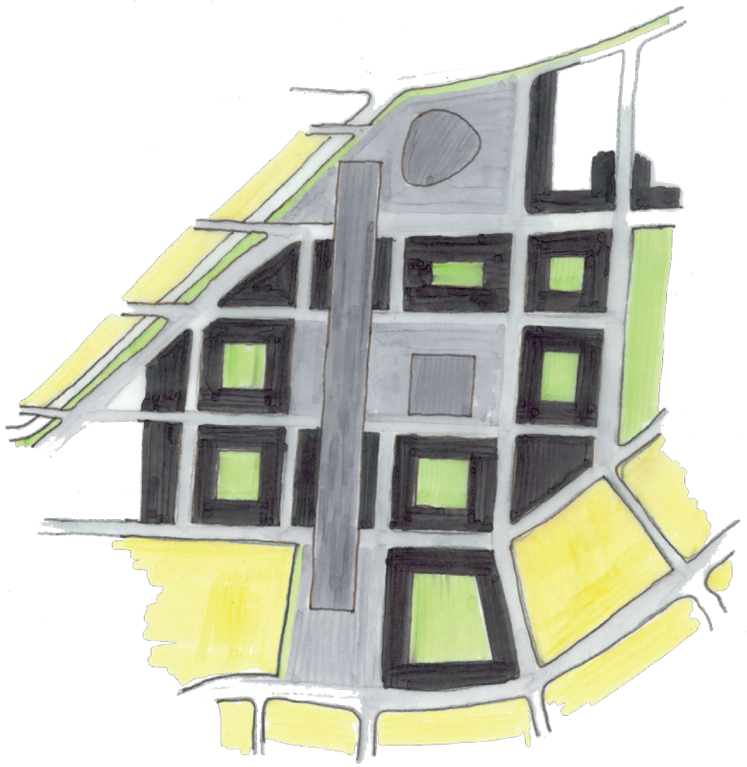




Abb. 01:
Gliederungsversuch

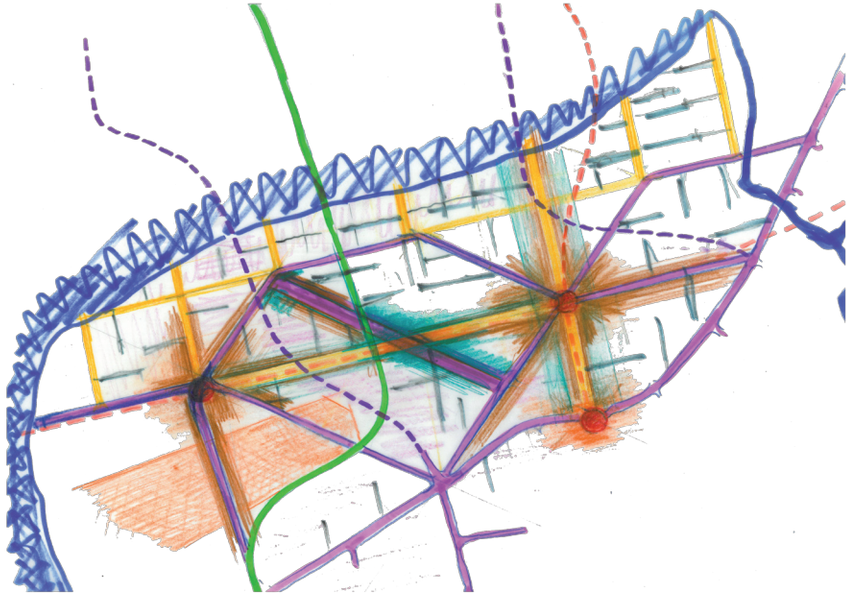


Abb. 02:
Erschließungs und Strukturierungsversuch

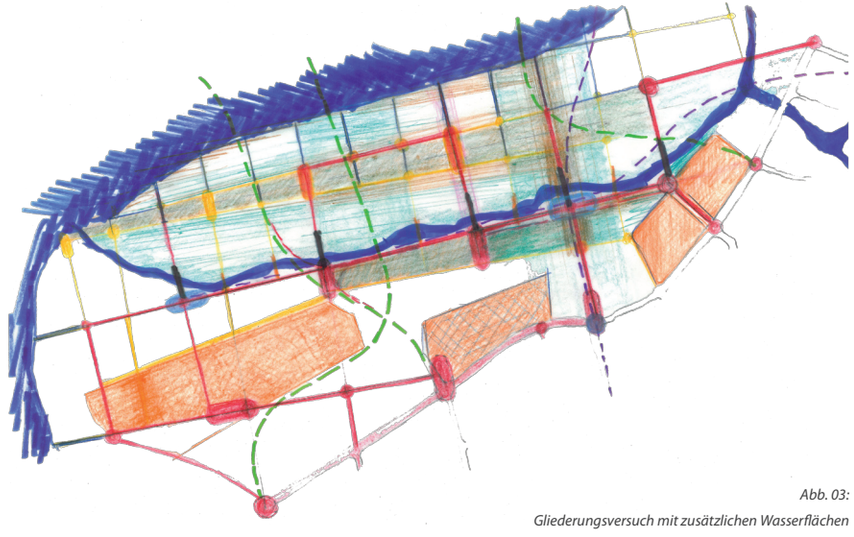


Abb. 03:
Gliederungsversuch mit zusätzlichen Wasserflächen

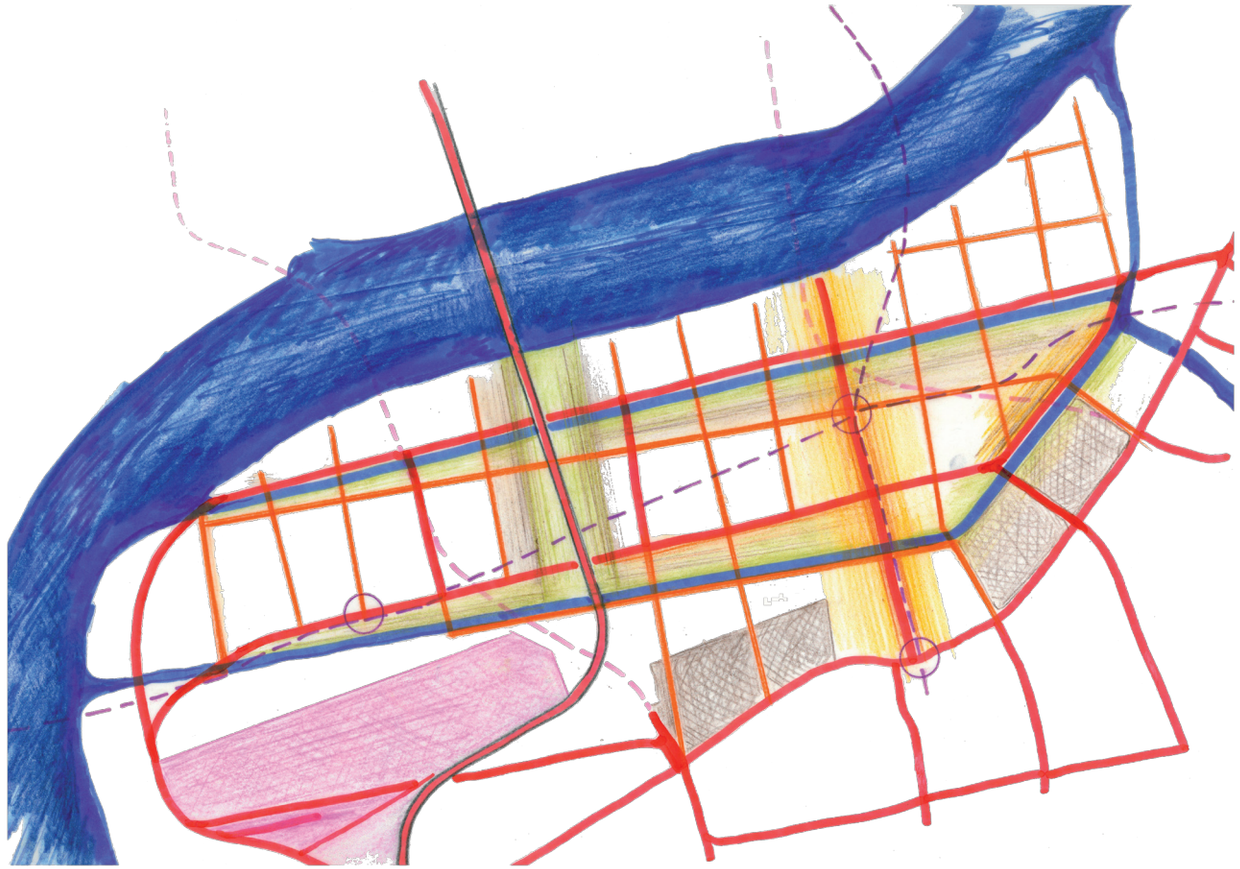
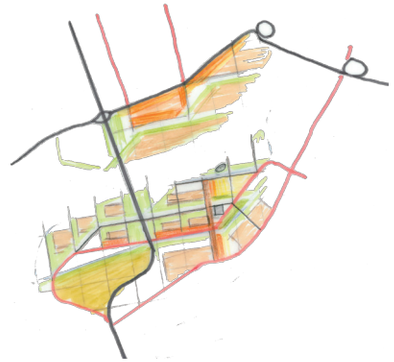
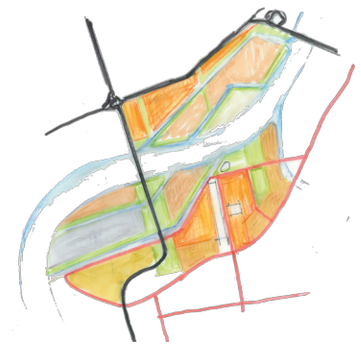


Abb. 04:

Überlagerung des Erschließungsnetzes mit einer Kanalstruktur





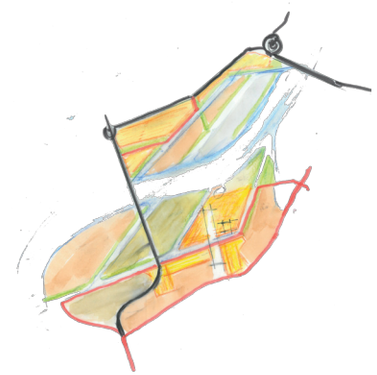
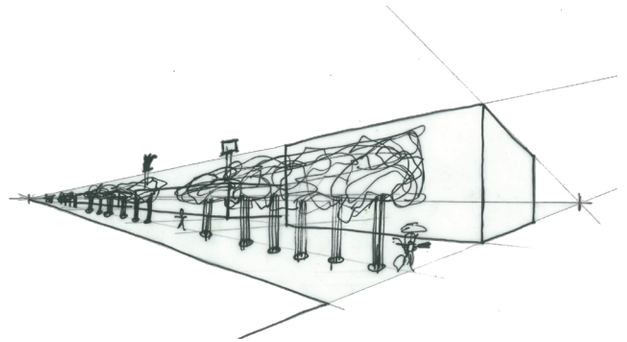


Abb. 05, 06 und 07:

kontinuierlicher Prozess der Gliederungs- und Nutzungsfindung



Abb. 08:
Entwicklungsschritt mit Gliederung und Flächennutzung



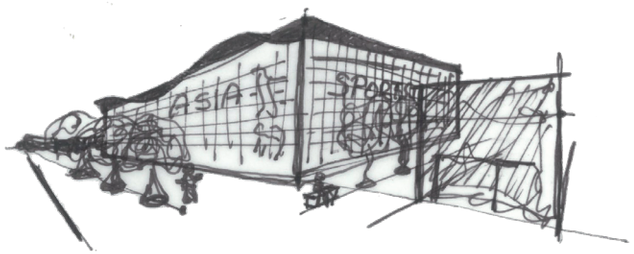


Abb. 09 und 10:
Entwicklungsprozess der Bebauungsstruktur

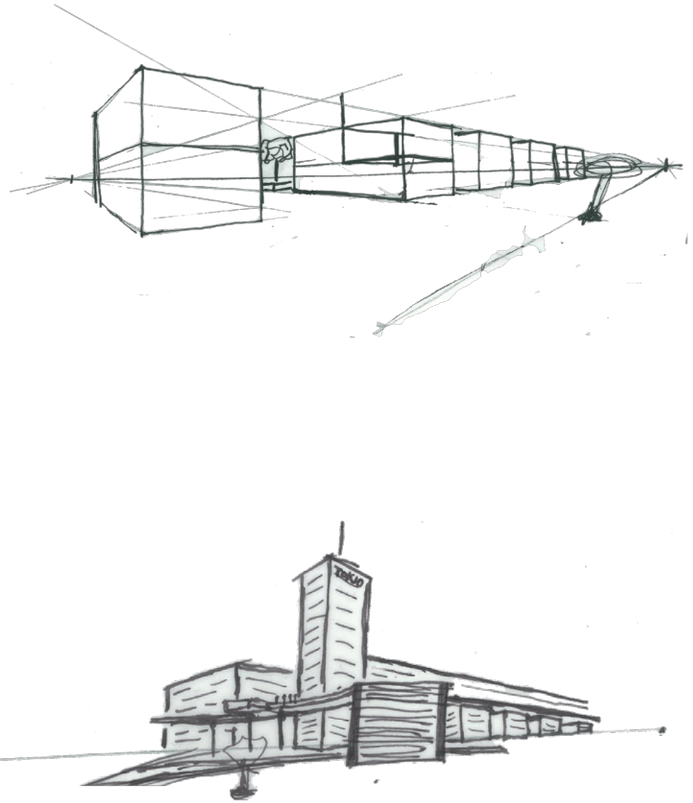


Abb. 11 und 12:
Skizzen der Bebauungsstruktur entlang der erhöhten Ebenen



Abb. 13:
Weiterentwicklung der Gebietsgliederung

STRUKTURANALYSE

ÜBERLAGERUNG UND VERKNÜPFUNGEN MIT DEN ANGRENZENDEN STADTTEILEN





Abb. 01:
Anknüpfungspunkt im Norden des Planungebiete. Kreuzung Zhong Shan Straße/Xizang Straße .Shanghai 2009.



Abb. 02:
Öffentliche Stadtgrünfläche unter der Nord-Süd Hochstraße. Luban Straße .Shanghai 2009.

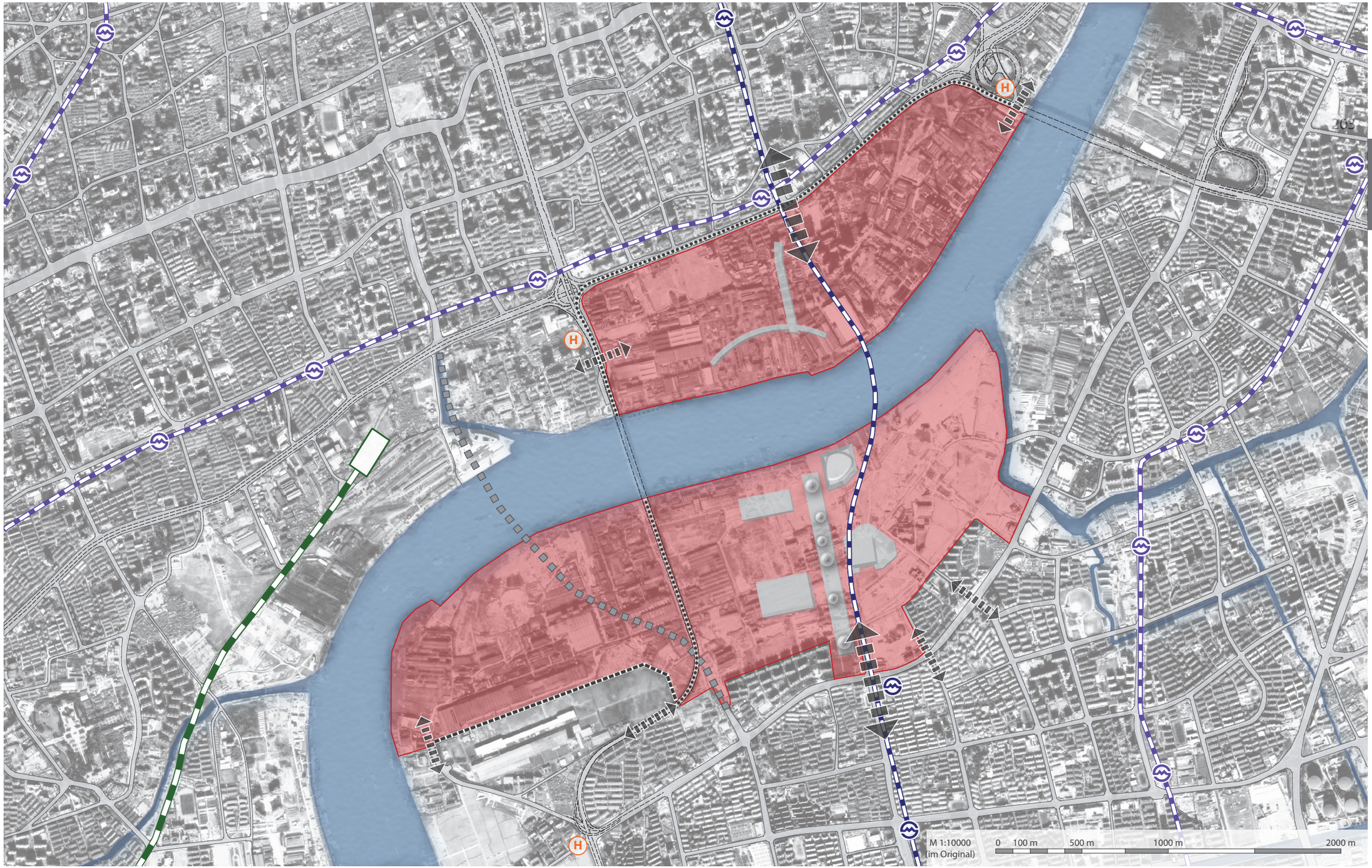
In dieser Betrachtung des Planungsgebietes wird das Augenmerk auf die vorgegebenen Elemente der Stadtstruktur gelegt, die direkten Einfluss auf die funktionalen und gestalterischen Potenziale haben.

Bei der Unterscheidung zwischen natürlichen und künstlichen Vorgaben sieht man, dass die wesentlichen Strukturelemente ihren Ursprung in den Stadtentwicklungskonzepten seit dem Jahr 1990 haben. Eine natürliche Grenze bildet nur der Huangpu und einer seiner Seitenarme aus dem 19 Jahrhundert. Der Fluss teilt das Gebiet in ein nördliches und ein südliches Areal, die durch die „Lupu Bridge“ und die „Nanpu Bridge“ an der Oberfläche und einer U-Bahn Linie und dem Autotunnel unter der Erde miteinander verbunden sind. Das Gelände selbst ist eben und es befinden sich auch sonst keine natürlichen Begebenheiten dort, die auf die Planung Einfluss nehmen.

Das nördliche Areal grenzt im Süden an den Fluss, der in diesem Bereich eine Breite von 400m bis 500m hat. Die restlichen Grenzen bilden hier die Nord-Süd-Hochstraße und die innere Ringautobahn. Die beiden mehrspurigen Stadtautobahnen führen in einer Höhe zwischen 20m und 40m am Areal vorbei und entstanden im Zuge der Stadtentwicklung zum Ausbau des Individualverkehrs. Sie sind nicht nur die Grenze zur Umgebung, sondern auch eine deutlich wahrzunehmende Barriere für das Zusammenspiel mit den Benachbarten Stadtteilen. Diese wird an keiner Stelle durchbrochen, jedoch

Legende:

- *Südbahnhof Nanpu Station*
- *Eisenbahnlinie Shanghai - Hangzhou*
- *Busbahnhof überregionale Busverbindungen*
- *Metrostation*
- *Metrolinien*
- *Tunnel*
- *Barrieren ohne Durchdringung*
- *Barrieren mit Durchdringung*
- *Verknüpfung/Anknüpfpunkte Umgebung*


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m



gibt es drei Punkte an denen es zu einer klar wahrzunehmenden Durchdringung kommt. An diesen befinden sich auch die drei U-Bahnstationen am Planungsgebiet. Die Haltestelle „Luban Road“ befindet sich am westlichen Ende und liegt direkt an einem Busbahnhof für regionale und überregionale Verbindungen unter der Nord-Süd-Hochstraße. Dieser Umstand der beiden sich überlagernden öffentlichen Verkehrsmittel lässt in diesem Bereich eine Durchdringung unter der meist von dicht bewachsenen Grünstreifen begleiteten Autobahn über der Stadt zu. Das gleiche Szenario findet sich im östlichen Teil des Gebiets bevor die innere Ringhochstraße über die „Nanpu Bridge“ über den Huangpu führt. Hier findet man ebenfalls einen Busbahnhof und eine U-Bahnstation, die in ihrer Überlagerung das nördliche Areal mit seiner Umgebung verknüpfen. In beiden Situationen wird der Eindruck der Öffnung zur Nachbarschaft zusätzlich gestärkt, da hier die Hochstraßen noch höher als sonst geführt werden um den Güterverkehr auf dem Seeweg nicht zu beschränken. Die dritte und stärkste Durchdringung der höher geführten Straßenebene befindet

Abb. 03:

Anschlußstraße an die Yao Long Straße im süd-westlichen Teil des Planungsgebietes. Shanghai 2009.

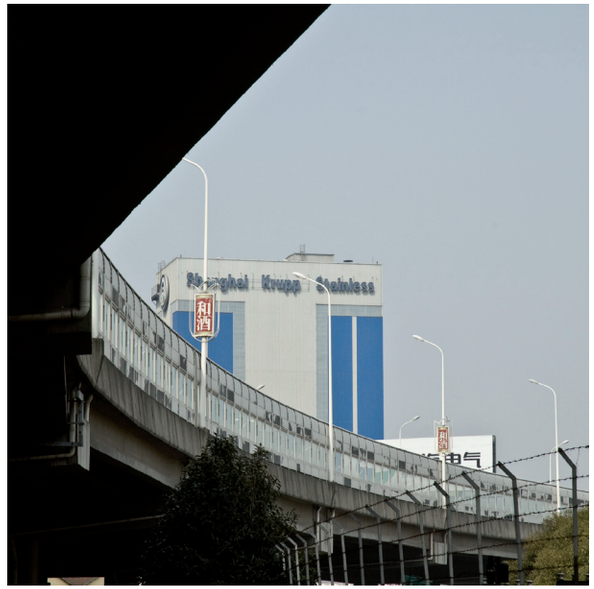




Abb. 04 (links):

Nord-Süd Hochstraße/Zubringer Lupu Brücke. Ji Yong Straße .Shanghai 2009

Abb.05 (rechts).

Einfahrt Dapulu Tunnel. Changqing Straße. Shanghai 2009





Abb. 06 (links):

Wohnhochhäusern zwischem dem Planungs-gebiet und der Yao Hua Straße.Shanghai 2009.

Abb. 07 (rechts):

Anknüpfungspunkt im Süden des Planungebiete. Kreuzung Shang Nan Straße/Yao Hua Straße. Shanghai 2009.

sich an der „Xizang Road“ und der gleichnamigen U-Bahnstation, sie wird aus der Überlagerung der Stadtstruktur vor 1990, dem Stadtumbau der danach stattfand und der erhöhten Fußgängerebene der Weltausstellung generiert. Die Breite schon im 19 Jahrhundert existierende „Xizang Road“ führt vom Platz des Volkes direkt an der alten Stadt vorbei und endet direkt am Planungsgebiet unter der Hochstraße. Von hier führt dann die erhöhte Ebene der Expo bis zum Fluss und teilt das Areal.

Der südlich des Huangpu liegende größere Teil des Areals wird zu zwei Drittel von Wasser begrenzt. Ein die Planung beeinflussender Umstand ist die Nord-Süd-Hochstraße, durch die das Gebiet nach der „Lupu Bridge“ in 30m Höhe wieder geteilt wird. Sie stellt wie die umgebenden Hochstraßen im Norden eine optische Grenze dar, die am Bodenniveau offen ist. Im Süden führt sie zwischen einem Wohnquartier und einer Industriefläche aus dem Planungsgebiet. Die industrielle Bebauung erstreckt sich von hier bis zum Fluss und bildet den Anfang von mehreren in den letzten Jahren entstandenen Produktionsstätten am Huangpu in Richtung Süden. Jedes für sich grenzt sich von seiner Umgebung vollkommen ab. Dieser Teil des Planungsgebiets ist daher zum größten Teil klar zu seiner Umgebung abgegrenzt und kann sich nur unter der Nord-Süd-Hochstraße mit seiner Umgebung verknüpfen. Der Teil östlich der Hochstraße grenzt einerseits wieder an den Huangpu und im Süden an vier in den letzten Jahren entstandene Wohnquartiere. Zwischen den Wohnquartieren befindet sich der stärkste Anschlusspunkt des südlichen Teils. Hier mündet die „Shang Nan Road“ in die „Yao Hua Road“, die direkt vom Finanzzentrum „Pudong New Area“ zum Areal führt. Hier befindet sich die einzige an das Planungsgebiet grenzende U-Bahnstation. Außerdem war hier der Wichtigste Zugang zur Weltausstellung 2010. Die strukturellen Hauptelemente des Ausstellungsgeländes sind zwei auf zehn Meter Höhe geführte Fußgängerebenen zwischen den größten Gesten der Expo. Im Zusammenspiel der beiden Teile des Planungsgebiets ergeben die erhöht geführten Ebenen eine im chinesischen Städtebau traditionelle Nord-Süd Achse.

Das zu beplanende Areal hat eine sehr zentrale Lage im Stadtgefüge von Shanghai. Als südlicher Ausläufer der Innenstadt macht es einen Brückenschlag zum Stadterweiterungsgebiet „Pudong New Area“. Dieser wurde durch die Weltausstellung und den beiden Fußgängerebenen forciert. Ein wirklicher Brückenschlag war aber aufgrund der Schifffahrt und der damit verbundenen Breite des Flusses nur schwer möglich. Das in Shanghai sehr stark ausgebaute Stadtstrukturelement Hochstraße grenzt den nördlichen Teil stark von seiner Umgebung ab und es kommt nur an vorgegebenen Orten zu Überlagerungen mit der Umgebungsstruktur. Im Süden ergeben sich diese Verknüpfungen mit der Nachbarschaft öfter nur mit dem Rest des Planungsgebiets im direkten Dialog.

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

INFRASTRUKTURELLE EINGLIEDERUNG INS STADTGEFÜGE





Abb. 01:

Ausläufer der Nanpu Brücke über den Huang Pu. Shanghai 2006. (http://nimbupani.us)



Abb. 02:

Kreuzungsbauwerks mit vier Ebenen für die Haupt-verkehrsstraße Yan'an- und die Nord-Süd-Hochstraße. Shanghai 2002. (http://farm2.static.flickr.com)

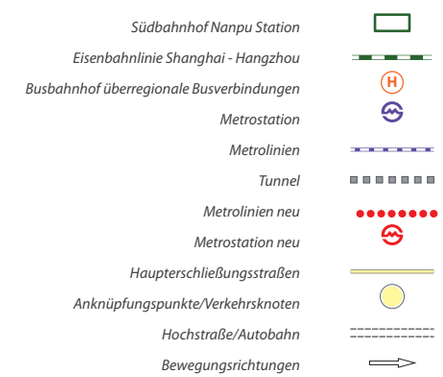
Erschließungskonzept

Nach dem Aufzeigen der angrenzenden städtischen Umgebung und Strukturelemente wird hier ein Konzept für die Haupterschließungselemente gezeigt. Dieses geht einerseits auf die Vorgaben der bisherigen Stadtentwicklung ein, andererseits zeigt es auch zusätzliche Potenziale und Interventionen zur nachhaltigen Entwicklung des Areals auf. Das Hauptaugenmerk wird hierbei auf eine sinnvolle Strukturierung des Areals und das Anbinden an das bestehende Stadtgefüge gelegt.

Der Fluss trennt das Areal wie schon erwähnt in zwei Teile. Durch die Breite und Nutzung des Huangpu ist ein Brückenschlag nur erschwert möglich. Außerdem führen die Hauptwege des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs direkt zum Planungsgebiet und machen hier jeweils den Brükkenschlag ins Stadterweiterungsgebiet „Pudong New Area". Eine zusätzliche Verbindung ist aufgrund der nötigen Höhe, um den Schiffsverkehr nicht zu behindern, und der Länge kein gewichtiger Mehrwert für das Planungsgebiet.

Im nördlichen Teil des Planungsgebiets sind die Anknüpfungspunkte für den Individualverkehr von der bisherigen Stadtentwicklung vorgegeben. Durch die Größe des Gebiets und seiner Form werden hier die beiden Teile, die durch die höher gelegene Fußgängerebene getrennt sind, jeweils von

Legende:



Erschließungskonzept

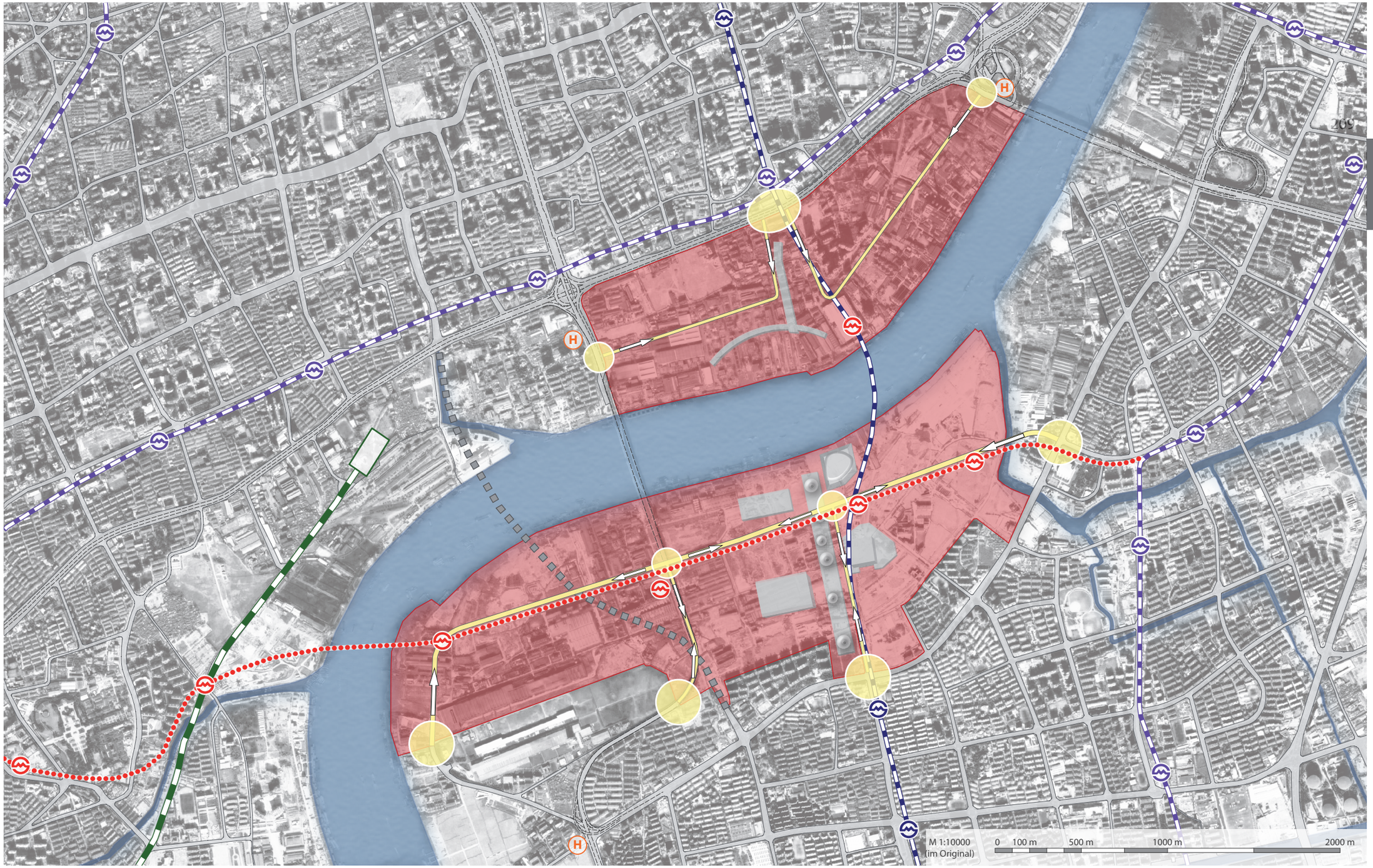

H
H
H
M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m



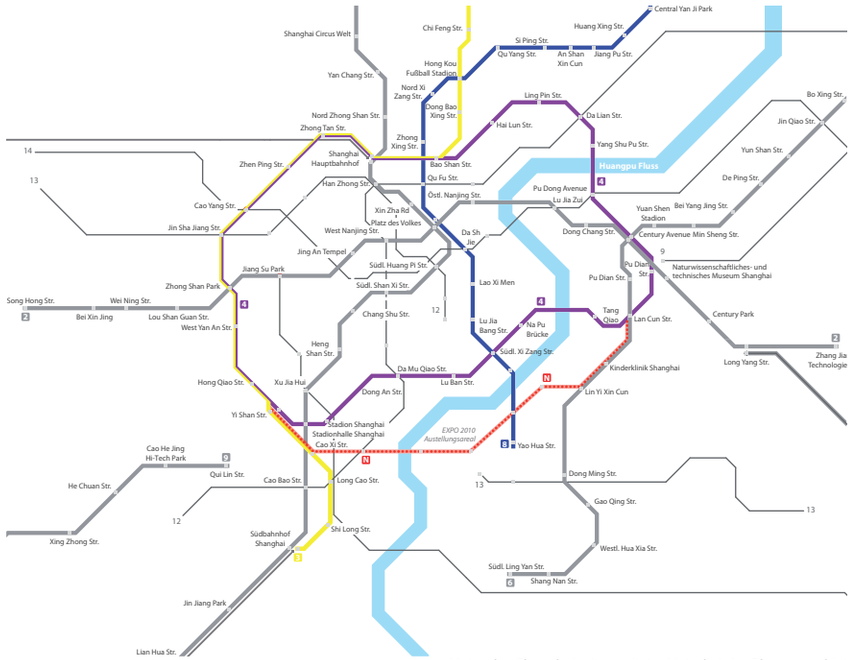


Abb. 03 (links):
Metrostation Yao Hua Straße. Linie 8. Shanghai 2009.

Abb. 04 (rechts):
Metrostation Platz des Volkes. Linie 1, 2 und 8. Shanghai 2008. (www.miraclemandarin.com)

einer Straße in gleiche Einheiten gegliedert. Diese führen entlang der erhöhten Nord-Süd-Ebene zum Hauptanschlusspunkt, der „ Xizang Road". Von hier aus führt die Fußgängerebene an den Huangpu und erzeugt dort eine sehr exponierte Lage, die durch eine zusätzliche Station der U-Bahnlinie auch die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr sicherstellt.

Der südliche Teil des Planungsgebiets ist von der Stadtentwicklung bisher weniger berücksichtigt worden. Er ist gut an die in den letzten Jahren gebaute Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr angeschlossen. Die vorgegebenen Anschlusspunkte hierfür orientieren sich zu den südlichen Stadtbezirken. Auf eine Anbindung zur im Westen gelegenen Nachbarschaft und dem dahinter liegenden Finanzzentrum wurde bisher kein Augenmerk gelegt. Ebenso ist der westliche Teil des Areals durch den Fluss und die Industrieanlage im Süden auf Verknüpfungen mit dem östlichen Teilgebiet angewiesen. Daher wird bei der Haupterschließung das Augenmerk auf die Durchdringung des Areals von Osten nach Westen gelegt. Hierfür wird eine Spange entlang des Flusses gebildet. Sie beginnt im Osten an einem Hauptverkehrsknotenpunkt und durchdringt auf ihren Weg nach Westen alle vorgegebenen Strukturelemente und gibt so dem Areal einen starken Zusammenhalt.



Metroplan Shanghai mit erweiteter Metrolinie ins Planungsgebiet



Abb. 05:
Metrolinie 2 Richtung Zhangjiang High Technology Park. Shanghai 2007. (www.blog.chinatravel.com)





Abb. 06 (links):

Transrapid Shanghai (Shanghai Maglev Train)
Haltestelle Lóngyáng-Straße. Shanghai 2009.

Abb.07 (rechts):

Haltestelle für Linienbusse.
Innere Ringhochstraße/Guohuo Straße. Shanghai 2009

Die Haupterschließung wird unter der erhöhten Fußgängerebene und der Hochstraße geführt. Dadurch können die aus dem Süden zum Planungsgebiet führenden Straßen bis zur Spange verlängert werden. Um die dadurch erreichte Grundgliederung des Planungsgebiets und die Verknüpfung von Ost und West zusätzlich zu stärken wird eine neue Linie der U-Bahn entlang der Spange geführt. Die Option einer neuen U-Bahnlinie ergibt sich aus dem Umstand, dass die Linie 4, die als Ringbahn geführt wird, die am stärksten frequentierte Linie im Shanghaier U-Bahnnetz ist. Sie wurde im Zuge der Stadtentwicklung nur im Bereich des Finanzzentrums über den Fluss geführt und umkreist daher nur die alten inneren Stadtbezirke und das neu errichtete Geschäftszentrum.

Die hohe Auslastung dieser Linie führte dazu, dass man in Bereichen im Norden und Westen der Ringbahn andere Linien für mehrere Stationen auf ihr führt. Dadurch entsteht dort eine höhere Frequenz der Züge und außerdem gibt es eine höhere Zahl an Umsteigemöglichkeiten. Jedoch sind die Linien in diesen Bereichen aufgrund der großen Einzugsgebiete im Westen und Norden noch immer an ihren Kapazitätsgrenzen. Die hier vorgesehene zusätzliche Linie durch den südlichen Teil des Planungsgebiets ist eine zusätzliche Linie auf der Ringbahn. Einerseits sollte sie nördlich des Flusses die Frequenz der Züge steigern und somit für eine Entlastung der Linie 4 sorgen, andererseits sollte sie am anderen Ufer des Huangpu den Anschluss an das innerstädtische U-Bahnsystem stärken. Das Planungsgebiet würde zusätzlich zur stark ausgeführten Spange von Osten nach Westen, den Brückenschlag auf die andere Seite des Flusses schaffen und damit auch dieses aus alter Industriestruktur bestehende Gebiet aufwerten.

Durch die in diesem Kapitel aufgezeigten Maßnahmen zur Erschließung und Gliederung des Areals erreicht man im nördlichen Teil mit sehr geringem Aufwand eine gute Eingliederung in das umgebende Stadtgefüge. Im südlichen Areal sind die Vorgaben der Stadtentwicklung in einem geringeren Ausmaß vorhanden, daher sind hier mehrere Interventionen nötig um es nachhaltig in das Stadtgefüge einzugliedern.

GLIEDERUNGSKONZEPT

GESTALTERISCHE STRUKTURIERUNG DES PLANUNGSGEBIET





Abb. 01:
Kanal außerhalb von Shanghai.
Shanghai 2006.(http://www.panoramio.com)



Abb. 02:
Zhujiajiao Kanal. Shanghai 2006. (http://www.cits.net)

Gliederungskonzept

Im vorangegangenen Kapitel wird mit dem Haupterschließungskonzept die erste Gliederung des Planungsgebietes gemacht. In diesem Schritt wird diese fortgeführt und das Areal in qualitative und funktionale Nutzungsflächen strukturiert.

In den Analysen wurde der unterschied zwischen der europäischen und chinesischen Stadt erläutert. Die Straßen dienten schon bei den traditionellen Hofhäusern wie auch jetzt bei den modernen Wohnanlagen einzig zur Trennung von verschiedenen Gemeinschaftsräumen. Seine Bedeutung liegt einzig im infrastrukturellen und damit auch im kommerziellen Bereich. Das Straßenbild war traditionell von Mauern geprägt, welche die Abgeschlossenheit der Wohnquartiere und Zwischenräume hervorheben. Bei neuen Wohnanlagen werden diese mittlerweile weitgehend von transparenten Zäunen ersetzt. Diese Entwicklung zeigt auch das Bestreben nach Öffnung im kleinen Maßstab. Mit diesem ersten Auflösen der verschließenden Mauer, aber dennoch wahren der Abgeschlossenheit, tritt mehr städtisches Grün in Erscheinung.

Um diese Entwicklung weiter zu stärken wird hier auf das traditionelle Infrastrukturmittel des Yangtse-Delta, den Kanal, zurückgegriffen. Dieser ist schon seit Jahrhunderten ein strukturbildendes Element in dieser Region. Er

Funktionsdiagramm Gliederung


Yunzao Fluss
Westbahnhof Shanghai
Hauptbahnhof Shanghai
Huang Pu
Suzhou Kanal
Nanpu Brücke
Lupu Brücke
Maglev Station Lóngyáng (Transrapid Shanghai)
Flughafen Hongqiao
Bahnhof Qibao
Chuanyang Kanal
Flughafen Shanghai Pudong International
Südbahnhof Shanghai
Dianpu Fluss





Abb. 03 (oben):

Rihui Straße und der Rihui Kanal. Shanghai 1980. (aus „A CHANGING SHANGHAI", Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)

Abb. 04 (rechts):

Ruijin No. 2 Straße Süd. Shanghai 2004. (aus „A CHANGING SHANGHAI", Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)

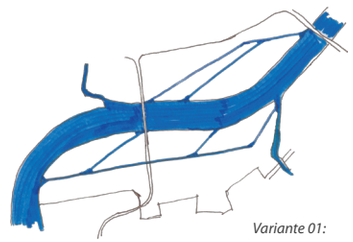
diente seit jeher als Verkehrsweg und wurde im Zuge des Stadtumbaus in großen Teilen der Stadt zugeschüttet und von breiten Straßen ersetzt. Dieser von Mauern und Zäunen gerahmte bedeutungslose Raum kann wieder durch eine entsprechende Gliederung verbunden mit einer adäquaten Infrastruktur als Wasserfläche mit begleitendem Grün gestaltet werden.

Die neuen Wohnanlagen orientieren sich als Raum der Gemeinschaft wie schon einst die Hofhäuser nach Innen und grenzen sich zwar immer transparenter aber dennoch ab. Der Raum außerhalb wird nur als Raum betrachtet um zum nächsten bedeutungsvollen Raum zu gelangen. Daraus

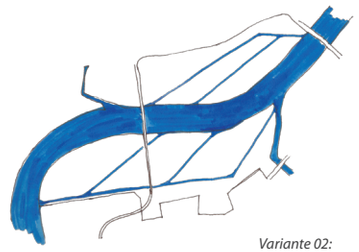


Abb. 05:

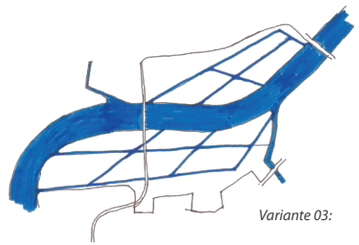
Einfriedung eines Bauplatzes mittels einer Mauer. Shanghai 2009.



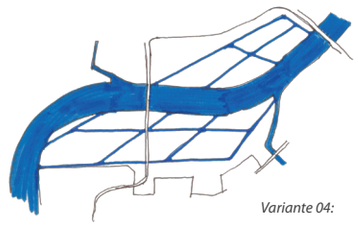
Variante 01:



Variante 02:



Variante 03:



Variante 04:

Abb. 03:

Entwurfsansätze Gliederungsstruktur.

Gliederungsstruktur


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m







Abb. 06 (oben):
Hami Straße nähe Chengjia Qiao. Shanghai 1987. (aus „A CHANGING SHANGHAI", Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)

Abb. 07 (rechts oben):
Hami Straße nähe Chengjia Qiao .Shanghai 2004. (aus „A CHANGING SHANGHAI", Xu Xixian und Xu Jianrong, Shanghai People's Fine Arts Publishing House)

Abb. 08 (rechts):
Typisches Beispiel für einen abgeschottet Zwischenraum. Shanghai 2009.

resultiert der Ansatz diese Stadtflächen dem rein Zweckdienlichen wieder zu entziehen und sie in Form dieses traditionellen Elements als gestalteten Freiraum seiner Umgebung zurückzugeben. Dieser gibt so dem städtischen Raum die nötige Transparenz verbunden mit der Möglichkeit die gemeinschaftliche Umgebung zu wahren.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

FUNKTIONALE GLIEDERUNG DES PLANUNGSGEBIETS





Abb. 01:
Beim Tai Chi, beim Tanz, bei Musik oder einfach in der Begegnung und beim Zuschauen in Parkanlagen verbringen zahlreiche Bewohner von Shanghai ihre Freizeit. Shanghai 2009



Abb. 03:
Ausstellung des Deutschen Pavillons auf der EXPO 2010. Shanghai 2010. (http://www.architecture-preview.com

Flächennutzung

Das im Vorfeld erschlossene und strukturierte Areal wird in diesem Abschnitt mit Funktionen und Nutzungen belegt. Das Konzept hierfür hat seinen Ursprung in den Zielen der Stadtentwicklung, den eingegliederten Vorgaben der Weltausstellung, in der Analyse der Stadt Shanghai und im speziellen der einflussnehmenden und angrenzenden Stadtteile.

Wie schon in vorangegangenen Kapiteln erläutert, sieht das Stadtentwicklungskonzept in diesem Stadtbezirk zum überwiegenden Teil Wohnflächen vor. Neben solchen wird als wirtschaftlicher Schwerpunkt wage „fortschrittliche Industrie mit Entwicklungschancen" formuliert. Diese rein duale Ausrichtung wurde aber mit dem veranstalten der Weltausstellung vervielfältigt. Das Ereignis und die damit verbundenen Interventionen haben das ehemalige Hafen- und Industriegebiet neben der *Nanjing Road* als Zentrum der kolonialen Altstadt und dem Finanzzentrum im Westen in den innerstädtischen Mittelpunkt gerückt.

Die räumlich sehr prägende, in der chinesischen Stadt traditionelle und identitätsstiftende Geste der Mittelachse, die sich von Norden nach Süden spannt, wurde durch die Weltausstellung auch erstmals in die seit jeher westlich beeinflusste Stadtstruktur transformiert. Die Vorgaben als Ausstellungsareal mit repräsentativer Gestaltung geben einer zukünftigen Nutzung Grundzüge, die durch die autoritären und maßstabslosen Proportionen in



Abb. 02:
In den Shanghaier Parks trifft man erstaunlich viele gesellige Senioren und Arbeitslose, die sich die Zeit mit Brett- und Kartenspielen vertreiben. Shanghai 2007.

Legende:

- *Südbahnhof Nanpu Station*
- *Eisenbahnlinie Shanghai - Hangzhou*
- *Busbahnhof überregionale Busverbindungen*
- *Metrostation*
- *Metrolinien*
- *Tunnel*
- *Metrolinien neu*
- *Metrostation neu*
- *Hochstraße/Autobahn*
- *Gebiet mit öffentliche Grünflächen sowie innerstädtische Sporteinrichtungen und Freizeitnutzung*
- *Gebiete mit Handel, Gastronomie und kommerzieller/kultureller Freizeitnutzung*
- *Gebiet mit administrativen Einrichtungen, kommerziellen Ausstellungen, Dienstleistungsbetrieben, Handel und Gastronomie*
- *Gebiet für Forschung, Technologie und Industrie (Hightechpark)*
- *Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung ("compound")*

Flächennutzungsplan

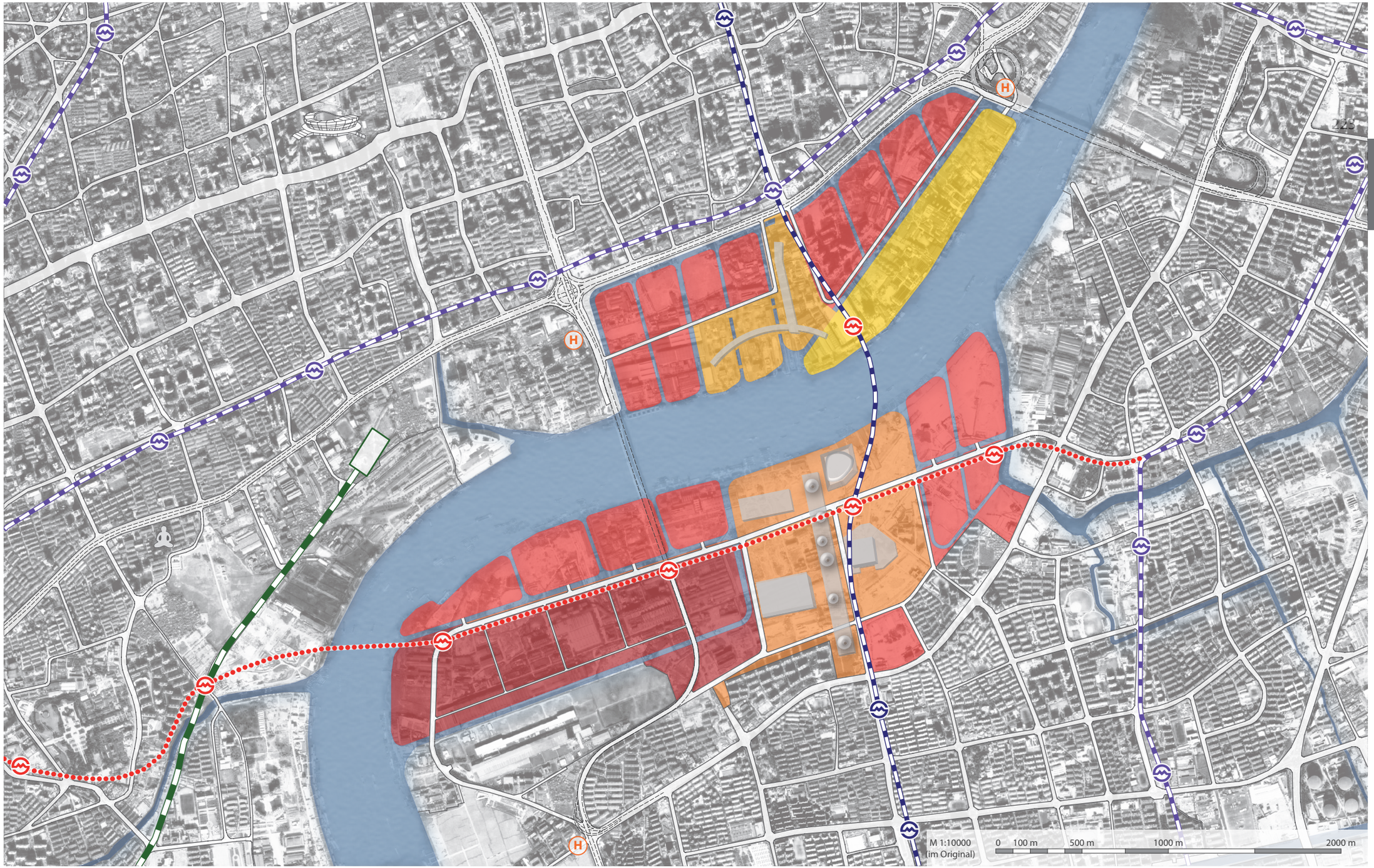

M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m





Abb. 04, Abb. 05 (oben):
Nanjing Lu als eine der frequentiertesten Einkaufstraßen Shanghais bei Tageslicht. Shanghai 2009.

Abb. 06 (oben rechts):
Platzsituation Hongkou-Distrikt. Shanghai 2009

Abb. 07 (rechts):
Nanjing Lu mit Leuchtreklamen am Abend. Shanghai 2009.

ihrer Nachhaltigkeit beschränkt werden. Um eine solche zu erreichen bedarf es einer kleineren Strukturierung und Gliederung der dominanten Gesten mit vielfältigen Nutzungen und Funktionen.

Nutzungskonzept:

Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung (*„Compound“*)

Das Wohnen in Shanghai wird zwar mittlerweile von neuen Bautypologien dominiert, doch bleibt die Danwei-Organisation und ihre Prinzipien weiter erhalten, da für potenzielle Käufer einer Immobilie das gemeinschaftliche und aktive Nachbarschaftsleben eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Erwerb ist. Seit der Bodenreform übernehmen private chinesische Immobilienentwickler das Errichten von Wohnbauten. Der damit verbundene wirtschaftliche Aspekt hat sich am deutlichsten auf das ansteigen der Bauhöhen ausgewirkt. Diese waren schnell ausgereizt. Nun konzentrieren sich die Entwickler darauf die Preise für Wohnungen mit zusätzlichen Serviceleistungen, besseren Sicherheitsstandards und der Lage zu steigern. Wohnanlagen stehen in Schanghai weder im Zusammenhang mit ihrer Umgebung noch können sie bestimmten Einkommensklassen zugeordnet werden. Sie stellen keine segregierende Wohnform dar, da jegliche Wohnformen in introvertierten Gruppen ausgeführt werden. Der Gesetzgeber schreibt von vornherein den Einschluss und die Bewachung vor.





Gebiete mit Handel, Gastronomie und kommerzieller/kultureller Freizeitnutzung

Diese Zone befindet sich im nördlichen Teil des Planungsgebiets und umschließt die erhöhte Ebene der Weltausstellung. Diese beginnt im Norden und endet im Süden in einem Halbkreis am Fluss. Die Fußgängerplattform markiert die Nutzung als öffentlicher Raum in ihrer Umgebung. Die autoritäre Dimension erschwert ihre Funktionalität und nachhaltige Nutzung. Um sie für den Alltag zu strukturieren wird diese Fläche für verschiedene Nutzungen gewidmet. Entlang, unter und neben der Ebene werden im Norden beginnend, Flächen für Handel, Gastronomie und kommerzielle Freizeitangebote bereitgestellt. Am Halbkreis im Süden teilt sich die Ebene und führt im Westen zu Flächen für kommerzielle Unterhaltungsangebote und kulturellen Einrichtungen.

Gebiet mit öffentliche Grünflächen sowie innerstädtischen Sporteinrichtungen und Freizeitnutzung

Das Areal erstreckt am nördlichen Ufer des Flusses. Im Westen schließt es durch die Fußgängerplattform an den kommerziellen und kulturellen Freizeitbereich an. Am anderen Ende im Osten grenzt es an einen der Haupterschließungspunkte des Areals und in weiterer Folge auch an die wichtigste Flusspromenade, den Bund. Der Bund führt entlang des Huangpu bis vor das Planungsgebiet und bekommt hier durch ein Gebiet mit öffentlichen Grünräumen und Flächen für Sportanlagen und Freizeitaktivitäten seinen Abschluss.

Gebiet mit administrativen Einrichtungen, kommerziellen Ausstellungen („*Exhibition Center*"), Dienstleistungsbetrieben, Handel und Gastronomie

Die Fläche beinhaltet das Zentrum der Weltausstellung und ihre größten Gesten am südlichen Ufer des Huanpu. Die Größe und Gliederung dieser machen hier eine neu, dem menschlichen Maßstab entsprechende, Strukturierung nötig. Die erhöhte Ebene mit Ihren 100 Meter Breite und einer Länge von einem Kilometer ist durch mehrere runde Öffnungen gegliedert. Diese sind Bezugspunkte zwischen den beiden übereinander liegenden Bewegungsebenen. Die Plattform ist zusätzlich mit einem in seiner Erscheinung dominanten, organisch geformten Dach aus Glas ausgestattet. Ihr Zweck war der einer zentralen Erschließungsachse während der Expo. Um hier eine weitere nachhaltige Nutzung möglich zu machen wird die reine Funktion als Fußgängerebene aufgebrochen. Der Freiraum unter der Ebene wird mit Handel, Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe gefüllt. Die an den sechs runden Durchdringungen mit der erhöhten Ebene verbunden sind.

Durch die Ebene waren schon bei der Weltausstellung die beiden Ausstellungshallen im Westen vom chinesischen Pavillion und dem Veranstaltungszentrum im Osten getrennt. Die weitere Nutzung des Areals als „*Exhibition Center*" mit den beiden großen Hallen westlich der Fußgängerebene ergibt sich aus der Recherche, dass es im Bereich der inneren Stadt kein Angebot für große kommerzielle Ausstellungen gibt. Die umgebenden Flächen werden für Hotels, Ausstellungsorganisationen, Handel, Gastronomie, Grünräume und repräsentative Vorplatz- bzw. Zugangssituationen bereitgestellt.

Auf der östlichen Seite der Plattform repräsentierte während der Expo ein in seiner Größe, architektonischen Sprache und Farbgebung sehr dominanter Pavillion China und nördlich davon am Ufer des Flusses liegt das Veranstaltungszentrum der Weltausstellung. Diese beiden für Shanghai und die Expo identitätsstiftenden Bauten ergänzen das Ausstellungszentrum als spezifisch chinesischer Ausstellungsort im ehemaligen Pavillion und als Veranstaltungszentrum für den gesamten Stadtbezirk südlich des Flusses. Der Bereich zwischen den Gesten ist als administratives Zentrum des Stadtteils vorgesehen um den sich östlich ein Areal für Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe ergibt.

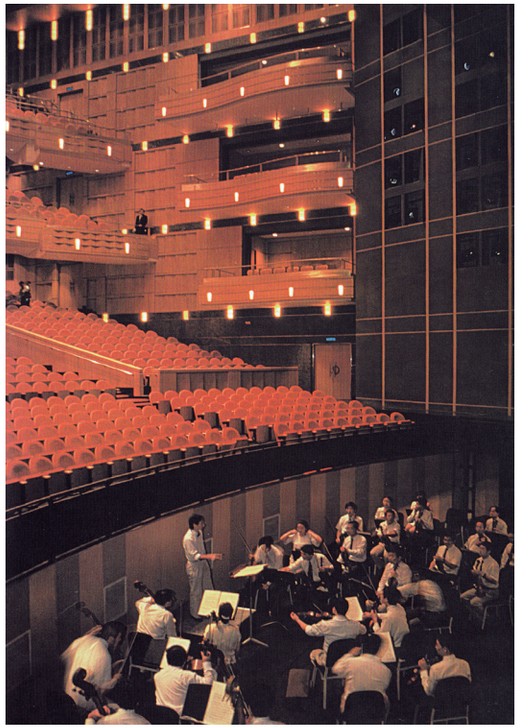




Abb. 08 (oben links):

Orchesterprobe im Shanghaier Opernhaus (Shanghai Grand Theater) Shanghai 2006. (aus „shanghai chic", Melisa Teo, Joanna Greenfield, Barbara Koh und Zoë Jaques, Kuperard)

Abb. 09 (oben):

Balletaufführung im Shanghaier Opernhaus (Shanghai Grand Theater) Shanghai 2006. (aus „shanghai chic", Melisa Teo, Joanna Greenfield, Barbara Koh und Zoë Jaques, Kuperard)







Abb. 10, Abb. 11 und Abb. 12:
Produktion von Hightech-Komponenten. Shanghai 2010. (http://pressgate.files.wordpress.com)

Gebiet für Forschung, Technologie und Industrie

Aus dem Stadtentwicklungskonzept ist ersichtlich, dass in diesem Bereich der Stadt auch Industrie vorgesehen ist. Im westlichen Teil grenzt ein großes Produktionsareal an das Planungsgebiet und macht diesen Bereich unattraktiv für andere Nutzungen. Hier wird zwischen den Wohngebieten am Fluss im Norden und dem Ausstellungszentrum im Osten ein Bereich für Hightech-Betriebe mit Forschungseinrichtungen und möglicher angeschlossener Produktion geschaffen.

BEBAUUNGSKONZEPT

PROZESSHAFTE AUSFORMUNG DER STÄDTEBAULICHEN STRUKTUR



Bebauungskonzept

Mit den Festlegungen der vorangegangenen Kapitel wird nun ein Bebauungskonzept erstellt. Es generiert sich in einem aufbauenden dreistufigen Prozess. Im ersten Schritt wird für die mit Nutzungen belegten Teilflächen eine der Gliederungsstruktur und Funktionen entsprechende Bebauungsdichte festgelegt. Danach wird aufbauend auf diesen ein Konzept für die Bebauungshöhen erstellt. Im letzten Schritt wird eine den Entwurfsintentionen entsprechende Bebauungsstruktur als Leitbild gezeigt.

Bebauungsdichte

Nun werden im Hinblick auf Nutzung, Umgebung und Infrastruktur die Größen und die Positionierung von Bauvolumen festgelegt. Bei den Wohnflächen wird eine erste Grundgliederung gemacht. Diese ermöglicht entgegen der chinesischen Wohnbaupraxis eine Verknüpfung mehrerer Compounds. Durch Bänder mit geringen Bebauungsdichten wird ein Grünraum erzeugt, der alle gemeinschaftlichen Flächen der einzelnen Wohnanlagen in Beziehung zueinander setzt. Dadurch ist auch langfristig die Möglichkeit des Brückenschlags zwischen benachbarten Compounts gegeben.

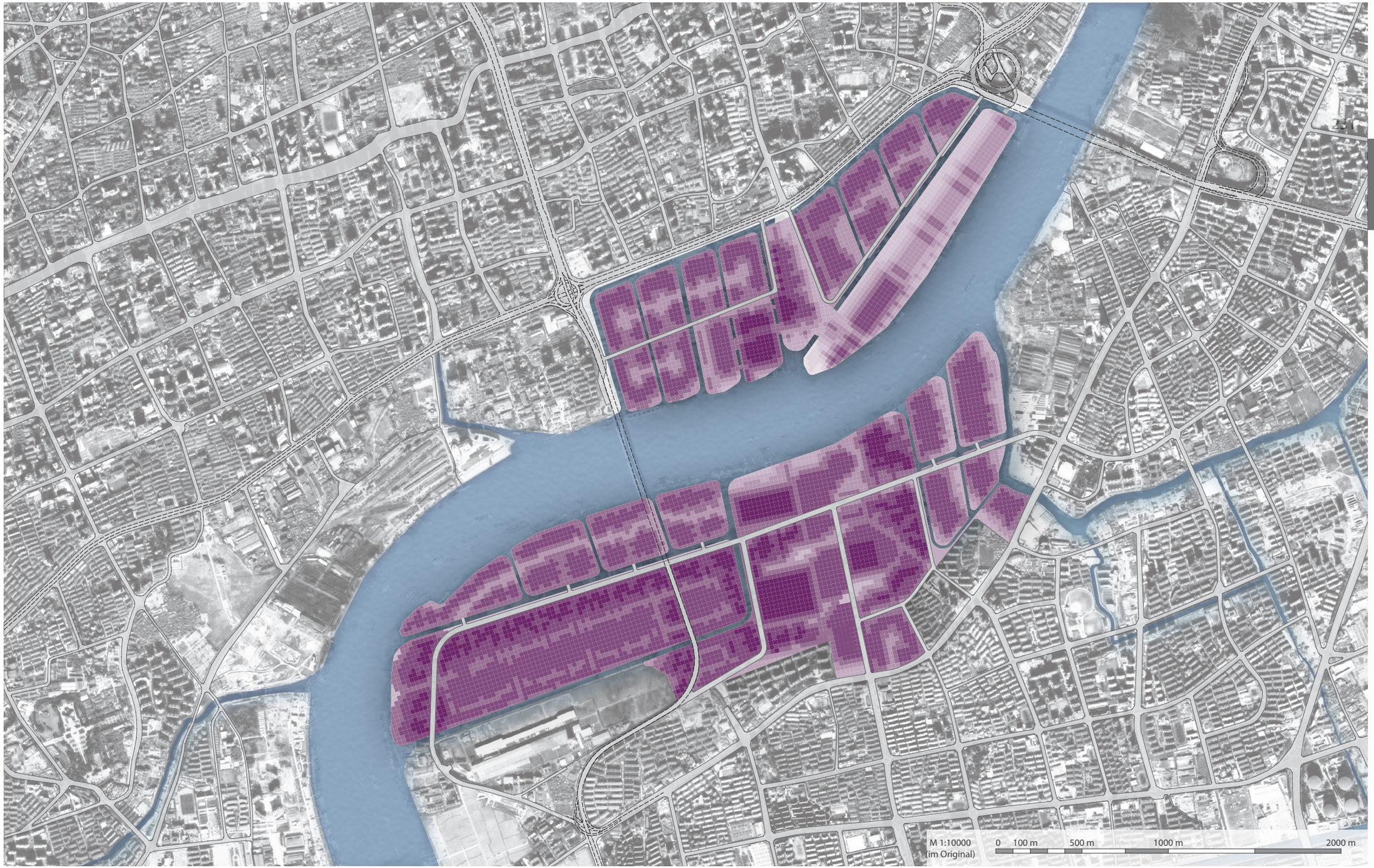
Entlang der nördlichen Fußgängerplattform steigt die Bebauungsdichte von Norden nach Süden an und wird regelmäßig zugunsten der Querverbindungen reduziert. Begleitet wird sie von einer Fläche mit geringer Dichte für einen öffentlichen Freiraum. Im Übergang zum runden Teil der Ebene ist die Bebauungsdichte am höchsten und nimmt nach Westen zur angrenzenden Wohnbebauung hin ab. Im Osten führt die Ebene auf die Fläche für Sport, Freizeit und Grünraum. Bedingt durch infrastrukturelle Anschlusspunkte existiert im Umkreis der Hochebene eine höhere Bebauungsdichte. An diese angrenzend sind die Flächen für Sportanlagen am Fluss angeordnet.

Im südlichen Teilgebiet wird im Bereich der großen Gesten eine ihrem Umfeld angepasste Bebauungsdichte vorgegeben. Die Lage der Bereiche mit höherer und geringer Dichte sind hinsichtlich Funktionalität, Repräsentation und den Verknüpfungen zwischen den großen Baukörpern festgelegt. Im Bereich für Forschung, Technologie und Industrie im Westen orientieren sich die Flächen mit höherer Dichte entlang der Haupterschließungen des Planungsgebiets und nehmen hin zur bestehenden Industriebebauung ab. Die Flächen geringerer Dichte im Gebiet stellen die Erschließung innerhalb des Gebiets sowie Freibereiche sicher.

Legende:

keine Bebauung
niedrige Bebauungsdichte
mittlere Bebauungsdichte
hohe Bebauungsdichte

Bebauungsdichte


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m

Bebauungshöhen

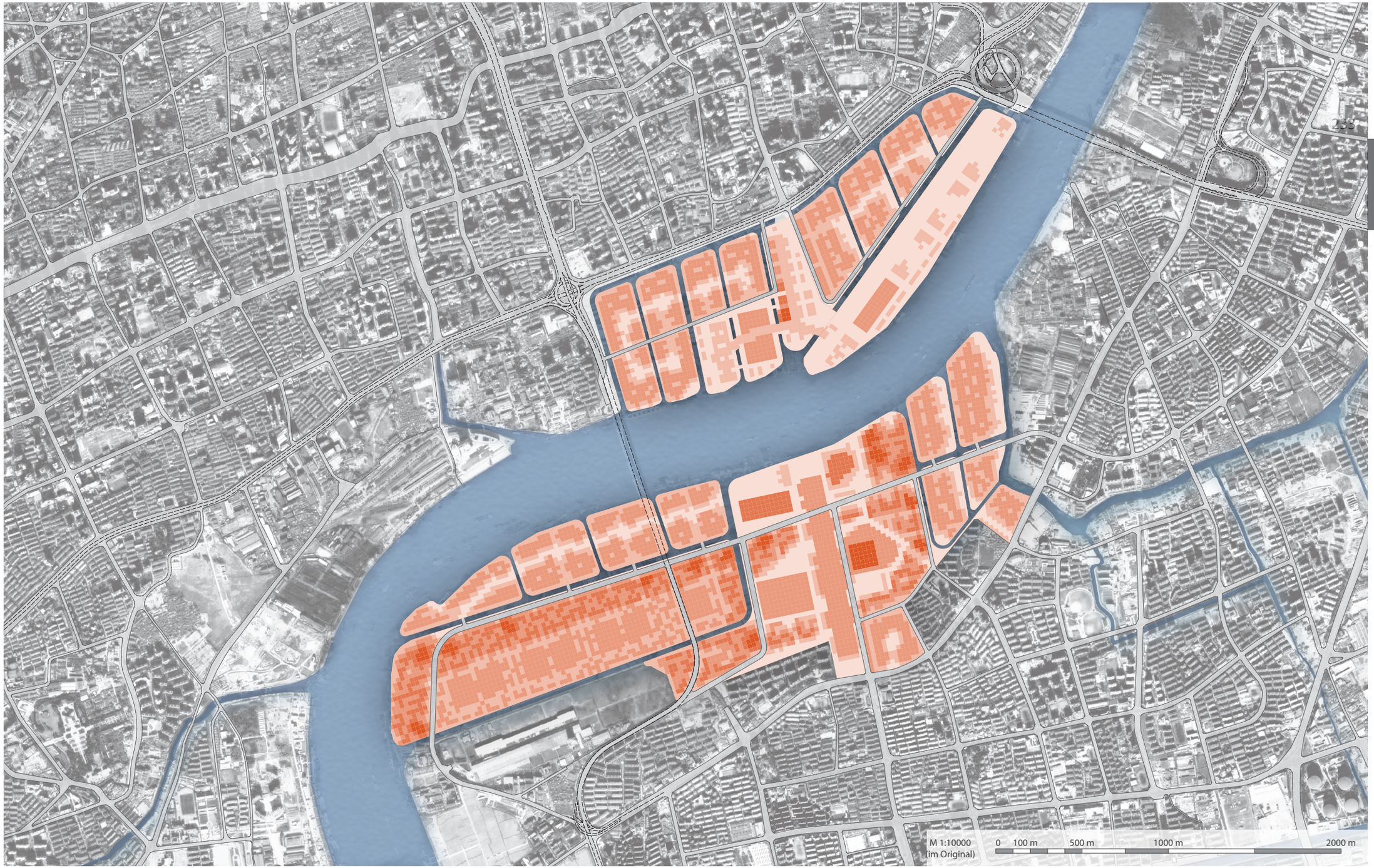
Dieser Arbeitsschritt baut auf die davor getroffene Festlegung der Bebauungsdichten auf. Hier werden aufgrund der Nutzung, Umgebung und Gliederung die Höhen der Baukörper festgelegt. Bei den Wohngebieten wird sie in Hinblick auf die Gemeinschaftsflächen und Sichtbeziehungen des jeweiligen Gebiets und seiner Umgebung generiert. Im Bereich der nördlichen erhöhten Ebene steigt die Höhe mit der Dichteentwicklung von Norden nach Süden an und bildet am Kreuzungspunkt der Plattform einen in seiner Höhe Dominanten Punkt als zentralen Orientierungspunkt in diesem Gebiet.

Im südlichen Teil des Planungsareals ergibt sich östlich der Gesten bis zum Ufer des Flusses eine Fläche, die aufgrund ihrer Nutzung mit Büroflächen für Dienstleistungsbetriebe und im Kontext zu den Bauten der Expo größere Höhen zulässt. Auf der westlichen Seite der südlichen Fußgängerebene sind die beiden mit ihrer Höhe die Plattform nur etwas überragenden Ausstellungshallen. Zwischen diesen wird ein Punkt mit großer Höhe angeordnet um auf dieser Seite der höher geführten Ebene ein Gegengewicht zur östlichen Seite zu schaffen. Im hier westlich angrenzenden gebiet für Forschung, Technologie und Industrie dient die Festlegung der Höhen der genaueren Definition von Erschließung und Freiräume.

Legende:

keine Bebauung
1-3 Geschosse
4-6 Geschosse
7-10 Geschosse
+10 Geschosse

Bebauungshöhe


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m

Bebauungskonzept

Die Überlagerung von Bebauungsdichte und Höhen ergibt in diesem Planungsschritt das Bebauungskonzept. Es stellt den Rahmen für die Bebauung dar und leitet sich von den vorangegangenen Arbeitsschritten ab. Im Bereich der Wohnflächen orientiert sie sich einerseits an dem analysierten Wohnraumbedarf in Schanghai, andererseits nimmt sie Rücksicht auf langfristige Entwicklungsmöglichkeiten. Im Bereich für Forschung, Technologie und Industrie gibt eine repräsentative, funktionale und vielseitig nutzbare Struktur vor. Die Flächen rund um die großen Gesten der Weltausstellung werden mit einer Bebauungsstruktur versehen, die für die neue Nutzung einen funktionalen und gegliederten Rahmen bildet.


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m

ÖFFENTLICHER VERKEHR

FLÄCHENDECKENDE ERSCHLIESSUNG DES PLANUNGSGEBIETS





Abb. 01:
Zufahrt Fährschiffverkehr.
Distrikt Zhoujiado. Shanghai 2009.

Öffentliches Verkehrskonzept

In diesem Abschnitt wird ein Konzept für das öffentliche Verkehrsnetz erstellt. Im Kapitel Haupterschließungskonzept wurden bereits die zusätzliche U-Bahnlinie und die neuen Stationen innerhalb des Planungsareals festgelegt. Diese werden hier mit den Grundlagen der Gliederungs- und Bebauungsstruktur durch ein flächendeckendes Busliniennetz ergänzt.

Dieses Konzept wird im letzten Schritt durch ein Netz des öffentlichen Fährschiffverkehrs erweitert. Dieses stärkt den Zusammenhalt des Planungsgebiets und kann als letzte Baustein für den Brückenschlag zwischen den beiden Teilen des Areals verstanden werden. Der Fährverkehr stellt für die Bewohner von Shanghai einerseits ein günstiges öffentliche Verkehrmittel dar, andererseits ist es für Fahrräder, Fuhrwerke und Kleinmotorräder die einzige Möglichkeit die Barriere Fluss zu überwinden, da sie von der Nutzung der großen Brücken ausgeschlossen sind.

Legende:

- *Südbahnhof Nanpu Station*
- *Eisenbahnlinie Shanghai - Hangzhou*
- *Metrostation*
- *Metrolinien*
- *Einzugsradius Metrostation/Bestand r = 600 m*
- *Metrolinien/Planung*
- *Metrostation/Planung*
- *Einzugsradius Metro/Planung r = 600 m*
- *Busbahnhof überregionale Busverbindungen*
- *Einzugsradius Bus/Bestand r = 300 m*
- *Bushaltestelle/Planung*
- *Einzugsradius Bus/Planung r = 300 m*
- *Option für Anlegestelle Fährschiffverkehr*
- *Tunnel*

Funktionsdiagramm öffentliches Verkehrskonzept


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m

FREIRAUMKONZEPT

DARSTELLUNG DER GRÜNFLÄCHEN UND ÖFFENTLICHEN BEREICHE









Abb. 01 (oben):
Ein Paar genießt einen friedvollen Moment im Hastings Park in Sanctuary. (Landscape Architecture China. Wetland Design. 2009)

Abb. 02 (oben mittig):
Tianjing Qiaoyuan Park. (Landscape Architecture China. Wetland Design. 2009)

Abb. 03 (oben links).
Shaoxing Jinghu New District. Nationales städtisches Feuchtgebiet/Parklandschaft. (Landscape Architecture China. Wetland Design. 2009)

Durch die Festlegung der Nutzung und der Bebauungsstruktur wird in diesem Abschnitt ein Konzept für die Freiräume erstellt. Hierbei wird auf die Schaffung von Grünräumen wert gelegt, sowie das Erzeugen von nachhaltig nutzbaren offenen Stadtplätzen.

Nördlich des Huangpu wird das Konzept von zwei Elementen geprägt. Das Erste ist die erhöhte, von Norden nach Süden verlaufende Fußgängerebene. Sie wird von einem offenen Platz begleitet, der sich zum Fluss hin öffnet. Dort trifft der öffentliche Stadtraum auf die Sport-, Freizeit- und Erholungsinsel, die das zweite prägende Element bildet. Sie schließt an den historischen Bund an und führt diese Promenade weiter bis zur erhöhten Plattform. Dieser Weg entlang des Flusses wird von Sport- und Freizeitanlagen, sowie von großzügigen Parkflächen begleitet, die als Erholungsbereich für einen großen Teil der Stadt dienen. Die Wohngebiete werden durch gemeinschaftliche Grünflächen gestaltet, die für die Öffentlichkeit nur unter Vorbehalt zugänglich sind.

Im gegenüberliegenden Teilgebiet wird der öffentlich genutzte Bereich um die Fußgängerplattform von einer Promenade gerahmt. Diese wird von einem Wechselspiel mit Grünräumen und Plätzen in verschiedenen Größen und Formen begleitet. Sie beginnt im Westen bei einer Ausstellungshalle führt danach zwischen Fluss und einer großen Parkfläche vorbei zum repräsentativen Platz vor der erhöhten Fußgängerplattform. Danach werden die begleitenden Freiräume kleingliedriger bis die Promenade beim Bereich für Dienstleistungsbetriebe endet. Dieses Gebiet gestaltet sich durch regelmäßig angeordnete öffentliche und halböffentliche Grünflächen.

Im Bereich der großen Gesten der Weltausstellung wurde in den vorangegangenen Arbeitsschritten darauf wert gelegt die Verknüpfungen dieser zu stärken. Durch ein Spiel von repräsentativen und sich öffnenden Plätzen wird der Bezug zwischen den Ausstellungshallen erhöht. An den Grenzen zu den benachbarten Stadtteilen werden mit adäquaten Platzgestaltungen Zugangsbereiche geschaffen und mit Parkflächen Abstand zu den bestehenden Wohnquartieren gehalten.

Legende:

- *öffentliche Grünflächen*
- *private Grünflächen*
- *private Grünflächen mit öffentlicher Widmung*
- *Grünflächen für sportliche Einrichtungen*
- *raumprägende Großbaumstruktur (begleitende Alleen)*
- *prägende Einzelbäume*
- *Wasserflächen*
- *Promenaden, Plätze*

Freiraumkonzept


M 1:10000
(im Original)
0 100 m 500 m 1000 m 2000 m

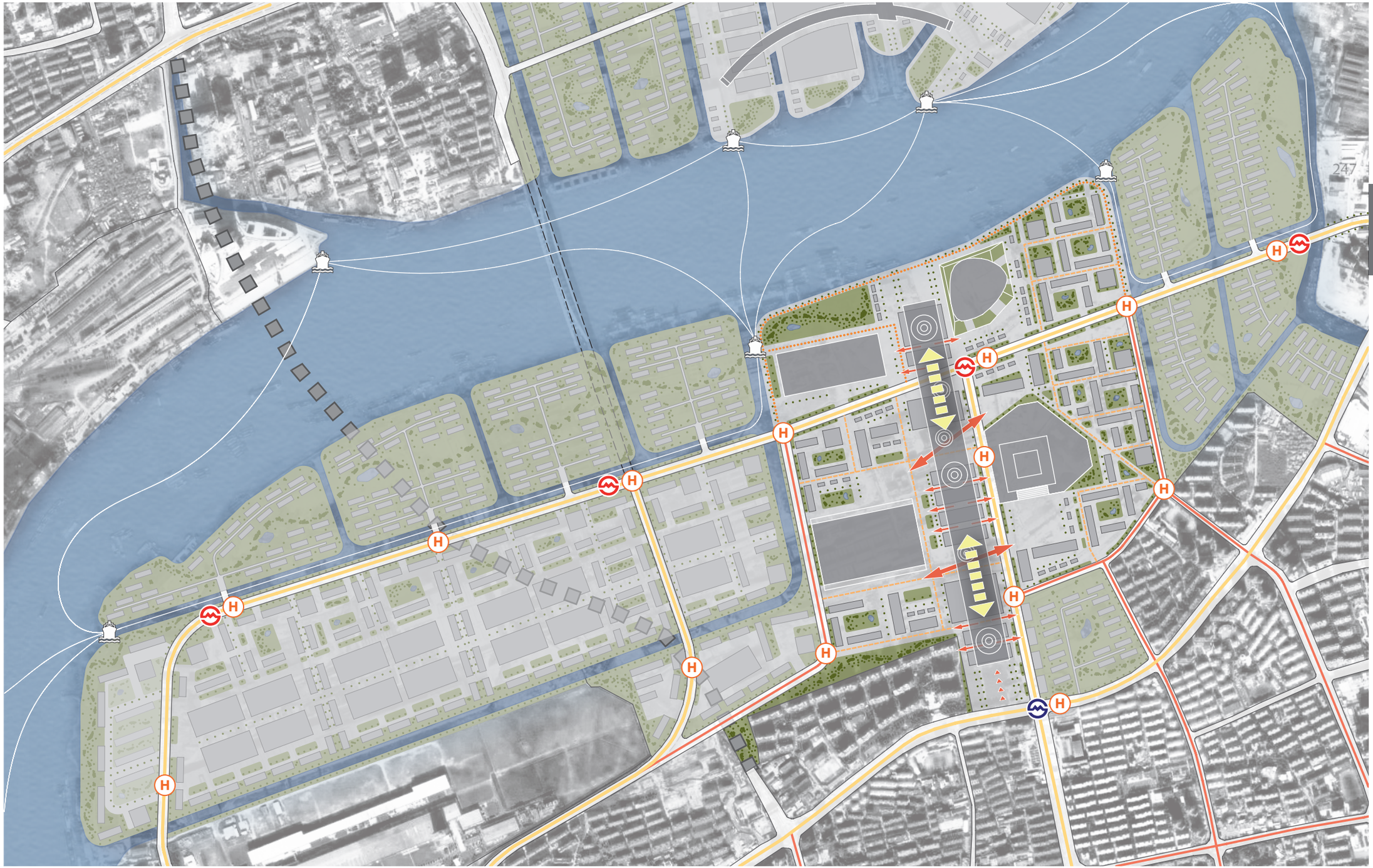
TEILBETRACHTUNG

STÄDTEBAULICHE ADAPTION
DER TEMPORÄR GENUTZTEN INTERVENTIONEN



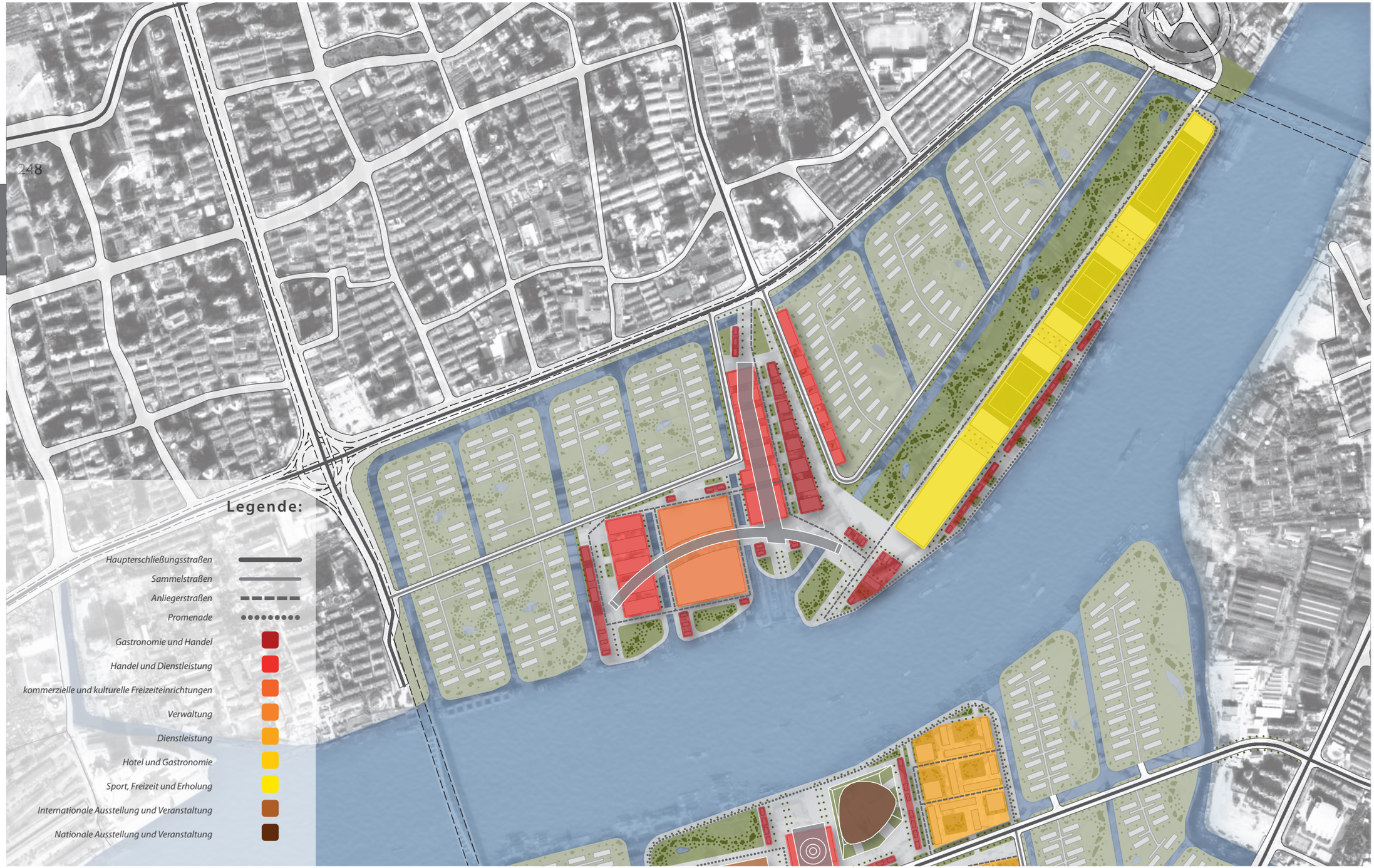


Bebauungskonzept

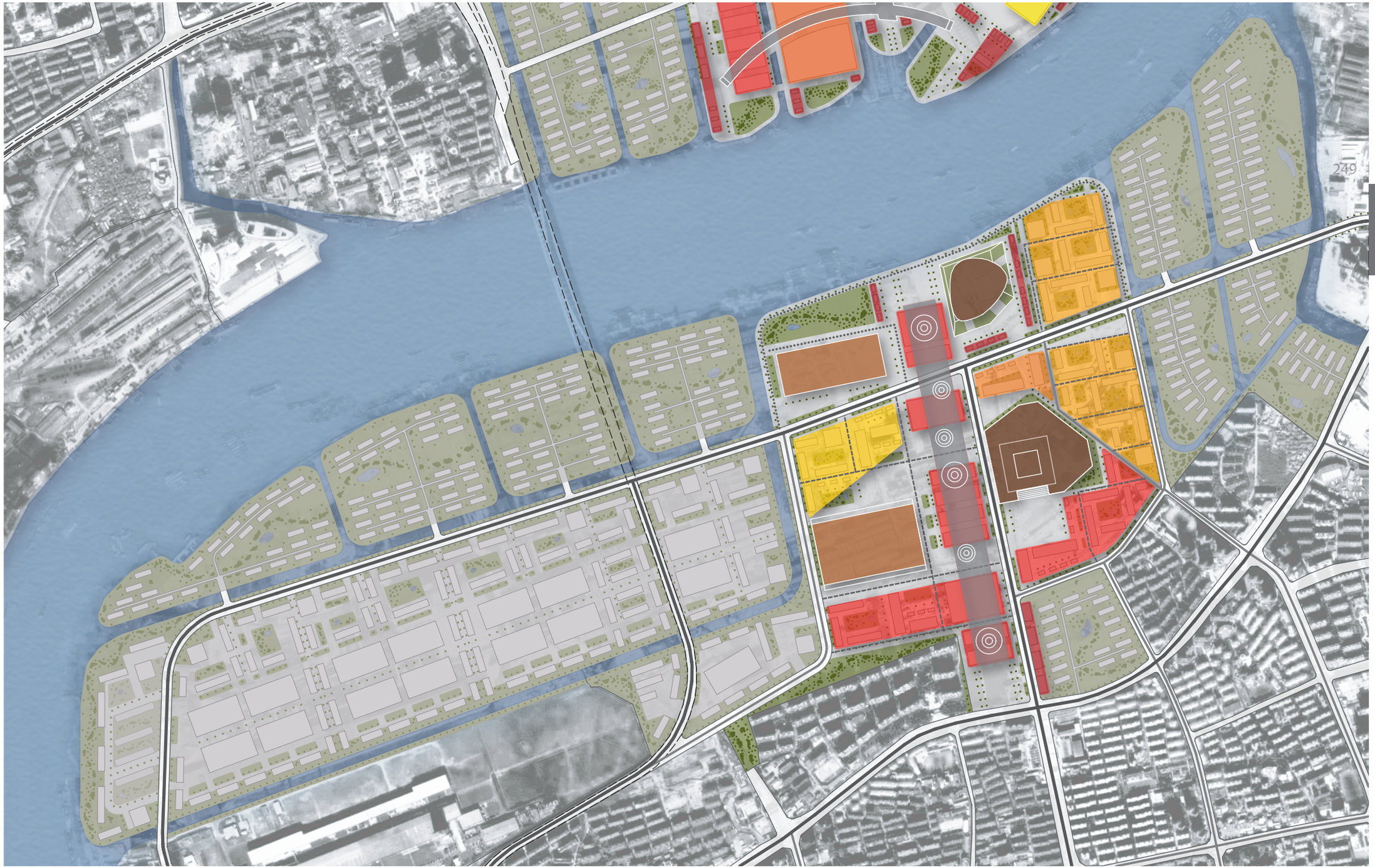


M 1:5000
(im Original)

0 100 m 500 m 1000 m



Flächennutzungsplan

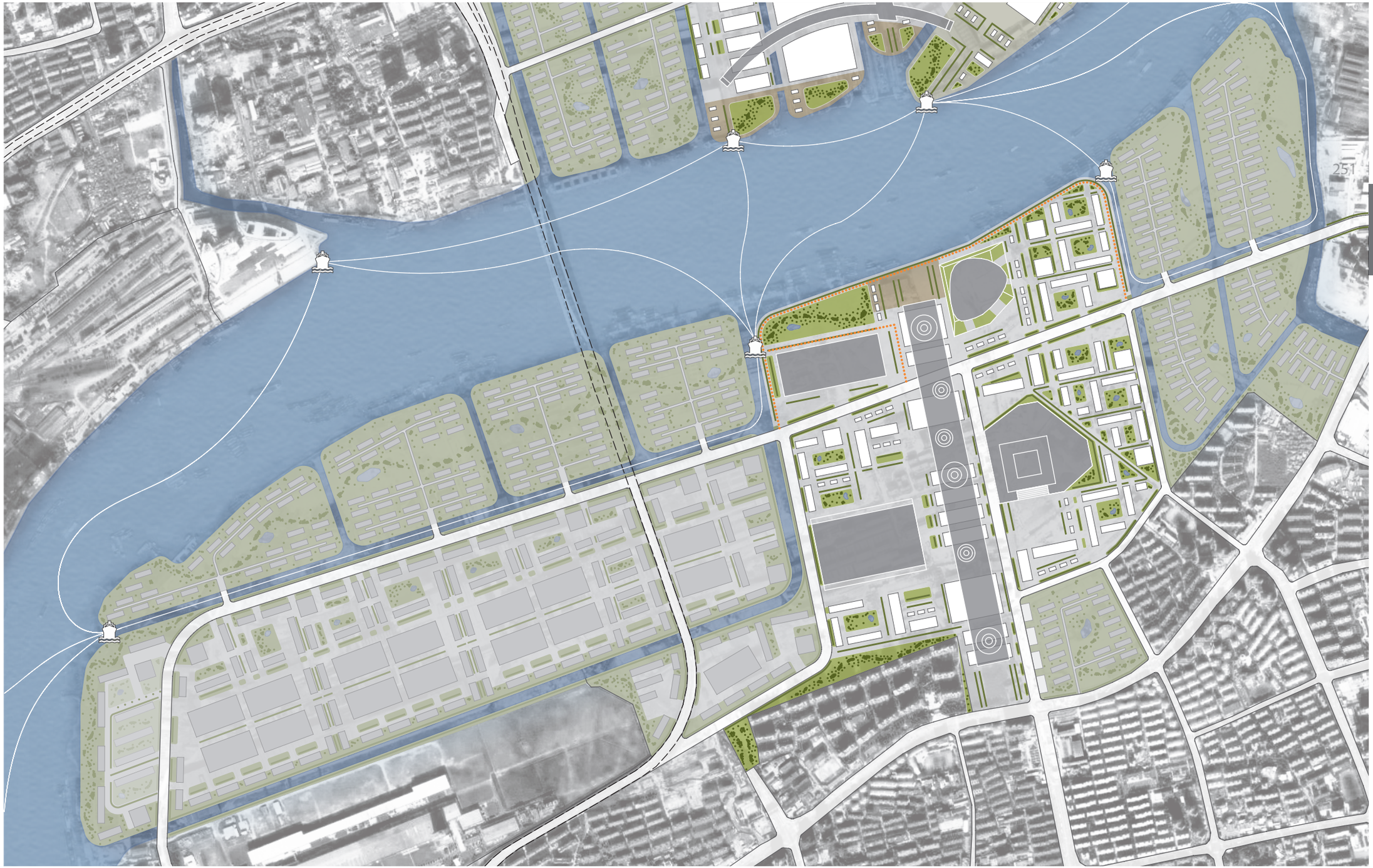


M 1:5000
(im Original)

0 100 m 500 m 1000 m

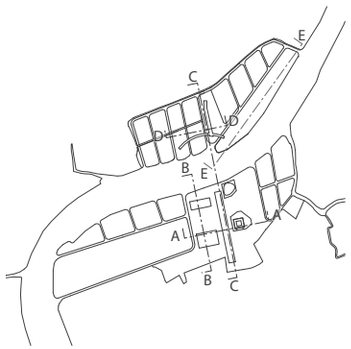


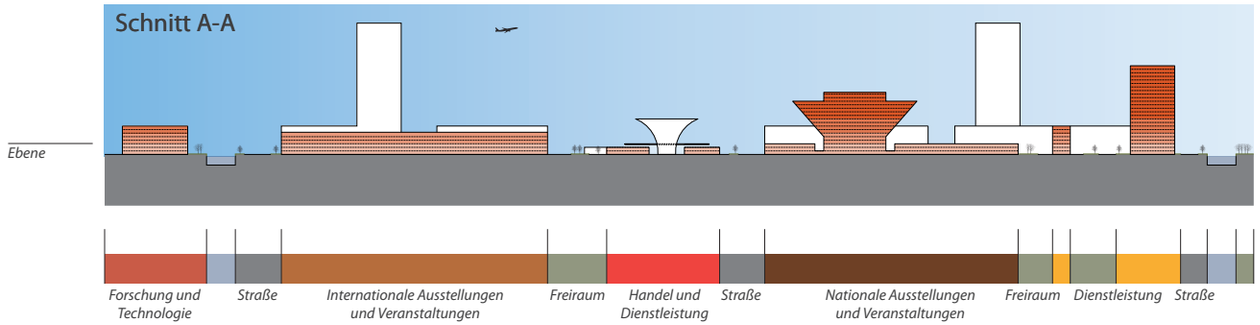
Freiraumkonzept

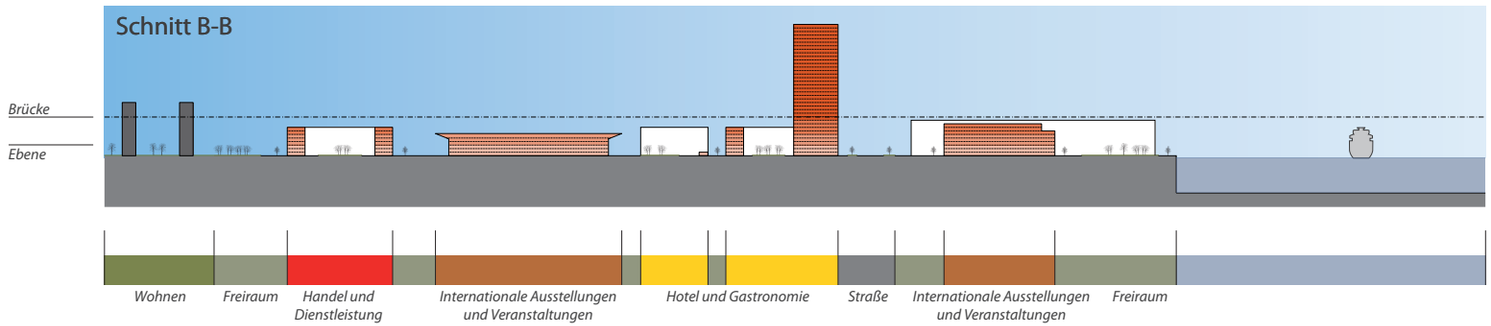


M 1:5000
(im Original)

0 100 m 500 m 1000 m

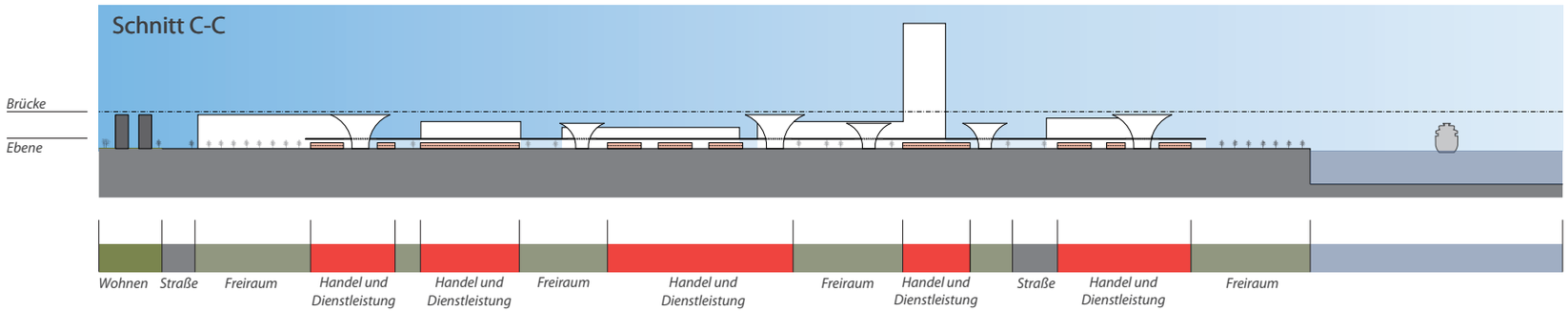




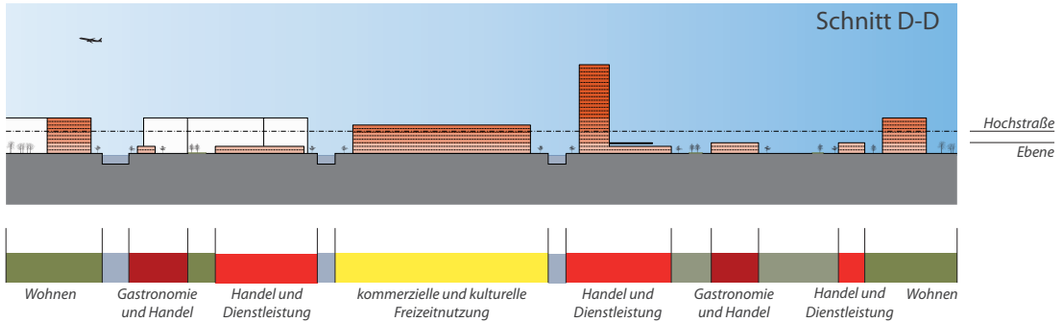


Legende:

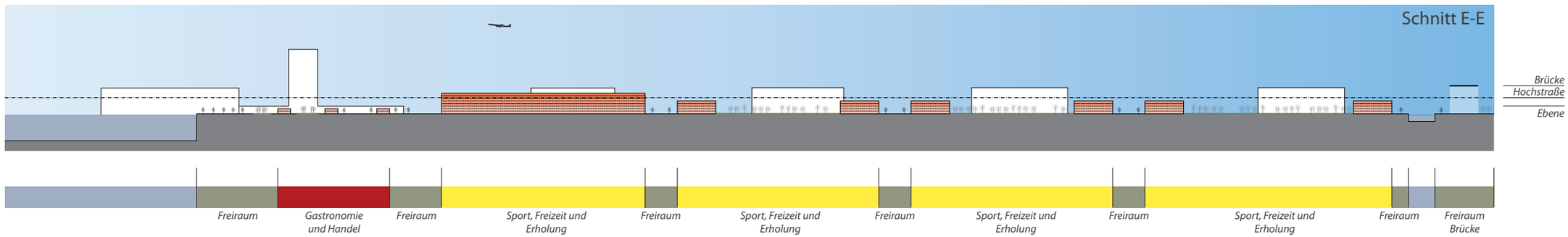
- keine Bebauung
- 1-3 Geschosse
- 4-6 Geschosse
- 7-10 Geschosse
- +10 Geschosse



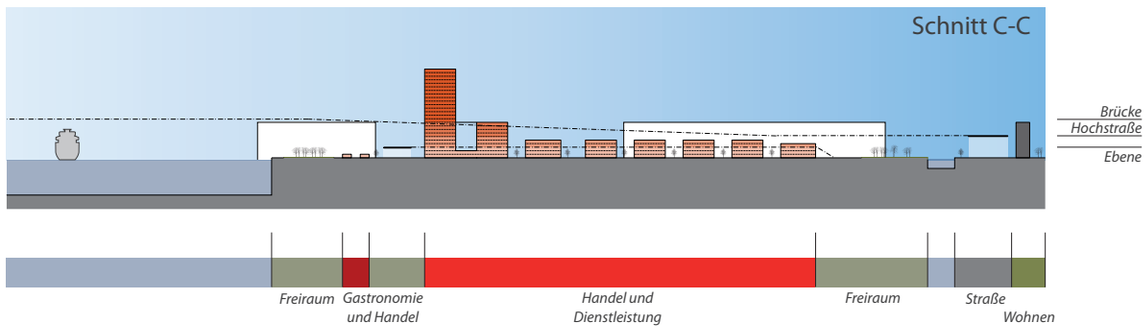
Schnitt D-D



Schnitt E-E



Schnitt C-C



städtebauliches Strukturmodell



EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 3. Mai 2011

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 3rd May 2011

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 3. Mai 2011

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 3rd May 2011