

Kontinuität und Wandel städtebaulicher Leitbilder.  
Von der Moderne zur Nachhaltigkeit. Aufgezeigt am Beispiel  
Freiburg und Shanghai

GENEHMIGTE  
INAUGURALDISSERTATION

Zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie im Fachbereich  
Gesellschafts- und Geschichtswissenschaften  
der Technischen Universität Darmstadt

Referenten:

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Helmut Böhme  
Prof. Dr. Dieter Schott  
Prof. Dr. Werner Durth

vorgelegt von

ZHU Miaomiao, M.A.  
geboren in Wuhan, VR China

Tag der Einreichung: 27. Nov. 2007  
Tag der mündlichen Prüfung: 9. Mai. 2008

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
1.1 Forschungsinteresse.....	1
1.2 Inhalt und Struktur.....	4
1.3 Überlegungen zur Position der Verfasserin.....	14
1.4 Quellen und Forschungsstand.....	15
1.5 Einige Anmerkungen zu Übersetzungsproblemen in die deutsche Sprache und zur Schreibweise chinesischer Eigennamen .....	17
<b>2. Entstehung der Moderne .....</b>	<b>18</b>
2.1 Definition und Abgrenzung der Begriffe: „Städtebauliche Leitbilder“, „Städtebauliche Moderne“ .....	18
2.1.1 Städtebauliche Leitbilder.....	18
2.1.2 Das „städtebauliche Leitbild der Moderne“ .....	20
2.1.3 Differenzierungen im Begriff der Moderne .....	22
2.2 Entstehung und Entwicklung des städtebaulichen Leitbildes der Moderne .....	23
2.2.1 Vorgeschichte .....	24
2.2.2 Verschiedene Reformansätze und die Avantgarde-Bewegung in der Architektur .....	26
2.2.3 CIAM und Charta von Athen .....	35
2.3 Weitere Entwicklung und Durchsetzung der Moderne in Europa und in Deutschland nach 1945 .....	43
<b>3. Krise der Moderne .....</b>	<b>46</b>
3.1 Krise und Umbrüche.....	46
3.2 Krise der Moderne im Städtebau .....	49
3.2.1 Problembereich Bodenpreis.....	50
3.2.2 Problembereich Verkehr.....	51
3.2.3 Problembereich Zersiedlung.....	52
3.2.4 Problembereich „Trabantenstadt“ .....	53
3.3 Die Aktualität der Stadtkritik .....	54
<b>4. Nachhaltigkeit .....</b>	<b>60</b>
4.1 Entstehung des neuen Leitbildes „nachhaltige Entwicklung“ .....	60
4.1.1 Der Club of Rome .....	60
4.1.2 Internationale Kommissionen und Reporte .....	62
4.1.2.1 Der „Brandt-Report“ .....	62
4.1.2.2 Der „Brundtland-Report“ .....	63
4.1.3 Studien und Umweltaktionen .....	64
4.1.4 Internationale Konferenzen .....	67
4.1.4.1 Die Konferenz von Stockholm.....	67
4.1.4.2 Die Konferenz von Rio .....	67

4.1.4.3 Die Konferenz von Aalborg.....	69
4.1.4.4 Die Konferenz von Johannesburg.....	69
4.2 Die Auseinandersetzungen über „Nachhaltigkeit“.....	71
4.2.1 Definitionen.....	71
4.2.2 Dilemma und Kritik an der Ausweitung und Verwendung des Begriffs „Nachhaltigkeit“.....	75
4.3 „Nachhaltige Entwicklung“ in Städtebau und Stadtplanung.....	80
4.3.1 Konferenzen zu „nachhaltiger“ Stadtentwicklung: Habitat I, Habitat II.....	80
4.3.2 Charta von Aalborg.....	82
4.3.3 „Nachhaltige Stadtentwicklung“ im Spiegel der Fachwelt.....	83
4.3.4 Die gesetzliche Bilanz in Deutschland.....	87
4.4 Nachhaltige Stadtentwicklung am Beispiel Freiburg i. Br. ....	89
4.4.1 Städtebau Freiburgs nach dem Zweiten Weltkrieg.....	89
4.4.1.1 Wiederaufbauplan – Auseinandersetzung zwischen Traditionalisten und Modernisten.....	89
4.4.1.2 Wachstumsphase (1960er Jahre).....	93
4.4.1.3 Die Phase des Umdenkens.....	96
4.4.1.4 Soziale Struktur und die Stadtplanung in den 1970er Jahren.....	98
4.4.1.5 Stadtpolitik in Bezug auf Umwelt nach der Phase des Umdenkens.....	99
4.4.2 Umsetzung einer „nachhaltigen“ Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung	101
4.4.2.1 Der Stadtteil Rieselfeld.....	103
4.4.2.1.1 Bürgerbeteiligung.....	107
4.4.2.1.2 Konzept „Quartiersaufbau“.....	108
4.4.2.1.3 Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Realität	109
4.4.2.2 Der Stadtteil Vauban.....	113
4.4.2.2.1 Nachhaltige städtebauliche Grundsätze in Vauban.....	114
4.4.2.2.2 Das „Forum Vauban“.....	119
4.4.2.2.3 Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Realität	122
4.4.2.3 Lokale Agenda 21 Freiburgs (LA 21).....	127
4.4.2.3.1 Institutionen.....	129
4.4.2.3.2 Dokumente und Instrumente.....	134
4.4.2.3.3 Nachhaltigkeitsindikatoren für die Stadt Freiburg.....	141
4.4.2.3.4 Zusammenfassung.....	143
4.4.2.3.5 Exkurs: Diskussion über den Wohnungsverkauf und die Verschuldung der Stadt.....	144
4.4.3 Fazit des Freiburg-Beispiels.....	146
4.5 Freiburg und Shanghai – das Problem der Vergleichbarkeit.....	149
<b>5. Shanghai: Beispiel einer „aufholenden“ bzw. „überholenden Moderne“....</b>	<b>153</b>
5.1 Abriss der Stadtgeschichte.....	153
5.1.1 Stadtgeschichte von 1843 bis 1949.....	154
5.1.1.1 Die erzwungene Öffnung durch die ungleichen Verträge.....	154
5.1.1.1.1 Entstehung und Erweiterung der Konzessionsgebiete	154
5.1.1.1.2 Die Innenstadt und Einflüsse der westlichen Architektur.....	157
5.1.1.1.3 Verwaltungs- und Behördenstruktur in den „Settlements“ und in der Altstadt.....	160

5.1.1.1.4	Wirtschaftliche Entwicklung seit der Öffnung als Hafenstadt .....	163
5.1.1.1.5	Soziale und politische Verhältnisse .....	164
5.1.1.2	Politischer Umbruch und die erste Stadtplanung in der modernen Stadtgeschichte.....	167
5.1.1.3	Japanische Besatzung und die „Stadtbauplanung für Groß-Shanghai“ .....	171
5.1.1.4	Der Bürgerkrieg und die Stadtplanung unter der Volkspartei (GMD).....	173
5.1.2	Abriss der Stadtgeschichte seit 1949 .....	179
5.1.2.1	Politischer Wandel Chinas und seine Auswirkungen auf die städtebauliche Politik .....	179
5.1.2.1.1	Erste Phase: Aufbau „industrieller“ Städte .....	180
5.1.2.1.2	Zweite Phase: „Der große Sprung nach vorne“ .....	182
5.1.2.1.3	Dritte Phase: Reform und Öffnung .....	185
5.1.2.1.4	Vierte Phase: Intensivierung der Reform- und Öffnungspolitik.....	187
5.1.2.2	Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte Shanghais von 1949 bis 1990 .....	188
5.2	Politische, soziale und ökonomische Rahmenbedingungen der aktuellen Stadtentwicklung seit 1990.....	198
5.2.1	Allgemeine Verhältnisse Chinas .....	198
5.2.1.1	Vertiefung der Reform- und Öffnungspolitik .....	198
5.2.1.2	Das politische System .....	200
5.2.1.3	Wirtschaftspolitische Dezentralisierung und zentralisierte Parteihierarchie .....	202
5.2.1.4	Administrative Einteilung und politische Machtverteilung .....	204
5.2.1.5	Verteilung des Bodens und Bodenpolitik .....	205
5.2.2	Politische, ökonomische und soziale Verhältnisse Shanghais .....	207
5.2.2.1	Stadtregierung und Entscheidungsträger .....	207
5.2.2.2	Administrative Einteilung .....	211
5.2.2.3	Ökonomische Verhältnisse .....	214
5.2.2.4	Soziale Rahmenbedingungen.....	218
5.2.2.4.1	Demographische Lage.....	219
5.2.2.4.2	Bevölkerungsdichte.....	223
5.2.2.4.3	Altersstruktur.....	228
5.2.2.4.4	Beschäftigungsstruktur und Einkommensverhältnisse .....	228
5.3	Aktuelle Stadtplanungspolitik, ihre Umsetzung und Auswirkungen .....	231
5.3.1	Grundlagen der Stadtplanungspolitik .....	231
5.3.1.1	Gesetzliche Grundlagen .....	231
5.3.1.2	Einrichtungen und Behörden .....	231
5.3.1.3	Unterschiedliche Ebenen der Stadtplanung .....	235
5.3.1.4	Masterplan 1999 – 2020; seine Rahmenbedingungen und Richtlinien .....	236
5.3.2	Ausführung und Umsetzung der Stadtplanung.....	240
5.3.2.1	Central-City.....	241
5.3.2.2	New Cities / New Towns .....	244
5.3.2.2.1	Planungen der New Cities / New Towns .....	245
5.3.2.2.2	Beispiel: „Luodian New Town“ .....	250
5.3.2.2.3	Beispiel: „Thames Town“ in der Songjiang New City .....	253

5.3.2.2 4 Beispiel: „Anting New Town“ .....	254
5.3.2.2.5 Für wen werden die neuen Städte gebaut? .....	256
5.3.2.3 Wohnungsbaupolitik und Wohnungsbau .....	258
5.3.2.3.1 Überblick über die Wohnungspolitik .....	258
5.3.2.3.2 Wohnungspreise und soziale Segregation .....	261
5.3.2.3.3 Immobilienmarkt und Spekulation .....	266
5.3.2.3.4 Probleme mit Wohnhochhäusern .....	268
5.3.2.4 Verkehr .....	270
5.3.3 Auswirkungen der aktuellen Stadtentwicklung .....	276
5.3.3.1 Ökonomische Ebene .....	277
5.3.3.2 Soziale Ebene .....	281
5.3.3.2.1 Verlust der Identität? .....	281
5.3.3.2.2 Mitsprachemöglichkeiten der Einwohner .....	283
5.3.3.2.3 Gentrifizierung und Segregation der Einwohner .....	286
5.3.3.3 Ökologische Ebene .....	289
5.3.3.3.1 Energieengpässe: Probleme der Energieversorgung ....	289
5.3.3.3.2 Problem der Umweltverschmutzung .....	294
5.3.3.3.3 Mangel an Umweltbewusstsein: Irrtümer über Ökologie und Umweltschutz .....	295
5.3.3.4 Reaktion auf die Probleme im Städtebau Shanghais – „Stadtkritik“ .....	297
5.3.3.4.1 Kritik in den Massenmedien .....	298
5.3.3.4.2 Kritik in den Fachzeitschriften .....	299
5.3.3.4.3 Kritik im Internet .....	301
5.3.4 Umgang mit dem Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ .....	303
5.3.4.1 Reaktionen auf das neue Leitbild .....	303
5.3.4.1.1 Verlautbarungen der Zentrale und der Stadtregierung .....	303
5.3.4.1.2 Reaktionen der Medien .....	305
5.3.4.2 „Nachhaltige Entwicklung“ im Verständnis der Stadtverwaltung und der Experten .....	311
5.3.4.3 Umsetzung des Leitbildes einer „nachhaltigen Entwicklung“: Beispiele Jiangwan-Feuchtbiotop und Chongming-Insel .....	316
5.3.4.3.1 Wandel des Feuchtbiotops Jiangwan zur „Neuen Jiangwan-Town“ .....	316
5.3.4.3.2 „Öko-Inseln“: Chongming-Inseln .....	320
<b>6. Schlusswort .....</b>	<b>324</b>
6.1 Was ist das grundsätzliche Dilemma? .....	324
6.2 Vorschläge für weitere Forschungsfelder .....	326
6.3 Persönliche Schlussbemerkung .....	329
<b>Quellen- und Literaturverzeichnis .....</b>	<b>330</b>

# 1. Einleitung

## 1.1 Forschungsinteresse

China, die „Gelbe Gefahr“ und der „erwachte Drache des Ostens“, zieht seit den letzten zehn Jahren mit seinem imposanten Wirtschaftswachstum die größte Aufmerksamkeit der Welt auf sich. Wenn der schlafende Riese erwacht, wird er die Welt erschüttern, so sagte Napoleon über China im 19. Jahrhundert. Der Westen fürchtet offenbar um den Verlust seines Wohlstandes und seiner Hegemonie durch den Aufstieg Chinas, während das Kapital, woher es auch immer kommt, über den riesigen potentiellen Markt Chinas begeistert ist. Die ambivalenten Einstellungen und Wahrnehmungen des Westens gegenüber China machen das Land immer reizvoller. Als Chinesin in Europa habe ich das zunehmende Interesse der Europäer an China gespürt. Überall wird von China gesprochen. Shanghai, als *die* Stadt Chinas und bereits als das potentielle Wirtschaftszentrum der Welt beurteilt, ist zum Fokus der europäischen Medien und auch zahlreicher wissenschaftlicher Forschungen in verschiedenen Disziplinen geworden.

„Metropole“ und „Global City“ sind zwei Bezeichnungen, die auf Shanghai angewendet werden. Um die Themen „Modernisierung“ und die „Moderne“ kann man – wenn man über Shanghai spricht – nicht herumkommen. Dies wird besonders spannend, wenn die tausendjährige chinesische Tradition in Betracht gezogen wird, die von Konfuzianismus, Taoismus und Buddhismus geprägt wurde statt von griechisch-römischer Zivilisation sowie Judentum/Christentum, und dem Westen daher fremd vorkommt.

Was besonders brisant ist, ist die politische Ordnung, die als großer Gegensatz oder sogar als „Feind“ dem kapitalistischen Westen gegenübersteht. Als ein Land unter der Herrschaft der kommunistischen Partei bzw. einer marxistischen Ideologie gehört China zu den wenigen Staaten der Welt, die sich noch offiziell zum Kommunismus bekennen. Nun steht Shanghai als eine widersprüchliche Mischung von politischem Sozialismus der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) und einem wirtschaftlich gelenkten Kapitalismus auf der Weltbühne. Allein die Umbrüche, die diese eigentümliche Mischung bzw. Gleichzeitigkeit von chinesischem Sozialismus und westlichem Kapitalismus in den letzten 15 Jahren hervorgerufen haben, machen die Stadt untersuchenswert.

Die Untersuchung wird historisch verfahren, also die Geschichte Shanghais seit der Öffnung 1843 intensiv behandeln. Das Beispiel Freiburg, welches aus weiter unten erläuterten Gründen gewählt wurde, hat einen erheblich kürzeren historischen Teil, weil der Schwerpunkt hier auf die Zeitgeschichte gelegt wurde. Der rote Faden der Arbeit ist die Frage nach dem städtebaulichen Leitbild der Moderne und dem des sich seit einigen Jahrzehnten entwickelnden Leitbilds der Nachhaltigkeit.

Um diese Leitbilder möglichst klar zum Zweck eines Strukturvergleichs zu konturieren, sind Fragen ausgearbeitet worden, die teilweise die Arbeit gedanklich vorangetrieben haben, teilweise aber reine Kontrollfragen während des Arbeitsprozesses geblieben sind, also nicht ausdrücklich artikuliert und bearbeitet wurden.

Es handelt sich um folgende Fragestellungen, vor deren Hintergrund die aktuelle Entwicklung von Shanghai und Freiburg betrachtet wird:

- Wie und warum entstand das städtebauliche Leitbild der Moderne?
- Wie werden die Leitbilder umgesetzt; welche Instrumente werden dafür geschaffen?
- Welche politischen und ökonomischen Verhältnisse beeinflussen den Veränderungsprozess städtebaulicher Leitbilder?
- Welche Folgen hatte die Umsetzung des Leitbilds der Moderne auf den Städtebau und die Stadtplanung?
- Wie entstand das Leitbild „Nachhaltigkeit“? Und hat es tatsächlich eine so große Bedeutung gewonnen, wie es die Medien vermitteln oder wie es jeden Tag zu hören ist?

- Ist Nachhaltigkeit eine realisierbare Zielsetzung oder handelt es sich dabei nicht eher um Lippenbekenntnisse und utopische Vorstellungen?

Diese grundsätzlichen Fragen sollen nun mit historischen, besonders zeitgeschichtlichen Quellen, Überlieferungen und möglichst aktueller Literatur an zwei Beispielen erarbeitet, konkretisiert und diskutiert werden. Shanghai wurde gewählt und bewusst einer sehr anders gelagerten – allein schon wegen der Größe nicht vergleichbaren Stadt, nämlich Freiburg im Breisgau gegenübergestellt, die als Ökostadt gepriesen wird und mit Basel und Mühlheim in der kulturell spannungsvollen Region Oberrhein liegt.

Anders als die Hauptstadt Beijing, das alte Politikzentrum des kaiserlichen Bürokratiesystems seit mehreren Jahrhunderten, hat Shanghai in Hinsicht auf die Stadtentwicklungsgeschichte mehr Ähnlichkeit mit den modernen europäischen Industriestädten seit dem 19. Jahrhundert vorzuweisen. Die moderne Stadtgeschichte Shanghais als Geschäfts- und Handelsstadt begann mit der von den Europäern 1843 aufgezwungenen Öffnung als Vertragshafen. Seitdem ist die Wirtschafts- und Handelsbasis Shanghais von bürgerlicher Produktionsweise und bürgerlichen Produktionsverhältnissen geprägt. Diese Stadt boomte durch neue und sich ständig beschleunigende Kapitalansammlung, Kapitaldisposition und -verwertung. Sie trug damit entscheidend zum Modernisierungsprozess Chinas Anfang des 20. Jahrhunderts bei. Auch die chinesische nationale Industrie spielte eine wichtige Rolle und trieb die Stadt auf dem Weg der Modernisierung intensiv voran.

Am Beispiel Shanghais ist ein roter Faden der „modernen“ Stadt von der Gründung bis zur weiteren Entwicklung sehr gut zu erkennen. Die Stadt war durch hohen Bodenverbrauch, durch intensiven Menschenverbrauch und durch profitablen Kapitaleinsatz gekennzeichnet. Die Stadtprobleme wie explosionsartiges Bevölkerungswachstum, chaotischer Verkehrszustand, katastrophale hygienische Probleme, Verschlechterung der Wohnbedingungen der Arbeiterschaft und der krasse Kontrast zwischen Armut und Reichtum gingen einher mit der Öffnung als Hafenstadt bis zur Gründung der sozialistischen Republik 1949. Es ist kein Zufall, dass es dieselben Stadtprobleme waren, wie sie in den europäischen Städten im 19. Jahrhundert aufgetreten sind. Nach einer langen Isolierungspolitik und Planwirtschaftsperiode der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) in den Jahrzehnten von 1950 bis 1990 hat die Stadt seither eine unaufhaltsame explosive Dynamik entwickelt und ihr Gewicht als Wirtschaftszentrum, das sie in der Geschichte schon einmal hatte, wieder erlangt. In dieser Phase nun überschneiden sich gleichzeitig die Phänomene einer sich modernisierenden europäischen Stadt vom Ende des 19. Jahrhunderts, der europäischen Stadtentwicklung in den 1960er und 70er Jahren, sowie die neuen Erscheinungen einer „Global-City“ im Rahmen der aktuellen politisch-ökonomischen Verhältnisse.

Das Zentrum der Untersuchung bildet Shanghai. Nicht zuletzt ist dies auch dadurch begründet, dass die Verfasserin in dieser Stadt lebte und an einer ihrer Universitäten studierte. Doch sind die rasante, fast hemmungslose Aufholjagd und Bauwut, die fast kritiklose Begeisterung für moderne Leitbilder, nicht nur im Städtebau, sondern auch für Effizienz, Gewinn und persönlichen Profit, der eigentliche Grund für die Frage nach den Ursachen dieser „nachholenden“ und „aufholenden“ Jagd. Dieser allgemeine Eindruck einer blinden Übernahme der westlichen Leitbilder wird allerdings relativiert durch die Analyse der Elemente der Moderne, die sich in China herausgebildet haben.

Der längere historische Teil der Arbeit ist die Voraussetzung für die Analyse des Modernisierungsprozesses. Globale Prozesse wie die Modernisierung können nicht ohne konkrete Raum-Zeit-Anbindung umgesetzt werden, sie werden durch die Besonderheiten von lokalen Gegebenheiten gebrochen.<sup>1</sup> Große Aufmerksamkeit wurde auf die Analyse der konkreten politischen Entscheidungsprozesse und auf die langfristigen Planungsziele gelegt,

---

<sup>1</sup> Am Beispiel der McDonaldisierung und Disneyfizierung wird das in der neusten Stadtsoziologie diskutiert. Vgl. Martina Löw/ Silke Steets/Sergej Stoetzer: Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. Opladen & Bloomfield Hills. S. 76ff. und 129ff.

weil in diesen Elementen zugleich größte Gemeinsamkeiten und größte Unterschiedlichkeit anzutreffen sind. „Planung“ ist ein gängiger Begriff und ein selbstverständlicher Vorgang für die Stadtplanung in der Moderne des Kapitalismus, aber „Planung“ ist ebenfalls Grundelement des Sozialismus. Man könnte sagen, dass im Kapitalismus Planung für Bereiche wie die Stadtentwicklung selbstverständlich ist, ohne mit der dominierenden Großstruktur einer liberalen Marktwirtschaft in Konflikt zu geraten: „Städtebau wie Stadtplanung sind als Disziplin wohl eine wissenschaftliche, in seinen planerischen Bedingungen und in seinen Wirkungen aber eine politische Angelegenheit. Nicht zuletzt deswegen ist für sie eine historisch-politische Fundierung so wichtig.“<sup>2</sup>

Und umgekehrt, ein „Sozialismus mit chinesischer Prägung“ (Deng Xiaoping), der auf dem Wege zu einer eigenen Marktwirtschaft ist, sollte mit Planelementen keine Schwierigkeiten haben. Dadurch entsteht die dieser Arbeit zugrunde liegende Hypothese: Planungsprozesse müssten vergleichbar sein. Um diese Hypothese aber tiefer zu fundieren, musste ein Begriff gefunden werden, der die Differenz zwischen Kapitalismus und Sozialismus gewissermaßen überbrückt.

Der Diskurs über die Moderne erschien der Verfasserin dafür geeignet. Der Umbruch zur Moderne in der Mitte des 19. Jahrhunderts spiegelte sich in der Avantgarde der Kunst und Kultur wider.

Die gegenwärtige, oft sehr unübersichtliche Diskussion um Moderne/Postmoderne ist für die Arbeit an einem Punkt relevant: Die Moderne, die sich zur Wende zum 20. Jahrhundert in immer mehr Bereichen gesellschaftlicher Entwicklung und Bewusstseinsbildung niederschlug, geriet Ende des letzten Jahrhunderts in eine Krise. Die Postmoderne ist eine Antwort auf diese Krise. Die Folgekosten der Moderne wurden sichtbar, und die Postmoderne reflektierte dieselben. Wie sich diese Reflektion in Philosophie, in den politischen Bewegungen, in der Kultur niederschlug, kann nicht Gegenstand dieser Arbeit sein. J. Habermas hat darauf verwiesen, dass Architektur, die unter den „Gesetzen der Moderne“ stehe, in einem entscheidenden Punkt davon abweiche. Sind Kunst, Literatur, Musik im Verlauf der Moderne immer stärker autonom geworden, fügen sich also den Ansprüchen radikaler Immanenz, ist Architektur und Städtebau auf Realisierung angewiesen. Ihr vollkommener Ausdruck benötigt als Ort der Darstellung nicht nur das Museum, den Buchdruck (mit Miniaufgabe), die intime Konzerthalle, sondern die greifbare Realität unserer Umwelt.<sup>3</sup> Von vornherein gehen also mit der architektonischen und städtebaulichen Moderne Zwänge einher, denen nicht ausgewichen werden kann. Jedes städteplanerische Konzept muss mit der Technik des Bauens, mit den Vorstufen politischer Entscheidungen und mit sozialen Problemen rechnen. Die Avantgarde-Architekten der Moderne haben sich mit den zwei wohl wichtigsten Phänomenen in der Industrialisierung und der mit ihr einhergehenden Urbanisierung auseinandergesetzt, nämlich „Technik“ und „Massen“ (Menschenmassen, Massenproduktion, Massenkonsum, Massenverkehr). Das städtebauliche Leitbild der Moderne entstand, als die Avantgarde-Architekten die „Massen“ als Probleme erkannten und versuchten, theoretisch und dann auch praktisch, die Menschenmassen in „Wohnmaschinen“ unterzubringen, preisgünstigere Wohnungen auch für untere Schichten dieser Massen durch rationelles Bauen bereitzustellen und gleichzeitig die chaotische Industriestadtentwicklung durch Funktionstrennung in „geordnete Bahnen“ lenken zu wollen. Der Glaube an eine „fortschrittliche Ordnung“ und eine „rationale Planung“ übernahm wieder einmal die Funktion eines ideologischen Richtungs-, ja fast eines Glaubenssystems der Moderne.

Im Blick auf Shanghai sind diese Ansätze und Denkweisen leicht erkennbar. Auch in Freiburg wirkte die Moderne als Planung, aber in anderer Weise. Hier ist noch deutlich eine andere traditionelle Gegen-Position erkennbar. Diese besondere Position von Freiburg ist der

---

<sup>2</sup> Helmut Böhme: Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. Zu den Anfängen der wissenschaftlich begründeten Stadtentwurfslehre. S.163. In: Die Alte Stadt 16 (1989.2-3) S.141-163.

<sup>3</sup> Vgl. Jürgen Habermas: Moderne und postmoderne Architektur. S. 67. In: Jürgen Habermas: Die Moderne – ein unvollendetes Projekt. Leipzig 1990. S. 55-74, unter Bezug auf Adorno und van Doesburg.



eine Grund für die Wahl Freiburgs als Kontrastbild zu Shanghai. Der zweite ist die Vorzeigerolle Freiburgs in Deutschland als „Umwelthauptstadt“ – dem Anschein nach. Da die Verfasserin die beiden Leitbilder „Moderne“ und „Nachhaltigkeit“, einander entgegensetzen und miteinander vergleichen möchte, schien ihr Freiburg ein geeignetes Beispiel zu sein, diese qualitative Frage, als Element eines möglichen „Vergleichs“, mit Shanghai zu erörtern.

## 1.2 Inhalt und Struktur der Arbeit

Um den Zusammenhang des historischen Wandlungsprozesses der städtebaulichen Moderne mit der technischen Entwicklung, Politik und den sozialen Problemen deutlich zu machen, behandelt das Kapitel 2 zuerst die Entstehung des städtebaulichen Leitbildes der Moderne, und vor allem, wie sich die Wahrnehmung der Avantgarde-Architekten niederschlug. Die CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) und das von der CIAM verfasste Manifest *Charta von Athen* legt den Grundstein dieses Leitbildes. Dessen Zeitraum beginnt Anfang des 20. Jahrhunderts, in dem sich gravierende wirtschaftliche und gesellschaftliche Umbrüche ereigneten. Beim IV. CIAM-Kongress 1933 in Athen wurde von den europäischen Avantgardisten der Moderne, vor allem durch Le Corbusier diktiert, die *Charta von Athen* ausgearbeitet.

Mit dem in diesem Manifest der Moderne festgelegten städtebaulichen Grundsatz „Funktionstrennung“ – also die scharfe Trennung von Arbeiten, Wohnen, Erholung und Verkehr – hat das Leitbild der Moderne vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 60er Jahre den Städtebau und die Stadtplanung intensiv geprägt. Die *Charta* war das Ergebnis interdisziplinärer Beratungen, in denen „insgesamt 43 Städte aus den industriellen Regionen der ganzen Welt analysiert“ wurden.<sup>4</sup> „Le Corbusiers Bestimmung des zeitgenössischen Städtebaus reflektiert am deutlichsten die Konsequenzen einer Transformation industrieller Produktion, ihre zunehmende gesellschaftliche Komplexität, das Verschwinden der Kleinproduzenten als einer dominierenden Schicht städtischen Bürgertums und damit die Veränderung staatlicher Tätigkeit. Mit der Notwendigkeit der Intervention zur Schaffung eines öffentlich finanzierten ‚ökonomischen Werkzeugs‘ wird Städtebau zum Gegenstand solcher Maßnahmen, die erst später als Infrastruktur-Politik benannt werden.“<sup>5</sup>

Nahezu alle städtebaulichen Möglichkeiten wurden bereits am Anfang der Diskussion kontrovers behandelt, ebenfalls wurden mögliche Problemfelder hellseherisch antizipiert.

Die Krise der Moderne seit den 1960er Jahren und die Genese des neuen Leitbildes „nachhaltige Stadtentwicklung“ als Reaktion auf diese Krise, werden im Kapitel 3 beschrieben. Ab den 1960er Jahren wurden die Folgen der städtischen Funktionstrennung massiv kritisiert. Dies wird vor allem von Autorinnen und Autoren wie Jane Jacobs, Kevin Lynch, Alexander Mitscherlich u.a. vertreten. Ihre Kritik bezieht sich besonders auf die neu entstandenen Wohnsiedlungen an den Stadträndern – langweilige Schlafstädte ohne Leben und ohne ausreichende Infrastruktur – sowie auf die Innenstädte, die durch den Verlust an Wohnraum und an kultureller Nutzung zunehmend verödeten, zudem immer stärker vom motorisierten Verkehr belastet wurden und die hier verbliebenen Einwohner krank machten. Es ist umstritten, ob die Stadtprobleme, die in den 1960er und -70er Jahren von Wissenschaftlern aus verschiedenen Disziplinen scharf kritisiert wurden, tatsächlich auf das Leitbild der Moderne zurückzuführen sind. Die Meinungsverschiedenheit der Gegner und Verteidiger der Moderne lässt sich mit einer von J. Habermas formulierten Frage klar darstellen: „Enthüllt sich in den Scheußlichkeiten das wahre Gesicht der Moderne – oder sind es Verfälschungen ihres wahren Geistes?“<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Vgl. Thilo Hilpert: Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe. Braunschweig 1978. S.116.

<sup>5</sup> Thilo Hilpert (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen“ Texte und Dokument. Braunschweig/Wiesbaden 1984. S. 59.

<sup>6</sup> Habermas: a.a.O. S. 60.

Zwischen den 1960er und den 1970er Jahren waren auf mehreren Ebenen Umbrüche festzustellen, die miteinander verflochten waren. Die wachsende Kritik an der konservativ-restaurativen Politik, an der ökonomisch determinierten gesellschaftlichen Entwicklung und an der kulturellen Erstarrung in einer „nivellierten Mittelstandsgesellschaft“ (H. Schelsky), fand ihre heftige Reaktion in der 1968er Rebellion und führte zu einem politischen Umbruch, durch den einige Weichen vorübergehend neu gestellt wurden. Das (west)deutsche „Nachkriegswirtschaftswunder“ hatte einen ersten Einbruch in den Jahren 1966/1967 und einen noch tieferen Einschnitt in der Ölkrise 1973 erfahren. Eine Phase der wirtschaftlichen Rezession setzte ein, die nun zu einem Hemmnis der bislang expansiven Stadtentwicklung werden sollte.

Mit der Veröffentlichung des Berichts „Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome 1972 begann eine Sensibilisierung in Sachen Umwelt. Mit der konjunkturellen Krise gerieten erstmals der Fordismus und der darauf basierende Wohlfahrtsstaat in eine tiefe Krise, die zu Überlegungen führte, die Krise von Grund auf zu überwinden. Die Idee einer ökologischen Stadt begann sich zu entwickeln, noch ohne Einfluss auf konkrete Konzepte, aber mit nachhaltiger Wirkung für die Stadtentwicklung. Das ist der Hintergrund für den Beginn des Diskurses über Nachhaltigkeit, der im Kapitel 4 ausführlich behandelt wird. Die Diskussionen und Auseinandersetzungen über Nachhaltigkeit, über eine nachhaltige Stadtentwicklung, die von den internationalen Konferenzen bis auf die kommunale Ebene seit Ende der 80er Jahre stattfanden, bilden den Hauptinhalt dieses Kapitels.

Wenn die Differenzen im Begriff der Moderne noch einmal bedacht werden, könnte man dann nicht (vereinfacht) eine Gleichung aufstellen? „Moderne“ ist „Umweltbewusstsein“ in Form passiver Rezeption von Naturschönheit, „Nachhaltigkeit“ dagegen ist „Umweltbewusstsein“ in Form aktiver Einwirkung innerhalb des Stoffwechselsystems Mensch/Natur? Dabei ist erkennbar, dass das städtebauliche Leitbild der Moderne und auch das Leitbild „nachhaltige Stadtentwicklung“ gleichzeitig existieren. Diese Arbeit befasst sich nicht mit der Gegenüberstellung „Moderne“ und „Postmoderne“, sondern das Gegensatzpaar ist das Leitbild der „Moderne“ und das einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“.

Die im Brundtland-Bericht von 1987 gegebene Definition „einer nachhaltigen Entwicklung“ lautet:

„Dauerhafte Entwicklung [Sustainable development] ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“<sup>7</sup>

Diese Formulierung ist bereits das Ergebnis einer langen Geschichte, sowohl von Diskursen und politischen Aktionen und Interventionen, als auch als Reaktion auf die „Krise der Moderne“. Diese wird im Kapitel 4 nachgezeichnet. Nachdem der Begriff verallgemeinert worden ist, trat sofort ein, was zu erwarten war: eine uferlose Schwammigkeit und damit verbunden eine Anwendung auf alle möglichen Wissens- und Politikfelder. Dieses Kapitel bemüht sich daher auch, den Kerngehalt des Begriffs zu retten und ihn auf das wichtige Feld zu beschränken, wo der Begriff bereits praktische Dimensionen annehmen konnte: Umwelt und Städtebau. Die Stadtgeschichte ist unter anderem auch eine Geschichte, die aufschreibt und erforscht, wie man die Kompetenz zur Naturbeherrschung erwirbt und kulturell für die Bedingungen der städtischen Entwicklung verdichtete. Seit der Industrialisierung, ja seit der modernen Epoche überhaupt wurden die Grenzen städtischer Existenz zunehmend ignoriert, die Toleranzgrenzen der Natur, die für die Menschen unentbehrlich ist, überschritten. Diese Grenzen sich bewusst zu machen ist eine Frage, deren Antwort das Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ suchen will.

---

<sup>7</sup> In der deutschen Fassung des Brundtland-Berichts wurde „Sustainable development“ in „dauerhafte Entwicklung“ übersetzt. Vgl. Volker Hauff (Hg.): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Stuttgart 1987. S. 46.

Wenn Nachhaltigkeit die Antwort ist auf die ökologische Krise generell sowie auf die Krise der modernen Stadt im Besonderen, dann heißt das: in Zukunft wird Shanghai auf vergleichbare Probleme stoßen, deren Lösungen dann ebenfalls in der „Nachhaltigkeit“ zu suchen sein würden. In dieser Formulierung verbirgt sich ein Problem – eine theoretische Vorentscheidung: Ausgegangen wird von einer evolutionstheoretischen Annahme, dass sich, mit welcher zeitlichen Verzögerung auch immer, gleichgerichtete Prozesse geschichtlich durchsetzen. Eine Fassung dieser Annahme ist das traditionelle marxistische Schema: Urgemeinschaft – Klassengesellschaften – Kommunismus mit Sozialismus als erster Stufe. Das Schema basiert auf einem dialektischen Dreischritt. Zuerst gibt es, so die These, das Gemeinschaftseigentum, dann seit der Antike die Entstehung und Durchsetzung von Privateigentum, schließlich als „letzte Stufe“ die Wiederherstellung von Gemeinschaftseigentum auf höherer Stufe. Folgt man dieser Theorie (sie ist für China und seine politisch-ideologische Verfassung wichtig.), dann stand und steht der Sozialismus vor der historischen Aufgabe, die noch bestehenden Privateigentumsverhältnisse zu „vergesellschaften“ und so gleichzeitig die bislang nicht gelösten Grundfragen (Bodenprivateigentum, kapitalistische Konkurrenz) nicht nur theoretisch aufzuheben. Es ist erkennbar, dass für die chinesische Politik aber offenbar mehrere Wege zu diesem Ziel hinführen sollen. Den einen hatte Mao eingeschlagen, den anderen Deng Xiaoping. Der eine Weg setzte auf die Emanzipation von politischen und ökonomischen Interessen als bürgerlich-kulturelle Grundkräften, um das kommunistische Ziel revolutionär erreichen zu wollen, der andere trennte „Politik“ und „Ökonomie“ im Vertrauen und auf die Überlegung, dass diese „Trennung“ letztlich, durch die Dynamisierung von ökonomischen Eigeninteressen politisch kontrolliert, denselben kulturellen, sozialistischen Effekt haben würde.

In diesem Zusammenhang soll kurz auf eine andere Fassung von Entwicklungstheorien hingewiesen werden, die von Robert Kurz: der Kapitalismus – so seine Theorie – ist Ausdruck der Moderne, die nur scheinbar höher entwickelten, der Phase des „industriellen Kapitalismus“ nachfolgenden Gesellschaftssysteme seit der Oktoberrevolution 1917 werden als „nachholende Moderne“, somit als Ausdruck der kapitalistischen Produktionsweise eingestuft.<sup>8</sup>

Auf China bezogen würde es, nach der ersten Fassung, heißen, dass sich diese Gesellschaftsformation in einer Rückwärtsbewegung vom Sozialismus zum Kapitalismus befände oder, nach der zweiten Fassung, die Fassade „Sozialismus“ zerbröckeln würde und durch eine nachgeholte Modernisierung China in Zeitverschiebung eine Gesellschaftsform erreichen würde, die der westlichen gleicht. Der Westen hätte es gegenwärtig<sup>9</sup> mit Problemen zu tun, die China aller Voraussicht nach noch vor sich hätte.

Aufgrund dieser mehr theoretischen Überlegungen schien es möglich und notwendig zu sein, eine Stadt als „Vergleichgröße“ aus dem deutschen Bereich auszuwählen, die auf den ersten Blick völlig von Shanghai verschieden ist. Natürlich wäre es sinnvoll gewesen, eine deutsche, intensiv-dynamische, technisch-ökonomische Metropolenagglomeration wie München, Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf oder Hamburg zu nehmen, Regionen ohne zentrale politische Hauptstadtfunktion. Doch ich habe Freiburg gewählt, weil diese eher mittelgroße Universitätsstadt im dynamischen Regionendreieck des Oberrheins als die deutsche „Ökostadt“ gilt. Die Stadt Freiburg als Beispiel für das Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung wird dann im Kapitel 4.4 untersucht. Diese Stadt in Süddeutschland mit

---

<sup>8</sup> Vgl. Robert Kurz: Der Kollaps der Modernisierung. Frankfurt am Main 1991. Kurz bezieht sich ausdrücklich auf die Konvergenztheorien, S. 39ff. Im Begriff der Industriegesellschaft, siehe Raymond Aron (Fn. 16), wird früh diese Entwicklung thematisiert.

<sup>9</sup> David Harvey ist zweifelsfrei davon überzeugt, „dass China den Weg der Neoliberalisierung und der erneuten Konstituierung kapitalistischer Klassenmacht beschreitet – auch wenn dieser Weg ein chinesisches Antlitz besitzt“. (S. 185.). Seine Hauptbelege sind aus dem Bereich der Immobilienspekulation Chinas (S. 163ff und S. 182ff) und Shanghais im Besonderen seit 1992 (S. 165.). David Harvey: Kleine Geschichte des Neoliberalismus. Zürich 2007.

217.547<sup>10</sup> Einwohnern ist flächenmäßig und einwohnermäßig mit Shanghai und seinen 20 Mio.<sup>11</sup> Einwohnern auf den ersten Blick selbstverständlich nicht zu vergleichen. Ihre Unvergleichbarkeit ist gerade der Anlass ihrer „Vergleichbarkeit“. Um es zu wiederholen: Es geht dabei nicht um die Frage nach Quantität, sondern um Qualität im Blick auf „Moderne“ und „Nachhaltigkeit“. Das heißt konkret: es wird nicht die eine Stadt mit der anderen verglichen, sondern die der aktuellen Stadtplanung beider Städte zugrunde liegenden Leitbilder. Freiburg, eine – nach der üblichen Meinung – vorbildlich ökologisch orientierte Stadt, ist als Beispiel für die Untersuchung des Wandels vom Leitbild der Moderne zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung gut geeignet. In Freiburg sind günstige Voraussetzungen für das Leitbild der Nachhaltigkeit vorhanden, und seine Umsetzung wurde zumindest in einigen Stadtteilen vorbildlich geleistet.

Die Konflikte und Widersprüche zwischen Leitbild und Realität lassen sich an diesem Beispiel ebenfalls gut erkennen. Die Probleme bei der Umsetzung des neuen Leitbildes werden in Kapitel 4.4.2 beschrieben und am Beispiel zweier Stadtteile Freiburgs – Rieselfeld (Kapitel 4.4.2.1) und Vauban (Kapitel 4.4.2.2) – ausführlich untersucht. In Kapitel 4.4.2.3 werden die Schwierigkeiten aufgezeigt, die auf internationaler Ebene beschlossene Agenda 21 auf lokaler Ebene umzusetzen. Ein Zwischenergebnis der Untersuchung ist, dass die Idee des ökologischen Stadtumbaus noch stark als technische Nachsorge verstanden wird, und die politische „Partizipation und Selbstverantwortung“ längst noch nicht konsequent umgesetzt worden ist.<sup>12</sup>

Das Problem der „(Un)vergleichbarkeit“ von Freiburg und Shanghai wird dann noch einmal im Kapitel 4.5 näher erörtert.

Nach der Untersuchung des Beispiels Freiburg im Rahmen des Leitbildes Nachhaltigkeit ist Kapitel 5 Shanghai, dem Schwerpunkt dieser Dissertation, gewidmet. In diesem Teil der Arbeit wird gefragt, inwieweit es sich, im Rahmen der Stadtplanung von Shanghai, um eine „nachgeholte Moderne“ handelt und welche Ideen bzw. Leitbilder der Stadtplanung zugrunde liegen. Zugleich wird diese Frage in den Komplex „Leitbild Nachhaltigkeit“ eingebettet. Im Detail stellen sich folgende Fragen:

- Was versteht man in Shanghai unter dem städtebaulichen Leitbild der Moderne?
- Erweist sich der Städtebau in Shanghai als „nachgeholte“ Moderne? Wenn ja, warum?
- Wie beeinflusst das „Leitbild der Moderne“ den heutigen Städtebau Shanghais?
- Wiederholt Shanghai die gleichen Fehler bei der Stadtentwicklung wie die entwickelten Industrieländer (in Hinsicht auf Ökologie, Sozialgesellschaft, Ökonomie)?
- Gibt es in Shanghai so etwas wie Stadtkritik? Wenn ja, von wem und mit welchen Akzenten?
- Wird das „Leitbild Nachhaltigkeit“ überhaupt zur Kenntnis genommen? Wenn ja, gibt es eine Auseinandersetzung zwischen Vertretern der städtebaulichen Moderne und Vertretern einer nachhaltigen Stadtentwicklung?

Dabei versucht die Verfasserin ihre Hauptthese herauszuarbeiten und mit neu erschlossenen Materialien zu begründen, wobei sie davon ausgeht, dass das, was für China insgesamt gilt, für Shanghai im Besonderen gezeigt werden kann. Erinnern wir uns: die deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte weist Entwicklungsstufen auf, die stichwortartig etwa lauten: „Die Stagnation oder Das Dilemma des industrialisierten Agrarstaates“; oder „Der imperiale Aufschwung und Der Weg zur wirtschaftlichen Großmacht“.<sup>13</sup> Für China,

---

<sup>10</sup> Statistik online vom Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung, Freiburg.

<http://fritz.freiburg.de/scripts/fritz/fritz-view.exe?aw=Gesamtstadt%20Bev.%20seit%201950>. 19. Aug. 2008.

<sup>11</sup> Über die Statistik der Bevölkerungszahl von Shanghai siehe Kap. 5.2.2.4

<sup>12</sup> Zu diesem Unterschied zwischen Technik und Politik vgl. die Ausführungen von Helmut Böhme: Thesen zur „europäischen Stadt“ aus historischer Sicht. S. 94-96. In: Dieter Hassenpflug (Hg.): Die Europäische Stadt. Mythos und Wirklichkeit. Münster 2000. S. 49-102.

<sup>13</sup> Vgl. die Kapitelüberschriften in Helmut Böhme: Prolegomena zu einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main 1969. China-Assoziationen lösen dort aus: „Der

insbesondere für Shanghai, heißen dann die zentralen Fragen: Welche Elemente, die für die kapitalistische Moderne typisch waren und sind und die eine „äquivalente“ Funktion für die historische Analyse haben, wurden für Shanghai gefunden? Die notwendige Herausbildung solcher Elemente ist in Kapitel 5.1.1 der Stadtgeschichte Shanghais vor der Gründung der VR China 1949 beschrieben und erläutert. Hier wird kurz zusammengefasst<sup>14</sup>:

Erstens: Dem Aufstieg von Shanghai lag der *Handel* zugrunde, der weitere Aufschwung ist sowohl im Handel und wie Finanzgeschäft (Außen- und Binnenhandel, Schifffahrt, Bankwesen) als auch in der Industrie (Textil, Nahrungsmittel, Lebensmittel, Tabak, Haushaltswaren, Papierproduktion, Gerberei, Kraftwerk und Schiffbau) begründet. Vor der Öffnung als Hafenstadt beruhte die Entwicklung von Shanghai bereits auf dem Handel, und ein halbes Jahrhundert nach der Öffnung war die Stadt als Handelszentrum weltberühmt. Danach entwickelte sich die *Industrie*, vor allem die Leichtindustrie.

Zweitens: Shanghai war die chinesische Stadt, die in ihrer Entwicklung am stärksten vom Westen geprägt wurde. Unter allen Städten in der neueren chinesischen Geschichte wirkte Shanghai am meisten verwestlicht und am modernsten. In den Augen vieler Chinesen war Shanghai *der* Westen. Vom Stadtbild und der Architektur über die Bildung und die Mode des Englischlernens bis hin zur Stadtverwaltung und -kultur stellte sich Shanghai als die westlichste und modernste Stadt Chinas dar. An der ersten Stadtplanung 1929/30 und der Stadtplanung 1945/46 lassen sich diese Einflüsse deutlich erkennen. Auswüchse, wie sie jedes Industrieland im Zuge des Industrialisierungs- und Modernisierungsprozesses erlebte, traten in Shanghai zu jener Zeit ebenfalls auf. Die Spekulationen auf dem Immobilienmarkt, die *Ausbeutung der Arbeiter in den Fabriken*, der schockierende Kontrast zwischen unglaublicher Armut und sagenhaftem Reichtum wirkten sich in jeder Hinsicht auf die Stadt aus.

Drittens: Shanghai ist die Stadt in China, die als erste den Modernisierungsprozess in Gang setzte und sich am umfangreichsten modernisiert hat. In Bezug auf die *Infrastruktur* hatte z.B. 1865 das erste Unternehmen für Gasversorgung Chinas seinen Sitz in Shanghai, 1882 das erste Kraftwerk, 1883 die erste Firma für Leitungswasser. Das *Telefon* und das Telegrafenamnt wurden nicht viel später als im Westen eingeführt. Die neue Maschinenproduktion ersetzte die alten handwerklichen Gewerbe und die alte Produktionsweise. Mit der Wirtschaftsstruktur änderte sich auch die Stadtgestalt, die Stadt wurde in Industrie- und Wohngebiete eingeteilt.

Viertens: Die Architektur und die Stadtentwicklung Shanghais spiegeln eine sehr spezifische *Mischung von chinesischer und westlicher Kultur* wider. Zu Beginn wurde die Öffnung durch die westlichen Großmächte erzwungen, während die spätere Tendenz sich als Fähigkeit zur Anpassung erwies, mit der die in Shanghai eingeführte westliche Wirtschaftsstruktur, die Lebensweise sowie der architektonische Stil in eine halbchinesisch-halbwestliche Form umgewandelt wurden. Architektonisch und städtebaulich war Shanghai die modernste Stadt (im westlichen Sinne) in China. Mitte der 1920er Jahre kamen die *europäischen Architekturstile der Moderne* nach Shanghai und die Bewunderung der westlichen Kultur kam in Mode.

Fünftens: Shanghai hat einerseits von der erzwungenen Öffnung als Hafenstadt in Hinsicht auf die Modernisierung und Stadtentwicklung profitiert. Andererseits ist die Demütigung Chinas und die Ungleichheit zwischen Ausländern und Chinesen, zwischen westlichen Großmächten und China, im *Kollektivgedächtnis* Chinas verwurzelt und ist auch dort haften geblieben. Die Stadt Shanghai, ihre Bevölkerung und ihre Administration waren gefühlsmäßig gespalten: einerseits erzeugten Unterdrückung und Verachtung der kolonial-imperialen Mächte des Westens ein Minderwertigkeitsgefühl und belasteten das chinesische kollektive Selbstbewusstsein. Andererseits war aber anzuerkennen, dass *westliche Technik*,

---

große Spurt oder Der importierte Fortschritt, Die Große Krise oder die Neufundierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ordnung“!

<sup>14</sup> In der Herausarbeitung der wichtigsten Elemente (kursiv) lehnt sich die Verfasserin an ihre ausführliche Zusammenfassung in 5.1.1. an.

*Technologie und Wissen* die Lebensqualität verbesserten und das Leben der Bewohner „schöner“ machen würde. Die Shanghai-Chinesen waren auch überzeugt, dass man der westlichen Zivilisation nicht ausweichen kann, von der Lebensweise über das Bildungssystem bis zur Stadtplanung.

Die moderne Stadtgeschichte Shanghais hängt mit einem historischen Faktum zusammen: dem Kolonialismus.<sup>15</sup> Das ist ein Faktor, durch den sich Shanghai, den Beginn der Industrialisierung und Modernisierung betreffend, historisch von den entwickelten Industrie- und Handelsmetropolen des Westens unterscheidet. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Shanghai keine typisch koloniale Stadt war wie Singapur und Batavia.<sup>16</sup> Denn Shanghai war nie ausschließlich von westlichen Großmächten besetzt. Die chinesische Herrschaft und die wirtschaftlichen Kräfte, zu denen die chinesischen Grundherren und kaiserlichen Beamten zählten, spielten schon immer auch eine prägende Rolle. Darüber hinaus teilten die verschiedenen Großmächte die Herrschaft über die Stadt untereinander, ohne dass eine von ihnen eine absolut dominierende Rolle spielte. Eine scharfe räumliche und ethnische Trennung existierte in Shanghai kaum.

Der halbkoloniale Charakter Shanghais trug im 19. Jahrhundert unbestreitbar bei zur Einführung der modernen städtebaulichen Ideen und Ansätze aus Europa und Amerika. Aber der Wandel der städtebaulichen Leitbilder Shanghais, vor allem im Zeitraum von den 1990er Jahren bis heute – Schwerpunkt dieser Dissertation –, ist unabhängig von dem sogenannten „scharf räumlichen wie ethnischen Dualismus“ oder „pluralen“, „multiethnischen“<sup>17</sup> Charakter der kolonialen Städte zu erklären, dem Shanghai nicht entsprach und entspricht.<sup>18</sup>

Die Mao-Ära (Kapital 5.1.2.1) ist eine besondere Phase sowohl der Stagnation der Moderne als auch einer nicht auf den ersten Blick erkennbaren Kontinuität der Moderne. Nach der erfolgreichen kommunistischen Revolution 1949 wurde für ca. 10 Jahre das sowjetische Modell das Vorbild für die Industrialisierungsprozesse und für Planungsvorhaben. Nach dem ideologischen Bruch mit der Sowjetunion stand China Ende der 50er Jahre vor der Aufgabe, eine eigene Form für diese Industrialisierungsprozesse zu finden. Zuerst zögerlich, dann aber deutlich kam in der Zeit des Großen Sprungs (1958-1960) und noch stärker während der Kulturrevolution (1966-1976) eine „Gegenmoderne“<sup>19</sup> zur Geltung. Die städtebauliche Entwicklung Shanghais in der Mao-Zeit ist – nach dem Muster der sowjetischen Industrialisierungspolitik – der extrem zentralisierten Planwirtschaft unterworfen. Ein wichtiges Merkmal für diese Zeit, im Blick auf die Stadtentwicklung, war das Zurückbleiben der Urbanisierung hinter der Industrialisierung. Das Leitbild des damaligen Städtebaus war der Aufbau der „Produktionsstadt“ mit verschiedenen Industrieschwerpunkten. Die Funktionen als Außenhandels- und Finanzzentrum traten weitgehend zurück. Jedoch ist der Einfluss des Leitbildes der Moderne auf die Stadtentwicklung nie ganz verschwunden. Zwar waren die sogenannten

---

<sup>15</sup> Zum Thema Kolonialismus siehe Jürgen Osterhammel: *Kolonialismus*. München 1997 und King, Anthony D.: *Colonial Cities: Global Pivots of Change*. In: Ross, Robert J./Telkamp, Gerard J. (Hg.): *Colonial Cities. Essays on Urbanism in a Colonial Context*. Dordrecht / Boston / Lancaster 1985. S. 7-32.

<sup>16</sup> Zu den ostasiatischen Kolonialstädten siehe Dieter Schott: *Zur Genese der Kolonialstadt in Südostasien*. In: *Dialog* (1998. 56). S.13-19.

<sup>17</sup> Vgl. Jürgen Osterhammel: a.a.O. S. 97.

<sup>18</sup> Heutzutage sind die Stadtviertel, die im 19. Jahrhundert von den westlichen Großmächten als Konzessionen übernommen worden waren, die besten und schönsten Viertel Shanghais. Dies lässt sich aber nicht aus dem dualen oder multipolaren Charakter der kolonialen Städte erklären, sondern durch soziale Segregationsprozesse der reichen und armen Schichten, wie sie in der Stadtentwicklung fast in jeder modernen Großstadt vorkamen. Die ehemaligen Konzessionsgebiete und auch die Altstadt Shanghais bilden das jetzige Stadtzentrum Shanghais, das wegen der günstigen Bedingungen und hohen Bodenpreise von wohlhabenden Leuten bewohnt war (vor 1949) und ist (seit den 1990er Jahren). Während des Zeitraums von 1949 bis zum Anfang der 1990er Jahre fand infolge des Sozialismus von Mao fast keine weitere Segregation statt.

<sup>19</sup> Der Politologe Richard Löwenthal sieht eine Tendenz eines „romantischen Rückfall“ nicht nur in der zeitgleichen Studentenbewegung, sondern auch in China. Wenn Moderne mit „Revisionismus“ identifiziert wird, entsteht das Phänomen „Gegenmoderne“. Vgl. S. 15-16. Die chinesische Fassung von Gegenmoderne wird exemplarisch in der Formel „Vier Erste“ ausgedrückt (Ebd. S. 583)

„kapitalistischen“ Planungsgedanken aus Europa und Amerika in der Zeit des „Klassenkampfes“ verpönt, aber die Funktionstrennung, die neuen Verkehrsschneisen für die Aufnahme der Automobile zugunsten der Industrialisierung, die Massenproduktion der Wohnungen und die Rationalisierung der Planungs- und Organisationsweise der Planungsinstitutionen sind auch im sowjetischen Vorbild zu finden. Minhang, die erste Satellitenstadt Shanghais, wurde während dieser Zeit gebaut. Die äußere Form der Moderne spiegelte sich technisch sowohl in Arbeitersiedlungen als auch im Aufbau von Satellitenstädten wider. Aber ihre Auswirkungen wurden durch die Hochzentralisierung und durch strenge Wirtschaftsplanungen in einem sehr begrenzten Rahmen gehalten, deshalb war die Wirtschaftsdynamik der Stadt Shanghai nicht mit den kapitalistischen Städten zu vergleichen. Dazu kam, dass Shanghai durch die Pflicht zur Abführung der lokalen Einkünfte nicht genügend finanzielle Mittel für den Städtebau zur Verfügung standen. Das Bevölkerungswachstum der Stadt wurde streng kontrolliert, die soziale Struktur blieb also stabil. Dank Maos strengem Stadt-Land-Dualsystem trat das für den Westen typische unaufhaltsame Wachstum der Großstädte in Shanghai nicht ein. Während dieser Periode wurde die Moderne ausgebremst. Stadt-Planung im Sinne einer Weiterentwicklung fand jahrelang nicht mehr statt, die Institutionen für Stadtplanung und Städtebau wurden abgeschafft. Der ideologische Vorwurf eines Revisionismus, zuerst (1958) gegen die KPdSU gerichtet, wurde so verallgemeinert, dass die westliche Moderne insgesamt als kapitalistisch angeprangert und abgelehnt wurde.

Dieses Experiment einer „Gegenmoderne“ scheiterte gründlich. Nach dem Tod Maos 1976 wurden die Weichen für Reformen gestellt (Kapitel 5.1.2.2). Sein Nachfolger Deng Xiaoping war der Ansicht, dass der größte Widerspruch des Landes zwischen den ständig zunehmenden Lebensbedürfnissen der Bevölkerung und den noch rückständigen gesellschaftlichen Produktionskräften bestehe. Die vordringliche Aufgabe des Landes sei deshalb – so Deng – diesen Widerspruch zu überwinden, damit das „Ziel des Sozialismus“ auf einem neuen dynamischen Weg erreicht würde, nämlich „die Befreiung der Produktionskräfte und ein allgemeiner Wohlstand des gesamten Volkes“.<sup>20</sup>

Deng Xiaoping hat die Abschottung Chinas und den Klassenkampf der Mao-Zeit durch seine „Reform- und Öffnungspolitik“ seit 1978 aufgehoben und das Land und die Wirtschaftsentwicklung dem Weltmarkt geöffnet. Marktwirtschaft, internationales Kapital und eine gemischte Eigentumsstruktur sollten in das sozialistische System integriert werden, ohne es politisch und ideologisch zu erschüttern, im Gegenteil, diese Konzentration auf die Wirtschaft sollte das politische und ideologische Monopol der KPCh stärken und absichern. Damit kamen die Strukturelemente der Moderne, die bis 1949 in Shanghai entstanden waren (Kapitel 5.1), erneut zum Tragen.

*Handel, Industrie, Infrastruktur und Kommunikation* sind die strukturbildenden Elemente der kapitalistischen Moderne. Kulturelle Widersprüche, die Mischung traditioneller und moderner Lebensformen, sind konstitutionell für die modernen Großstädte des 20. Jahrhunderts.<sup>21</sup> Im Fall von Shanghai kommt eine spezifische Mischung von chinesischer und westlicher Kultur hinzu. Ebenfalls modern ist der rasche internationale Austausch von Ideen und Konzeptionen sowie die Zusammenarbeit von Stadtplanern und Architekten in den großen Metropolen der Welt. Die von Europa und den USA ausgehende *Moderne* wird absorbiert und ihre Erfahrungen werden weltweit exportiert und übernommen. Ganz wesentlich für Shanghai ist die Herausbildung eines *Kollektivgedächtnisses*, welches die Muster der Moderne in der jeweiligen Raum-Zeit-Dimension erfassen und sich aneignen will. Die Geschichte der Konzessionszeit Shanghais bildet dabei die Basis der modernen und

---

<sup>20</sup> Diese These steht als eine der zentralen Thesen der „Deng Xiaoping-Theorien“ in allen politischen Lehrbüchern (von Mittelschulen/Gymnasien bis zu Hochschulen/Universitäten) in China, natürlich auch im Statut der KPCh.

<sup>21</sup> Vgl. den Überblick, Stadt und Raum in historischer Perspektive, besonders die „Chicago-Schule der Soziologie“. In: Martina Löw: a.a.O. S. 31-36.

westlichen Elemente in der Stadtentwicklung Shanghais. Die zum Trend gehörende Nostalgie hinsichtlich der Konzessionszeit verstärkt die aktuelle Vorliebe für die westliche Lebensweise mit dem entsprechenden Wohlstand.

Schließlich: *Technik, Technologie und Wissen* sind Schlüsselbegriffe der Moderne und Produktivkräfte, die für ihre konkreten Realisationsformen als unabdingbar angesehen werden; sie sind also jetzt in Shanghai vorhanden.

Isoliert man diese Elemente im historischen Diskurs und projiziert sie in eine synchrone Struktur, dann hat man die Gegenwart Shanghais im Blick (Kapitel 5.2 und 5.3). Diese Elemente sind im „Masterplan 1999-2010“ kombiniert, der um ein Stadtzentrum zehn Towns gruppiert. Beide durch Verkehrsinfrastrukturen verbundenen Räume bilden zusammen Groß-Shanghai. (Kapitel 5.3.1 und 5.3.2). Diese Planung hat verschiedene Folgen: Die Central-City entwickelt sich zum großen Teil zum CBD (Central Business District) mit „gehobenen“ teuren Wohnungen. (Kapitel 5.3.2.1). Die Umsetzung dieser Planung beanspruchte eine umfangreiche Stadterneuerung, bei der alte Wohnsiedlungen in der Innenstadt abgerissen wurden und der spekulative Immobilienmarkt boomt (Kapitel 5.3.2.3). Eine Auswirkung derartiger städtebaulicher Veränderungen war das Entstehen von zahlreichen neuen großen Wohnblocks am Stadtrand, die die Funktionen haben, die aus der Innenstadt (zwangsweise) umgesiedelte Bevölkerung unterzubringen (Kapitel 5.3.2.3). Wie eben erwähnt, sollten zugleich zehn sogenannte „New Cities“ oder „New Towns“ nach westlichen städtebaulichen und architektonischen Stilen gebaut werden. Ein Teil dieser Pläne, wie z.B. die „nordeuropäische Town“, die „englische Town“ und die „German Town“, wurde bereits umgesetzt (Kapitel 5.3.2.2). Die wichtigste und dringendste Aufgabe, die die Planungsvorstellungen von der „Central City“ und den „New Towns“ zusammenhalten sollte, ist die Verkehrsinfrastruktur (Kapitel 5.3.2.4). Vorbild für Shanghai sind Städte wie Tokio und New York. Deswegen sind im Plan umfangreiche Schienenwege für U-Bahnen und Hochbahnen vorgesehen. In der Realität aber haben Straßen für den Autoverkehr Vorrang. Die rasante Zunahme des Privatverkehrs als beherrschende Form der Mobilisierung hat wie eine „Naturkatastrophe“ die Planungen über den Haufen geworfen.

Die (negativen) Auswirkungen dieser Planungen von 1999/2000 und auch der aktuellen Stadtpolitik der Stadtregierung Shanghais zeichnen sich bereits deutlich mit hoher Entwicklungsgeschwindigkeit ab (Kapitel 5.3.3). Das von den neoliberalen Wirtschaftsprinzipien geprägte „Stadtmarketing“ beeinflusst zunehmend die Stadtpolitik, den Städtebau und die Umsetzung der aktuellen Stadtplanung (Kapitel 5.3.3.1). Auf der sozialen Ebene sind der drohende Verlust der Stadtidentität, die Segregation verschiedener Sozialschichten und die Abwesenheit von Mitspracherechten der Einwohner beim Städtebau kennzeichnend (Kapitel 5.3.3.2). Ebenfalls problematisch sind die ökologischen Folgen: zunehmender Energiebedarf, Umweltverschmutzung (Kapitel 5.3.3.3). Auf diese Probleme und negativen Auswirkungen im Bereich des Städtebaus wurde unterschiedlich reagiert. Kritische Ansichten sind in den Massenmedien, in den Fachzeitschriften und auch im Internet zu finden. Je nachdem, wo die Kritik geäußert wird, umfasst sie unterschiedliche Untertöne und in ihr spiegeln sich zugleich verschiedene Leitbilder wider (Kapitel 5.3.3.4).

Da die westlichen Großstädte schon vor Jahrzehnten in diese Krise geraten sind und ökologische („nachhaltige“) Überlegungen seit zwanzig Jahren zunehmend das Bewusstsein der Stadtbewohner mitbestimmen, stellt sich die Frage, ob Shanghai aus dieser Erfahrung lernen könnte. Die Frage war, kann denn nicht „Nachhaltigkeit“ als eine Form der Krisenlösung, als späte Erfahrung der westlichen Großstädte schon in das Vorstadium der stadtplanerischen Moderne hineinkopiert werden? Als Ergebnis dieser Arbeit kristallisierten sich Elemente für drei größere verschiedene Entwicklungspfade heraus:



- Der westliche Pfad<sup>22</sup>: Man reproduziert zuerst die Moderne, um später auf die leicht prognostizierbare Krise mit Nachhaltigkeit zu antworten. Der radikale Abriss von Altbausubstanz (in wenigen Jahren über 70%), die schnell nachfolgende Errichtung von Hochhäusern und die soziale Segregation sprechen für diesen Pfad – ergänzt um ökonomische Instrumente wie eine konsequente Privatisierung des Immobilienmarktes, der auf eine maximale Ausnutzung des Bodenertrags abzielt. In einem Satz: Ökologie wird vollständig ignoriert (Kapitel 5.3.3);
- Der autoritäre Pfad<sup>23</sup>: China, mit seiner Vorliebe für autoritäre Lösungen und seinen Glauben an Experten, hätte alle Möglichkeiten, eine „Öko-Diktatur“ zu errichten. Die autoritären Elemente des politischen Systems sowie die autoritären Entscheidungsstrukturen der Stadtplanung werden intensiv in der Arbeit behandelt (Kapitel 5.2 und 5.3.1). Gegen eine „Öko-Diktatur“ sprechen aber die Erfahrungen der Großen Proletarischen Kulturrevolution. Erneut müssten die individuellen Entscheidungen und Interessen bekämpft werden, die Wünsche nach eigenen Autos, nach schönen und großen Wohnungen, nach kleinbürgerlichem Wohlstand. Denn diese Wünsche wären Ausdruck eines „falschen Bewusstseins“, welches gewaltsam zurückgedrängt werden müsste. Eine Alternative hierzu wäre der ebenfalls geplante „materielle Anreiz“.<sup>24</sup> Für die Gegenwart, besonders für Shanghai, kann nachgewiesen werden, dass dieses Prinzip in veränderter Form weiter existiert. Man könnte behaupten: Nicht das Bewusstsein, sondern das Sein bestimmt das Handeln! Wer sich ökologisch verhält, bekommt finanzielle, selbst auch politische Vorteile. Im Vergleich zum vorher erwähnten westlichen Entwicklungspfad würde dieser auf autoritäre Planung setzen.
- Der dialektische Pfad<sup>25</sup>: Der Begriff „Nachhaltigkeit“ ist längst in den chinesischen Diskursen gebräuchlich, sowohl in denen der Wissenschaftler und Stadtplaner, als auch im Alltag der Bewohner (Kapitel 5.3.4). Mit ihm wird für die privilegierten Wohnungen in den New Towns geworben, beliebte Parolen (Kapitel 5.3.4.3) verkündigen die nachhaltige „Stadt im Grünen“. Die Frage ist also: wenn nicht mit Gewalt ein Umweltbewusstsein oktroyiert werden kann, wie könnten dann Lernprozesse der Individuen, der Stadtbewohner, initiiert werden? Gibt es in der chinesischen Kultur, in der Philosophie, die eine Harmonie von Natur und Mensch postuliert, nicht Traditionsbestände, die als gedankliche Ressourcen brauchbar sind und für dieses neue Bewusstsein operationalisiert werden könnten? Können aus der Praxis einer nachhaltigen Stadtentwicklung als Leitbild und politisches Handeln, beschrieben anhand Freiburgs, vor allem im Bereich der Bürgerbeteiligung, Hinweise auf einen möglichen alternativen Entwicklungspfad Shanghais entnommen werden?

Die Elemente dieser drei Entwicklungspfade sind in Shanghai parallel vorhanden. Es stellt sich somit das Problem der Ungleichzeitigkeit: Je nachdem, welche Zukunft man für wahrscheinlich hält bzw. anstrebt, ändert das die Bewertungen der Städtebauentwürfe und Masterplanungen.

---

<sup>22</sup> Raymond Aron: Die industrielle Gesellschaft: 18 Vorlesungen. Frankfurt am Main 1964. Diese Vorlesungen des berühmten französischen Politologen gingen von einer Konvergenz der kapitalistischen und der kommunistischen Systeme aus, soweit es technische Fragen betrifft, zu denen der Städtebau gehört.

<sup>23</sup> Rudolf Bahro: Logik der Rettung: wer kann die Apokalypse aufhalten? Ein Versuch über die Grundlagen ökologischer Politik. Stuttgart 1987. Dieses Buch eines DDR-Dissidenten antizipiert nach seiner zwangsweisen Übersiedlung in das westliche Deutschland die Utopie einer Öko-Diktatur.

<sup>24</sup> Mit diesem Prinzip wurde in den sozialistischen Gesellschaften seit der Oktoberrevolution gearbeitet.

<sup>25</sup> Hans Heinz Holz: Widerspruch in China. München 1970. Als Nicht-Philosophin begriff die Verfasserin die Dialektik, wie sie Holz, im Abschnitt die Lehre vom Widerspruch S. 72ff. an Hegel entwickelt. Dass er die Gedankenform der Klassischen Deutschen Philosophie mit Mao Zedong zu verbinden versucht, ist von mir nicht zu bewerten, obwohl die Schlussfolgerung nahe liegt, dass chinesischem Denken das dialektische nicht fremd ist.

Was heißt jeweils ungleichzeitig? Würde sich der „westliche Pfad“ als dominanter Pfad entwickeln, wären alle Elemente autoritärer Politik überflüssig; würde sich der „autoritäre Pfad“ als dominanter Pfad entwickeln, wären alle Elemente von Freiheit und Demokratie überflüssig; würde sich der „dialektische Pfad“ als dominanter Pfad entwickeln, wären alle Elemente, die nur einer Struktur zuzurechnen wären, nicht lebensfähig. Mischverhältnisse wären dann die Regel. Shanghai ist ein Fall für die Zukunftsfähigkeit der Mischverhältnisse, Hongkong ein anderer. Offen bleibt, in wieweit diese auf das ganze Land China übertragen werden können.

Erst ein künftiger Historiker wird beurteilen können, warum sich welche „Systemlogik“<sup>26</sup> durchgesetzt hat. Die heutige Existenz der jeweiligen Pfade würde einem im Nachhinein so vorkommen, als ob diejenigen, die sich nicht entwickelten, immer schon ungleichzeitig gewesen wären.

Zusammenfassend kann in Bezug auf die Entwicklungspfade gesagt werden, dass in dieser Arbeit nicht der Schluss gezogen wird, Shanghai durchlaufe das gleiche städtebauliche Leitbild der Moderne wie Europa. Sondern: Die wirtschaftlichen, politischen, gesellschaftlichen und historischen Prämissen führen in Shanghai unausweichlich dazu, das städtebauliche Leitbild der Moderne zu übernehmen, um die Stadt unter den gegenwärtigen Bedingungen funktionsfähig zu gestalten. Dieses technische Leitbild der Moderne ist momentan dominierend, steht aber in deutlichem Gegensatz zum Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Zugleich ist auch ein Wandlungsprozess erkennbar. Sollte dieser Wandlungsprozess sich im Blick auf das Leitbild Nachhaltigkeit in Shanghai und China durchsetzen, dann würde der Prozess wohl nach europäischem Muster, aber chinaspezifisch so funktionieren: Dysfunktion (Krise) – Kritik – allmähliche Durchsetzung eines neuen Leitbildes. Die letzteren beiden Schritte sind in Shanghai noch wenig vorangekommen, obwohl Ansätze bereits erkennbar sind. Doch die Entwicklung und Wandlung der jeweiligen Leitbilder lässt sich von der europäischen Vorlage her gesehen leichter verstehen und erklären.

Allerdings stellte sich bei den Untersuchungen für diese Arbeit heraus, dass das Thema „städtebauliche Leitbilder“ gegenwärtig kein Thema fachlicher Diskurse im Bereich des Städtebaus, der Stadtplanung und der Stadtentwicklung in Shanghai ist. „Leitbilder“ existieren, auch wenn über die Vokabel „Leitbild“ weder schriftlich noch mündlich in China diskutiert wird. Sie existieren, ohne dass sie bewusst benannt werden. Dass Shanghai sich an der wettbewerbsfähigen Global-City und zwar im Sinne einer nationalen Herausforderung orientiert, ist ganz offensichtlich ein Leitbild der Stadtregierung Shanghais und der dazugehörigen Institutionen einschließlich des Stadtplanungsamtes der Stadt.

Das Thema „Nachhaltigkeit“ ist Ende der 1990er Jahre in Shanghai zu einer Mode geworden, weil es für alle „neu“ war. Die Shanghai-Chinesen sind bekannt dafür, den neuesten Trends zu folgen. Das Stichwort „nachhaltige Entwicklung“ füllte ab dieser Zeit die Zeitungen und Fachzeitschriften. Diese Mode hat ein bis zwei Jahre gedauert, bis das Interesse und die Neugier der Presse und der Gesellschaft schnell nachließen (Kapitel 5.3.4.1 und 5.3.4.2). Seit Anfang 2003 sind die Aufrufe zu einer nachhaltigen (Stadt-)Entwicklung wieder lauter geworden, denn die Partei- und Staatsführung aus Beijing akzentuiert und richtet mit allem politischen Nachdruck den Leitkurs für das ganze Land auf eine „sparende“, „harmonische“ und ökologisch verträgliche Gesellschaft. Auf der technischen Ebene sind die Diskussionen lebhaft und das Bemühen darum, wie Nachhaltigkeit machbar ist, wird immer aktiver diskutiert. Energiesparende und umweltschonende Bautechniken, Technologien sowie Baumaterialien aus dem Westen wurden in einzelnen Bauten und Projekten bereits verwendet.

Wie die Stadtregierung und die Stadtplaner Nachhaltigkeit verstehen und wie sie damit umgehen, wird in Kapitel 5.3.4 an verschiedenen Beispielen, Verlautbarungen sowie

---

<sup>26</sup> Diesen Begriff benutzt die Verfasserin im Sinne Habermas'. Etwa: Die Probleme der Stadtplanung sind nicht in erster Linie Probleme der Gestaltung, sondern Probleme der versagenden Steuerung, Probleme der Eindämmung und Bewältigung von anonymen Systemimperativen, die in städtischen Lebenswelten eingreifen und deren urbane Substanz aufzuzehren drohen. Habermas a. a. O. S. 70. auch S. 74ff.

praktizierten Projekten erörtert. Die Analyse von Gesprächen mit Vertretern der Kader, Stadtplaner und Professoren (Kapitel 5.3.4.2) und die Untersuchung in einigen konkreten städtebaulichen Projekten in Shanghai (Kapitel 5.3.2.2 und 5.3.4.3) führen zum Ergebnis, dass die Politik und die Maßnahmen hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtentwicklung oder „Öko-Stadt“ noch weitgehend in den Dienst eines ökonomischen Wachstums, einer kommerziellen Zweckmäßigkeit und der entsprechenden (lokalen) Parteipropaganda umfunktioniert werden. Man hört die Befehle der Zentrale, befolgt sie aber nicht.

Die Stadtentwicklung Shanghais erwies und erweist sich immer als ausgesprochen anpassungsfähig: Schon das Aufgreifen des städtebaulichen Leitbildes der Moderne ergab sich aus diesem Anpassungsprozess. Nur so konnte der Steuerungsmechanismus des Marktes und der Verwaltung funktionieren, obwohl der Markt in China ein von der Autorität der KPCh gelenkter bzw. reglementierter Markt ist. Dieser Widerspruch wird abschließend kurz präzisiert, nicht zuletzt, weil die Undeutlichkeit von Leitbildern daher rührt, dass die gesellschaftliche und ökonomische Realität, auf die sich das Leitbild eigentlich beziehen müsste, in sich widersprüchlich ist.

Wichtige Elemente für Widersprüche sind empirisch nachweisbar: so die wohlgedachte Mischung von verschiedenartigen Systemelementen. Exemplarisch dafür war der Ausgangspunkt der Deng-Ära. Die Einrichtung von Wirtschaftssozialzonen, welche eine andere ökonomische Logik haben, sollte für Restchina – von der KPCh reflektiert vorgestellt – als Labor der künftigen Moderne gelten.

Heute können weitere Mischstrukturen benannt werden. Bei aller Immobilien-Spekulation gehört der Boden weiterhin dem Staat, einzig langfristige Pachtverträge sind vorgesehen. Sie können aber jederzeit aufgehoben werden. Die vom Staat in diesem Fall ausgezahlten Entschädigungssummen sind gering und haben eher symbolischen Wert. Bei den Aktiengesellschaften werden zwar Anteile von Privateigentumstiteln ermöglicht, aber die Aktienmehrheit bleibt staatlich. Die Stadtpolitik orientiert sich an den Prinzipien von „Stadtmanagement“ und „Stadtmarketing“, nach denen die städtebaulichen und stadtplanerischen Tätigkeiten ökonomisiert und nach der Organisationsweise einer Firma instrumentalisiert werden: Eine Stadt soll wie eine Firma betrieben werden. Die Stadtregierung besitzt eine starke Autorität und steuert den Städtebau und die Stadtplanung. Das Mischverhältnis besteht darin, dass die Stadt wie eine profitable Firma im Sinne eines Privateigentums behandelt wird und andererseits der Eigentümer aber selbst das Gemeinwesen ist. Anders ausgedrückt: Gemeineigentum simuliert eine Marktstruktur, deren Elemente nach dem Modus von Privateigentum funktionieren sollen.<sup>27</sup>

Ein westlicher Beobachter dieses Vorgangs hat diese Mischung im Kopf, wenn er sie als Antinomie erkennt: „[...] man hielt es für undenkbar, dass eine Marktwirtschaft ohne Demokratie funktionieren könne. Demokratie und Marktwirtschaft seien wie siamesische Zwillinge, untrennbar miteinander verbunden, glaubte man hierzulande. Womöglich aber passen der Kapitalismus und ein autoritärer Staat sogar besser zusammen, als dem Westen lieb sein kann. Auch in der Welt der Wirtschaft gibt es schließlich keine Mehrheitsentscheidung; geführt wird von oben nach unten. Nicht von den Angestellten und Arbeitern, sondern vom Vorstand geht alle Macht aus. [...] Auch der Nachfolger an der Spitze eines Unternehmens wird zuweilen eher nach Regeln der feudalen Erbfolge bestimmt.“<sup>28</sup> Soviel zu den aktuellen Widersprüchen der Moderne in Shanghai und China, die in Kapitel 6 nochmals resümiert und kritisch erörtert werden.

---

<sup>27</sup> Sohn-Rethel hat in seiner Arbeit den *ganz umgekehrten* Vorgang im Blick: Wie entsteht im vom Privateigentum dominierten Kapitalismus aus technischen Zwängen von Vergesellschaftung eine neue Qualität, nämlich Gemeineigentumsstrukturen im Kapitalismus. Vgl. Alfred Sohn-Rethel: Die ökonomische Doppelnatur des Spätkapitalismus. Darmstadt/Neuwied 1972.

<sup>28</sup> Gabor Steingart: Weltkrieg um Wohlstand. Wie Macht und Reichtum neu verteilt werden. München 2006. S. 131-132.

### 1.3 Überlegungen zur Position der Verfasserin

Ein Vorteil Shanghais gegenüber Freiburg, genauer gesagt, ein evolutionäres Plus des chinesischen Beispiels fiel der Verfasserin erst spät auf. Die europäische Moderne scheint ihren Entwicklungsgang zu verlangsamen, gerade weil die mit „Nachhaltigkeit“ verbundenen Problemlösungsversuche bislang nur partiell greifen. Hingegen eilt China mit Siebenmeilenstiefeln der Postmoderne entgegen. In einem faszinierenden Bildband aus dem Jahr 2006 *A Changing Shanghai*<sup>29</sup> (百变上海) werden Straßen, Häuser, Brücken etc. miteinander verglichen. Aufgenommen wurden diese Objekte zum einen um 1985-1995 und zum anderen um das Jahr 2004. Alles hatte sich in diesem kurzen Zeitraum radikal verändert und man kann sich des Gefühls nicht erwehren, dass der nächste Fotoband von 2015 erneut ein völlig verändertes Bild zeigen wird. Interessant ist, wie spät mir dieser Unterschied auffiel, weil ich schon (zu) lange in Deutschland gelebt habe und mir die Verlangsamung der Moderne schon als ein normaler Vorgang erschien.

Aber: Dass die Verfasserin diese Arbeit in Deutschland geschrieben hat, hat folgende Vorteile. Erstens steht ein breites Spektrum von Literatur über die europäische moderne Stadt- und Stadtbaugeschichte für diese Untersuchung in Deutschland zur Verfügung. Zweitens bekommt die Untersuchung des deutschen Beispiels Freiburg die notwendige Authentizität, weil Materialien und Quellen, besonders Interviews vor Ort benutzt werden konnten, die außerhalb Deutschlands unerreichbar gewesen wären. Drittens hat die geographische Distanz zu China, zu Shanghai, immer wieder nüchterne und neue Wahrnehmungen und Betrachtungsperspektiven hervorgebracht. Die Aufenthaltserfahrungen in Europa sind schleichend in den Verarbeitungsprozess dieser Arbeit eingeflossen. Viertens: Angesichts der zensierten Informationen in China ist der Zugang zu kritischen Analysen und Einsichten über China sowohl in Chinesisch als auch in Deutsch sowie Englisch hier einfacher und freier. Dies begünstigte die Untersuchung und ihre historisch untermauerte Thesenbildung.

Unvermeidbar aber war, dass durch diese Situation der Verfasserin die Gefahr eines Eurozentrismus schwer zu umgehen war. Man stelle sich die umgekehrte Beobachterposition vor: Eine deutsche Wissenschaftlerin, die in China lebt und einen Vergleich dieser Art vornimmt. Gerade, weil man die „fremde“ nicht unter dem kolonialistischen Blick der eigenen Kultur subsumieren will, neigt man eher zur Kritik an der eigenen Kultur und zur „Lobpreisung“ der fremden. Bei einer solchen fiktiven Wissenschaftlerin käme also Shanghai besser, Freiburg wohl „schlechter“ weg!

Ein weiteres Problem entsteht noch dadurch, dass in China selbst neuerdings viele Entwicklungen des Westens zum Vorbild genommen werden, die dagegen im Westen selbst zunehmend kritisch eingeschätzt werden.

Auf welche Seite soll sich die Verfasserin schlagen? Mit der Übernahme der westlichen Perspektive käme eine neue, aber nicht weniger problematische Eurozentrik zum Tragen.

### 1.4 Quellen und Forschungsstand

Die Kapitel 4 und 5 mit den zwei Beispielen Freiburg und Shanghai enthalten den eigentlichen Forschungsteil, der in großem Maße auf eigener Recherche beruht. Es wurden außer sekundärer Literatur folgende Quellen herangezogen: Material, zum Teil interne Unterlagen aus den betreffenden Behörden (Stadtplanungsamt, Lokale-Agenda-Büro etc.), Artikel aus lokalen Zeitungen, Gespräche mit Beamten, Experten und Professoren und Artikel bzw. Informationen aus dem Internet. Für das Beispiel Shanghai wurden vorwiegend Literatur und Quellen in Chinesisch verwendet. Zur Literatur gehören weiter die akademischen Zeitschriften und Monographien aus den Bereichen Geschichte, Architektur, Soziologie und Ökonomie.

---

<sup>29</sup> Xu Xixian/Xu Jianrong: Baibian Shanghai (百变上海 A Changing Shanghai). Shanghai 2006.

Es muss dabei darauf hingewiesen werden, dass das Internet für die Quellen und Materialien über Shanghai eine besondere Bedeutung hat. Die geographische Entfernung ist der erste Grund. Dafür steht der Recherche die Nationallizenz der DFG von „China Academic Journals“ (CAJ) zur Verfügung. Durch das Internet ist eine Volltext-Datenbank mit Zugriff auf Volltexte im PDF-Format chinesischer wissenschaftlicher Zeitschriften der Jahre 1994ff für die Verfasserin ein wichtiger Zugang zu den Materialien über Shanghai und China gewesen. Der zweite Grund ist, dass viele amtliche Dokumente im Blick auf aktuelle Beschlüsse, Leitlinien und Stadtpläne der Zentralregierung KPCh und der Shanghairegierung im Internet veröffentlicht sind. Dafür ist das Internet notwendig, um die veröffentlichten Dokumente heranzuziehen. Darüber hinaus stellen die chinesischen Zeitungen, wie die deutschen, oft elektronische Versionen im Internet zur Verfügung, ohne dass man sie vor Ort lesen muss. Der zweite Grund liegt an den Besonderheiten des Internets in China. Nirgendwo sind die Intellektuellen und jungen Menschen so angewiesen auf das besondere Medium Internet wie in China, um sich vielfältiger und umfangreicher zu informieren. Was in den konventionellen Medien in Europa und Amerika täglich offen behandelt wird, kann in China eigentlich nur im Internet seinen Platz finden. Die konventionellen Medien wie Zeitungen, Zeitschriften und Fernsehen spielen in China – aus bekannten Gründen – immer noch die Rolle eines Propagandawerkzeuges und werden zugleich streng zensiert. Das Internet wird in China ebenfalls zensiert, dennoch hat der Freiheit- und Offenheitsgrad des Internets als Medium in China ein anderes Niveau als die anderen Medien.

Der Forschungsstand für die verschiedenen Kapitel und Teile der Arbeit stellt sich sehr heterogen dar.

Erstens: Eine Gegenüberstellung einer deutschen Stadt wie Freiburg und einer chinesischen wie Shanghai existiert nicht.

Zweitens: Die allgemeine Geschichte der Stadt Shanghai ist intensiv erforscht. Die fünfzehnbändige „Shanghai Tongshi (Geschichte Shanghai)“,<sup>30</sup> die 1999 vom Institut für Geschichte der Akademie für Sozialwissenschaft Shanghais herausgegeben worden ist, beinhaltet einen Teil über die Stadtgeschichte ab 1843.<sup>31</sup> Die Vertiefung der Stadtgeschichte Shanghais in der neueren Zeit ab 1843 findet man in „Jindai Shanghai chengshi yanjiu (Stadtforschung von Shanghai in der neueren Zeit)“.<sup>32</sup>

Für den Zeitraum 1840-1949 gibt es zahlreiche englische und amerikanische Monographien, die nicht berücksichtigt werden konnten. Der Hauptgrund dafür ist jedoch, dass die historische Betrachtung der Stadtentwicklung Shanghais vor 1949 nur eine Vorgeschichte bestimmter Entwicklungslinien sein sollte, die zu der heutigen Planungspraxis und -diskussion hinführte.

Die Darstellung der städtebaulichen Geschichte Shanghais, die mit dem Thema dieser Arbeit eng verknüpft ist, ist jedoch aus der Sicht des Historikers ergänzungsbedürftig. Das vom Stadtplanungsamt Shanghai herausgegebene Buch „Stadtplanungsgeschichte Shanghais“<sup>33</sup> ist keine historische Monographie, sondern eher ein Jahrbuch, in dem die städtebaulichen und stadtplanerischen Daten, Zeichnungen, Personennamen und Zahlen im 20. Jahrhundert aufgezählt sind. Es besteht ein Mangel an Geschichtsforschung über den Städtebau und die Stadtplanung von Shanghai. Die Architekturgeschichte Shanghais in der frühen Konzessionszeit (1850er -1930er Jahre) ist von Architekten relativ gut erforscht. Das liegt daran, dass aus der Mischung in jener Zeit eine eigenartige Architektur entstanden war.

---

<sup>30</sup> Vgl. Xiong Yuzhi (Hg.): Shanghai Tongshi (Geschichte Shanghai). Shanghai 1999.

<sup>31</sup> Nach der Periodisierung der chinesischen Geschichtsschreibung beginnt die neuere Geschichte Chinas mit dem ersten Opiumkrieg 1840. Eine der mit der Niederlage des Opiumkriegs einhergehenden Folgen war die erzwungene Öffnung der fünf Hafenstädte. Die Öffnung Shanghais als Hafenstadt begann 1843. Deswegen ist 1843 nach der durchgängigen Periodisierung der Beginn der neueren Geschichte Shanghai.

<sup>32</sup> Vgl. Zhang Zhongli (Hg.): Jindai Shanghai chengshi yanjiu (Stadtforschung von Shanghai in der neueren Zeit). Shanghai 1990.

<sup>33</sup> Sun Ping (Hg.): Shanghai chengshi guihua zhi (Geschichte der Stadtplanung von Shanghai). Shanghai 1999.

Das Buch “Shanghai bainian jianzhu shi (The history of Shanghai Architecture 1840-1949)”<sup>34</sup> von Wu Jiang ist ein gutes Beispiel dafür.

Drittens: Aktuelle (stadtpolitische, zum Teil stadtsoziologische) Untersuchungen über Shanghai gibt es nur begrenzt, während solche allgemeinen Gesichtspunkte in Deutschland häufig diskutiert werden (Vergleiche das Literaturverzeichnis).

Viertens: Der Forschungsstand für Freiburg ist mir durchaus vertraut. Auch hier hat die Arbeit einen Zugewinn darin, dass viele zum Teil kurzlebige Zeitungen der Alternativszene ebenso berücksichtigt wurden wie die vielfältigen Gespräche sowohl mit Personen aus der Stadtpolitik, aus dem Stadtplanungsbereich sowie aus den Bürgerinitiativen.

Fünftens: Für die Abschnitte über die städtebauliche Moderne sowie über Nachhaltigkeit gilt das bisher Gesagte zum Forschungsstand nicht. Beide Themen sind derartig umfangreich, dass sich diese Arbeit auf wenige wichtige Standardwerke konzentriert. Im Kapitel 2 und 3 ist die Diskussion über Moderne wesentlich auf die der Architektur bzw. des Städtebaus fokussiert.

Im Kapitel 4 über Nachhaltigkeit war die Dokumentation der offiziellen Dokumente wichtiger als der Nachvollzug der theoretischen Reflektion. (Was nicht ausschließt, dass z.B. zwei exemplarischen Theoriepositionen vorgestellt werden. Siehe Kapitel 4.3.3)

### **1.5 Einige Anmerkungen zu Übersetzungsproblemen in die deutsche Sprache und zur Schreibweise chinesischer Eigennamen**

In dieser Arbeit wird Literatur und Quellenmaterial in chinesischer Sprache verwendet. Wenn es keine deutsche Übersetzung gab, wurde das Material von der Verfasserin selbst ins Deutsche übersetzt. Dazu sind einige Anmerkungen zu Übersetzungsproblemen und der Schreibweise chinesischer Eigennamen notwendig.

Da viele in der Arbeit zitierte chinesische Zeitschriften und Zeitungen für anderssprachige Leser unbekannt sind und ihre chinesischen Namen keine genormte deutsche Übersetzung haben, reichen allein die durch die Verfasserin wörtlich ins Deutsche übersetzten Namen nicht aus, denn normalerweise hat ein Wort oft mehrere Übersetzungsmöglichkeiten. Deswegen werden neben den deutschen Übersetzungen noch die entsprechenden in lateinischen Buchstaben geschriebenen chinesischen Lautzeichen (Hanyu Pinyin) der originalen chinesischen Namen in Klammer angegeben, was den Lesern beim Zurückverfolgen auf die Originale helfen kann. Die Namen der chinesischen Autoren werden nach chinesischer Gewohnheit in der Reihenfolge Nachname/Vorname angegeben.

Dieses Prinzip mit chinesischen Lautzeichen in Klammern gilt ebenso für einige wichtige chinesische Begriffe und Zitate wie z.B. Provinz (Sheng), die regierungsunmittelbaren Städte (Zhixia Shi), Kreise (Xian), oder die Zitate des Oberbürgermeisters von Shanghai in den 1920er Jahren. (Siehe Kapitel 5.1.1.2) Bei schwierigen Fällen, die besonders leicht zu Missverständnissen führen können, werden chinesische Schriftzeichen gleichzeitig angegeben, so sind z.B. die Paragraphen über Bodenpolitik in der „Verfassung der VR China“ vom 4. Dezember 1982 mit dem originalen chinesischen Text in Schriftzeichen versehen. (Siehe Kapitel 5.2.1.5)

In der Angabe der chinesischen Literatur und Quellen sind fast alle Namen und Titel der Artikel direkt vom Chinesischen ins Deutsche übersetzt worden. Wenn die originalen chinesischen Texte und Namen bereits entsprechende englische Übersetzungen oder englische Titel bzw. Inhaltsangaben beinhalten, wurde vorgezogen, diese englischen Übersetzungen anzugeben, z.B. der Name „Ministry of Construction P. R. China“ und der Titel des von ihm verfassten „Standard for Basic Terminology of Urban Planning GB/T 50280—98“. Die Texte aus „Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai“ sind ebenfalls in Englisch zitiert, denn die Texte sind in zwei Sprachen, Chinesisch und Englisch, verfasst. (Siehe Kapitel 5.3)

---

<sup>34</sup> Wu Jiang: Shanghai bainian jianzhu shi (The history of Shanghai Architecture 1840-1949). Shanghai 1999.

## 2. Entstehung der Moderne

Im folgenden Kapitel wird auf die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte des „städtebaulichen Leitbildes der Moderne“ eingegangen. Der Zeitraum erstreckt sich vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs.

### 2.1 Definition und Abgrenzung: „Städtebauliche Leitbilder“, „Städtebauliche Moderne“

Für diese Arbeit sind zwei zentrale Begriffe zu definieren: „Städtebauliche Leitbilder“ und „Städtebauliche Moderne“. Anschließend wird der Diskurs über die „Moderne“, „Postmoderne“ und „Zweite Moderne“ von dem über die „städtebaulichen Leitbildern der Moderne“ und „Nachhaltigkeit“ abgegrenzt.

#### 2.1.1 Städtebauliche Leitbilder

Im Städtebau löste der Begriff „Leitbild“ im Laufe des 19. Jahrhunderts den Begriff „Ideale Stadt“ ab. In die raumplanerische Terminologie wird er allerdings erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eingeführt. Zu dieser Zeit finden Leitbilder als realisierbare und zugleich ideale Zielvorstellungen zunächst in der Raumordnung und bald darauf auch im Städtebau eine intensive Verwendung. Jetzt werden verschiedene Formulierungen wie „städtebauliche Leitbilder“, „Leitbilder im Städtebau“, „Leitbilder der Stadtentwicklung“ oder „Leitbilder für Städtebau und Stadtentwicklung“ abgeleitet. In dieser Arbeit markieren diese verschiedenen Formulierungen keinen inhaltlichen Unterschied. Sie alle beziehen sich auf Leitbilder, die in den Bereichen Raumordnung, Städtebau, Stadtplanung und Stadtentwicklung über Leitvorstellungen und Orientierungsfunktionen verfügen.

Diese städtebaulichen Leitbilder und ihre Bezugspunkte auf deutsche und europäische Städte werden in der Veröffentlichung „Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa“ ausführlich thematisiert und diskutiert.<sup>35</sup> In dieser Veröffentlichung wird jedoch keine eindeutige Definition für den Begriff „Leitbild“ gegeben. Denn „städtebauliche Leitbilder haben heute ihre scharfen Konturen verloren. Das Spektrum dessen, was unter ‚Leitbild‘ 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.“<sup>36</sup>

Trotz der vagen Konturen des Begriffes wird in dieser Arbeit eine eingrenzende Definition verwendet, wie sie in „Leitbilder der Stadtentwicklung – Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil“<sup>37</sup> gegeben wird. Unter „städtebaulichen Leitbildern“ werden hier subjektive oder kollektive Sichtweisen und Vorstellungen verstanden, die in den Planungs- und Gestaltungsprozess der baulich-räumlichen Umwelt eingebracht werden.<sup>38</sup> Sie sind nicht nur architektonische oder städtebauliche „Bilder“, sondern auch gesellschaftliche, die Werthaltungen, Entwicklungen in Wirtschaft, Gesellschaft und Politik mit einschließen.<sup>39</sup> Nach Werner Durth sind städtebauliche Leitbilder auf „Lebensentwürfe und soziale Ordnungsvorstellungen“ bezogen.<sup>40</sup> Und nach Helmut Böhme weisen städtebauliche Leitbilder am deutlichsten auf den „ideologischen Charakter“ der Lehre des wissenschaftlichen Städtebaus hin. Der wissenschaftliche Städtebau erweist sich als „fester

<sup>35</sup> Heidede Becker/Johann Jessen/Robert Sander: Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart 1999.

<sup>36</sup> Ebd. S. 13.

<sup>37</sup> Vgl. Bernhard Schäfers/Gabriele Köhler: Leitbilder der Stadtentwicklung. Pfaffenweiler 1989.

<sup>38</sup> Ebd. S. 1.

<sup>39</sup> Ebd. S. 2.

<sup>40</sup> Durth/Gutschow: Träume in Trümmern. a.a.O. S. 161.

Bestandteil der kapitalgeprägten, technik- und wachstumsorientierten Industriegesellschaft; er ist ein Träger ihrer Normen, Werte und Ideologie.“<sup>41</sup>

Es gab zwar zu verschiedenen Zeiten jeweils aktuelle städtebauliche Leitbilder, die verschiedenen städtebaulichen Leitbilder entwickeln sich jedoch nicht eines aus dem anderen, sondern zeigten häufig Ausschläge in die Gegenrichtung als Reaktion auf das Vorhergehende. Verschiedene Leitbilder bestehen oft nebeneinander bzw. überschneiden sich. Das traditionelle Leitbild z.B. lief beinahe immer parallel zum „Leitbild der Moderne“. Das Wiederaufleben der Diskussion über städtebauliche Leitbilder wurde in den 1990er Jahren durch globale politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen, die auf die Städte einwirken, ausgelöst.

Städtebauliche Leitbilder werden in dieser Arbeit nicht als konkrete Leitbilder bzw. Konzepte wie „Gartenstadt“, „gegliederte und aufgelockerte Stadt“, „die autogerechte Stadt“, oder „Urbanität durch Dichte“ behandelt, sondern als kollektive und individuelle Reflexionen der gesellschaftlichen Leitbilder in Bezug auf Raumordnung, Städtebau, Stadtplanung, Stadtpolitik und Stadtentwicklung. Die konkreten Leitbilder werden in dieser Arbeit als untergeordnete Leitbilder des städtebaulichen Leitbildes der Moderne angesehen, das in den 1920er Jahren mit den politischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Umbrüchen entstanden ist und durch die „Charta von Athen“ etabliert wurde. Diese „Moderne“ ist eines der zwei Leitbilder, die in dieser Arbeit als Folie den angeführten Beispielen Freiburg und Shanghai hinterlegt werden. Das zweite Leitbild ist das Leitbild einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“<sup>42</sup>, das als Kritik der Moderne in den 1990er Jahren einsetzte. Zu diesem Leitbild gehören unterschiedliche vertiefende Konzepte wie z.B. „Öko-Stadt“, „Soziale Stadt“ oder „kompakte und durchgemischte Stadt“. Auf diese wird in der Analyse dieser Arbeit nicht im Einzelnen eingegangen.

In China gab und gibt es keine fachspezifischen Diskussionen über „städtebauliche Leitbilder“. Schlagwörter wie „Gartenstadt“ und „Funktionalistische Stadt“ wurden als westliche Stadtmodelle in der Fachwelt vorgestellt, ohne sie auf chinesische Verhältnisse zu beziehen. Als Wu Zhiqiang gefragt wurde, was für ein Leitbild im Bereich Städtebau und Stadtplanung in Shanghai verfolgt wird, antwortete der Professor des Instituts für Architektur und Stadtplanung der Tongji-Universität Shanghai: „Shanghai hat kein festgelegtes Leitbild bzw. überhaupt kein Leitbild in der Stadtentwicklung.“<sup>43</sup> Dieser Behauptung kann auf Grund der zuvor erwähnten Definition widersprochen werden, die davon ausgeht, dass immer städtebauliche Leitbilder im Kopf der Menschen existiert, unabhängig davon, ob es ihnen bewusst oder unbewusst ist. So ist die Verfasserin dieser Arbeit der Auffassung, dass es in China sehr wohl städtebauliche Leitbilder gibt. Sie müssen aus den scheinbar unübersichtlichen Zielvorstellungen der Kader, der Entscheidungsträger und der Architekten sowie der Stadtplaner herauskristallisiert und erfasst werden. Die in den Jahren 2004/2005 von der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) aufgestellten Handlungskriterien für das Land wie „die wissenschaftliche Grundhaltung zur Entwicklung“<sup>44</sup> (Kexue Fazhan Guan),

---

<sup>41</sup> Böhme: Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. a.a.O. S. 160.

<sup>42</sup> Die Definition des Begriffs „nachhaltige Stadtentwicklung“ wird in Kapitel 4 Nachhaltigkeit ausführlich erklärt.

<sup>43</sup> Da Wu Zhiqiang in Deutschland promoviert hat und Deutsch kann, wurde er mit dem deutschen Wort „Leitbild“ gefragt, statt mit der chinesischen Übersetzung. Gesprächsnotizen mit Wu Zhiqiang. Das Gespräch wurde am 23. April 2004 von der Verfasserin in Shanghai geführt.

<sup>44</sup> Bei der 3. Tagung des XVI. Parteitages der KP Chinas vom 14. Oktober 2003 wurde ein wichtiges Dokument unter der Führung des neuen Parteichefs Hu Jintao abgestimmt – „Beschluss der Kommunistischen Partei Chinas über einige Fragen zur Verbesserung des sozialistischen Marktwirtschaftssystems“. In diesem Beschluss wurde zum ersten Mal die „wissenschaftliche Grundhaltung zur Entwicklung“ erwähnt, die als eine der Richtlinien der KPCh etabliert werden soll. Nach dem Beschluss soll eine allseitige, koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Wirtschaft und Gesellschaft in China umgesetzt werden. Vgl. Dokument „Zhonggong zhongyang guanyu wanshan shehui zhuyi shichangjingji tizhi ruogan weiti de jueiding“ 《中共中央



„die harmonische Gesellschaft“<sup>45</sup> (Hexie Shehui) und die „sparende Gesellschaft“<sup>46</sup> (Jieyue Xing Shehui) verkörpern eindeutig Leitbilder der politischen Klasse Chinas. Diese Leitbilder werden von der Partei- und Regierungszentrale als „politische Anweisung“ verabschiedet und durch Medien, durch Parteimitglieder aller administrativen Ebenen und deren lokale Institutionen in China verbreitet. In die Bereiche Städtebau und Stadtplanung sollen dann diese Leitbilder integriert werden. Aber diese politischen Anweisungen sind nicht gleich zu setzen mit den städtebaulichen Leitbildern in China bzw. in Shanghai. Die tatsächlichen Leitbilder sind die in der Umsetzung hervortretenden „Leit-Vorstellungen“, die durch das Zusammenwirken der „Anweisungen“ und der bereits vorhandenen Zielvorstellungen im Kopf der Akteure entstehen.

### 2.1.2 Das „städtebauliche Leitbild der Moderne“

„Die Moderne“ ist ein vielfältiger Begriff. In fast allen Wissenschaftsbereichen, z.B. Philosophie, Geschichte, Soziologie, Literatur oder Architektur, wird die Debatte um „Moderne“ in einem breiten Spektrum geführt.

Im deutschen Sprachraum ist es notwendig, den Ausdruck „Moderne“ als „Neuzeit“ zu präzisieren. Das Wort „Neuzeit“ im Englischen wird nur mit „modern times“ oder „modernity“, im Französischen mit „temps modernes“ oder „modernité“, im Italienischen mit „età moderna“ bzw. „evo moderno“ übersetzt.<sup>47</sup>

Moderne ist ein unscharfer Begriff. Dies wird besonders in der Enzyklopädie in allgemeinsten Weise hervorgehoben, so z.B. im Brockhaus 2006 steht unter dem Stichwort „Moderne“ folgendes: „... urspr. verwendet für die neuartigen Literatur- und Kunstströmungen am Ende des 19. Jh., wurde seither vielfältig diskutiert, ausgeweitet oder eingeeengt. Der aktuelle Begriffsgebrauch ist unscharf und uneinheitlich... Seit rund eineinhalb Jahrtausenden gilt grundsätzlich: Das Moderne ist immer entweder das Gegenwärtige gegenüber dem Vorherigen oder das als solches verstandene Neue, das dem als alt, veraltet, überlebt Begriffenen entgegengesetzt.“<sup>48</sup>

---

关于完善社会主义市场经济体制若干问题的决定》 („Beschluss der Kommunistischen Partei Chinas über einige Fragen zur Verbesserung des sozialistischen Marktwirtschaftssystems“). Aus: [www.china.org.cn/chinese/zhuanti/jjtzgg/450640.htm](http://www.china.org.cn/chinese/zhuanti/jjtzgg/450640.htm) (23. November 2005) und vgl. auch [www.people.com.cn/GB/shizheng/8198/32784/32785/index.html](http://www.people.com.cn/GB/shizheng/8198/32784/32785/index.html), vom 23. November 2005.

<sup>45</sup> In einer öffentlichen Rede zum Frühlingsfest vom 7. Febr. 2005 von Wen Jiabao, Ministerpräsident Chinas, wurde der Aufbau der „harmonische Gesellschaft“ gefordert. Nach dieser Rede hat Parteichef Hu Jintao am 20. Februar 2005 in einem Gespräch in der Zentralen Parteischule die Forderung noch einmal betont. Seitdem ist die Zielsetzung „Aufbau einer harmonischen Gesellschaft“ in den Vordergrund gerückt und wurde zu einer der wichtigsten Richtlinien der Zentralregierung Chinas. In Anlehnung an die beiden Reden wird unter einer „harmonischen Gesellschaft“ verstanden: „eine demokratische, gerechte, anständige, ehrliche, wohlwollende, dynamische, friedliche, ordentliche Rechtsgesellschaft, in der Menschen und Natur harmonisch zusammenleben.“ (Originaltext: 民主法治、公平正义、诚信友爱、充满活力、安定有序、人与自然和谐相处的社会) Vgl. Wen Jiabao: Rede zum Frühlingsfest 2005 /Hu Jintao: Gespräch in der Zentralen Parteischule 2005. Aus: [www.china.org.cn/chinese/news/789914.htm](http://www.china.org.cn/chinese/news/789914.htm) (23. November 2005) und auch vgl. [www.chinareform.org.cn/cirdbbs/dispbbs.asp?boardID=2&replyID=114017&ID=46631&skin=1](http://www.chinareform.org.cn/cirdbbs/dispbbs.asp?boardID=2&replyID=114017&ID=46631&skin=1) (23. November 2005).

<sup>46</sup> Angesichts der enorm steigenden Nachfrage nach Ressourcen und der ressourcenverschwendenden Wirtschaftsentwicklung fand am 24.-26. Juni 2005 ein Forum über den „Aufbau einer sparenden Gesellschaft“ statt, an dem hochrangige Beamten Chinas und Ausländer, renommierte chinesische und ausländische Experte und Verwaltungspersonal der Multikonzerne beteiligt waren. Das Forum wurde von der Kommission für staatliche Entwicklung und Reformen und dem Zentrum der Entwicklungsforschung des Staatsrats China veranstaltet. Seitdem ist die Aufforderung des „Aufbaus einer sparenden Gesellschaft“ durch die KPCh ebenfalls als ein wichtiges leitendes Prinzip für Chinesen und China.

Vgl. [www.china.org.cn/chinese/zhuanti/jieyue/910191.htm](http://www.china.org.cn/chinese/zhuanti/jieyue/910191.htm) 23. November 2005 und [www.yn.xinhuanet.com/topic/2004/jyzy/](http://www.yn.xinhuanet.com/topic/2004/jyzy/) (23. November 2005).

<sup>47</sup> Peter V. Zima: Moderne/Postmoderne. Gesellschaft, Philosophie, Literatur. Tübingen/Basel/Francke. 2001 S. 27.

<sup>48</sup> Brockhaus Enzyklopädie in 30 Bänden. Bd.18. Leipzig/Mannheim 2006. S. 631.

In dieser Arbeit wird die „Moderne“ nicht in ihrer umfassenden, unscharfen Bedeutung behandelt, sondern eingengt auf das „städtebauliche Leitbild der Moderne“ des 20. Jahrhunderts. Die städtebauliche Moderne ist der Ausfluss der gesellschaftlichen Moderne hinsichtlich des Städtebaus, der Stadtplanung und der Stadtentwicklung.

Die städtebauliche Moderne hat eine lange Vorgeschichte, die im 19. Jahrhundert mit der Krise der Industriestädte und der Suche nach Lösungen begann. Die utopischen Ansätze mit Experimenten von Robert Owen, Fourier in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die Stadtkritik und die sozialen Bewegungen in der zweiten Hälfte des 19. bis ins 20. Jahrhundert gehören zur Vorgeschichte. Danach trugen besonders die europäische Avantgarde, zu der – um einige zu nennen – Le Corbusier und Walter Gropius zählten, zur weiteren Entwicklung der städtebaulichen Moderne bei, indem sie sich den einflussreichen Akademien bzw. den konservativen Kräften im Bereich der Kunst, der Architektur sowie des Städtebaus scharf entgegensetzten. Bis zur Gründung des CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) 1928 und der Ausarbeitung der Charta von Athen 1933 vollzog sich der Entstehungsprozess der städtebaulichen Moderne.

Der Städtebau und die Stadtplanung wurden seit Ende des 19. Jahrhunderts allmählich aus den Bereichen Kunst und Architektur als eigene Disziplin herausentwickelt, die selbst eigene Studienrichtungen, eigene Lehrstühle und Lehrprogramme entwickelte, in denen die Verbindung zur Geschichte, Soziologie oder Politikwissenschaft (auch zu anderen besonders statistisch begründeten Planungsdisziplinen) viel enger gesucht wird als in der Architektur. Städtebau und Stadtplanung suchen dementsprechend nach einer eigenen Methode, die nicht mehr lediglich Gestaltung oder Stadtbaukunst in den Mittelpunkt stellt.<sup>49</sup> Trotzdem ist allgemein festzustellen, dass Architektur und Städtebau unlöslich miteinander verbunden sind.<sup>50</sup> Der Ursprung der städtebaulichen Moderne ist deswegen in Bezug auf Stilgeschichte von der modernen Architektur bzw. der modernen Bewegung in der Architektur nicht zu trennen. Die moderne Architektur und die modernen Bewegungen in der Architektur operieren mit viel umfangreicheren Begriffen als die städtebauliche Moderne, die in ihnen gegärt, gekeimt und aus ihnen entstanden ist. Also sind es drei Momente, die für die Herausbildung der städtebaulichen Moderne entscheiden waren.

Erstens: Aus den Architekten, die sich zuerst modernen Formen und Gestaltungen Ende des 19. und Anfang 20. Jahrhunderts zuwandten, entstand die Gruppe der Avantgardisten, die mit ihren technischen und sozialpolitischen Vorstellungen das städtebauliche Leitbild der Moderne entwickelten, an ihm mitwirkten und sich an ihm orientierten.

Zweitens: Die Moderne, als Leitbild des Städtebaus, hat eine tiefe Verbundenheit mit der industriellen Zivilisation. Die mit der Industrialisierung einhergehende Verstädterung und Urbanisierung<sup>51</sup> rief die sozialen und baulich-räumlichen Probleme der Städte im 19. und 20. Jahrhundert hervor. Als Reaktion, Reflexion und Kritik entstanden die Gedanken und Prinzipien der städtebaulichen Moderne, die ihren Ausgang nicht nur in der modernen Architektur nahm, sondern auch in der Vielzahl hygienischer, sozialer und politischer Probleme.

---

<sup>49</sup> Vgl. Böhme: Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. a.a.O.

<sup>50</sup> Le Corbusier: An die Studenten. Die „Charte d' Athènes“. Hamburg 1962. S. 55.

<sup>51</sup> Diese Arbeit unterscheidet „Verstädterung“ von „Urbanisierung“. Die Verstädterung bezeichnet den Prozess, bei dem ursprünglich die ländliche Bevölkerung durch die Industrialisierung vom Land in die Städte umzog. Dies hat die Vermehrung, Ausdehnung und Vergrößerung der Städte zur Folge. „Urbanisierung“ beinhaltet nicht nur den Verstädterungsprozess und dessen demographische und räumliche Folgen, sondern auch die sozialpolitischen, ökonomischen und kulturellen Folgen. Die „Urbanität“, der ein sozialwissenschaftlicher Sinn innewohnt, ist der Kern des Begriffs „Urbanisierung“. Damit ist die Ausbreitung, Verstärkung und Etablierung städtischer Lebens-, Wirtschafts- und Verhaltensweisen gemeint. Für Clemens Zimmermann ist „Verstädterung“ ein „quantitativer Begriff“ und „Urbanisierung“ ein „qualitativer Begriff“. Siehe Clemens Zimmermann: Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadt. Frankfurt am Main 2000. S. 11.

Drittens: Moderner Städtebau begann im „Untergrund“. <sup>52</sup> Als „wissenschaftlich“ verstandener Städtebau konzentrierte er sich primär auf die technische Infrastruktur 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. <sup>53</sup>

Vom Herausbildungsprozess her gesehen ist die städtebauliche Moderne aus einem Sammelbecken verschiedener zeitkritischer Denkströmungen und Schulrichtungen hervorgegangen. Zu diesem Leitbild gehören seit seiner Etablierung einige konstante Symptome, die es charakterisieren: Funktionstrennung, Funktionalismus <sup>54</sup>, Aufmerksamkeit auf Massenwohnungsbau, der systematische Zugriff auf industrielle Technologien, Typisierung, Standardisierung und Vorfertigung, Rationalisierung, Fortschrittsorientierung, technokratische Ansätze und autogerechte Prinzipien. Dies sind die Ausgangspunkte dieser Arbeit, wenn es sich um das städtebauliche Leitbild der Moderne handelt.

### 2.1.3 Differenzierungen im Begriff der Moderne

Wie der Begriff „Moderne“ wird derzeit in fast allen Wissenschaftsbereichen auch der Begriff „Postmoderne“ verwendet. Postmoderne wird vor allem als Kritik an der Moderne und als Reaktion auf die Krisen und Probleme der Moderne angesehen. In dieser Arbeit wird auf die Postmoderne jedoch nur am Rande eingegangen. Die Postmoderne ist im Bereich des Themas dieser Arbeit vor allem ein architektonischer Begriff. Es sei allerdings nicht unterschlagen, dass „Postmoderne“ zuerst in der Architektur zum Begriff geworden ist. Ein extremer Stilpluralismus, Nostalgie und Historismus, Dekoration und Anti-Rationalismus, Anhäufung von Zitaten verschiedenster Stilperioden sind einige der konstanten Elemente dieser Postmoderne. <sup>55</sup> Doch nach Klotz ist die Postmoderne eine positive Antwort auf den Einheitslook der Moderne und der Versuch, Moderne und Tradition zu verbinden. Eben nicht ein Neohistorismus, nicht imitativ, sondern transformativ. Er kritisierte z.B. die Position von Habermas und orientierte sich am „Papst der Moderne“: Charles Jencks. Dessen Grundformel für die Postmoderne lautet: „Doppelkodierung“ – d.h. beide Pole: Modernität *und* Tradition.

Es ist problematisch, die Postmoderne als eine völlig neue Epoche aufzufassen, die die Moderne ablöst. Wolfgang Welsch nennt die jetzige Epoche „unsere postmoderne Moderne“. <sup>56</sup> Nach seiner Meinung seien postmoderne Strömungen nicht eine neue, abgegrenzte Epoche, sondern ein Teil der „radikalen Moderne“, die das 20. Jahrhundert insgesamt prägt. So lebt die typisch moderne Fortschrittsorientierung weiter. <sup>57</sup>

Postmoderne wird in dieser Arbeit nur als ein Begriff verwendet, der die Zeitabschnitte nach dem Umbruch zwischen 1960 bis 1975 erfasst. Sie wird nicht als neues Leitbild betrachtet, das die Moderne ablöst.

Neben der „Postmoderne“ tritt auch der Begriff „Zweite Moderne“ in der Literatur immer wieder auf. Er wurde in den 1980er Jahren auf die Kunst der 1950er Jahre bezogen. <sup>58</sup> Heinrich Klotz hat ihn für die Kunst und Architektur Ende des 20. Jahrhunderts eingebracht.

---

<sup>52</sup> Böhme: „Thesen zur ‚europäischen Stadt‘ aus historischer Sicht“. a.a.O. S. 68.

<sup>53</sup> Ebd.

<sup>54</sup> Louis Henry Sullivan (1856-1924) hat 1896 das Axiom „form follows function“ formuliert, das zum Slogan für die avantgardistische Architektur der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts geworden ist. In den 1930er Jahren ging der Begriff des Funktionalismus in den allgemeinen Sprachgebrauch ein als Synonym oder Ersatz für den Rationalismus. In der Nachkriegszeit entstand eine Flut von Zweckbauten, die nach dem Motto von Funktionalismus bzw. architektonischem Rationalismus der Technokratie und einer Profitmaximierung huldigten. Vgl. Vittorio Magnago Lampugnani (Hg.): Hatje-Lexikon der Architektur des 20. Jahrhunderts. Stuttgart 1998. S. 123-124.

<sup>55</sup> Heinrich Klotz: Kunst im 20. Jahrhundert Moderne-Postmoderne-Zweite Moderne. München 1999. S. 8. Zur Kritik an der Postmoderne siehe auch Habermas: Moderne und postmoderne Architektur. a.a.O. S. 55-74.

<sup>56</sup> Wolfgang Welsch: Unsere postmoderne Moderne. 6. Auflage. Berlin 2002.

<sup>57</sup> Ebd.

<sup>58</sup> Karl Ruhrberg: Kunst im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1986. S. 33.

Klotz schrieb: „Die Postmoderne war, wie sich gezeigt hat, keine Nach-Moderne, sondern ‚Revision der Moderne‘. Aus der Postmoderne geht hervor, was sie im Kern schon war – eine zweite Moderne.“<sup>59</sup>

Der Soziologe Ulrich Beck hat den Begriff in Hinblick auf die aktuellen sozialpolitischen und ökonomischen Veränderungen verwendet, um die „Risikogesellschaft“ und die „Reflexive Modernisierung“ zu erfassen.<sup>60</sup> Der Vorzug von Becks Theorie ist, dass Moderne und Postmoderne zum einen als Zusammenhang interpretiert werden kann, zum anderen aber wird der Unterschied deutlich: Postmoderne setzt die Moderne voraus und reflektiert die Ergebnisse der Moderne unter dem Gesichtspunkt einer Krise.

Thomas Sieverts und Helmut Böhme wenden den Begriff „Zweite Moderne“ auf die Stadt und den Städtebau an, um „die Stadt im Wandel“, vor allem die „europäischen Städte“ von der „fordistischen“ zur „postfordistischen Zeit“ zu erfassen.<sup>61</sup> Die Hauptmerkmale der „Zweiten Moderne“ lassen sich nach Ulrich Beck und Thomas Sieverts mit den Stichworten Globalisierung, Wandel der Erwerbsarbeit, Individualisierung, ökologische Krisen und veränderte Wahrnehmung beschreiben.<sup>62</sup>

Weder „Postmoderne“ noch die „Zweite Moderne“ wird in dieser Arbeit als Pendant zum städtebaulichen Leitbild der Moderne betrachtet. Sie sind ein Bestandteil bzw. eine Weiterentwicklung des städtebaulichen Leitbildes der Moderne, neben dem sich auch das Leitbild „nachhaltige Stadtentwicklung“ entwickelt.

## **2.2 Entstehung und Entwicklung des städtebaulichen Leitbildes der Moderne**

Das städtebauliche Leitbild der Moderne ist in einem Prozess der Suche nach Lösungen für die Krise der Stadt vom 19. bis ins 20. Jahrhundert entstanden, als Folge der Industrialisierung und Verstädterung. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die Baukunst, die Architektur und die Stadtplanung wegen der beschleunigten Industrialisierung und der gesellschaftlichen Modernisierung vor eine neue Situation gestellt, in der mehrere Herausforderungen vorhanden waren. Jürgen Habermas hat drei der bekanntesten wie folgt zusammengefasst: „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“.<sup>63</sup>

Die Bewegung nahm die Herausforderungen an, denen die Architektur des 19. Jahrhunderts offenbar nicht gewachsen war. Mit der ersten Herausforderung ist gemeint, dass im Industriekapitalismus neue Lebenssphären entstanden, die sich der höfisch-kirchlichen Monumentalarchitektur und der alteuropäischen Baukultur entzogen. Neue Verkehrsmittel wie die Eisenbahn und die industrielle Produktion verlangten entsprechende neue Formgebung und architektonische Gestaltung – nicht nur ingenieurmäßige Effizienz. Die moderne Architektur suchte eine Einheitlichkeit zwischen Nützlichkeit und Schönheit, zwischen Kunst und industrieller Produktion. Der „Funktionalismus“ spielte deshalb eine sehr wichtige Rolle. Auf die zweite Herausforderung – die Entwicklung neuer Materialien und neuer Bautechniken – hat die Moderne mit neuen Größenordnungen und neuen Konstruktionsprinzipien reagiert. Der Kristallpalast auf der ersten Weltausstellung in London 1851 bietet ein gutes Beispiel dafür. Die funktionale Gestaltung der Zweckbauten nahm dabei

---

<sup>59</sup> Heinrich Klotz: a.a.O. S. 149.

<sup>60</sup> Vgl. Ulrich Beck: Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main 1986, Ulrich Beck/Anthony Giddens/Scott Lash: Reflexive Modernisierung – eine Kontroverse. Frankfurt/M. 1996 .

<sup>61</sup> Thomas Sieverts: „Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive“. In: Helmut Böhme und Marianne Viefhaus (Hg.): Partner im Dialog, Dokumentation der gemeinsamen Veranstaltungen der Technischen Universität Darmstadt mit der Universität Warschau. Darmstadt 1999. S. 95-135. Helmut Böhme: Stadt im Wandel. Vortrag auf dem II. Nationalen Städtebaukongress vom 10. bis 11. Mai 2004.

<sup>62</sup> Sieverts: „Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive“. a.a.O. S. 102. Vgl. Beck: Risikogesellschaft. Frankfurt/M. 1996.

<sup>63</sup> Habermas: „Moderne und postmoderne Architektur“. a.a.O. S. 61.

eine sehr wichtige Stellung ein. Gegenüber der dritten Herausforderung, die nach Habermas „die kapitalistische Mobilisierung von Arbeitskräften, Grundstücken und Bauten, großstädtischen Lebensverhältnissen“<sup>64</sup> ist, versuchte die Moderne mittels rationaler Stadtplanung im Zusammenwirken von Markt und kommunaler wie staatlicher Planung bessere Lösungen zu finden.

Nach Kenneth Frampton ist „die Architektur der Moderne eine kritische Baugeschichte“.<sup>65</sup> Demnach ist die städtebauliche Moderne auch eine grundsätzliche Denkrichtung, die die Probleme und die Krise ihrer Vordenker kritisierte. Durch diese neu entwickelten Gedanken und Prinzipien wurden neue reflexive Wege betreten. Während dieses Prozesses konkurrierten Fortschritt, Gegenkräfte, Hindernisse, Rückschritte. Die Entwicklung zeigte eine spiralförmige, keineswegs eine lineare Entwicklung.

Die bereits erwähnte Charta von Athen wird als ein Meilenstein im Entstehungsprozess der städtebaulichen Moderne beurteilt. Mit dieser Charta wurde ein Grundprogramm entworfen, sie formulierte als theoretisches Konzept die Grundsätze der städtebaulichen Moderne. Doch die Entwicklung der Prinzipien war ein außerordentlich komplizierter Prozess, bei dem sich unterschiedliche Strömungen und Überlegungen unter bestimmten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen begegneten, aufeinander prallten, sich austauschten und zusammenflossen.

Der Prozess ging von Europa aus und erstreckte sich weltweit. Diese moderne Bewegung ist in den europäischen Ländern von verschiedenen Trägern und Strömungen entwickelt worden. Dazu kamen die Einflüsse aus Amerika, wie die amerikanische „School of Chicago“ mit ihren industriellen Fortschritten des Bauens, vor allem waren es der Taylorismus und der Fordismus, die als neue, serielle Massenproduktionstechnologie die europäische Avantgarde begeisterte. In Deutschland wurde die Moderne durch den Deutschen Werkbund (DWB) und das Bauhaus, in Frankreich durch die neuen Konzepte von Le Corbusier, wie die „Wohnmaschine“, „Stadt der Gegenwart mit drei Millionen Einwohnern“, „Plan Voisin“ und „La Ville Radieuse“, in Italien durch den Futurismus, in den Niederlanden durch die Bewegung De Stijl und in Russland durch den Konstruktivismus vermittelt, verkörpert und entwickelt. Alle diese „Schulen“ haben ihren Ursprung in ihren jeweils verschiedenen Kulturkreisen; sie setzten verschiedene Akzente und hatten unterschiedliche Formensprachen. Jedoch in den mit der Industrialisierung einhergehenden sozialpolitischen und baulich-räumlichen Veränderungen fanden sie ihre Gemeinsamkeit 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 Lebensweise und den sozialen Strukturen entsprachen.

### **2.2.1 Vorgeschichte**

Die industrielle Revolution, die im 18. Jahrhundert zuerst in England ihren Anfang nahm, brachte für Europa enormen Reichtum, aber auch viele soziale Probleme. Es ist eine Phase, in welcher gravierende technologische, ökonomische und gesellschaftliche Veränderungen stattfanden. Dies wurde in den Städten am deutlichsten sichtbar, in denen die Industrie sich rasch entwickelte. Die mit der Industrialisierung einhergehende Bevölkerungsexplosion und die beschleunigte Verstädterung in Europa seit 1850 führten zum raschen Stadtwachstum und in der Folge zu großen Stadtproblemen. Die Lebensbedingungen für die Einwohner in den europäischen Großstädten, vor allem für die Industriearbeiter, die arbeitssuchenden freigesetzten Bauern und Tagelöhner, waren unvorstellbar dreckig eng, laut, problemgeladen, was Friedrich Engels in seiner bekannten Abhandlung „Die Lage der arbeitenden Klassen in

---

<sup>64</sup> Ebd. S. 63.

<sup>65</sup> Kenneth Frampton: Die Architektur der Moderne. Eine kritische Baugeschichte. Stuttgart 1995.

England“ von 1845, Charles Dickens in seinen Romanen und Gustave Doré eindringlich beschrieben bzw. gezeichnet haben.

Das massive Stadtwachstum und die neuen kapitalistischen Produktionsverhältnisse veränderten nicht nur das alte traditionelle Stadtgefüge, sondern auch die sozialen Strukturen, die sich wiederum auf das Stadtgefüge auswirkten. Die Elendsquartiere der Unterschichten waren durch niedrige Lebensqualität und unhygienische Verhältnisse gekennzeichnet. „Die ärmeren Teile der Bevölkerung waren von den schlechten Lebensbedingungen in den Industriestädten am stärksten und unmittelbarsten betroffen, aber auch die höheren Gesellschaften konnten sich ihnen nicht völlig entziehen. Um 1830 griff die Cholera von Asien auf Europa über und verursachte Epidemien in den großen Städten, so dass die Regierungen sich gezwungen sahen, wenigstens die ärgsten Missstände in den hygienischen Verhältnissen zu beheben.“<sup>66</sup>

Um die Krise der Städte zu überwinden, wurden zuerst in England politische Maßnahmen ergriffen, die Wohnungs-, Boden- und Sozialreformen beinhalteten. Die sozialen und städtebaulichen Reformen spezialisierten sich darauf, bestimmte Missstände zu beseitigen wie ungenügende Kanalisation und mangelhafte Versorgung mit Trinkwasser als Ursachen für Seuchengefahr. 1848 wurde der erste „Public Health Act“, auf den sich die ganze spätere Gesetzgebung gründete, verabschiedet. 1866 wurde ein neues, fortschrittlicheres Gesetz für das Gesundheitswesen verabschiedet. Der „Artisans’ and Labourers’ Dwelling Act“ beschäftigte sich mit dem Thema des sozialen Wohnungsbaus und führte dabei das Prinzip der Enteignung gegen Entschädigung ein, die aber unter dem Marktwert lag – ein Prinzip, das seither zu einem der Hauptpunkte städtebaulicher Programme wurde. 1857 und 1890 vereinigte der „Housing of Worker Class Act“ alle Gesetze, die das Gesundheitswesen und den sozialen Wohnungsbau betrafen.<sup>67</sup> Die ersten Gesetze wurden erst nach einer Übergangszeit wirksam.

Die Stadtentwicklung in dieser Zeit war geprägt von der Ideologie des Liberalismus. Die Aufgabe des liberalen Staates lag darin, die Sicherheit und Ordnung der bürgerlichen Gesellschaft zu gewährleisten. Dem ökonomischen Liberalismus entsprechend, sollte der öffentliche Grundbesitz an private Personen verkauft werden. Dadurch sollte die Freiheit der privaten Initiativen im Immobilienmarkt unterstützt werden, was in der Umsetzung zu ungeordneten und chaotischen Situationen in den Städten führte. Das Chaos und die Dysfunktionalität der Städte widersprachen zu offensichtlich der Vorstellung des Liberalismus und machten eine Intervention der Stadtverwaltung unvermeidlich.<sup>68</sup> Die sich mehrenden kommunalen Eingriffe in die private Wirtschaft, also die Kommunalisierung und der Ausbau der Infrastruktur, waren Kennzeichen des sogenannten Munizipal-Sozialismus.<sup>69</sup> Diese „Abkehr“ von liberalen Prinzipien auf der kommunalen Ebene war Ausdruck der Krise und Verunsicherung des uneingeschränkten freien Marktes. Zugleich nahm die Intervention auf staatlicher Ebene zu. Schutzzollgesetze, Sozialgesetze und staatliche Monopole sind Kennzeichen dieser neuen „Interventionspolitik“.<sup>70</sup>

Durch die Intervention der öffentlichen Hand wurden die dramatischen Probleme der Stadt teilweise eingedämmt. Die Kommunalisierung seit den 1870er Jahren ermöglichte den Ausbau der kostenintensiven Infrastrukturen. Ansätze für vom Staat unterstützten Wohnungsbau standen für Wohnraum für untere soziale Schichten, ohne jedoch die Interessen der Grundbesitzer zu gefährden. Die Stadt und ihre Politik waren so angelegt, dass sie den Haus- und Grundstückseigentümern ein Maximum an Einnahmen garantierten. Wegen der

---

<sup>66</sup> Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt am Main/New York 1990. S. 803.

<sup>67</sup> Vgl. Leonardo Benevolo: Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. Bd.1. München 1984. S. 93.

<sup>68</sup> Dieter Schott/Hannelore Skroblied: „Die ursprüngliche Vernetzung“. In: Die Alte Stadt. 1/1987. S. 94.

<sup>69</sup> Ebd.

<sup>70</sup> Vgl. Helmut Böhme: Bismarcks Schutzzollpolitik und die Festigung des konservativen Staates. In: Helmut Böhme (Hg.) Probleme der Reichsgründungszeit, 1848-1879, Köln 1973. S. 328-352.

Profite wurde dabei das Stadtzentrum in übermäßiger Dichte bebaut, mit der Folge, dass die unteren Schichten in das Zentrum zogen, während die wohlhabenden Bewohner in die Peripherie abwanderten. In der Innenstadt gab es einen Mangel an preisgünstigem Wohnraum. Sie war überfüllt von Menschen und unzureichenden Verkehrsmitteln.

Am Ende der großen Wirtschaftskrise von 1873 und einer Phase der Hochkonjunktur um 1890 kam es zu einer neuen Phase städtischen Wachstums.<sup>71</sup> Während dieser Phase verschlimmerten sich die Wohnverhältnisse der Arbeiterschaft weiter, die überfüllten Mietskasernen in Deutschland erwiesen sich als zunehmend brennende soziale Gefahr. Das Bürgertum, besonders das mittlere Bürgertum, hielt die Verbesserung der Lage der Arbeiter für unausweichlich, damit Staat und Gesellschaft nicht gefährdet und diese nicht „gefährlich“ für ihre Interessen werden konnten.<sup>72</sup>

Der moderne Städtebau hat auf diese Entwicklung reagiert, und zwar mit verschiedenen Reformansätzen, die im folgenden Kapitel dargestellt werden.

### **2.2.2 Verschiedene Reformansätze und die Avantgarde-Bewegung in der Architektur**

In Bezug auf die aktuelle Krise der Städte Ende des 19. Jahrhunderts bildeten sich unterschiedliche Strömungen, die ihre jeweiligen Ansätze für die Lösung der Probleme anboten. Sie alle gingen von der Kritik an den chaotischen, menschenunwürdigen Verhältnissen in den industriellen Großstädten aus. Die Kritik bezog sich sowohl auf die sozialen städtebaulichen als auch auf die ästhetisch architektonischen Aspekte. Das Vor-Bild der mittelalterlichen und vorindustriellen neuzeitlichen Stadt wurde immer wieder als Kriterium herangezogen, was die Kritik an der Stadt zu einer Art Kulturkritik machte.<sup>73</sup> Camillo Sitte kritisierte die chaotische und fragmentierte Gestalt der industriellen Großstadt aus dem Bilde der mittelalterlichen Stadtgestalt, Ruskin und Morris wiesen auf die Auflösung der handwerklichen Produktionskultur hin, wie sie in den mittelalterlichen Städten vorherrschte.

Radikaler als die Ansichten von Sitte, Ruskin und Morris, war eine Großstadtkritik wie sie von W. H. Riehl um 1850 vertreten wurde. Hans Paul Bahrdt bezeichnete Riehls Kritik als „romantischen Konservatismus“, der „eine ideologische Funktion besitzt“.<sup>74</sup> Die Ansichten dieser Großstadtkritik, nach der die „Vergroßstädtung zu Vergreisung und zu Vermassung führt“, seien nach Bahrdt nur „ein Stück einer umfassenden Zivilisationskritik, die insbesondere in Deutschland die Grundierung des politischen Weltbildes pseudokonservativer Gruppen aller Art darstellt.“<sup>75</sup> Die Großstadtkritik war zugleich Großstadtfeindlichkeit. Ihre Vertreter lehnten die Realität ab, dass die Großstädte bis Ende des 19. Jahrhunderts eine Folgeerscheinung der revolutionären Industrialisierung waren, dass die Entwicklung zu schnell ging, um gesteuert bzw. rückgängig gemacht zu werden. In diesen Kontext gehören auf der einen Seite die diversen Reformbewegungen der Jahrhundertwende und auf der anderen Seite die konservativen Kulturkritiker mit ihrer rückwärtsgewandten Flucht in eine angeblich heile Welt der vorindustriellen Zeiten.

---

<sup>71</sup> Vgl. Jürgen Reulecke (Hg.): Die deutsche Stadt im Industriezeitalter. Wuppertal 1978. S. 79.

<sup>72</sup> Vgl. Dieter Schott/Hanni Skroblied: a.a.O. S. 95.

<sup>73</sup> Die Kritik an den Industriestädten hängt auch mit der Lebensreformbewegung zusammen, die um 1900 als Reaktion auf die sozialen Misstände der Urbanisierung und Industrialisierung entstand. Siehe. Buchholz, Kai / Latocha, Rita / Peckmann, Hilke/ Wolbert, Klaus (Hg.) Die Lebensreform. Band I und II. Darmstadt 2001.

<sup>74</sup> Hans Paul Bahrdt: Die moderne Großstadt. Hamburg 1961. S. 12-16. Über Großstadtkritik und Großstadtfeindschaft siehe Hans Oswald: Die überschätzte Stadt. Olten 1966. Klaus Bergmann: Agrarromantik und Großstadtfeindschaft. Meisenheim am Glan 1970. Dirk Schubert: Großstadtfeindschaft und Stadtplanung. Neue Anmerkungen zu einer alten Diskussion. In: Die Alte Stadt. 13 (1986.1). S. 22-41. Clemens Zimmermann: Die Zeit der Metropolen. a.a.O. Rolf-Peter Siefert/Clemens Zimmermann: Die Stadt als Rassengrab. In: Manfred Smuda (Hg.): Die Großstadt als Text. München 1992. S. 53-72. Clemens Zimmermann/Jürgen Reulecke (Hg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Basel/Boston/Berlin 1999.

<sup>75</sup> Bahrdt: a.a.O. S. 12.

Anders als die konservativen Reformer kritisierte die Architektur-Avantgarde einerseits die Missstände der chaotischen Industriestädte, lehnte die repräsentative Architektur des Historismus ab, die für sie abgehoben, inhaltsleer und unfunktional war, andererseits wollte sie bezüglich der Lösungen der Stadtprobleme keinen Rückgriff auf Geschichte und Tradition.<sup>76</sup>

Das Konzept der Gartenstadt von Ebenezer Howard (1850-1928) war eine wichtige innovative Überlegung zur Verbesserung der miserablen Lebensbedingungen in den Städten des 19. Jahrhunderts. 1898 wurde das Buch „Tomorrow - A Peaceful Path to Real Reform“ von Howard mit seinen konzeptionellen Überlegungen zur Gartenstadt veröffentlicht.<sup>77</sup> Schon der Titel des Buches verdeutlicht, dass das Konzept der Gartenstadt nicht nur ein städtebauliches Konzept war, sondern auch sozialreformerische Ansätze beinhaltete. Howards sozialreformerische Ansätze resultierten aus seiner jahrelangen Beschäftigung mit „den untereinander verbundenen Problemen der Armut, der städtischen Hygiene, dem Mietwucher und der durch das Städtewachstum bedingten Bodenwertsteigerung“<sup>78</sup> in den Städten Ende des 19. Jahrhunderts. Er war der Meinung, dass der Privatbesitz von Baugelände und die damit einhergehende Spekulation die Ursache der Enge, der Unordnung und des unbegrenzten Wachstums der Großstädte seien. Howards ausführliche Erörterungen über gemeinsame Eigentumsrechte, Kontrollbefugnisse und die Festlegung einer minimalen Verzinsung des Kapitals waren sozialistischen Theorien entnommen. Howard und seine Anhänger versuchten, in Letchworth 1903 und Welwyn 1919 das Konzept der Gartenstadt in die Praxis umzusetzen; seine sozialreformerischen Überlegungen ließen sich jedoch nicht realisieren. Auch in anderen europäischen Ländern waren seine Ideen verbreitet. Die auf diesem Konzept beruhende Gartenstadtbewegung galt – wenn auch ganz anders als bei den modernen Funktionalisten, auch die dem Ingenieurbau verpflichteten – als eine der Initiativen der modernen städtebaulichen Entwicklung. Die konkrete Umsetzung des Gartenstadtkonzeptes scheiterte jedoch meist an der Finanzierung und an den utopischen sozialistischen Ansätzen. In einer Gesellschaft, in der liberales und kapitalistisches Denken dominant war, war das Scheitern vorhersehbar.<sup>79</sup> Howards Gartenstadtkonzept blieb aber trotz allem als kompaktes Modell mit sozialen, organisatorischen und räumlichen Zielen ein großes Vorbild. Es ging in seinen städtebaulichen Überlegungen nicht nur um räumliche Gestaltung und ästhetische Strukturen, sondern auch um soziale und organisatorische Ziele (wie z.B. die Verbindung der Vorteile von Stadt und Land, Landwirtschaft und Industrie, Arbeit und Erholung) unter veränderten Bedingungen in der Industriezeit.

Wie bereits dargestellt, ist die Moderne ein Komplex, in den mehrere avantgardistische Strömungen zusammengefloßen sind. Die Schule von Chicago stellte ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Bildung der modernen Bewegung dar.<sup>80</sup> 1871 wurde Chicago, das damals hauptsächlich aus Holzhäusern bestand, durch einen Brand fast völlig zerstört. Zum Schutz vor neuen Katastrophen wurde der Wiederaufbau zwischen 1880 und 1900 mit neuen Bausystemen gefördert, die den neuen Anforderungen und Ausmaßen der Stadtentwicklung genügen sollten. Die Hauptvertreter, die sich an dem Wiederaufbau Chicagos beteiligten, wurden als „Schule von Chicago“ bekannt.<sup>81</sup> Ihre bekanntesten Mitglieder waren William Le

---

<sup>76</sup> Helmut Böhme: Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. a.a.O.

<sup>77</sup> Vgl. Franziska Bollerey (Hg.): Im Grünen wohnen – im Blauen planen: ein Lesebuch zur Gartenstadt mit Beiträgen und Zeitdokumenten. Hamburg 1990.

<sup>78</sup> Dietmar Reinborn: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart/Berlin/Köln 1996. S. 46.

<sup>79</sup> Auch bei der deutschen Gartenstadtbewegung wurden die angestrebten Ideale nur in Teilbereichen verwirklicht. Mehr siehe Kristiana Hartmann: Deutsche Gartenstadtbewegung. München 1976.

<sup>80</sup> Benevolo (1984): Bd.1. a.a.O. S. 276. auch Vgl. Frampton: a.a.O.

<sup>81</sup> Siehe Oswald W. Grube: 100 Jahre Architektur in Chicago: Kontinuität von Struktur und Form. Die Neue Sammlung, Staatliches Museum für angewandte Kunst München. [Ausstellungskatalog] Staatliches Museum für angewandte Kunst. München 1973. John Zukowsky: Chicago-Architektur: 1872-1922. Die Entstehung der



Baron Jenney (1832-1907), Daniel Hudson Burnham (1846-1912), John Root (1850-1891) und Louis Henry Sullivan (1856-1924). Die Industrie- und Technikentwicklung, wie z.B. auch die Erfindung des elektrischen Aufzugs und die virtuoson Anwendungsmöglichkeiten des Betons und des Stahlskeletts durch die Ingenieure und Architekten der Schule von Chicago, ermöglichten Bauten in bis dahin unbekannte Größe und Stockwerkzahl. So wurde der erste Wolkenkratzer zu jener Zeit in Chicago erbaut.<sup>82</sup> Dieser gegenüber den Traditionen außergewöhnliche Baustil wurde schnell in Amerika und später auf der ganzen Welt verbreitet. Der neue Baustil öffnete die Möglichkeit einer radikalen Umwandlung der traditionellen Architektur und ihrer Prinzipien. „Eine arithmetische Operation, eine Multiplikation“ diente nun mehr dazu, „das neue Stadtbild mit den Anforderungen der industriellen Gesellschaft in Einklang zu bringen.“<sup>83</sup> Die Verminderung der Ornamente und der Primat der Funktionen zählten zu den Merkmalen der Schule von Chicago.<sup>84</sup> Sie hatte einen starken Einfluss auf die Architektur der Avantgarde in Europa. „form follows function“, der von Sullivan 1896 formulierte Leitsatz des Funktionalismus, wurde zum Schlagwort für die avantgardistische Architektur der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Der Funktionalismus gehörte zu den einflussreichsten Strömungen, die die moderne Architektur bzw. den modernen Städtebau bestimmten.

Die Entstehung der Schule von Chicago und ihre weitere Entwicklung waren kein Zufall. In den 1890er Jahren erlebte die Stadt einen starken wirtschaftlichen Aufschwung, sie hatte technisch gut ausgebildete Fachkräfte, die die neueste Bautechnik und -konstruktionen zur Anwendung bringen konnten. Die kommerziellen Anforderungen und die sich allmählich entwickelnde Massenproduktion im damaligen Amerika trieben die Bautätigkeiten der Schule von Chicago voran. Die Europäer bewunderten die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung, den technologischen Fortschritt, die serielle Massenproduktion Amerikas sehr. Amerika wurde auch für die Architektur zum großen Vorbild. Fordismus und Taylorismus wurden zum neuen Leitbild der modernen Gesellschaft und beeinflussten auch die Gedanken der Architekten unmittelbar.

Der Taylorismus (die „wissenschaftliche“ Betriebsführung), geht auf den US-Amerikaner Fredrick Winslow Taylor (1856 - 1915) zurück. Nach Taylor sollte das Handeln der Arbeiter in den Betrieben so rational organisiert werden, dass die Arbeiter wie Teile einer Maschine nach präzisen Anleitungen des Managements mit einer hohen Arbeitsteilung arbeiten könnten. Darüber hinaus wurde die Bezahlung als Motivationsfaktor eingesetzt. Durch Akkordarbeit und Prämienlöhne sollten die Leistungen der Arbeiter und der Ertrag der Arbeit gesteigert werden. Diese Methode wurde Ende des 19. Jahrhunderts in amerikanischen Betrieben eingeführt. Der Fordismus findet seinen Ursprung 1909, als Henry Ford die Fließbandproduktion für sein Modell „Ford T“ – „Tin Lizzy“ – in seiner Automobilfabrik einführt. Was die Ökonomie in der Anwendung der Produktionsmittel und die Effizienzerhöhung durch Auflösung der verschiedenen Arbeitsprozesse in ihre Bestandteile betrifft, waren sich Henry Ford und F.W. Taylor einig. Bei Ford standen die Mechanisierung der Produktionsmittel und die Serienfertigung durch das Fließband im Mittelpunkt, gleichzeitig wurden die Prinzipien des Taylorismus eingesetzt. Durch eine solche rationelle Arbeitsorganisation erreichte die Autofabrik „Ford“ rasch mehr als 50% Marktanteil auf dem USA-Automarkt. Während der 1920er Jahre trat das halbautomatische Produktionsband in

---

kosmopolitischen Architektur des 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 1988. Sigfried Giedion: Raum, Zeit, Architektur. Basel/Boston/Berlin 1996. S. 244-258.

<sup>82</sup> Benevolo (1984): S. 271ff.

<sup>83</sup> Ebd. S. 276.

<sup>84</sup> Es gab zwar bei der Schule von Chicago die Aufforderung, die Ornamente zu vermindern. Aber sie verzichtete keineswegs auf Ornamente. Z.B.: Sullivan, einer der wichtigsten Vertreter der Schule von Chicago, hat nicht auf Ornamentik verzichtet, sondern seine eigene erfunden. Vgl. Lauren S. Weingarden: Louis H. Sullivans Ornament und die Poetik der Architektur. In: John Zukowsky (Hg.): a.a.O. S. 232-251, hier: S. 75.

allen Bereichen der Massenproduktion von dauerhaften Konsumgütern, wie z.B. Autos, Radios und Haushaltsgeräte, seinen Siegeszug an.<sup>85</sup>

Henry Ford hatte nicht nur ein Modell für Serienfertigung erfunden, der Fordismus hat darüber hinaus eine Umwälzung der Lebensweise in den Industrieländern verursacht. Fords Gedanken über die neuartigen Organisationsprinzipien fanden durch sein Buch „Mein Leben und Werk“ (1923) eine weite Verbreitung. Nach seinen Vorstellungen sollten „die Veränderungen im Arbeitsprozess in enger Verbindung mit den Lebensbedingungen der breiten Massen stehen, indem das Funktionieren des ‚fordistischen Modells‘ an die Herausbildung sozialer Konsumnormen gekoppelt wird, die ihrerseits eine immer raschere Zirkulation der Massenprodukte bewirken.“<sup>86</sup> Dementsprechend setzte ein optimales Funktionieren des „fordistischen Modells“ einen Zusammenhang von Massenproduktion, Massenkonsum und Massenkommmerzialisierung voraus.<sup>87</sup> Die Verbindung von wissenschaftlicher Erfassung des Arbeitsprozesses mit der fordistischen Entdeckung des Konsumenten löste eine Revolution im Kapitalismus aus. Sohn-Rethel macht plausibel, dass ohne diese Kombination der klassische liberale Kapitalismus mit großer Sicherheit gescheitert wäre.<sup>88</sup> Außerdem entstanden Vorstellungen von Sozialpartnerschaft in einer angeblich krisenfrei gewordenen Ökonomie, vor allem erstmals die einer Konsumgesellschaft.<sup>89</sup> Der Konsumption wurde eine besonders wichtige Bedeutung für eine moderne Gesellschaft beigemessen. Dies wurde später in den 1960er Jahren einer der am stärksten angegriffenen Punkte der Kritiker an der Moderne.

Die Prinzipien betrieblicher Rationalisierung, die rationalisierte Ökonomie sowie der auf stark standardisierter Massenproduktion und -konsumption dauerhafter Konsumgüter basierende Fordismus beeinflussten unvermeidlich die Architektur, den Städtebau und die Stadtplanung.

Als Le Corbusier 1923 die Fabrik FIAT in Turin besichtigte, war er fasziniert. Er sah in der nach dem Fordismus organisierten Fabrik die Ordnungsprinzipien für den zukünftigen Haus- und Städtebau. Er urteilte: „Die Fabrik Fiat ist, was die Art des geistigen Vorgehens anbelangt, ein Dokument für den Städtebau und die Gliederung des Hauses.“<sup>90</sup>

Die Ökonomisierung der Zeit und der Produktionsmittel fanden ihren Ausdruck ebenso in der Architektur. Rationalisierung und Technikoptimismus in jeder Hinsicht waren die wichtigsten Merkmale der Zeit, in der die moderne Architekturbewegung entstand. Die großartigen technischen Erfindungen Ende des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts, wie Personenaufzug (1853)<sup>91</sup>, Telefon (1876), Glühbirne (1879), Verbrennungsmotor (1885) als Basis für die Erfindung von Automobilen und Flugzeugen (1903), veränderten die Lebenswelt der Menschen grundsätzlich. Die Mehrzahl der Menschen war begeistert und fest davon überzeugt, dass der Fortschritt der Technik unbegrenzt wäre und alle Probleme der Menschheit werde lösen können.

Um die Jahrhundertwende stand Deutschland im Mittelpunkt der europäischen Baukultur.<sup>92</sup> Dort waren avantgardistische Architekten sehr aktiv und viele der besten Architekten zogen nach Deutschland. Zu den bedeutendsten Organisationen, die zur Entstehung der modernen Bewegung beitrugen, gehörte der 1907 in München gegründete

---

<sup>85</sup> Gilbert Ziebura: Weltwirtschaft und Weltpolitik 1922/24-1931. Frankfurt a. M. 1984. S. 48.

<sup>86</sup> Gilbert Ziebura: a.a.O. S. 50.

<sup>87</sup> Vgl. Gilbert Ziebura: a.a.O. S. 51.

<sup>88</sup> Vgl. Alfred Sohn-Rethel: Die ökonomische Doppelnatur des Spätkapitalismus. Darmstadt/Neuwied 1972.

<sup>89</sup> Vgl. Thilo Hilpert: Die Funktionelle Stadt. a.a.O. S. 44.

<sup>90</sup> Le Corbusier: Les Usines Fiat du Lingotto à Turin. In: L'Esprit Nouveau. Nr. 19/Décembre 1923, o.S. Zit. nach: Hilpert (1978): Ebd. S. 42.

<sup>91</sup> Der Personenaufzug mit Sicherheitssystem wurde 1853 vom US-Amerikaner Elisha Otis entwickelt und zum ersten Mal 1857 in New York in Betrieb genommen. Vgl.: John Zukowsky: Chicago-Architektur: 1872-1922. Die Entstehung der kosmopolitischen Architektur des 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 1988. S. 19.

<sup>92</sup> Benevolo (1984): Bd.2. a.a.O. S. 7.

Deutscher Werkbund (DWB). Der DWB bestand aus einer Gruppe aus Architekten, Künstlern, Handwerkern, Industriellen, Unternehmern, Pädagogen und Publizisten mit dem Ziel „Veredelung der deutschen Arbeit“.<sup>93</sup> Zu seinen Gründern gehörten Peter Behrens, Theodor Fischer, Hermann Muthesius, Friedrich Naumann, Richard Riemerschmidt und Fritz Schumacher. Aufgrund ihrer heterogenen Zusammensetzung fanden im DWB heftige Auseinandersetzungen statt. Es gab einen Grundsatzstreit um die Frage Standardisierung/„Typisierung“ (im Sinne einer industriellen Produktion) oder Gestaltung/„Individualität“ (als Charakteristikum des handwerklichen Erzeugnisses). Der gemeinsame Nenner war die Ablehnung des Eklektizismus und des Historismus. Die Mitglieder des DWB gingen davon aus, dass die industrielle Entwicklung nicht rückgängig gemacht werden könne<sup>94</sup> und wollten Kunst, Industrie und Handwerk im Blick auf Rationalisierung und Technisierung unter einen Hut bringen.<sup>95</sup> Viele seiner Mitglieder gestalteten Fabriken, Arbeitersiedlungen, Werbeschriften und Firmenprodukte in einer Ästhetik, die für Ornamentlosigkeit und Schlichtheit der Formen sprach und sich der industriellen Entwicklung anpasste.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der DWB von der konkreten historischen Situation in Deutschland und den nationalen Besonderheiten geprägt war. Aus ökonomischen Gründen wollte die Industrie in Deutschland „die eigenen Produkte konkurrenzfähig halten, durch Verbesserung der Produktionsstätten und der Arbeitsbedingungen den Ertrag steigern und außerdem neue Möglichkeiten der Repräsentation finden.“<sup>96</sup>

Die Architekten und Künstler mit moderner Neigung im DWB hatten bald einen internationalen Ruf im Bereich der modernen Bewegung erreicht. Viele der später berühmtesten avantgardistischen Architekten waren Mitglieder des DWB, wie z.B. Walter Gropius, Bruno Taut und Mies van der Rohe. Die Einflüsse des DWBs auf die moderne Bewegung erreichten ihren Höhepunkt nach dem Ende des Ersten Weltkrieges 1918. Die Gründung des Bauhauses 1919 in Weimar durch Walter Gropius (1883 - 1969) war auch zum Teil auf den DWB zurück zu führen.

Der Erste Weltkrieg 1914 -1918 war ein wichtiger Wendepunkt für die Entstehung der Moderne. Schon vor dem Krieg wurde in Europa nach neuen Konzepten und künstlerischen Ausdruckformen gesucht, die einer Welt mit rasantem technischem und technologischem Fortschritt entsprachen. Doch erst in der Folge des Ersten Weltkriegs brach die traditionelle Weltordnung zusammen. Die Landkarte Europas bzw. Deutschlands wurde durch Krieg und Revolution geändert. In der politischen Landschaft herrschten Unruhe und Umwandlung, die in den nächsten Jahren die Gesellschaft weiter veränderten. Die politische und wirtschaftliche Unsicherheit verschärfte soziale Probleme wie die Wohnungsnot, die Arbeitslosigkeit und das soziale Elend. Erstmals wurde die Wohnungsfrage zum politischen Thema.

Die technische Entwicklung im Transportwesen und in der Metallverarbeitung wurde durch den Ersten Weltkrieg beschleunigt. Nach dem Ersten Weltkrieg setzte sich die Verwendung von Stahlbeton überall durch. Die Entwicklung der Technik und die Fortsetzung der Industrialisierung bestimmten stärker als vor dem Krieg den Lebensstil der Menschen und ergriffen weitere Länder, die vor 1914 kaum industrialisiert waren, wie z.B. Russland. Der verstärkte Einsatz technischer Mittel und die Veränderung der Lebensweise machten weitere Rationalisierungen auf allen Gebieten erforderlich.

Unter diesen Bedingungen setzte sich die Avantgarde-Bewegung in Europa unaufhaltsam fort. In der Architektur wurde die Entwicklung neuer kostensparender und rationellerer

---

<sup>93</sup> Lampugnani (Hg.): a.a.O. S. 78. Joan Campbell: Der Deutsche Werkbund 1907-1934. München 1989. Wend Fischer (Hg.): Zwischen Kunst und Industrie, der Deutsche Werkbund. Stuttgart 1987.

<sup>94</sup> Lampugnani (Hg.): a.a.O. S. 78.

<sup>95</sup> Benevolo (1984): Bd.2. S. 8.

<sup>96</sup> Norbert Huse: „Neues Bauen“ 1918 bis 1933. Moderne Architektur in der Weimarer Republik. Berlin 1985. S. 121.

Baumethoden vorangetrieben. Der Einfluss der holländischen De-Stijl-Bewegung und des russischen Konstruktivismus trug ebenfalls zur Gründung des Bauhauses bei. Die hohe Stellung des Bauhauses in der Kunst- und Architekturgeschichte der Moderne ist unbestritten. Das Bauhaus, die von Walter Gropius 1919 in Weimar gegründete Kunst-, Design- und Architekturschule, war ein „Schmelztiegel der europäischen Moderne, der zahlreiche Reformideen der Epoche aufnahm und ihnen zu ihrer größtmöglichen Wirkung verhalf.“<sup>97</sup>

Der Grundgedanke der Bauhaus-Schule war, „das Handwerk nicht mehr als Ziel oder romantisches Ideal anzusehen, sondern als Lehrmittel für die Ausbildung moderner Entwerfer, die fähig sind, den Industrieerzeugnissen eine klare formale Prägung zu geben.“<sup>98</sup> Im Gegensatz zu den Akademien und auch Universitätsschulen, die Architekten und Künstler im konservativen und traditionellen Sinne ausbildeten und die Mehrheit der Bevölkerung ausschlossen, entwickelte das Bauhaus einen epochemachenden Weg, durch den Kunst und Handwerk zur Einheit gebracht wurden und auch die Architektur als Kunst zum ersten Mal für das Volk verfügbar sein sollte.

Die Bedeutung des Bauhauses lag nicht nur in seinen neuen Einstellungen zur Beziehung von Kunst, Handwerk und Technik, sondern auch an seiner gesellschaftspolitischen Auswirkung. Es verband sich mit der Arbeiterschaft und berücksichtigte die Wohnprobleme der Bevölkerung.

Diese neuen Gedanken des Bauhauses gaben Anlass zu heftigen Kontroversen in den politischen Diskussionen. In der von den traditionellen und konservativen Architekten geäußerten Kritik standen den vom Bauhaus vertretenen Werten der modernen Architektur – „rechnender Verstand, Maschine, Masse, Kollektivismus“ (Paul Schmitthenner) – positive traditionelle Werte wie „blutwarmes Leben, Mensch, Persönlichkeit“ (Paul Schmitthenner) gegenüber.<sup>99</sup> Alexander Schwab, ein Sozialist, hat in „Das Buch vom Bauen“ (1930) geschrieben, dass das Neue Bauen von den sozialistischen Gruppen und vom Großbürgertum (z.B. die Industriellen und Finanz-Großbourgeoisie) getragen werde. Seine größten Gegner kamen aus dem Mittelstand und dem Kleinbürgertum, denn sie sahen im Neuen Bauen eine wirtschaftliche, kulturelle und ideologische Bedrohung.<sup>100</sup>

Infolge seiner politischen Stellungnahme wurde das Bauhaus 1924 unter Druck der Weimarer Behörde geschlossen und musste nach Dessau verlegt werden, wo es durch Oberbürgermeister Fritz Hesse und die Mehrheits-SPD Unterstützung fand.<sup>101</sup> Nach dem Sturz von Hesse, an dem die Auseinandersetzungen um das Bauhaus großen Anteil hatten, wurde das Bauhaus 1932 durch den Aufstieg der nationalsozialistischen Stadtverordneten im Dessauer Gemeinderat – Feinde des „Neuen Bauens“ – auch aus Dessau vertrieben.<sup>102</sup>

Im deutschen Sprachraum wurde die avantgardistische Architektur der Moderne in den 20er und 30er Jahren durchgängig als „Neues Bauen“ bezeichnet<sup>103</sup> und erstreckte sich vom wirtschaftlichen Aufschwung 1924 bis zur Weltwirtschaftskrise 1929.<sup>104</sup> In dieser Arbeit wird „Neues Bauen“ im weiteren Sinne gemeint, also als im deutschen Sprachraum geprägte und benutzte Bezeichnung für die avantgardistische Architektur der Moderne. Die Voraussetzungen, aus denen das Neue in jener Zeit entstand, waren: „Die Erschöpfung der

---

<sup>97</sup> Lampugnani (Hg.): a.a.O. S. 32. Über Bauhaus siehe Sigfried Giedion: Raum, Zeit, Architektur. Basel/Boston/Berlin 1996. S.307-316.

<sup>98</sup> Benevolo (1984): S. 46.

<sup>99</sup> Vgl. Durth/Gutschow: Träumen und Trümmer. a.a.O.

<sup>100</sup> Alexander Schwab: Das Buch vom Bauen. Erschienen 1930 unter dem Pseudonym Albert Sigrist. Neudruck Düsseldorf 1973. S. 67-77.

<sup>101</sup> Fritz Hesse war Vertreter der liberalen „Demokratischen Vereinigung“ und Mitglied der Weimarer Nationalversammlung. Vgl.: Hans M. Wingler: Das Bauhaus. Köln 2002. S.16, Eckhard Neumann (Hg.): Bauhaus und Bauhäusler. Köln 1985. S. 206.

<sup>102</sup> Vgl. Hans M. Wingler: Das Bauhaus. a.a.O. S. 181-184.

<sup>103</sup> Lampugnani: a.a.O. S. 263.

<sup>104</sup> Leonardo Benevolo: Die Stadt in der europäischen Geschichte. München 1993. S. 228.

postkubistischen Malerei, der Wunsch nach einer Wiederbelebung moralischer Werte nach der Tragödie des Ersten Weltkriegs, die großen Wiederaufbauprogramme nach dem Krieg, der Beginn der wissenschaftlichen Erforschung von individuellem und kollektivem Verhalten.<sup>105</sup> Was den Städtebau angeht, so wurden viele Gedanken auf den Wohnungsbau fokussiert. Vor dem Ersten Weltkrieg litten die europäischen Städte bereits sehr unter dem Wohnungsmangel. Der Erste Weltkrieg hatte als „Materialschlacht“ alle Mittel an sich gezogen. Der Wohnungsbau kam deswegen völlig zum Erliegen und verursachte die große Wohnungsnot nach dem Krieg. Die unteren Schichten, wie die Arbeiterschaft, die in den Mietskasernen der Großstädte wohnte, waren besonders betroffen. Die verheerende Wohnungsnot bildete einen ständigen Druck auf die Politik. Die Architektur-Avantgardisten waren durch soziales Verantwortungsbewusstsein mit den unter der Not und besonders der Wohnungsnot leidenden Arbeitern und Arbeitslosen verbunden.<sup>106</sup>

Befriedigung von Massenbedarf und soziale Verantwortung waren Hauptkriterien der avantgardistischen Architekten wie Walter Gropius, Bruno Taut oder Ernst May geworden. Diese sozialen Gedanken wurden durch die Aussage von Gropius sehr deutlich zum Ausdruck gebracht: „Die Frage nach dem Wohnungsminimum ist die nach dem elementaren Minimum an Raum, Luft, Licht, Wärme, die der Mensch braucht, um bei der Vollentwicklung seiner Lebensfunktionen durch die Behausung keine Hemmungen zu erfahren, also ein Minimum an modus vivendi an Stelle eines modus non moriendi.“<sup>107</sup>

Um kostengünstiges und zugleich wirtschaftliches Bauen zu ermöglichen, das sich auch positiv auf einen niedrigen Mietzins niederschlug, waren die Architekten aufgefordert, ihre Bauten einer möglichst starken Typisierung zu unterwerfen und möglichst preiswerte Baumaterialien zu verwenden. Die neue Form und Ästhetik der modernen Architektur, wie Sachlichkeit, Funktionalismus, Kubismus, sprach für die Ansprüche des rationalisierten, standardisierten und typisierten Massenwohnungsbaus: „...in ihm sahen sozial engagierte Architekten die einzigartige Möglichkeit, die soziale Aufgabe und kulturelle Tragweite ihrer Planungs- und Gestaltungsarbeit zu begründen und unter Beweis zu stellen. Der Massenwohnungsbau wurde dabei zwangsläufig zur Grundlage neuer Ansätze im Städtebau und in der Stadterweiterung.“<sup>108</sup>

Dabei waren aber ihre Konzepte vor allem theoretischer Art, denn der Markt lag danieder, Aufträge fehlten, auch wenn der kommunal und genossenschaftlich finanzierte Siedlungs- und Wohnungsbau in der Weimarer Republik ab 1925 zum wichtigsten Instrument der von sozial-liberalen Kräften gesteuerten Sozial- und Kulturpolitik geworden war.<sup>109</sup> Großen Erfolg im Massenwohnungsbau hatte der Bau von Großsiedlungen zwischen 1924 bis 1933, wie sie vor allem von Ernst May für Frankfurt am Main und die Hufeisensiedlung von Bruno Taut und Martin Wagner in Berlin entworfen wurden. Beide Städte hatten eine Stadtregierung unter Führung der SPD: Ludwig Landmann, Oberbürgermeister von Frankfurt a. M. von 1924 bis 1933, war Mitglied der SPD. Martin Wagner, Stadtbaurat Berlins 1926 bis 1933, gehörte

---

<sup>105</sup> Ebd.

<sup>106</sup> Heinz Hirdina: Neues Bauen, neues Gestalten. Das neue Frankfurt. Eine Zeitschrift zwischen 1926 und 1933. Berlin (West) 1984. S. 22.

<sup>107</sup> Walter Gropius. Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung. In: „Die Justiz“, Band 5, Nr.8, 1929; siehe Scope of Total Architecture, New York. p.113. Zitat nach: Benevolo (1984): Bd.2. a.a.O. S. 160.

<sup>108</sup> Christoph Mohr/Michael Müller: Funktionalität und Moderne. Das Neue Frankfurt und seine Bauten 1925-1933. Köln 1984. S. 7.

<sup>109</sup> Da nach dem Ersten Weltkrieg die privat finanzierte Bautätigkeit auf Grund der öffentlichen Eingriffe und wegen Kapitalknappheit praktisch zum Erliegen gekommen war, setzte der Staat erstmals massiv die öffentliche Wohnungsbauförderung ein. Die „Hauszinssteuer“ war von 1924 bis 1930/31 der Motor des Wohnungsbaus. Vgl.: Günther Schulz: Wohnungspolitik in Deutschland und England 1900-1939. In: Clemens Zimmermann (Hg.): Europäische Wohnungspolitik in vergleichender Perspektive 1900 – 1930. S. 153-165, hier S. 155. Über „Hauszinssteuer“ siehe noch Michael Ruck: Die öffentliche Wohnungsbaufinanzierung in der Weimarer Republik. In: Axel Schildt/Arnold Sywottek (Hg.): Massenwohnung und Eigenheim. Wohnungsbau und Wohnen in der Großstadt seit dem Ersten Weltkrieg. Frankfurt a.M. / New York 1988. S. 150-200.

ebenfalls der SPD an. Wegen der sozialen Gedanken fand die moderne Architektur eine Entfaltungsmöglichkeit da, wo Sozialdemokraten und verwandte Gruppen oder liberale Kräfte regierten, die die Republik auch politisch unterstützten. Auftraggeber waren vor allem die kommunalen Bauträger und die Baugenossenschaften der Gewerkschaften. Die Gewerkschaften beauftragten moderne Architektur nicht nur für Siedlungen, sondern auch für ihre Verwaltungsbauten.<sup>110</sup>

Die moderne Architektur und das Leitbild der Moderne standen von Anfang an für Ideen und Gedanken von Fortschritt und Aufbruch. Die von ihnen unterstützten Gedanken wie Rationalismus, Technikbegeisterung, bürgerliche Demokratie, Aufklärung und Emanzipation wurden in jener Zeit von den sozialkritisch eingestellten Kreisen als die positiven Kräfte angesehen, die die alte monarchisch-konservative Gesellschaft überwinden würden. Gleichzeitig nahm die Moderne soziale Gedanken auf und drängte auf Reformen, die allerdings auch zur Stabilität und Verbesserung der bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft beitragen sollten. Das Ziel der Reformen war die Verhinderung einer Revolution und die Abmilderung des Drucks aus der Arbeiterschaft. Gert Kähler urteilt: „Die Arbeiterschaft müsste sozial besser gestellt werden, um sie zu befrieden und so Deutschlands Stellung auf den Weltmärkten zu sichern, die Arbeiterschaft durfte aber nicht so gut gestellt werden, dass dies durch zu hohe Löhne und Sozialabgaben Deutschlands Stellung gefährdete.“<sup>111</sup>

1924 schlossen sich einige wichtige Avantgarde-Architekten der modernen Bewegung in Berlin zu einer Gruppe zusammen, die sich „Zehner Ring“ nannte. Unter ihnen waren Architekten wie Otto Bartning, Peter Behrens, Hugo Häring, Erich Mendelsohn, Ludwig Mies van der Rohe, Hans Poelzig, Max und Bruno Taut. Der „Zehner Ring“ symbolisierte die vereinten Anstrengungen, das „Neue Bauen“ zu verteidigen und die „unsachlichen und behördlichen Widerstände“ gegen das „Neue Bauen“ zu überwinden.<sup>112</sup> Der „Zehner Ring“ wurde 1926 zur Allgemeinen Architektenvereinigung „Der Ring“ ausweitete.<sup>113</sup> Dadurch sollte versucht werden, das „Neue Bauen“ auf mehreren Ebenen durchzusetzen. Zum Bündnis des „Rings“ gehörten auch wichtige politische Persönlichkeiten, wie z.B. der einflussreiche Berliner Stadtbaurat Martin Wagner (1885-1957) oder der Verkehrsdezernent der Berliner Regierung Ernst Reuter (1889-1953), der nach dem Zweiten Weltkrieg erster Regierender Bürgermeister Westberlins wurde. Die Architekten aus dieser Gruppe suchten nach einer neuen Definition für eine Stadt, in der verhindert werden sollte, dass das private Kapital mit seinen Spekulationen die Mieten in schwindelerregende Höhen trieb. Eine solche Stadt könnte sich als Ergebnis der Kooperation von Politikern, Architekten und Planern entwickeln.

Angeregt durch den Fordismus sollte eine Stadt im organisierten Kapitalismus wie ein Gemeinschaftsunternehmen oder ein privatwirtschaftliches Unternehmen betrieben werden, dessen Entwicklungen von einer kapitalistischen Wirtschaftsdynamik gesteuert würden. Die wesentlichen Faktoren von Stadtgestaltung und Städtewachstum sollten von der Politik bestimmt und von den Investoren mit getragen und mit gestaltet werden. Die Bauten könnten als Investitionen betrachtet und, wie die Maschinen in der Industrie, abgeschrieben werden. Nach 30 Jahren der Amortisierung könnten diese wieder abgerissen werden, um der jeweils nächsten Generation die Gelegenheit zu bieten, auf technische Neuerungen zu reagieren und eine zeitgemäße Architektur und Stadt zu entwickeln.<sup>114</sup>

---

<sup>110</sup> Huse: a.a.O. S. 124.

<sup>111</sup> Gert Kähler: Nicht nur Neues Bauen! S. 306.

<sup>112</sup> Werner Durth: Vorlesung für „Architektur und Städtebau im 20. Jahrhundert“ an der TUD, Kapitel „Zwischen Tradition und Moderne“ o. J.

<sup>113</sup> Werner Durth: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970. Braunschweig/Wiesbaden. 1986. S. 52.

<sup>114</sup> Vgl. Durth: Ebd.

Aufgrund dieser Prinzipien wurde geplant, eine Ausstellung in Stuttgart zu veranstalten – eine Stadt, in der die alten, konservativen Ansichten der Akademien und der traditionellen Architektur dominierend waren.

Die 1927 vom Deutschen Werkbund, vor allem mittels der Federführung seines Vizepräsidenten Mies van der Rohe (1886-1969) veranstaltete Ausstellung machte die gemeinsamen Grundlagen der neuen Architektur in den verschiedenen Ländern Europas sichtbar. Die „besten Architekten“ Europas, im Sinne der Avantgarde, wurden berufen, Häuser zu bauen. So entstand wohl keine Stadt, aber ein Wohnviertel, die Weißenhof-Siedlung, welche von funktionellen Elementen und Konstruktionen der Vorfertigung mit Stahlbeton geprägt war. Neben deutschen Architekten wie Peter Behrens, Walter Gropius, Ludwig Hilbersheimer, Hans Poelzig waren an der Weißenhof-Siedlung auch Josef Frank aus Österreich, Mart Stam und Oud aus Holland, Victor Bourgeois aus Belgien, Le Corbusier und Pierre Jeanneret aus Frankreich und eine Schweizer Gruppe unter Leitung von Max Ernst Haefeli beteiligt.<sup>115</sup> Die Weißenhof-Ausstellung präsentierte „der Öffentlichkeit zum ersten Male eine einheitliche Schau der modernen Bewegung“, gab „einen suggestiven Hinweis auf das städtebauliche Element, das potentiell in den Bestrebungen der modernen Architekten steckt“,<sup>116</sup> und sollte in das Wohnungsbauprogramm der Stadt eingebunden werden, dadurch sollte das Wohnungsproblem musterhaft gelöst und Möglichkeiten der Rationalisierung im Wohnungsbau erreicht werden.<sup>117</sup> Die Weißenhof-Ausstellung stieß auf heftige Proteste. Konservative Architekten der „Stuttgarter Schule“, wie z.B. Paul Schmitthenner, lehnten die neue, radikale und rationalistische Ästhetik der Weißenhof-Siedlung ab. Am Problem „Weißenhof“ zeigte sich der offene Konflikt zwischen modernen und konservativen Architekten. Die Gegner des „Rings“ gründeten 1928 den „Block“, der dem Treiben der Ring-Mitglieder ein Ende setzen wollte. Zum „Block“ gehörten Architekten wie German Bestelmeyer, Paul Bonatz, Paul Schmitthenner und Paul Schultze-Naumburg.<sup>118</sup>

Hinter der modernen Architektur stand eine Reihe von modernen Strömungen wie die „Neue Sachlichkeit“, die „Moderne Kunst“, die „Neue Kultur“. Nicht zuletzt löste die moderne Ästhetik, die mit linken politischen Strömungen verbunden war, Angst, Wut und Ablehnung bei den Gegnern in Deutschland aus, die für nationalistische, regionale, traditionale, zuweilen auch antisemitische oder antikommunistische Ansichten standen. Ein Zitat Paul Schmitthenners, der auch die der Weißenhof-Siedlung entgegengesetzte Kochenhof-Siedlung in Stuttgart errichtete, stellte die ideologischen Gegensätze der modernen und konservativen Architekten deutlich dar:

„Von Goethes Haus<sup>119</sup> zur Wohnmaschine klafft ein Abgrund, der unüberbrückbar ist. Täuschen wir uns nicht. Es handelt sich hier nicht um einen vorübergehenden Zeitgeschmack oder eine Modefrage, es ist eine tiefgehende geistige Frage, die in ihrer Bedeutung über eine deutsche Angelegenheit hinaus eine Menschheitsfrage ist. Auf der einen Seite: Rechnender Verstand, Maschine, Masse, Kollektivismus; auf der anderen Seite Gefühl, blutwarmes Leben, Mensch, Persönlichkeit. Der Siegeszug der Technik droht die Äcker der Menschheit vollends zu zerstampfen... Weltkrieg und Revolution und nicht zuletzt die Mächte der Technik haben uns unendlich viel zerstört und geraubt. Wir Deutsche sollten uns nicht des Letzten selbst berauben, des Glaubens an eine Sendung des deutschen Volkes, und diese beginnt beim deutschen Menschen in seinem Kampf um die deutsche Kultur.“<sup>120</sup>

<sup>115</sup> Martin Steinmann (Hg.): CIAM. Dokumente 1928-1939. Basel/Stuttgart. S. 13.

<sup>116</sup> Benevolo(1984): Bd.2. a.a.O. S. 114.

<sup>117</sup> Durth: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970. a.a.O. S. 51.

<sup>118</sup> Ebd.

<sup>119</sup> „Goethes Haus“ bezieht sich auf das Goethes Gartenhaus in Weimar, in dem Schmitthenner das Vorbild „Bürgerliches Wohnhaus“ im traditionellen Stil sah, der sich mit Holz durch Fachwerk-, Block-, Tafel- und Skelettbauweise darstellt.

<sup>120</sup> Schmitthenner, Paul. Baugestaltung, I. Das deutsche Wohnhaus. Stuttgart: Konrad Wittwer, 1932. Zit. Nach Huse: a.a.O.

In der Sache übereinstimmend mit Paul Schmitthenner, wenn auch weniger aggressiv, vertrat beispielsweise auch Karl Gruber (1885-1966) diese Ansicht.<sup>121</sup>

### 2.2.3 CIAM und Charta von Athen

Der Internationale Architekturwettbewerb um das Gebäude des Völkerbundes in Genf, den die modernen Architekten 1927 verloren hatten, war ein direkter Auslöser für die erste Zusammenkunft der europäischen Architektur-Avantgarde und die Gründung der CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) 1928. Die Mitglieder der Jury des Wettbewerbs stammten aus zwei gegenläufigen Lagern, die in den öffentlichen Auseinandersetzungen unterschiedliche Ansichten zur Architektur vertraten. Die Jury bestand aus vier Akademie-Mitgliedern, vier Verfechtern der modernen Architektur und einem Mitglied, das zu beiden Lagern vorsichtig Abstand hielt.<sup>122</sup> Die Akademien vertraten den Historismus, den das Neue Bauen als „die Pracht und die Eitelkeit der Vergangenheit“<sup>123</sup> ablehnte; die Architekten der Moderne standen für Sachlichkeit, antiornamentale Form und Funktionalismus. In diesem Wettbewerb triumphierten die in den Akademien zusammengefassten Vertreter. Die modernen Architekten wollten ihrerseits ihre Kräfte und Gedanken durch Zusammentreffen und fachlichen Austausch über die Staatsgrenzen hinweg bündeln.

Im Jahre 1928 lud Madame Hélène de Mandrot die wichtigsten Avantgarde-Architekten jener Zeit zu einem Treffen auf ihr Schloss La Sarraz in der Schweiz ein. Die Niederlage im Kampf um den Völkerbundpalast intensivierte die Anstrengungen der Avantgarde. Für sie schien trotz aller Kritik die Zeit reif zu sein, die Protagonisten der verschiedenen Bestrebungen in Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und Spanien an einem zentral gelegenen Ort zusammen zu führen.<sup>124</sup> Im Schloss von La Sarraz versammelte sich eine Gruppe moderner Architekten und beschloss, eine Arbeitsgemeinschaft zu bilden, um die Architektur, ihrer Ansicht entsprechend, den wirklichen Aufgaben zuzuführen. So wurden die CIAM, „Congrès Internationaux d'Architecture Moderne“<sup>125</sup> und ihr Leitungsausschuß CIRPAC, „Comité International pour la Realisation des Problèmes Architecturaux Contemporains“<sup>126</sup>, gegründet. Die CIAM traf sich von 1928 bis 1933 jährlich, um Prinzipien einer neuen Architektur und neue Richtlinien für Städte zu entwickeln. Nach dem zweiten Weltkrieg tagte die CIAM bis 1956. Die erste Periode der CIAM von ihrer Gründung 1928 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 war jedoch die bedeutsamste und produktivste.

Die Teilnehmer der CIAM kamen aus vier Kontinenten bzw. 23 Ländern. Am 28. Juli 1928 wurde die „Erklärung von La Sarraz“ unterzeichnet. In dieser Erklärung „stellen die unterzeichneten Architekten eine grundlegende Übereinstimmung ihrer Auffassungen vom Bauen sowie ihrer beruflichen Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft fest ... Sie lehnten es infolgedessen ab, gestalterische Prinzipien früherer Epochen und vergangener Gesellschaftsstrukturen auf ihre Werke zu übertragen, sondern forderten eine jeweils neue

---

<sup>121</sup> Vgl. Helmut Böhme: Städtebau als konservative Gesellschaftskritik. Bemerkungen zu Karl Grubers „Gestalt der deutschen Stadt“. In: Die Alte Stadt 14 (1987.1). S. 1-27.

<sup>122</sup> Akademiker: Le maresquier (Frankreich. Anm.: Nach Benevolo ist dieser Name „C. Lemasquier“ geschrieben), C. Gato (Spanien), J. Burnett (England), A. Muggia (Italien); Verfechter der Moderne: Berlage (Holland), Karl Moser (Schweiz), Joseph Hoffmann (Österreich), Tengboom (Schweden); Präsident der Jury: Horta (Belgien). Vgl. Hilpert (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen“. a.a.O. S. 93. Vgl. Benevolo (1984): Bd. 2. a.a.O. S. 108.

<sup>123</sup> Hilpert (1984): Ebd.

<sup>124</sup> Sigfried Giedion: Die Chronologie der 1. Periode. In: Steinmann (Hg.): CIAM. a.a.O. S. 9.

<sup>125</sup> Deutsche Version: Internationale Kongresse für Neues Bauen.

<sup>126</sup> Deutsche Übersetzung: Internationaler Ausschuß für Neues Bauen. Vgl.: Hilpert (1984): a.a.O. S. 94.



Erfassung einer Bauaufgabe und eine schöpferische Erfüllung aller sachlichen und geistigen Ansprüche an sie.“<sup>127</sup>

Die Ansätze zu einer neuen, nicht-repräsentativen Gestalt, die die Protagonisten der modernen Architekten gegenüber dem Historismus thematisiert hatten, wurden auf dem Kongress in La Sarraz nicht diskutiert. „Denn um eine Zusammenfassung von Gestaltungstendenzen im Sinne einer Ästhetik des architektonischen Einzelobjekts ging es gar nicht. Es ging für die Moderne um die Erschließung eines neuen Gegenstandsbereiches, den Camillo Sitte als Gegenstand der Architektur gefordert hatte, nämlich um den Städtebau. Jedoch konsequenter als bei Sitte ging es um einen Städtebau auf der Grundlage einer Anerkennung der Großstadt, der technologischen Grundlagen ihrer Entwicklung und der neuen Aufgabe des Massenwohnungsbaus.“<sup>128</sup>

Hannes Meyer definierte den Begriff Städtebau so: „Der Städtebau ist die Organisation sämtlicher Funktion des kollektiven Lebens in der Stadt und auf dem Lande. An erster Stelle steht das Ordnen der Funktionen, das Wohnen, die Arbeit, die Erholung (Sport, Vergnügungen)“.<sup>129</sup>

In der „Erklärung von La Sarraz“ wollten die modernen Architekten „im Interesse der modernen Gesellschaft arbeiten“, Rationalisierung und Normung auf architektonische Planungen wie auf industrielle Methoden der Ausführung anwenden. Dadurch manifestierte sich die CIAM als bahnbrechender Träger der modernen Bewegung in der Architektur und im Städtebau. Es hieß deswegen programmatisch radikal:

„Der Städtebau kann nicht mehr ausschließlich den Gesetzen eines willkürlichen Ästhetizismus unterworfen sein. Seinem Wesen nach ist er funktioneller Natur. Die drei grundlegenden Funktionen, über deren Erfüllung der Städtebau zu wachen hat, sind: Wohnen; Arbeiten; sich erholen. Sein Gegenstand sind: Aufteilung des Bodens; Organisation des Verkehrs; Gesetzgebung.“<sup>130</sup>

1929 fand der II. Kongress der CIAM in Frankfurt mit dem Thema „Die Wohnung für das Existenzminimum“ statt. 1930 wurden auf dem III. Kongress in Brüssel „Rationelle Bebauungsweisen“ diskutiert. Der IV. Kongress der CIAM schließlich tagte an Bord der SS *Patris II* und in Athen vom 29. Juli bis 13. August 1933, mit dem Thema „Die Funktionelle Stadt“. Vor und auf dem Kongress wurden 33 Städte<sup>131</sup> wie z.B. Amsterdam, Barcelona, Zürich und Dessau untersucht, „erstens um zu wissen, was eine Stadt ist, zweitens um die Mängel der bestehenden Städte festzustellen und um Maßnahmen vorzuschlagen, die sie beseitigen könnten.“<sup>132</sup> Die Grundsätze für den Städtebau und die Städte der Zukunft wurden als Ergebnisse des IV. Kongresses unter dem Namen „Feststellungen des 4. Kongresses“<sup>133</sup> aufgestellt. Die Grundsätze hat Le Corbusier später, 1943<sup>134</sup> mit eigenen, keineswegs

---

<sup>127</sup> 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), Hannes Meyer (Bauhaus Dessau), W. M. Moser (Zürich), C. E. Reva (Mailand), Prins Rierveld (Utrecht), A. Sartoris (Turin), Hans Schmidt (Basel), Mart Stam (Rotterdam), M. Steiger (Zürich), H. R. Vonder Mühl (Lausanne), Juan de Zavala (Madrid). Vgl. Hilpert (1984): a.a.O. S. 111. und „Erklärung von La Sarraz“ (28. Juni 1928). In: Hilpert (1984): a.a.O. S. 102.

<sup>128</sup> Ebd. S. 27.

<sup>129</sup> Auszug aus dem Protokoll des Kongresses von La Sarraz (26. - 29. Juni 1928) Sitzung vom 27. Juni 1928. Ebd. S. 100.

<sup>130</sup> „Erklärung von La Sarraz“. In: Ebd. S. 105.

<sup>131</sup> Steinmann (Hg.): a.a.O. S.134.

<sup>132</sup> Ebd. S. 114.

<sup>133</sup> Die „Feststellungen“ wurden zwischen 1933 und 1935 in verschiedenen Zeitschriften veröffentlicht. Die unterschiedlichen Fassungen sind nicht alle identisch. Vgl. Ebd. S.160.

<sup>134</sup> Nach dem Vorwort zur Neuauflage „Charta von Athen“ 1957 von Le Corbusier erschien schon 1941 in Paris eine anonyme Schrift mit dem Titel „La Charte d’Athènes“. Auch 1942 war in den USA eine Publikation

abgestimmten oder diskutierten Kommentaren versehen, als „Charta von Athen“ publiziert.<sup>135</sup> Seine Einflussnahme auf die endgültige Fassung der „Charta von Athen“ war sehr groß, indem er die Interpretationen und Ideen seiner früheren Stadtkonzeptionen wie z.B. „Ville Radieuse“ hineingeschrieben hat. Die „Feststellungen“, die als Schlussfolgerungen aus den Stadtanalysen des IV. Kongresses der CIAM nachträglich durch Giedion, Sekretär der CIAM, überarbeitet wurden, verdeutlichten die Differenzen der modernen Architekten in vielerlei Hinsicht.<sup>136</sup> Le Corbusier gewann jedoch einen dominierenden Einfluss in der CIAM und wurde zum zentralen theoretischen Vermittler für das konzeptionelle Denken der Moderne im Blick auf den Städtebau. Die von Le Corbusier stark geprägte „Charta von Athen“, die nach dem Zweiten Weltkrieg in alle Sprachen übersetzt wurde, war das „Grundgesetz“ und „Vermächtnis“ der Moderne der 1920er Jahre. Zum ersten Mal wurden wirksame Prinzipien moderner Stadtplanung durch die Charta fixiert. „Die funktionelle Stadt“ und die „Funktionstrennung“ in der Stadtplanung als Kern der „Charta von Athen“, wurden seitdem Grundlage für die nach wie vor umstrittenen Ansichten zum modernen Städtebau und zur modernen Stadtplanung. In Verbindung mit dem „International Style“ wurden nach 1945 diese Prinzipien weltweit von jüngeren Generationen von Stadtplanern und Architekten aufgegriffen und prägten entscheidend die Stadtplanung nach dem Zweiten Weltkrieg.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass diese städtebauliche Moderne bereits beim Verfassen der „Feststellungen des IV. Kongresses“ der CIAM – später als Charta von Athen veröffentlicht – im Endeffekt ihre sozialen Bestrebungen aufgab – im Gegensatz zu ihren Ursprüngen. Die Forderungen in den „Feststellungen des IV. Kongresses“ bildeten gewissermaßen ein Abkommen zwischen den verschiedenen Richtungen des Kongresses.<sup>137</sup> Die Forderungen wurden architektonisch nicht definiert, waren aber auch nicht bestimmt, was die gesellschaftlichen Grundlagen anbelangt. Innerhalb der verschiedenen Richtungen der Kongresse vertrat Le Corbusier eine Auffassung, die sich gegen die Auffassung der linken Mitglieder der CIAM richtete. Nach der Auffassung Corbusiers sollten die Kongresse nicht von einem ideologischen, sondern vom technischen Standpunkt ausgehen und darum sollten sie keine politischen Erklärungen machen.<sup>138</sup> Diese Auffassung hat zur Folge, dass die Kongresse CIAM bei der Gründungserklärung zwar die politische Option zum Ausdruck brachten, aber sie schränkten die Möglichkeiten ein, praktisch zu handeln. Hans Schmidt erklärte 1934: „Es ist nicht zu bezweifeln, dass das Neue Bauen in klarer Weise die Folgerungen aus den wissenschaftlichen und technischen Tatsachen des entwickelten Kapitalismus gezogen hat und darum als ein Element des Fortschrittes anzusehen ist... auf der anderen Seite (ist) selbstverständlich, dass auch die fortgeschrittenste Architektur ... nicht über die vom Kapitalismus gesteckten Grenzen hinausgehen kann.“<sup>139</sup>

Wie die CIAM in ihrer Erklärung von La Sarraz verdeutlicht hatte, stand für die ihr nahe stehenden Architekten nicht 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.<sup>140</sup> Im Gegensatz zu der Moderne griffen, hinsichtlich der Lösung der Probleme in den chaotischen

---

erschieden, die auf den Ergebnissen des IV. Kongresses der CIAM über die „Funktionelle Stadt“ basiert. Vgl. Hilpert (1984): a.a.O. S. 84ff.

<sup>135</sup> Ebd. S. 84.

<sup>136</sup> Vgl. Hilpert (1978): a.a.O. S. 249.

<sup>137</sup> Steinmann (Hg.): a.a.O. S. 160.

<sup>138</sup> Protokoll der Delegiertenversammlung vom 20./21. Mai 1934 in London. Zit. Nach Ebd. S.161.

<sup>139</sup> Hans Schmidt: Zur Frage der politischen Haltung der Internationalen Kongresse für Neues Bauen, Typoskript im Schmidt Archiv, Institut GTA. Zit. nach Steinmann: a.a.O. S. 160.

<sup>140</sup> Vgl. Thilo Hilpert (1984): a.a.O. S. 29.

industriellen Großstädten, 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 es wurde versucht, die Stadtgestalt der alten Stadt mit den zeitgenössischen technologischen und sozioökonomischen Grundlagen zu verbinden. Die „Stadtbaukunst“ von Camillo Sitte bietet dafür ein gutes Beispiel. Sittes Rückgriff auf die „alte Stadt“ bei gleichzeitiger Anerkennung der industriellen Entwicklung machte seine Stadtkonzeption so ambivalent.

Die Moderne jedoch wollte gerade dieses Dilemma aufbrechen, indem sie die entscheidenden Bezüge auf die zeitgenössischen Zustände von Gesellschaft und Stadt in ihre neue Stadtkonzeption einführte. Dies wurde aber durch die Loslösung von den politisch-sozialen Diskussionen weitgehend abgeschwächt, was sich in der Erarbeitung der Charta von Athen bereits abgezeichnet hatte.

Die Stadtkonzeption, die in der Charta von Athen verankert war, konnte als „eine Anpassung der Stadtstruktur an die Produktivkraftentwicklung“, „die Ausrüstung der Stadt auf fortgeschrittenem technologischem Niveau“, „eine Ausweitung der Organisation großindustrieller Organisationstechnik auf Wohnbereiche und Verkehrssystem der Stadt“ angesehen werden.<sup>141</sup> Das Konzept der funktionellen Stadt eiferte also einem Gesellschaftsbild nach, das durch die Übertragung einer großbetrieblichen Organisationsweise gesamtgesellschaftlich rationalisiert werden sollte. Die Konsequenzen des Strukturwandels in der industriellen Produktion und die entsprechend zunehmende gesellschaftliche Komplexität wurden dabei – so ihre Absicht – von den modernen Architekten berücksichtigt. Dieses wurde in der „Charta von Athen“ in folgenden Punkten verdeutlicht:

Der wichtigste Punkt ist das Prinzip der Funktionstrennung.

„Die Schlüssel zum Städtebau liegen in folgenden vier Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen (in den freien Stunden), sich fortbewegen. Die Pläne werden die Struktur eines jeden der den vier Schlüsselfunktionen zugewiesenen Stadtteils bestimmen, und sie werden deren entsprechende Lokalisierung innerhalb des Ganzen fixieren. Der Zyklus der täglichen Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen, wird durch den Städtebau unter dem Gesichtspunkt der größten Zeitersparnis geregelt, ...“<sup>142</sup>

Die Funktionstrennung, auch als Zonenteilung bezeichnet, war keine Erfindung der Charta. In New York wurde von der Kommunalverwaltung schon 1916 eine Einteilung des Stadtgebietes in „Zweckbezirke“ vorgenommen; auch Ansätze in Deutschland gab es im 19. Jahrhundert mit zahlreichen „Zonierungsplänen“, z.B. Adickes in Frankfurt am Main. Aber der Grund für eine solche Einteilung in früherer Zeit war nicht der Wunsch nach einer Verbesserung der Wohnverhältnisse, sondern die Stabilisierung der rapid sinkenden Grundstückswerte aufgrund der chaotischen Mischungen in den Innenstadtbereichen.<sup>143</sup> Das Ziel der von der Charta geforderten Funktionstrennung war dagegen eine bessere Funktionsweise der Stadt und die Verbesserung der Wohnverhältnisse. Dieses Ziel ist erstens auf den „Zweitakttrhythmus“ (Wohnen und Arbeiten) der modernen Arbeitswelt, den Le Corbusier 1922 erstmals zu einer Grundlage seines Stadtsystems erklärt hatte, zweitens auf die „Klassifizierung“ des Stadtsystems, die er 1927 gefordert hatte, zurückzuführen. Nach Le Corbusier sollte das Wohnen wegen der Stress-Belastungen durch verschlechterte Umweltbedingungen aus den Innenstadtbereichen herausgelöst werden.<sup>144</sup> Nach der Auffassung dieser Moderne sollte die Stadt wie eine Maschine rationell funktionieren. Das

---

<sup>141</sup> Vgl. Ebd. S. 59.

<sup>142</sup> Charta von Athen. Punkt 77-79. In: Le Corbusier: An die Studenten. a.a.O. S. 118-120.

<sup>143</sup> Vgl. Hilpert (1978): a.a.O. S. 246.

<sup>144</sup> Ebd. S. 233.

Stadtzentrum wurde zum Verwaltungszentrum erklärt und damit als gesellschaftliches, eigentlich urbanes Zentrum aufgegeben.

Der zweite Punkt betraf den (Straßen-)Verkehr, der auf die „strikteste Ökonomie der Zeit“<sup>145</sup> abzielte. Die vierte Funktion der Charta, „sich fortbewegen“, spielte eine entscheidende Rolle im Konzept der Funktionstrennung, denn nur durch diese Funktion konnten die anderen drei voneinander getrennten Zonen verknüpft und der Austausch zwischen ihnen gewährleistet werden. Das Verkehrsmittel, das die Funktion erfüllen sollte, war das Automobil. Auf dem IV. Kongress der CIAM hat sich Le Corbusier mit seiner Verherrlichung des Autoverkehrs als Grundlage großstädtischen Massenverkehrs durchgesetzt.<sup>146</sup> Die Erörterung über den (Auto)verkehr in der „Charta von Athen“ ist hauptsächlich auf „die neuen mechanischen Geschwindigkeiten“, „die mechanischen Verkehrsmittel“ – Kraftfahrzeug- und deren „Verkehrsstraßen“ – gerichtet.<sup>147</sup> Die Hoffnung auf den Autoverkehr als Massenverkehr wurde 1925 im „Plan Voisin“ von Le Corbusier schon zum Ausdruck gebracht. Das durch Ford gebaute private kostengünstige Motorfahrzeug war eine Revolution der Geschwindigkeit und beanspruchte eine entsprechende neue Stadtgestaltung.

Die modernen Architekten wie Le Corbusier, führten diese technologische Umwälzung sofort in ihre neuen Stadtkonzeptionen ein. Seitdem wurde der Mobilitätskult von Futuristen und der Autoindustrie als stadtplanerisches Prinzip verankert.<sup>148</sup> Dieser Punkt ist einer der wichtigsten Bestandteile des städtebaulichen Leitbildes der Moderne – mit allen Folgen.

Drittens ging es um die „strikteste Ökonomie der Zeit“. Sie verdeutlichte die rationelle Lebensweise und die neue Zeit-Raum-Wahrnehmung des modernen Lebens. Im Modell der „Funktionellen Stadt“ in der Charta von Athen wurde großer Wert auf den schnelleren Rhythmus des modernen Lebens gelegt. Die Verkürzung der Entfernung und des Zeitaufwands sollte durch die Geschwindigkeit des Automobils verwirklicht werden, was einen neuen Maßstab der Dimensionen der Städte voraussetzte.

Im Kongress von Athen haben die Avantgarde-Architekten nur ansatzweise, aber doch auch soziale Fragen angesprochen. Die Soziologen der Chicago School der 1920er Jahre erklärten die soziale Selektion und Segregation der Stadt als Ergebnis der „Differenzierung kultureller Spezifiken“.<sup>149</sup> Diese Erklärung wurde zur Rechtfertigung ungleicher Lebenschancen in verschiedenen Stadtvierteln benutzt. Im Gegensatz dazu meinten die Architekten in der CIAM jedoch, dass sich die Differenzierung kultureller Eigenarten „in der Realität großstädtischen Lebens gleichzeitig auch von einer sozialen Absonderung der Bevölkerung in Wohngebieten nach strikt gestaffelten Rängen überlagert.“<sup>150</sup>

In dieser Erklärung kamen der soziale Gleichheitsanspruch und die Kritik an der Polarisierung unterschiedlicher Lebenschancen zum Ausdruck. Zwar hat Le Corbusier den sozialen Gleichheitsanspruch auf die Hygieneprinzipien der Wohnbedingungen beschränkt, doch zeichnete sich in der Forderung nach gleichberechtigten Wohnbedingungen für die Arbeiterschaft, die auf den Kongressen von 1929 („Wohnung für ein Existenzminimum“) und von 1933 in Athen behandelt wurden, ein (gewisser wohl technisch verengt) sozialer Fortschritt ab. Die Forderung nach „Luft, Licht und Raum“<sup>151</sup> sollte zum Existenzminimum einer Wohnung gehören.

In der Charta von Athen wurden einige der wichtigsten Problemstellungen absichtlich ausgespart oder nur am Rande angesprochen, indem Le Corbusier seine persönlichen

---

<sup>145</sup> Ebd. S. 239. Zitat aus Constatations du IVE Congrès.

<sup>146</sup> Ebd. S. 240.

<sup>147</sup> Charta von Athen: Punkt 51-64. In: Le Corbusier: An die Studenten. a.a.O. S. 102-108.

<sup>148</sup> Hilpert (1978): a.a.O. S. 240.

<sup>149</sup> Ebd. S. 236.

<sup>150</sup> Ebd. S. 236ff.

<sup>151</sup> Walter Gropius: Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung, Zusammenfassung. 1929 In: Steinmann (Hg.): a.a.O. S. 49.

Ansichten diktatorisch in den divergierenden Auffassungen zum Städtebau der modernen Architekten in der CIAM durchgesetzt hatte. Doch die Diskussionen über die sozioökonomischen Grundlagen von Stadtplanung, über die politisch-soziale Dimension des Städtebaus fanden im Kongress von Athen sehr wohl statt, wurden aber kaum nach außen verbreitet. Le Corbusier wollte die Politisierung der CIAM vermeiden und betonte, dass die „Funktionelle Stadt“ als räumliches Modell ein „technisches Werk“ sei. In den ursprünglichen „Feststellungen des IV. Kongresses“, die einen relativen Konsens der anwesenden Architekten widerspiegelten und durch Generalsekretär Giedion zusammengefasst wurden, standen allerdings politisch-soziale Fragen im Mittelpunkt. Doch beim Erarbeiten der „Feststellungen“ und in der endgültigen Fassung der „Charta von Athen“ wurden „alle Aussagen zu sozioökonomischen Zusammenhängen von Stadtplanung abgeschwächt oder verdrängt.“<sup>152</sup> Der ganze Komplex der ökonomischen Grundlagen von Stadtentwicklung blieb ungeklärt, die soziologischen und politischen Themen traten in den Hintergrund.

Die moderne Bewegung war aber von Anfang an trotz ihres einheitlichen Ergebnisses eine heterogene Bewegung. Die Diskrepanz der Auffassungen der im IV. Kongress versammelten Architekten zum Städtebau und zur Stadtplanung war ein Spiegel des breiten Spektrums der CIAM-Mitglieder mit verschiedenen politischen Auffassungen. Es umfasste die „Linken“, wie z.B. Giedion, über die „Linksorientierten“, wie Sert und Weissmann, bis hin zu denjenigen mit „Linksentwicklung einer konservativen Grundposition“<sup>153</sup> wie Le Corbusier.

Die Unterschiede und Gegensätze lassen sich anhand der folgenden Beispiele darstellen, wie sie im Kongress und in den Auseinandersetzungen bei den schriftlichen Formulierungen der Charta von Athen zu Tage traten:

Die kritischen Positionen<sup>154</sup>, die in der Analyse der Stadtregion von Detroit auf dem Kongress von Athen bezüglich Privateigentum, Kontrolle und Gebrauch von Boden und Produktionsmitteln für spekulative Profite dargestellt wurden, waren so weit in den Hintergrund gerückt worden, dass sie kaum in die spätere Zeit übermittelt werden konnten. Detroit, die vorbildliche Stadt des Fordismus mit den „rationalisierendsten und technisiertesten“ Sektoren, den Autofabriken Henry Fords, wurde im Kongress von Athen analysiert als ein Beispiel für die Planlosigkeit des städtischen Gesamtsystems, für die öffentliche Armut und für die gesamtgesellschaftliche Irrationalität. In der Schlussfolgerung der Analyse wurde auf „die Probleme von sozial-wirtschaftlicher Organisation“ – „Organisation von Bodenbesitz, Produktion und Warenverteilung“ – hingewiesen. „Das an erster Stelle stehende Thema des Städtebaus ist soziale Reorganisation“<sup>155</sup>, die allerdings in der Charta keinen Niederschlag fand. Denn diese Schlussfolgerung betraf ein großes heikles Thema: das Privateigentum. Le Corbusier stellte es nicht in Frage und sah es als gefährlich an, daran zu rütteln. Während Giedion in den „Feststellungen des IV. Kongresses“ sozialpolitische und ökonomische Analysen konkretisierte, hat Le Corbusier in „seiner“ „Charta von Athen“ alle Aussagen zu solchen Zusammenhängen abgeschwächt oder hintanstellt.

Bei den „Feststellungen des IV. Kongresses“ war die „Organisation des Bodens“ „die einzige Schwierigkeit“<sup>156</sup>, die zu keiner einheitlichen Stellungnahme führte. Zwar stimmten die Architekten der Aussage weitgehend zu, dass die Segregationstrends der Stadtentwicklung aus privatem Bodenbesitz resultierten, aber die in der ersten Fassung der „Feststellungen“ geforderte Maßnahme, „Expropriation“ des Bodens, wurde nicht nur von Le Corbusier abgelehnt. Deshalb wurde das Problem der Segregation von Nutzungen durch die

---

<sup>152</sup> Ebd. S. 243.

<sup>153</sup> Ebd. S. 214.

<sup>154</sup> Der Autor, der kritische Positionen im Beitrags über die „Konsequenzen des finanziellen Zusammenbruchs auf den Städtebau in den USA“ vertrat, lässt sich nicht mehr ermitteln. Vgl. Hilpert (1978): a.a.O. S. 242.

<sup>155</sup> Ebd. S. 242ff.

<sup>156</sup> Giedion: Brief von Giedion an Le Corbusier. 28. Sept. 1933 Zürich. In: Hilpert (1984): a.a.O. S. 189.

Hierarchie von Bodenwerten in einem konzentrischen System von Zentrum und Peripherie ausgespart.<sup>157</sup>

Die Bodenreform, die während des II. Kongresses der CIAM (Thema: Die Wohnung für das Existenzminimum) als Sicherung von ausreichenden Großflächen für den Massenwohnungsbau gefordert worden war, fand in der Charta von Athen keinen Niederschlag. Die Diskussionen über Maßnahmen zur Lösung der Bodenfrage versickerten also. Was übrig blieb, war nur noch ein „hoffnungsvoller Appell“<sup>158</sup>: „Das Privatinteresse wird in Zukunft dem Interesse der Gemeinschaft unterstellt sein.“<sup>159</sup>

Für Giedion dagegen war es eine Frage von prinzipieller Bedeutung, ob der Kongress „Techniker“ oder „Politiker“ sein sollte. Giedion kritisierte, dass die Mehrheit der Architekten die Probleme der Stadt nur auf der Basis technischer Probleme lösten. Die Alternative dazu wäre, dass „der Kongreß Politiker ist“ und „man sich klar gegen den Kapitalismus erklären muss“, so dass „eine wirklich soziale Entwicklung wirksam wird“.<sup>160</sup> Le Corbusier verzichtete aber auf öffentliche politische Parteinahme und vertrat die Ansicht, dass die Technik „Vorbereitung des Plans“ und die Politik „Ausführung des Plans“ bedeute.<sup>161</sup>

An der endgültigen Fassung der „Charta von Athen“ ist zu erkennen, dass die von Giedion vertretenen linken Ansätze der modernen Avantgarde-Architekten keine Einflüsse auf das Manifest der modernen Stadtplanung hatten. Die Ansätze von Gemeinschaft und Kollektivismus in den räumlichen Strukturen, die ursprünglich von einer großen Zahl moderner Architekten, Walter Gropius oder Bruno Taut, u.a., thematisiert wurden, gingen im Laufe der Zeit verloren.

Nun noch einmal zu den Widersprüchen in der Stadtkonzeption der Charta von Athen:

1) Was die Funktionen des Automobils angeht, ergab sich aus den Konsequenzen genau das Gegenteil der von der Charta von Athen vorgesehenen Effekte. Die Charta beinhaltete nicht nur Funktionstrennungskonzepte, sondern auch Verknüpfungsprinzipien, die scheinbar überzeugend klangen. Nach Le Corbusier sollte die Zeit des „Zweitakt rhythmus“ (Arbeit und Wohnen) des modernen Lebens durch Automobile als Massenverkehrsmittel ökonomisiert werden. Die Distanz zwischen den Wohngebieten und den industriellen Zonen als Arbeitsort sollte auf ein zeitliches Minimum reduziert werden. So sollte ein kompakter Stadtraum gegen die Dispersion der Stadt im Zeichen einer „Entstädterung“ entstehen. Nach diesem Ansatz sollten viele Straßen für den Autoverkehr gebaut werden, um die unterschiedlichen Zonen möglichst schnell zu verknüpfen. Die Funktionen des Autoverkehrs, einschließlich des Straßenbaus, wurden in der Charta deutlich unterstrichen. Dank der Schnelligkeit des Automobils sollte ein neuer Maßstab in Bezug auf die Größenordnung der Stadt erreicht werden.

Dies förderte letztlich die Expansion der Städte sehr. Dabei reduzierte das Auto im Endeffekt nicht die Distanz zwischen Wohngebieten und Arbeitszonen: Die Einhaltung der „striktesten Ökonomie der Zeit“ konnte nicht verwirklicht werden. Im Gegenteil, „das Automobil als Massenverkehrsmittel wurde zur Voraussetzung für eine im Agglomerationssozium zunehmende Expansion der Städte in Mustern zersiedelter Dispersionszonen.“<sup>162</sup> Die „funktionelle Stadt“ ist nicht als Kompaktraum einer „konzentrierten Stadt“ realisiert worden, wie es Le Corbusier gewollt hatte, sondern hat dazu geführt, dass sich rapid ausweitende „krakenarmige konzentrische

---

<sup>157</sup> Hilpert (1978): a.a.O. S. 230.

<sup>158</sup> Hilpert (1984): a.a.O. S. 254.

<sup>159</sup> Charta von Athen. Punkt 95. In: Le Corbusier: An die Studenten. a.a.O. S. 130.

<sup>160</sup> Giedion: Brief von Giedion an Le Corbusier. 4. Sept. 1933 Zürich. In: Hilpert (1984): a.a.O. S. 179.

<sup>161</sup> Le Corbusier: Brief von Le Corbusier an Giedion. 12. Sept. 1933. In: Ebd. S. 185.

<sup>162</sup> Hilpert (1978): a.a.O. S. 241.

Städte“ entwickelten.<sup>163</sup> Die Prinzipien der Funktionstrennung sind zum Element der Zersiedlung, Desurbanisierung und „amorphe Agglomeration“ geworden.<sup>164</sup>

- 2) Die ursprünglichen Ziele der in der CIAM versammelten Architekten bestanden in der Problemlösung der chaotischen Zustände in den Großstädten der Industrieländer. Die Ursachen der Planlosigkeit und der Krisen sollten durch die Analyse der Politik und der sozioökonomischen Verhältnisse aufgedeckt werden. Das vollzog sich in den Kongressen der CIAM nur teilweise, so mit Lösungsversuchen, die zur Verbesserung der Wohnungsnot beitragen sollten, oder in der Analyse der Stadt Detroit, wo in Bezug auf die Segregation bzw. Polarisierung unterschiedlicher Lebenschancen die Kritik an den elenden Wohnbedingungen der Arbeiterschaft vehement war und mit der Kritik an privatem Bodenbesitz verbunden wurde. Als die CIAM ihr Unvermögen offenbarte, sich kritisch mit sozialpolitischen Prozessen auseinanderzusetzen, war es vor allem Le Corbusier – der einflussreichste Darsteller, ja Diktator der CIAM und der Charta von Athen – der die Erörterung solcher Zusammenhänge unterdrückte und verdrängte.<sup>165</sup>

Die sozioökonomischen und politischen Diskussionen wurden trotz aller genannten Überlegungen weitgehend ausgespart, denn Le Corbusier erklärte die CIAM und ihre Tätigkeiten zum „technischen Werk“ und hielt an „einer strikten politischen Neutralisierung“ fest. Es gab nicht wenige Avantgarde-Architekten in der CIAM, die die Ansicht vertraten, dass die Probleme des Städtebaus gleichzeitig soziale Probleme waren und dass die Analyse der sozioökonomischen Rahmenbedingungen für die Stadtplanung und den Städtebau durchaus sehr bedeutsam waren. Zu diesen Architekten gehörten Sert und Torres Clavé mit ihren Plänen für Barcelona, Wilhelm Hess mit seinen Konzepten für Dessau oder Wils Ebert mit seiner Analyse Berlins. Sie haben aber später die Bestimmung solcher Rahmenbedingungen zurückgestellt.<sup>166</sup> Doch ohne eine solche Analyse und vor allem ohne praktische Folgerungen, ohne Überlegungen über die Bodenreformen, war letztendlich die Stadtentwicklung nur schwer zu kontrollieren. Die Probleme und Krisen der Stadt sowie die Probleme der Stadtplanung konnten damit nicht grundsätzlich beseitigt oder gar gelöst werden. Dies ist der entscheidende Webfehler der CIAM und des durch sie vertretenen Leitbildes der Moderne. Die reformerische und fortschrittliche Bedeutung der CIAM lag in ihrer Kritik an den von den sozialen, politischen und ökonomischen Verhältnissen bedingten Missständen der Stadtentwicklung, während ihre publizierten Lösungsansätze an den politischen und sozioökonomischen Analysen vorbeigingen. Deswegen konnten letztendlich ihre Ziele nicht realisiert werden. Es war eine Illusion, dass ein System von Stadtplanung sich in seiner Formulierung, seinen Inhalten und seiner Realisierung gegenüber sozialen Bewegungen und Interessen neutral – also nur technisch – verhalten könne und müsse.<sup>167</sup>

Neben diesen erläuterten großen Widersprüchen der Charta von Athen gehörten auch folgende Punkte zur Kritik an der Charta von Athen, die ich nur knapp zitieren möchte, die aber die Kehrseite und die problematischen Folgen für die Stadt und ihre Entwicklung akzentuieren:

- „Die Prinzipien der Charta sind hergeleitet aus den Trends der Großstadtentwicklung, ihre Modelle aber verwischen jedes Zeichen von Kontinuität, leugnen ihre Ursprünge, beanspruchen grundsätzlichen Bruch mit dem historischen Stadtraum.“<sup>168</sup>

<sup>163</sup> Zitat von Le Corbusier: *L'urbanisme des Trois Etablissements Humains*. Paris 1959. S. 170. In: Ebd. S. 241.

<sup>164</sup> Ebd. S. 248.

<sup>165</sup> Ebd. S. 214.

<sup>166</sup> Ebd. S. 248.

<sup>167</sup> Ebd. S. 215.

<sup>168</sup> Ebd. S. 234.

- „Le Corbusier liefert die Legitimation für aufgezwungene Wanderungsbewegungen im Stadtbereich, die jedoch weit ungeplanter, unauffälliger, anders als erwartet, verlaufen sollten.“<sup>169</sup>
- „Eine Entflechtung der Nutzungsbereiche wirkte sich in einer Anwendung auf die 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.“<sup>170</sup>
- Die rationelle Zonenteilung, Entmischung der städtischen Funktionen wird für die „Auflösung der Stadt“ verantwortlich gemacht. Eine Erweiterung der City-Funktion in den Stadtzentren wird beschrieben als Verdrängung der weniger gewinnbringenden Wohnnutzungen an den Stadtrand.<sup>171</sup>
- „Die Übertragung des betrieblichen Rationalisierungsmodells auf die Organisation der Stadt war der ungeeignete Versuch, einen sich auflösenden Stadtraum als Lebensraum zu bewahren.“<sup>172</sup>
- „...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 wurden.“<sup>173</sup>

Trotz aller Nachteile und Kritik erwiesen sich die Stadtkonzeptionen der modernen Architekten und das durch die Charta von Athen etablierte städtebauliche Leitbild der Moderne jedoch als eine stimulierende Herausforderung in der Geschichte des Städtebaus. Zum ersten Mal wurde das Augenmerk von Architekten und Stadtplanern auf die Stadt als Gefäß der „Masse der Gesellschaft“ gerichtet. Durch das rationalisierte Stadtkonzept der „funktionellen Stadt“ wurde zwar die chaotische, unhygienische, slumbestimmte Stadtentwicklung unter Kontrolle gebracht, die gleichzeitig damit geschaffenen Probleme aber wogen ebenfalls schwer und schränkten das Leitbild der Moderne auf technokratische Lösungsstrategien ein.

### **2.3 Weitere Entwicklung und Durchsetzung der Moderne in Europa und in Deutschland nach 1945**

Die als Abschlussdokumente überarbeiteten „Feststellungen der IV. Kongresses“ und die später auf deren Basis erarbeitete, aus 95 Punkten bestehende Charta von Athen fanden ihre nachhaltigen Auswirkungen nicht unmittelbar nach ihren Veröffentlichungen 1933 bzw. 1943. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war ein wesentlicher Grund dafür.

In Deutschland wurden die Vertreter der Moderne von den Nationalsozialisten vertrieben. Deren städtebauliches Leitbild war geprägt von traditionell-konservativen Tendenzen, Kleinsiedlungsbau im Heimatstil auf der einen Seite, auf der anderen Monumental- und Prachtbauten. Doch im Fabrikbau fand die Moderne durchaus ihre Kontinuität. Die Zerstörung des Krieges und der Wiederaufbau nach dem Krieg boten eine gute Gelegenheit für die Umsetzung der von der Charta entwickelten Grundsätze. Gleichzeitig wurden die Auseinandersetzungen zwischen den Anhängern der traditionellen und modernen Stadtplanung erneut entfacht. In vielen deutschen Städten zeigte sich die Vorherrschaft der „Traditionalisten“<sup>174</sup>. Viele Architekten des Wiederaufbaus arbeiteten bereits im „Arbeitsstab

<sup>169</sup> Ebd.

<sup>170</sup> Ebd. S. 246.

<sup>171</sup> Helga Faßbinder: Einleitung. In: Castells, Manuel : Kampf in den Städten. Berlin 1975. S.20.

<sup>172</sup> Hilpert (1978): a.a.O. S. 276.

<sup>173</sup> Leon Krier, La Reconstruction de la Ville, 1978. Zit. Nach Hilpert (1984): a.a.O.

<sup>174</sup> Hans-Reiner Müller-Raemisch (Hg.): Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945 – 1985, Frankfurt am Main 1990. S. 13.



zum Wiederaufbau bombenzerstörter Städte“<sup>175</sup> von Albert Speer, in dem bereits Elemente des modernen Städtebaus aufgenommen wurden. Nahtlos fügte sich das Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ in das moderne Leitbild „autogerechte Stadt“.<sup>176</sup> Nicht alle städtebaulichen Grundsätze der Charta von Athen wurden in der Nachkriegszeit als Prinzipien übernommen. Die Rationalisierung der Stadtplanung, die Funktionstrennung und die Gewichtung des Autoverkehrs sowie die Trennung der Verkehrsarten in der Stadtplanung hatten allerdings entscheidende Auswirkungen auf den Städtebau und die Stadtentwicklung in Deutschland, in Europa und auf der ganzen Welt.

Die moderne architektonische Ästhetik wurde während des Kriegs weitgehend in den USA entwickelt. Das von den Nationalsozialisten vertriebene Bauhaus, das 1933 in Dessau geschlossen wurde, fand seine weitere Entfaltung in den USA. Die in die USA emigrierten einflussreichen modernen Architekten aus Europa wie Walter Gropius, Mies van der Rohe und Ludwig Hilbersheimer konnten dort ihren Beitrag zur weiteren Entwicklung der Moderne leisten. Der „Internationale Stil“ ist unter den Einflüssen solcher führender Köpfe der modernen Architektur im Laufe der Zeit in den USA entstanden und nach dem Krieg als Vorbild der Architektur nach Europa reexportiert und verbreitet worden. Der in den USA entwickelte Hochhausbau war das Vorbild einer der Grundsätze der Charta von Athen: „Man muss die Hilfsmittel der modernen Technik berücksichtigen, um Hochbauten zu errichten.“<sup>177</sup>

Der „Internationale Stil“ ist die Verbindung, die „Amalgamierung“ des städtebaulichen Leitbildes der Moderne mit dem in der „Schule von Chicago“ entwickelten Hochhausbau und den hochrechteckigen Scheibenhochhäusern in Stahlskelettkonstruktion. Diese Verbindung wurde zum Vorbild des Nachkriegsstädtebaus. In Düsseldorf wurde das erste Hochhaus nach amerikanischem Muster in Deutschland gebaut, das für die Mannesmann Werke als einer der führenden deutschen Konzerne entworfen wurde, später folgte das berühmte Thyssen-Hochhaus. Mit den modernen Hochhäusern im „Internationalen Stil“ und der Trennung der Verkehrsarten durch Hochstraßen wurde Düsseldorf zu einem Gegenbild des Traditionellen. Dieses Planungsmodell wurde als Ausdruck des „Wirtschaftswunders“ der 50er Jahre für Deutschland vorbildlich. Weitere Beispiele für diese Planungsvorstellungen sind Kassel, Hannover und Darmstadt.

In den 1950er und 1960er Jahren erlebte Deutschland einen starken ökonomischen Aufschwung. 1957 wurde in der Bundesrepublik Deutschland Vollbeschäftigung erreicht. 1959 erschien Hans Bernhard Reichows Buch „Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“<sup>178</sup>. Die rasch zunehmende Motorisierung und der Ausbau der U-Bahn ermöglichten neue und weit von den Arbeitsstätten liegende Standorte für die Wohnquartiere. Dem Autoverkehr und den daraus entstehenden Konsequenzen wie z.B. dem Straßenbau hatten sich die Städte anzupassen.

Um 1960 waren die ästhetischen Modelle für die neuen städtebaulichen Dichtevorstellungen vorbereitet. „Sie waren getragen von unbedingtem Glauben an technischen Fortschritt und materiellen Wohlstand für alle.“<sup>179</sup> Das neue Lebensgefühl war eben nicht mehr mit Bescheidenheit und kleinteiliger Stadtgestalt allein darzustellen. Der Wunsch nach Größerem, eher Metropolenhaftem, hatte die Vorstellung von der kleinen überschaubaren Nachbarschaft verdrängt. Es war die Zeit, in der ein unbegrenzter Optimismus des wirtschaftlichen und des technischen Wachstums herrschte, in der man fest überzeugt war, dass alle Aufgaben lösbar seien. Vor diesem Hintergrund ist das neue Stadtkonzept „Urbanität durch Dichte“ entstanden. Am 1. Juni 1960 hielt Edgar Salin auf der

<sup>175</sup> Vgl. Durth: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970. a.a.O.

<sup>176</sup> Vgl. Ebd.

<sup>177</sup> Charta von Athen: Punkt 28. In: Le Corbusier: An die Studenten. a.a.O.

<sup>178</sup> Hans Bernhard Reichow: Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg 1959. (Die Originalfassung erschien 1942 unter dem Titel „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“. Sie musste nur von den Begriffen her nur etwas „entnazifiziert“ werden.)

<sup>179</sup> Müller-Raemisch: a.a.O. S. 63.

11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages eine berühmte Rede über Urbanität und prägte damit das neue Leitbild „Urbanität durch Dichte“.<sup>180</sup>

Die Grundbesitzverhältnisse spielten nach wie vor eine entscheidende Rolle in der Stadtplanung nach dem Krieg. Da der private Bodenbesitz beinahe ein unantastbares Thema war, wurden schon in den 1960er Jahren diese Besitzverhältnisse als Hemmnis einer wirklichen Neuordnung der Städte beklagt. „Es wird wohl von niemandem ernstlich bestritten“, klagte ein wortgewaltiger Kritiker der modernen Stadtverhältnisse Alexander Mitscherlich, „dass die Misere des deutschen Wiederaufbaus eng mit der Zufälligkeit der Besitzverhältnisse, den spekulativen Bodenpreisen und dem ausgebliebenen politischen Versuch zu räumlicher Neuordnung der Stadtareale gekoppelt ist. Denn Privatbesitz, unbeschadet seiner unter Umständen für die Gemeinschaft tödlichen Auswirkungen, ist ein Tabu, ein Fetisch, an den niemand zu rühren wagte. Keine der gesetzgebenden Körperschaften, keine der Parteien.“<sup>181</sup> Das alte Thema, über das sich die modernen Architekten in den 20er Jahren heftig auseinandergesetzt hatten, das in der Charta von Athen absichtlich ausgespart wurde, blieb unverändert virulent, begründete aber den massiven Widerspruch gegen die Moderne. Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre trat diese offene Frage mit der Kritik an der Moderne noch einmal in den Vordergrund.

Die radikalen Modernen der 1920er Jahre konnten ihre Ideen nie vollständig realisieren, da sie immer an den Eigentumsgrenzen scheiterten. Aber das Prinzip der Funktionstrennung wurde verbreitet durchgesetzt. Die Moderne, die in den 1920er Jahren ihren Ausgang als theoretisches Konzept nahm und über die USA in den 50er Jahren in Europa städtebaulich realisiert wurde, geriet bereits ein Jahrzehnt später in eine Krise. Jetzt wurden die herrschenden städtebaulichen Leitvorstellungen und die Ergebnisse des praktischen Städtebaus der vorangegangenen Jahre zunehmend kritisiert. In der Fachliteratur meldeten sich Autorinnen und Autoren wie Jane Jacobs, Kevin Lynch, Alexander Mitscherlich, Christopher Alexander und Aldo Rossi zu Wort. In den 1970er Jahren hat dann vor allem die Stadtsoziologie eine gründliche Kritik am städtebaulichen Leitbild der Moderne geleistet.<sup>182</sup> Ihre Kritik bezog sich besonders auf die neu entstandenen Wohnsiedlungen an den Stadträndern, die langweilig und ohne Leben erscheinen, auf die Zerlegung der Stadträume in monofunktionale Zonen, sowie auf Innenstädte, die durch den Verlust an Wohnraum und kultureller Nutzung zunehmend verödeten und zudem immer stärker vom motorisierten Verkehr belastet würden. Seit den 1960er Jahren wird im Städtebau verstärkt nach Lösungen zur Überwindung der negativen Auswirkungen der Stadt der Moderne gesucht.

---

<sup>180</sup> Ebd. S. 61-63.

<sup>181</sup> Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt a. M. 1965. S. 19-20.

<sup>182</sup> Hilpert (1984): a.a.O. S. 9.

### 3. Krise der Moderne

Die 1960er Jahre müssen in zwei Phasen gegliedert werden. Mit der Wirtschaftskrise 1966/67 und der Großen Koalition 1966 als Zäsur begann eine Zeit, in der die Moderne in der Bundesrepublik Deutschland in eine Krise geriet. Es war die Zeit, in der die bürgerlichen Werte, die bürgerliche Leistungsethik und das uneingeschränkte Wachstum von einem Teil der Intellektuellen des Westens in Frage gestellt wurden. Der Begriff „Fortschritt“ als entscheidendes Denkparadigma der Moderne geriet ins Wanken. Die fortgeschrittene Technologie zeigte zunehmend ihre Schattenseiten. „Der Zweifel und die Verzweiflung am Projekt der Moderne“<sup>183</sup> haben sich aus den Auseinandersetzungen über Folgeprobleme der gesellschaftlichen Modernisierung ergeben.

Die allgemeine Verunsicherung der Bevölkerung in den Industrieländern gegenüber der modernen Gesellschaft hatte einen umfassenden gesellschaftlichen Wandel zur Folge. In diesem Kapitel wird auf die Epoche der Krise und Kritik an der Moderne eingegangen, insbesondere wird die Infragestellung des städtebaulichen Leitbildes der Moderne dargestellt. Der Zeitraum reicht vom Ende der 1960er Jahre bis in die 1980er Jahre.

#### 3.1 Krise und Umbrüche

In allen Industrieländern gewann die technische und wirtschaftliche Entwicklung in den 50er und 60er Jahren an Dynamik.<sup>184</sup> Bis in die 60er Jahre glaubte man in den hoch industrialisierten Industrieländern noch fast unreflektiert an die positiven Wirkungen von Wissenschaft und Technik. In der Bundesrepublik wurde „eine Kombination von Fortschritt, Wachstum und Technik in vorher nicht gekanntem Maße zum Leitbild und Fundament der Gesellschaft“<sup>185</sup>. Das Erhardsche Projekt der Konsumfreiheit und des Massenkonsums, verbunden mit der unpolitischen Wirtschaftsmentalität der Bundesbürger, führte zu einer Steigerung des Lebensstandards in allen sozialen Schichten.<sup>186</sup> Die unteren Einkommensschichten konnten sich nicht nur Konsumgüter wie Kühlschränke und Waschmaschine, sondern auch Anschaffungen wie die eines Autos leisten. Die Konsumgesellschaft hat sich in jener Zeit in der Weise ausgeweitet, dass sich die „konsumistische Moderne mit ihren verstärkt auf Verbrauch ausgerichteten Mentalitäten“ durchsetzen konnte und das Prinzip der Sparsamkeit der Nachkriegszeit überwunden wurde.<sup>187</sup>

Die Zwanzigjährigen der 1960er Jahre hatten den Krieg und die unmittelbare Nachkriegszeit kaum bewusst erfahren. Unter ihnen entstand Misstrauen und Neugier gegenüber dem, was ihre Eltern und Großeltern während des Dritten Reiches getan oder unterlassen hatten. Eine harte Auseinandersetzung der jüngeren Generation mit der älteren über deren Verschweigen und Verleugnen der möglichen Mitschuld bahnte sich an.<sup>188</sup> Besonders intensiv wurde dieser Konflikt an den Lehrstühlen der Soziologie, Politik und Philosophie an den Universitäten ausgetragen.

Von 1966 bis 1969 regierte die Große Koalition von CDU/CSU und SPD, die mit einer pragmatischen, keynesianischen Wirtschaftspolitik die Wirtschaft aus der Rezession 1966/67 führen wollte. Die Wirtschaftskrise war vor allem auch eine Überproduktionskrise. Die wegen

---

<sup>183</sup> Jürgen Habermas: Die Moderne – ein unvollendetes Projekt. Leipzig 1990. S. 40.

Zum Thema „Modernisierung“ und „Modernität“ in den 50er Jahren vgl. Axel Schildt: Moderne Zeiten. Freizeit, Massenmedien und „Zeitgeist“ in der Bundesrepublik der 50er Jahre. Hamburg 1995.

<sup>184</sup> Kai F. Hünemörder.: Die Frühgeschichte der globalen Umweltkrise und die Formierung der deutschen Umweltpolitik (1950 - 1973). Stuttgart 2004. S. 31.

<sup>185</sup> Arne Andersen, Heimatschutz. S. 156f. In: Ebd

<sup>186</sup> Arne Andersen: Das 50er-Jahre-Syndrom – Umweltfragen in der Demokratisierung des Technikkonsums, in: Technikgeschichte 65 (1998.4).S. 330.

<sup>187</sup> Ebd. S. 330.

<sup>188</sup> Vgl. Iring Fetscher: Vom Positivismusstreit zur Sozialphilosophie Marcuses. In: Hilmar Hoffmann/Heinrich Klotz(Hg.): Die Sechziger. Düsseldorf/Wien/New York 1987. S. 11.

der Großen Koalition entstandene schwache parlamentarische Opposition und die Notstandsgesetze vom 29. Mai 1968 hatten die Bildung der sogenannten „außerparlamentarischen Opposition“ (APO) zur Folge. Die Studentenbewegung 1968 brachte den Zweifel und den Vorwurf auf einen Höhepunkt. Soziologie, Philosophie und Politologie in den 1960ern lieferten eine theoretische Basis für die Studentenbewegung. Die kritische Sozialphilosophie von Herbert Marcuse (1899-1980), die Gesellschaftstheorie und die „Kritische Theorie“ der Frankfurter Schule, zu deren Vertretern Max Horkheimer (1895-1973), Theodor W. Adorno (1903-1969) und Jürgen Habermas (geb. 1929) gehörten, hatten starken Einfluss auf das geistige Leben der 60er Jahre in Deutschland.

Die wichtigste Grundaussage der Kritischen Theorie lautete: Die Vernunft, die einst eine aufklärerische Rolle gespielt habe, sei in der modernen Welt zu einer „instrumentellen Vernunft“ verkommen. Unter zunehmendem Verlust der Individualität würden die Menschen zu Vollzugsorganen und Objekten einer wissenschaftlich-technischen Naturbeherrschung und einer zunehmend bürokratisierten Welt.<sup>189</sup>

Der kritische Diskurs über die Moderne beinhaltete folgende Bezugspunkte:

- Zweckrationalität, die die Produktion nur auf die Kosten-Nutzen-Beziehung reduziere,
- Massenproduktion, Konsumismus und Kommerzialisierung der Gesellschaft
- Manipulation der Menschen durch die Medien
- Kritik an Autorität und der „Herrschaft von Mensch über Menschen“
- Ambivalenz, dass Marktgesetz, technisch-wissenschaftlicher Fortschritt und Rationalisierung die Entfaltung der Demokratie, den Wohlstand und die individuelle Freiheit einerseits ermöglichen, andererseits gefährden.

Mit der sozialkritischen Orientierung stellte die 68-Bewegung die überkommenen Werte und die bürgerliche Leistungsethik in Frage und wollte bei aller akademischer Theoriebesessenheit „praktisch“ befreiend auf die gesellschaftlichen Verhältnisse wirken.<sup>190</sup>

Nach den Phasen rasanter quantitativer Erhöhung des Lebensstandards und des Wohlstands fand ein „Wertewandel“ statt, der ca. 10 Jahre später Ronald Inglehart zu seiner Postmaterialismus-These anregte, die besagt, dass sich große Teile der Bevölkerungen der westlichen Länder mit dem wachsenden Wohlstand in den 60er und 70er Jahren zunehmend von materialistischen Werten wie Konsum, wirtschaftlichem Wachstum, Gewinn abwandten. Sie orientierten sich mehr und mehr an „postmaterialistischen“ Werten, an Werten also, die nicht den wirtschaftlichen Wohlstand in den Mittelpunkt stellen, sondern allgemein von Idealen geprägt waren, von moralischen Zielen wie persönliche Teilnahme am öffentlichen Leben, Demokratisierung, Umweltschutz, Gleichberechtigung von Mann und Frau.<sup>191</sup> Ob diese Postmaterialismus-These für alle gesellschaftliche Schichten und Milieus gilt, blieb allerdings umstritten.<sup>192</sup> Dass unermüdliches Streben nach Gewinn und wirtschaftlichem Wachstum bis in die Gegenwart aber nach wie vor dominierende Kräfte sind, liefert einen Beweis dafür, dass diese Überzeugungen der APO, der sozialkritischen Schule und die postmaterialistischen Thesen offenbar nicht in allen Punkten zutraf. Trotzdem ist mit diesen Thesen in Analyse und Kritik die erkennbare Veränderung in der Werteorientierung der damaligen Gesellschaft ansatzweise angemessen beschrieben.

---

<sup>189</sup> Iring Fetscher. Ebd.

<sup>190</sup> Hünemörder: a.a.O. S. 182.

<sup>191</sup> Vgl. Ronald Inglehart: *The Silent Revolution: Changing Values and Political Styles among Western Peoples*. Princeton: Princeton University Press 1977. Ronald Inglehart: *Wertewandel in der westlichen Welt*. Frankfurt am Main 1989.

<sup>192</sup> Vgl. Markus Klein: „Wieviel Platz bleibt im Prokrustesbett Wertewandel in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1973 und 1992 gemessen anhand des Inglehart-Index“. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 47. Jg. 1995. S. 207-230.

Zu Beginn der 1970er Jahre wurde in Westeuropa der Umweltschutz zu einer staatlichen Aufgabe mit eigenem Gewicht.<sup>193</sup> Dies war begründet durch zahlreiche und zunehmende „Umweltprobleme“.<sup>194</sup> Das Vertrauen in die technokratischen ökonomischen „Experten“ und der Glaube an die Beherrschbarkeit der Technik wurden erschüttert. Im gleichen Maße verstärkten sich Zweifel und Kritik am „Fortschritt“ der Moderne. Dies galt besonders für die Bundesrepublik Deutschland seit dem Ende der Großen Koalition und dem Beginn einer neuen Politik der sozial-liberalen Koalition unter Willy Brandt (SPD) und Walter Scheel (FDP) im Oktober 1969 unter dem Motto „mehr Demokratie wagen“.

Neben der Forderung nach mehr Demokratie rückte auch der Schutz der Umwelt in das Bewusstsein der Politik. Im September 1971 legte eine Expertengruppe der Bundesrepublik Deutschland das erste „Umweltprogramm“ vor, das systematisch und gleichzeitig technokratisch an die Umweltprobleme heranging. Dieses Programm wurde aber in der Öffentlichkeit kaum registriert.<sup>195</sup> Zuständig zeichnete das Bundesinnenministerium, das 1969 eine Umweltschutzabteilung eingerichtet hatte und die „Umweltpolitik“ zum eigenständigen Bestandteil der Reformpolitik erhoben hatte.

Im März 1972 erschien eine Studie, die vom Club of Rome<sup>196</sup> im Auftrag des Massachusetts Institute of Technology (MIT) durchgeführt wurde. Der Bericht mit dem Titel „Die Grenzen des Wachstums - Berichte des Club of Rome zur Lage der Menschheit“ versehen, war ein Fanal und stellte drei Thesen auf, die ein Umdenken im Handeln der modernen Gesellschaft forderten. Wenn die Weltbevölkerung, die Industrialisierung, die Umweltverschmutzung, die Nahrungsmittelproduktion und die Ausbeutung der natürlichen Rohstoffe anhaltend zunähmen, so die Behauptung, würden „die absoluten Grenzen des Wachstums“ innerhalb eines Jahrhunderts erreicht sein.<sup>197</sup> Der Bericht erreichte von den 70er Jahren bis in die 90er Jahre hinein große Bedeutung für die Entwicklung eines neuen Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung. (Siehe Kapitel 4.1.1) Zeitgleich mit dem Club of Rome versammelten sich im Juni 1972 Delegationen aus 114 Ländern mit mehr als 1200 Vertretern auf der ersten UN-Umweltkonferenz in Stockholm, die mit ihrem Slogan „Only One Earth“ ebenfalls einen Wendepunkt in der Umweltgeschichte darstellte. Hinzu kamen weitere Ereignisse, die diese Thesen als neue Politik aktuell werden ließen.

1973/1974 brach die erste Ölkrise aus. Sie hatte zwar politische Gründe, aber die damit einher gehende Erdölverteuerung intensivierte die weltweite Diskussion über Energieverbrauch, Ressourcenreserven und -einsparungen. Die Thematisierung der Umweltprobleme in Politik und Massenmedien verbreitete und verstärkte ein Umweltbewusstsein in der Bevölkerung der Industrieländer. In den folgenden Jahren breitete sich ein ökologischer Diskurs aus, der die entstehende Umweltbewegung massiv prägte.

---

<sup>193</sup> Karl Ditt: Die Anfänge der Umweltpolitik in der Bundesrepublik Deutschland während der 1960er und frühen 1970er Jahre. In: Matthias Frese/Julia Paulus/Karl Teppe (Hg.): Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik. Paderborn. 2003 S. 305.

<sup>194</sup> Zu den „Umweltprobleme“ gehörten nun z.B. die starke Verschmutzung der Flüsse (des Rheins), die Luftverschmutzung durch Emissionen der Fabriken und Fahrzeuge (Brandt: „Der Himmel über der Ruhr muss wieder blau werden“), der Abbau der Ozonschicht, die Reduzierung der Tier- und Pflanzenarten.

<sup>195</sup> Winfried Kösters: Umweltpolitik. München 2002. S. 14, S. 39.

<sup>196</sup> Der Club of Rome wurde in Rom 1968 gegründet. Die Idee stammt von dem italienischen Industriemanager Aurelio Peccei und dem schottischen OECD-Wissenschaftsmanager Alexander King mit dem Ziel, gleichgesinnte Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Wissenschaft zu gewinnen, um gemeinsam über diese für die Zukunft der Menschheit so entscheidende Herausforderung zu diskutieren, für die man den Begriff der „World Problematique“ schuf und für die es galt, eine „World Resolutique“ zu finden. Im April 1968 traf man sich erstmals mit 36 Vertretern aus Wirtschaft und Wissenschaft zu einem zweitägigen intensiven Meinungsaustausch in Rom und gab sich den Namen CLUB OF ROME. Vgl. Die amtliche Website von Club of Rome 20. April 2006.

<sup>197</sup> Dennis Meadows: Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit. Stuttgart 1972. S. 17.

Die Gründung der deutschen Grünen Partei 1980 fand vor diesem historischen Hintergrund statt. Von den Bürgerinitiativen bis hin zu einer neuen Partei haben die GRÜNEN viel zur Verinnerlichung des Umweltbewusstseins, der ökologischen Denkweise und zum kritischen Betrachten der zeitgenössischen Politiklandschaft auf der nationalen sowie der internationalen Ebene beigetragen. Gleichzeitig wurde die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung 1984 von den Vereinten Nationen als unabhängige Kommission eingesetzt. Ihre Leiterin, die damalige norwegische Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland, legte 1987 der UNO-Generalversammlung im Namen der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung einen Bericht „Unsere Gemeinsame Zukunft“ vor. Dieser „Brundtland-Bericht“ wird als das erste internationale Dokument zur Initiierung einer weltweiten nachhaltigen Entwicklung angesehen. Zwei Jahrzehnte nach dem Erscheinen des Buches „Die Grenzen des Wachstums“ haben dieselben Autoren Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows und Jørgen Randers 1991 ein weiteres Buch „Die neuen Grenzen des Wachstums – Die Lage der Menschheit: Bedrohung und Zukunftschancen“<sup>198</sup> herausgegeben. Auch diese Aktualisierungen der materiellen Grenzen für die Nutzung vieler Rohstoffe und der Energie wirkte aufrüttelnd: die „Nachhaltigkeit“ war als Leitbild formuliert. (weiter unten Kapitel 4.1)

### **3.2 Krise der Moderne im Städtebau**

Nach der Wiederaufbauphase wurde die Standortkonkurrenz zu einem entscheidenden Kriterium des Städtebaus. Die Wirtschaftsentwicklung war die Hauptorientierung der Stadtentwicklung. In der Bundesrepublik Deutschland war in der ersten Hälfte der 60er Jahre „Urbanität durch Dichte“<sup>199</sup> das einflussreiche Leitbild. Jedoch hatten sich die theoretisch begründeten Entwürfe und Forderungen der Städtebauer, Soziologen und Politiker nicht verwirklichen lassen. Die Bebauungsdichte wurde als Ausweis modernen Städtebaus angeführt. Die Verdichtung von Bauten, Funktionen und Menschen sollte urbanes Leben schaffen. Aber der Begriff „Urbanität“ wurde von vielen missbraucht, indem damit die Spekulationsinteressen und die technokratischen Kosten-Nutzen-Überlegungen auf dem Immobilienmarkt gerechtfertigt wurden. Die maximal ertragreiche Stapelung verwertbarer Geschoßflächen auf Grundstücken in zentraler Lage galt als „urban“.<sup>200</sup>

Das Leitbild „Urbanität durch Dichte“ erbrachte die serienweise Herstellung von Hochhäusern und Siedlungskomplexen und war Anlass heftiger Kritik. Mit Begriffen wie „Uniformität“, „Seelenlosigkeit“, „Vermassung“, „Entpersönlichung“ und „Nivellierung“<sup>201</sup> wurde das städtebauliche Leitbild der Moderne insgesamt in Frage gestellt. Die Zweifel und die immer lauter werdende Kritik an der zeitgenössischen Stadtentwicklung, nicht zuletzt angeregt durch die Studentenbewegung 1968, und die Protestbewegungen über die Missstände der kapitalistischen Gesellschaft führten zu einem „Paradigmenwechsel im Städtebau“<sup>202</sup>. Es wurde nun gefordert, dass die Architektur und der Städtebau dort aufhören sollten, „wo Architekten zu bloßen Erfüllungsgehilfen ökonomischer Interessen werden, oft blind oder stumm gegenüber den Folgen ihrer Handlungen für die Betroffenen.“<sup>203</sup> Die Probleme im Städtebau, so wurde nun immer deutlicher betont, seien nicht nur durch den Einsatz moderner technischer Mittel lösbar; es wurde eine interdisziplinäre Auseinandersetzung in Politik, Soziologie und Philosophie gefordert.

---

<sup>198</sup> Donella und Dennis Meadows/Jørgen Randers: Die neuen Grenzen des Wachstums. Aus dem Amerikanischen übertragen von Hans-Dieter Heck. Stuttgart 1992.

<sup>199</sup> Genannt nach dem Vortrag des Soziologen Edgar Salin bei einer Konferenz des Deutschen Städtetags 1960.

<sup>200</sup> Werner Durth: 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. 28.

<sup>201</sup> Reinborn: a.a.O. S. 277.

<sup>202</sup> Durth: Entwicklungslinien in Architektur und Städtebau. a.a.O. S. 33.

<sup>203</sup> Ebd.

Trotzdem änderte sich nichts daran, dass sich der Städtebau weiterhin stark und eindimensional auf die marktorientierten Rentabilitätserwägungen einstellte. Die Kennzeichen der Konsum- und Freizeitgesellschaft bestimmten weiterhin das Gesicht der Stadt. Die großen Einkaufszentren und Verbrauchermärkte „auf der grünen Wiese“ mit riesigen kostenlosen Parkflächen am Stadtrand bedrohten zunehmend die Geschäfte in den Innenstädten. Kommerzialisierung und Privatisierung der Stadtkerne ließen sich trotz dieser Entwicklung nicht aufhalten.

Die Moderne, die in den 20er und 30er Jahren als eine komplexe Strömung entstanden war, hatte sich inzwischen weit von ihrem ursprünglichen sozioökonomischen Kern gelöst. Sie wurde weitgehend – wie es schon Le Corbusier manipuliert – technokratisch angewandt und verbreitet. Als die CIAM 1928 entstanden war, gab es in ihr Architektengruppierungen, die Stadtplanung unter kapitalismuskritischen sozioökonomischen und politischen Gesichtspunkten betrieben. Sie konnten sich – wie erwähnt – jedoch gegen Le Corbusier nicht durchsetzen, der die Moderne weitgehend auf die technische Ebene beschränken wollte. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es dann unter den internationalen politischen Bedingungen – Gegensatz der Ost- und Westblöcke – noch unwahrscheinlicher geworden, die kapitalismuskritischen Gesichtspunkte der Moderne in den Städtebau zu übernehmen. Bis zur 68er Studentenbewegung wurde der „moderne“ Städtebau ohne Einschränkung mit Selbstverständlichkeit betrieben, der sich der vorherrschenden Politik, der Ökonomie und den sie bestimmenden Sozialstrukturen anpasste. Dieser Städtebau war vor allem gekennzeichnet durch die Konkurrenz der Standorte, die immer steigenden Spekulationen auf dem Immobilienmarkt. D. Reinborn hat diese Entwicklung für die Zeit nach 1960 so charakterisiert: „Ab 1960 folgte die Anpassung an die veränderten Bedingungen tertiärer Stadtentwicklung unter dem oft missbrauchten Motto der ‚Urbanität durch Dichte‘. Massenprodukte und Massenkonsum einerseits und soziale Differenzierung andererseits führten zu Widersprüchen bei den Planungsvorstellungen.“<sup>204</sup>

Seit den 70er Jahren hat die kritische Einstellung gegenüber dem eindimensionalen „Fortschrittsbewusstsein“ deutlichere Auswirkungen auf den Städtebau und die Stadtentwicklung gezeigt. Die Kritik kam dabei aus verschiedenen Planungs- und Wissenschaftsbereichen. Ölkrisen, stagnierendes ökonomisches Wachstum, zunehmende Arbeitslosigkeit und Umweltkrisen führten zur Einsicht, dass das, was man als „Fortschritt“, als Wachstum favorisierte, immer weniger als sozialer Fortschritt angesehen wurde, sondern vielmehr als zunehmende Bedrohung der eigenen Existenz.<sup>205</sup> Die Qualitäten der alten Stadt wurden nun wieder entdeckt, die „Altstadt“ eigentlich „neu erfunden“.<sup>206</sup> Vor diesem Hintergrund war das Jahr 1975 dem Denkmalschutz gewidmet. Eine „Revolutions-“ und Kampfansage an die bis dahin ungetrübte Moderne. Trotz allem blieben die Problembereiche im Städtebau nicht gelöst – Verkehrsprobleme, die Bodenspekulationen, die negativen ökologischen Folgen – alles blieb wenig verändert. Dies zwang vor allem die Industrieländer zur Neuorientierung in der gesellschaftlichen Entwicklung. Die „Nachhaltige Entwicklung“ resultierte aus eben diesen neuen Überlegungen, um die Zukunft der Erde, der Menschen und der Städte zu bewahren.

Nach einer kurzen Skizze des Städtebaus seit der zweiten Hälfte der 60er Jahre wird in den folgenden Abschnitten genauer auf die speziellen Probleme des Städtebaus eingegangen.

### **3.2.1 Problembereich Bodenpreis**

Da der Bodenpreis in den Innenstädten ständig wuchs, wurde die Innenstadt zunehmend in ein monostrukturiertes Verwaltungs- und Geschäftsgebiet umgewandelt, in dem sich zahlungsfähige Banken, Großgeschäfte und Verwaltungen ansiedelten. Bürohochhäuser boten

---

<sup>204</sup> Reinborn: a.a.O. S. 239.

<sup>205</sup> Ideen, Orte, Entwürfe 1949 - 1990: a.a.O. T 53.

<sup>206</sup> Helmut Böhme: Die Erfindung der „Alten Stadt“. Begriffs begründung und Begriffswandel im Spiegel ihrer Störungen. In: Die Alte Stadt 26 (1999.3). S. 169-204.

dabei die maximale Ausnutzung der gegebenen Grundstücksflächen – dazu noch immense Parkhausflächen – und forcierten die „Tertiarisierung“<sup>207</sup> der Innenstädte.

Wohnungen, private kulturelle Einrichtungen und Einrichtungen anderer nicht profitorientierter Nutzungen und kleine Geschäfte (Tante-Emma-Läden) wurden mehr und mehr aus den Innenstädten vertrieben. Dementsprechend wurden zunehmend Bauten und Wohnungen mit günstigeren Preisen und besseren Wohnbedingungen am Stadtrand gebaut, was den Prozess der Verlagerung der Wohngebiete und der Einrichtungen anderer Funktionen beschleunigte. Der PKW, den sich inzwischen mit dem sich erhöhenden Wohlstand viele Menschen leisten konnten, förderte ebenfalls den Verlust vieler Funktionen der Innenstädte: ihre Verödung und oft gleichzeitig physischer Verfall nahmen zu.

Eine andere Folge der Trennung von Wohnen und Arbeiten war das Verkehrsproblem, das wiederum die Umweltbelastung verstärkte. Immer mehr Menschen zogen an den Stadtrand, während sich die Arbeitsplätze in den Innenstädten konzentrierten. Gleichzeitig wuchs die private Motorisierung in starkem Maße an. Dies führte zu weiter steigendem Autoverkehr, der im Laufe der Zeit immer schwerer zu bewältigen war – aus kleinen, verstopften wurden neu gebaute, aber auch verstopfte Straßen.

Dietmar Reinborn nannte in seinem Buch „Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert“ folgende Faktoren als Ursachen der Kommerzialisierung und Tertiarisierung: den „Druck von Handel und Dienstleistungen“, „Realisierung besserer Wohnbedingungen am Rande der Stadt“, die „Verdrängung des Wohnens und anderer nicht profitabler Nutzungen“ und „die Veränderung der Weg-Zeit-Relation durch das Auto und neue Straßen“.<sup>208</sup> Diese Aussage ist kritisch zu betrachten, weil der vom Bodenpreis und von der Wirtschaftspolitik bedingte Druck als Hauptursache der Tertiarisierung bzw. der Verödung der Innenstädte ausgeblendet wird. Die amtliche Planung, die sich überwiegend an der wirtschaftlichen Entwicklung orientierte, verstärkte zunehmend diesen Missstand. Die oben von Reinborn aufgezählten Ursachen waren nicht die Ursachen, sondern Folgen oder Katalysatoren, die während des Prozesses entstanden und auch diesen Prozess wiederum beschleunigten. Denn: Wäre der Bodenpreis in den Innenstädten nicht unbezahlbar geworden, hätten die Teile der Bevölkerung, die sich größere, vor allem entsprechend ihren Wohnstandardvorstellungen bezahlbare Wohnungen wünschten, wohl nicht an den Stadtrand ziehen müssen. Hinzu kam auch, dass die Baugesellschaften und Banken sich mit ihren Interessen in der öffentlichen Meinungsführerschaft durchsetzen konnten und die neue „grüne“ Stadtrandsiedlung als Lebensziel propagierten.

### 3.2.2 Problembereich Verkehr

Das Verkehrsproblem wurde schnell zu einem der ernsthaftesten und dringendsten Probleme in der neueren Stadtentwicklung. Zusammenfassend lässt sich ein Merkmal des Städtebaus jener Zeit so beschreiben: „Der Autoverkehr beherrscht den Städtebau“<sup>209</sup>. So wurde bereits Ende der 50er Jahre das Leitbild der „autogerechten Stadt“<sup>210</sup> gefordert. In den folgenden Jahrzehnten nahmen die Zahl der Pkws und der Ausbau der Autobahnen rasant zu. 1950, 1960, 1970 bis 1980 stieg der Bestand an Personenwagen in der Bundesrepublik von 0,54, 4,5, 13,9 auf 23,2 Mio. Die Zahl der PKW war innerhalb dieser Zeit von 0,4 auf 1,3 Mio. gestiegen.<sup>211</sup> Schon seit den 20er und 30er Jahren wurde das Auto von den avantgardistischen Architekten bewundert und verherrlicht. Dementsprechend nahm der Autoverkehr eine immer wichtigere Stellung ein. Ein sehr bekannter Kommentar von Le Corbusier wurde viel zitiert und überzeugte die jüngeren Architekten und Stadtplaner in der Wirtschaftsboomzeit: „Die

<sup>207</sup> Jean Fourastié: Die große Hoffnung des zwanzigsten Jahrhunderts. Köln 1969.

<sup>208</sup> Vgl. Reinborn: a.a.O. S. 283-284.

<sup>209</sup> Ebd. S. 235.

<sup>210</sup> Benannt nach dem Motto von Hans Bernhard Reichow.

<sup>211</sup> Winfried Wolf: Eisenbahn und Autowahn: Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße: Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Hamburg 1987. S. 184.



gekrümmte Straße ist der Weg der Esel, die gerade Straße ist der Weg der Menschen.“<sup>212</sup> Der Straßenverkehr wirkte also als „Sinnbild städtischen Lebens und wirtschaftlicher Dynamik“. <sup>213</sup> Zu jener Zeit war es nach der Überzeugung vieler Planer eine Selbstverständlichkeit, dem Autoverkehr uneingeschränkt Raum zu verschaffen, ohne die Folgen zu bedenken. „Der PS-Stärkere setzte sich im Städtebau durch, und die nichtmotorisierten Menschen wurden auf separate Wegführungen verwiesen, während dem Auto immer mehr Raum zugestanden wurde.“<sup>214</sup>

Da die Konsequenzen des zunehmenden Autoverkehrs zunächst nicht berücksichtigt wurden, passte sich die Stadtentwicklung ihm fast zwangsläufig an, wurde zur großen Priorität in der städtischen Verkehrsplanung. In unmittelbarer Nähe der Innenstadt entstanden „breite Schnellstraßen- oder Autobahnbander mit großen, flächenbeanspruchenden Kreuzungsbauwerken“. „Die Innenstädte blieben nicht verschont und mussten im Interesse des Fortschritts dem Autoverkehr Tribut zollen.“<sup>215</sup> Die monofunktionalen und separierten Stadteinheiten wurden von einem verstärkten Straßenbau zusammengehalten, gleichzeitig wurde damit das Innenstadtdilemma von Dichte und Bewohnbarkeit gelöst. Die von Reinborn beschriebene „Verkehrsspirale“<sup>216</sup>, an der das widersprüchliche Verhältnis zwischen dem motorisierten Individualverkehr, dem ÖPNV und der Funktionstrennung anschaulich dargestellt wurde, endete im „Alptraum Auto“, wie es in einer Ausstellung 1986 anschaulich dargestellt wurde.<sup>217</sup>

Das Verkehrsproblem ist ein Resultat des widersprüchlichen Verhältnisses zwischen Infrastruktur und Wohlstand. Infrastruktur prägte die moderne Stadtplanung, aber eine „menschensmörderische“ Infrastruktur kann als Folge der Funktionstrennung und Segregation genauso zur Verödung und Isolierung führen. Die materielle und insbesondere die technische Infrastruktur reichen alleine nicht aus, Wohlstand zu generieren.<sup>218</sup>

### 3.2.3 Problembereich Zersiedlung

Ein weiteres Problem des Städtebaus, das mit zunehmender Motorisierung immer drastischer geworden ist und auch vom steigenden Wohlstand beschleunigt wurde, lag am Einfamilienhausbau. Die Zersiedlung der Landschaft, die Suburbanisierung, führte zur „Auflösung“ der Städte, und die damit einhergehenden ökologischen Probleme sind nicht zuletzt auf das zunehmend geförderte und formulierte Leitbild des Einfamilienhauses „im Grünen“ zurückzuführen. Seit dem 19. Jahrhundert war das Einfamilienhaus mit Garten – das „Eigenheim“ – ein nicht zuletzt von entsprechenden ökonomischen Interessen geförderter Wunschtraum vieler Familien, der gleichzeitig als „Instrument der Wohnungspolitik“ und zugleich der „ideologischen Machtausübung“ diente.<sup>219</sup> Die „Eigenheimideologie“<sup>220</sup> wurde im Dritten Reich ein Bestandteil der großstadtföindlichen „Blut-und-Boden-Ideologie“. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die „Eigenheimideologie“ als zentrales Instrument der Politik ein „Mittel zur Stärkung der Abwehrbereitschaft gegenüber sozialistischem Gedankengut“<sup>221</sup>.

---

<sup>212</sup> Le Corbusier: Städtebau. Stuttgart [u.a.] 1929. S. 10.

<sup>213</sup> Durth/Gutschow: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. a.a.O.

<sup>214</sup> Die Verkehrsspirale: Immer mehr Auto erfordern immer mehr Straßen, die wiederum noch mehr Autos fördern und den ÖPNV vertreiben. Vgl. Reinborn: a.a.O. S. 196.

<sup>215</sup> Reinborn: a.a.O. S. 196.

<sup>216</sup> Ebd. S. 236.

<sup>217</sup> Vgl. Peter M. Bode/Sylvia Hamberger/Wolfgang Zängl: Alptraum Auto: eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen. [Begleitbuch zur gleichnamigen Photo-Ausstellung „Alptraum Auto“] München 1991.

<sup>218</sup> Helmut Böhme: Brachte Infrastruktur immer Wohlstand? Ein historischer Rückblick. S. 33-34 In: Schriftenreihe der Stiftung Bauwesen zu „Der Bauingenieur und die Gesellschaft“. S. 13-35. Stuttgart 2003.

<sup>219</sup> Reinborn: a.a.O. S. 230.

<sup>220</sup> Die „Eigenheimideologie“ entstand bereits in der Weimarer Republik um die Arbeiter von der Revolution abzuhalten.

<sup>221</sup> Reinborn: a.a.O. S. 230.

„Die Wohnungsbaupolitik der Ära Adenauer betrachtete das Einfamilienhaus und den damit verbundenen Grundbesitz als politisches Mittel gegen den Kommunismus.“<sup>222</sup>

Mit starker politischer Unterstützung, vor allem mit steuerlicher Begünstigung, stieg der Anteil der Eigenheime Ende der 50er Jahre in der Bundesrepublik auf über 50%.<sup>223</sup> Trotz des Bestrebens nach einer kompakten und flächensparenden Form der Einfamilienhäuser war das Eigenheim im Grünen mit Garten eine kostspielige und vor allem flächenfressende Bauform, die die unbegrenzte Erreichbarkeit jedes Grundstücks durch das Automobil voraussetzte. Durch das Ideal des eigenen Häuschens als eines der wichtigsten Lebensziele wurde das Bewusstsein der Menschen beeinflusst, so dass dieses Bedürfnis als „normaler“ Wunsch der Menschen, als Zeichen einer modernen, wohlhabenden Gesellschaft angesehen wird. Solange noch genug bezahlbares Land vorhanden war, solange noch genug günstige Energie und Ressourcen zur Verfügung standen, blieb das Einfamilienhaus der realisierbare Wunschtraum fast jeder Familie. Doch das begann sich mit den veränderten ökonomischen Bedingungen und vor allem mit dem steigenden ökologischen Bewusstsein zu ändern.

### 3.2.4 Problembereich „Trabantenstadt“

Die Funktionstrennung, die entsprechend der „Charta von Athen“ nach dem Zweiten Weltkrieg durchgesetzt wurde, blieb bis in die 1980er Jahre hinein ein wichtiges Prinzip des modernen Städtebaus. „Die Leitbilder modernen Städtebaus gingen von einer strikten Trennung städtebaulicher Nutzungen aus, sie war sogar ihr wesentliches Element.“<sup>224</sup> Die starke Trennung der städtischen Funktionen schlug sich in den immer weiter von der Innenstadt entfernten Wohnsiedlungen, in „Neuen Städten“ und „Trabantenstädten“<sup>225</sup> nieder, wie z.B. die Neue Vahr in Bremen (1957-1962), die Nordweststadt in Frankfurt am Main (1963 - 1968), das Märkische Viertel in Berlin (1963 - 1974) usw. Sie wurden konzipiert und begonnen in einer Periode „mit größtem Stadtwachstum in der Geschichte Europas“, „zeigten alle in unterschiedlicher formaler Ausprägung das ihnen gemeinsame Grundprinzip der nach den Hauptfunktionen Wohnen, Versorgen, Bildung und Erholung sowie Arbeit geordneten ‚funktionalen Stadt‘.“<sup>226</sup>

Die Neuen Städte blieben also wesentlich dem Funktionalismus strukturell verpflichtet, bis in die Entwicklung der Normen und Richtwerte hinein war dieser Grundzug des funktionalistischen Städtebaus ablesbar.<sup>227</sup> Die Neuen Städte sollten eine eigenständige Identität erhalten und für den Städtebau zukunftsweisend sein. Aber in der Plantheorie und in der Siedlungsrealität zeichnete sich schon Anfang der 60er Jahre wegen der immer deutlicheren Trennung der städtischen Funktionen ein Zerfall der Städte in zunehmend monofunktionale, separierte Einheiten ab. Die Großwohnsiedlungen wurden vorwiegend zu Schlafstädten für die Erwerbstätigen, zur monotonen Umgebung für Frauen und Kinder.<sup>228</sup> Die Neuen Städte, die geprägt waren von industrialisierter Vorfertigung und hoher Dichte, litten nach 10 bis 20 Jahren, also in den 80er und 90er Jahren, unter „schweren sozialen, ökonomischen und technischen Problemen, die ihnen bisweilen den Ruf von Slums eingetragen haben, die dringend der Stadterneuerung bedürfen.“<sup>229</sup>

---

<sup>222</sup> Ebd.

<sup>223</sup> Ebd. S. 231.

<sup>224</sup> Ebd. S. 213.

<sup>225</sup> Nach Thomas Sieverts beziehen sich die Begriffe „Neue Städte“, „Trabantenstädte“ und „Großsiedlungen“ auf die Siedlungsgebiete, „die in sich geschlossen, von weitem erkennbar, mit mehreren tausend Bewohnern, die nach einheitlichen, häufig mit ehrgeizigen sozialen und kulturellen Zielen verbundenen Plänen, in der Nachkriegszeit zwischen 1950 und 1975 konzipiert und gebaut wurden.“ Vgl. Ilse Irion/Thomas Sieverts: Neue Städte: Experimentierfelder der Moderne. Stuttgart 1991. S. 9. Sieverts bezeichnet sie auch als „Readymades“. In dieser Arbeit haben die „Neue Städte“ und die „Trabantenstädte“ dieselbe Bedeutung wie die von Sieverts beschriebenen Siedlungsgebiete.

<sup>226</sup> Irion/Sieverts: a.a.O. S. 9-10.

<sup>227</sup> Ebd. S.14.

<sup>228</sup> Durth: Entwicklungslinien in Architektur und Städtebau. a.a.O. S. 28.

<sup>229</sup> Irion/Sieverts: a.a.O. S.10.

Die Idee der Nachbarschaft, die in den 60er und 70er Jahren als Allheilmittel gegen die großstädtische „Anonymität“, „Massenhaftigkeit“, „Vereinsamungs-“ und „Entfremdungsphänomen“ verbreitet war, hat in den Neuen Städten nicht so gewirkt wie erwartet. Die anfängliche soziale Mischung in den Wohngebieten veränderte sich mit der Lockerung der Wohnungsnot, einer freien Wohnungswahl und dem Eigentumswunsch, was am Ende zu einer „Entmischung“ führte.<sup>230</sup> Nach Hans Paul Bahrdt entsteht Nachbarschaft nicht als Ergebnis von Gebäudezuordnungen automatisch, sondern nur dort, wo sie gebraucht wird. Es müssen also bestimmte soziale Voraussetzungen vorhanden sein, wenn die bauliche Anordnung sozial wirksam werden soll.

Die 1960er und 70er Jahre boten eben nicht solche sozialen Voraussetzungen. Die Situation der Trabanten und Stadtsiedlungen sah zu jener Zeit so aus, wie Thomas Sieverts sie zusammenfasste und damit den Urbanitätsverlust begründete:

- „Die raumfunktionale Arbeitsteilung hat zeitlich und räumlich ursprünglich verknüpfte Alltagshandlungen auseinander gerissen und der daraus resultierende Verkehr hat fast alle anderen Aktivitäten aus dem Straßen- und Platzraum verdrängt.
- Die Fahrdynamik des Autos und die geschwindigkeitsbedingte andere Erlebnisweise haben den klassischen Straßenraum tiefgreifend verändert.
- Mit steigendem Wohlstand und größeren Wohnungen werden Aktivitäten, die früher im öffentlichen Raum stattfanden, in die Wohnung selbst oder in eigene Gebäude, z.B. Sportclubs und Jugendheime, verlagert.
- Die früher unentbehrliche gegenseitige nachbarschaftliche soziale Hilfe wurde abgelöst von gesamtgesellschaftlich wirksamen Institutionen der Versicherungen und Krankhäuser, der Sozialhilfe und Altenheime.
- Der Bedeutungsverlust von Straße und Platz als Kommunikationsraum wurde verstärkt durch die raumüberspringenden Medien wie Telefon, Kino und Fernsehen.“<sup>231</sup>

Bereits Anfang der 1960er Jahre begannen Protagonisten der Stadtkritik mit ihrer herben Kritik an dieser Art Städtebau. Ab Mitte der 60er Jahre verschärfte sich diese Kritik und wurde gleichzeitig mit einer grundsätzlichen Kritik am Kapitalismus und am „Projekt der Moderne“ verknüpft und äußerte sich auch in den beginnenden Protestbewegungen.

### 3.3 Die Aktualität der Stadtkritik

Die den Erfordernissen der Industriegesellschaft in der 20er und 30er Jahren entsprechende, standardisierte, rationalisierte und normierte Form geriet nun in die Krise. Die „Zweckrationalität“ der Moderne in den 60er und 70er Jahren wurde mit Problemschlagzeilen, wie „Eintönigkeit“, „Monotonie“, „Öde“ angeprangert. „Die bloß quantitative Orientierung an Raster, Platten- und Massenproduktion begann“, so heißt es bei Werner Durth, „nicht nur die Städte, sondern auch das Denken der Menschen zu erobern.“<sup>232</sup> „Aus heutiger Sicht“, urteilte Müller-Räemisch, „heißt die Kritik an den 60er Jahren: Kritik an der verdichteten und funktional gemischten 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.“<sup>233</sup>

Mit Schlagwörtern wie „die zweite Stadtzerstörung nach dem Krieg“<sup>234</sup>, „Niedergang des Städtebaus“, oder „Niedergang der Städtebaukultur“<sup>235</sup> wurde diese Kritik in der Fachwelt breit diskutiert.

<sup>230</sup> Vgl. Reinborn: a.a.O. S. 197ff.

<sup>231</sup> Irion/Sieverts: a.a.O. S. 13-14.

<sup>232</sup> Durth: Entwicklungslinien in Architektur und Städtebau.a.a.O. S. 29.

<sup>233</sup> Müller-Räemisch: S. 84.

<sup>234</sup> Beyme Klaus von: In Durth/Gutschow. Neue Städte aus Ruinen: Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. Prestel. München 1992.

Die Stadtkritiker stammten dabei aus unterschiedlichen Fachbereichen. Außer Stadtplanern und Architekten war die Beteiligung von Soziologen und Psychologen kennzeichnend für die Stadtkritik um 1970. Ihre Kritik basierte auf verschiedenen Ansätzen, die nicht nur von technischen und ästhetischen Aspekten ausgingen. Die Suche nach den Ursachen der Probleme aus soziologischer, wirtschaftlicher und politischer Sicht nahm dabei eine sehr wichtige Stellung ein. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die gesamte Stadtkritik sehr differenziert war. Die Kritik an der Moderne in den 70er Jahren ließ sich dabei in zwei konträre Lager einordnen: Neukonservative einerseits und Wachstumskritiker auf der anderen Seite. Für die letzteren „ist das Neue Bauen zum Symbol einer durch Modernisierung angerichteten Zerstörung geworden.“<sup>236</sup> Beide Lager sind sich einig „in der 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 Satteldachhundeütten, an der autogerechten Zerstörung der Citys usw.“<sup>237</sup>

Um die Stadtkritik jener Zeit darzustellen, müssen die folgenden Autoren und Ereignisse berücksichtigt werden:

Die amerikanische Publizistin Jane Jacobs hatte schon 1961, also zum frühen Beginn der Stadtkritik, das Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“<sup>238</sup> als Kritik an der Funktionstrennung und der Suburbanisierung geschrieben. Es wurde 1963 ins Deutsche übersetzt. Jacobs, die nach Meinung vieler Architekten und Stadtplaner eine „Dilettantin“ war, brachte psychologische Aspekte gegen die modernen architektonische Strukturen ein und zwar mit schärfster Kritik am modernen Städtebau. Ihre Kritik bezog sich auf die Isolierung von Funktionsbereichen der Stadt und sie vertrat die These, je stärker die Funktionsbereiche der Stadt isoliert würden, desto mehr kämen die „kranken“ Erscheinungen des Großstadtlebens wie Vandalismus, Kriminalität und Geisteskrankheit zum Vorschein. Die zunehmende „Entmischung der städtischen Funktionen“ würde – so ihre Hauptthese, vor allem an den Problemen der USA-Großstädte exemplifiziert – den öffentlichen Raum entwerten, der für gesunde soziale Beziehungen und soziale Strukturen unentbehrlich sei.<sup>239</sup>

Wolf Jobst Siedler veröffentlichte 1964 mit Elisabeth Niggemeyer und Gina Angreß das Buch „Die gemordete Stadt – Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum“. In diesem Buch wurde die nach dem Krieg völlige Abkehr des Städtebaus von der historischen Stadt angeprangert und die Zerstörung der Altstadt beklagt.<sup>240</sup> Alexander Mitscherlich wiederum argumentierte mit seiner sozialpsychologischen Analyse gegen „Die Unwirtlichkeit unserer Städte – Anstiftung zum Unzufrieden“. Er sorgte 1965 für heftige Auseinandersetzungen über den problematischen Städtebau nach der Wiederaufbauphase. Seine zentrale Argumentation bestand darin, dass das Privateigentum die Ursache aller Probleme der Stadt sei: „Ohne diese Einschränkung des privaten Eigentumsrechtes an städtischem Grund und Boden ist freilich keine Freiheit für die Planung einer neuen Urbanität zu denken. Die Versuche, an diesem Problem vorbeizukommen, führen unausweichlich dahin, dass alles beim Alten bleibt, so dass vorauszusehen ist, Megalopolis wird ein ungeheures Scheusal sein. Los Angeles ist hier das

---

<sup>235</sup> Georg Wagner-Kyora: „Das Zweckmäßige ist fast immer auch schön“ – Stadtplanung, Wohnkultur und Lebensstile in der Bundesrepublik der sechziger Jahre. In: Matthias Frese/Julia Paulus/Karl Teppe (Hg.): Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik. Paderborn. 2003. S. 615-645. hier: S. 615, S. 620.

<sup>236</sup> Habermas: Moderne und postmoderne Architektur. a.a.O. S. 56.

<sup>237</sup> Habermas: Ebd. Habermas zitiert Heinrich Klotz. Das Kunstwerk 32, 1979, S. 6ff; und J. Paul Kulturgeschichtliche Betrachtungen zur deutschen Nachkriegsarchitektur, ebd., S. 13ff.

<sup>238</sup> Jane Jacobs: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin 1963.

<sup>239</sup> Ebd.

<sup>240</sup> Wolf Jobst Siedler: Die gemordete Stadt – Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum. Berlin 1978.

Vorbild, das jeder sich betrachten kann.“<sup>241</sup> Zur allgemeinen Entwicklung der Menschen stellte Mitscherlich fest: „Es ist nicht besser oder schlechter, als es früher war – es ist anders.“<sup>242</sup> Diese Aussage passt gut zu dem gleichzeitigen artikulierten Zweifel am Begriff „Fortschritt“.

Auf Anregung von Alexander Mitscherlich veröffentlichten Heide Berndt, Alfred Lorenzer und Klaus Horn 1968 ein Buch über „Architektur als Ideologie“ mit drei Aufsätzen, die die Probleme des Städtebaus „von den verschiedenen Blickwinkeln psychoanalytischer und soziologischer Betrachtungsweise“<sup>243</sup> bearbeiteten. Heide Berndt meinte, dass „der Städtebau nicht allein danach bemessen werden kann, ob er hygienischen Mindestanforderungen zur Erhaltung der primären Antriebsfunktionen (Essen, Schlafen, Bewegung) gerecht wird.“ Das „Maschinenzeitalter“, wie es Le Corbusier und andere Avantgarde-Architekten in den 20er und 30er Jahren nannten, hätte deswegen „verheerende Wirkungen“ zur Folge. Denn dem architektonischen Funktionalismus im Städtebau sei es nicht gelungen, diese Schäden zu beseitigen und „die adäquate Übersetzung seiner humanen Forderungen in die bauliche Realität“ zu schaffen. Der Funktionalismus fasse seine Funktionalität 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 hoch industrialisierten und urbanisierten Gesellschaft würde, nach Heide Berndt, im städtebaulichen Funktionalismus vernachlässigt.<sup>244</sup>

Die Ausstellung „Profitopolis“ 1971 erwies sich als eine sehr beeindruckende Zusammenfassung der Kritik jener Zeit. Beide Initiatoren, Josef Lehmbruck und Wend Fischer, formulierten ihre Kritik wie folgt: „Weiterhin bestimmt eine immer einseitiger auf ökonomische Ansprüche fixierte, fast gänzlich auf die Förderung quantitativen Wachstums von Produktion und Konsum reduzierte Politik die Prioritäten und Grenzen der Entwicklung unserer Städte.“<sup>245</sup> Ihre Kritik galt auch den Stadtplanern und den Architekten, die als Treuhänder gegenüber den Auftraggebern für die Fehlentwicklung des Städtebaus mitverantwortlich waren.<sup>246</sup> Die falsche Bodenpolitik sei die Hauptquelle aller physischen und psychischen Entartungserscheinungen, unter denen die Menschen leiden.<sup>247</sup> Die Bodenreform lasse sich aber wegen der Interessenkonflikte und Privilegien auf akademischen Tagungen zwar erwähnen und diskutieren, aber kaum in die Praxis umsetzen.

Bis in die 90er Jahre vertrat Josef Lehmbruck die These: „Die alle [gemeint sind die städtebaulichen Leitbilder 1945 - 1985. Anm. d.V.] hat es natürlich nicht gegeben, sondern eine ‚Machtelite‘ für das Bauen in unserem Lande, die dem materialistischen Zeitgeist entsprechend und gefördert aus Politik, Wirtschaft und der immer hörigen Verwaltung allüberall Profitopolis realisierte, eine ausschließlich am Profit orientierte Stadtentwicklung. Funktionalismus, Rationalismus, Historismus und welche Ismen auch immer spielen nicht die geringste Rolle! Die Fassadenkosmetik nach diesen Etiketten ist ein lächerliches Beiwerk, denn die Kleider sind den Investoren schnuppe!“<sup>248</sup> Seine Kritik richtet sich daher nicht direkt gegen die städtebauliche Moderne, sondern vor allem gegen den Misswuchs des Interessengeflechts von Grundeigentum, Kapital und Bauplanung. Doch hinter seiner Stadtkritik steht die gesellschaftskritische Betrachtung der modernen Gesellschaft, in der die ökonomischen und sozialen Sachzwänge die Menschen bestimmten.

---

<sup>241</sup> Mitscherlich: a.a.O. S. 55.

<sup>242</sup> Ebd. S. 23.

<sup>243</sup> Heide Berndt/Alfred Lorenzer/Klaus Horn: Architektur als Ideologie. Frankfurt am Main 1968.

<sup>244</sup> Heide Berndt: Ist der Funktionalismus eine funktionale Architektur? In: Ebd. S. 9ff

<sup>245</sup> Wend Fischer: Zum Thema und zur Ausstellung. In: Wend Fischer/ Josef Lehmbruck: Von Profitopolis zur Stadt der Menschen. München 1979. S. 5.

<sup>246</sup> Josef Lehmbruck: Von der Verantwortung des Architekten. In: Ebd. S. 9.

<sup>247</sup> Zitat von Konrad Adenauer, das er als Oberbürgermeister von Köln 1926 gesagt hat. Ebd. S. 5.

<sup>248</sup> Josef Lehmbruck: ein Briefwechsel zwischen Josef Lehmbruck und H.-R. Müller-Raemisch. In: Müller-Raemisch. a.a.O. S. 91.

Anfang der 1970er Jahre drang die Kritik in die politische und öffentliche Auseinandersetzung vor. Im Mai 1971 lautete die Losung des Städtetags in München: „Rettet unsere Städte jetzt!“. Kurz darauf erschien auf dem Umschlag des Wochenmagazins *Der Spiegel* das Titelmotto „Sind die Städte noch zu retten“<sup>249</sup>. Der damalige Oberbürgermeister von München Hans-Jochen Vogel (SPD), hat die Probleme der Stadt so dargestellt:

„Alte Wohnviertel entlang den Rändern der Innenstädte, die immer rascher ihren Charakter ändern, aus dem Boden schießende neue Stadtteile, Verkehrsstauungen, Dunstglocken, Müllberge, verschmutzte Flüsse, Schichtunterricht, überfüllte Krankenhausgänge, Baugruben, sich stapelnde Gutachten über die nahe Verschuldungsgrenze!“<sup>250</sup>

Die Ursachen der Probleme, die aus den Widersprüchen des Systems erwachsen und die von Hans-Jochen Vogel so drastisch dargestellt wurden, haben bis heute Gültigkeit. Im Folgenden werden die Kernpunkte seiner Kritik zitiert:

- „Unser System fördert mit allen Mitteln die Motorisierung – aber wir jammern über die Verstopfung der Straßen, die Vergiftung der Luft und Zehntausende von Toten und Hunderttausende von Verstümmelten und Verletzten.
- Das System fordert den Bau immer größerer und schnellerer Fluggeräte – aber wir wundern uns, dass der Lärm immer unerträglicher wird.
- Das System leistet der Bodenspekulation fast unbegrenzten Vorschub – gleichzeitig aber vergießt man Krokodilstränen über die Verödung unserer Innenstädte, über die Schwächung unserer Investitionskraft und über die Mieterhöhungen.
- Das System ist geneigt, jede private Investition für produktiv, jede öffentliche aber für unproduktiv zu halten – und wir alle staunen dann über die Resultate einer solchen Philosophie.
- Und das System fordert Opfer. Es greift nach der Natur und verwüstet sie bis hin zu einem Punkt, an dem die Umkehr schwierig wird. Er greift nach unseren Kindern, deren Wertmaßstäbe viel mehr vom Werbefernsehen als vom Religionsunterricht oder dem Einfluss der Eltern geprägt werden. Es bestimmt unsere Bildung, weil es den adaptierten Zuwachsproduzenten verlangt.“<sup>251</sup>

Aus dieser scharfen Kritik an „dem System“ resultierte die nahe liegende Ansicht, dass die Probleme der Städte auf nationaler und internationaler Ebene in den Mittelpunkt der Politik gestellt werden sollten, und dass der Städtebau nie auf eine technische Ebene eingeschränkt werden kann.

Es ging also genau um jene Probleme, die die CIAM bei ihrer technokratischen Verengung der funktionalen Stadtplanung ausgeklammert hatte. In den Mittelpunkt wurde nun die Wertanschauung, die Wertedebatte gestellt. Die dahinter stehenden Überlegungen schlugen sich versteckt oder offen als Leitbilder „im Hinterkopf“ nieder. Auf die Kritik reagierten diejenigen, die nach praktischen Lösungen suchten, unterschiedlich. Die Diskussion um die „richtige“ Lösung erstreckte sich von den 70er Jahren bis in die Gegenwart. Einerseits übte man scharfe Kritik an dem Wirtschaftssystem, wie der Hauptinitiator der Ausstellung „Profitopolis“ Josef Lehmbruck, andererseits suchten viele Architekten und Stadtplaner nach Lösungen der städtebaulichen Probleme, ohne auf die Systemprobleme einzugehen, wie z.B. H.R. Müller-Raemisch. Seiner Meinung nach wäre es notwendig, dass „die geduldige und beharrliche Suche nach Möglichkeiten [der Verbesserung der Stadtentwicklung] unter Beibehaltung des gegebenen Wirtschaftssystems fortgesetzt werden muss.“<sup>252</sup>

---

<sup>249</sup> *Der Spiegel*, 25. Jg. Nr. 24, 7. Juni 1971.

<sup>250</sup> Hans-Jochen Vogel: *Rettet unsere Städte jetzt!* In: *Rettet unsere Städte jetzt!*: Vorträge, Ansprachen und Ergebnisse der 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 25. bis 27. Mai 1971 in München. Stuttgart [u.a.] 1971. S.77.

<sup>251</sup> Ebd.

<sup>252</sup> Müller-Raemisch: a.a.O. S. 92.

Einer der großen Philosophen, Jürgen Habermas, stellte am „Projekt der Moderne“ fest, dass sich das städtebauliche Leitbild der Moderne den wirtschaftlichen Sachzwängen bzw. dem kapitalistischen System bereitwillig unterordne, allenfalls ihnen hilflos gegenüberstehe. Seine Thesen seien kurz zitathaft wiedergegeben:

„Während die moderne Bewegung die Herausforderungen des qualitativ neuen Bedarfs und der neuen technischen Gestaltungsmöglichkeiten erkennt und im Prinzip richtig beantwortet, begegnet sie den systemische Abhängigkeiten von Imperativen des Marktes und der planenden Verwaltung eher hilflos.“<sup>253</sup>

„ [...] weil modernisierte Gesellschaften mit ihren Systemzusammenhängen über Dimensionen einer Lebenswelt, die der Planer mit seiner Phantasie ausmessen konnte, hinausreichen. Die heute sichtbar gewordenen Krisenerscheinungen der modernen Architektur gehen weniger auf eine Krise der Architektur zurück als vielmehr darauf, dass diese sich bereitwillig hat überfordern lassen.“<sup>254</sup>

„ [...] In dieser großen Synthese [Sie bezieht sich auf das Credo von Gropius: Die zum allgemeinen Bildungsfaktor gewordene Kunst wird imstande sein, der sozialen Umwelt jene Einheit zu verleihen, welche die echte Basis einer Kultur ist, die jedes Ding, vom einfachen Stuhl bis zum Haus des Gebets, umfasst.] gehen die Widersprüche unter, die die kapitalistische Modernisierung gerade auf dem Gebiet der Stadtplanung kennzeichnen – Widersprüche zwischen den Bedürfnissen einer geformten Lebenswelt auf der einen, den über die Medien Geld und Macht mitgeteilten Imperativen auf der anderen Seite.“<sup>255</sup>

„Die Probleme der Stadtplanung sind nicht in erster Linie Probleme der Gestaltung, sondern Probleme der versagenden Steuerung, Probleme der Eindämmung und Bewältigung von anonymen Systemimperativen, die in städtische Lebenswelten eingreifen und deren urbane Substanz aufzuzehren drohen.“<sup>256</sup>

Die 68er Protestbewegung und auch die späteren unterschiedlichen Protestbewegungen hielten nicht viel von der Heilung der städtebaulichen Misere durch neue Technik oder neue städtebauliche Leitbilder. Sie gingen davon aus, dass die Gesellschaft von Grund auf erneuert werden müsste,<sup>257</sup> was vor allem die Eigentumsverhältnisse im Kapitalismus meinte. Diese radikale Einsicht hat trotz ihrer utopischen Signatur doch letztendlich den Wandlungsprozess der städtebaulichen Leitbilder mit beeinflusst.

Die Gründung von Bürgerinitiativen zu aktuellen Problemen im unmittelbaren Umfeld oder zu Großprojekten war ein Ausdruck dieses Paradigmenwechsels. Sie reagierten in erster Linie auf ökologische Probleme: „Keine städtebaulichen Großformen, keine Hochhäuser, keine Stadtautobahnen und Großsiedlungen mehr, statt dessen Schutz der Umwelt, Beruhigung von Wohnstraßen, Ersatz des Autoverkehrs durch öffentlichen Verkehr.“<sup>258</sup> Die Mitsprache der Bevölkerung und die Umweltplanung, die seit den 70er Jahren zu neuen Faktoren des Städtebaus geworden waren, waren das Ergebnis der Protestbewegungen, der neuen sozialen Bewegungen und der Bürgerinitiativen.

Als Reaktion auf die Kritik an den Fehlentwicklungen der Städte wurde 1975 das Europäische Denkmalschutzjahr unter dem Motto „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ ausgerufen. Der Denkmalschutz sollte der durch die großräumige Flächensanierung bzw. Stadterneuerung verursachten Zerstörung der Altstadt entgegenwirken. Das Europäische Denkmalschutzjahr war ein deutlicher Ausdruck eines gewandelten Bewusstseins im Umgang mit dem historischen Erbe. „Erhalten“, „Erneuern“ und

---

<sup>253</sup> Habermas: Moderne und postmoderne Architektur. a.a.O. S. 68.

<sup>254</sup> Ebd. S. 69.

<sup>255</sup> Ebd. S. 69-70.

<sup>256</sup> Ebd. S. 70.

<sup>257</sup> Müller-Raemisch: a.a.O. S. 100.

<sup>258</sup> Ebd. S. 101.

„Erinnern“ wurde zur Grundlage für die Lösungen der Probleme im Zusammenhang mit der noch bestehenden Bausubstanz.<sup>259</sup> Dies führte zu einer Art nostalgischer Rückwendung, was nicht unbedingt die ideale Lösung der Probleme war und – im Gegenteil – die „Traditionslosigkeit eines propagierten neutraditionalistischen Städtebaus deutlich macht“.<sup>260</sup> In den USA – um einen Sprung in die 90er Jahre zu machen – entstand als Antwort auf den „degenerierten Funktionalismus“ und auf die „Zerstörung“ durch die städtebauliche Moderne das Leitbild „New Urbanism“ seit den 1990er Jahren. Der „New Urbanism“ wollte die Funktionstrennung aufheben, der Zersiedlung (der Sprawl), der sozialen Segregation durch „Nachbarschaften“ entgegenwirken und die Verkehrsprobleme lösen. Die Ansprüche wurden nicht erfüllt: ganz im Gegenteil, es entstanden homogene Wohngebiete der gehobenen weißen Mittelschicht.<sup>261</sup> Der von europäischen Soziologen formulierte Begriff der „Neuen Urbanität“<sup>262</sup> geht zwar weiter als der amerikanische Begriff „New Urbanism“, konnte den Folgen der Moderne jedoch nicht entgegenwirken: Die anhaltende Spaltung der national und international konkurrenzfähigen Städte und der schrumpfenden Städten, die Spaltung der Integrierten und Ausgegrenzten, der Wohlhabenden und der Marginalisierten, die Umweltproblematik der Städte, vor allem die der Großstädte, blieb aktuell.

Mit zunehmender Kritik an der architektonischen und städtebaulichen Moderne gingen viele Architekten und Stadtplaner davon aus, dass die Moderne zu Ende gegangen sei. Tatsächlich wurde von nun an die Moderne unaufhörlich totgesagt. Der britische Kunsthistoriker Charles Jencks hat sogar das genaue Sterbedatum festgelegt. Es sei der 15. Juli 1972, als die Scheibenhochhäuser der Siedlung Pruitt-Igoe in St. Louis, Missouri, in die Luft gesprengt wurden. Ihr Architekt Minoru Yamasaki, später auch der Architekt des World Trade Centers in New York, war zwei Jahrzehnte zuvor dafür preisgekrönt worden. In den daran anschließenden Jahren wurde auch in Deutschland der Tod der Moderne angekündigt, als ein „Metastadt“ genannter variabler Komplex mit hundert Wohnungen abgerissen wurde.<sup>263</sup> Die Moderne war aber nicht tot. Ihr Einfluss auf den Städtebau blieb weiterhin deutlich, obwohl die Kritik an ihr seit den 60er Jahren bis heute nie abgerissen ist.

---

<sup>259</sup> Ideen, Orte, Entwürfe 1949 – 1990: a.a.O. T52.

<sup>260</sup> Vgl. Böhme: Die Erfindung der „Alten Stadt“. a.a.O. S. 189.

Harald Bodenschatz: Alte Stadt – neu gebaut. In: Die Alte Stadt 25 (1998.4). S.299-317. Und vgl. Harald Kegler: Mehr als Sehnsucht nach der alten Stadt: New Urbanism in den USA. In: Die Alte Stadt 25 (1998.4). S. 335-346.

<sup>261</sup> Christoph Schemionek: New Urbanism in US-Amerikanischen Stadtregionen. Ein effektives Planungskonzept gegen Urban Sprawl? Würzburg 2005. S. 289.

<sup>262</sup> Hartmut Häußermann/Walter Siebel: Neue Urbanität. Frankfurt am Main 1987.

<sup>263</sup> Vgl. Manfred Sack: Die weiten Röcke von Großmutter Moderne. In: Karin Kirsch/ Jean-Louis Cohen/ Manfred Sack: Neues Bauen International 1927/2002 [eine Ausstellung des Instituts für Auslandsbeziehungen e.V., Stuttgart]. Berlin 2002. S. 76-85.



## 4. Nachhaltigkeit

Im vorhergehenden Kapitel wurde die Krise der Moderne seit dem Ende der 60er Jahre bis in die 70er Jahre dargestellt. Der Bericht des Club of Rome über „Die Grenzen des Wachstums“ von 1972 bedeutete für Viele einen Wendepunkt in der Analyse und auch im praktischen politischen Handeln in einer wachstumsorientierten Wirtschafts- und Lebensweise. Angelehnt an mathematische Analysen und die daraus durch den Club of Rome gezogenen Schlüsse wurde begonnen, vor allem in den Industrieländern nach Alternativen zu suchen, mit deren Hilfe die durch die globale kapitalistische Entwicklung verursachten Krisen überwunden werden sollten.

Dies war ein langer Prozess. Mehr als 20 Jahre vergingen von den „Grenzen des Wachstum“ bis zur UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung<sup>264</sup> 1992 in Rio de Janeiro, auf der das Ziel einer „Nachhaltigen Entwicklung“ im Abschlussdokument „Agenda 21“ offiziell auf der internationalen Ebene etabliert wurde.

Nach der Unterzeichnung der „Agenda 21“ von immerhin 178 teilnehmenden Nationen der Konferenz von Rio wurde weltweit eine Diskussion über nachhaltige Entwicklung – kürzer „Nachhaltigkeit“ – ausgelöst. In vielen Ländern wurde die in der „Agenda 21“ geforderte Übernahme auf die nationale Ebene in eine „lokale Agenda 21“ umgesetzt. In kürzester Zeit wurde der Begriff „Nachhaltigkeit“ eine prominente Vokabel und stand im Mittelpunkt des Diskurses über die Zukunft der Menschheit. In dem Bemühen um „Nachhaltigkeit“ wurde die Chance einer Lösung der globalen Probleme in der Ökologie, der Ökonomie und im Sozialen recht euphorisch gesehen. „Nachhaltigkeit“ entwickelte sich zu einem neuen Leitbild. Ein Jahrzehnt nach der Rio-Konferenz sind jedoch keine wesentlichen Fortschritte in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung zu verzeichnen.<sup>265</sup> Stattdessen ist „Nachhaltigkeit“ zu einem „Modewort“<sup>266</sup> mit verwässertem Inhalt geworden. Das betrifft alle Gebiete. Auch der Städtebau und die Stadtplanung bildeten keine Ausnahme.

In der intensiven Beschäftigung mit dem Konzept der Nachhaltigkeit in Anlehnung an die „Agenda 21“ sowie in den unzähligen Auseinandersetzungen in Theorie und Praxis erwies sich das Leitbild „Nachhaltigkeit“ voll „tieferliegender Widersprüche“<sup>267</sup> gegenüber der modernen Gesellschaft. Merkmale der modernen Gesellschaft wie „Massenkonsum, Individualisierung, globalisierte Arbeitsteilung oder ökonomische und politische Konkurrenz“<sup>268</sup> bilden für die Umsetzung des Leitbildes der Nachhaltigkeit große Hindernisse.

### 4. 1. Entstehung des neuen Leitbildes „nachhaltige Entwicklung“

Im folgenden Kapitel werden der Entstehungsprozess der „Nachhaltigkeit“ und seine kontroversen Entwicklungen im Blick auf die städtebaulichen Leitbilder dargestellt. Dabei ist es erforderlich, nochmals an einige Ereignisse in den 70er und 80er Jahren, die im letzten Kapitel bereits kurz dargestellt wurden, zu erinnern. Die Erklärung des Begriffs der „nachhaltigen Entwicklung“ gehört ebenfalls in das folgende Kapitel.

#### 4.1.1 Der Club of Rome

Im Bericht des Club of Rome „Die Grenzen des Wachstum“ von 1972 wurde Alarm geschlagen: Die Zukunft der Menschheit stand auf dem Spiel. Einerseits wurde in den „Grenzen des Wachstums“ wissenschaftlich erörtert, dass die gegenwärtige Zunahme der Weltbevölkerung, der Industrialisierung, der Umweltverschmutzung, der Nahrungsmittelproduktion und der Ausbeutung von natürlichen Rohstoffen zu einer absoluten

---

<sup>264</sup> Diese Konferenz wird auch als Rio-Konferenz oder UNCED-Konferenz (United Nations Conference on Environments and Development) in Rio bezeichnet.

<sup>265</sup> Ulrich Schachtschneider: Nachhaltigkeit als geänderte Moderne? Frankfurt am Main 2005 S. 11.

<sup>266</sup> Dann lasst Euch das Geld mal gut schmecken. In: Frankfurter Rundschau. 11. August 2004.

<sup>267</sup> Schachtschneider: a.a.O. S. 11.

<sup>268</sup> Ebd.: a.a.O. S. 11.

Wachstumsgrenze auf der Erde führen könnte. Andererseits wurde ein ökologischer und wirtschaftlicher Gleichgewichtszustand doch noch für möglich gehalten: „er könnte so erreicht werden, dass die materiellen Lebensgrundlagen für jeden Menschen auf der Erde sichergestellt sind und noch immer Spielraum bleibt, individuelle menschliche Fähigkeiten zu nutzen und persönliche Ziele zu erreichen.“<sup>269</sup> Dies erfordere allerdings – so der Bericht – große Anstrengungen, es sei eine „riesige Aufgabe“ auf allen Gebieten der Forschung und in allen Ländern der Erde, den Übergang vom Wachstum zum Gleichgewicht herbeizuführen.<sup>270</sup> Auf diese Erkenntnisse des Berichtes wurde sehr unterschiedlich reagiert.

Als Auftraggeber des MIT-Projekts (Massachusetts Institute of Technology) über die Forschung der Wachstumsgrenzen hat das Exekutiv-Komitee<sup>271</sup> des Club of Rome dem Bericht eine „kritische Würdigung“ hinzugefügt. Darin wurden sowohl die Einwendungen als auch die übereinstimmenden Ansichten innerhalb des Club of Rome zu dem MIT-Projekt und zu den Schlussfolgerungen des Berichts erwähnt. Neben konkreten technischen Fragen an das Forschungsmodell wurde inhaltlich kritisch eingewendet, dass das Modell zu technokratisch sei: Es berücksichtige keine kritischen sozialen Faktoren wie die Auswirkungen der Übernahme anderer Wertvorstellungen; es werde lediglich die materielle stoffliche Seite des Weltsystems in das Modell einbezogen.<sup>272</sup>

Zu den übereinstimmenden positiven Ansichten des Clubs of Rome gehören folgende wichtige Punkte, die eine nachhaltige Auswirkung auf das Bewusstsein im Umweltschutz, auf alternative Gedanken über die Entwicklungsmuster der Menschheit und auf die Herausbildung des neuen Leitbildes der „sustainable development“ – die nachhaltige Entwicklung – hatten:

Diese erste und wichtige These des Clubs war ein Plädoyer für eine klare Vorstellung über die quantitativen Grenzen des Lebensraums und die tragischen Konsequenzen eines Überschießens seiner Belastbarkeit. Deswegen sei es wesentlich, „neue Denkgewohnheiten zu entwickeln, die zu einer grundsätzlichen Änderung menschlichen Verhaltens und damit auch der Gesamtstruktur der gegenwärtigen Gesellschaft führen. ... Zum erstenmal ist es lebensnotwendig, nach dem Preis unbeschränkten materiellen Wachstums zu fragen und Alternativen zu suchen, die dieses Wachsen nicht endlos fortsetzen.“<sup>273</sup>

Zweitens folgerte der Club, dass ein weltweiter wirtschaftlicher und ökologischer Gleichgewichtszustand nur erreicht werden könne, wenn sich die Verhältnisse in den Entwicklungsländern grundsätzlich verbessern würden. Dieses könne nur durch weltweite Maßnahmen erreicht werden.

Die nächste und dritte Feststellung im Bericht betraf die „großen Gräben und Ungleichheiten“ in der Welt. Sie könnten zu einer Katastrophe führen. Der Egoismus einzelner Länder und der Machtkampf zwischen den Industrienationen und den unterentwickelten Völkern trügen dazu erheblich bei.

Viertens verwies der Bericht auf das Problem der wirtschaftlichen Entwicklung, die auf weltweiter Ebene eng mit anderen globalen Aufgaben verknüpft sei. Es müsse eine übergreifende Strategie zur Lösung aller bedeutenden Probleme erarbeitet werden, besonders hinsichtlich der Probleme, die sich aus der Einwirkung des Menschen auf seine Umwelt ergeben. „Die Bewältigung der beiden wichtigsten Probleme, Entwicklung der unterentwickelten Völker und Umwelterhaltung, kann nur im Rahmen einer gemeinsamen globalen Strategie erfolgreich sein.“<sup>274</sup>

Als weitere „Hauptaufgabe“ forderte der Club – fünftens – anstelle weiteren Wachstums Gleichgewichtszustände zu schaffen. Diese Aufgabe sei eine Herausforderung „unserer

<sup>269</sup> Vgl. Meadows (1972). a.a.O. S. 17.

<sup>270</sup> Ebd. S. 17.

<sup>271</sup> Das Komitee bestand aus: Alexander King, Eduard Pestel, Saburo Okita, Hugo Thiemann, Aurelio Peccei, Carroll Wilson. Vgl. Ebd. S. 176.

<sup>272</sup> Ebd. S. 167.

<sup>273</sup> Ebd. S. 170.

<sup>274</sup> Ebd. S. 172.

Generation“, sie dürfe nicht der nächsten überlassen werden. Soziale Innovation dürfe nicht mehr länger hinter der technischen zurückbleiben, es sei höchste Zeit „für eine radikale Reform institutioneller und politischer Prozesse auf allen Ebenen, einschließlich der höchsten, der Ebene der Weltpolitik.“<sup>275</sup>

Dabei akzentuierte der Club – sechstens, dass die Hauptverantwortung bei den industriell entwickelten Nationen liege, „weil sie das Wachstumssyndrom erzeugt haben und noch immer an der Spitze des Fortschritts stehen, auf dem das Wachstum beruht.“<sup>276</sup> In einer Welt, die dringend der Stabilität bedürfe, sei der hohe Entwicklungsstand der industriell entwickelten Nationen nur dann gerechtfertigt und tolerabel, „wenn er nicht als Sprungbrett für eine noch raschere Entwicklung, sondern als Ausgangslage einer gleichmäßigeren Verteilung von Wohlstand und Einkommen auf der ganzen Erde benutzt wird.“<sup>277</sup>

Schließlich – achtens – wurde betont, dass ein Stopp der Wachstumsvorgänge in Bevölkerung und Wirtschaft nicht zu einem Einfrieren des Status quo der wirtschaftlichen Lage der Nationen führen dürfe: „Ein harmonischer Gleichgewichtszustand der Weltwirtschaft, des sozialen und ökologischen Gleichgewichts muß ein gemeinsames Ziel sein, das auf gemeinsamer Überzeugung beruht und allen Gewinn bringt.“<sup>278</sup>

In der „kritischen Würdigung“ des Clubs of Rome sind drei wichtige Botschaften zu erkennen: die Dringlichkeit und Notwendigkeit eines schnellen Handelns angesichts der Tatsache der Wachstumsgrenzen. Die Industrieländer könnten sich nicht mehr weiter entwickeln, wenn sie über die Gräben und die Ungleichheit zwischen Industrie- und Entwicklungsländern hinwegsehen würden und schließlich: eine internationale Zusammenarbeit für die Lösung der Probleme sei unentbehrlich. Die drei Botschaften lieferten die wichtigsten Ansätze in der Suche nach Alternativen zu den bisherigen Entwicklungsmustern der Moderne, die in mehreren internationalen Konferenzen entwickelt wurden.

#### **4.1.2 Internationale Kommissionen und Reporte**

Im folgenden Kapitel werden zwei internationale Kommissionen und deren Reporte referiert, die zur Herausbildung und Entwicklung des Leitbildes Nachhaltigkeit beigetragen haben.

##### **4.1.2.1 Der „Brandt-Report“**

Bereits in den „Grenzen des Wachstums“ wurde festgestellt, dass die Industrieländer gemeinsame Interessen mit den Entwicklungsländern im Blick auf die Wachstumsgrenzen und die Umweltprobleme hätten. Denn die Probleme in globalem Ausmaß hätten sich durch wirtschaftliche und soziale Ungleichheiten ergeben und deswegen müssten die „armen Länder“ durch Hilfe und Förderung entwickelt werden. Dies müsse in besonderer Weise Beachtung finden. Die 1977 vom Weltbank-Präsidenten McNamara initiierte „Unabhängige Kommission für Internationale Entwicklungsfragen“ („Independent Commission on International Development Issues“, ICIDI), auch „Nord-Süd-Kommission“ genannt,<sup>279</sup> legte am 12. Februar 1980 in New York dem Generalsekretär der Vereinten Nationen den ersten "Nord-Süd-Bericht" vor. Sein vollständiger deutscher Titel lautet: "Das Überleben sichern. Gemeinsame Interessen der Industrie- und Entwicklungsländer". Da der ehemalige deutsche Bundeskanzler Willy Brandt den Vorsitz der Kommission übernommen hatte, wurde der

---

<sup>275</sup> Ebd.

<sup>276</sup> Ebd. S. 173.

<sup>277</sup> Ebd.

<sup>278</sup> Ebd. S. 174.

<sup>279</sup> Der Kommission gehörten (neben drei ex officio-Mitgliedern aus Niederlande, Schweden und Jugoslawien) 18 unabhängige Persönlichkeiten an, acht aus westlichen Industriestaaten und zehn aus Ländern der Dritten Welt, die alle in privater Funktion und frei von Regierungsanweisungen mitarbeiteten: Algerien, BRD, Chile, Indien, Indonesien, Frankreich, Japan, Kanada, Kolumbien, Kuwait, Großbritannien, Guayana, Obervolta, Schweden, Tansania und USA. Vgl. Rüdiger Wolfrum (Hg.): Handbuch Vereinte Nationen. München 1991. S. 877f. Nord-Süd-Kommission: Das Überleben sichern: Brandt-Report. Frankfurt [u.a.] 1981. S. 363-366.

Bericht allgemein unter dem Namen "Brandt-Report" bekannt. Der „Nord-Süd-Dialog“ wurde in der Kommission und in diesem Bericht thematisiert und bearbeitet. So heißt es im Bericht:

Durch ein Aktionsprogramm wollte die Kommission dem Ernährungsproblem, dem Bevölkerungswachstum, der wachsenden Umweltproblematik und der Ressourcenknappheit entgegenwirken. Die wichtigsten Forderungen des Berichts waren:<sup>280</sup>

- Eine internationale Energiestrategie, die die weltweite Energieversorgung sicherstellt und Umweltbelange berücksichtigt.
- Ein weltumspannendes Nahrungsmittelprogramm.
- Die Inangriffnahme größerer Reformen des Weltwirtschaftssystems.

Der erste Brandt-Bericht löste eine breite öffentliche Resonanz insbesondere im publizistischen und wissenschaftlichen Bereich aus.<sup>281</sup> Die Entwicklungsprobleme, zu denen die Umweltprobleme mit einem großen Anteil gehören, erlangten in der Welt noch mehr Aufmerksamkeit. Aber die Vorschläge zu Lösungen der in diesem Bericht herausgestellten Probleme blieben bis heute kaum verwirklicht. „Eine neue internationale Wirtschaftsordnung“<sup>282</sup> zum „Frieden“ und zur „Gerechtigkeit“ des Nordens *und* Südens, die der Brandt-Report gefordert wird, sind nicht zu erkennen, denn der Druck einer sich verschärfenden ökonomischen Rezession seit 1980 verhinderte Maßnahmen zu Reformen des Weltwirtschaftssystems.<sup>283</sup> 1983 wurde der zweite Bericht mit dem Titel „Hilfe in der Weltkrise. Ein Sofortprogramm“ von der „Nord-Süd-Kommission“ veröffentlicht,<sup>284</sup> der die Dringlichkeitsmaßnahmen zur Bewältigung der schwersten Probleme der Weltwirtschaft enthielt. Auch die Vorschläge des zweiten Berichtes wurden ebenfalls nicht umgesetzt.

Die Umweltprobleme in der „Dritten Welt“ haben sich seither nicht reduziert, im Gegenteil, sie spitzen sich ständig zu. Die „gemeinsame Zukunft“, die im Brandt-Bericht erwähnt wurde und die durch mitmenschliches Handeln verbessert werden sollte, sieht – von heute aus gesehen – so aus, dass sich die große Kluft zwischen Arm und Reich sowie die Umweltprobleme noch weiter vergrößert haben. An dieser Stelle muss aber eine Frage gestellt werden, die für die gesamte Diskussion wesentlich ist: Kann aus der Perspektive von Umweltproblemen überhaupt der Gegensatz von Arm und Reich erklärt werden? Mit anderen Worten: Benötigt man nicht eine ökonomische statt einer ökologischen Theorie, um diesen Prozess der zunehmenden Spaltung von Arm und Reich zu begreifen?

Die Brandt-Kommission wurde bereits nach einer zweijährigen Tätigkeit formal aufgelöst, unterhielt aber weiter ein Büro, um Anfragen zu beantworten (IBIDI- Independent Bureau for International Development Issues).<sup>285</sup>

#### **4.1.2.2 Der „Brundtland-Report“**

1983 wurde eine unabhängige „Weltkommission für Umwelt und Entwicklung“ (WCED) trotz des amerikanischen Widerstandes auf Vorschlag der United Nations Environment Programme (UNEP) der Vereinten Nationen gegründet, um die Tätigkeit der Nord-Süd-Kommission (Brandt-Kommission) fortzusetzen. Die damalige Vorsitzende der Arbeiterpartei und gleichzeitig Ministerpräsidentin Norwegens Gro Harlem Brundtland übernahm deren Vorsitz. „Ein weltweites Programm des Wandels sollte die WCED formulieren und zugleich langfristige Umweltstrategien vorschlagen.“<sup>286</sup> 1987 legte die WCED ihren Endbericht vor mit dem Titel „Our Common Future“, auch „Brundtland-Bericht“ genannt, der der Nachhaltigkeitsidee zum weltweiten Durchbruch verhalf. Die Definition der „Sustainability“,

<sup>280</sup> Nord-Süd-Kommission: Brandt-Report. a.a.O. S. 344.

<sup>281</sup> Rüdiger Wolfrum (Hg.): Handbuch Vereinte Nationen. a.a.O.

<sup>282</sup> Nord-Süd-Kommission: Brandt-Report. a.a.O. S. 369.

<sup>283</sup> Ebd.

<sup>284</sup> Der zweite Bericht war ein Memorandum der Mitglieder der Brandt-Kommission. Bevor der Bericht veröffentlicht wurde, wurde die Kommission bereits formal aufgelöst. Vgl. Handbuch Vereinte Nationen. a.a.O.

<sup>285</sup> Ebd.

<sup>286</sup> Volker Hauff (Hg.): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Stuttgart 1987. S. XIX.

so heißt es im Brundtland-Bericht, ist seither allgemein gültig geworden und alle Veröffentlichungen über nachhaltige Entwicklung haben diese Definition zur Grundlage.

„Dauerhafte Entwicklung [Sustainable development]<sup>287</sup> ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“<sup>288</sup>

#### 4.1.3 Studien- und Umweltaktionen

Weltweit kam es zu einer Reihe von Untersuchungen, Studien und Aktionen zu Umweltproblemen. Ihren Ursprung hatte die ökologische Programmatik in den USA, vor allem auch mit der Veröffentlichung „Der Stumme Frühling“ von Rachel Carson 1962, mit der Verabschiedung des ersten umfassenden Umweltschutzgesetzes (National Environmental Policy Act) 1969 und der Gründung einer Umweltbehörde (Environmental Protection Agency) 1970. Hinzu kam der Bericht „Global 2000“, der im Auftrag von Jimmy Carter, dem damaligen US-Präsidenten, herausgegeben wurde. 1977 beauftragte Jimmy Carter den Rat für Umweltqualität (Council on Environment Quality), einen Bericht über die „voraussichtlichen Veränderungen der Bevölkerung, der natürlichen Ressourcen und der Umwelt auf der Erde bis zum Ende dieses Jahrhunderts [des 20. Jahrhunderts – A.d.V.]“<sup>289</sup> zu erstellen. Nach drei Jahren wurde der Bericht „Global 2000“ am 23. Juli 1980 der amerikanischen Regierung vorgelegt. Mehrere 100 Wissenschaftler und Experten lieferten dabei, nach umfassenden Analysen, ein Schreckensszenario der Zukunft der Erde. Sie prognostizierten eine weltweite Überbevölkerung und eine damit einhergehende wachsende Nahrungsmittelnachfrage mit der Folge großer Umwelterstörungen und schneller Ressourcenausbeutung. Auch den Klimawandel durch CO<sub>2</sub>-Emissionen (Treibhauseffekt) prognostizierten die Autoren: Die Polkappen könnten schmelzen, der Meeresspiegel steigen.<sup>290</sup> In den 1980er Jahren ist der übersetzte „Global 2000“ Bericht zum Bestseller in Deutschland geworden. Er war ein großer Beitrag zur damaligen Umweltbewegung. „Global 2000“ war der erste Versuch der US-Regierung, alle drei Probleme, Bevölkerung, Ressourcen und Umwelt, aus einer langfristigen Globalperspektive zu betrachten und ihre Wechselwirkungen in den Blick zu nehmen.<sup>291</sup>

Unmittelbar nach der Veröffentlichung von „Global 2000“ beauftragte Präsident Carter den Rat für Umweltqualität und das US-Außenministerium erneut, Programme zu erarbeiten, die den in „Global 2000“ aufgezeigten Problemen entgegenzutreten sollten. So entstand der Bericht „Global Future: Time to Act“ mit konkreten Handlungsempfehlungen zu allen wichtigen Problembereichen, die in „Global 2000“ aufgelistet und angesprochen waren.<sup>292</sup>

Folgende Maßnahmen wurden darin vorgeschlagen:

- Forschungsförderung (in fast allen angesprochenen Bereichen)
- Finanzierung von Handlungsprogrammen (in mehr als der Hälfte der betrachteten Konfliktbereiche)
- Gründung nationaler und internationaler Beraterkommissionen
- Einberufung nationaler und internationaler Konferenzen
- Stützung und Steuerung privatwirtschaftlicher Initiativen, die den im Bericht definierten amerikanischen Interessen entsprachen (u.a. Sicherung der Führungsposition der USA unter den westlichen Industrienationen)
- Verabschiedung internationaler Resolutionen, Zielprogramme und Richtlinien.

---

<sup>287</sup> Im Brundtland-Bericht in Deutsch wurde „Sustainable development“ in „dauerhafte Entwicklung“ übersetzt. Vgl. Hauff (Hg.): a.a.O.

<sup>288</sup> Ebd. S. 46.

<sup>289</sup> Council on Environmental Quality, United States Department (Hg.): Global 2000. Der Bericht an den Präsidenten. Reinhard Kaiser (Herausgeber der deutschen Übersetzung). Frankfurt am Main 1980. S. 23.

<sup>290</sup> Vgl. Ebd.

<sup>291</sup> Ebd.

<sup>292</sup> Vgl. Council on Environmental Quality, United States Department (Hg.): Global Future. Es ist Zeit zu handeln. Arnim Bechmann/Gerd Michelsen (Herausgeber der deutschen Übersetzung). Freiburg i.Br. 1981.

Darüber hinaus zog der Global-Future-Aktionsplan ein allgemeines und drängendes Resümee: „Angesichts der Dringlichkeit, Reichweite und Komplexität der vor uns liegenden Herausforderungen bleiben die auf der ganzen Welt in Gang gekommenen Anstrengungen allerdings weit hinter dem zurück, was erforderlich ist. Es muss eine neue Ära der globalen Zusammenarbeit und der gegenseitigen Verpflichtungen beginnen, wie sie in der Geschichte ohne Beispiel ist.“<sup>293</sup> Zwar wurden in diesem Bericht internationale Resolutionen gefordert, aber alle Berichte berücksichtigten explizit die Interessen der USA. Insgesamt wurde eher auf privatwirtschaftliches Engagement als auf staatliche Politik und globale Lösungsansätze gesetzt.<sup>294</sup>

In der Präsidentschaftswahl am 4. November 1980 siegte Ronald Reagan über Jimmy Carter. Der konservative Nachfolger Reagan, der die politischen Ziele der neuen US-Regierung auf die Sicherung der Gewinne amerikanischer Industrieunternehmen und auf Hochrüstung setzte, ließ „Global 2000“ und dessen Handlungsprogramme „Global Future“ in der Schublade verschwinden. Der Council on Environmental Quality mit 60 hochqualifizierten Mitarbeitern wurde völlig umbesetzt und sein gesamtes wissenschaftliches Personal bis auf zwei Ausnahmen entlassen.<sup>295</sup> Damit waren die Anstrengungen der Carter-Administration beendet und die USA begannen ihren egomanischen Alleingang in Sachen Umweltpolitik.

In ihrem Buch „Die neuen Grenzen des Wachstums“ von 1992 nennen Donella und Dennis Meadows „Nachhaltigkeit“ als die einzig mögliche Lösung für sämtliche Probleme der Menschheit. Die Entwicklung der nachhaltigen Gesellschaft wurde von den Autoren als die „dritte Revolution“ bezeichnet, die den vorausgegangen zwei Menschheitsrevolutionen – Landwirtschafts- und Industrierevolution – notwendigerweise folgen müsse.<sup>296</sup>

„Die neuen Grenzen des Wachstums“ hat die Daten aus den „Grenzen des Wachstums“ aktualisiert. Dennis Meadows, der den ersten Bericht des Clubs of Rome 1972 mitverfasst hatte, stellte in den neuesten Daten fest, dass „die Nutzung zahlreicher Ressourcen und die Akkumulation von Umweltgiften bereits die Grenzen des langfristig Zuträglichen überschritten haben - trotz verbesserter Technologie, trotz des mittlerweile gewachsenen ökologischen Bewußtseins und trotz strengerer Umweltgesetze.“<sup>297</sup>

Nun dramatisierte die aktualisierte Untersuchung der „neuen Grenzen des Wachstums“ die Entwicklung und stellte fest:

- Die Menschheit hat ihre Grenzen überzogen.
- Die gegenwärtige Art der Menschheit zu handeln lässt sich nicht mehr lange durchhalten.
- Selbst wenn man die effektivsten Technologien und die mächtigsten ökonomischen Widerstandskräfte voraussetzt, die überhaupt vorstellbar sind, kann es durchaus zum Zusammenbruch kommen, falls keine weiteren Veränderungen eingeführt werden.
- Allein Technologie und der Marktmechanismus können die Probleme einer Gesellschaft, die sich mit exponentiell zunehmender Geschwindigkeit den Grenzwerten nähert, nicht lösen.<sup>298</sup>

---

<sup>293</sup> Vgl. Council on Environmental Quality, United States Department (Hg.): Global 2000. a.a.O. S. 21.

<sup>294</sup> Adrian, Wolfgang/Blatt, Hanspeter: Globale Entwicklungstendenzen im Nord-Süd-Kontext: Die ökonomischen Weltberichte. Themendienst der Deutschen Stiftung für internationale Entwicklung. Bonn 1987. S. 36.

<sup>295</sup> Arnim Bechmann/Gerd Michelsen: Global Future - ein Meilenstein der internationalen Umweltpolitik? In: Council on Environmental Quality, United States Department (Hg.): Global Future. a.a.O. S. 11-12.

<sup>296</sup> Meadows/Randers: Die neuen Grenzen des Wachstums. a.a.O.

<sup>297</sup> Ebd. S. 11.

<sup>298</sup> Die Begründungen, warum Technologie und Marktmechanismus allein nicht reichen, werden im Buch so erklärt: A. Die Anpassungsmechanismen verursachen Kosten; B. Die Anpassungsmechanismen funktionieren weiter über Regelkreise, in denen es Verzögerungen und verzerrte Signale gibt; C. Der Markt und die Technologie sind lediglich Hilfsmittel, die den Zielen, den Grundsätzen und den Zeitvorstellungen der gesamten Gesellschaft dienen. Wenn die Ziele auf Wachstum ausgerichtet, die Zeithorizonte kurz sind und die Ethik

- Eine lebenswerte Zukunft muß zu einer Epoche des „Rückzugs“ werden, in der man die rein profitorientierten ökonomischen Aktivitäten zurückfährt und die entstandenen Schäden ausheilen lässt.
- Nur das materielle Wachstum kann die Armut nicht beseitigen. Man muß sie bekämpfen, auch während sich wirtschaftliche Tätigkeiten dadurch vermindern.<sup>299</sup>

Diese ersten vier Gesichtspunkte müssten unter dem Aspekt naturwissenschaftlichen Wissens diskutiert werden. Gerade weil schon im Bericht von 1972 einige Prognosen (z.B. über Rohstoffvorräte) völlig neben der Realität lagen, müssen die starken Behauptungen im zweiten Bericht skeptischer behandelt werden.<sup>300</sup>

Die drei Schlussfolgerungen aus den alten „Grenzen des Wachstums“ 1972 – so der neue Bericht – seien noch immer gültig. Die Ursachen der Wachstumsgrenzen lägen erstens in dem „exponentiellen Wachstum“<sup>301</sup> und zweitens in der ungleichen räumlichen Verteilung des Wachstums der industriellen Wirtschaft.<sup>302</sup>

In Anlehnung an die genannten Erkenntnisse und die neuesten Daten wurde erneut eine „dauerhaft existenzfähige Gesellschaft“<sup>303</sup> bzw. „nachhaltige Gesellschaft“<sup>304</sup> von den Autoren der „neuen Grenzen des Wachstums“ gefordert. Als Definition einer „nachhaltigen Gesellschaft“ übernahmen die Autoren dieselbe wie die im Brundtland-Bericht gegebene. Jedoch konkretisierten sie nun, wie eine nachhaltige Gesellschaft aussehen sollte:

- Die Umweltkosten, die jetzt der Umwelt angelasteten externen Kosten, werden bei der Wirtschaftsberechnung berücksichtigt.
- Die Reaktionsgeschwindigkeit auf Krisen wird erhöht, um die Abwehr von Problemen möglichst schnell zu beschließen.
- Die Nutzung der sich erschöpfenden Rohstoffe wird reduziert.
- Die Erosion der sich regenerierenden Ressourcen wird verhindert.
- Auf maximale Effizienz wird geachtet.
- Das Wachstum von Bevölkerung und Kapital wird reduziert und beendet.<sup>305</sup>
- Dem Problem der Armut werden „auskömmliche“ und „solidarische“ Ansätze entgegengesetzt.
- Die Leistungsbeiträge aller Fähigen und Willigen werden nutzbar gemacht, ohne dass die Menschen, die arbeitsunfähig sind, ins Abseits gestellt werden.
- Die nichtmateriellen Bedürfnisse müssten artikuliert und befriedigt werden. Die Bedürfnisse wie „Identität“, „Gemeinschaft“, „Anreize“ und „Anerkennung“ sollten nicht mit materiellen Dingen befriedigt werden.<sup>306</sup>

Es fällt auf, dass der Katalog immer mehr erweitert wurde. Dieses ist, politisch gesehen, zumindest ambivalent. Man konzentriert sich nicht auf wenige Punkte, die verbindlich geschlossen werden, sondern jeder Teilnehmer in der Agenda kann den Katalog beliebig erweitern.

---

unangemessen ist, können Technologie und die Marktfunktion den Kollaps beschleunigen, anstatt ihn zu verhindern. Vgl. Meadows/Randers: a.a.O. S. 219f.

<sup>299</sup> Ebd. S. 12, S.199, S. 218ff

<sup>300</sup> Der Verfasserin sind Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Prognosen durch Lektüre in wissenschaftlichen Arbeiten und auch in Massenmedien bekannt. Man braucht aber mehr naturwissenschaftliche Kompetenz, um die beiden gegensätzlichen Positionen beurteilen zu können. Mehr über die naturwissenschaftliche Komplexität der Nachhaltigkeit siehe Ipsen, Dirk / Schmidt, Jan C. (Hg.): Dynamiken der Nachhaltigkeit (Ökologie und Wirtschaftsforschung, Bd. 53). Marburg 2004.

<sup>301</sup> Was „exponentielles Wachstum“ bedeutet, siehe Meadows/Randers: a.a.O. S. 35ff.

<sup>302</sup> Ebd. S. 61.

<sup>303</sup> Ebd. S. 13.

<sup>304</sup> Ebd. S. 250ff.

<sup>305</sup> „Das Wachstum von Bevölkerung und Kapital zu beenden“ wird so verstanden: Die Entwicklungsziele haben die Idee des „genug“ statt „mehr“ im Hintergrund. Das erfordert eine Sicht des Zwecks der menschlichen Existenz, die ohne Wachstum auskommt. Ebd. S. 257.

<sup>306</sup> Ebd. S. 255-257.

Letztendlich lagen all den Vorstellungen über eine nachhaltige Gesellschaft ethische Entscheidungen zugrunde, Entscheidungen also, ob man den Wohlstand mit anderen teilen will, ob man die materiellen Bedürfnisse nicht ausufern lässt, ob man freiwillig materielle Expansion beschränken will, ob man sich egozentrisch verhalten will. Ethische Entscheidungen tangieren auch Fragen der Religionen, die nur schwer zur Verhandlung gestellt werden können, weil das religiöse Glaubenssystem prinzipiell Relativismus ausschließt.

#### **4.1.4 Internationale Konferenzen**

Außer internationalen Kommissionen, deren Reporte und verschiedenen Studien- und Umweltaktionen haben noch weitere internationale Konferenzen und deren verabschiedeten Dokumente Einflüsse auf die Verbreiterung des Leitbildes Nachhaltigkeit ausgeübt.

##### **4.1.4.1 Die Konferenz von Stockholm**

Vom 5.-16. Juni 1972 fand die Umweltkonferenz der Vereinten Nationen in Stockholm statt. Mehr als 1.200 Vertreter aus 112 Staaten nahmen daran teil. Das war die erste UN-Weltkonferenz zum Thema Umwelt und gilt als Beginn der internationalen Umweltpolitik. Von heute aus gesehen überrascht am meisten, dass diese Konferenz noch in der Zeit des auslaufenden Kalten Krieges und der Blockbildung innerhalb der UNO stattfand. Es kann mit gutem Grund vermutet werden, dass ohne das sowjetische Lager das Thema „Gerechtigkeit“ und „Armut“ nicht eine solche wichtige Diskursposition angenommen hätte. Diese Konferenz machte deutlich, dass die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen große Anstrengungen und ein noch nie dagewesenes Ausmaß an internationaler Zusammenarbeit erfordern würde. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Armut in den Entwicklungsländern eine der Hauptursachen der Umweltprobleme sei und dass in den Industrieländern die Umweltprobleme meistens mit Industrialisierung und technologischer Entwicklung zu tun hätten.<sup>307</sup> Die Umweltprobleme wurden als die größte Bedrohung für das wirtschaftliche Wachstum, das Wohlergehen der Menschheit und das Menschenrecht angesehen. Die Umweltprobleme wurden nicht nur mit dem wirtschaftlichen Wachstum, sondern auch mit der Armut in den Entwicklungsländern sowie mit deren Entwicklungsförderung in Zusammenhang gebracht.<sup>308</sup> Auf der Stockholmer UN-Umweltkonferenz wurden die Deklaration von Stockholm und ein Aktionsplan erarbeitet. Auf Vorschlag der Konferenz wurde im selben Jahr (1972) durch die UN-Vollversammlung das UN-Umweltprogramm (UNEP: UN Environment Programme) verabschiedet.

##### **4.1.4.2 Die Konferenz von Rio**

Den großen Sprung vom Konzept der Nachhaltigkeit zu einem neuen Leitbild für die Weltpolitik schaffte die UN-Konferenz über Umwelt und Entwicklung („Erdgipfel“ oder „Weltgipfel“), die vom 3.-14. Juni 1992 in Rio de Janeiro abgehalten wurde. An der UN-Konferenz nahmen nun über 15.000 Delegierte aus insgesamt 178 Staaten sowie 115 Staats- und Regierungschefs teil. Rund 1.400 Vertreter von NGOs (non-governmental organisation) waren zur Konferenz zugelassen, etwa 7.000 Journalisten waren vor Ort. Parallel zur offiziellen Konferenz veranstalteten die NGOs in Rio das „Globale Forum“, auf dem über das offizielle Programm hinausgehende Themen und Positionen behandelt wurden.<sup>309</sup> Auf dieser internationalen Konferenz – es war die bislang größte Demonstration und Dimension der

---

<sup>307</sup> Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm 16. Juni 1972: Text aus der Webseite des UN-Umweltprogramms. <http://www.unep.org/Documents.multilingual/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1503&l=en>. Januar 2006.

<sup>308</sup> Ebd.

<sup>309</sup> Schmitz, A./Stephan, P. : „Die Weltkonferenz zu Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992“. In: D. Messner/F. Nuscheler (Hg.): Weltkonferenzen und Weltberichte. Ein Wegweiser durch die internationale Diskussion. Bonn 1996, S. 175-185.



globalen Umweltpolitik-, verständigten sich 178 Staaten darauf, nachhaltige Entwicklung zu einem Grundelement ihrer nationalen und internationalen Politik zu machen.

Es wurden zwei Grundsatzserklärungen, zwei internationale Konventionen und ein Aktionsprogramm für eine weltweite nachhaltige Entwicklung beschlossen. Es sind dies: Die Deklaration von Rio über Umwelt und Entwicklung; Die Walderklärung; Die Klimakonvention; Die Konvention über die Biologische Vielfalt; Die Agenda 21.<sup>310</sup> Das Leitbild der Nachhaltigkeit wurde in der „Deklaration von Rio über Umwelt und Entwicklung“ und in der „Agenda 21“ festgeschrieben. In den 27 Prinzipien der Rio-Deklaration wurde erstmals global die Pflicht zu nachhaltiger Entwicklung verankert.

Das Prinzip 1 lautete (und dies stand schroff gegen die Meinung der USA):

„Die Menschen stehen im Mittelpunkt der Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung. Sie haben das Recht auf ein gesundes und produktives Leben im Einklang mit der Natur.“<sup>311</sup> Dieses Prinzip war gleichsam die Präambel aller weiteren Aktionspläne. Bei der „Agenda 21“ handelt es sich um einen auf das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung bezogenen detaillierten Aktionsplan, der alle staatlichen, kommunalen und gesellschaftlichen Ebenen bzw. Akteursgruppen anspricht. Dabei wurden regionale und lokale Ebenen aufgefordert, jeweils ihre lokale „Agenda 21“ zu erarbeiten. In den 40 Kapiteln der „Agenda 21“ wurden die grundsätzlichen Ziele auf dem Weg zu einer weltweit nachhaltigen Entwicklung und konkrete Handlungsanweisungen für wesentliche Politikbereiche festgelegt bzw. formuliert. „Die Agenda 21 ist Ausdruck eines globalen Konsenses und einer politischen Verpflichtung auf höchster Ebene zur Zusammenarbeit im Bereich von Entwicklung und Umwelt.“<sup>312</sup> Doch die „Agenda 21“ hatte einen entscheidenden Mangel: Sie war kein völkerrechtlich verbindliches Dokument. Die Regierungen in den jeweiligen Nationalstaaten sollten für die Umsetzung der in der Agenda 21 aufgezeigten Aufgaben verantwortlich sein. Die 1993 gegründete „Commission für Sustainable Development (CSD)“ der UN sollte zuständig für die freiwilligen Berichte der Regierungen und anderer Institutionen zur Umsetzung der „Agenda 21“ sein.

Diese „Agenda 21“ besteht aus vier Teilen. Im ersten Teil handelt es sich um die soziale und wirtschaftliche Dimension mit den wichtigen Aspekten Armutsbekämpfung, Veränderung der Konsumgewohnheiten, Bevölkerungsdynamik, Gesundheitsschutz und nachhaltige Siedlungsentwicklung. Der zweite Teil beinhaltet Erhaltung und Bewirtschaftung der Ressourcen für die Entwicklung. Es sind ökologieorientierte Themen wie Schutz der Erdatmosphäre, die Bekämpfung der Entwaldung, der Erhalt der biologischen Vielfalt bis hin zur umweltverträglichen Entsorgung von Abfällen. Der dritte Teil umfasst die Partizipation der benachteiligten gesellschaftlichen Gruppen wie Frauen, Kinder, Bauern und die Partizipation der gesellschaftlichen Akteure wie Kommunen, Arbeitnehmer, Gewerkschaften, Privatwirtschaft, Wissenschaft und Technik. Im vierten Teil geht es um die Rahmenbedingungen der Umsetzung in Hinsicht auf die finanziellen und organisatorischen Instrumente wie Technologietransfer, Bildung, internationale Zusammenarbeit.<sup>313</sup>

Die Rio-Konferenz hatte ihre Stärke in der „Einsicht über die Notwendigkeit eines neuen umweltverträglichen Wohlstandsmodells, der Anerkennung einer besonderen Verantwortung der Industrieländer, der starken Betonung sozialer Werte und der weltweiten Anerkennung

---

<sup>310</sup> Die Klimakonvention haben 36 Länder bzw. Organisationen unterschrieben. Sie waren meistens europäische Industrieländer. USA, Russische Föderation, Bulgarien, Polen, Europäische Gemeinschaft usw. waren auch dabei. Die Konvention für Biologische Vielfalt haben 25 Länder unterzeichnet. China hat nicht die beiden Konventionen unterschrieben. Vgl. Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro – Dokumente – Klimakonvention/Konvention über die Biologische Vielfalt/Rio-Deklaration/Walderklärung. Bonn o.J. S. 23.

<sup>311</sup> Die Deklaration von Rio über Umwelt und Entwicklung. In: Ebd. S. 45.

<sup>312</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro -Dokumente- : Agenda 21. Bonn 1993. Präambel 1.3.

<sup>313</sup> Vgl. Ebd.

des Vorsorgeprinzips“.<sup>314</sup> Ihre Schwäche lag in dem „weitgehenden Fehlen verbindlicher Schutzziele für wichtige Ökosysteme und verbindlicher Fahrpläne für die Verringerung umweltbelastender Aktivitäten.“ Es fehlten auch konkrete, handlungsleitende Perspektiven, wie sich die westlichen Industrieländer verändern sollten und könnten.<sup>315</sup>

Seit der Rio-Konferenz und der Unterzeichnung der „Agenda 21“ begann eine Ära, in der das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung seine Prägung sowohl in privaten als auch in politischen Handlungsbereichen, vor allem aber im Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit erhielt. Rio war ein politisches Fanal. Die Rio-Konferenz wird durch dieses Aktionsprogramm seither als ein wichtiger Meilenstein der ökologischen und urbanen Entwicklungen betrachtet.

#### **4.1.4.3 Die Konferenz von Aalborg**

Entsprechend der Rio-Konferenz sollten die Kommunen eine wichtige Rolle in der Umsetzung der Nachhaltigkeit spielen. Die Verabschiedung der „Lokalen Agenda 21“ (LA21) stellte eine wichtige Aufgabe, fast eine Verpflichtung der regionalen und lokalen Regierungen dar. Städte und Gemeinden haben sich seither in verschiedenen Organisationen zusammengeschlossen, um sich bei der Umsetzung der Agenda 21 und der Lokalen Agenda 21 gegenseitig zu unterstützen. Vom 24.-27. Mai 1994 fand im dänischen Aalborg die „Europäische Konferenz über zukunftsbeständige Städte und Gemeinden“ statt, die von der Stadt Aalborg und der EU veranstaltet und inhaltlich vom Internationalen Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI) ausgerichtet wurde. Auf dieser Konferenz beschlossen die mehr als 600 Teilnehmer die „Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit“ (Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability) oder kurz die „Charta von Aalborg“. (Siehe weiter unten 4.3.2) Die „Charta von Aalborg“ ist ein Dokument, das die Umsetzung der „Agenda 21“ europaweit voran bringen und die Kommunen in ihrem LA 21-Prozess vorantreiben sollte. Inzwischen haben über 120 europäische Städte die Charta unterzeichnet. Zu den Unterzeichnern gehören auch deutsche Städte wie Heidelberg, München, Dresden, Nürnberg, der Landkreis Mühlhausen, Freiburg, Saarbrücken, Kiel, Berlin und Münster.<sup>316</sup> In Deutschland ist das Leitbild nachhaltige Entwicklung seit 1994 im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland Artikel 20 a verankert. Die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen wird darin als Querschnittsaufgabe für das staatliche Handeln betrachtet. In der Bundesgesetzgebung wurde das Ziel einer „nachhaltigen Entwicklung“ 1997/98 in das Raumordnungsgesetz und das Baugesetzbuch aufgenommen.<sup>317</sup>

#### **4.1.4.4 Konferenz von Johannesburg**

Zehn Jahre nach Rio, vom 26.08. bis 4.09.2002 fand der Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg statt. Das Ziel des Weltgipfels lag in einer Bestandsaufnahme. Man wollte feststellen, was seit der Rio-Konferenz für die nachhaltige Entwicklung der Erde erreicht wurde. Außerdem sollte ein neuer Impuls für die globale Umweltpolitik gegeben werden. Die Hauptthemen des Gipfels waren:

- Schutz der natürlichen Ressourcen, Energiepolitik, Wasserwirtschaft,
- Armutsbekämpfung und Umweltfragen,
- Globalisierung und nachhaltige Entwicklung,
- Finanzierungsfragen,

<sup>314</sup> BUND/Misereor: Zukunftsfähiges Deutschland. Basel/Boston/Berlin. 1996. S. 25.

<sup>315</sup> Ebd.

<sup>316</sup> BUND /Misereor: a.a.O. S. 264.

<sup>317</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Referat Öffentlichkeitsarbeit: Lokale Agenda 21 und nachhaltige Entwicklung in deutschen Kommunen. 10 Jahren nach Rio. Bilanz und Perspektiven. 2002 Berlin. S. 16. Dabei wird im Punkt 4.3 „Nachhaltige Entwicklung in Städtebau und Stadtplanung“ der Inhalt der Charta von Aalborg ausführlich dargestellt und aufgenommen. Darauf wird weiter im Abschnitt „Nachhaltigkeit und Stadtentwicklung“ näher eingegangen.

- Stärkung der UN in Umweltfragen.

Zu den Ergebnissen des Johannesburg-Weltgipfels gehörten nicht nur ein weiterer Aktionsplan zur Lösung drängender globaler Probleme und eine Deklaration "The Johannesburg Declaration on Sustainable Development", sondern auch die Bilanz und die Bewertungen der Anstrengungen seit der Rio-Konferenz.

Vor dem Johannesburg-Weltgipfel wurde bereits mehrmals die Umsetzung der nachhaltigen Entwicklung bilanziert. Schon der erste Bilanz-Erdgipfel „Rio +5“ 1997 in New York brachte dabei enttäuschende Ergebnisse und desillusionierte die Agenda-Engagierten weltweit.<sup>318</sup> 30 Jahre nach der ersten UN-Umweltkonferenz 1972 in Stockholm und 10 Jahren nach der Rio-Konferenz 1992 wurden nur geringe Fortschritte beobachtet. Im Gegenteil: Die Probleme in den Bereichen Klima, Energieverbrauch, Waldzustand, Ozeane, Trinkwasser, Bevölkerung, Frauen, Armut, Hunger und Ernährung, Gesundheit, Produktion und Konsum, Finanzen und Schulden, Bildung, NGOs/Politik hatten sich nicht verbessert, sondern noch weiter verschärft.<sup>319</sup>

Die Johannesburg-Konferenz wurde sogar als „gescheiterter Gipfel“ bezeichnet. So stand in *DIE ZEIT* Nr. 37. 2002: „Die globale Ökowende hat nicht stattgefunden ... Weder Zeitrahmen noch Zielvorgaben, die Finanzierung offen und wieder kein Konzept, wie all die hehren Vorsätze institutionell zu verankern wären, um von der Sphäre des gutmenschlichen Wünschens auf die Ebene des realpolitischen Wollens herabgeholt zu werden. Der Aktionsplan für Nachhaltige Entwicklung – eine Litanei des Unverbindlichen.“<sup>320</sup>

Ein Beispiel für die mühsame und frustrierende Umsetzung des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung ist an der Haltung der wohlhabenden Industrieländer abzulesen. Schon auf der Rio-Konferenz 1992 hatte US-Präsident George Bush demonstrativ gesagt: „Unser Lebensstil ist keine Verhandlungssache!“<sup>321</sup> Diese Aussage widersprach dem Kerninhalt sowohl der „Grenzen des Wachstums“ als auch des „Brundtland-Berichts“. 10 Jahre später auf dem Johannesburg-Weltgipfel schien der Sohn, US-Präsident George W. Bush, die Blockade gegen jede zeitgemäße Umweltpolitik entschlossen fortzusetzen. Die USA feigten zusammen mit den arabischen Erdölstaaten jede Selbstverpflichtung zum Ausbau erneuerbarer Energien vom Tisch.<sup>322</sup> Viele Tatbestände deuteten und deuten darauf hin, dass sich seit der Rio-Konferenz 1992 der Planet weiter von einem Zustand der Nachhaltigkeit entfernt hat als jemals zuvor.<sup>323</sup> Dabei zeigen aber vielfältige Aktivitäten und Berichte, dass die Dringlichkeit und die Bedeutung des Leitbildes Nachhaltigkeit noch notwendiger geworden war, als in der Vergangenheit und für die Gegenwart und Zukunft der Erde von entscheidender Bedeutung blieb.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im Vergleich zu den 1960er und 1970er Jahren die Perspektiven zur Gestaltung der Zukunft der Menschheit vielseitiger geworden sind. Zunehmend wird in der Literatur und in den Medien festgestellt, dass das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung die einzige Möglichkeit sei, mit der die Menschheit ihre zivilisatorische, kulturelle und materielle Zukunft halten könne – auch wenn die aktuelle Bilanz wenig Freude oder Zuversicht verspricht und im Gegenteil, die Probleme im Blick auf die asiatischen und arabischen Länder noch vielschichtiger geworden sind. [Die Arbeit endet chronologisch mit dem Jahr 2006. Die interessante politische Entwicklung, wie die Initiative der Bundesregierung zur Verhinderung der Klimakatastrophe 2007 bestätigen eine optimistische Einschätzung.]

<sup>318</sup> <http://www.learn-line.nrw.de/angebote/agenda21/thema/erdgipfel2002.htm#Ergebnis>. 16. Mai 2006.

<sup>319</sup> Vgl. Bernhard Pötter: Bilanz der Halbherzigkeit. In: die Tageszeitung. 28. Januar 2002 S. 4.

<sup>320</sup> Bartholomäus Grill: Die Ergebnisse des UN-Gipfels von Johannesburg nähren die Zweifel am Sinn solcher Mammutveranstaltungen. Eine Bilanz. In: *DIE ZEIT*. Nr. 37. 2002.

<sup>321</sup> Ulrich Grober: Denken wie ein Berg. In: *DIE ZEIT*. Nr. 35 2002.

<sup>322</sup> Bartholomäus Grill: a.a.O.

<sup>323</sup> Grober: Denken wie ein Berg. a.a.O.

## 4.2 Die Auseinandersetzungen über „Nachhaltigkeit“

### 4.2.1 Definitionen

Der Begriff „Nachhaltigkeit“ oder „nachhaltige Entwicklung“ zeigt seit seiner Entstehung bereits seine Probleme in Bezug auf Definition und Abgrenzung. Allein die Übersetzung in andere Sprachen schuf große Konsensprobleme. Als ein neues weltweites Leitbild im Brundtland-Bericht 1987 erschien der originäre Begriff zuerst in Englisch als „Sustainable Development“. In seiner deutschen Ausgabe wurde er aber mit „dauerhafte Entwicklung“ übersetzt.<sup>324</sup> Weitere Übersetzungen, die in der Literatur verwendet werden, sind:

- „zukunftsfähige Entwicklung“<sup>325</sup>
- „zukunftsbeständige Entwicklung“<sup>326</sup>
- „zukunftsverträgliche Entwicklung“
- „nachhaltig zukunftsverträgliche Entwicklung“
- „ökologisch-dauerhafte Entwicklung“
- „dauerhaft umweltgerechte Entwicklung“<sup>327</sup>
- „dauerhaft existenzfähige Gesellschaft“<sup>328</sup>

Es ist deutlich, dass die jeweiligen Akzentverschiebungen spezifischen kulturellen Bestimmungen und Traditionen entsprechen, die unter „Nachhaltigkeit“ Unterschiedliches verstehen. Das hat Folgen auf das jeweilige nationale, vor allem aber auf das kulturelle Selbstverständnis.

Die berühmte im Brundtland-Bericht 1987 formulierte Definition der nachhaltigen Entwicklung, die dieser Arbeit ebenfalls zugrunde liegt, lautet – um sie noch einmal zu wiederholen: „*Dauerhafte Entwicklung [Sustainable Development: Nachhaltige Entwicklung – A. d. V.] ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können*“.<sup>329</sup> Dennoch besteht die Gefahr, dass selbst diese Definition schwammig benutzt wird. Es scheint alles Wesentliche eingeschlossen zu sein, jedoch sind die Auslegungen so breit, dass die Definition nichtssagend zu sein scheint. Beachtet werden muss, dass in der politischen Sprache diese „Schwammigkeit“ Teil des politischen Kampfes ist: Allein Sprachdefinitionen von Wissenschaftlern können diesen Sachverhalt nur sehr bedingt verändern. Sie sind letztlich auch nur Teilnehmer des politischen Prozesses, die als Experten oft ebenfalls eigene Interessen haben. Es ist trotzdem wichtig, für unsere Diskussionen von Nachhaltigkeit die Kernelemente der Definition herauszuarbeiten, zu prüfen, was sie leisten können im Blick auf die angesprochenen Probleme auch der Stadt und ihrer Planung und den Bau ihres zivilisatorischen und geistig-sozialen Habitus. Denn was ist schon „nachhaltig“ in der deutschen Sprache, es erfordert hier die Wortart eine Ergänzung als Norm, von was, für was oder als Verb für welches Handeln, für welches Bemühen.

Nach dem Brundtland-Bericht sind zwei Schlüsselbegriffe in dieser Definition wichtig: Der Begriff der „Bedürfnisse“ und der Gedanke der Beschränkungen. Die Grundbedürfnisse der Ärmsten der Welt sollten Priorität haben. Und: Der Stand der Technologie und der sozialen Organisation der Welt (arm und reich) üben Beschränkungen auf die Fähigkeit der Umwelt aus, gegenwärtige und zukünftige Bedürfnisse zu befriedigen.<sup>330</sup> Neben den beiden Schlüsselbegriffen spielt auch die Frage der „Gerechtigkeit“, in der Bedeutung der Nachhaltigkeit im Brundtland-Bericht, eine wichtige Rolle: „...der enge Begriff

---

<sup>324</sup> Vgl. Hauff (Hg.): a.a.O.

<sup>325</sup> BUND/Misereor: a.a.O.

<sup>326</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.): Handbuch Lokale Agenda 21; Wege zur nachhaltigen Entwicklung in den Kommunen, Bonn 1998.

<sup>327</sup> Vgl. [http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/inst\\_f\\_regionale\\_studien\\_in\\_eu\\_823.htm](http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/inst_f_regionale_studien_in_eu_823.htm) 16. Mai 2006.

<sup>328</sup> Meadows/Randers: Die neuen Grenzen des Wachstum. a.a.O. S.13, S. 252ff.

<sup>329</sup> Hauff (Hg.): a.a.O. S. 46.

<sup>330</sup> Ebd.

Dauerhaftigkeit bedeutet die Verantwortung für soziale Gerechtigkeit zwischen den Generationen, die sich logischerweise auch bezieht auf die Gerechtigkeit innerhalb jeder Generation.“<sup>331</sup> Unter Gerechtigkeit zwischen den Generationen kann verstanden werden, dass die heutige Generation der nächsten Generationen die Chance zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse geben muss. Gerechtigkeit innerhalb jeder Generation kann aus zwei gegensätzlichen Positionen verstanden werden: aus der Position der Armen und der Reichen. Das heißt, die „Erfüllung von Grundbedürfnissen erfordert nicht nur eine neue Ära des wirtschaftlichen Wachstums in Ländern, in denen die Mehrheit der Bevölkerung arm ist, sondern auch die Zusicherung, diesen Armen einen gerechten Anteil an den zur Aufrechterhaltung eines solchen Wachstums erforderlichen Ressourcen zu gewähren.“<sup>332</sup> Eine dauerhafte globale Entwicklung setzt voraus, daß die Wohlhabenderen ihre Lebensgewohnheiten bzw. ihren Verbrauchstandard - beispielsweise hinsichtlich des Energieverbrauchs – ihr Wachstumsmuster, getragen vom Raubbau an den natürlichen Ressourcen und starker Umweltbelastung, in einer Weise verändern, die den ökologischen Möglichkeiten unseres Planeten angemessen sind.<sup>333</sup>

Dabei ruhen diese drei Schlüsselbegriffe wie die „Grundbedürfnisse“ im Zusammenhang mit wirtschaftlichem Wachstum, „der Gedanke der Beschränkung“, die soziale „Gerechtigkeit“ zwischen Generationen und innerhalb jeder Generation auf der einzigen entscheidenden Basis, nämlich der ökologischen Basis der Erde. Die drei Kernbegriffe und ihre ökologische Basis befinden sich deswegen in einer eng verflochtenen, wechselseitig sich bedingenden Beziehung. Ökologie/Umwelt und Entwicklung/Wirtschaft sind zwei Seiten einer Medaille. Es ist eine politisch-soziale Frage, welche Seite dominiert. Die herkömmliche Entwicklungsmaxime – zunächst ökonomischen Wohlstand zu erreichen und dann die sozialen und ökologischen Folgekosten gutzumachen – ist Gegenstand der allgemeinen Diskussion geworden.<sup>334</sup>

Das Problem blieb auf der Rio-Konferenz 1992 ungelöst. Die Definition der Nachhaltigkeit im Brundtland-Bericht wurde dort übernommen. Dementsprechend wurde eine Integration von ökologischen, sozialen und ökonomischen Belangen unterstrichen. Die Erkenntnis, dass ökonomische, ökologische und soziale Faktoren nicht voneinander getrennt bzw. gegeneinander ausgespielt werden dürfen, wurde allgemein anerkannt. Dies ist bekanntlich als „Magisches Dreieck der Nachhaltigkeit“ oder auch als „Drei-Säulen-Konzept“ bezeichnet worden. In der Agenda 21 wurde das „Magische Dreieck“ noch nicht explizit systematisch herausgearbeitet. Erst später bildete sich ein konkretes Drei-Säulen-Konzept heraus, das seinen Ursprung aber ausgerechnet in Überlegungen der Weltbank hatte.<sup>335</sup> Dass ökologisches Gleichgewicht, ökonomische Sicherheit und soziale Gerechtigkeit gleichrangig angestrebt werden sollen, ist seit der Rio-Konferenz das am weitesten verbreitete Nachhaltigkeitskonzept geworden.

Nach wie vor ist es aber ein theoretisches Konzept, das durchaus erhebliche Interessenswidersprüche aufzeigt. Denn die ökologische Dimension bezieht sich auf das ökologische Gleichgewicht. Damit wird die angemessene Nutzung der Naturressourcen, Umweltschutz als Rücksicht auf die harmonische Beziehung zwischen Mensch und Natur verstanden. Dies sei die Voraussetzung, dass diese Generation den nächsten Generationen die gleichen Chancen zum Leben hinterlässt. Hingegen umfasst die ökonomische Dimension ein völlig neues Entwicklungsmuster, in dem das Wachstum nicht mehr die höchste Priorität haben, sondern den ökologischen und sozialen Zielen eine materielle Basis liefern soll. Ein behutsames, umweltschonendes, gleichberechtigtes Wachstum wird erfordert, das gleichsam den kapitalistisch begründeten Konkurrenztrieb ausschaltet.

---

<sup>331</sup> Ebd.

<sup>332</sup> Hauff (Hg.): a.a.O. S.10.

<sup>333</sup> Ebd.

<sup>334</sup> BUND/Misereor: Zukunftsfähiges Deutschland. Basel/Boston/Berlin. 1996. S.24.

<sup>335</sup> Ulrich Gehrlein: a.a.O. S. 19.

Schließlich die dritte, die soziale Dimension bedeutet das Streben nach sozialer Gerechtigkeit und Zusammenarbeit. Demokratie und Freiheit gehören zwangsläufig dazu. Das ist aber bereits eine kulturell definierte, mehr noch eine politisch bestimmte, durch Interessen vermittelte Ansicht.

Alle drei Dimensionen sind zugleich dialektisch verwoben und in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit deutlich: Für die Einen sind ohne soziale Gerechtigkeit und Zusammenarbeit das ökologische Gleichgewicht und die ökonomische Sicherheit entleerte und unerreichbare Ziele, für die Anderen wird das ökologische Gleichgewicht, das die Erde hält, erst durch Gerechtigkeit und ökonomische Sicherheit ermöglicht, und die Dritten schließlich sagen, ohne ökonomische Sicherheit, die wiederum auf Wachstum beruhe, seien eben weder Ökologie noch soziale Gerechtigkeit möglich, da nicht „bezahlbar“.

Wie in der Analyse der Definition der Nachhaltigkeit im Brundtland-Bericht gezeigt wurde, kann die soziale Gerechtigkeit aus der Perspektive der Armen oder der Reichen gesehen werden. Zur Ergänzung müssen noch weitere Ebenen genannt werden: Die internationale Gerechtigkeit und die Gerechtigkeit innerhalb des Landes.

Es ist einzuwenden, dass die Industrieländer ihre Marktmacht gegenüber sogenannten Entwicklungsländern mit bislang „ungleichberechtigten Tätigkeiten“ festigten. Viele der armen Länder können sich gegen starke Partner nicht wehren und willigen aus Gründen des Überlebens, nicht selten auch des kurzfristigen Profits, in die Ausbeutung ihrer Ressourcen mit langfristigen Schäden ein.

Zu den „ungleichberechtigten Tätigkeiten“ der starken Industrieländer – worauf ihre Stärke beruht – gehören: Sie sichern sich billige Rohstoffe und erschweren weiterverarbeiteten Produkten den Zugang zu ihren Märkten; die World Trade Organisation z.B. setzte ein Handelssystem durch, das die Starken begünstigt; sie belegen große Flächen in vielen Entwicklungsländern und nehmen dabei die Degradierung der Böden und der regionalen Öko-Systeme sowie nachteilige Folgen für die Eigenversorgung der Bevölkerung in Kauf; sie exportieren Giftmüll; sie beanspruchen Patentschutz für ihre Nutzung der Artenvielfalt der Tropenregionen usw.<sup>336</sup>

In diesem Zusammenhang ist es durchaus sinnvoll, nach mehr internationaler Gerechtigkeit zu streben. Dramatische Ungerechtigkeit, Ungleichheit, soziale Instabilität, Potentatentum und Bildungslosigkeit innerhalb vieler Entwicklungsländer selbst trugen und tragen jedoch erheblich zu ökologischen Katastrophen, zu Armut und Elend bei. Die Machteliten und Mittelschichten in vielen Entwicklungsländern verstehen sich schon längst als Teil der globalen Mittel- oder Oberklasse und leben auf Kosten ihrer Bevölkerungsmehrheit.<sup>337</sup> Sie betreiben eine sie begünstigende Wirtschafts- und Bodenpolitik, üben Unterdrückung aus mit brutalen Polizei- und ökonomischen Machtmitteln, kontrollieren die Medien, zensieren ihre Gegner, verschieben staatliches Kapital auf private ausländische Konten usw. Die Großstädte entwickeln sich dabei zum Großteil in einem chaotischen, unorganisierten überpopulierten prekären Zustand, sie ziehen die Naturressourcen des Landes an sich und verlagern die Verschmutzung wieder aufs Land, worunter die Bauern stark leiden.<sup>338</sup>

Wird nun in diesem Kontext auf die ökologische Dimension geblickt, so wird das Bild noch verwirrender, denn die ökologische Frage und ihre ökologische Prioritätssetzung sind in den „reichen“ Industrieländern selbst umstritten, so dass es nicht verwunderlich ist, dass ihre Priorität in der Politikgestaltung und den Interessenlagerungen noch weiter absinkt, obschon sie die menschliche Existenz kritisch werden lässt. Es macht die Bedeutung von Ulrich Becks wichtigem Buch „Risikogesellschaft“ aus, dass er die Illusion nachhaltig aufdeckt, die reichen Länder bzw. die Reichen in diesen wären von der Umweltkatastrophe nicht berührt. Dadurch wird politisch eine Einheitsfront möglich, die die Klassenlager überschreitet. Nur wenn man

---

<sup>336</sup> BUND/Misereor: Zukunftsfähiges Deutschland. Basel/Boston/Berlin. 1996. S. 268.

<sup>337</sup> Ebd. S. 271.

<sup>338</sup> Ebd.

dieses im Kopf behält, kann erklärt werden, dass erhebliche Teile der bürgerlichen Schichten sich für den Umweltschutz engagieren. Die These einer postmateriellen Generation (Inglehart) wird daher noch plausibler: Für die postmaterielle Einstellung gibt es also ein materielles Substrat.

Trotz des breiten Spektrums kann die Deutung und Definitionen der „Nachhaltigkeit“ in einige wesentliche Dimensionen eingeordnet werden. Eine solch überzeugende und klare Einordnung hat Karl-Werner Brand erläutert. Brand hat das Diskursfeld je nach zwei Dimensionen des jeweiligen „Naturbezugs“ und des mit dem „Gerechtigkeitsaspekt“ jeweils eng verknüpften Entwicklungsverständnisses in zwei Achsen aufgeteilt: Einmal „kulturelle Muster des gesellschaftlichen Naturverhältnisses“ und zum Anderen „Verständnis von gesellschaftlicher Entwicklung“.<sup>339</sup> Nach dem „kulturellen Muster des gesellschaftlichen Naturverhältnisses“ wird der Diskurs wiederum in ein anthropozentrisches und ein öko- oder biozentrisches Naturverhältnis aufgeteilt.<sup>340</sup> Über die Achse vom „Verständnis von gesellschaftlicher Entwicklung“ unterscheidet Brand drei Diskurspositionen: „weiter so“, „sozial-ökologische Modernisierung“ und „grundsätzliche Korrektur des industriellen Zivilisationsmodells“. Was die Achse „Verständnis von gesellschaftlicher Entwicklung“ betrifft, so unterscheiden sich die Diskussionspositionen je nach dem jeweiligen Verständnis von „Entwicklung“, von „Gerechtigkeit“ und den entsprechenden Veränderungsstrategien. Die Position „weiter so“ steht für die Eigendynamik des Markts und seiner Rationalität. Aus dieser Perspektive sind das wirtschaftliche Wachstum und technische Innovationen der Kern nachhaltiger Entwicklung. Die gegensätzliche Position, „grundsätzliche Korrektur des industriellen Zivilisationsmodells“, nimmt die natürlichen Grenzen des industriellen Entwicklungsmodells, den westlichen Lebensstil und die Verletzung der Verteilungsgerechtigkeit im Rahmen der vorherrschenden Wirtschaftsordnung als Arbeitsschwerpunkte. Die Position „sozial-ökologische Modernisierung“ versucht, die ersteren zwei gegensätzlichen Positionen zu kombinieren.<sup>341</sup>

Die Position, die hier vertreten wird, geht davon aus, dass der Begriff „nachhaltige Entwicklung“ wegen der Vieldeutigkeit der Übersetzungen seinen wesentlichen Kern, nämlich „umweltgerecht“ oder „ökologische Verträglichkeit“, versteckt. Selbst wenn das Adjektiv „nachhaltig“ überall etikettiert wird, wie z.B. „nachhaltige Sozialpolitik“, „nachhaltige Wirtschaft“, „nachhaltiges Wachstum“, „nachhaltige Stadtpolitik“ usw., darf der Kern „umweltgerecht“ oder „ökologische Verträglichkeit“ vom Hauptwort nicht losgelöst werden. Wenn dieser wesentliche Kern losgelöst wird, leistet das Wort „nachhaltig“ nichts mehr für ein Leitbild „Nachhaltige Entwicklung“, sondern vertritt nur noch die gängige sprachliche Bedeutung von „dauerhaft“. Dass „nachhaltige Wirtschaft“ sehr oft als dauernd wachsende wirtschaftliche Entwicklung interpretiert oder „nachhaltige Stadtentwicklung“ überwiegend als kontinuierliches Wachstum der Wirtschaftskräfte einer Stadt verstanden wird, gehört zu den falschen Auslegungen des Begriffs. Aber die Begriffe „nachhaltige Entwicklung“ und „nachhaltiger Stadtentwicklung“ setzen voraus, dass eine solche Entwicklung in erster Linie umweltgerecht und ökologisch verträglich ist. „Entwicklung“ ist aber nicht gleich quantitatives Anwachsen bzw. Wachstum, sondern ist ausschließlich ein fortgesetzter geschichtlicher Prozess. Darüber hinaus ist darauf

---

<sup>339</sup> Karl-Werner Brand: Nachhaltige Entwicklung: Eine Herausforderung an die Soziologie, Opladen 1997. S. 20.

<sup>340</sup> Im anthropozentrischen Naturverständnis wird unter „Nachhaltigkeit“ die Aufrechterhaltung natürlicher Lebensbedingungen für die Erfüllung gesellschaftlich definierter Bedürfnisse und Handlungszwecke der Menschheit verstanden. Die Natur steht als „Naturkapital“ zur Verfügung für die utilitaristischen Ziele. Die ästhetische und die Erholungsfunktion werden der Natur ebenfalls zugesprochen. Falls sie überausgebeutet, belastet und verschmutzt wird, soll die Intervention der Menschen notwendig sein. Für das öko- oder biozentrische Naturverständnis ist der Eigenwert der Natur der Ausgangspunkt. Diese Anschauung findet normalerweise auf den traditionellen, religiösen und spirituellen Ebenen die Resonanz. Den meisten Auslegungen und Interpretationen der Nachhaltigkeit liegt die anthropozentrische Sichtweise zugrunde. Vgl. Karl-Werner Brand: a.a.O. S. 21.

<sup>341</sup> Ebd. S. 21ff.

hinzuweisen, dass die Gerechtigkeit – Verteilungs- bzw. Bedürfnisgerechtigkeit – eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine umweltgerechte, ökologisch verträgliche Gesellschaft ist. Aus diesem Grund ist die Gerechtigkeit der entscheidende zentrale Bestandteil der Deutung des Begriffs „nachhaltige Entwicklung“.

#### **4.2.2 Dilemma und Kritik an der Ausweitung und Verwendung des Begriffs "Nachhaltigkeit"**

Im letzten Punkt wurde bereits angesprochen, dass das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung stark unter der Verschwommenheit und Unterschiedlichkeit der Definition leidet; es sind wohl mehr als 70 verschiedene Definitionen nachweisbar.<sup>342</sup> Dies ist eines der größten Dilemmata des Leitbildes. In den 1990er Jahren ist „Nachhaltigkeit“ zum Modewort geworden. Es wurde als „everybody’s darling“ überall etikettiert: Von „nachhaltiger Kosmetik“ bis zum „nachhaltigen Staatshaushalt“. Klaus Töpfer, Direktor des UN-Umweltprogramms und früherer deutscher Umweltminister, sagte: „Wenn einem nichts anderes mehr einfällt, spricht man von einer, nachhaltigen Entwicklung’ ...“.<sup>343</sup> Das macht den Eindruck, als ob das Leitbild Nachhaltigkeit ins Leere gelaufen wäre.

Der Begriff wurde sogar missbräuchlich und oft im Gegensatz zu seinem ursprünglichen Kerninhalt verwendet. Die verschiedenen Zielvorstellungen standen oft im krassen Widerspruch, z. B. „um beliebige ökonomische Belange gegen die Erfordernisse des Umweltschutzes in Stellung zu bringen“,<sup>344</sup> oder: Es mag für einen Automobilkonzern ökonomisch „nachhaltig“ sein, den seit Jahren anhaltenden Trend zu immer größeren PS-Monstern mitzumachen, aber ist das auch ökologisch sustainable?<sup>345</sup>

Das Dilemma und die Kritik an der Ausweitung und Verwendung des Begriffs „Nachhaltigkeit“ stammen aus der Unklarheit der Definition des Begriffs. Insbesondere spiegeln sich darin verschiedene Weltanschauungen und divergierende Interessen wider.

Die Definition der Nachhaltigkeit von der ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimension her betrachtet weist grundsätzlich eine Unschärfe auf. Das Dreieckskonzept der Nachhaltigkeit, als Gleichwertigkeit der ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimensionen sichtbar, macht dies deutlich. Umweltschutz ist keine additive Aufgabe, sondern aktiviert und ermöglicht, verlangt viel mehr die Prioritätensetzung innerhalb der drei sich gegenseitig bedingenden Bereiche. Wirtschaftliches Wachstum an sich ist kein vorrangiges Ziel, sondern ist gleichwertig mit den anderen beiden Zielen zu betrachten. Gleichzeitig birgt dieses Konzept jedoch die Gefahr, dass „im Rahmen der Operationalisierung der integrative Ansatz in seine Einzelbestandteile aufgespalten wird“ und Umweltpolitik wieder als additives Themenfeld dem wirtschaftlichen Wachstum zugeordnet, wohl besser „geopfert“ oder operationalisiert wird.<sup>346</sup>

Darüber hinaus gibt es in allen diesen drei Dimensionen Operationalisierungsprobleme<sup>347</sup>, was ebenfalls den Begriff „nachhaltiger Entwicklung“ in ein Dilemma führt, das bis heute noch keiner idealen Lösung zugeführt wurde.

#### **Kritik 1:**

Es gibt eine Kritik der Nachhaltigkeit, die sich auf den Szientismus der Nachhaltigkeitsprogramme und auf deren Angriffe auf die Unterprivilegierten richtet. Solche Kritik ist bei Stefan Kaufmann zu finden:

---

<sup>342</sup> Eva-Maria Schnurr: Dann lasst Euch das Geld mal gut schmecken. In Frankfurter Rundschau. 11. August 2004.

<sup>343</sup> Fritz Vorholz: Nachhaltig? Kurzsichtig: In: DIE ZEIT. Nr.18, April 2002. S. 26.

<sup>344</sup> Ebd.

<sup>345</sup> Rezzo Schlauch: Unsägliche Vehikel. In: DIE ZEIT. Nr.8, Febr. 2003. S. 26.

<sup>346</sup> Ulrich Gehrlein: a.a.O. S. 21.

<sup>347</sup> Zu diesem Thema siehe Karl-Werner Brands „Probleme und Potentiale einer Neubestimmung des Projekts der Moderne unter dem Leitbild ‚Nachhaltige Entwicklung‘“. In: Karl-Werner Brand: Nachhaltige Entwicklung: Eine Herausforderung an die Soziologie, Opladen 1997. S. 23-25.



Nachhaltigkeit setzt voraus, dass alles durch Hochtechnik, fortgeschrittene Technologie, Datenerhebung, Modellrechnungen, das Instrumentarium kybernetischer Systemanalyse berechenbar ist. Sie gründet in „einer radikalen ökologischen Kritik an der herrschenden Wachstumsökonomie“, die in den 1960er Jahren in „ein globales Ressourcen- und Entwicklungsmanagement und eine umfassende Modernisierungsstrategie“ umgewandelt wurde.<sup>348</sup> Im Namen von „Nachhaltigkeit“ formiert sich gegenwärtig der Versuch, durch technischen Fortschritt die Grenzen des Wachstums hinauszuschieben, was einen dauerhaften Anstieg voraussetzt und dazu führen könnte, weitere Naturressourcen mit nachhaltiger Ökonomie zu mobilisieren.

Das Nachhaltigkeitskonzept versucht, den radikalen Gegensatz zwischen kapitalistischer Ökonomie und Ökologie abzuschleifen. So wurde Ökologie dadurch ökonomisiert, dass „die Existenz von Naturdingen, ihr Vermächtnischarakter oder Optionen im Blick auf ihre zukünftige Nutzung in Preisen“<sup>349</sup>, also rein pekuniär kapitalistisch formuliert wird.

Stefan Kaufmann meint, „Nachhaltigkeit“ als globales Projekt erlaube den von den Industriestaaten dominierten internationalen Institutionen auch in postkolonialen Zeiten, massiv in die Lebensweise der Bevölkerung der Dritte-Welt-Staaten einzugreifen.<sup>350</sup> Die globalen Institutionen, wie die World Conservation Union, erklärten wohl manche verbliebenen Räume mit großer Biodiversität zum „Welterbe der Menschheit“, bewerteten sie als „transnationales Gemeingut“. Das bedeutet, dass dieses Welterbe, die „Allmende“ dort lebender indigener Gruppen und Kleinbauern einkassiert wird mit einer eindeutigen Folge: „Wer auf traditionelle Formen des Lebensunterhalts angewiesen ist, wird ausgegrenzt, gerät in existentielle Not oder muss seine bisherige Existenz aufgeben.“<sup>351</sup> So erweist sich eine mit ökologischer Begründung durchgesehene Operation als Problem: Sie löscht Leben aus oder vertreibt es.

Nicht zuletzt weist Kaufmann darauf hin, dass die Knappheit öffentlicher Mittel zum Motor einer weiteren Variante nachhaltiger Regulierung wird, mit Hilfe derer Bildungs-, Versicherungs- und Sozialleistungen gekürzt oder nach neuen Effizienzkriterien zugeteilt werden, indem Vorsorge als private Aufgabe definiert wird. Diese Phänomene zeigen die Paradoxie „nachhaltiger“ Modernisierung: „Während sie die Individuen auf Suffizienz einstimmt, bleiben die Systeme industrialisierter Gesellschaften auf Zuwachs eingestellt.“<sup>352</sup> Der alte Liberalismus feiert unter ganz anderem Etikett Wiederaufstehung.

## **Kritik 2:**

Es gibt eine Kritik, in der nicht das Leitbild „Nachhaltigkeit“ selbst direkt in Frage gestellt wird, sondern die sich in der Verwässerung der Definition und der Umsetzung des Leitbildes begründet. Insbesondere die Initiativen, die sich für „Nachhaltigkeit“ auf der internationalen Ebene einsetzen, wie der Weltgipfel für Umwelt und Entwicklung, zeigen keine Entwicklung auf, wodurch das Leitbild Umwelt seine Überzeugungskraft verlieren könnte. Wolfgang Sachs hat in seinem Artikel „Die reichen Räuber“<sup>353</sup> scharfe Kritik an einer Rückwärtsentwicklung in Sachen Durchsetzung des Nachhaltigkeitskonzepts auf dem Johannesburg-Weltgipfel geübt. Er meinte, die Johannesburg-Konferenz scheiterte an ihrem eigentlichen Thema „einer Revision des westlichen Wirtschaftsmodells“<sup>354</sup>. Die übermäßige Nachfrage der reichen Bevölkerungsgruppen sei – so seine These – kein Thema mehr, sie würde nicht einmal mehr – wie zuvor – als Hauptursache für die globale Gefährdung der Ressourcen angesehen. Das zehnjährige Programm der Europäischen Union, mit dem der

<sup>348</sup> Stefan Kaufmann: Nachhaltigkeit. In: Ulrich Bröckling/Susanne Krasmann/Thomas Lemke. Glossar der Gegenwart. Frankfurt am Main 2004. S. 175.

<sup>349</sup> Stefan Kaufmann: Ebd.

<sup>350</sup> Ebd.

<sup>351</sup> Ebd.

<sup>352</sup> Ebd. S. 180.

<sup>353</sup> Wolfgang Sachs: Die reichen Räuber. In: DIE ZEIT. Nr. 34/2002.

<sup>354</sup> Ebd.

Ressourcenverbrauch in den Industrieländern vom Wirtschaftswachstum abgekoppelt werden sollte, wurde „halb zerrieben“. Die Länder, deren Wirtschaftskultur von Ressourcenindustrien geprägt ist, wie die USA, Kanada und Australien, verweigern sich jeder Kursänderung. Darüber hinaus haben sich alle Länder des Südens auf die technologische Aufholjagd begeben, damit und weil sie aus ihrer erbärmlichen Lage herauskommen wollen. Die starke wirtschaftliche Konkurrenz im Rahmen der Globalisierung hindert sie daran, aus der Logik der Nachahmung auszusteigen.<sup>355</sup>

In der Tat wurde der Kerninhalt der nachhaltigen Entwicklung unter dem Mantel der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit ausgehöhlt.

### **Kritik 3:**

Im Vergleich zur Kritik von Stefan Kaufmann ist die Kritik aus dem so genannten „nicht anthropozentrischen Lager“ noch radikaler, wie sie z.B. der Autor Donald Worster in seinem Artikel „Auf schwankendem Boden“ formuliert. Statt des Nachhaltigkeitskonzepts vertritt er eine Haltung gegenüber der Umwelt bzw. den Umweltproblemen, die auf einer ethisch-moralischen Achtung und ästhetischen Wertschätzung der Natur beruht. Für Kritiker wie Donald Worster sind andere Wertmaßstäbe erstrebenswerter als die der Wirtschaftlichkeit: Der Wert der natürlichen Schönheit, der Wert des respektvollen Empfindens angesichts dessen, was nicht wir geschaffen haben und vor allem die Wertschätzung des Lebens selbst, das auch heute noch ein Phänomen darstellt, das wir uns trotz all unserer Intelligenz noch immer nicht erklären können.<sup>356</sup>

Nach Donald Worster könnte sich die nachhaltige Entwicklung als „ein täuschender Pfad, der irgendwann im Nichts endet“, herausstellen.<sup>357</sup> Das Leitbild „Nachhaltiger Entwicklung“ sei nämlich ein Ergebnis politischer Kompromisse zwischen der „Umweltlobby des Nordens“ und der „Entwicklungslobby des Südens“.

Das Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ habe mittlerweile durchaus eine umfassende Zustimmung auf der Welt gefunden – unter den Kapitalisten, den Sozialisten, den Naturwissenschaftlern, den Ökonomen, den ausgebeuteten Massen und den Eliten in den Städten<sup>358</sup>, aber eben auf Kosten seiner realen Substanz. Das Leitbild könnte sich in seiner derzeitigen Beliebigkeit und vielschichtigen Verschwommenheit im Blick auf den Umweltschutzgedanken als unbrauchbar erweisen, denn es zwänge den Menschen, „eine entsprechende Sprache, standardisierte Urteile und eine Weltsicht für die Erfassung und Nutzung der Erde zu übernehmen, die im engen Sinne wirtschaftlich bestimmt sind“. Stattdessen, so Worster, wäre die radikale Forderung nach Grenzen des Wachstums – Grenzen des Bevölkerungswachstums, Grenzen der Technologie und Grenzen der Besitzgier – die einzige Möglichkeit, eine gesunde Umwelt aufrechtzuerhalten.

Hinter der radikalen Forderung Worsters steht ein Bewußtsein, „dass die progressive, weltliche, materialistische Philosophie, auf der die westliche Zivilisation seit rund 300 Jahren beruht und die auch unser modernes Leben durchsetzt, prinzipielle Webfehler aufweist und letztlich auf uns selbst und auf das gesamte Leben unseres Planeten destruktiv wirkt.“<sup>359</sup> Daher bleibt für ihn als einzig sicherer Weg zu einer gesunden Umwelt nur, diese Art Philosophie und Existenzbeurteilung grundsätzlich zu hinterfragen.

Auch Wolfgang Welsch hat aus philosophischer Sicht die Probleme der anthropozentrischen Weltbilder konstatiert: „Daher wird in der entwickelten Moderne des 20. Jahrhunderts konsequent alles vom Menschen aus geplant und auf diesen zugeschnitten. Man geht von einer Analyse der menschlichen Bedürfnisse aus, soweit sie in Sachen Stadt relevant sind, und versucht dann, die Stadt diesen Bedürfnissen entsprechend zu organisieren. Diese

---

<sup>355</sup> Ebd.

<sup>356</sup> Vgl. Donald Worster: Auf schwankendem Boden. Zum Begriffswirrwarr um „nachhaltige Entwicklung“. In: Wolfgang Sachs (Hg.): Der Planet als Patient. Berlin/Basel/Boston 1994. S. 111.

<sup>357</sup> Vgl. Ebd. S. 93.

<sup>358</sup> Ebd. S. 95.

<sup>359</sup> Ebd. S. 94.

anthropozentrische Strategie reicht bis in unsere Tage... Merkwürdig nur, dass die Resultate der Erwartung so wenig entsprechen...<sup>360</sup>

Zum Verhältnis Mensch-Natur meint Welsch, dass auch Natur den menschlichen Bedürfnissen zu zurechnen sei. "...diese Hereinnahme von Natur bleibt ganz und gar anthropozentrisch und funktional. Natur wird nicht als solche, sondern nur für unsere Zwecke ins Spiel gebracht."<sup>361</sup>

Nach Welsch könnte die selbstverständlich und unverfänglich erscheinende Auffassung der Moderne, wonach in Fragen der Urbanität alles vom Menschen aus zu denken und auf ihn hin zu planen sei, der Grund des Scheiterns und der Misere sein. Welsch forderte ein „anderes Selbst- und Weltverständnis“.<sup>362</sup>

Nach Donald Worster zwingt die nachhaltige Entwicklung dazu, „eine entsprechende Sprache, standardisierte Urteile und eine Weltsicht für die Erfassung und Nutzung der Erde zu übernehmen, die im engen Sinn wirtschaftlich bestimmt sind.“<sup>363</sup> Ursprünglich standen die Befürworter der Entwicklung und die Umweltschützer bzw. die Ökologen der 1960er und 1970er Jahre, die sich ablehnend gegen wirtschaftliche Entwicklung verhielten, im totalen Gegensatz. Seit der Entstehung des Leitbildes „Nachhaltiger Entwicklung“ hätten sich allerdings viele Umweltschützer und Ökologen „mit von Nützlichkeit geprägten, ökonomischen und anthropozentrischen Definitionen der Nachhaltigkeit begnügen“ müssen. Die „Webfehler“ des Ideals der nachhaltigen Entwicklung liegen - nach Ansichten von Donald Worster – darin:

- Der Gedankengang beruhe auf der Ansicht, die natürliche Welt sei in erster Linie dazu da, die materiellen Wünsche des Menschen zu befriedigen. Diese Weltanschauung sei nicht korrekt.
- Das Konzept der Nachhaltigkeit hänge von der Annahme ab, man könne die Tragkapazität lokaler regionaler Ökosysteme kalkulieren und dann leicht bestimmen, was sich als unrealistisch erweise.
- Das Gedankengut beruhe auf der unkritischen und nicht hinterfragten Akzeptanz der traditionellen Weltsicht des progressiven, profanen Materialismus.
- Das Argument, dass das Leitbild der Nachhaltigkeit die einzige politisch akzeptable Form des Umweltgedankens sei, repräsentiere die politische Denkrichtung des Kompromisses.<sup>364</sup>

#### **Kritik 4:**

Eine weitere scharfe Kritik an dem Nachhaltigkeitskonzept kommt aus dem „linken Lager“, so von Marxisten oder den Linken der internationalen NGO Attac. Ihre Kritik hängt unmittelbar mit ihrer Kritik an der Globalisierung zusammen. Ihrer Meinung nach bleibe das Nachhaltigkeitskonzept ein leeres Wort, solange die wirtschaftliche Globalisierung im Sinne von wirtschaftlicher Freiheit ohne Grenzen die dominierende weltweite Richtlinie sei. Ihre Kritik beinhaltet systemkritische Ansätze. Da Umwelt und Gerechtigkeit untrennbar miteinander verbunden seien, stehe die wirtschaftliche Globalisierung, die nur zu mehr Ungerechtigkeit führe und diese sogar beschleunige, zur Ökologie bzw. zur Umwelt im Gegensatz. Die Nachhaltigkeitsstudien hätten einen „pragmatischen“ und „wenig systemkritischen Ansatz“.<sup>365</sup>

---

<sup>360</sup> Wolfgang Welsch: Orte des Menschen? Rede auf dem Kongress „Baukultur in Deutschland“ vom 3.-5. 12. 2001 in Köln. Hg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. S. 10.

<sup>361</sup> Ebd. S. 11-12.

<sup>362</sup> Ebd.

Vgl. Helmut Böhme: Stadt im Wandel – Wo bleibt die Baukultur? Erweitertes und Überarbeitetes Manuskript eines Vortrages auf der Arbeitstagung der VNW (Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen) in Travemünde vom 18. September 2006.

<sup>363</sup> Donald Worster: a.a.O. S. 95.

<sup>364</sup> Ebd. S. 109-111.

<sup>365</sup> Marc Engelhardt/Markus Steigenberger: Umwelt: verhandelt und verkauft? Hamburg 2003. S. 14.

Auf der Rio-Konferenz war die ökologische Wende ausgerufen worden. Gleichzeitig aber wurde der Wert von Wirtschaftswachstum und Freihandel unterstrichen. Und dieser Widerspruch sollte sich als Problem erwiesen. Denn der „Geist von Rio“ wurde spätestens seit der WTO-Gründung 1995 systematisch zerstört.<sup>366</sup> Im Gegensatz zur „Heilsbotschaft“ der Befürworter der Globalisierung vertreten die Globalisierungskritiker die Meinung, dass die Globalisierung die Umweltzerstörung verschärft habe, und zwar durch das höhere wirtschaftliche Wachstum, durch die hemmenden Einflüsse auf die Umweltgesetzgebung oder durch die geographische Verschiebung von Umweltverschmutzung in Entwicklungsländer.<sup>367</sup> Die hinter der Globalisierung stehenden theoretischen Ansätze sind auf den Neoliberalismus zurückzuführen, der vom linken Lager heftig angegriffen wird. Unter den Bedingungen des Neoliberalismus sei, so ihre Ansicht, das Konzept „Nachhaltigkeit“ zwangsläufig Kompromissen unterworfen. Dabei würde „das Notwendige“ auf das Mögliche zurückgestutzt.<sup>368</sup> Beweis für diese Behauptung sei der Welt-Gipfel in Johannesburg 2002 gewesen, bei dem die UN ein Stück ihrer Verantwortung für die „nachhaltige Entwicklung“ an private, vor allem global agierende Unternehmen abgetreten hatte; diese hätten sich jedoch immer zuerst an Gewinninteressen statt an „Gerechtigkeit“ und „Umweltschutz“ zu orientieren.

Was die Stadtentwicklung angeht, meinen die Globalisierungskritiker, dass das schnelle Wachstum der Städte, vor allem in den Entwicklungsländern, eine direkte Folge der Globalisierung sei.<sup>369</sup> Unter dem Druck des globalen Standortwettbewerbs setzen die Städte ihre Prioritäten eher auf Wirtschaft als auf die nachhaltige Entwicklung, deren Umsetzung viel mühsamer und weniger profitabel ist.

Zusammenfassend kann also festgestellt werden: das Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ stellt grundsätzlich eine neue Antwort auf die verschiedenen globalen Krisendimensionen der „industriellen Moderne“ dar. Trotz aller Kritik und der Dilemmata, denen dieses Leitbild ausgeliefert ist, liefert „nachhaltige Entwicklung“ eine „neue Handlungsethik“ und hinreichende Potentiale, um Wege aus der Krise der industriellen Moderne zu weisen.

„Die Zukunft wird in diesem Diskurs nach dem Bild eines effizienten, auf die Herausforderungen des Weltmarkts und des informationstechnischen Zeitalters innovativ und flexibel reagierenden Wirtschaftsunternehmens modelliert. Gegenüber diesem, derzeit dominanten wie auch gegenüber dem ängstlich auf Besitzstände fixierten Diskurs hat es das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung derzeit noch schwer, Fuß zu fassen.“<sup>370</sup>

Trotz all dieser Einwände und Skepsis ist aber festzuhalten, dass die Leitidee in den letzten Jahrzehnten (seit den 1960er Jahren) eine starke Wirkkraft entfaltet hat, die in sehr grundsätzlicher Weise auch globales Denken und die Veränderung von Wertehaltungen beeinflusst hat und durchaus eine Herausforderung aller modernistischen Paradigmen darstellt. Gerade die Nutzung der kapitalistisch begründeten neoliberalen bis hin zu den monetären Handlungsmaximen zeigen dies deutlich. Es ist dies eine Antwort auf die Aktualität und Wirkkraft des Leitbildes „nachhaltiger Entwicklung“. Gerade an diesen starken Gegenaktionen zeigt sich die Stärke und die grundsätzliche, alternative Position der „nachhaltigen Entwicklung“ als neues Paradigma von Gerechtigkeit und ökologischer Sensibilisierung eine neue Positionierung von ökonomischer Prioritätssetzung zu erreichen. So wie industrielle Revolution und kapitalistische Organisation des Marktes im 19. Jahrhundert ein neues Paradigma hervorbrachten, das die Welt in arm und reich, in „entwickelt“ und „abhängig“ imperialistisch teilte, mit allen, vor allem kriegerischen Folgen, wird angesichts der neuen und globalen Ressourcen- und Existenzkrise die „ökologische

---

<sup>366</sup> Ebd. S. 12.

<sup>367</sup> Ebd. S. 20.

<sup>368</sup> Ebd. S. 12.

<sup>369</sup> Ebd. S. 77.

<sup>370</sup> Karl-Werner Brand (Hg.): a.a.O. S. 28.

Revolution“ einen grundsätzlichen Wechsel der Paradigmen im Blick auf „Gerechtigkeit“ und neues Gleichgewichtsdenken erzwingen.

### **4.3 Nachhaltige Entwicklung in Städtebau und Stadtplanung**

Im Brundtland-Bericht wurde auch die „nachhaltige Entwicklung“ im Bereich der Stadtentwicklung thematisiert. Die Erkenntnisse über „die Städte als Herausforderung“ im Brundtland-Bericht lassen sich dabei wie folgt zusammenfassen:<sup>371</sup>

Schwerpunkte sind die Stadtprobleme sowohl in den Entwicklungsländern als auch in den Industrieländern. Die Probleme der Entwicklungsländer werden charakterisiert und vor allem begründet in einer stärkeren Überbevölkerung bzw. im schnellen Anwachsen der Städte, in denen die Ressourcen, Infrastrukturen und vor allem das ausgebildete Personal knapp seien; dies führe zu Umweltverschmutzung (Luft- und Wasserverschmutzung, Verschmutzung durch Abfälle), zu miserablen Wohnverhältnissen und Armut, zum Verlust des Bodens in der Stadt. In den Städten der Industrieländer dagegen konzentrierten sich die Probleme auf den großen Verbrauch der Weltressourcen, „ein Großteil der Umweltverschmutzung“ würde hier verursacht. Außerdem werden Probleme wie „verfallende Infrastruktur“, „Umweltzerstörung“, Verkommen der Innenstädte und Zusammenbrechen der Nachbarschaften hervorgehoben. Die Arbeitslosen, Alten, rassischen und ethnischen Minoritäten bleiben in einer Abwärtsspirale von Armut gefangen.<sup>372</sup> Nach dem Brundtland-Bericht seien im Vergleich zu den Stadtproblemen in den Entwicklungsländern die Probleme der Städte der Industrieländer in relativ begrenzten Gebieten deutlich und dadurch leichter zu bewältigen. Der Bericht ist sehr optimistisch in der Beurteilung der Situation in den Industrieländern. Fortschrittliche Technologie, stärkere nationale Wirtschaften und vor allem eine entwickelte institutionelle Infrastruktur würden eine Gesundung der Städte in der industriellen Welt fördern.<sup>373</sup>

Dagegen werden die Problemlösungen in den Städten der „Dritten Welt“/„Entwicklungsländer“ im Bericht stark akzentuiert. Hier wird vor allem darauf hingewiesen, dass die „Stärkung örtlicher Behörden“, „Selbstversorgung und Bürgerbeteiligung“, „Wohnung und Dienstleistungen für die Armen“ und „Ressourcennutzung“ als die wichtigen Ansätze für die Lösung der Probleme gesehen werden.<sup>374</sup> Der Brundtland-Bericht gibt nur eine allgemeine Darstellung der Stadtprobleme. Die Probleme sollten durch internationale Zusammenarbeit und durch das Prinzip „Global denken und lokal handeln“ gelöst werden können.

#### **4.3.1 Konferenzen zur „nachhaltigen“ Stadtentwicklung: Habitat I, Habitat II**

Entsprechend der auf Umweltkonferenz in Stockholm 1972 angesprochenen Problematik begann auf internationaler Ebene seit den 1970er Jahren das Handeln hinsichtlich der Probleme in den „human Settlements“, den menschlichen Siedlungen, vor allem in den Städten. Vom 31. Mai bis zum 11. Juni 1976 fand die erste UN-Konferenz über „Human Settlements“ in Vancouver/Kanada statt. Diese Konferenz wurde unter dem Namen „Habitat“ bekannt. In Folge der ersten Vancouver-Konferenz „HABITAT I“ wurde 1978 das United Nations Centre for Human Settlements (UNCHS-Habitat, Zentrum für Wohn- und Siedlungswesen) – auch HABITAT Centre – mit Sitz in Nairobi, Kenia gegründet.<sup>375</sup> Die UN-Habitat ist die zentrale Organisation der UN im Bereich der Stadtentwicklung, des Siedlungswesens und der Wohnungsversorgung in den Entwicklungs- und

---

<sup>371</sup> Hauff (Hg.): a.a.O. S. 19.

<sup>372</sup> Ebd. S. 232-240.

<sup>373</sup> Ebd. S. 240.

<sup>374</sup> Ebd. S. 235-253.

<sup>375</sup> Seit dem Januar 2002 wurde das UNCHS durch die Resolution A/56/206 der UN-Generalversammlung zu einem eigenständigen Programm der UNO unter dem Namen United Nations Human Settlements Programme, kurz UN-HABITAT oder HABITAT.

Vgl. <http://www.unhabitat.org/about/history.asp>. (26. Februar. 2006).

Transformationsländern<sup>376</sup>. HABITAT I beschäftigte sich mit den Fragen von Wohnungsversorgung und Wohnungsnot. Das Recht „aller Menschen“ auf eine sozial würdige und gesetzlich anerkannte Wohnstätte wurde wohl verkündet, verhallte aber in der Folgezeit. Trotzdem ging die Entwicklung weiter.

Seit der Rio-Konferenz über Umwelt und Entwicklung 1992 wurden die Aspekte von „Nachhaltigkeit“ auch in der zeitgenössischen und künftigen räumlichen Entwicklung mehr und mehr thematisiert. Dementsprechend fand vier Jahre später vom 3.-14. Juni 1996 die zweite UN-Konferenz über menschliche Siedlungen in Istanbul/Türkei statt, die als HABITAT II oder „The Cities Summit“ bezeichnet wurde.

Diese Konferenz befasste sich mit Belangen der menschlichen Siedlungen im Sinne der nachhaltigen Entwicklung. Zwei Hauptakzente kristallisierten sich heraus: Einmal adäquate Unterkunft für alle (Adequate shelter for all) und zum zweiten „nachhaltige“ menschliche Siedlungsformen in einer sich verstärkenden Welt: „Sustainable human settlements development in an urbanizing world“.<sup>377</sup> Auf der Konferenz entstand aber auch die wichtige „Deklaration von Istanbul“ und die „Habitat Agenda“. Beide wurden von den 171 Teilnehmerstaaten angenommen, sie umfassten über 100 „commitments“ und 600 „recomendations“.<sup>378</sup> Die Agenda legte dabei Leitlinien für den Umgang mit der zunehmenden Verstädterung vor und formulierte Strategien für eine nachhaltige städtische Entwicklung. Die Agenda stellte einen entscheidenden Wendepunkt in den internationalen Bemühungen um die Förderung „nachhaltiger“ Stadtentwicklung dar. Seitdem ist die Förderung einer nachhaltigen städtischen Entwicklung zu einem der wichtigsten Ziele von UN-HABITAT geworden. Die Aufgabe der Bekämpfung von Armut bleibt unverändert Hauptaufgabe, was ebenfalls für die nachhaltige städtische Entwicklung höchst relevant sein sollte. Hinzu kommt die Aufgabe des HABITAT-Centers, der UN-Generalversammlung und des Wirtschafts- und Sozialrats der UN (Economic and Social Council, ECOSOC), sich über Fragen der nachhaltigen Entwicklung im Bereich Wohn- und Siedlungswesen zu beraten.

Um die Richtung der Strategien im Blick auf eine Nachhaltigkeitspolitik zu verdeutlichen, werden hier einige Erklärungen und Aussagen in der „Deklaration von Istanbul“, sowie in der „Habitat Agenda“, zitiert:

- „Recent United Nations world conferences, including, in particular, the United Nations Conference on Environment and Development, have given us a comprehensive agenda for the equitable attainment of peace, justice and democracy built on economic development, social development and environmental protection as interdependent and mutually reinforcing components of sustainable development.“<sup>379</sup>
- „in order to sustain our global environment and improve the quality of living in our human settlements, we commit ourselves to sustainable patterns of production, consumption, transportation and settlements development...“<sup>380</sup>
- „Sustainable development is essential for human settlements development, and gives full consideration to the needs and necessities of achieving economic growth, social development and environmental protection... Human settlements shall be planned, developed and improved in a manner that takes full account of sustainable development principles and all their components, as set out in Agenda 21 and related outcomes of the United Nations Conference

---

<sup>376</sup> Transformationsländer beziehen sich hier auf die ehemaligen Länder in Mittel- und Osteuropa und Asien (VR, China, Vietnam) sowie die Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion, die sich im Übergang (Transformation) von der Zentralverwaltungswirtschaft/Planwirtschaft in eine marktwirtschaftliche Wirtschaftsordnung befinden. Vgl. Das Lexikon der Wirtschaft. Mannheim: Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus 2004.

<sup>377</sup> Die Habitat Agenda: <http://www.unchs.org/unchs/english/hagenda/ch-1a.htm> (26. Februar 2006).

<sup>378</sup> Vgl. Die Habitat Agenda. <http://www.unchs.org/unchs/english/hagenda/ch-1a.htm> und <http://www.unhabitat.org/about/history.asp> (26. Februar. 2006).

<sup>379</sup> Istanbul Declaration on Human Settlements: Absatz 3. <http://www.unchs.org/unchs/english/hagenda/ist-dec.htm> (26. Februar 2006).

<sup>380</sup> Ebd. Absatz 10.

on Environment and Development. Sustainable human settlements development ensures economic development, employment opportunities and social progress, in harmony with the environment. It incorporates, together with the principles of the Rio Declaration on Environment and Development, which are equally important, and other outcomes of the United Nations Conference on Environment and Development, the principles of the precautionary approach, pollution prevention, respect for the carrying capacity of ecosystems, and preservation of opportunities for future generations.“<sup>381</sup>

Doch es blieb nicht nur bei diesen Formulierungen und „guten Absichten“. Um die Ziele zu erreichen, wurde in der „Habitat Agenda“ ein Aktionsplan erarbeitet. Dabei wurde dem Grundsatz der aktiven und informierten Beteiligung der Bürger und der Gleichberechtigung der Geschlechter, der Partnerschaft und der internationalen Zusammenarbeit eine große Bedeutung beigemessen. Nach der Agenda soll eine gute Stadtverwaltung - dazu zählen Transparenz, Rechenschaftspflicht, Bürgerbeteiligung an den Entscheidungsprozessen und Partnerschaften - eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige städtische Entwicklung sein. Der Aktionsplan der „Habitat Agenda“ stellt also hohe Ansprüche an die politische demokratische Handlungskompetenz der Stadtregierungen.

Da die UN-HABITAT das Leitbild der Nachhaltigkeit im Bereich der Stadtentwicklung ausgeweitet hat, gab es in der „Habitat Agenda“ mit dem Brundtland-Bericht und der Agenda 21 der Rio-Konferenz übereinstimmende Ansätze. Die gemeinsamen Ansätze sind dabei folgende:

- Die Probleme im urbanen Siedlungswesen, wie die Umweltprobleme, werden als global beurteilt, dabei wird festgestellt, dass die Globalisierung der Weltwirtschaft Chancen, aber auch Risiken und Unsicherheiten mit sich bringe („The challenges of human settlements are global... that globalization of the world economy presents opportunities and challenges for the development process, as well as risks and uncertainties...“<sup>382</sup>). Deswegen seien zur Lösung globale Bemühungen erforderlich.

Fünf Jahre nach der Konferenz HABITAT II haben die Vereinten Nationen vom 6.- 8. Juni 2001 in New York wieder die gleichen Regierungen zu einer Sondersitzung der UN-Generalversammlung eingeladen, genannt „Istanbul +5“. Eine weltweite Bestandsaufnahme der Wohn- und Siedlungsprobleme sollte durchgeführt und eine Zwischenbilanz des UN-Habitat-Prozesses von HABITAT I und II gezogen werden. Auf der „Istanbul +5“-Konferenz wurde festgestellt, dass die Umsetzung der „Habitat Agenda“ nicht realisiert worden sei.

Der Wind hatte sich 2001 gedreht, die politischen Akzente hatten sich verlagert. Dieses zeigte sich sehr deutlich daran, dass zu dieser Sondergeneralversammlung „Istanbul +5“ keine hochrangigen Regierungsmitglieder kamen, keine Staatschefs und kaum ein Minister. Es zeigte deutlich, dass die Regierungen zu diesem Zeitpunkt dem in HABITAT geforderten Ziel einer nachhaltigen städtischen Entwicklung geringe Priorität zuordneten.<sup>383</sup> Es war die Zeit der amerikanischen Opposition gegen alle ökologische Beschlussfassungen, die auch Johannesburg 2002 scheitern ließ.

#### **4.3.2 Charta von Aalborg**

Trotzdem wurde die neue Stadtpolitik im Zeichen von „nachhaltiger Entwicklung“ nicht aufgegeben. Im Gegenteil seit der Charta von Aalborg vom 27. Mai 1994<sup>384</sup> waren die Prozesse zur Aufstellung der Lokalen Agenden 21 (LA) auf der Grundlage des Teil I der

---

<sup>381</sup> Ebd. Absatz 29.

<sup>382</sup> Ebd.

<sup>383</sup> Klaus Teschner: Bericht von der UN-Sondergeneralversammlung: Istanbul -5. Habitat Initiative Deutschland. Bericht 27. Juni 2001. <http://www.habitants.de/international/ungass2001/statement/HID270601.htm> (26. Februar 2006).

<sup>384</sup> Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit (Charta von Aalborg): Internationaler Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI) 1994. Aus [www.bmu.de](http://www.bmu.de).

Charta von Aalborg durchgeführt und weiter präzisiert worden. Diese weiter entwickelte Grundlage lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die städtische Wirtschaft sollte auf dem Weg zur Nachhaltigkeit und Zukunftsbeständigkeit gesichert und gestützt werden.
  - Die Investitionen in die Bewahrung des noch vorhandenen natürlichen Kapitals, wie beispielsweise der Grundwasserbestände, des Bodens, der Lebensräume für seltene Arten, sollten erhöht werden,
  - Die Entwicklung des natürlichen Kapitals durch eine Verringerung der exzessiven Nutzung (beispielsweise von nicht-erneuerbaren Energieträgern) sollte gefördert werden.
  - Gefördert werden sollen ebenfalls die Investitionen zur Verringerung der Belastung der natürlichen Kapitalbestände durch Erweiterung des kultivierten natürlichen Kapitals, wie beispielsweise innenstädtische Erholungsparks zur Entlastung der natürlichen Wälder.
  - Die Erhöhung der nachhaltigen Effizienz von Produkten bis hin zum Endverbraucher sollte beispielsweise mit Niedrigenergiebauten oder umweltfreundlichem Stadtverkehr stark unterstrichen werden.
- Mit Nachdruck sollten die Prinzipien sozialer Gerechtigkeit als Voraussetzung für eine zukunftsbeständige Stadt hervorgehoben werden.
  - Die Stadt sollte vor allem die Grundbedürfnisse der Menschen sowie deren Gesundheitsfürsorge garantieren und darüber hinaus in der Lage sein, Beschäftigung sowie Wohnungsversorgung mit den Kriterien der Umweltschutzpolitik zu vereinbaren. Dies sollte auf dem Weg politischer Vereinbarungen gewährleistet werden.
  - Schließlich wird der Schaffung von Arbeitsplätzen unter dem Gesichtspunkt ökologischer Maximen eine große Bedeutung für die soziale Gerechtigkeit zugesprochen.
- Vereinbarungen für zukunftsbeständige Flächennutzungsstrukturen werden konkretisiert.

Die Verantwortlichen in den Städten sollten eine leistungsfähige öffentliche Verkehrs- und ebenso eine effiziente Energieversorgung realisieren. Höhere Bebauungsdichten sollten zugelassen werden, dabei aber gleichzeitig das „menschliche Maß“ (wobei das menschliche Maß in der Charta nicht genauer definiert wird.) im Auge behalten werden - ohne Zweifel ein entscheidendes Problem, dessen Lösung aber ohne deutliche Festlegung an den Vorstellungen der unterschiedlichen Kulturnationen scheitern musste. Außerdem wird eine Mischung, also keine funktionale Segregation, gefordert, um den Mobilitätsbedarf zu vermindern. Und schließlich sollte – eine hervorgehobene Aufgabe - Stadt und Land in ein „Gleichgewicht“ gebracht werden, wobei die Frage, wie dies zu bewältigen ist, inhaltlich nicht beantwortet wird.

Im Blick auf „zukunftsbeständige Strukturen“ städtischer Mobilität wurden folgende Prinzipien festgelegt: Ökologisch verträgliche Fortbewegungsarten – insbesondere die Fußläufigkeit, das Radfahren, der öffentliche Nahverkehr – sollten gegenüber dem Automobil den Vorrang haben. Die in der Stadt der Moderne erzwungene Mobilität sollte verringert, die Förderung und die steuerliche Unterstützung von unnötigem Kraftfahrzeuggebrauch beendet und dem motorisierten Individualverkehr nur eine ergänzende Aufgabe eingeräumt werden. Zugleich wurden Appelle formuliert, die den Kommunen und ihren Bürgern eine zentrale Rolle bei der Bewältigung der Krisen, wie die Klimaerwärmung, die Vergiftung von Ökosystem etc. zusprechen.

#### **4.3.3 „Nachhaltige Stadtentwicklung“ im Spiegel der Fachwelt**

In Deutschland wurde die „nachhaltige Stadtentwicklung“ seit der Weltsiedlungskonferenz Habitat II 1996 zu einem wichtigen Diskussionsthema in der Fachwelt.



In der von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) herausgegebene Broschüre „Nachhaltige Stadtentwicklung“ umfasst „nachhaltige Stadtentwicklung“ in globaler Perspektive drei Aspekte: Erstens sollte sie Basis für ein gesundes und menschenwürdiges Leben für alle Stadtbewohner sein. Dies bedeutet, dass Mindeststandards an Wohnraum, Infrastruktur, sozialer Sicherheit und Stabilität realisiert werden müssten. Zweitens sollten zukunftsbeständige Produktions- und Konsumstrukturen in den Städten durchgesetzt werden und drittens: städtische Strukturen müssten bewahrt und entwickelt werden, die den bestmöglichen Rahmen zur Verwirklichung nachhaltiger Lebensweisen bieten.<sup>385</sup>

Die drei Aspekte bieten dabei nur Richtlinien, keine konkreten Ziele an. Eine nachhaltige Stadtentwicklung sollte flexibel auf die negativen Folgen räumlicher Entwicklungstrends reagieren, die sich mit den Stichwörtern wie „zunehmender Siedlungsdruck im Umland“, „weitere Entmischungsprozesse in den Städten“ und „ein wachsendes Verkehrsaufkommen“ aufsummieren lassen.<sup>386</sup> Die Folgen dieser konstatierten Trends bedeuten:

- dass eine weitere Flächeninanspruchnahme und der Rückgang naturnaher Flächen fortschreitet,
- dass der Anteil an versiegelten Flächen sowie die Zersiedelung des Umlands mit ökologisch gravierenden Konsequenzen nicht ab- sondern zunimmt,
- dass verkehrsbedingte Emissionen und Lärmbelastungen ansteigen,
- dass der Verbrauch nicht erneuerbarer Energiequellen weiter die Entwicklung bestimmt und
- dass nicht zuletzt die Zerschneidung von Naturräumen noch gesteigert wird.<sup>387</sup>

Angesichts dieser Trends werden im Bericht der BfLR der Inhalt einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ aus technischer Sicht konkretisiert vorgetragen: Ein ökologisch orientierter Städtebau sollte zur Leitlinie werden, in dem regionale Stoffaustauschprozesse und räumliche Ordnungsprinzipien wie Dichte, Mischung und Polyzentralität den Weg zu einer nachhaltigen Raumstruktur bestimmen sollten.<sup>388</sup> Die BfLR hält dafür eine entsprechende Sektorenpolitik für erforderlich und fordert im Blick auf eine stadtverträgliche Mobilitätspolitik ein Stadt und Umland erfassendes integriertes Raumentwicklungs- und Verkehrskonzept. Weiter verlangt die BfLR eine vorsorgende städtische Umweltpolitik. Es wird der rationelle und sparsame Umgang mit Energie, die Reduzierung von Wasserverbrauch und Abwasser, die Vermeidung und Verminderung von Abfall, die Verbesserung des Stadtklimas sowie die Verwendung umweltfreundlicher und ressourcenschonender Baustoffe als unabdingbare Leitlinie angesehen. Schließlich wird eine „haushälterische Bodenpolitik“ als wichtig angesehen: vor allem die Wiedernutzung von innerstädtischen Brach- und Konversionsflächen, der sparsame Umgang mit Grund und Boden durch Verdichtung und Nutzungsmischung. Ausgleichsmaßnahmen und eine ressourcenschonende Steuerung sollen das Baulandangebot und die Baulandnachfrage durch räumliche Planung und steuerrechtliche Regelung so regulieren, dass die grundsätzlich neuen ökologischen städtebaulichen Leitlinien umgesetzt und realisiert werden.<sup>389</sup>

Zweifel, aber auch Hoffnung äußert Gerd Albers in seiner Abhandlung „Nachhaltige Stadtentwicklung – Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept?“. Seine Einsichten bieten einen sehr guten Ansatz zur Diskussion des ungenauen Begriffs „Nachhaltigkeit“ im Blick auf die zukünftige Entwicklung der Stadt an.

Gerd Albers stellt zuerst fest, dass die Stadt seit Jahrtausenden ein verschwenderischer Verbraucher natürlicher Ressourcen und ein Produzent von Umweltbelastungen gewesen sei.

<sup>385</sup> Eckhard Bergmann/Hans-Peter Gatzweiler/Stefan Schmitz/Claus-C. Wiegandt: Einführung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.). Informationen zu Raumentwicklung. S. I.

<sup>386</sup> Ebd. S. III.

<sup>387</sup> Ebd. S. 71f.

<sup>388</sup> Ebd. S. III.

<sup>389</sup> Ebd. S. 71-93.

Daher sei die Stadt nie nachhaltig gewesen und sie hätte sich immer auf ihre ökonomischen Regenerationskräfte verlassen.<sup>390</sup>

Die Hauptursachen der Nachhaltigkeitsprobleme der Stadt in den Industrieländern<sup>391</sup> lägen – so Albers – einerseits in der übermäßigen Inanspruchnahme nicht nachwachsender Rohstoffe, andererseits in der Bedrohung der natürlichen Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft durch die Produktionsweise und die Produzierung von Abfallstoffen in der heutigen Industriegesellschaft. Eine nachhaltige Stadt müsse deswegen den Ressourcenverbrauch und den Schadstoffausstoß minimieren. Zum Ressourcenverbrauch der Stadt gehören Boden, Wasser, Energie und vor allem „die nicht in menschlich faßbaren Zeiträumen nachwachsenden Rohstoffe wie Erdöl und Kohle“. Zum Schadstoffausstoß der Stadt gehörten vor allem die Haushalts- und Industrieabwässer so wie die Verbrennungsrückstände von Heiz- und Betriebsstoffen für Produktion und Verkehr. Was den Städtebau verändern könnte, sieht er im Blick auf drei für ihn entscheidende Handlungsfelder: nämlich eine haushälterische Bodenpolitik, eine stadtverträgliche Verkehrspolitik und eine städtische Umweltpolitik. Lösungsansätze könnten dabei „eine Stärkung hochverdichteter, durchmischter Stadtbereiche“ sein, sowie „ein polyzentrisches System mit jeweils verdichteten, durchmischten Siedlungskernen“. Das heißt, dass die Versorgung der Bewohner in möglichst geringer Entfernung gesichert werden sollte. Um die Versorgungskerne herum sollte sich „ein weitgehend in sich geschlossener Arbeitsmarkt entwickeln. Kurz gesagt: Eine „Stadt der kurzen Wege“ würde als Modell dem Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung gerecht werden.

Letztendlich hält Gerd Albers jedoch die Modellvorstellung „Stadt der kurzen Wege“ mit Verdichtung und Nutzungsmischung für unrealisierbar. Dieses Modell sei wie „das sprichwörtliche Pfeifen im Wald, mit dem man sich in einer Situation Mut macht, die man in Wahrheit nicht beherrscht.“<sup>392</sup> Denn erstens, so seine Argumente, führte die Dynamik der sich erweiternden und sich differenzierenden Arbeitsmärkte und die Verbesserung der Wohnverhältnisse durch Auflockerung der Bebauung zwangsläufig zu längeren Wegen, zweitens würden Anleger und Investoren mit Hilfe von Steuerförderung Wohnungsbauprojekte „zu dicht und zu teuer“ machen, und drittens würde sich „die wünschenswerte lebendige Mischung“ nicht von selbst einstellen. Ganz im Gegenteil, „die meisten ökonomischen Mechanismen wie auch viele individuelle Erwägungen zur Standortwahl wirken eher auf Trennung als auf Mischung hin, von Immissionsschutzvorschriften ganz zu schweigen.“ Schließlich viertens, die Nähe zur Arbeitsstätte, die in einer dynamischen Wirtschaft nicht langfristig gleichzubleiben pflegt, hätte bei der Wohnplatzwahl in der Regel nicht den höchsten Stellenwert.<sup>393</sup>

Der Kern seiner Argumente lässt sich also dahingehend zusammenfassen: dass die jetzigen ökonomischen Rahmenbedingungen starke Sachzwänge ausüben und den schönen Wünschen nach einer nachhaltigen Stadt entgegenstehen. Ideale Modellvorstellungen, so erstrebenswert sie auch seien, würden letztlich der ökonomischen Realität unterworfen.

Dem in den letzten Jahren immer wieder betonten guten Ruf der erhaltenen alten Städte Europas teilt Gerd Albers nur bedingt. Seiner Meinung nach sind die alten Städte, die einen historisch geprägten Stadtkern aufweisen, durch eine relativ hohe bauliche Dichte, eine kleinteilige Parzellenstruktur und eine intensive Nutzungsmischung gekennzeichnet. Mit der grundsätzlichen, kapitalistischen Veränderung der Wirtschaft hätten sich diese aber in eine Gegenrichtung zur „nachhaltigen Stadtentwicklung“ entwickelt: Der Stadtkern ist in den meisten Fällen von relativ weitläufig angelegten Wohn- oder Gewerbegebieten umgeben. Dies führte zu längeren Wegen, ohne dass eine tragfähige Unterlage für einen günstigen

<sup>390</sup> Gerd Albers: Nachhaltige Stadtentwicklung - Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept? In: Die Alte Stadt. 4/97. S. 283-293.

<sup>391</sup> Die Probleme in den Städten der Entwicklungsländer haben noch andere Ursachen, die mit Armut, schnellem Anwachsen der Bevölkerung zusammenhängen. In diesem Kontext werden solche Ursachen nicht einbezogen.

<sup>392</sup> Gerd Albers: a.a.O. S. 289.

<sup>393</sup> Ebd.

öffentlichen Nahverkehr geschaffen worden wäre. Die Wirtschaft höhlt den innerstädtischen Einzelhandel durch parkplatzreiche Supermärkte am Stadtrand oder im Umland aus. Dazu käme, dass sich die Parzellenstruktur durch großmaßstäbliche Veränderungen ausweise. Aufgrund dieser Überlegung kommt Gerd Albers zu der These, dass „das Dilemma zwischen Stärkung oder zumindest Erhaltung der Wirtschaftskraft und der Abwehr struktureller Einbrüche nahezu unausweichlich“ sei.<sup>394</sup> Trotzdem erwartet Gerd Albers von Bundes- oder Landesgesetzgebern im Blick auf die Erarbeitung eines Instrumentariums „nachhaltiger Entwicklung“ vor allem den Abbau der Mobilitätssubventionierung oder erhöhte Treibstoffkosten. Das seien wichtige Maßnahmen der Gesetzgeber, doch bleibt offen, wer eine solche Politik bestimmt oder wer die gesetzlichen Entscheidungen beeinflusst.

Gerd Albers vertritt also eine nicht sehr optimistische Position gegenüber dem Leitbild einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“. Er stimmt zwar dem Wert der Nachhaltigkeitsidee zur Bewußtseinsbildung zu, hält jedoch die Nachhaltigkeit im Grunde für einen der „zeitbedingten städtebaulichen Modebegriffe.“<sup>395</sup> Für ihn steht die Realität einer marktorientierten Gesellschaft gegen die nachhaltigen Prozesse, also gegen ein „langfristiges Überleben“.<sup>396</sup> Er zweifelt den Erfolg der nachhaltigkeitsbewussten Menschen im Umgang mit Energie oder dem Automobil an. Der Kern der Nachhaltigkeitsprobleme könne deswegen nicht durch räumliche Ordnungen wirklich gelöst werden, sondern vielmehr nur in den „Verhaltensmustern der heutigen Konsum-, Wegwerf- und Gewinnmaximierungsgesellschaft“.<sup>397</sup> Dafür müsste vor allem ein Umdenken der Menschen stattfinden, räumliche Ordnungen und Organisationen seien die Folge, nicht die Vorwegnahme von durchgesetzten Nachhaltigkeitsprinzipien. Gerd Albers ist nun eine wichtige Stimme in der Fachwelt, vor allem auch als stadthistorischen Aspekten zugewandter Architekt und Stadtplaner. Und er steht keineswegs allein.

Eine weitere wichtige Stimme in dieser Diskussion ist die von Thomas Sieverts, früher Professor für Städtebau und Stadtplanung an der TU Darmstadt und viel gesuchter Juror und Stadtplaner. Seine Ausführungen zur „nachhaltigen Stadtentwicklung“ weisen eine große Ähnlichkeit mit der von Gerd Albers auf. Beide sind sich einig, dass die Stadt „eine gewisse Ausbeutung der Natur voraussetzt“.<sup>398</sup> Seit der „Einführung des fossilen Energiesystems“ sei der Gegensatz von Stadt und Natur stärker geworden. Deshalb stellen beide die grundsätzliche Frage, ob es eine nachhaltige Stadt überhaupt jemals geben wird?<sup>399</sup> An dieser Frage wird die grundsätzliche Infragestellung des Sinns von „Nachhaltigkeit“ erkennbar. Zudem betonen beide, es könne nicht von einer nachhaltigen Entwicklung geredet werden, ohne die sozial ungerechte Verteilung des Reichtums weltweit und das kritische Verhaltens- und Konsummuster in den wohlhabenden Industrieländern, die Notwendigkeit freiwilliger Einschränkung des Ressourcenverbrauchs nachdrücklich zu erwähnen. Die „Agenda 21“-Initiativen stellen, nach Meinung Sieverts, zwar wichtige Einstiege in die Diskussion, in eine veränderte Wahrnehmung und in notwendige Verhaltensänderungen dar, müssten aber letztlich zu grundlegenden sozio-ökonomischen Struktur- und Verhaltensänderungen führen.<sup>400</sup> In einer wohlhabenden Gesellschaft könne die Nachhaltigkeit hauptsächlich (oder nur?) mit einem grundsätzlichen Verhaltenswandel gefördert werden. Eine Kombination städtebaulicher Maßnahmen mit verhaltensbeeinflussenden organisatorischen Maßnahmen ökonomischer, sozialer und kultureller Natur seien aber durchaus städtebauliche Mittel zu einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“. Schließlich weisen beide Autoren darauf hin, dass Städtebau die Trends, die die Stadtstrukturen quantitativ stark verändern, nur geringfügig beeinflussen könnten. Die Faktoren, die nach Thomas Sieverts die Städte formen und

---

<sup>394</sup> Gerd Albers: S. 291.

<sup>395</sup> Ebd S. 293.

<sup>396</sup> Ebd.

<sup>397</sup> Ebd.

<sup>398</sup> Thomas Sieverts: Nachhaltige Stadtentwicklung. In: Ulrich Gehrlein (Hg.): S. 49.

<sup>399</sup> Ebd.

<sup>400</sup> Sieverts: Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive. a.a.O. S. 106.

verändern, sind die wachsende gebaute Fläche pro Einwohner, die wachsende Mobilität und die freiere Standortwahl von Wohn- und Arbeitsplatz. Die ökonomischen Grundlagen spielen also wiederum eine entscheidende Rolle.<sup>401</sup>

Unter der Voraussetzung einer Anerkennung der auf „Nachhaltigkeit“ beruhenden Visionen nennt nun Thomas Sieverts für die „nachhaltige“ Stadtentwicklung bzw. den „nachhaltigen“ Städtebau „in der gegenwärtigen historischen Situation des materiellen Überflusses in den altindustrialisierten Ländern“ folgende fünf Ziele:<sup>402</sup>

- Energieverbrauch und Emissionsausstoß im Verkehr soll vermindert werden.
- Ausweisung neuer Bauflächen auf natürlichen Böden soll vermindert werden.
- Die Ausnutzung des Baubestandes sollen verbessert werden.
- Zerstörungsarme Umnutzungs- bzw. Recyclingprozesse sollten gefördert werden.
- Die kontinuierliche Transformation der Städte finde mit Hilfe ohnehin ablaufender Erneuerungsprozesse statt, entscheidend sei letztlich ein neues Bewusstsein - die Herausbildung eines Gefährdungsbewusstseins, das einen allgemeinen Verhaltenswandel vor allem im Blick auf die große Stadt begründe.

Diese fünf Ziele Sieverts können eher als technische Ansätze eines „nachhaltigen“ Städtebaus betrachtet werden und haben allerdings nur einen kleinen Anteil an einem umfassenden Begriff von „nachhaltiger Stadtentwicklung“. Soziale, wirtschaftliche und politische Aspekte beeinflussten viel entscheidender den Gedanken nachhaltiger Stadtplanung. Nach Sieverts leisten die Agenda 21-Prozesse, die unter dem Begriff „Nachhaltigkeit“ in internationalen Konferenzen gefordert wurden, wohl eine „unschätzbare“ Aufklärungs-, Diskussions- und Einübungsarbeit, sie könnten jedoch die oben genannten Ursachen und Trends nur marginal beeinflussen.

Dies sind nur kleine Ausschnitte aus der Fachdiskussion, die noch erweitert werden könnten. Doch das Bild bleibt recht einheitlich unentschieden, einerseits die Einsicht in die ökologisch-soziale Herausforderung, andererseits die Anerkennung und Beachtung der ökonomisch bedingten Trends. Immerhin aber ist der resignative Zug momentaner Stadtplanungsdiskussion – gerade im Blick auf die derzeitige Vormacht von Bank- und Entwicklerinteressen und ihren Niederschlag in aktueller Baupolitik – nicht nur hingenommen, sondern wird auch gerade bei Thomas Sieverts, positiv gewendet, wenn er auf die Elemente der „Zweiten Moderne“ hinweist.<sup>403</sup>

#### **4.3.4 Die gesetzliche Bilanz in Deutschland**

Schließlich noch eine gesetzliche Bilanz, die den Effekt des Leitbildes auf die aktuelle Baupolitik (wenn auch der alten Bundesrepublik) in Deutschland spiegelt:

Der Begriff "Nachhaltigkeit" findet sich seit der Novellierung des Planungsrechts 1998 auch im Baugesetzbuch (BauGB) und im Raumordnungsgesetz (ROG). Das novellierte BauGB schreibt im § 1 (5) jetzt vor, dass die Bauleitpläne statt „der geordneten“ eine „nachhaltige städtebauliche Entwicklung“ gewährleisten sollen. Auch bei der Abstimmung der unterschiedlichen Anforderungen an den Raum und die Vorsorge für die Raumfunktionen und -nutzungen ist ab 1998 nach § 1 (1) und (2) des neuen ROG die Leitvorstellung der nachhaltigen Raumentwicklung zu berücksichtigen.<sup>404</sup>

Der Ruf nach dem städtebaulichen Leitbild „nachhaltige Stadtentwicklung“ verstärkt sich. Es bleibt offen, ob und wie sich dieses Leitbild durchsetzen wird. Trotz des verwirrend breiten Spektrums geht diese Arbeit davon aus, dass dieses städtebauliche Leitbild in neuer

---

<sup>401</sup> Sieverts: Nachhaltige Stadtentwicklung. a.a.O. S. 38-39.

<sup>402</sup> Ebd. S. 35.

<sup>403</sup> Vgl. Thomas Sieverts: Neue Aufgaben für den Städtebau im alten Europa – Voraussetzungen, Prinzipien, Beispiele. In: Sieverts, Thomas (Hg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf 1990. S. 1-34. und Sieverts: Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive. a.a.O.

<sup>404</sup> BauGB 1998.

Weise Aufklärung, Emanzipation und Erziehung voraussetzt,<sup>405</sup> dass es den Städten neue Chancen bietet, den gegenwärtigen und zukünftigen Krisen entgegenzuwirken. Das gilt nicht nur für Industrieländer, sondern auch für die Entwicklungs- und Schwellenländer, insbesondere für Großstädte in China, die sich im gegenwärtigen internationalen Konkurrenzkampf mit ernsthaften Sozial- und Umweltproblemen auseinandersetzen müssen. In dieser Sicht gibt es in der europäischen Fachwelt für Städtebau und Stadtentwicklung keinen Zweifel an der Notwendigkeit nachhaltiger Stadtentwicklung.

Wie wird nun dieses Leitbild in Europa bzw. in Deutschland umgesetzt, welche Konflikte und Probleme gab es bei dem Versuch, das neue neben dem „alten“ Leitbild der Moderne zu etablieren, welche Lehre könnten daraus gezogen werden, die in den chinesischen Städten wie Shanghai zu reflektieren wären? Diese Fragen werden im folgenden Kapitel am Beispiel Freiburg im Breisgau ausführlich bearbeitet.

---

<sup>405</sup> Böhme: Stadt im Wandel. a.a.O.

## **4.4 Nachhaltige Stadtentwicklung am Beispiel Freiburg i. Br.**

Um das Leitbild nachhaltiger Stadtentwicklung auf der Ebene der Praxis näher zu betrachten, wird im folgenden Kapitel ein konkretes Beispiel für das Leitbild nachhaltige Stadtentwicklung – Freiburg i. Br. – eingeführt. Zuerst wird die städtebauliche Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg dargestellt, als Konflikte der traditionellen und modernen städtebaulichen Leitbilder zum Ausdruck kamen und es wird darüber hinaus dargelegt, wie das Thema Umweltschutz und Nachhaltigkeit in das Gebiet des Städtebaus und der Stadtplanung eingebracht und akzentuiert worden ist. Anschließend wird durch drei Beispiele – Stadtteil Rieselfeld, Stadtteil Vauban und die Lokale Agenda 21 – aufgezeigt, wie man mit dem Leitbild Nachhaltigkeit in Freiburg umgeht und welche Probleme aufgetreten sind.

### **4.4.1 Städtebau Freiburgs nach dem Zweiten Weltkrieg**

Bis zum 27. November 1944 gehörte Freiburg noch zu jenen deutschen Städten, deren „mittelalterliche“ Stadtstruktur im Kernbereich weitgehend erhalten geblieben war.<sup>1</sup> Im Kriegsjahr 1944 wurde diese Stadt, wie zahlreiche andere deutsche Städte, durch eine Reihe von Bombardierungen zum großen Teil zerstört<sup>2</sup>.

Über den Luftangriff und die damit einhergehende Zerstörung der Stadt Freiburg geben zwei Dokumentationen „Freiburg in Trümmern 1944 - 1952“ mit zahlreichen Bildern einen anschaulichen Eindruck.<sup>3</sup> Der Grad der Zerstörung in Freiburg war vergleichbar mit Städten wie Berlin, Frankfurt, Hannover und Hamburg, aber auch Darmstadt und Pforzheim, in denen der Wiederaufbau nach dem „fortschrittlichen“ modernen Konzept durchgeführt wurde.<sup>4</sup> Laut Statistik betrug die Zahl der total zerstörten Wohnungen 5.840. Das entsprach 19,8% der 29.550 Wohnungen im Jahr 1939. Wenn die schwer, mittelschwer und leicht getroffenen Wohnungen mitgerechnet werden, blieben nur 8.165, das sind etwa 27,6% der Wohnungen, unversehrt.<sup>5</sup> Die Zerstörung des Wohnraums war eine der wichtigsten Ursachen der Wohnungsnot in Freiburg nach dem Krieg.

Der Grundriß der Altstadt Freiburgs, der als ein Meisterwerk „hochromanischer Baukunst“ galt, war noch vorhanden. Er wurde nach dem Krieg zum Ausgangspunkt der Wiederaufbauplanung.<sup>6</sup>

Im April 1952 wurde nach einer Volksabstimmung in den Ländern (Nord)Württemberg-(Nord)Baden und (Süd)Württemberg-Hohenzollern, (Süd)Baden das Bundesland Baden-Württemberg gebildet. Dadurch verlor Freiburg seinen Status als Landeshauptstadt.

#### **4.4.1.1 Wiederaufbauplan - Auseinandersetzung zwischen Traditionalisten und Modernisten**

Stadtplanung und Städtebau nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland wurden vom Streit zwischen zwei Architekturauffassungen, „Modernisten“ und „Konservative“ (auch „Traditionalisten“ genannt), geprägt. Die „Konservativen“ orientierten sich dabei an einer bodenständigen und heimatverbundenen Architektur, die vor dem Krieg zu gern von der nationalsozialistischen Ideologie für ihre politischen Zwecke verwendet wurde. Die „Modernen“ dagegen setzten auf „Konstruktion“ auf „neue Materialien“ im Blick auf

---

<sup>1</sup> Vgl. Bernhard Vedral: Altstadtsanierung und Wiederaufbauplanung in Freiburg i. Br. 1925 – 1951. Freiburg 1985. S. 7.

<sup>2</sup> Das Zerstörungsgrad der Gebäude und die Wohnungsschäden nach dem Zweiten Weltkrieg in Freiburg wurden nach verschiedenen Quellen von 27,8 % bis 50 % mit erheblichen Abweichungen angegeben. Siehe ebd. S. 29-30.

<sup>3</sup> Die Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg in Trümmern 1944-1952. Teil I und II. Freiburg 1984.

<sup>4</sup> Klaus Humpert/Volker Rosenstiel: Werkstattbericht: Stadtgestaltung in Freiburg. In: Stadtbauwelt 48 (1975). S. 228-235.

<sup>5</sup> Ulrich P. Ecker: Die Zerstörung Freiburgs im Zweiten Weltkrieg. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 13-70, hier S. 30.

<sup>6</sup> Vgl. Vedral: a.a.O. S. 7.

funktionsgerechtes Bauen: Die äußere Form sollte der inneren Funktion folgen. Auch in Freiburg lässt sich der Streit zwischen den zwei Lagern seit dem Ende des Kriegs 1945 deutlich ablesen. Die Auseinandersetzungen hielten bis in die 1970er Jahre an.

Im badisch-württembergischen Bereich bzw. in Freiburg wurden die gegensätzlichen Lager der „Modernisten“ und der „Konservativen“ hauptsächlich von zwei Hochschulen vertreten: das konservative „Lager“ von der „Stuttgarter Schule“ mit Paul Bonatz und Paul Schmitthenner und das „moderne“ von der „Karlsruher Schule“ mit Otto Ernst Schweizer. Vor dem Krieg, zwischen 1919 bis 1925, war Karl Gruber, der später Professor an der TH Darmstadt war und modifiziert die Linie der Stuttgarter Schule verfolgte, der Stadtbaumeister Freiburgs.<sup>7</sup> Gruber war ein einflussreicher Architekt in Freiburg. Nach dem Krieg war es Dr. Joseph Schlippe (1885-1970), aus Darmstadt kommend, der Nachfolger Grubers. Schlippe war einer der bekanntesten Repräsentanten der „Traditionalisten“ in Freiburg. In den 50er Jahren wurde die „Karlsruher Schule“ eher durch die Staatliche Hochbauverwaltung und das Universitätsbauamt sowie durch einen Teil der freien Architekten vertreten, die sich vehement für einen „modernen Städtebau“ einsetzten.<sup>8</sup> Während die Traditionalisten der Stuttgarter Schule den Wiederaufbauplan der Innenstadt Freiburgs weitgehend prägten, setzten sich die Modernisten im Wiederaufbau der Universitätsinstitute durch. Die Staatliche Hochbauverwaltung und das Universitätsbauamt wurden seit den 1950er Jahren zum größten Teil von Architekten, die in Karlsruhe ihr Studium durchgeführt hatten oder die „Karlsruher Schule“ vertraten, besetzt.<sup>9</sup>

Am 11. Dezember 1945 stellte der Oberbaudirektor Joseph Schlippe im Auftrag der französischen Militärregierung ein Wiederaufbaukonzept für Freiburg vor. Joseph Schlippe, seit 1925 Leiter des Städtischen Hochbauamtes, sprach sich für einen Aufbau „auf dem alten Zähringer-Grundplan und in einer gewissen heimatgebundenen Anpassung an das historische Stadtbild“ aus, das im Gegensatz zu Vorstellungen stand, die einen Aufbau in „radikalem neuen Geist“ wollte.<sup>10</sup> Joseph Schlippe war der Auffassung, dass der Grundplan der Zähringer vorbildlicher für den Wiederaufbau sein könne, als „die sozial, hygienisch und ästhetisch gleich verwerfliche enge Verfilzung der Altstadt um die verflossene Jahrhundertwende“.<sup>11</sup> Einige Prinzipien, die Schlippes Wiederaufbauplan aufwies, lassen sich wie folgt benennen: Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses, geringfügige Erweiterung einiger Straßen, Ablehnung einer „verkehrsgerechten Stadt“, Wiederherstellung der Baudenkmäler, Ablehnung der Modernisten, „der Neutöner“ des Bauhauses.<sup>12</sup> Der Wiederaufbauplan Schlippes enthielt dabei auch noch die Überlegungen und Pläne der Vorkriegszeit zur „Bereinigung“ typischer Bauformen der Jahrhundertwende, die in der Formensprache des Historismus und des Jugendstils die Stadt sehr prägte.<sup>13</sup>

Schlippe hielt den Historismus und den Jugendstil für ein „Feindbild“, das mittelalterlicher und handwerklicher Baugesinnung widersprach.<sup>14</sup> Sein Vorgänger, Karl

---

<sup>7</sup> Vgl. Helmut Böhme: Städtebau als konservative Gesellschaftskritik. Bemerkungen zu Karl Grubers „Gestalt der deutschen Stadt“. In: Die Alte Stadt. 14. (1987.1). S. 1-27.

<sup>8</sup> Vgl. Paul Bert: Freiburg – Städtebau nach 1945: „Im Achsenkreuz Kapstadt/Hammerfest und Colmar/Donaueschingen“. In: Freiburger Forum. Nr.14 Juni 1989. S. 41-43, hier: S. 41. Vgl. auch Paul Bert: Ein spannendes Kapitel der Baugeschichte mit vielen bunten Facetten. Die Durchführung des Wiederaufbaus der Stadt. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 91-106, hier: S. 92 und vgl. auch Peter Kalchthaler: Kleine Stilgeschichte der Freiburger Architektur. In: Arbeitsgemeinschaft Freiburger Stadtbild e.V. (Hg.): Freiburg Stadtbild. Freiburg 2003. S. 19-31, hier: S. 30.

<sup>9</sup> Nach dem Gespräch mit Klaus Humpert vom 6. Dezember 2006. Dieses Gespräch wurde von der Verfasserin auf Tonband aufgenommen.

<sup>10</sup> Bernhard Vedral: „Ein Unglück ja – aber auch eine Gelegenheit“. Die Wiederaufbauplanung 1945 – 1949. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg 1949 – 1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 71-90.

<sup>11</sup> Ebd. S. 71.

<sup>12</sup> Paul Bert: Freiburg – Städtebau nach 1945. a.a.O. S. 41.

<sup>13</sup> Paul Bert: Anknüpfungen an Vorkriegsplanungen. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1944. S. 85-89, hier: S. 88f.

<sup>14</sup> Ebd.

Gruber, war der gleichen Auffassung. Seine Ansicht, dass die Freiburger Altstadt nach dem Ordnungsschema der Zähringergründung als eine schöne, alte deutsche Stadt galt<sup>15</sup>, wurde auch im Dritten Reich übernommen. 1938 hatte Friedrich Fohr, Architekt des Hochbauamts, einen Entwurf für eine neue „Raumordnung“ gezeichnet. Die Planung trug einerseits dem Bedürfnis der Nationalsozialisten nach Aufmarschstrecken und –plätzen Rechnung, andererseits verkörperte sie den Gedanken der Erhaltung des Wesens der mittelalterlichen Kleinstadt. Der letztere Gedanke ist nach dem Krieg in den Wiederaufbauplan Schlippes eingeflossen.<sup>16</sup>

Parallel zum Schlippe-Plan arbeitete auch das Tiefbauamt an einem Wiederaufbaukonzept. Oberrechtsrat Dr. Josef Brandel, Referent für das Tiefbauamt und für das Verkehrswesen, hatte nämlich gegen den Schlippe-Plan Einspruch erhoben, nach dem der Schlippe-Plan von Oberbürgermeister Dr. Max Keller<sup>17</sup> zur weiteren Erörterung angefordert wurde.

Das von Schlippe vorgeschlagene Wiederaufbaukonzept, das am 4. Juni 1946 vorgelegt wurde, nannte sich „Ideenskizze für den Wiederaufbau der Stadt Freiburg im Breisgau“ (gezeichnet von Emil Schneider), der Wiederaufbauplan, der vom Oberbaurat des Tiefbauamtes, Heinrich Hartmann, erarbeitet worden war, hatte den Titel „Skizze über Straßenregulierungen in der Altstadt“.<sup>18</sup> Damit waren die konträren Schwerpunktsetzungen in „Alternativen“ deutlich formuliert.

Beide Konzepte wurden nur ein Jahr nach Kriegsende vorgelegt, beide Verfasser argumentierten aus intensiver Kenntnis der Stadt, denn beide hatten das Baugeschehen in der Stadt Freiburg bereits seit den 1920er Jahren maßgeblich gestaltet.

Im Gedanken an die Erhaltung des Altstadtgrundrisses waren sich Schlippe und Hartmann einig. Sie trugen das überkommene Gedankengut der Stadtbaumeister der Vorkriegszeit in Freiburg. Doch erkannten beide, und dies mit unterschiedlichen Folgen, dass „Die Kriegszerstörungen... als Gelegenheit zur Durchführung von planerischen Zielvorstellungen der Vorkriegszeit erkannt“ wurden.<sup>19</sup> Dabei wurde die Verbreiterung der wichtigen Straße in der Innenstadt, der Kaiser-Joseph-Straße, ein Streitpunkt zwischen den beiden Konzepten. Dies wird in den folgenden Abschnitten noch weiter erläutert.

Der Schlippe-Plan hatte wohl die Zustimmung des neuen Oberbürgermeisters Dr. Wolfgang Hoffmann (BCSV)<sup>20</sup> gefunden, doch Schlippes Wiederaufbaukonzept blieb nicht ohne Widersprüche und zwar begründet durch den neuen Zeitgeist „technisch-sozialer Optimierung“. In diesem Sinne bewertete das Badische Innenministerium im Sommer 1948 das Konzept negativ: „Zusammenfassend wird gesagt, daß die geistige Grundhaltung verfehlt erscheint. Sie sieht in der Tradition nur die Wiederbelebung des Formalen. Die selbstverständliche Forderung ist jedoch, daß die heutigen Erkenntnisse, sowie die Errungenschaften und Erfordernisse auf sozialem, hygienischem und verkehrstechnischem Gebiet Grundlage jeder Wiederaufbauplanung sein müssen.“<sup>21</sup> Trotzdem setzte sich der Wiederaufbauplan Schlippes durch.

Nach mühsamen und langwierigen Auseinandersetzungen mit zahlreichen Einsprüchen wurde das amtliche Planfeststellungsverfahren im September 1954 abgeschlossen, die

---

<sup>15</sup> Vgl. Karl Gruber: Die Gestalt der deutschen Stadt. München 1977.

<sup>16</sup> Paul Bert: Anknüpfungen an Vorkriegsplanungen. a.a.O. S. 85.

<sup>17</sup> Dr. Max Keller wurde am 1. Juni 1945 von der französischen Militärregierung zum Oberbürgermeister ernannt. Er musste sein Amt aus gesundheitlichen Gründen nach wenigen Monaten niederlegen. Sein Nachfolger war Wolfgang Hoffmann. Vgl. Amt für Statistik und Einwohnerwesen Freiburg (Hg.): Statistischer Infodienst – Vor der Bundestagswahl und der Oberbürgermeisterwahl 1998. Freiburg 1998.

<sup>18</sup> Bernhard Vedral: „Ein Unglück ja – aber auch eine Gelegenheit“. a.a.O. S. 75.

<sup>19</sup> Ebd. S. 76.

<sup>20</sup> Dr. Wolfgang Hoffmann wurde vom Badischen Ministerium des Inneren am 8. November 1945 zum Oberbürgermeister ernannt. Er war Fraktionsvorsitzender der Badischen Christlich-sozial Volkspartei (BCSV). Vgl. Heiko Haumann und Hans Schadek: S. 384.

<sup>21</sup> Leo Schmidt: Stadtcharakter und Architektur Freiburger Baugeschichte seit 1800. In: Heiko Haumann und Hans Schadek. S. 582.



endgültige förmliche Feststellung des Freiburger Wiederaufbauplans (Bebauungsplan) erfolgte am 15. September 1955.<sup>22</sup>

An der Grundrisstruktur der Freiburger Innenstadt wurde festgehalten, die wichtigen historischen Bauten sollten erhalten werden. Die Nachkriegsbauten schlossen sich direkt an traditionelle Formen an. Erst Anfang der 1960er Jahre wurden die ersten modernen Bauwerke der staatlichen Bauverwaltung in der Altstadt errichtet.<sup>23</sup>

Trotz grundsätzlicher Meinungsverschiedenheiten sahen sowohl die „Modernisten“ als auch die „Traditionalisten“ im Wiederaufbauplan der Stadt eine Chance, so zu planen, dass die Bedürfnisse und die Funktionen einer modernen Stadt, vor allem im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse, berücksichtigt werden konnten. Deswegen hatten das Auto und die Anfahbarkeit jedes Gebäudes, auch in der Innenstadt, im Wiederaufbauplan einen hohen Stellenwert.<sup>24</sup> Dafür mussten auch die „Traditionalisten“ über die Verbreiterung und Ausweitung der Straßen nachdenken.<sup>25</sup> Die Arkaden als Laubengänge an den Gebäuden in der Kaiser-Joseph-Straße waren die Lösung im Wiederaufbauplan, mit denen einerseits die alten Baufluchten auf dem Altstadtgrundriss weitgehend erhalten und andererseits die Straßen für zunehmenden Autoverkehr zur Verfügung gestellt werden konnten.<sup>26</sup>

In der „Skizze über Straßenregulierungen in der Altstadt“, also der Alternative der „Modernisten“ von Oberbaurat Heinrich Hartmann 1945, sollte zwar im Prinzip am Altstadtgrundriss festgehalten werden, aber die Erfordernisse des in Zukunft zu erwartenden Verkehrs wurden letztendlich in den Vordergrund der Planung gestellt. Hartmann war für eine neue Breite der Kaiser-Joseph-Straße von 27,2 Metern ohne Arkaden.<sup>27</sup> Er lehnte die Arkaden ab, denn nach seiner Meinung würden die Läden dadurch zu wenig Licht und Luft erhalten und darüber hinaus sei ein verkehrsgerechter Ausbau mit Straßenverbreiterung für die zukünftigen Verkehrsverhältnisse von großer Bedeutung. Zu den Gegnern der Arkaden gehörten noch der Einzelhandelsverband und einige Kaufleute.<sup>28</sup> Schlippe war als „Traditionalist“ zwar für eine Anpassung an den zunehmenden Verkehrsbedarf, aber er legte die Fahrbahnbreite der Kaiser-Joseph-Straße auf 15,2 Meter fest mit Arkaden und der Einführung von Zubringerstraßen parallel zur Kaiser-Joseph-Straße, wodurch an den alten Straßenfluchten festgehalten werden konnte.<sup>29</sup>

Die Arkadenlösung ist ein sehr gutes Beispiel für die Auseinandersetzungen der zwei stadtplanerischen Auffassungen und die Kompromisse, die sie zu finden hatten. Die „konservativen“ Architekten waren zwar dominierend in der Wiederaufbauzeit in Freiburg, aber sie konnten nicht an den modernen, auf verkehrsgerechte Städte orientierten „Zeitgeist“ Freiburgs vorbeiplanen.

Die Diskussionen um die Wiederaufbauplanung zeigen, dass der Wiederaufbau Freiburgs maßgeblich von den „Traditionalisten“ geprägt wurde, im Gegensatz zu den Wiederaufbauplänen vieler anderer Städte wie z.B. Hannover. Doch an den Stellen, wo die Erfordernisse einer modernen Stadt zu befriedigen waren, z.B. im Verkehr, wurden deutlich verkehrsgerechte stadtplanerische Konzepte der Moderne übernommen. Das entsprach den wirtschaftlichen Verhältnissen und auch der Entwicklungstendenz jener Zeit.

Im Gegensatz zur Bauplanung der Stadt schlug sich die moderne städtebauliche Auffassung im Neubau der Universitätsviertel nieder, die ab den 1950er Jahren eine enorme

<sup>22</sup> Bernhard Vedral (1994): a.a.O. S. 82.

<sup>23</sup> Klaus Humpert/Volker Rosenstiel: Werkstattbericht: Stadtgestaltung in Freiburg. a.a.O. S. 229.

<sup>24</sup> Wolfgang Klug: Entkernen, Erschließen, Arrondieren. Die Baulandumlegung in Freiburg nach dem Badischen Aufbaugesetz. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Freiburg 1994. S. 63.

<sup>25</sup> Der Flächenbedarf für die Straßenerweiterung im Bebauungsplan vom 2.8.1949 betrug in der Altstadt Freiburg 24.365 qm<sup>2</sup>. Das sind 15,06% der Gesamtfläche. Vgl. Ebd. S. 68.

<sup>26</sup> Ebd. S. 65. Vgl. auch das Gespräch mit Klaus Humpert vom 6. Dezember 2006 in Freiburg.

<sup>27</sup> Bernhard Vedral: „Ein Unglück ja – aber auch eine Gelegenheit“. a.a.O. S. 73.

<sup>28</sup> Ebd. S. 78ff.

<sup>29</sup> Ebd.

Ausdehnung erfuhren, so dass man heute von einer „Stadt in der Stadt“ sprechen kann.<sup>30</sup> Dabei wurde die Berücksichtigung des mittelalterlichen Stadtgrundrisses durch die konservativen Planer von den „Modernisten“ angefeindet und stand deren Planung trotz Berücksichtigung des Straßenverkehrs in offensichtlichem Widerspruch zu den sich abzeichnenden Bedürfnissen des zunehmenden Verkehrs.<sup>31</sup>

Die Erhaltung der Stadtgestalt Freiburgs hat sich in den 1970er Jahren, in denen die Bedeutung der traditionellen Altstadt und des Denkmalschutzes in den Vordergrund getreten ist, bis heute als richtig erwiesen. Diese Meinung teilt auch Klaus Humpert, Architekt und Leiter des Stadtplanungsamts Freiburg zwischen 1968 und 1983.<sup>32</sup> Humpert selbst hat in Karlsruhe Architektur studiert und war ursprünglich von der „Karlsruher Schule“ der Modernisten stark geprägt. In seiner Zeit hat das Stadtplanungsamt festgestellt: „Die konsequente Erhaltung des Stadtgrundrisses ohne entscheidende Verbreiterung der Straßen ist heute eine hervorragende Voraussetzung für ein lebendiges Stadtzentrum. Dieses Wiederaufbaukonzept, welches an der geschichtlichen Kontinuität ausgerichtet ist, wird heute als große städtebauliche Leistung sichtbar. Die Planer, die dieses Konzept gegen große Widerstände durchgesetzt hatten, sollten heute [1975] die ihnen gebührende Anerkennung finden.“<sup>33</sup> Aus dieser Feststellung lässt sich der Schluss ziehen, dass das Stadtbild Freiburgs zum großen Glück von der radikalen Veränderung, ja sogar „Zerstörung“ durch das städtebauliche Leitbild der Moderne verschont blieb. Auf die Zeit, in der Klaus Humpert als Leiter des Stadtplanungsamts tätig war und in der der Städtebau mit den mit der Moderne einhergehenden Problemen konfrontiert war, wird in den nächsten Abschnitten genauer eingegangen.

Der städtebauliche Wiederaufbau der Innenstadt Freiburgs wurde 1978, 34 Jahre nach ihrer Zerstörung, offiziell abgeschlossen. Die Rekonstruktion des Bildes der Altstadt gilt als eine der gelungensten im landes- und bundesweiten Vergleich und wird bei entsprechenden Wettbewerben mit Bestnoten prämiert.

Entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung der BRD war die Zeit von 1955 bis etwa 1974 eine Phase der Expansion und des Wachstums. Ab Mitte der 70er Jahre folgten die Konsolidierung und ein gebremstes Wachstum. Entsprechend der Periodisierung der Stadtentwicklung zeigte der Städtebau der Stadt Freiburg jeweils verschiedene Merkmale. Die Auseinandersetzungen zwischen der Tradition, der Moderne und der Kritik an der Moderne in Bezug auf den Städtebau und die Stadtplanung sind die Schwerpunkte für die folgenden Abschnitte.

#### **4.4.1.2 Wachstumsphase (1960er Jahre)**

Vom Ende der 1950er Jahre bis in die 1970er Jahre hinein befand sich die Stadt in einer Phase eines rapiden Wachstums, sowohl in der Wirtschaftsentwicklung als auch im Bevölkerungswachstum. Ab Mitte der 70er Jahre stagnierte die Entwicklung. Die Ausweisung der Bau-, Siedlungs- und Verkehrsflächen, der Neu- und Ausbau der Infrastrukturen und zusätzlicher Einrichtungen war eine der Hauptaufgaben des Städtebaus in der Wachstumsphase. Der Bedarf nach Wohnraum stieg unaufhaltsam. Die Einwohnerzahl Freiburgs 1950 betrug 110 000. 1970 war die Zahl auf 162 000 angewachsen.<sup>34</sup> Durch die Eingemeindungen<sup>35</sup> in den 1970er Jahren vergrößerte sich die Gemarkungsfläche von 8000

---

<sup>30</sup> Markus Löffelhardt: Architektur in Freiburg. Freiburg 2006. S. 25.

<sup>31</sup> Humpert/Rosenstiel: Werkstattbericht. a.a.O. S. 229.

<sup>32</sup> Ebd. S. 229. Auch nach dem Gespräch mit Klaus Humpert vom 6. Dezember 2006 in Freiburg.

<sup>33</sup> Stadtplanungsamt Freiburg i.Br. (Hg.): Zur Diskussion: 1975 Freiburger Innenstadt. Freiburg 1975.

<sup>34</sup> Baldo Blinkert/Heiko Haumann/Helmut Köser: Wachstum ohne Grenzen? Freiburg in den letzten Jahrzehnten (1952-1990): In: Heiko Haumann und Hans Schadek (Hg.): Geschichte der Stadt Freiburg im Breisgau. Band 3. Von der badischen Herrschaft bis zur Gegenwart. Stuttgart 2001. S. 429.

<sup>35</sup> Die Eingemeindungen: 1971 wurden Lehen, 1973 Tiengen, Munzingen, 1974 Ebnet, Kappel, das Gebiet um den Mundenhof in das Stadtgebiet Freiburg eingemeindet. Vgl. Peter Kalchthaler: a.a.O. S. 203. und vgl. Heiko Haumann und Hans Schadek (Hg.): a.a.O. S. 446.

ha auf 15 304 ha und die Einwohnerzahl erhöhte sich auf rund 180 000.<sup>36</sup> Außerdem nahm die Zahl der kleinen Haushalte mit einer oder zwei Personen, schnell zu. All diese Gründe führten dazu, dass die Stadt immer mehr Wohnraum brauchte und sich erweitern musste. Die Stadt wuchs in Richtung Westen.

Es gab 1977 in Freiburg 68 000 Wohnungen. Die Hälfte davon wurde nach der Wiederaufbauphase, nach 1961 gebaut.<sup>37</sup> 1964 beschloss der Gemeinderat die Bebauungspläne für die neuen Stadtteile Landwasser und Weingarten/Binzengrün mit großflächigen Wohnsiedlungen im Westen der Stadt, um die Wohnungsnot zu lindern und besonders einkommensschwache und kinderreiche Familien unterbringen zu können. Die grundsätzliche Überlegung richtete sich auf eine rationalisierte und kostengünstige Bauweise im Rahmen des Sozialwohnungsbaus. Die Stadtteile Landwasser und Weingarten wurden mit typisch modernen Neubauten bebaut, die ihre Funktionalität aufzeigten: nüchterne Fassaden, hochgeschossige Bauweise, uniformer Stil.

Die großflächige Wohnsiedlung Weingarten wurde nicht von vornherein dicht gebaut. Nach der ersten Planung wurden hohe Haustypen gebaut, die von großen Grünflächen umrahmt wurden. Sie sollten aufgelockert nebeneinander stehen und keine massiv verdichtete Stadtlandschaft bilden.<sup>38</sup> Die hochgeschossige und nüchterne Bauweise wurde auch als modern, fortschrittlich und attraktiv angesehen. Beim Richtfest der ersten großen Wohnblocks und Hochhäuser in Weingarten-West 1966 bezeichnete die Siedlungsgesellschaft diesen ersten Bau als „modernste Wohnanlage Südbadens“.<sup>39</sup> 1967 bis 1969 wurde die geplante aufgelockerte Bebauung stark verdichtet, denn der wertvolle Boden sollte durch eine dichte und hohe Bebauung rationell genutzt werden. Weingarten wurde einer sehr intensiven Kostenoptimierung unterworfen. Diese Verdichtung war seit den 1980er Jahren dann einer der entscheidenden Kritikpunkte gegenüber Wohnsiedlungen wie Freiburg-Weingarten, weil sich inzwischen das Leitbild verändert hatte.

Wie in vielen anderen deutschen Städten in den 60er und 70er Jahren, waren die Wohnsiedlungen Weingarten und Landwasser als „Schlafstädte“ geplant, d.h. ohne Arbeit- und Einkaufsmöglichkeiten, ohne Freizeiteinrichtungen. In Weingarten nahm der Sozialwohnungsbau einen hohen Anteil, etwa 90%, ein, im Lauf der Zeit ist dieses Wohngebiet als „sozialer Brennpunkt“<sup>40</sup> negativ bewertet worden. Die Wohnsiedlung Landwasser ist im Gegensatz zu Weingarten eine „bessere Adresse“ geworden. Nach der Meinung der Freiburger Architekten liegt der Grund in einer „guten sozialen Mischung“: ein Drittel sozialer Wohnungsbau (6-22 Stockwerke), ein Drittel Eigentumswohnungen (in Form von Hochhäusern), ein Drittel 1- bis 2-geschossige Eigenheime als Bungalows oder als Reihenhäuser.<sup>41</sup>

In den 60er Jahren haben sich die Einflüsse des „Wirtschaftswunders“ sowie des Technik- und Fortschrittsoptimismus in einer immer ungestümeren Planung nach „modernen“ Prinzipien niedergeschlagen. Dabei wurde die Stimme der Traditionalisten auch in Freiburg immer schwächer. Die junge Generation, die nun in den Verwaltungen tätig war, verdrängte die alten Traditionen der Konservativen mit ihrem vorsichtigen zurückhaltenden Umgang mit Straßen und Umbau der Häuser. Nach ihrer Auffassung behinderte die Tradition die notwendige Geschwindigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung. Die rasch aufsteigende

---

<sup>36</sup> Baldo Blinkert/Heiko Haumann/Helmut Köser: a.a.O. S. 430.

<sup>37</sup> Ebd. S. 430.

<sup>38</sup> San-Hui Nam: Leben und Wohnen in Raum und Zeit. Die Verknüpfung von Stadt- und Biographieforschung am Beispiel des Freiburger Stadtteils Weingarten. Freiburg 1997. S. 103.

<sup>39</sup> Ebd. S. 104.

<sup>40</sup> Der Deutsche Städtetag bezeichnete seit 1979 Wohngebiete, „in denen Faktoren, die die Lebensbedingungen ihrer Bewohner und insbesondere die Entwicklungschancen von Kindern und Jugendlichen negativ bestimmen, gehäuft auftreten“ als soziale Brennpunkte. Vgl. Deutscher Städtetag: Hinweise zur Arbeit in sozialen Brennpunkt. Köln 1979.

<sup>41</sup> Reinhard Schelkes: Freiburger Stadterweiterungen. In: Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt. Stuttgart 1997. S. 26.

Wirtschaft brauchte breitere Straßen, größere Kaufhäuser und genügend Parkhäuser. Es wurden auch neue Wohnsiedlungen benötigt,<sup>42</sup> denn 1962 herrschte in der Stadt nach wie vor eine große Wohnungsnot. Deshalb „glaubte ein Großteil der Architekten und auch der Politiker, den Anschluss an die Moderne verpasst zu haben.“<sup>43</sup> Man erhoffte eine neue „Ära“, die der 1962 zum Oberbürgermeister gewählte Eugen Keidel<sup>44</sup>, ein SPD-Mann, einleiten sollte.

Im Konflikt der zwei städtebaulichen Auffassungen setzte sich „die Moderne“ nun auch in Freiburg durch, so dass „es 1964 nach der Wahl des Architekten Hermann Zens (CDU) zum Baubürgermeister auf Betreiben eines Teils der Freiburger Architektenschaft zu einer Ablösung der ‚Konservativen‘ im Stadtbauamt kam“<sup>45</sup>. Zens, der selbst von den „progressiven freien Architekten und ebensolchen der staatlichen Hochbauverwaltung“ beeinflusst wurde, war bereit, den Kampf mit „Konservativen“ und Zögerern aufzunehmen<sup>46</sup>, „die Nase vorn“ zu haben. 1964 erläuterte Zens in seiner Antrittsrede als Bürgermeister im Kaufhaussaal seine Vision vom Wachstum Freiburgs auf 500.000 Einwohnern.<sup>47</sup> Zens berief 1965 Klaus Humpert, der aus der „Karlsruher Schule“ kam und „es auch für die jungen Progressiven bei der staatlichen Bauverwaltung interessant werden ließ“<sup>48</sup>. Humpert leitete das neu eingerichtete Stadtplanungsamt ab 1968. Die frühere Stadtplanungsabteilung mit 7 Mitarbeitern wurde ersetzt und um 23 Leute verstärkt. Dadurch sollte das Gewicht der Stadtplanung betont und der Fortschrittsoptimismus der Moderne im Städtebau verkörpert werden.<sup>49</sup>

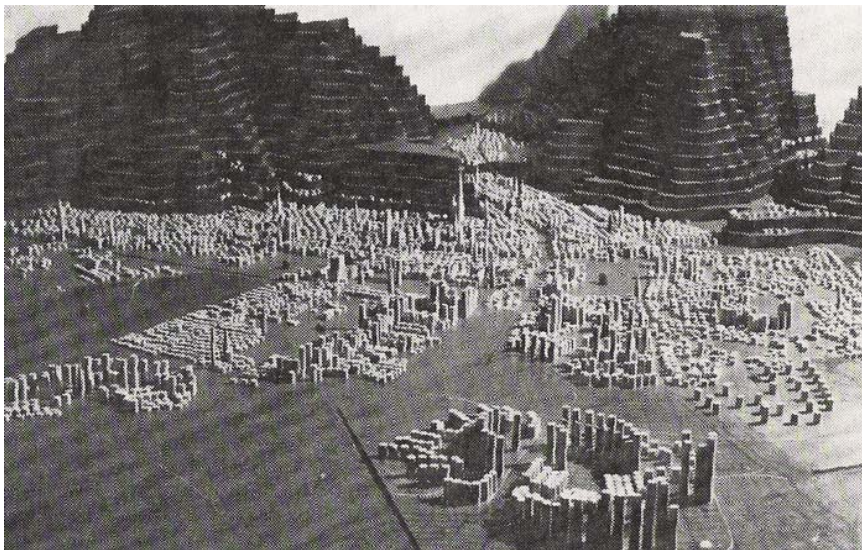


Abb. 1: Freiburgs künftige Höhenstruktur 1968. Links ist Stadtteil Landwasser, Vordergrund ist Rieselfeldbebauung für 35.000 Bewohner.<sup>50</sup>)

Doch die Radikalität „der Moderne“ hat sich in Freiburg nie richtig durchgesetzt. Die Gefahr der „Stadtzerstörung“, die durch Großbauten, vor allem Warenhäuser und Parkhäuser, hätte verursacht werden können, ist vom Stadtplanungsamt rechtzeitig gesehen und vermieden worden. So wurde statt einer fünfgeschossigen Hochgarage die Konviktstraße

<sup>42</sup> Nach dem Gespräch mit Klaus Humpert vom 6. Dezember 2006.

<sup>43</sup> Paul Bert: Immer die Nase vorn. Die Zeit 1965 bis 1982 beim Stadtplanungsamt. S. 20. In: Heinz Nagler und Volker Rosenstiel (Hg.): Materialsammlung zum 60. Geburtstag Klaus Humpert. Freiburg 1989. S. 20-30.

<sup>44</sup> Dr. Eugen Keidel (SPD) war 1962 bis 1982 Oberbürgermeister der Stadt Freiburg.

<sup>45</sup> Paul Bert: Ein spannendes Kapitel der Baugeschichte mit vielen bunten Facetten. Die Durchführung des Wiederaufbaus der Stadt. a.a.O. S. 99.

<sup>46</sup> Paul Bert: Immer die Nase vorn. a.a.O. S. 22.

<sup>47</sup> Paul Bert: Als Freiburg noch für 500000 Einwohner gut war. In: Badische Zeitung. 9. Okt. 1999.

<sup>48</sup> Paul Bert: Immer die Nase vorn. a.a.O. S. 20.

<sup>49</sup> Ebd S. 21.

<sup>50</sup> Ebd.

behutsam erneuert, so dass das Altstadtbild nicht zerstört wurde, sondern durch die moderne Gestaltung sowie die Erhaltung des kurvigen Straßenraums lebendiger und letztlich „menschengerechter“ wurde. So sollte am Münsterplatz eine Großmarkthalle gebaut werden, aber auch diese blieb letztendlich nur ein Plan auf dem Papier.

Der politische Wendepunkt in Deutschland Ende der 1960er Jahre und die alternativen, sogenannten „neuen sozialen Bewegungen“<sup>51</sup> in den 70er Jahren führten auch in Freiburg im Städtebau zum Umdenken. Gegen die „amtliche“ Politik wurden das demokratische Selbstbewusstsein, das Verantwortungsgefühl und der antiautoritäre Gedanke in der Bevölkerung verstärkt. Und in Freiburg entstand etwas Besonderes, das Signalwirkung haben sollte: „Umweltbewusstsein“ lenkte Einwohner wie Politiker zum ersten Mal von der absoluten eindimensionalen Konzentration auf Wirtschaft und Wachstum zur Beachtung der Umweltprobleme. In Freiburg fand dieses Umdenken im Städtebau in den 70er Jahren statt.

#### **4.4.1.3 Die Phase des Umdenkens**

Die wirtschaftliche Rezession in Freiburg zeichnete sich ab 1974 ab. Ende der 1970er Jahre ging auch die Neubautätigkeit zurück.<sup>52</sup> Die auf rasches Wachstum ausgerichteten Planungen wurden wegen der wirtschaftlichen Rezession abgebrochen.

Wie bereits erwähnt haben die „neuen sozialen Bewegungen“, vor allem die ökologische Bewegung, eine sehr wichtige Rolle beim Umdenken im Städtebau jener Zeit in Deutschland gespielt. Für Freiburg waren die Anti-AKW-Bewegung (Antiatomkraftwerk-Bewegung) und ihre erfolgreiche Verhinderung des AKW-Baus in Wyhl am einflussreichsten. Am 16. September 1972 demonstrierten Bauern in Breisach gegen das am Kaiserstuhl geplante Kernkraftwerk. Der Freiburger Gemeinderat beschloss einstimmig, gegen den Bau Protest einzulegen. Der Protest in Breisach fand später in der Bewegung gegen das AKW Wyhl seine Fortsetzung.<sup>53</sup> 1974 begann in Wyhl der bundesweite Protest gegen das Bonner Atomprogramm. Der erste große, fast gewaltlose Atomkraftkonflikt Westdeutschlands machte Wyhl zum Inbegriff für den erfolgreichen Widerstand einer ganzen Region und zum Symbol für die gesamte Ökologiebewegung.<sup>54</sup> Die Träger der Protestbewegung in Wyhl waren heterogen: Von Bauern und Winzern über Arbeiter und Lehrlinge bis zu Schülern, Studenten und Wissenschaftlern - alle nahmen an dem Protest gegen die Zerstörung der Naturlandschaft um Wyhl und den Kaiserstuhl teil. Im August 1974 wurde die Badisch-Elsässische Bürgerinitiative gegründet, die die Platzbesetzungen, Demonstrationen und andere Aktionsformen organisierte.

Durch die Anti-AKW-Bewegung in Wyhl entwickelte sich das kritische Bewusstsein der Bevölkerung, ihre eigenen Interessen gegen die Regierung und die Wirtschaftsinteressen der Konzerne durchzusetzen. Da die Träger des Protests sehr heterogen waren, leisteten sie aus verschiedenen Gründen Widerstand. Letztendlich hatten die ursprünglichen Motive nur wenig mit einem gewachsenen Umweltschutzbewusstsein im heutigen Sinne zu tun, sondern eher mit Bewahrung und Heimatschutz. Heimat sollte hier für Idylle, Natürlichkeit, Stillstand oder Rückkehr stehen.<sup>55</sup> Welche Motive die Bewohner auch gehabt haben mochten, der Erfolg der Anti-AKW-Bewegung in Wyhl hatte eine wichtige Folge, die das spätere städtebauliche Leitbild der Stadt Freiburg geprägt hat: Neben dem Widerstand gegen den AKW-Standort wurden zunehmend Fragen zum allgemeinen Umweltschutz bzw. ökologieorientiertes

---

<sup>51</sup> Ein Überblick über die verschiedenartigen Bewegungen und deren Geschichte findet sich bei Fülberth.. Georg Fülberth: G Strich - Kleine Geschichte des Kapitalismus. Köln 2005. S. 259-260.

<sup>52</sup> Paul Bert: Immer die Nase vorn. a.a.O. S. 431.

<sup>53</sup> Kalchthaler: Kleine Geschichte der Stadt Freiburg. a.a.O. S. 201.

<sup>54</sup> Vgl. Klaus Dieter Böhm/Balthasar Ehret: Wyhl - Eine Region im Widerstand. In: Jürgen Grumbach (Hg.): Grünbuch Ökologie. Köln 1982.

<sup>55</sup> Vgl. Jens Ivo Engels: Südbaden im Widerstand. Der Fall Wyhl. In: Kretschmer, Kerstin/ Fuchsloch, Norman (Hrsg): Wahrnehmung, Bewusstsein, Identifikation. Umweltprobleme und Umweltschutz als Triebfedern regionaler Entwicklung. Freiburg 2003. S. 103-130, hier: S. 129.

Gedankengut thematisiert. Tatsächlich entstand in Südbaden nach den Wyhler Protestbewegungen ein Zentrum des ökologischen Landbaus.<sup>56</sup>

Dass 1983 bei der Bundestagswahl die damals noch ganz neu gegründeten GRÜNEN mit 12,3% Stimmenanteil in der Region um Freiburg ihr bundesweit bestes Ergebnis einfuhren, ist darin begründet. Auch bei den Kommunalwahlen in Freiburg hat die GRÜNEN-Partei Erfolg: Die GRÜNEN rückten 1980 erstmals mit 4 Vertretern in den Gemeinderat ein.<sup>57</sup> 1984 bekamen sie 9 Sitze, 1989 waren es 10. 1994 wurden sie mit 12 Mitgliedern die zweitstärkste Fraktion im Gemeinderat. Im neuen Gemeinderat seit 2004 verfügen die GRÜNEN mit 13 Sitzen über die gleiche Anzahl der Mandate wie die CDU. Sie haben die SPD mit 8 Sitzen übertroffen.<sup>58</sup>

Die städtebaulichen Leitziele des Stadtplanungsamts der Stadt Freiburg von den 1970er bis in die 1980er Jahre wurden in zwei Heften niedergeschrieben, die vom Stadtplanungsamt 1975 herausgegeben wurden: „Zur Diskussion: 1975 Freiburg Innenstadt“ und „Flächennutzungsplan. Entwurf zur Offenlage 1978“. Das erste Heft beinhaltet die Planungsziele für den Innenstadtbereich 1971 und 1975. In diesem Heft wird versucht, „durch Gegenüberstellung des aktuellen Zustandes und der Planungszielen von 1971 und 1975, Planung als Entwicklung sichtbar zu machen.“<sup>59</sup> Die neuen städtebaulichen Schwerpunkte sollten eine Reaktion auf eine neue politische Phase sein, welche durch das Ende des Wachstums gekennzeichnet war.<sup>60</sup>

Wichtige neue Akzentsetzungen sind dem vom Stadtplanungsamt veröffentlichten Heft „Zur Diskussion: 1975 Freiburg Innenstadt“ zu entnehmen:

- Was die „Bauflächenreserven“ betrifft, so wurden Büroflächen in der Innenstadt von den Stadtplanern nicht gerne gesehen; man ging davon aus, dass Banken und Bürogebäude die Attraktivität der Innenstadt nicht fördern würden, sondern sich belastend für den ruhenden und fließenden Verkehr auswirkten, besonders in den Stoßzeiten. Die Bürobauten sollten deswegen in den Randbereich verlagert werden, außerdem glaubte man damit die Verkehrsprobleme leichter zu lösen. Die Ausweitung der Geschäftsfläche in der Innenstadt hatte in den 1960er Jahren die Bedürfnisse der raschen Wirtschaftsentwicklung weitgehend befriedigt. Eine Entwicklung auf der „grünen Wiese“ ohne Anbindung an den Stadtkörper wurde für falsch gehalten, denn die Stadtteilzentren wären durch die Kundenabwanderung gefährdet gewesen.
- Was den „Nutzungsstand“ betrifft, so war es den Stadtplanern und Architekten vom Stadtplanungsamt klar, dass die „Monostruktur“, also die einseitige Nutzung für die Stadt, nicht gut sein konnte. Zwar sollte eine stark einseitige Nutzung in der Innenstadt angeblich nicht vorhanden sein, aber die Funktion „Wohnen“ wurde allmählich durch die Funktion „Arbeiten“ verdrängt, wobei sich die Funktion „Arbeiten“ hauptsächlich auf Geschäfte bezog. Etwa 2/3 der Arbeitsplätze in der Innenstadt Freiburgs gehörten zu den Gruppen Handel und Dienstleistungen. Dies sollte für die „Erfüllung der Aufgaben eines Stadtzentrums standortgebunden“ sein. Die Zahl der Bewohner in der Innenstadt nahm dagegen ab. Während 1961 in der Innenstadt 12.000 Bewohner gezählt wurden, waren es 1971 noch 9.000 Bewohner – jeweils etwa 8,5% der gesamten 141.637 und 5,5% der gesamten 163.568 Bewohner<sup>61</sup>.

---

<sup>56</sup> Ebd.

<sup>57</sup> Das Ergebnis der Kommunalwahl am 22. Juni 1980: CDU 20, SPD 14, FDP 5, die GRÜNEN 4, Freie Wähler 4, die Bunte List 1 Vgl. Kalchthaler: Kleine Geschichte der Stadt Freiburg. a.a.O. S. 208.

<sup>58</sup> Amt für Statistik und Einwohnerwesen der Stadt Freiburg (Hg.): Wähler Gemeinderäte und Wahl der Ortschaftsräte am 13. Juni 2004 in Freiburg. Ergebnisse und Analyse. Freiburg 2004.

<sup>59</sup> Stadtplanungsamt Freiburg (Hg.): Zur Diskussion: 1975 Freiburger Innenstadt. Freiburg 1975.

<sup>60</sup> Ebd. Unter der Überschrift „Vorwort“. Ohne Angabe der Seitenzahl.

<sup>61</sup> Vgl. Statistik Freiburg aus der amtlichen Webseite. <http://fritz.freiburg.de/scripts/fritz/fritz-view.exe?aw=Gesamtstadt%20Bev.%20seit%201950> (11. Dez. 2006).

1975 waren es nur noch 8.200, etwa 4,5% von 179.196 Einwohnern.<sup>62</sup> Die Gründe für die absinkende Zahl der Bewohner waren „hoher Grundstückspreis, Lärm, Stellplatzprobleme und der mangelhafte Kinderauslauf“. <sup>63</sup> Die Erhaltung der Wohnfunktion in der Innenstadt galt als eine der wichtigen Zielsetzungen der Nachkriegsplanung in Freiburg. Die Realität lief diesem Ziel entgegen. Allerdings galt für Freiburg, dass sich hier diese Entwicklung nicht so drastisch zuspritzte, die Innenstadt verödete nicht. Durch den Ausbau der Fußgängerzone und die Mischung mit Freizeiteinrichtungen in der Innenstadt wurde die Lebendigkeit in bestimmten Ausmaßen zurückgewonnen.

- Was das Parkproblem betrifft, wurde im Heft „Zur Diskussion“ festgestellt, dass die Vertreibung des ruhenden Verkehrs aus der Innenstadt das Parkproblem nicht gelöst hätte.<sup>64</sup> Auch kostenloses Parken im Randbereich, billiges Parken an der Parkuhr und teures Parken im Parkhaus konnte das Problem nicht lösen.<sup>65</sup> Die Verdrängung des Verkehrs aus den Fußgängerbereichen hätte zu einer starken Belastung der umliegenden Stadtzonen geführt. Gegenüber dem nicht rückgängig zu machenden Vorgang der Motorisierung, der das gewachsene Straßensystem immer mehr überforderte, waren die Stadtplaner der Auffassung, dass eine permanente Verkehrsanpassung die Stadt in ihrer Struktur zerstören würde. Die konsequente Entwicklung eines Entlastungssystems wurde als gute Methode angesehen, die überkommene Grundstruktur zu bewahren.

#### **4.4.1.4 Soziale Struktur und die Stadtplanung in den 1970er Jahren**

1970 hat die Stadt bei der Volkszählung zum ersten Mal eine Umfrage über den Zufriedenheitsgrad der Bevölkerung in Freiburg durchgeführt, um die sozio-strukturelle Gliederung in der Stadt anhand der statistischen Daten im Zusammenhang mit der Stadtplanung zu untersuchen. Die Ergebnisse waren dabei eindeutig. Vor der Umfrage wollten viele Politiker und Bürger das soziale Gefälle zwischen dem Osten und dem Westen der Stadt nicht wahrhaben.<sup>66</sup> Nach der Umfrage wurde die sozialräumliche Differenzierung Freiburgs als „Ost-West-Gefälle“<sup>67</sup>, die Trennung in einem Ost- und Westteil bezeichnet. Die Trennungslinie war die Haupteisenbahnlinie Mannheim-Basel (gebaut 1850). Die hang- und schwarzwaldbezogenen östlichen Stadtteile rangierten in der Sozial-, Wohn- und Infrastruktur in jeder Hinsicht vor den westlichen Wohn- und Gewerbegebiete in der Rheinebene.

Im Osten der Stadt – im Stadtzentrum und in den citynahen östlichen Wohngebieten, z.B. in der Wiehre, wohnten einkommensstarke Schichten. Sie stellte ein grünes Villenviertel dar für Ärzte, Anwälte, Architekten und Freiberufler, während in den westlichen Stadtteilen mehr Arbeiter und wenige Selbständige wohnten. Die Wohnfläche pro Person lag in den östlichen Stadtbereichen 8 m<sup>2</sup> über der in den westlichen Stadtteilen, d.h. im Durchschnitt waren alle Wohnungen um ein Zimmer größer. Nach der Befragung von 50.000 Haushalten 1970 wurde die Wohnzufriedenheit ganz klar in Übereinstimmung mit der Trennungslinie unterschiedlich angegeben. Die Bewohner in den östlichen Stadtbereichen waren wesentlich zufriedener mit

---

<sup>62</sup> Vgl. Stadtplanungsamt der Stadt Freiburg (Hg.). Zur Diskussion: 1975 a.a.O. Unter der Überschrift „Bauflächenreserven“. Ohne Angabe der Seitenzahl.

<sup>63</sup> Ebenda. Unter der Überschrift „Nutzungsbestand“. Ohne Angabe der Seitenzahl.

<sup>64</sup> 1972 beschloss der Gemeinderat fast einstimmig die Sperrung der Innenstadt für den Individualverkehr. Vgl.: Peter Kalchthaler: Kleine Geschichte der Stadt Freiburg. a.a.O. S. 201.

<sup>65</sup> Vgl. Stadtplanungsamt der Stadt Freiburg (Hg.). Zur Diskussion: 1975 Freiburger a.a.O. Unter der Überschrift „Bauflächenreserven“. Unter der Überschrift „Erschließung“. Ohne Angabe der Seitenzahl. Unter der Überschrift „Erschließung“.

<sup>66</sup> Klaus Humpert/Hans-Jörg Oehm: Soziale Gliederung. Sortierungsprozess in Freiburg/Br. In: Stadtbauwelt 41. (1974) S. 58-59.

<sup>67</sup> Ebd. Auch Vgl. Gespräch mit Klaus Humpert vom 18. Oktober 2006. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006.

ihrer Wohngegend als die in den westlichen Stadtbereichen.<sup>68</sup> Was den Sozialwohnungsbau und die Eigentumswohnungen betrifft, so zeichnete sich ebenso eine klare Linie zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen ab. Zwei Drittel der öffentlichen geförderten Wohnungen, die flächenmäßig klein sind, wurden in den westlichen Stadtteilen gebaut.<sup>69</sup> Die östlichen Stadtteile hatten ein Übergewicht an Eigentumswohnungen. Laut Statistik der Bundestagswahl 1972 wählten in Freiburg die östlichen Stadtbereiche überwiegend CDU, während die westlichen Bewohner mehrheitlich SPD-Wähler waren.<sup>70</sup>

Der Tatbestand wurde als unangenehm empfunden und sollte daher für nicht existent erklärt werden.<sup>71</sup> Der Widerstand kam stärker aus den östlichen Stadtteilen, denn man wollte sich nicht gerne in einer privilegierten Rolle sehen.<sup>72</sup> Es ist aber ein Faktum, dass die sozial Stärkeren ihren Wohnsitz in den topographisch und klimatisch bevorzugten Gebieten der Stadt suchten und die sozial Schwächeren in die ungünstigeren Lagen abgedrängt wurden. Die Stadtplaner des Stadtplanungsamts Freiburg in den 70er Jahren waren der Meinung, dass die „vorhandene topographische Situation“ der Stadt die Ursache für die soziale Differenzierung in der Stadtstruktur sei und der Differenzierungsprozess ein „natürlicher“ Prozess sei.<sup>73</sup> Sie versuchten dem sozialen Differenzierungsprozess dadurch entgegenzuwirken, dass sie Grünräume und Erholungszonen mit Spazier-, Wander- und Radwegen in den westlichen Stadtteilen ausbauten. So entstand der Seepark in Betzenhausen. Auch Schwimmbäder und Straßenbahnen wurden gebaut. Inzwischen ist auch dort zu einem Gebiet geworden, in dem CDU-Wähler die Stimmenmehrheit haben.<sup>74</sup> Dieses soll – so Humpert – ein Zeichen sein, dass die Einwohner mit ihrem Leben zufriedener seien.<sup>75</sup>

Heutzutage stellt sich das Ost-West-Gefälle nicht mehr so drastisch dar wie in den 70er Jahren, jedoch ist die soziale Differenzierung in der Stadtstruktur mit der Trennlinie der Eisenbahn immer noch vorhanden und wird wohl auch in Zukunft so bleiben. Offensichtlich ist die so genannte „vorhandene topographische Situation“ nicht die wesentliche Ursache des „Ost-West-Gefälles“ in Freiburg, ebenso wenig ist der Differenzierungsprozess ein „natürlicher“ Prozess. Die Ursache liegt vielmehr darin, dass es die Stadtpolitik den finanziell stärkeren Einwohnern viel leichter machte, sich in vorteilhaften Wohngebieten im Osten anzusiedeln. Den Seepark oder andere Infrastrukturen zu bauen ist nur eine Verbesserung der nachteiligen topographischen Situation. Hinter der „vorhandenen topographischen Situation“ standen in der Tat eine Stadtpolitik und die Stadtplanung, die den sozialen Differenzierungsprozess steuerte und steuert.

#### **4.4.1.5 Stadtpolitik in Bezug auf Umwelt nach der Phase des Umdenkens**

Bereits nach der Wachstumsphase seit Mitte der 1970er Jahre setzte ein gesellschaftlicher Wandel ein. Die Auswirkungen der Umwelt- und der Anti-AKW-Bewegungen schlugen sich deutlich in der kommunalen Politik Freiburgs nieder. Die Umweltpolitik konnte bis in die 1980er Jahre hinein Mehrheiten im Gemeinderat finden. Die Verkehrspolitik fing mit dem Versuch an, die individuelle Motorisierung zu reduzieren.

Im Oktober 1984 führte die Freiburger Verkehrs AG die „Umweltschutz-Monatskarte“ ein. Mit dieser subventionierten Netzkarte leistete Freiburg als erste größere deutsche Stadt einen großen Beitrag zur Reduzierung des PKW-Verkehrs. Für einige Jahre durften Freiburger und Basler ihre Umweltkarten gegenseitig nutzen. Die ÖPNV-Politik fand

<sup>68</sup> Amt für Statistik Freiburg(Hg.): Statistisches Jahrbuch 1970. Freiburg 1971.

<sup>69</sup> Klaus Humpert/Hans-Jörg Oehm: a.a.O. S. 59.

<sup>70</sup> Amt für Statistik Freiburg (Hg.): Statistisches Jahrbuch 1972. Freiburg 1973.

<sup>71</sup> Klaus Humpert/Hans-Jörg Oehm: a.a.O. S. 59.

<sup>72</sup> Ebd.

<sup>73</sup> Ebd.

<sup>74</sup> In der Gemeinderatswahl Freiburg 2004 betrug der Stimmensanteil der CDU-Wähler in Betzenhausen-Bischofsblinde 30,6%. In: Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung der Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.): Bürgerumfrage 2003 in Freiburg. Freiburg 2005.

<sup>75</sup> Nach dem Gespräch mit Klaus Humpert. vom 18. Oktober 2006. a.a.O.



seit den 80er Jahren im Gemeinderat einen Grundkonsens, so dass die ÖPNV-Politik Freiburgs vorbildhaft für Deutschland wurde. 1986 hatte die Stadt Freiburg als erste Stadt in Baden-Württemberg ein eigenständiges Umweltschutzamt eingerichtet, das 1990 zu einem eigenen Umweltdezernat wurde.

Der sogenannte „Wertewandel“ und die entsprechenden veränderten Rahmenbedingungen waren ein wichtiger Anlass, um neue Zielsetzungen der Stadtpolitik Freiburgs zu diskutieren. Im Februar 1989 fand eine Diskussion unter dem Titel „Wertewandel und Stadtpolitik“ in der „Arbeitsgruppe Stadtentwicklung“ statt, die vom Oberbürgermeister Rolf Böhme (SPD) am 17. September 1986 berufen wurde. Danach wurde ein Diskussionspapier veröffentlicht, in dem die zukünftige Stadtpolitik bis zum Jahr 2000 erläutert und dargestellt wurde. Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe war dezernatsübergreifend und interdisziplinär. Die Mitglieder bestanden aus Bürgermeistern, Personal der Leitstelle für Stadtentwicklung, der Freiburger Verkehrs-AG, der Freiburger Stadtbau GmbH, dem Stadtplanungsamt, dem Umweltschutzamt, dem Rechtsamt, dem Bauverwaltungsamt, dem Tiefbauamt, dem Kulturamt, dem Amt für Statistik und Einwohnerwesen und der Stelle zur Gleichberechtigung der Frau.<sup>76</sup>

An den Rahmenbedingungen, die die Arbeitsgruppe zusammengefasst hat, ist zu erkennen, dass die Stadtverwaltung sich „einer verstärkten internationalen Konkurrenz von Kapital und Arbeit“ ausgesetzt fühlte und entsprechende „Anpassungs- und Wettbewerbsstrategien“ erarbeiten wollte.<sup>77</sup> Die Gegensätze und die Widersprüche der modernen Industriegesellschaft wurden ebenfalls in den Rahmenbedingungen zusammengefasst:

- Einerseits hätte der Wohlstand ein hohes Niveau erreicht, andererseits wüchsen die Einkommensunterschiede.
- Der Wertewandel führte zu einer zunehmenden „Individualisierung“ und „Pluralisierung der Lebensstile“. Jedoch verursachten die individuelle Freiheit und die gesellschaftliche Dynamik die Verstopfung und Asphaltierung der Stadt.
- Das wirtschaftlich Erwünschte und technisch Machbare zeichne sich häufig als unverantwortbar und ökologisch unvernünftig ab, die Produktionsweise und Arbeitsorganisation würde durch Computer und andere Technologien noch weiter rationalisiert.
- Materieller Wohlstand, höherer Bildungsstand und verstärkte internationale Kommunikation begünstigten die Konkurrenz auf dem Weltmarkt und in verschiedenen Wertesystemen. Die verstärkte Konkurrenz um Arbeitskräfte und materielle Standortfaktoren führten zu einer intensiveren Ausbeutung und Verschmutzung der natürlichen Lebensgrundlagen.
- Die Finanzkraft der Stadt sei geringer geworden und die Ausgaben der Stadt erhöhten sich.<sup>78</sup>

In der Tat sind die oben genannten Rahmenbedingungen für die Stadtpolitik Freiburgs 1989 die Bestätigung des Fortschritts und zeigen auch die negativen Begleiterscheinungen der modernen Industriegesellschaft, über die in den 70er Jahren viel diskutiert wurde und gegen die die umfangreichen Alternativ-Bewegungen heftig protestierten. Selbst von den 1990er Jahren an bis ins neue Jahrtausend hat sich die Konstellation nicht wesentlich verändert. Die Gegensätze und Widersprüche der modernen Gesellschaft wurden nicht aufgehoben, ganz im Gegenteil: Sie haben sich noch intensiviert und in einem größeren Maß entwickelt. Die unaufhaltsame Globalisierung brachte noch härtere Konkurrenz, so dass ökonomische Standortfaktoren an Priorität gewannen.

---

<sup>76</sup> Vgl. Arbeitsgruppe Stadtentwicklung Freiburg i.Br. (Hg.): Diskussionspapier der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung Freiburg. Freiburg 1989. S. 2.

<sup>77</sup> Ebd. S. 12.

<sup>78</sup> Ebd. S. 12-15.

Im „Diskussionspapier“ 1989 richtete sich die Kommunalpolitik Freiburgs in einem Spannungsfeld ein: „zwischen erhöhter Konkurrenz (Wettbewerb) zwischen Individuen, Unternehmen und Gebietskörperschaften auf der einen Seite und der Dringlichkeit, in gesamt kommunaler, nationaler und internationaler Anstrengung die Lebensqualität und Umwelt für alle Menschen zu bewahren auf der anderen Seite“. Aus diesen Feststellungen wurde in Freiburg eine neue Leitlinie gezogen: „Global (um-)denken, lokal handeln“.<sup>79</sup>

In Anlehnung an die neuen Erkenntnisse über die veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen wurden die Handlungsfelder und Zielvorgaben zur öffentlichen Diskussion gestellt. So stehen als wichtige Zielvorgaben im „Diskussionspapier“<sup>80</sup>:

- Verbesserung der Ökonomie
- Vorsorge für die Ökologie und Profilierung als Stadt des Umweltschutzes, deren natürliche Lebensgrundlagen erhalten werden sollen, um deren Lebensqualität attraktiv zu gestalten.
- Soziales Leben in der Stadt stabilisieren und Sicherung des sozialen Friedens und der sozialen Gerechtigkeit
- Stadtkultur pflegen
- Gute Nachbarschaft von Freiburg und der Region

Es ist nicht schwer zu erkennen, dass die genannten Zielvorgaben sich mit den drei Handlungsfeldern „Ökologie“, „Ökonomie“, „Soziales“ decken, wie sie später auch auf der Rio-Konferenz in der „Agenda 21“ gefordert wurden. Die Stadtentwicklung unter den Bedingungen einer verstärkten internationalen Konkurrenz von Kapital und Arbeit wurde von den Stadtpolitikern Freiburgs als „Brennpunkt von Anpassungs- und Wettbewerbsstrategien“ angesehen, mit denen Städte auf die neuen Herausforderungen reagieren und Standortvorteile erlangen können.<sup>81</sup> Offensichtlich haben die Stadtväter Freiburgs bereits im Zusammenwirken von Ökonomie, Ökologie und Soziales ihren Standortvorteil im wirtschaftlichen Wettbewerb gesehen.

Die veränderten gesellschaftlichen Verhältnisse und die im „Diskussionspapier“ dargelegten Rahmenbedingungen waren Ausgangspunkt der Stadterweiterung der Stadt Freiburg in den 90er Jahren. Der Schwerpunkt war dabei die Bebauung Rieselfeld und Vauban.

#### **4.4.2 Umsetzung einer „nachhaltigen“ Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung**

Nachdem sich die Leitidee „Nachhaltige Stadtentwicklung“ in den 90er Jahren herausgebildet hatte, war es praktisch, oder viel mehr ein glücklicher Zufall, dass sich zwei große Projekte zu den Vorzeigeprojekten der Stadt Freiburg als „Öko-Stadt“ oder als Vorzeigeprojekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung angeboten haben. Diese beiden Projekte sind der Stadtteil Freiburg-Rieselfeld und das „Quartier Vauban“. Die zwei „vorbildhaften“ Projekte wurden nicht von vornherein mit dem Begriff „Nachhaltigkeit“ etikettiert, sondern sie schufen diesen Begriff mit diesen Projekten. Denn als die Bebauung des neuen Stadtteils Rieselfeld in der Gemeinderatssitzung am 19. Februar 1991 beschlossen und der städtebauliche und landschaftsplanerische Ideenwettbewerb im Juli 1991 ausgeschrieben wurde, war das Leitbild „nachhaltige Stadtentwicklung“ noch weitgehend unbekannt. Als der Ideenwettbewerb für die Neubebauung des „Quartiers Vauban“ am 28. Februar 1994 öffentlich ausgelobt wurde, kam der Begriff „Nachhaltigkeit“ ebenfalls nicht im Auslobungstext vor. Das „Quartier Vauban“ wurde vom Deutschen Nationalkomitee Habitat II für die Präsentation auf der 2. Konferenz der Vereinten Nationen über menschliche Siedlungen (Habitat II) in Istanbul im Juni 1996 als ein gutes „Modellbeispiel zur Verbesserung der Lebenswelt“ ausgewählt und

---

<sup>79</sup> Ebd. S. 15.

<sup>80</sup> Ebd. S. 5.

<sup>81</sup> Ebd. S. 12.

dort im Rahmen „Best Practices“ ausgezeichnet.<sup>82</sup> Zum ersten Mal wurde Freiburg-Vauban als „nachhaltig“ betrachtet. Auch Freiburg-Rieselfeld wurde im Lauf der Zeit als Beispiel „einer nachhaltigen Stadtentwicklung“<sup>83</sup> oder als „sozial nachhaltiger Stadtteil“<sup>84</sup> bezeichnet, obwohl vorher die Charakteristik „ökologisch“ ausreichte. Gemeinsam haben diese beiden Projekte, dass sich das Leitbild der Nachhaltigkeit aus den ökologischen Aspekten mit ihren städtebaulichen Zielsetzungen und der praktischen Umsetzung herausgebildet hat.

Wie ist nun das Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung in die Projekte Rieselfeld und Vauban eingeflossen und wie wurde es ausgeführt? Wie „nachhaltig“ sind sie geworden? Das sind die Fragen, die in den folgenden Abschnitten behandelt werden. Der Sinn der Fragen liegt nicht darin, „modellhafte“ Technik in Umweltschutz und Ökologie vorzustellen, sondern die Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Wirklichkeit herauszuarbeiten. Da die beiden Stadtteile noch sehr neu sind, ist deren Bewährungsphase noch recht kurz. Ein Zitat eines der Architekten, der Freiburg-Rieselfeld mitgestaltet hat, zeigt dies deutlich: „Ich weiß nicht, ob unser Rieselfeld und Vauban sich so lange halten und noch gut funktionieren können wie unsere Altstadt, die sich über mehrere hunderte Jahre hielt.“<sup>85</sup> Die Aufgabe der folgenden Darlegungen ist nicht eine Prognose hinsichtlich der Entwicklung dieser Stadtteile, sondern die Annäherung an den aktuellen Prozess, und den prägenden Einfluss des städtebaulichen Leitbildes einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ in der Praxis.

---

<sup>82</sup> Urkunde zur Auswahl für die Präsentation auf der Habitat II 1996 in Istanbul vom Deutschen Nationalkomitee. Vgl. LEG Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): Dokumentation und Zwischenbilanz zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban. Freiburg 1999 S. 109.

<sup>83</sup> Auf einem Fachkongress „Nachhaltige Stadtteilentwicklung – Das Erfolgskonzept der Stadt Freiburg“ vom 19.-20. Oktober 2004 wurde Freiburg-Rieselfeld als Beispiel einer nachhaltigen Stadtentwicklung gezeigt.

<sup>84</sup> Vgl. Maier Konrad/Sommerfeld, Peter/Hoch, Hans: Inszenierung des Sozialen im Wohnquartier. Darstellung, Evaluation und Ertrag des Projektes „Quartiersaufbau Rieselfeld“, Freiburg Siehe auch Danner, Michael: Ökologische und soziale Nachhaltigkeit beim Aufbau neuer Stadtteile 2005 (elektronische PDF-Version von der Deutsche Nationalbibliothek).

<sup>85</sup> Vgl. Gespräch mit Reinhard Schelkes vom 16. Oktober 2006 im Technischen Rathaus Freiburg. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006.

#### 4.4.2.1 Der Stadtteil Rieselfeld<sup>86</sup>



Abb. 2: Rieselfeld vor der Bebauung 1994<sup>87</sup>

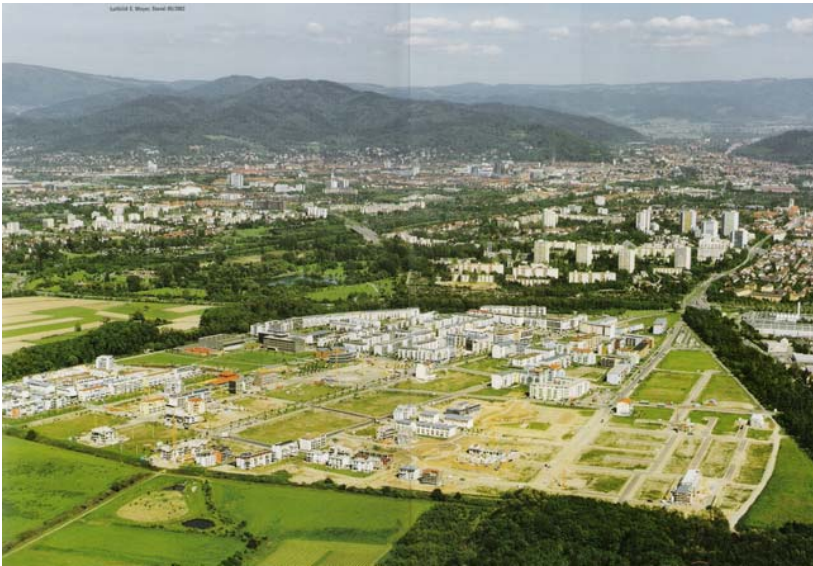


Abb. 3: Rieselfeld Mai 2002<sup>88</sup>

Freiburg-Rieselfeld ist das Ergebnis eines politischen Kompromisses zwischen verschiedenen Parteien sowie das Ergebnis von Auseinandersetzungen verschiedener Auffassungen zu sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspekten im Blick auf Stadtplanung und Stadtorganisation. Allein daran wird der Konflikt zwischen den drei Aspekten einer nachhaltigen Stadtentwicklung deutlich erkennbar.

Vor dem endgültigen Beschluss zur Bebauung des Rieselfeldes durch den Gemeinderat gab es eine „lange und kontroverse Diskussion in der Öffentlichkeit“<sup>89</sup>. Dabei gab es eine ziemlich klare Aufsplitterung in der Diskussion über die dortige Bebauung. Im Gemeinderat

<sup>86</sup> Rieselfeld ist eine Grünfläche, auf der bis 1985 die Abwässer der Stadt Freiburg ausgebracht und verrieselt wurden. Das Rieselfeld wurde 1890 bis 1897 angelegt und liegt im Südwesten der Stadt.

<sup>87</sup> Entnommen aus Clemens Back: Wem gehört Rieselfeld. Die Aneignung des Stadtteils und der Kampf um den öffentlichen Raum am Beispiel des Neubaustadtteils Freiburg Rieselfeld. Kassel 2005 (Elektronische PDF-Version aus der Deutschen Nationalbibliothek).

<sup>88</sup> Stadt Freiburg i. Br., Baudezernat Bauverwaltungsamt/Geschäftsstelle Rieselfeld (Hg.): Wo Freiburg weiter wächst. Rieselfeld. Freiburg 2002. S. 38-39.

<sup>89</sup> Rolf Böhme, ehemaliger Oberbürgermeister. In: Vorwort des Oberbürgermeisters zur Ausschreibung des Wettbewerbs Rieselfeld. Vgl. Auslobungstext für den Ideenwettbewerb des Wettbewerbs Rieselfeld. Freiburg 1991.

waren SPD und die GRÜNEN so stark wie das bürgerliche Lager aus CDU und FDP.<sup>90</sup> Der damalige Oberbürgermeister Rolf Böhme und viele der SPD-Stadträte plädierten für die Bebauung Rieselfeld. Es gab auch SPD-Stadträte, die aus ökologischen Gründen gegen die Bebauung waren. Die GRÜNEN stellten sich von Anfang an auf den Standpunkt, die Bebauung des Rieselfelds, das als Biotop am Rand der Stadt erhalten werden sollte, kompromisslos abzulehnen. CDU und FDP plädierten für die Bebauung und für die Ausweisung eines Gewerbegebietes. Aber auch im bürgerlichen Lager gab es keine einheitliche Zustimmung. Auch hier hatten viele ein starkes „ökologisches Bewusstsein“, was bereits als „Freiburger Tradition“ bezeichnet wurde oder galt.<sup>91</sup> In der Bevölkerung war ein großer Teil gegen das „Zubetonieren“ der Landschaft, während ein anderer Teil dafür war, Gewerbe anzusiedeln um dies später einer generellen Wohnbebauung zuzuführen. Rolf Böhme hat die Bebauung durchgesetzt. Seine entscheidenden Argumente waren: Wohnungsnot und Bewahrung des sozialen Friedens. Nach dem im Juni 1990 vom Freiburger Gemeinderat verabschiedeten „Bericht zum Wohnungsbau und zur Wohnversorgung“ hatte der akute Wohnraummangel zu sozialen Zwangslagen und zu steigenden Mieten geführt.<sup>92</sup> 2500 Haushalte mit über 6000 Personen standen in der Notfallkartei des städtischen Amtes für Wohnungswesen; insgesamt wurde ein Bedarf von ca. 6500 preiswerten Wohnungen bis zum Jahre 2000 prognostiziert.<sup>93</sup>

Infolge des Beschlusses des Gemeinderats im Februar 1991 sollten 78 ha des Rieselfeldes mit Wohnungen für ca. 10000 Einwohner bebaut werden. Die verbleibenden ca. 250 ha sollten unter Landschaftsschutz gestellt werden.<sup>94</sup> Die GRÜNEN, die sich vor dem Beschluss energisch gegen die Bebauung ausgesprochen hatten, bestanden nach dem Beschluss darauf, einbezogen zu werden, um das Bauen ökologisch zu gestalten,<sup>95</sup> im Sinne des bekannten Sprichwortes: „Das Schlimmste zu verhindern.“

Es soll nicht vergessen werden, dass der Beschluss von 1991 nicht der Erste war, der die Bebauung des Rieselfelds vorsah. Im Flächennutzungsplan von 1970, der in der Zeit ungebremster Wachstumseuphorie erarbeitet wurde, war auf dem Rieselfeld ein großes Wohnbau-Mischgebiet von insgesamt 126 ha vorgesehen.<sup>96</sup> Es gab zu jener Zeit noch den Vorschlag zur fast vollständigen Bebauung des Rieselfeldes.<sup>97</sup>

Nach Auffassung des Ersten Bürgermeisters Sven von Ungern-Sternberg (CDU), der zugleich das Baudezernat führte, sollte ein Stadtteil wie Rieselfeld „Visionen einer anzustrebenden künftigen Welt von morgen“ erkennen lassen: Der Stadtteil-Rieselfeld sollte das „Bild der freiheitlichen demokratischen Grundordnung, des pluralistischen Gemeinwesens und der Würde eines jeden einzelnen Menschen in die gebaute Wirklichkeit umsetzen“.<sup>98</sup>

Bei der Bebauung des Rieselfelds sollten einerseits Lehren aus den Fehlern der Vergangenheit gezogen werden, wie z.B. sie die „Funktionstrennung“ oder die „autogerechte Stadt“ hinterlassen hatten, andererseits sollten neue Erkenntnisse beachtet werden, wie die Realisierung einer ökologieorientierten bzw. umweltorientierten Verkehrspolitik und Bauweise. Die Bebauung des Rieselfelds ist somit Ausdruck der zu der damaligen Zeit in Freiburg herrschenden gesellschaftlichen sowie städtebaulichen Vorstellungen, also das

<sup>90</sup> Die Sitzverteilung im Freiburger Gemeinderat 1989 lautet: CDU 14, SPD 13, FDP 3, Freie Wähler 3, GRÜNE 10, Linke Liste 1, ÖDP 1, REP 3. In: Jahresheft 2000/2001 der Stadt Freiburg i. Br. S. 177.

<sup>91</sup> Vgl. Gespräch mit Bernd Nußbaumer vom 17. Okt. 2006 im Rathaus Freiburg. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006.

<sup>92</sup> Clemens Back: Wem gehört Rieselfeld. a.a.O. S. 26.

<sup>93</sup> Rolf Böhme: „Pioniergeist“ im neuen Stadtteil Rieselfeld. In: Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt. Stuttgart 1997. S. 14.

<sup>94</sup> Vgl. Auslobungstext für den Ideenwettbewerb des Wettbewerbs Rieselfeld. Freiburg 1991. S. 2.

<sup>95</sup> Vgl. Gespräche mit Schelkes und Nußbaumer vom Oktober 2006. a.a.O.

<sup>96</sup> Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld.. a.a.O. S. 49.

<sup>97</sup> Paul Bert: Als Freiburg noch für 500.000 Einwohner gut war. In: Badische Zeitung. 9. Oktober 1999.

<sup>98</sup> Sven von Ungern-Sternberg: Kommunale und politische Zielvorstellungen. In: Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt. Stuttgart 1997. S. 31.

Leitbild der Stadtpolitiker, der Städteplaner und der Bürger. Nach Ungern-Sternberg sollte der Stadtteil Rieselfeld allen Bürgern offen stehen: Es sollte „eine soziale Ausbalancierung zwischen finanzschwachen und finanzkräftigen Mitbürgern sowie zwischen Mietwohnungsbau und Eigentumsbildung“ geben.<sup>99</sup> Der damalige Oberbürgermeister Böhme formulierte dieselbe Zielvorstellung folgendermaßen: „eine sozial ausgewogene Struktur“ und Wohnungen in einem neuen Stadtteil „für alle Einkommenschichten“.<sup>100</sup> Zu den wesentlichsten politischen Vorgaben der Planung des Rieselfelds gehörte die Beteiligung der Bürger an der Planung.<sup>101</sup>

Im Sommer 1991 wurde ein Ideenwettbewerb Rieselfeld ausgeschrieben. Der Auslobungstext basierte auf den gesellschaftspolitischen Grundlagen, die im „Diskussionspapier zur Stadtentwicklung“ 1989 erarbeitet worden waren.<sup>102</sup> Da der städtebauliche und landschaftsplanerische Ideenwettbewerb Grundlage der Planung des Rieselfelds werden sollte, dienten die im Auslobungstext vorgeschriebenen Ziele als städtebauliche Richtlinie der Planung dieses Stadtteils.<sup>103</sup> Die Ziele und Vorgaben lassen sich wie folgt zusammenfassen:<sup>104</sup>

- Der neue Stadtteil von 78 ha sollte ca. 60% Nettobauland und 40% Infrastrukturflächen haben. 370000 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche sollten für die Funktion Wohnen sein.
- Es sollte ein neuer Stadtteil sein, der in seiner Nutzungsmischung<sup>105</sup> von Wohnen und Arbeiten, Infrastruktur und Arbeitsplätzen den Ansprüchen einer pluralistischen, multikulturellen Gesellschaft entsprechen sollte.
- 50% der Wohnungen im Rieselfeld sollten frei finanziert und 50% im geförderten Wohnungsbau errichtet werden, damit eine soziale Mischung zustande kommen würde.
- Der Stadtteil sollte eine hohe Dichte<sup>106</sup> mit einer bezüglich Lebensqualität hochwertigen Grün- und Freiflächenkonzeption haben.
- Es sollte der Stadtteil der kurzen Wege sein. Das Verkehrskonzept sollte eine klare Priorität auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr haben: „Die Stadtbahn ist das Verkehrsrückgrat.“
- Es sollte ein familiengerechter, frauenfreundlicher und altengerechter Stadtteil sein.
- Der Beachtung der ökologischen Aspekte kam eine hohe Bedeutung zu:
  - Energie: Ausrichtung der Baukörper, Energiekonzeption im aktiven und passiven Bereich
  - Wasser: Konzepte für die Weiterverwendung der Oberflächengewässer (Versickerung, Zuführung Rieselfeld)
  - Boden: Minimierung der Versiegelung
  - Klima: Einbeziehen der Aspekte des Klimagutachtens
  - Grünkonzepte: unter ökologischen Aspekten

Gemäß dem Auslobungstext sollen alle diese Ziele und Vorgaben unter Beachtung der Gesichtspunkte der Umweltverträglichkeit erreicht werden.

---

<sup>99</sup> Ebd. S. 32.

<sup>100</sup> Rolf Böhme: a.a.O. S. 15.

<sup>101</sup> Stadt Freiburg i.Br. Baudezernat Bauverwaltungsamt/Geschäftsstelle Rieselfeld (Hg.): Rieselfeld. Wo Freiburg weiter wächst. 2002. S. 7.

<sup>102</sup> Vgl. Auslobungstext für den Ideenwettbewerb des Wettbewerbs Rieselfeld. Freiburg 1991. S. 31ff

<sup>103</sup> Die Gesamtfläche des Wettbewerbsgebietes umfasste außer dem neuen Stadtteil von 78ha noch andere Gebiete von fast 1000 ha, wie z.B. das Landschaftsschutzgebiet, das Dietenbachgelände und nördliche Waldflächen.

<sup>104</sup> Vgl. Auslobungstext für den Ideenwettbewerb des Wettbewerbs Rieselfeld. a.a.O. S. 134-145.

<sup>105</sup> Infolge des Auslobungstextes des Ideenwettbewerbs sollen Mischbereiche im Wettbewerbsgebiet mit ca. 6 ha Nettobauland vorgesehen werden. Ebd. S. 102.

<sup>106</sup> Es wurde nur in bestimmten Bereichen (z.B. in der Nähe der Stadtbahnhaltestellen) hohe Baudichte (GFZ zwischen 1,0-1,6) vorgesehen. Vgl. ebd. S. 79.

Die Forderungen, ökologische Aspekte, bei relativ hoher Dichte, Vorrang des ÖPNV und soziale Vielfalt waren Anfang der 90er Jahre keineswegs selbstverständliche Vorgaben bei städtebaulichen Wettbewerben. In diesem Sinne waren die Politiker, die Architekten und Stadtplaner in Freiburg einen konzeptionellen Schritt weiter als in vielen anderen Städten derselben Zeit.

Nach dem Ideenwettbewerb im April 1992 wurde die „Projektgemeinschaft Rieselfeld“ gebildet, die aus vier für diesen Wettbewerb gewonnenen Architektur- und Planungsbüros bestand. In dieser „Projektgemeinschaft“ wurde über den Planungsentwurf des Stadtteils Rieselfeld diskutiert. Es wurden die Erfahrungen aus den in den 60er und 70er Jahren geplanten Stadtteilen wie Weingarten und Landwasser besprochen und analysiert, sowie die Forderungen im Auslobungstext nach Urbanität, Dichte, Nutzungsmischung, Infrastruktur, Straßenräumen, Gebäudetypen. 1993 wurde dieser Wettbewerbsentwurf überarbeitet. Seine Grundlage waren die Anforderungen des Gemeinderats, die Stellungnahmen der politischen Fraktionen, der städtischen Dezernate sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange aus der vorangegangenen Anhörung.<sup>107</sup> Die endgültige Fassung des städtebaulichen Entwurfs wurde 1994 fertiggestellt und durch den Gemeinderat gebilligt. Der Bau begann 1994.

1996 zogen die ersten Eigentümer und Mieter in das Rieselfeld. Zum Jahresanfang 2005 waren insgesamt 6183 Einwohner gemeldet.<sup>108</sup> Die Abb.4 zeigt die vier Bauabschnitte mit den jeweilig geplanten Einwohnerzahlen.

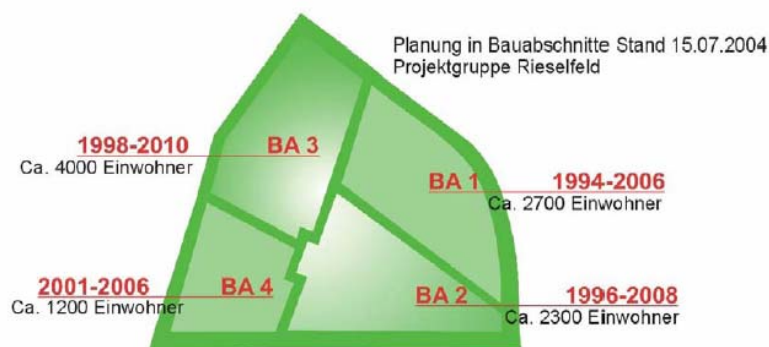


Abb.4: Bauabschnitte der Bebauung Rieselfeld.<sup>109</sup>

Im September 1997 hat die Stadt Freiburg die Projektgemeinschaft Rieselfeld beauftragt, ein autofreies Wohngebiet<sup>110</sup> mit ca. 80-90 Wohneinheiten zu entwickeln.<sup>111</sup> Diese Idee wurde vom Verein „Bürgergemeinschaft zur Entwicklung des Rieselfelds“ initiiert, der aus der Bürgerbeteiligung an dem neuen Stadtteil 1994 entstanden war. Der Verein „Bürgergemeinschaft“ arbeitete eng mit dem Stadtplanungsamt zusammen und favorisierte den Entwurf einer autofreien Siedlung, der in den Gesamtentwurf eingefügt und direkt in einen Bebauungsplan umgesetzt werden sollte. In Wirklichkeit spielte allerdings das Auto bei der Planung der autofreien Siedlung keine untergeordnete Rolle. Eine ebenerdige

<sup>107</sup> Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. a.a.O. S. 159.

<sup>108</sup> Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung: Die Neubaugebiete Rieselfeld und Vauban. Freiburg 2005.

<sup>109</sup> Entnommen aus Clemens Back: Wem gehört Rieselfeld. a.a.O. S. 33.

<sup>110</sup> Unter einem „autofreien“ Wohnbereich ist ein zusammenhängendes kleines Wohngebiet zu verstehen, in dem Eigentümer und/oder Mieter bewusst auf den Besitz und Gebrauch eines eigenen Autos verzichten und diesen Verzicht nach Wohneigentumsrecht bzw. Mietrecht verbindlich machen. Aufgrund dieser Selbstverpflichtung setzt das Bauordnungsamt den baurechtlichen Nachweis der Stellplätze aus. In: Stadt Freiburg Projektgruppe Rieselfeld in Zusammenarbeit mit der Bürgergemeinschaft zur Entwicklung des Stadtteils Rieselfeld e.V. (Hg.): Wohnen ohne (eigenes) Auto im Stadtteil Rieselfeld, Freiburg. 1998. S.10.

<sup>111</sup> Ebd.

Reservefläche als Parkplatz wurde gefordert, weil das Quartier auch dann funktionieren sollte, falls die Umsetzung der Idee scheitern sollte.<sup>112</sup> In der neueren Literatur über Rieselfeld wurde das autofreie Wohnen nicht mehr erwähnt.

Die für das Wohnen notwendige Infrastruktur wurde beinahe zeitgleich gebaut. Die Straßenbahn, die von der Innenstadt direkt nach Rieselfeld fährt, war im Sommer 1997 fertiggestellt. Die Kindereinrichtungen, die Schulen und die Kirchen wurden während des Wohnungsbaus auch zügig errichtet. Dagegen entwickelte sich die kommerzielle Infrastruktur langsamer. Erst 1998 öffneten die ersten Geschäfte.<sup>113</sup>

#### **4.4.2.1.1 Bürgerbeteiligung**

Was an der Bebauung und Entwicklung des neuen Stadtteils Rieselfeld sehr bemerkenswert ist, ist die frühzeitige Bürgerbeteiligung. Sie beschränkte sich nicht nur auf die „Bürgeranhörung“ oder „Informationsvermittlung“, die zu den regulären Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) gehört, sondern ging weit darüber hinaus und enthielt die Beteiligung der Bürger am Planungsprozess. Bereits während der Bearbeitung des städtebaulichen Entwurfs ab Sommer 1992 entstand seitens interessierter Gruppen der Bürgerschaft die Forderung nach Beteiligung. Die Bürger organisierten Arbeitsgruppen, in denen sie über ihre Ideen, Wünsche, Forderungen und Vorstellungen für den neuen Stadtteil diskutierten. Ihre Vorschläge haben sich im städtebaulichen Entwurf bzw. Rahmenplan niedergeschlagen. Diese Form der Bürgerbeteiligung wurde als „erweiterte Bürgerbeteiligung“<sup>114</sup> bezeichnet. Sie wurde zum ersten Mal in Rieselfeld praktiziert, was zu jener Zeit „exemplarisch“ war.<sup>115</sup> Mit dem Stadtplanungsamt und der Kommunalentwicklung (KE) Baden-Württemberg GmbH haben 1993 etwa 80 Bürger in acht Gruppen drei Monate lang in acht Arbeitsbereichen gearbeitet.

Das Stadtplanungsamt beurteilte die Ergebnisse der Arbeitsgruppen sehr positiv. Auch die Architekten konnten durch diese Vorgehensweise der Bürgerbeteiligung viel lernen.<sup>116</sup> Das endgültige Ergebnis der „erweiterten Bürgerbeteiligung“ war allerdings nur teilweise ein Erfolg, denn die in 43 Punkten zusammengefasste Vorgabe der Bürger wurde nicht im Gemeinderat beschlossen. Dafür gab es verschiedene Erklärungen z.B.: „Der Gemeinderat fühlte sich von 43 Punkten überfordert“<sup>117</sup>, oder „auf einen autofreien Stadtteil wollte sich die Stadtverwaltung auf der Basis der Meinung von 80 BürgerInnen nicht einlassen“<sup>118</sup>, oder „was kennzeichnend für die Bürgerbeteiligung ist, ist dass die Bürger fordern, was die anderen Leute machen sollen. Sie denken nicht darüber nach, dass die Verwirklichung der Forderungen von jemandem bezahlt werden muss.“<sup>119</sup>

Außer der Bürgerbeteiligung an dem Planungsverfahren gab es in Rieselfeld zusätzlich die Initiativen der Bürger, die dabei halfen, die sozialen Netze und Nachbarschaften in Rieselfeld aufzubauen. Das Konzept „Quartiersaufbau“ in Freiburg-Rieselfeld gehört dazu.

---

<sup>112</sup> Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. a.a.O. S. 157.

<sup>113</sup> Michael Danner/Konrad Maier: Kronsberg und Rieselfeld als Modelle nachhaltiger Stadtentwicklung. In: Konrad Maier/Gerd Michelsen (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung. Eine Herausforderung für Umweltkommunikation und Soziale Arbeit. Stuttgart 2003. S. 48.

<sup>114</sup> Der Ursprung der „erweiterte Bürgerbeteiligung“ geht auf Partizipationsverfahren im Sanierungsbereich zurück. Dieses Verfahren hat die Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH (KE), die eine gemeinnützige Planungs-, Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft der kommunalen Spitzenverbände in Baden-Württemberg ist, bereits in den 70er und 80er Jahren in die Praxis umgesetzt. Vgl.: Stefan Jehle: Bürgerbeteiligung bei Planungsprozessen der Stadterweiterung und des Stadtumbaus. Fallstudie: Die „erweiterte Bürgerbeteiligung Vauban“ in Freiburg im Breisgau. Karlsruhe 1999. S. 3.

<sup>115</sup> Nach dem Gespräch mit Schelkes. a.a.O.

<sup>116</sup> Ebd. und vgl. Reinhard Schelkes: Bürgerbeteiligung. In: Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung. Freiburg Rieselfeld. a.a.O S. 176.

<sup>117</sup> Nach dem Gespräch mit Schelkes. a.a.O.

<sup>118</sup> Reinhard Schelkes: Bürgerbeteiligung. a.a.O. S. 176.

<sup>119</sup> Nach dem Gespräch mit Schelkes. a.a.O.



#### 4.4.2.1.2 Konzept „Quartiersaufbau“

Das Konzept „Quartiersaufbau“ in Freiburg-Rieselfeld hatte eine Vorgeschichte, die mit einer sozialplanerischen Untersuchung des Freiburger Stadtteils Weingarten zusammenhing, der wie viele der in den 1960er/70er als Trabantenstädte entstandene Stadtteile die typischen Merkmale eines Stadtteils mit sozialen Brennpunkten trug.<sup>120</sup> Die Planung des Rieselfeldes hatte von Anfang an die formulierte Absicht, „Fehler von Weingarten“ zu vermeiden.<sup>121</sup>

Die Probleme bzw. die Fehlplanungen des Stadtteils Weingarten wurden durch eine intensive und umfangreiche „sozialplanerische Untersuchung“ erforscht, die von 1993-1995 im Auftrag der Stadt zum Anlass der baulichen Sanierung eines besonders verdichteten Hochhausgebietes in Weingarten vom Forschungsinstitut der Evangelischen Fachhochschule Freiburg durchgeführt wurde. Diese Untersuchung und ihre Ergebnisse wurden in drei Materialienbänden zusammengestellt<sup>122</sup>. Während dieser Untersuchung hatte die Planung des neuen Stadtteils Rieselfeld bereits begonnen.

Dieselbe Forschungsgruppe der Evangelischen Fachhochschule Freiburg hat sich in Form von Seminaren in die Planung des Rieselfeldes eingeschaltet, so dass den Erkenntnissen der sozialplanerischen Untersuchung von Weingarten bei der Planung des Rieselfeldes Rechnung getragen werden konnte. Die Sozialdezernenten der Stadt wurden von der Einsicht getragen, dass sozialplanerische Ideen bei der baulichen Planung des Rieselfeldes keineswegs vernachlässigt werden durften. Die Stadt hat aus dem Treuhandfonds zur Entwicklung des Stadtteils Rieselfeld ca. 10.000 DM für ein Projektseminar zur Verfügung gestellt.<sup>123</sup> Die Mittel waren zwar begrenzt, ermöglichten aber mehr Lehraufträge und die Einladungen von Gästen, z.B. vom Soziologischen Institut der Universität Freiburg sowie vom Stadtplanungsamt Freiburg zur Diskussion des Themas. Mit der finanziellen Unterstützung wurde der Zugang zu Ämtern und Personen aus der Stadtverwaltung eröffnet, die für die Planung des Rieselfeldes zuständig waren. In den Seminaren, die dafür veranstaltet wurden, setzten sich die Stadtsoziologen, Architekten und Stadtplaner auseinander. Die Diskussionsergebnisse eröffneten vielfältige Perspektiven.

Aus der Einbeziehung der Forschungsgruppe in den Planungsprozess des Stadtteils Rieselfeld entstand 1996 das Projekt „Quartiersaufbau Rieselfeld“, das mit Genehmigung des Gemeinderats und im Auftrag der Stadt eine sozialplanerische Begleitung beim Aufbau dieses Stadtteils anbot. Das zentrale Anliegen des Projektes war es, „ein Verfahren zu entwickeln und zu erproben, mit dem verhindert wird, dass Neubaustadtteile nach kurzer Zeit Problemstadtteile werden, in denen Armut segregiert und in einer Abwärtsspirale soziale Probleme konzentriert werden“.<sup>124</sup>

Der neuartige Grundgedanke war, zunächst nicht soziale Einrichtungen (mit Ausnahme der Kindertageseinrichtungen) zu bauen, sondern in der Aufbauphase durch professionelle soziale Arbeit „tragfähige soziale Strukturen“ aufzubauen wie Nachbarschaft und Alltagskultur.<sup>125</sup> Das Projekt trat unter dem Namen K.I.O.S.K.<sup>126</sup> („Kontakt, Information, Organisation, Selbsthilfe, Kultur“) – auch „Quartiersaufbau Rieselfeld“/K.I.O.S.K. – im Stadtteil Rieselfeld und in der städtischen Öffentlichkeit auf. Es wurde 2003 beendet. Darauf basierend arbeitete die im Rahmen des Projektes „Quartiersaufbau Rieselfeld“ entstandene

---

<sup>120</sup> Maier Konrad/Peter Sommerfeld/Hans Hoch: Inszenierung des Sozialen im Wohnquartier. Darstellung, Evaluation und Ertrag des Projektes „Quartiersaufbau Rieselfeld“. Freiburg. S. 41.

<sup>121</sup> Ebd. S. 46.

<sup>122</sup> Konrad Maier/Dietmar Müllensiefen: Gemeinwesen Weingarten. Sozialplanerische Untersuchung eines Freiburger Stadtteils, Band 1 1994, Band 2 1995, Band 3 1996.

<sup>123</sup> Maier Konrad/Peter Sommerfeld/Hans Hoch: a.a.O. S. 45.

<sup>124</sup> Ebd. S. 327.

<sup>125</sup> Ebd. S. 328.

<sup>126</sup> K.I.O.S.K. ist auch die Bezeichnung des gemeinnützigen Vereins „Verein K.I.O.S.K. auf dem Rieselfeld e.V.“, der im Juni 1996 gegründet wurde, über den die wirtschaftlichen Aktivitäten des Projektes „Quartiersaufbau Rieselfeld“ abgewickelt wurden und der langfristig unter der Verantwortung der Bewohner die Trägerschaft für das soziale und kulturelle Leben auf dem Rieselfeld übernehmen sollte. Vgl. Maier Konrad/Peter Sommerfeld/Hans Hoch: a.a.O. S. 116ff.

Bewohnerorganisation K.I.O.S.K e.V. nach 2003 weiter. Sie hat die verantwortliche Trägerschaft für die Förderung des sozialen und kulturellen Lebens in Rieselfeld übernommen, z.B. den Stadtteiltreff.

Das Projekt „Quartiersaufbau Rieselfeld“ war nicht ausschließlich ein Projekt für soziales Leben. Seine Wirkung ging über die Nachbarschaft und Alltagskultur hinaus und hat als Plattform und Träger für die Kommunikation innerhalb der Bewohner zur Festigung eines Umwelt- und Ökologiebewusstseins beigetragen. Nach einer Untersuchung war der Zufriedenheitsgrad der Bewohner im Stadtteil-Rieselfeld ziemlich hoch, ca. 90% der Bewohner gaben an, ihren Zuzug nicht bereut zu haben.<sup>127</sup>

Abgesehen von der präzisen Evaluation des Projektes „Quartiersaufbau Rieselfeld“ waren schon das Leitziel des Projekts, das „sozialökologische Denken“<sup>128</sup>, sowie die finanzielle Unterstützung der Stadt bemerkenswert. Ihre Unterstützung kann wohl als Bemühung um eine „nachhaltige Stadtentwicklung“ angesehen werden.

Wie oben bereits dargestellt, hat die Bürgerbeteiligung in Rieselfeld unterschiedliche Formen angenommen. Es ging einmal um die Beteiligung am Planungs- und Bauverfahren, und es ging andererseits ebenso um den Aufbau der sozialen Strukturen des neuen Stadtteils. Und es gab in Rieselfeld noch eine weitere Form der Beteiligung der Bürger, bei der es nicht um die Interessen aller ging, sondern um Eigeninteressen privater Bauherren. Das waren die privaten Bauherrengemeinschaften im Geschosswohnungsbau. Das Anliegen der gemeinschaftlichen Projekte war, dass die Menschen nicht allein wohnen, ihre Kinder nicht allein aufwachsen sollten aber darüber hinaus wollte man auch Baukosten sparen. Wohl war ein derartiges Gemeinschaftsprojekt nicht eine Bürgerbeteiligung im gängigen Sinne, denn ein solches Projekt wurde nicht vorwiegend aus sozialem Interesse oder aus dem Interesse aller Bewohner initiiert. Doch die gemeinschaftlichen Wohnprojekte boten den Bewohnern aus verschiedenen Einkommensschichten Gelegenheiten, sich gemeinsam am Planungs- und Bauprozess der eigenen Wohnungen zu beteiligen. Einerseits wurden individuelle Wünsche erfüllt, andererseits mussten die gemeinsamen Interessen berücksichtigt werden. Kommunikation, Kooperation und soziale Verantwortung waren gefordert.

Besonders wichtig für den Prozess war das Bewusstsein der Selbstverwaltung der Bürger. Dadurch konnte eine soziale Grundlage und Identität in der Gemeinschaft entstehen, was für das soziale Leben und die Individualität der Bürger von großer Bedeutung war. In Rieselfeld war das „blaue Haus“<sup>129</sup> ein gutes Beispiel für gemeinschaftliche Wohnprojekte. Leider war diese Form von Wohnprojekten im Geschosswohnungsbau in Rieselfeld eine Minderheit, obwohl von seiten der Stadt solche Formen wünschenswert gewesen waren, weil sie die Vielfältigkeit und Strukturmischung des Stadtteils gefördert hätten.

In den ökologischen und sozialen Bereichen hat Rieselfeld seit der Entscheidung zur Bebauung ein gutes Image erlangt. Auch im ökonomischen Bereich hat der Stadtteil positiv abgeschnitten. Die Bebauung wurde nicht vom städtischen Haushalt finanziert, sondern durch eine Treuhandfinanzierung, die im Auftrag der Stadt von der Kommunalentwicklung (KE) Baden-Württemberg GmbH abgewickelt wurde. Der größte Anteil der Finanzierung kam aus den Grundstückserlösen, die durch Vermarktung realisiert werden konnten. Es stellte sich heraus, dass die Grundstücke in Rieselfeld gefragt waren.

#### **4.4.2.1.3 Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Realität**

Nach der Darlegung der positiven Ergebnisse bei der Bebauung Rieselfeld in Bezug auf das Leitbild der Nachhaltigkeit – sowohl im ökologischen als auch im sozialen und ökonomischen Bereich – sollen nunmehr die Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Wirklichkeit beleuchtet werden.

---

<sup>127</sup> Donner Michael: a.a.O. S. 17.

<sup>128</sup> Ebd. S. 52.

<sup>129</sup> Genaueres darüber siehe „Gemeinschaftliches Wohnprojekt im Geschosswohnungsbau: das blaue Haus.“ Vgl. Hubert Burdenski. In: Klaus Humpert (Hrsg): Stadterweiterung. Rieselfeld S. 188-193.

Im Gespräch mit einem Architekten des Stadtplanungsamts Freiburg stellte sich heraus, dass seitens der Stadt weder Mittel für eine Evaluation noch für eine Nachbetreuung zur Verfügung standen. Es wurden jedoch von anderen Institutionen Evaluationsuntersuchungen zum Stadtteil Rieselfeld durchgeführt. Die soziologische Untersuchung, die das Institut für Umweltkommunikation der Universität Lüneburg (INFU) und die Kontaktstelle für praxisorientierte Forschung e.V. an der Evangelischen Fachhochschule Freiburg zwischen 2001 und 2003 durchführten, war eine davon.<sup>130</sup> Diese Untersuchung wollte durch Bewohnerbefragungen, „Erkenntnisse über die Einschätzung und Verhaltensweisen der Bewohnerinnen und Bewohner hinsichtlich der sozialen und ökologischen Gestaltung ihrer Lebenswelt im Stadtteil“ erhalten.<sup>131</sup> Aus den empirischen Ergebnissen wurden u.a. folgende Schlüsse in Bezug auf „die Ausgestaltung von Umweltkommunikation auf der Stadtelebene“ gezogen:

- Zu den Zuzugsmotivationen in den Stadtteil-Rieselfeld gehörten meistens die günstige Miete, günstiges Eigentum, Familienfreundlichkeit, ökologische Standards, gute Infrastruktur, schöne Wohnung und landschaftlich reizvolle Umgebung. Die günstige Miete und der günstige Eigentumserwerb waren dominierend.
- Obwohl für die Bebauung des Stadtteils Rieselfeld durch die Stadtverwaltung und die Wohnungsunternehmen mit ökologischen Argumenten stark geworben wurde, war die Zahl der Interessenten aus ökologischen Motiven gering. Selbst bei sozial engagierten Menschen war das ökologische Motiv selten allein handlungsleitend. Der ökologische Faktor ist eher ein weiterer, aber nachgeordneter Pluspunkt neben finanziellen Einsparungen, guter Infrastruktur, Naturnähe und Kinderfreundlichkeit.<sup>132</sup>
- Zum ökologischen Regenwasser- und Energiekonzept äußerten sich deutlich weniger Bewohner positiv als zur Abfalltrennung und Entsorgung sowie zur Anbindung an den ÖPNV. Vor allem die Anbindung des Rieselfelds an die Stadtbahn Freiburgs wurde sehr positiv bewertet.<sup>133</sup>

Aus den Ergebnissen der Untersuchung ist folgendes zu entnehmen: Trotz der herausgehobenen ökologischen Rahmenbedingungen im städtebaulichen Entwurf und der engagierten Bürgerbeteiligung Rieselfeld ist Ökologie zu diesem Zeitpunkt noch nicht ein zentrales Leitbild im Verhalten der Bewohner geworden. Die ökonomischen Faktoren sind für die meisten Bewohner die wichtigeren Berücksichtigungspunkte. Im Alltag ist diese Diskrepanz zu vernachlässigen, solange es nicht zu einem Interessenkonflikt von Ökonomie und Ökologie kommt.

Wie die Verfasserin nicht anders vermutet hat, wurden auch hinsichtlich der sozialen Nachhaltigkeit Diskrepanzen zwischen Wirklichkeit und Konzeption offensichtlich.

1997 hatte der damalige OB Rolf Böhme in einem Artikel optimistisch geschrieben: „Das Ziel [der Bebauung Rieselfeld – A.d.V.], Monostrukturen zu vermeiden und dennoch Wohnungen für alle Einkommensschichten zu schaffen, ist bis jetzt erreicht.“<sup>134</sup> OB Böhme hatte insofern Recht, als die Stadt durch das Förderprogramm des Landes in den Jahren 1994 – 1996 das Rieselfeld mit rund 700 Wohnungen im geförderten Mietwohnungsbau und rund 50 Wohnungen im Eigentumsbereich begünstigte, so dass im ersten und zweiten Bauabschnitt ein Drittel der Wohnungen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus finanziert wurde. Dies bedeutet, dass in Rieselfeld bis 1997 ein Drittel der Haushalte wohnte, die über ein Einkommen verfügten, das zum Bezug von Sozialwohnungen berechtigte. Ein weiteres Drittel der Mietwohnungen gehörte zu Sonderförderprogrammen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues. Dabei durfte das Einkommen der Mieter 60 % über dem üblichen für die

---

<sup>130</sup> Michael Donner: Ökologische und soziale Nachhaltigkeit beim Aufbau neuer Stadtteile. 2005 Elektronische Version. S. 6.

<sup>131</sup> Ebd. S. 6. Parallel wurde noch eine Untersuchung zum Stadtteil-Kronsberg in Hannover durchgeführt.

<sup>132</sup> Ebd. S. 16-17.

<sup>133</sup> Ebd. S. 21.

<sup>134</sup> Rolf Böhme: „Pioniergeist“ im neuen Stadtteil Rieselfeld. a.a.O. S. 16.

Sozialwohnungen definierten Einkommen liegen. Die Mieten in den frei finanzierten Wohnungen lagen kaum höher als bei den im Rahmen des Sonderprogramms geförderten Wohnungen. Die Eigenheime im ersten und zweiten Bauabschnitt kosteten je nach Flächengröße zwischen 190 und 230 Tausend Euro.<sup>135</sup> Nach dieser Verteilung entsprach die Bebauung im ersten und zweiten Bauabschnitt dem Ziel, sozial Schwächeren preiswerten Wohnraum zu verschaffen und eine gute soziale Durchmischung zu gewährleisten.

Im dritten und vierten Bauabschnitt seit der zweiten Hälfte der 90er Jahre gab es in Rieselfeld keine geförderten Mietwohnungen mehr. Folgende Gründe wurden dafür genannt:

- 1) Nachdem die SPD-CDU-Koalition (1992-1996) in Baden-Württemberg seit 1992 zur CDU-FDP-Koalition wechselte, wurde innerhalb von 2 Jahren die Förderung des Sozialwohnungsbaus massiv reduziert. (Siehe Abb.5)
- 2) Auch die Zuschüsse des Bundes wurden immer weiter gekürzt.
- 3) Die Nachfrage für den Bau von Mietwohnungen ging deutlich zurück, mehr als sie im städtebaulichen Plan vorgesehen worden war.<sup>136</sup>
- 4) Für den Bau von im städtebaulichen Plan vorgesehenen Mietwohnungen fanden sich sehr schwer Bauträger und Käufer.<sup>137</sup>

Im dritten und vierten Bauabschnitt wurde der städtebauliche Entwurf so umgestellt, dass der Bau von Wohneigentum für junge Familien deutlich verstärkt wurde. Das führte dazu, dass eine Konzentration von jungen Familien mit mittlerem und höherem Einkommen in Rieselfeld entstand, die in der Lage waren, ein Eigenheim zwischen 250 und 350 Tausend Euro erwerben zu können.<sup>138</sup> Im dritten und vierten Bauabschnitt gab es „(fast) keine Ausländer, (fast) keine Spätaussiedler, (fast) keine Alleinerziehenden, (fast) keine Sozialhilfeempfänger, (fast) keine Arbeitslosen“ mehr.<sup>139</sup> (Siehe Abb.6) Nach Meinung des Soziologen Konrad Mai führt die „Monokultur“ von Mittelschichtfamilien dazu, dass die Aufgaben der Bewältigung von Multikulturalität und das Mittragen von Menschen in schwierigen Lebenssituationen oder mit geringerer Kapitalausstattung zuverlässig von denen ferngehalten wird, die über eine hohe soziale sowie wirtschaftliche Kompetenz verfügen. Diese Aufgaben würden in Wohnquartiere mit einer Monokultur von Sozialwohnungen mit Menschen mit geringeren sozialen Kompetenzen abgeschoben.<sup>140</sup>

Zehn Jahre nach dem ersten Bezug der Bewohner zeichnet sich im Stadtteil-Rieselfeld das übliche Problem vieler Städte und Stadtteile ab. Die sozialen/gesellschaftlichen Ungleichheiten sind auch dort wieder zu Tage getreten. Die Zahl der Armen steigt, aber ebenso der Anteil der BewohnerInnen mit hohem Einkommen.<sup>141</sup> Von dem ursprünglichen Ziel einer ausgewogenen sozialen Struktur scheint man – trotz allen Anstrengungen – weit entfernt zu sein.

In der gegebenen Struktur, eine überwiegende Belegung von jungen Familien mit selbstgenutztem Wohneigentum, ist ein Problem in den kommenden 30-40 Jahren vorprogrammiert: Die Infrastruktur für den kinderfreundlichen Stadtteil, die erheblichen Kosten erforderte, muss in 30-40 Jahren zurückgebaut werden, denn der Stadtteil wird dann von älteren Wohnungseigentümern dominiert. Er würde dabei beträchtlich an Vielfalt und Lebendigkeit eingebüßt werden.<sup>142</sup> Es ist ebenso wichtig, darauf hinzuweisen, dass trotz des großflächigen Ausbaus der neuen Stadtteile wie Rieselfeld und Vauban die gegenwärtige

---

<sup>135</sup> Clemens Back: a.a.O. S. 40. Siehe auch Konrad Maier: Für eine nachhaltige kommunale Wohnungspolitik. In: Konrad Maier/Manfred Meßmer (Hg.): Soziale Kommunalpolitik für lebenswerte Wohnquartiere. Freiburg 2004, S. 121-147.

<sup>136</sup> Konrad Maier: Ebd.

<sup>137</sup> Ebd.

<sup>138</sup> Ebd.

<sup>139</sup> Gegen eine Monokultur von Eigenheimen für junge Familien. In: Stadtteilzeitung Rieselfeld Ausgabe 25 (10/2002)

<sup>140</sup> Konrad Mai: Für eine nachhaltige kommunale Wohnungspolitik. a.a.O. S. 124 ff.

<sup>141</sup> Clement Back: Wem gehört Rieselfeld. a.a.O. S. 219.

<sup>142</sup> Konrad Maier: Für eine nachhaltige kommunale Wohnungspolitik. a.a.O. S. 121-147.

Wohnungsknappheit (2003/2004) nicht wirklich entlastet wurde, da sie auf den Mangel an preiswerten Wohnungen zurückzuführen war und ist.

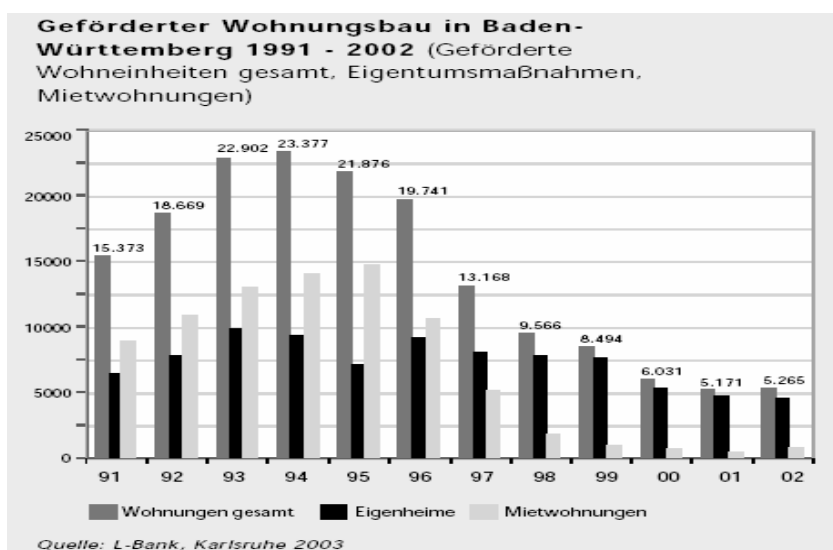


Abb. 5: Geförderter Wohnungsbau in Baden-Württemberg 1991- 2002<sup>143</sup>

Anteil der ausländischen Bevölkerung an den Wohnberechtigten im Rieselfeld 1996 - 2001

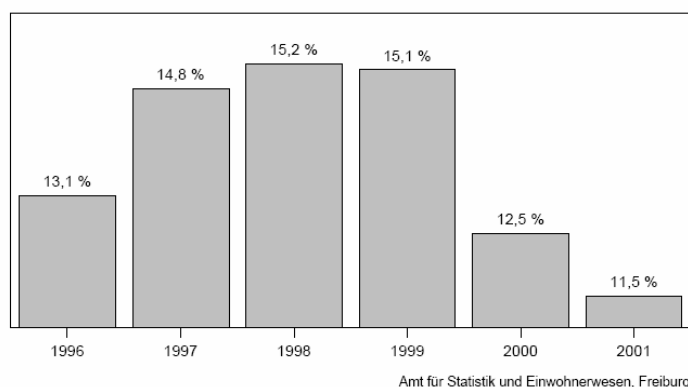


Abb. 6: Anteil der ausländischen Bevölkerung an den Wohnberechtigten im Rieselfeld<sup>144</sup>

Die ökologischen und nachhaltigen Merkmale des Stadtteils Rieselfeld können auf zwei Ebenen betrachtet werden. Auf der Ebene der Flächennutzung entsprach die Bebauung des Biotops auf dem Rieselfeld nicht den Prinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung, auch wenn es nur um 78 ha von 320 ha Gesamtfläche geht. Grundsätzlich oder radikal gesehen, wie es damals die GRÜNEN und Umweltschützer vertraten, war die Versiegelung der grünen Wiesen im Grunde ein Fehler. Die Wohnungsnot Ende der 1980er Jahre hatte mit dem „Existenzminimum“ wenig zu tun und ist schon gar nicht mit der Wohnungsnot in der Nachkriegszeit zu vergleichen, sondern sie war ein Zeichen des steigenden Wohlstandes und des damit einhergehenden steigenden Verbrauchs an Wohnfläche pro Kopf. Mittlerweile lag der durchschnittliche Wohnflächenbedarf je Einwohner in Deutschland bei fast 40 Quadratmeter. Für viele Länder, die bevölkerungsreich oder wirtschaftlich schwach sind, ist diese Zahl ein Luxus. Um den weiter zunehmenden Bedarf zu decken, aber auch aus sozialen Gründen schien den Entscheidungsträgern der Stadt keine Alternative zu bleiben, als mehr Flächen zu bebauen. Das trifft auf den Freiburger Stadtteil Rieselfeld zu. Es ist auch nicht

<sup>143</sup> Entnommen aus: Tilman Harlander/Gerd Kuhn: Der Wunsch nach den eigenen vier Wänden. Tendenzen der Wohneigentumsbildung in Baden-Württemberg. Stuttgart 2003 S. 9.

<sup>144</sup> Aus: Die Bevölkerung im Neubaugebiet Rieselfeld. November 2002 Internet: [www.freiburg.de/statistik](http://www.freiburg.de/statistik) (20. Dezember 2006)

ausgeschlossen, dass der Bedarf an Wohnfläche pro Kopf noch weiter steigen könnte. Eine weitere Versiegelung grüner Flächen soll jedoch aus ökologischen Gründen nicht erlaubt werden. Ist die Wohnungsnot, die hauptsächlich durch steigenden Wohnraumbedarf verursacht wird, immer ein berechtigter Grund, Flächen zu versiegeln? Klaus Humpert hat vorsichtig zu der Entscheidung der Bebauung formuliert: „Ob dies eine richtige Entscheidung war, d.h. eine so große Fläche für die Stadtentwicklung sich selbst und den nächsten Generationen zu sperren, wird die Zukunft zeigen.“<sup>145</sup>

Es ist nicht die Aufgabe der Arbeit vorauszu sehen, ob sich in Zukunft eine positive Beurteilung ergeben wird. Die Frage ist: Entsprechen die städtebaulichen Konzeptionen auf dem Rieselfeld dem Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung?

Es ist deshalb notwendig, die „Sache Rieselfeld“ auf einer zweiten Ebene zu betrachten. Auf dieser zweiten Ebene wurde auf dem Rieselfeld in der Tat viel Wert darauf gelegt, „nachhaltig“ und „ökologisch“ zu sein: Aus der Tatsache der Bebauung der freien grünen Flächen, die nicht unbedingt „ökologisch“ bzw. „nachhaltig“ gewesen war, wurde durchaus etwas „Ökologisches“ gemacht. Es wurden die notwendigen Kompromisse bei der Entscheidung zur Bebauung gemacht, um einen Ausgleich zwischen ökologischen, sozialen und ökonomischen Interessen zu erreichen. Nachdem die Entscheidung im Grundsatz getroffen worden war, fühlten sich die Architekten und Stadtplaner verantwortlich, den neuen Stadtteil im Gegensatz zu den städtebaulichen Konzeptionen der 60er und 70er Jahre, also mit einer Abkehr vom Leitbild der Moderne zu gestalten. Es ist nicht zu bestreiten, dass die Umweltverträglichkeit und ökologische Aspekte bei der Bebauung Rieselfelds eindeutig stark berücksichtigt wurden. Die Orientierung an Niedrigenergiehäusern, an ÖPNV, an umweltfreundlicher Energieversorgung und an einer sozial ausgewogenen Struktur belegte den Wunsch der Stadt, der Planer und der Bürger, einen „nachhaltigen“ Stadtteil zu gestalten. Das Leitbild stammte dabei nicht aus den Aufforderungen der Rio-Konferenz, welche kaum bekannt waren, sondern basierte auf Traditionen einer romantischen Wahrnehmung von Natur und Landschaft.

#### 4.4.2.2 Der Stadtteil Vauban

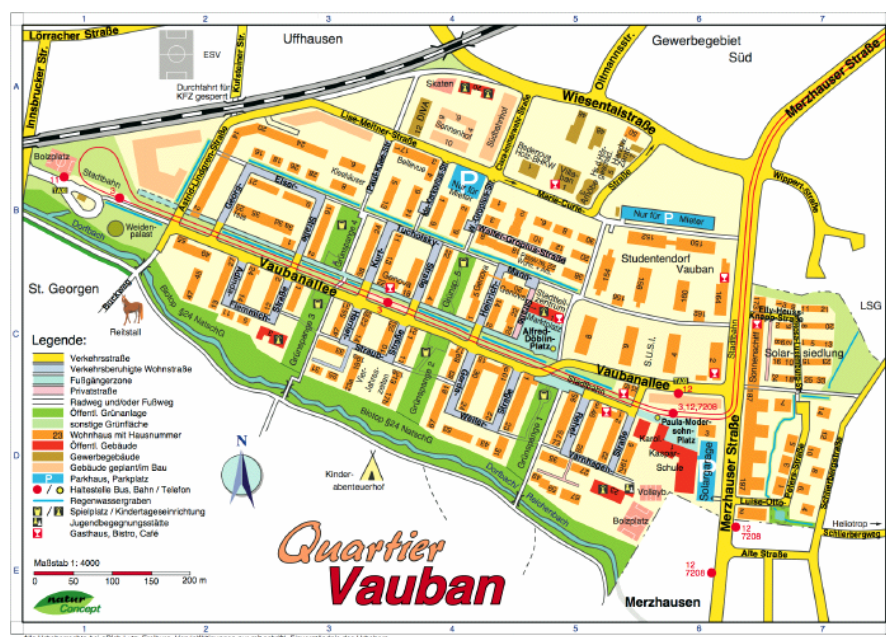


Abb. 7: Der Quartierplan Vauban (Stand 2006)<sup>146</sup>

<sup>145</sup> Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. a.a.O. S.9.

<sup>146</sup> <http://www.vauban.de/karte/index.html> (26. November.2006)

Freiburg-Vauban ist ein ehemaliges Kasernenareal im Süden Freiburgs, das 36 ha groß ist und ca. 3 km vom Stadtzentrum entfernt liegt. Bis 1992 wurde Vauban durch die französische Armee genutzt und anschließend dem Bund von der Stadt Freiburg abgekauft. Am 14. Dezember 1993 entschied der Freiburger Gemeinderat, den neuen Stadtteil Vauban zu entwickeln. Die Bebauung des Quartiers wurde durch die Stadt Freiburg als „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“<sup>147</sup> nach dem Baugesetzbuch durchgeführt. Demnach sollte bis 2006 ein neuer Stadtteil für 5000 Menschen und 600 Arbeitsplätze entstehen.<sup>148</sup> Der städtebauliche Entwurf kam Ende 1995 durch einen Ideenwettbewerb zustande. Vom 1. Juli bis 5. August 1996 wurde der Bebauungsplan offengelegt und anschließend begann die Grundstücksvermarktung im ersten Bauabschnitt. Der städtebauliche Entwurf wurde im Bebauungsplan vom 07.11.1997 erstmals festgeschrieben. 1998 zogen die ersten Bewohner in den neuen Stadtteil Vauban ein, 2005 gab es insgesamt 4006 Einwohner.<sup>149</sup>

#### **4.4.2.2.1 Nachhaltige städtebauliche Grundsätze in Vauban**

Hinsichtlich der städtebaulichen Grundsätze hat Vauban Gemeinsamkeiten mit Rieselfeld, denn wie im Rieselfeld wollte man nach dem Bebauungsbeschluss auch in Vauban ein gemischt genutztes Stadtquartier mit hoher Wohnqualität errichten. In diesem Sinne ist Vauban eine Fortführung der stadtplanerischen Grundsätze von Rieselfeld: „Auf dem Vauban-Gelände sollen im Prinzip ähnliche städtebauliche Vorstellungen ermöglicht werden, wie bei dem neuen Stadtteil auf dem Rieselfeld – wenn auch in einer kleineren Dimension.“<sup>150</sup>

Was Vauban von Rieselfeld offensichtlich unterscheidet, ist die von Anfang an ausdrückliche Option, ein „nachhaltiger“ Stadtteil zu werden, so wie das Projekt „Planung und Umsetzung des ‘Nachhaltigen Modellstadtteils Vauban’“<sup>151</sup> 1996 auch betitelt wurde. Die Zeit, in der die Bebauung von Vauban im Vordergrund stand, entsprach bereits der Phase, in der die Auswirkungen der internationalen Forderung nach „nachhaltiger Entwicklung“ auch auf der nationalen Ebene spürbar wurden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die ersten Aussagen zu den städtebaulichen Zielen des Stadtplanungsamtes 1992 mit der in Rio 1992 geforderten „Nachhaltigkeit“ wenig zu tun hatten.

Das Stadtplanungsamt hatte das Ziel, ein gemischt genutztes neues Stadtviertel zu schaffen mit besonderem Augenmerk auf die stadträumliche Ausbildung des Quartiers als Verbindungsglied zwischen den Stadtteilen Unterwiehre und St. Georgen. Schwerpunkt sollte der Wohnungsbau mit der Möglichkeit der Durchmischung unterschiedlicher sozialer Gruppen werden.<sup>152</sup> Wie bei der Zielsetzung des Rieselfelds wurden auch hier die ökologischen Aspekte berücksichtigt. Die Stichwörter in den weiter konkretisierten städtebaulichen Zielen wie z.B. „Stadtteil der kurzen Wege“, „Stärkung umweltfreundlicher

---

<sup>147</sup> Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein bewährtes Instrument der Bodenordnung, das eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung einer städtebaulichen Neuordnung ermöglicht. Wesentliche Aufgabe der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist dabei die Möglichkeit zum Erwerb von Grundstücken zum so genannten „entwicklungsunbeeinflussten“ Grundstückswert. Vgl. LEG Baden-Württemberg mbh/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): Dokumentation und Zwischenbilanz zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban. Freiburg 1999 S. 38.

<sup>148</sup> Carsten Sperling (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugemeinschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban. Freiburg i. Br. 1999. S. 18.

<sup>149</sup> Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung: Die Neubaugebiete Rieselfeld und Vauban. Freiburg 2005.

<sup>150</sup> Der damalige Erste Bürgermeister, Dr. Sven von Ungern-Sternberg: Interview mit dem Ersten Bürgermeister Dr. Sven von Ungern-Sternberg. In: Architektur und Wirtschaft. Journal Freiburg. Wiesbaden 1994. S. 4.

<sup>151</sup> Das Projekt wurde 1995/1996 von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) gefördert. In: Vauban Actuel. 1/1996.

<sup>152</sup> LEG Baden-Württemberg mbh/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): a.a.O. S. 61.

Verkehrsmittel“ sowie „effiziente Energieversorgungskonzepte“ ließen ein ökologisches Bewusstsein bereits deutlich hervor treten.<sup>153</sup>

Folgende Zielsetzungen waren von der Stadt Freiburg als Eigentümerin des Geländes während der Erstellung des städtebaulichen Entwurfs für den neuen Stadtteil Vauban formuliert geworden:

- „Schaffung von innenstadtnahem Wohnraum,
- Mischung von Wohnen und Arbeiten
- Schaffung von Wohnraum für verschiedene soziale Gruppen
- Kleinteiligkeit der Parzellierung, Vielfalt in der Baustruktur
- Erhaltung/Weiterentwicklung bestehender und Schaffung neuer Naturräume, Regenwasserversickerung
- Förderung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- Anschluss aller Gebäude an die Nahwärmeversorgung und obligatorische Niedrigenergiebauweise
- Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf
- Familien- und Kinderfreundlichkeit u.a. durch Errichtung einer Grundschule und Betreuungseinrichtungen für Kinder
- Die Einrichtung einer erweiterten Bürgerbeteiligung“<sup>154</sup>

Auf der aktuellen amtlichen Webseite der Geschäftsstelle Vauban (Stand: Dezember 2006) werden die Zielsetzungen des Quartiers Vauban wie folgt dargestellt:<sup>155</sup>

- „Städtebauliche Neuordnung der ehemaligen Militärfäche
- Stadtbahnanschluss und Einbindung ins Radwegenetz
- Quartier der kurzen Wege durch Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen
- Hohe Wohnqualität in einer urbanen Gartenstadt
- Kleinparzellierte Grundstücke
- Ausbau der Quartiersinfrastruktur (Grundschule, Kindertagesstätten)
- Gewerbeflächen
- Freizeitgestaltung im Stadtquartier
- Reduzierung des Energieverbrauchs durch Niedrigenergiebauweise, teilweise Passivhausbauweise
- Blockheizkraftwerk mit Holzhackschnitzelfeuerung zur Sicherung der Nahwärmeversorgung
- Regenwasserversickerung im Gebiet
- Erhalt und Ergänzung der bestehenden wertvollen Hecken und Bäume“

Inhaltlich unterscheiden sich die beiden Darstellungen nicht wesentlich. Der auffälligste Unterschied zwischen den beiden Beschreibungen ist, dass die Ziele auf der aktuellen Webseite der Geschäftsstelle unter den Begriff „Nachhaltige Stadtentwicklung“ eingeordnet wurden. Dieses war sowohl eine Vermarktungsstrategie der Geschäftsstelle für Wohnungsbau im neuen Stadtteil, als auch eine Geste in Hinsicht darauf, dass das neue Leitbild „Nachhaltige Stadtentwicklung“ bereits zur Kenntnis genommen und akzeptiert wurde.

An den Zielen, – sowohl den alten des Jahres 1999 als auch den aktuellen aus dem Jahr 2006, ist zu erkennen, dass die Erfahrungen und planerischen Grundgedanken von Rieselfeld übernommen wurden, wie z.B. Mischung von Wohnen und Arbeiten, Schaffung von Wohnraum für verschiedene soziale Gruppen, Kleinteiligkeit der Parzellierung und die erweiterte Bürgerbeteiligung. Die Stadt bot günstige Rahmenbedingungen für einen potentiell „nachhaltigen“ Stadtteil Vauban.

Vaubans Image als „nachhaltiger“ Stadtteil ist zunächst nicht vom „amtlichen Kanal“ initiiert worden, sondern vom „Kanal der Bürger“. Der „amtliche Kanal“ bezog sich auf die fachlichen und organisatorischen Institutionen der Stadt oder des Landes wie das

---

<sup>153</sup> Ebd. S. 64.

<sup>154</sup> Carsten Sperling (Hg.): a.a.O. S. 19.

<sup>155</sup> <http://www.quartier-vauban.de/grundstuecke/privat.htm>. (20. Dez. 2006)



Stadtplanungsamt, die Geschäftsstelle Vauban, die Gemeinderätliche Arbeitsgruppe (GRAG)<sup>156</sup> und die Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (LEG). Als „Kanal der Bürger“ wurden die Eigeninitiativen der Bürger bzw. der Bewohner verstanden. Die „amtlichen“ und „bürgerlichen“ Kanäle wirkten zusammen auf das große Projekt des Stadtteils Vauban. Die Aufstellung des ausdrücklichen Leitbildes eines „nachhaltigen Stadtteils“ ist viel mehr auf den Beitrag der Beteiligung zurückzuführen, die von verschiedenen Engagements der Bürger getragen wurde. Die „erweiterte Bürgerbeteiligung“, die in Rieselfeld praktiziert wurde, kam mit größter Wahrscheinlichkeit ebenso in Vauban zur Anwendung. Sie wurde jedoch umfangreicher und intensiver durchgeführt. Dafür war mit Förderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) 1995/1996 vom „Forum Vauban“ ein Projekt „Fachliche Begleitung der erweiterten Bürgerbeteiligung“ ins Leben gerufen worden.

Was die Stadt bzw. die städtischen Dienststellen für den Stadtteil-Vauban geleistet haben und nach den Vorgaben der Stadt für das Projekt leisten sollten, war:

- Erwerb des Grundstücks vom Bund, was der Oberbürgermeister Rolf Böhme und die unter seiner Leitung schnell reagierende Stadtspitze 1992 erreicht haben,
- Finanzierung sowie Vermarktung in Form einer Treuhand durch die LEG
- die entscheidenden politischen Beschlüsse, die von der GRAG vorbereitet worden waren<sup>157</sup>
- die Koordinationsarbeit durch die Geschäftsstelle Vauban
- Durchführung zweier städtebaulicher Ideenwettbewerbe<sup>158</sup>
- Aufstellung des städtebaulichen Entwurfs

Innerhalb der Stadtverwaltung und in den zuständigen Instrumenten tauchte der neue Begriff „Nachhaltigkeit“ in der anfänglichen Phase nicht auf. Doch die Stadt bot die Rahmenbedingungen und die Freiräume, so dass das Leitbild der „Nachhaltigkeit“ auf der Basis der ökologischen Aspekte sowie auf der hohen Ansprüche an „Qualität“ im Verlauf des Projektes entwickelt werden konnte. Die „Freiburger Planungskultur“, deren Kennzeichen die erweiterte Bürgerbeteiligung ist, die auch als „Lernende Planung“ bezeichnet wird, trug zum wechselseitigen Austausch zwischen Planern, Politikern und Bürgern bei. Um Missverständnisse zu vermeiden, soll Folgendes angemerkt werden: Der besagte Austausch fand generell in allen Planungsvorhaben statt, die Besonderheit Freiburgs liegt in der Transparenz dieser Vorgänge vor und in der Öffentlichkeit. So kann oft im Nachhinein nicht mehr festgestellt werden, von wem die ursprüngliche Initiative ausging. Waren es zuerst die Bürger, die die Politiker von ihren Ideen überzeugt haben oder haben die Politiker diese Ideen als die ihrigen ausgegeben unter Einverständnis der ursprünglichen Ideenproduzenten?

Die Initiative für einen nachhaltigen Modellstadtteil Vauban ging 1996 von den Bürgern aus, die durch das „Forum Vauban“ (siehe die folgenden Abschnitte) vertreten waren. Dies lässt erkennen, dass der Begriff „Nachhaltigkeit“ in seiner Bedeutung bei ihnen „angekommen“ war. Im Rahmen des von der DBU unterstützten Projektes „Fachliche Begleitung der erweiterten Bürgerbeteiligung“<sup>159</sup> 1996 hat das „Forum Vauban“ für das

---

<sup>156</sup> Die GRAG ist dem Baudezernenten unterworfen, bestand aus Vertretern des Gemeinderates, der Bauverwaltung und der beteiligten Fachämter, sowie der LEG Baden-Württemberg mbH. Bei Bedarf kamen zusätzlich Fachleute von außen hinzu. Vgl. LEG Baden-Württemberg mbH/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): a.a.O. S. 96.

<sup>157</sup> Ebd.

<sup>158</sup> 1994 fand der städtebauliche Ideenwettbewerb für den gesamten neuen Stadtteil statt, 1996 der Ideen- und Realisierungswettbewerb für das Stadtteilzentrum.

<sup>159</sup> In verschiedenen Quellen wurde das Projekt jeweils „Fachliche Begleitung...“ und „Wissenschaftliche Begleitung...“ genannt. In „Quartier Vauban: Dokumentation und Zwischenbilanz zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban“ (S.117) wurde „Fachliche Begleitung...“ dargestellt, während in „Forum Vauban: Beitrag zum Weltsiedlungspreis 2002“ (S.2) es „Wissenschaftliche Begleitung...“ genannte wurde. Dieses Projekt war im Projekt „Planung und Umsetzung des ‘Nachhaltigen Modellstadtteils Vauban’“ enthalten,

„Handbuch für Vauban“ ein Leitbild für Nachhaltigkeit verfasst. So stehen im „Handbuch für Vauban“ die folgenden Forderungen zu einem „Nachhaltigen, sozial-ökologischen Bauen im urbanen Raum“:

- 1) „Verdichtete Wohnquartiere, in denen viele Dinge des täglichen Bedarfs vor Ort erledigt werden können und die eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besitzen, wirken dem landschaftsfressenden ‚Siedlungsbrei‘ entgegen. Eine an den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Infrastruktur ermöglicht den „Stadtteil der kurzen Wege“.
- 2) Die Wohnungen in den Quartieren sind nicht überdimensioniert (und somit auch finanziell erschwinglich), dafür jedoch den Wohnbedürfnissen angepasst; die Räume sind vielseitig nutzbar, eine nachträgliche Erweiterung bzw. Teilung einzelner Räume oder Wohnungen ist möglich; jede/r hat seine Privatsphäre.
- 3) Das Bedürfnis nach Kommunikation und nach Kontakten ist der ausgleichende Pol zum Wunsch nach Zurückgezogenheit und Ruhe: Gemeinschaftseinrichtungen und halböffentliche Räume fördern soziale Kontakte und den Umweltschutz; die daran anschließenden öffentlichen Bereiche (Wege, Plätze) sind so durch das Quartier geführt und gestaltet, dass spontane Begegnungen stattfinden können; dies wirkt der Vereinzelung entgegen und erhöht die Sicherheit.
- 4) Die Bewohnerinnen und Bewohner beteiligen sich bereits bei Planung und Gestaltung ihrer Wohnquartiere.
- 5) Menschengerechte öffentliche Räume, nicht autogerechte Planung sind das Ziel der Quartiersentwicklung.
- 6) Energiesparendes, ressourcenschonendes und ökologisches Bauen und Wohnen sind selbstverständlich. Der verbindliche Umwelt-Standard ist im Bebauungsplan und in den Kaufverträgen festgelegt, wobei auf eine zu starke Regelungsdichte verzichtet wird.“<sup>160</sup>

Durch diese Forderungen sollten viele Grundsatzentscheidungen, der städtebauliche Entwurf sowie die Aufstellung des ersten Bebauungsplans im Sinne des Forums beeinflusst werden.<sup>161</sup>

Die nachhaltigen Ansätze in der Entwicklungsmaßnahme Vauban sollten von verschiedenen Initiatoren und Akteuren in folgenden Bereichen konkretisiert werden: Städtebau, Partizipation/Kommunikation, öffentlicher Raum, Bau/Bauprojekte, Natur/Freiräume, Mobilität, Energie, Wasser und soziale Infrastruktur. Ihre Initiatoren und Akteure umfassten ein breites Interessensspektrum, zu dem die Stadt Freiburg, die ÖPNV-Anbieter, Car Sharing-Organisation, der private Verein „Forum Vauban“, verschiedene Baugruppen wie z.B. die Baugruppe „Gärtner-Passivhaus“, verschiedene Genossenschaften wie z.B. die GENOVA (Abb.8), gehörten.<sup>162</sup> Das selbstorganisierte Bauen in privaten Baugruppen, das im Rieselfeld punktuell verwirklicht wurde, fand in Vauban breitere Anwendung.

---

das von denselben Fördermitteln der Deutschen Bundesstiftung Umwelt finanziert wurde. Die Summe der Förderung betrug 160.000 DM. Als die Gelder 1996 ausgelaufen waren, wurde das Projekt des „Nachhaltigen Modellstadtteils Vauban“ von 1997 bis 1999 vom Programm LIFE der EU gefördert.

<sup>160</sup> Forum Vauban 1996, verfasst für das „Handbuch für Vauban“. In: Carsten Sperling: Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier a.a.O. S. 22.

<sup>161</sup> Carsten Sperling: Partizipative Stadtentwicklung in Freiburg-Vauban - ein Bürgerverein als Beteiligungsträger. PDF-Version aus [www.carstensperling.de](http://www.carstensperling.de). (21. Dezember 2006), verfasst im Frühjahr 2004 für das Buch „Kommunikation gestalten – Beispiele und Erfahrungen aus der Praxis für die Praxis“ von Britta Rösener und Klaus Selle (Hg.), erschienen im Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur (2005).

<sup>162</sup> Vgl. Carsten Sperling: Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier S. 22-23.


<p><b>Vauban: Generationsübergreifendes Wohnen</b></p> <p>Zwei Wohnungen zum Erwerb sind noch frei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 56m<sup>2</sup> im 2. OG, Kaufpreis 230.000 DM</li> <li>• 66m<sup>2</sup> im EG mit kleinem Gartenteil, Kaufpreis 280.000 DM</li> </ul> <p>jeweils zzgl. 1000 DM Genossenschaftseinlage und ggf. Mehrkosten für einen Stellplatz (29.000 DM).</p> <p>Die Wohnungen sind barrierefrei geplant; Aufzug und Gemeinschaftsräume gehören dazu. Einzug ist am 1.10.01.</p> <p>Informationen bei: <b>Genova</b>          Ansprechpartner: Martin Kummrow, Nicola Weis          Tel. 0761/407767, Fax 4098811          Email: genova.vauban@t-online.de          Internet: www.genova-vauban.de</p>	
--	---

Abb. 8: Werbung der Wohngemeinschaft GENOVA (entnommen aus „Vauban Actuel“ 2/2001 )

Es stellte sich heraus, dass die entscheidenden Triebkräfte bzw. Träger der Entwicklung des Leitbildes für einen nachhaltigen Stadtteil die vielfältigen kleinen Akteure waren, seien es Bürgerinitiativen, seien es private Baugruppen oder einzelne Architekten.

Die Nachhaltigkeitsgedanken im Stadtteil Vauban schlugen sich auf zwei Ebenen nieder: 1) auf einer technischen sowie 2) auf einer sozialen und politischen Ebene.

Zu 1) Im technischen Bereich erwiesen sich die Baugruppen und die Wohngenossenschaften als sehr innovativ und technikbegeistert. Der Niedrigenergiehausstandard<sup>163</sup> für alle Neubauten wurde in den Kaufverträgen vorgeschrieben, was in Vauban dazu führte, dass die Architekten und die Bauherren im Bewusstsein ökologischen Bauens und ökologischer Architektur vielfältige neue Techniken und Technologien anstrebten. Solarenergiehäuser, Passivhäuser, Vakuumentwässerung – alle diese Neuerungen spielten eine wichtige Rolle als Vorreiter im nachhaltigen Konzept von Vauban. Dadurch wurde den Gruppierungen Rechnung getragen, die ihre Ziele, vor allem bezüglich energiesparender Bauweise und umweltschonender Bauprinzipien, durch technische Innovation verwirklichen wollten. Die sozialen Faktoren wurden dabei weniger berücksichtigt. Um die Projekte auf der Basis der neuen Techniken zustande zu bringen und ihnen günstige Startbedingungen anzubieten, war eine weitsichtige Politik entscheidend. Die Orientierung an einem nachhaltigen Stadtteil gab verschiedenen Gruppen und auch einzelnen Personen die Möglichkeit, ihr technisches Innovationspotential zugunsten der Ökologie in Anwendung zu bringen. Ohne diese grundsätzliche Orientierung wäre dieser umfangreiche und intensive Technikeinsatz in Vauban unmöglich gewesen.

Für die Architekten, die Baugruppen oder die Einzelpersonen, die sich für ökologische und energiesparende Wohnungen interessierten, war das Quartier Vauban ein gutes Experimentierfeld, auf dem sie ihre neuen Konzepte verwirklichen konnten. Es gibt mehrere Pilotprojekte für diese neuen Technologien mit nachhaltigen Ansätzen: Auf die Solarsiedlung am Schlierberg von Rolf Disch sei verwiesen, oder auf die Geschosswohnung der Bauherrengemeinschaft „Wohnen und Arbeiten“ mit ihrem ehrgeizigen ökologischen

<sup>163</sup> „Niedrigenergiebauweise“ bedeutet: der Energieverbrauch beträgt maximal 65kWh/m<sup>2</sup>, d.h. durch baukonstruktive Maßnahmen im Verbund mit einer weitreichenden Wärmedämmung kommt ein Niedrigenergiehaus mit 6,5 Liter Öl pro Quadratmeter Nutzfläche im Jahr aus und liegt damit rund 25% unter den Anforderungen der Wärmeschutzverordnung. Vgl.: Bauverwaltungsamt Geschäftsstelle Vauban Freiburg (Text): Quartier Vauban (Informationsflyer), auch vgl. LEG Baden-Württemberg mbh/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): a.a.O. S. 116.

Vgl. Dominique Gauzin-Müller: Nachhaltigkeit in Architektur und Städtebau. Basel/Berlin/Boston/Birkhäuser 2002. S. 72.

Konzept in der Walter-Gropius-Straße<sup>164</sup>. Nach Berechnung des Preis-Leistungsverhältnisses der Wohnungen der Bauherrengemeinschaft „Wohnen und Arbeiten“ ist die Geschosswohnung unrentabel.<sup>165</sup> Das bedeutet jedoch nicht, dass solche Projekte langfristig nicht doch rentabel sein können, denn die Materialien wie die technischen Anlagen gehörten noch nicht zu den Massenprodukten, so dass deren Kosten wesentlich über denen konventioneller Bauweisen lagen. Es bedeutet auch nicht, dass man wegen der gegenwärtigen Unrentabilität auf solche Pilotprojekte verzichten sollte. Im Gegenteil, solche Projekte haben einen Modellcharakter und sind Vorreiter im Bereich nachhaltiger Architektur.

Ich würde jedoch behaupten, dass die zahlreichen Experimente mit neuer Technik und Technologie in Vauban „Luxusprojekte“ sind. Der hohen Qualität des Bauens liegt eine starke Wirtschafts- und Finanzkraft zugrunde. Es ist fraglich, ob diese Erfahrungen global anwendbar bzw. konkretisierbar sind.

Zu 2) In den sozial- und politikbezogenen Bereichen war Vauban durch „Wohnen ohne eigenes Auto“, „Car Sharing“, „guten ÖPNV-Anschluß“, verdichtete Wohnbebauung und erweiterte Bürgerbeteiligung in der Planung und in der Quartierarbeit gekennzeichnet. Jedoch waren diese Konzepte von den technischen Innovationen und der soliden finanziellen Basis des Gebietes nicht zu trennen.

Die Einflüsse der Bürgerbeteiligung lassen sich am Beispiel „Wohnen ohne eigenes Autos“ verdeutlichen. Das Verkehrskonzept „Wohnen ohne eigenes Autos“ hatte im Gemeinderat zähe Diskussionen ausgelöst. Die Einwände kamen aus der CDU-Stadtratsfraktion sowie vom Finanzdezernenten. Die Entkoppelung von Wohnungen und Stellplätzen sei ein Vermarktungshemmnis. Dank der konsequenten Bemühungen des Forums Vauban hat sich das Verkehrskonzept „Wohnen ohne eigenes Autos“ im Gemeinderat durchgesetzt.<sup>166</sup> Der Verein für autofreies Wohnen sorgte für die Durchsetzung. Im Gegensatz zu Rieselfeld sollte das Auto bewusst keine dominante Rolle im Quartier spielen. Der reduzierte Autoverkehr war in bestimmten Gebieten Rieselfelds ein Experiment, während das autofreie Wohnen in Vauban eines der wichtigsten Postulate in den „nachhaltigen“ Ansätzen ist.

Die soeben formulierten beiden Abschnitte sind extrem ungleich proportioniert. Dieses liegt in der Sache. In einem Land, dessen Selbstbewusstsein seit einem Jahrhundert durch seine Technik, seine Erfindungen, seine dadurch erreichten Exporterfolge geprägt ist, liegt es nahe, Sachprobleme, aber auch scheinbare Sachprobleme technisch zu lösen. Oft jedoch wird als Sachproblem etwas ausgegeben, was politisch durchaus diskussionswert sein kann, aber eine solche Diskussion ist nicht erwünscht und soll nicht aufkommen. Weiterhin ist allen Bürgern ein Mechanismus vertraut, der mit „ökonomischen Anreizen“ operiert. Wer umweltfreundliche Techniken – in der Wohnung, am Auto etc. – einbaut, der wird steuerlich bevorzugt: Es ist weniger ein Umweltbewusstsein das hier motiviert, als viel mehr Ökonomie, die in Deutschland Umweltinnovationen verallgemeinert.

#### **4.4.2.2 Das „Forum Vauban“**

In den oben stehenden Abschnitten wurde bereits mehrfach das „Forum Vauban“ erwähnt, dessen Aktivitäten unmittelbar mit der Initiative für einen „nachhaltigen Modellstadtteil“ verknüpft waren. Das Forum wurde am 22. Dez. 1994 von sieben engagierten Bürgerinnen und Bürgern gegründet, die sich intensiv für das Vaubangelände interessierten, als sich der Abzug der französischen Truppen abzeichnete. Erwähnenswert ist, dass sich einer der Gründer, Martin Lübcke, für zeitgemäßes ökologisches und autoreduziertes Wohnen im Rieselfeld eingesetzt hatte. Die Gründer des Forums sahen in dem

---

<sup>164</sup> Dem ökologischen Konzept des Projekts „Wohnen und Arbeiten“ geht es um die Erfüllung der Anforderungen eines Passivhauses, Quasi-Autarkie im Energiebereich, wirtschaftlichen Umgang mit dem Wasser und Verwertung der organischen Abfälle zur Biogaserzeugung. Vgl. Gauzin-Müller: a.a.O. S. 154.

<sup>165</sup> Ebd. S. 120.

<sup>166</sup> Vgl. LEG Baden-Württemberg mbh/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): a.a.O. S. 103ff.

Bebauungsvorhaben Vaubans eine große Chance, sozial und ökologisch richtungsweisende Bau- und Wohnformen zu verwirklichen.<sup>167</sup> Das Forum hatte sich anfangs aus persönlichen Darlehen finanziert. Jeder der sieben Gründer des Forums hatte ein persönliches Darlehen von 14.000 DM eingebracht.<sup>168</sup> Als Träger der „erweiterten Bürgerbeteiligung“ in Vauban, die 1995 von der Stadt Freiburg ins Leben gerufen wurde, organisierte das Forum Vauban zahlreiche Aktivitäten der Bürgerbeteiligung.

Beim Start des Beteiligungsverfahrens 1995 kamen 80 Interessierte und formierten sich im Anschluss zu fünf Arbeitsgruppen.<sup>169</sup> Durch Unterstützung des Kuratoriums Vauban, unter Vorsitz des Baubürgermeisters Ungern-Sternberg, stellte die Stadt dem Forum Vauban eine jährliche institutionelle Förderung in Höhe von 40.000 DM zur Verfügung sowie einen Sitz in der Gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Vauban (Sonderausschuss des Gemeinderates) mit beratender Stimme.<sup>170</sup> Ende November 1995 bewilligte die Stadt 30.000 DM für die Öffentlichkeitskampagne „Wohnfrühling“, die vom Forum getragen wurde. Die Themen der Kampagne waren „Wohnen ohne eigenes Auto“ und kostengünstiges ökologisches Bauen.<sup>171</sup> Diese Öffentlichkeitskampagne konnte als eine Form der Vermarktung des Vaubangeländes angesehen werden. Das Forum Vauban hatte zu nahezu jedem Thema der Planungsdiskussion, zum städtebaulichen Entwurf, zum Bebauungsplan oder in der Umsetzungsphase eine eigene Stellungnahme vorbereitet.<sup>172</sup> Dadurch wurde seine Funktion von der Stadt anerkannt. Mit der Stadt Freiburg und den anderen Organisationen hat das Forum Vauban verschiedene Projekte im Rahmen eines sozial-ökologischen bzw. nachhaltigen Stadtteils durchgeführt. Dazu gehörten die Projekte „Fachliche Begleitung der erweiterten Bürgerbeteiligung“ 1996 und „Realisierung des nachhaltigen Modellstadtteils Vauban“ von Mitte 1997 bis Ende 1999. Das letztere wurde vom Umweltprogramm LIFE der EU gefördert.<sup>173</sup> Das Gesamtprojekt hatte eine Summe von 3 Millionen DM, wovon 45% als Zuschuss gewährt wurden.<sup>174</sup> Im Rahmen des Projektes sollten in den Bereichen „Bürgerbeteiligung und Beratung, Planung und Kooperation, Energie, Verkehr sowie Bauen zweckgebunden modellhafte ökologische Maßnahmen“ unterstützt werden.<sup>175</sup> Es sollte z.B. Förderprogramme für Solaranlagen, Fachberatung zu ökologischem Bauen und Aufbau eines „nichtmotorisierten Transportsystems“ für den Stadtteil enthalten.<sup>176</sup>

Nachdem die ersten Bewohner 1998 nach Vauban gezogen waren, begann vom Oktober 1999 bis zum September 2002, eine vom Gemeinderat beschlossene intensive Quartiersarbeit, durch die das soziale und kulturelle Leben des neuen Stadtteils Vauban aufgebaut werden sollte. Während der Betriebsphase und Umsetzungsbegleitung bemühte sich die Bürgerbeteiligung um Integration und Nachbarschaft. Das Forum hat von 1999 bis 2001 jährlich Mittel für den Aufbau einer Quartiersarbeit aus der Entwicklungsmaßnahme bekommen und konnte sich damit mehr den sozialen und kulturellen Aufgaben im Stadtteil widmen.

Dass Freiburg-Vauban als deutsches „Best Practice“ auf der Weltsiedlungskonferenz Habitat II in Istanbul 1996 präsentiert wurde, war einer der Erfolge des „Forum Vauban“.

---

<sup>167</sup> Ebd. S. 20.

<sup>168</sup> Vauban Actuel: 2/ 2001 S. 10.

<sup>169</sup> Ebd.

<sup>170</sup> Ebd.

<sup>171</sup> Der Frühlingsbote: 2/1996. S. 3. „Der Frühlingsbote“ ist der alte Name der Stadtteilzeitung Vaubans „Vauban Actuel“, die vom Forum Vauban seit 1996 herausgegeben ist. Die Ausgaben 1-4/1996 dieser Zeitung heißen „Der Frühlingsbote“, seit Ausgabe 6/1996 wurde sie „Vauban Actuel“ umbenannt. Mehr siehe weiter unten.

<sup>172</sup> LEG Baden-Württemberg mbH/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): a.a.o: S. 83.

<sup>173</sup> Zu Teilnehmern des Projekts „Realisierung des nachhaltigen Modellstadtteils Vauban“ gehörten außer dem Forum Vauban, noch die Stadt Freiburg, der FEW (Die Freiburger Energie- und Wasserversorgungs AG, jetzt badenova), ICLEI (Local Governments for Sustainability) und der GENOVA Wohngenossenschaft Vauban. In: Vauban Actuel: 4/1997. „Brüssel fördert Vauban“. S. 3.

<sup>174</sup> Ebd.

<sup>175</sup> Ebd.

<sup>176</sup> Ebd.

Zum Weltsiedlungspreis der Vereinten Nationen (Dubai Award) 2002 wurde Freiburg-Vauban als eines von 40 weltweit „Best Practices“ ausgezeichnet, die in die Endausscheidung für den Dubai Award 2002 kamen. Im Beitrag des Forums Vauban wurde das Projekt „Nachhaltiger Modellstadtteil Freiburg-Vauban“ in den Bereichen Energieeinsparung, Verkehrsreduzierung, soziale Integration und Entwicklung nachhaltiger Nachbarschaften mit folgender Erfolgsbilanz vorgestellt:

- „Alle neuen Gebäude sind im Niedrigenergie-, Passivhaus- oder Plusenergiehausstandard errichtet.“<sup>177</sup>
- Ein hocheffizientes Holzhackschnitzel-BHKW (Blockheizkraftwerke) und Solaranlagen liefern die benötigte restliche Wärmeenergie (erwartete CO<sup>2</sup>-Reduktion: 60%) sowie 65% der Elektrizität auf umweltfreundliche Weise.
- Das Verkehrskonzept fördert „Wohnen ohne eigenes Auto“ und beinhaltet alternative Mobilitätsangebote wie Car Sharing und gute öffentliche Verkehrsmittel. Straßen und Wege sowie andere öffentliche Bereiche wie Grünspangen, Spielplätze, der Marktplatz sowie die Bürgersteige und Fußgängerzonen entlang der zentralen Vauban-Allee werden zu Begegnungsräumen für Jung und Alt, teilweise eingerahmt von alten Alleebäumen. Die verbliebenen Kraftfahrzeuge können ausschließlich in den Quartiersgaragen am Rand oder auf den bewirtschafteten Stellplätzen der Vauban-Allee geparkt werden. Alle übrigen Straßen sind verkehrsberuhigt und nur mit Schrittgeschwindigkeit zum Be- und Entladen zu befahren.
- Mehr als 50 zentrale Workshops wurden mit den Bewohnerinnen und Bewohnern veranstaltet. Rund 40 Gemeinschaftsbauprojekte (private Baugemeinschaften, genossenschaftliches Wohnen) sind bislang (Sommer 2002) realisiert und bieten Wohnraum für ca. 1200 Menschen.
- Mit Unterstützung des Forum Vauban, das auch für die soziale Quartiersarbeit verantwortlich ist, haben Bewohnerinnen und Bewohner viele weitere Aktivitäten gestartet wie zum Beispiel die Einrichtung eines Quartiersladens für ökologische Lebensmittel, eines Bauernmarktes und eines selbstverwalteten Nachbarschaftszentrums.
- Die Projektstruktur integriert administrative, politische, soziale und ökonomische Akteure vom „Graswurzelbereich“ bis hin zur Stadtverwaltung.“<sup>178</sup>

Es gibt eine weitere Organisation, die sich bereits vor der offiziellen Bebauung von Vauban auf dem Gelände befand und sich für ein alternatives Wohnprojekt engagiert hatte: die Selbstorganisierte, unabhängige Siedlungsinitiative S.U.S.I. gGmbH, deren Ursprung auf eine 1990 gegründete private Initiative für ein alternatives Wohnprojekt zurückzuführen ist.<sup>179</sup> Im Juni 1992 beschloss der Gemeinderat, S.U.S.I. vier ehemalige Kasernengebäude für ihr alternatives Wohnkonzept zu überlassen. Diese vier Gebäude an der Vaubanallee (Gebäude Nr. 2, 4, 6, 8) wurden aus dem Bebauungsplan und dem vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerb des Bauprojekts „Quartier Vauban“ herausgenommen. S.U.S.I. mietete die Gebäude zunächst und erwarb sie im Januar 1995 auf der Basis eines Erbaurechtsvertrages bis 2059.<sup>180</sup> Das Wohngebiet der S.U.S.I. auf dem Gelände Vauban entwickelte sich zwar unabhängig vom „Quartier Vauban“, aber es entspricht sehr gut einem städtebaulichen nachhaltigen Konzept.

S.U.S.I. ist ein basisdemokratisch organisiertes „Selbsthilfe-Projekt“ und hatte sich das Ziel gesetzt, „auf kostengünstige Weise gesunden und selbstbestimmten Wohnraum in

---

<sup>177</sup> Es wird 0-30% der Energie eines Durchschnittshauses verbraucht, – gebauter Standard - bzw. 0-60% der Energie eines Gebäudes nach der Wärmeschutzverordnung 95.

<sup>178</sup> Carsten Sperling: Das Projekt „Nachhaltiger Modellstadtteil Freiburg-Vauban“

- Fakten und Hintergründe - Auszug aus dem Beitrag des Forum Vauban zum Weltsiedlungspreis der Vereinten Nationen (Dubai Award) 2002, übersetzt und ergänzt im Sept./Okt. 2002. Aus: [www.forum-vauban.de](http://www.forum-vauban.de) (21. Dezember 2006).

<sup>179</sup> S.U.S.I. gGmbH ist als „Projekt zur Schaffung von preiswertem Wohnraum für einkommensschwächere Personen und Studierende, gemeinnützige Gesellschaft, Beschäftigungs- und Bildungswerk“ im Handelsregister eingetragen ist. „Broschüre Kasernen zu Wohnraum SUSI 1995, SUSI Ökokonzept, SUSI 1996. [www.susi-gmbh.de](http://www.susi-gmbh.de)“.

<sup>180</sup> Vauban Actuel: 5/2000. S.15.

ökologisch nachhaltiger Bauweise zu realisieren“.<sup>181</sup> Zu ihren Konzepten gehörten die Maßnahmen zur Minimierung und zum Erhalt von „Grauer Energie“ durch Umnutzung vorhandener Gebäudesubstanz, zur Wärmedämmung der Außenwände mit umweltfreundlichen Dämm-Materialien auf Niedrigenergiehaus-Standard, verschiedene Stromsparmaßnahmen, Einsatz von natürlichen Materialien, Fassadenbegrünung, Sammlung von Regenwasser und dessen Nutzung z.B. für die Toilettenspülung sowie Kompostierung von vegetabilen Abfällen.<sup>182</sup>

Zusammen mit dem Forum Vauban hat S.U.S.I. zum Aufbau eines nachhaltigen Stadtteils Vauban beigetragen. Architektonisch und technisch war und ist S.U.S.I. ökologisch orientiert. Nach dem Abzug der französischen Armee 1992 haben neben der Stadt Freiburg und S.U.S.I. auch das Studentenwerk Freiburg einen Teil der frei gewordenen Liegenschaften erworben.<sup>183</sup> Dabei wurden seit 1992 sechs ehemalige Mannschaftsgebäude als „Studentendorf“ genutzt.<sup>184</sup> Diese Gebäude mussten jedoch zunächst umgebaut werden. Behutsamkeit im Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz wurde zum bestimmenden Leitmotiv für die Planung des Umbaus. Darüber hinaus hat sich der Umbau bewusst an dem ökologischen Stadtteil Vauban orientiert, beispielsweise durch den Einbau der Solaranlage für energiesparende Warmwasserbereitung.

Das Etikett des „nachhaltigen Stadtteils“ Freiburg-Vauban hat den nationalen sowie internationalen Ruf der Stadt Freiburg als „Öko-Stadt“ gestärkt. In der Diskussion über „Nachhaltigkeit“ kann das Projekt Vauban nicht umgangen werden. Das andere Vorzeigeprojekt Rieselfeld steht sogar im Schatten von Vauban<sup>185</sup>, das jedes Jahr zahlreiche Besucher bzw. Touristen aus aller Welt anzog bzw. anzieht. Von „der Freiburger Wirtschaft vom Öko-Tourismus“ ist sogar die Rede.<sup>186</sup> Das Leitbild „nachhaltiger Stadtentwicklung“ in Vauban scheint vorbildhafte Wirkungen zu haben. Die Frage ist nun: Gibt es dennoch Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Realität? Diese Frage soll unter drei Aspekten beleuchtet werden: Ökologie, Ökonomie und Soziales.

#### **4.4.2.2.3 Diskrepanzen zwischen dem Leitbild und der Realität**

Zuerst zur Frage der Ökologie:

Die ökologischen Vorgaben wurden in Vauban planmäßig eingehalten. Die ÖPNV-Erschließung wurde durch die Fertigstellung der Stadtbahnlinien im Jahr 2006 verbessert. Die Niedrigenergie-Bauweise mit 65 kWh/m<sup>2</sup> ist Verpflichtung beim Grundstückverkauf. Die Passivhausbauweise mit 15 kWh/m<sup>2</sup> wurde freiwillig in verschiedenen Wohnungen realisiert. Solar- und Photovoltaikanlagen sind eine der spektakulären Punkte in Vauban geworden.

Doch das Konzept des autofreien Wohnens als Bonus für einen „nachhaltigen Stadtteil“ war bei der Umsetzung mühsam, weil es ständig zu Konflikten führte. Es gab nicht selten Klagen darüber, dass die Autos von den Autofrei-Unterstützern beschädigt oder beschmiert worden waren. So stand im Bericht der Badischen Zeitung vom 3. Februar 2004 die folgende Beschreibung: „Zerstoche Reifen, eingeschlagene Scheiben, Kratzer und drübergeleerte Farbe: Ein Auto im Vauban zu besitzen, macht keinen Spaß.“<sup>187</sup> Die Bewohner, die Parkprobleme in Vauban hatten, sahen den sozialen Frieden im Quartier durch "Hardliner unter den Autofreien" gefährdet. Von „Intoleranz“ und von "ideologischer

---

<sup>181</sup> Carsten Sperling (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier a.a.O. S. 147.

<sup>182</sup> Ebd. S. 148f.

<sup>183</sup> Neben der Stadt, dem Studentenwerk und S.U.S.I. hat sich auch das Land Baden-Württemberg einen Teil des Vauban-Geländes erworben, der zu Wohnraum für Asylbewerber und Aussiedler dienen sollten. Dieser Teil wurde bis 1997 entsprechend genutzt. Das Studentenwerk hat einen Erbbaurechtsvertrag mit einer Laufzeit von 66 Jahren. LEG / Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): a.a.O. S. 38-39, S. 40ff.

<sup>184</sup> Das „Studentendorf Vauban“ mit 600 Wohnplätzen ist die zweitgrößte Einrichtung des Studentenwerkes Freiburg. S. 44.

<sup>185</sup> Nach dem Gespräch von Schelkes vom 16. Oktober 2006. a.a.O.

<sup>186</sup> Vauban Actuel: 4/2002. „Ein Gespräch mit Carsten Sperling“. S. 22.

<sup>187</sup> Badische Zeitung vom 3. Februar 2004.

Überfrachtung des Stellplatzfrei-Konzepts" war die Rede.<sup>188</sup> Im Blick auf die Ökonomie im Rahmen des Vaubanprojekts ist festzustellen, dass die langfristige Wirtschaftlichkeit des Wohnungsbaus in Vauban zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mit Sicherheit vorausgesehen werden kann. Die Bewährungsphase muss noch länger andauern.

Nach Berechnungen der Stadtverwaltung wurde für 2005 hochgerechnet, dass im Jahr 2006 die Entwicklungsmaßnahme Vauban wohl mit einem Defizit von 400.000 Euro abschließen wird.<sup>189</sup> Das Defizit sollte vom städtischen Haushalt ausgeglichen werden. Im Vergleich zur Hochrechnung des Jahres 2001, bei der das Defizit 1,77 Mio. Mark betrug<sup>190</sup>, war es geringer geworden. Um das Defizit zu reduzieren, hat der Gemeinderat durch Veränderung des Bebauungsplans den Anteil für Wohnbau hoch- (von 15,2 auf 16,5 Hektar) und den der Gewerbeflächen herabgesetzt (von 3,8 auf 1,5 Hektar)<sup>191</sup>. Das günstigere Gewerbegebiet wurde in ein teures Mischgebiet umgewandelt (zu Gunsten des Treuhandkontos wurden durch Wohnflächen-Verkäufe 2,5 Millionen Euro mehr erwartet)<sup>192</sup>. Die Kosten der Bebauung Vaubans waren sehr abhängig von den spekulativen Grundstückspreisen auf dem Markt, d.h. der Immobilien- und Zinsmarkt hatte einen großen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeitsberechtungen. Sollte die Stadt das Defizit der Entwicklungsmaßnahme Vauban nicht durch den städtischen Haushalt ausgleichen, müssten die Kosten bei der Bebauung eingespart werden. In der Tat wurde hochgerechnet, dass der Abschluss der Entwicklungsmaßnahme Vaubans Ende 2006 durch Einsparung bei der Stadtbahn und bei öffentlichen Bauten bzw. durch die Erlöse aus der Vermarktung der Grundstücke einen Überschuss von 3,8 Mio. Euro erbringen könnte.<sup>193</sup> Zwischen der Stadt und den Bürgern unter der Trägerschaft des Stadtteilvereins Vauban<sup>194</sup> gab und gibt es notwendigerweise Auseinandersetzungen zu den Themen Einsparungen.

Einerseits sollte die Entwicklung und Erschließung des neuen Stadtteils Vauban vollständig durch den Verkauf der Grundstücke finanziert werden. Es ist nicht verwunderlich, dass die Stadt ihre Entscheidungen wie z.B. die Änderung des Bebauungsplans aus primär finanziellen Erwägungen durchsetzen wollte. Andererseits argumentierte der Stadtteilverein Vauban als Vertreter der Bewohner, dass die gesamte soziale und technische Infrastruktur – wie Schule, Sporthalle, Kindertagesstätten, Straßen, Grünanlagen – weitgehend durch die Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen finanziert und somit von den Bewohnern bzw. Investoren bezahlt wurde, deshalb sollten die Bewohner und Investoren in Vauban in besonderem Maße an den Entscheidungen über die Bebauung des Stadtteils und über die Verwendung der Überschüsse beteiligen werden.

Nach Ansicht des Stadtteilvereins Vauban hat die Stadt aus finanziellen Erwägungen einige falsche Entscheidungen getroffen. So wurde nach Meinung des Stadtteilvereins eine zu hohe Verdichtung am „Haupteingang“ geplant. (Vaubanallee/Ecke Merzhauser Straße, Grundstück „Mi 1“ mit dem geplanten 94 m langen und 16 m hohen Riegelbau statt einer stadtteilgemäßen gärtnerischen Gestaltung und lockereren Bebauung). Die Bebauungsdichte führte hier dazu, dass wenig Freiräume für Kinder und Jugendliche verfügbar blieben.<sup>195</sup>

Hinsichtlich der Finanzierung des neuen Stadtteils Vauban vertritt das „Forum Vauban“ die Meinung, dass die ökologisch modellhafte und nachhaltige Entwicklung eines

---

<sup>188</sup> Badische Zeitung vom 6. April 2004.

<sup>189</sup> Badische Zeitung vom 10. Februar 2005.

<sup>190</sup> Badische Zeitung vom 3. Juli 2001.

<sup>191</sup> Badische Zeitung vom 10. Februar 2005.

<sup>192</sup> Ebd.

<sup>193</sup> Stadt Freiburg: Entwicklungsmaßnahme Vauban, Pressemitteilung 29.3.2006. Vgl. Stadtteilverein Vauban: Brief an den OB wegen Überschusses Vauban. 21.04.2006. [www.vauban.de](http://www.vauban.de) (21. Dezember 2006).

<sup>194</sup> Da das Forum Vauban 2004 aufgelöst wurde, haben die Einwohner den Stadtteilverein Vauban im März 2005 gegründet. Der Stadtteilverein Vauban hat zum Teil die Aufgaben des Forums übernommen. Vgl. Vauban Actuel 1/2005. „Jetzt gilt es: Viele WählerInnen beschenken einen starken Quartiersrat“. S. 3.

<sup>195</sup> ca. 1.300 Stadtteilbewohnern sind unter 18 Jahren (Stand 2006). Vorstand des Stadtteilverein Vauban e.V.: Schreiben vom Stadtteilverein Vauban an den OB zu den gravierenden Einsparungen bei der Stadtbahn. 11.02.2006. <http://www.vauban.de/forum/thema-1578.html>. (21. Dezember 2006).



Stadtteils nicht ohne Kosten für die Stadt zu verwirklichen ist.<sup>196</sup> Es ist also erkennbar, dass allein von der Finanzierung aus Grundstücksverkäufen ein nachhaltiges Modell wie Vauban nicht verwirklicht werden kann. Das Konzept „Stadtteil der kurzen Wege“, das vor der Bebauung wegen des nachhaltigen Ansatzes vielfach gelobt wurde, könnte an der Verteuerung der Grundstücke scheitern. Der ursprüngliche Gedanke war, dass Bewohner des Quartiers die Gewerbeflächen kaufen, um selbst Gewerbe und Dienstleistungen in der Nähe ihrer Wohnungen anzusiedeln.<sup>197</sup> Wie bereits erwähnt hatte der Gemeinderat jedoch entschieden, das preisgünstigere Gewerbegebiet durch die Veränderung des Bebauungsplans in ein teures Mischgebiet umzuwandeln.

Stadt und Bewohner befinden sich dabei in einem permanenten Kampf gegen die wirtschaftlichen Sachzwänge. Es ist zu erwarten, dass die Spannung zwischen ihnen so lange anhalten wird, wie ökonomische Gründe in den Entscheidungen Vorrang haben.

Schließlich werden die sozialen Aspekte im „nachhaltigen“ Vauban betrachtet. Sie sind in zwei Kategorien zu betrachten: Der Zustand der sozialen Verhältnisse und die Partizipation der Bürger bzw. der Bewohner.

In Vauban gibt es dasselbe Problem wie in Rieselfeld. Die soziale Struktur hat sich nicht in der intendierten Vielfalt entwickelt. Es wurden im Gegenteil wegen der hohen Wohnungspreise oder Mieten Einkommensschwächere mehr und mehr ausgeschlossen. Ursprünglich wurde ein gemischtes Wohnen in Vauban angestrebt: In allen Baufeldern war die erwünschte Mischung von Eigentum, sozialem Wohnungsbau und gefördertem Mietwohnungsbau 50:25:25.<sup>198</sup> Bis Mitte der 1990er entstand im ersten Vermarktungsabschnitt eine relativ gemischte Sozialstruktur. Insbesondere einige wenige geförderte Mietwohnungen, die StudentenInnen in den Studentenwerken und BewohnInnen von S.U.S.I. haben zu einer sozialen Mischung beigetragen. Im weiteren Vermarktungsabschnitt gab und gibt es kaum noch günstige Mietwohnungen.<sup>199</sup> Vauban ist zu einem Stadtteil geworden, in dem der größte Anteil der Bewohner zur gehobenen Mittelschicht gehört. Nach der Analyse des Bewohnerprofils des ersten Bauabschnittes waren 60% Eigentümer, 40% Mieter; 25% sind Arbeiter, Angestellte und Beamte, 55% leitende Angestellte, 20% Freiberufler.<sup>200</sup> Der Ausländeranteil in den Neubauten Vaubans betrug 2005 nur 8,6% und hat den Durchschnitt Freiburgs von 12,1% nicht erreicht.<sup>201</sup>

Diese Tendenz der immanenten Ausgrenzung von sozial schwächeren Gruppen ist bis jetzt nicht aufzuhalten gewesen. Der Stadtteilverein erinnerte die Stadtverwaltung in einem Schreiben vom 21.04.06 an „den drastischen Mangel von preiswertem Wohnraum für Einkommensschwächere im Modellstadtteil Vauban“.<sup>202</sup> Nach Meinung des Stadtteilvereins könne die Stadt auf der Basis von Erbbaurechten nach Übernahme einzelner, noch nicht verkaufter Grundstücksflächen nachhaltig sozial gebundene Wohnprojekte in freier Trägerschaft ermöglichen, wie z.B. die realisierten Vorzeigeprojekte „SUSI“ und „Genova“. Die reale Situation stellt sich also anders dar als gewünscht. 2004 hat der Gemeinderat entschieden, drei sehr gut erhaltene Kasernenhäuser (Haus 053, 061, 062) abzureißen. Das bedeutete, dass das mit diesen Häusern zusammenhängende soziale Projekt „Drei5Viertel“ scheiterte. Engagierte Bürger wollten durch das sogenannte „Drei5Viertel“ Projekt die drei Häuser mit den bereits zugesagten Mitteln in

---

<sup>196</sup> Forum Vauban: Vauban Actuel 2/2002. „Bebauungsplan die Vierte!“. S. 9.

<sup>197</sup> Ebd.

<sup>198</sup> Der Frühlingbote (Zeitung des Quartiers Vauban): 3/96. Modellstadtteil: Ganz nah dran. S. 3.

<sup>199</sup> <http://drei5viertel.vauban.de/docs/geschichte.html> (09. Januar 2007).

<sup>200</sup> Gauzin-Müller: a.a.O. S.73.

<sup>201</sup> Der Ausländeranteil in SUSI und Studentenwerken in Vauban 2005 betrug 17,4%. Der ist deutlich höher als der in den dortigen Neubauten des Bebauungsprojekts Vauban. Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung: Die Neubaugebiete Rieselfeld und Vauban. Freiburg 2005.

<sup>202</sup> Vorstand des Stadtteilverein Vauban e.V.: Brief an den OB wegen Überschusses Vauban. 21. 04. 2006. a.a.O.

Sozialwohnungen umbauen.<sup>203</sup> Weder beim OB noch bei den anderen zwei großen Fraktionen SPD und CDU gab es eine Bereitschaft, dem Erhalt der Häuser eine Chance zu geben.<sup>204</sup>

Vauban ist durch eine starke ökologische Überzeugung der Bewohner gekennzeichnet. Die Bewohner gehören vom Milieu her zur gut ausgebildeten Mittelschicht, die in ihrer Mehrheit entweder zum öffentlichen Dienst oder vergleichbaren Positionen in der Privatindustrie gehört. Typischerweise zeigt die gut ausgebildete, ökologiebewusste wohlhabende Mittelschicht in Freiburg politische Sympathien für die GRÜNEN und die Linke Liste. Vauban ist eine Hochburg der GRÜNEN und der Linken Liste. Viele von denen, die in der Solarsiedlung am Schlierberg wohnen oder im Sonnenschiff<sup>205</sup> ihre Büros haben, sind Architekten und Freiberufler, die durch ihre Vorzeigewohnungen einen guten Ruf erlangten oder eine ideale Werbung für die hohe Lebensqualität und eine damit einhergehende alternative Ideologie erzielten. Nirgendwo sollen so viele Architekten und Rechtsanwälte in derselben Straße nebeneinander wohnen wie in Vauban. Die Bewohner werden auch als „Szeneleute“ bezeichnet.<sup>206</sup> Für die anderen sozialen Gruppen sei „die Luft ein bisschen dünn“.<sup>207</sup> Der Einkauf bei Aldi würde von vielen Vauban-Bewohnern kritisch abwertend gesehen, die Kinder bekämen Druck, wenn sie die Müsliriegel von der falschen Marke in die Schule brächten. Der soziale Druck sei dort spürbar.<sup>208</sup>

Ein hochrangiger Beamter in der Stadtverwaltung Freiburgs bezeichnete Vauban als „Ökodiktatur“<sup>209</sup>: Die rigorose und strenge Einhaltung der ökologischen Ansätze sowie die Lebensweise mancher Vauban-Bewohner bildete eine Art Autorität, einen quasi autoritären Stil, dem die anderen sozialen Gruppen nicht ohne Probleme entsprechen könnten.

Die Initiative und Partizipation der Bürger in Vauban hatte sich bemerkenswert positiv ausgewirkt. Vom „Forum Vauban“ über einzelne private Vereine wie z.B. der Verein für das autofreie Wohnen und die privaten Baugruppen sowie Baugemeinschaften wie z.B. Genova bis zum Stadtteilverein Vaubans wurden viele Forderungen und Wünsche der Bürger entweder durch ihre Eigenhilfe oder durch ihre gemeinsamen Tätigkeiten erfüllt. Ihre Individualität sowie ihre Interessen gewährleisteten eine kritische Betrachtung gegenüber der Stadtverwaltung.

Das Bewusstsein der Selbstbestimmung der Bürger und deren Wissen über die ihnen zustehenden Rechte auf Mitsprache in demokratischen Entscheidungsverfahren sind prägend gewesen beim Aufbau des Stadtteils Vauban. Gegenüber ihren wohlorganisierten Interessen musste die Stadtverwaltung manches Mal Kompromisse machen. Ein Beispiel war 2004 der erfolgreiche Protest gegen die Vermarktung des Marktplatzes (Alfred-Döblin-Platz) durch Baubürgermeister Dr. Schmelas (CDU).<sup>210</sup> Stattdessen forderten die Bürger, sich an der Bebauung ihres eigenen Marktplatzes beteiligen zu können. 2005 hat der OB Salomon in einem Schreiben an den Stadtteilverein Vauban zugestimmt, den Planungsentwurf von

---

<sup>203</sup> Einige Menschen und Gruppen haben 2002 eine Genossenschaft „Drei5Viertel“ gegründet, um die drei Kasernenhäuser zu erhalten. Das Projekt wurde ebenso „Drei5Viertel“ genannt. Vauban Actual: Nr.1/2004.

<sup>204</sup> Die Grünen: Pressemitteilung zum Thema Abriss.

[www.fraktion.gruene-freiburg.de/presse/mitteilungen/pm\\_13\\_01\\_04.html](http://www.fraktion.gruene-freiburg.de/presse/mitteilungen/pm_13_01_04.html). (09. Januar 2007).

<sup>205</sup> Das Sonnenschiff ist eine Reihe Häuser mit Solaranlagen in Vauban, in denen die Gewerbe und Geschäfte ihren Sitz haben. Es wurde vom Architekten Rolf Disch entworfen und gebaut.

<sup>206</sup> Nach dem Gespräch mit Schelkes vom 16. Oktober 2006. a.a.O.

<sup>207</sup> Ebd.

<sup>208</sup> Ebd.

<sup>209</sup> Vgl. Gespräch mit Dieter Salomon vom 2. November 2006. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006. Auch in der Badischen Zeitung wurden manche Einwohner, die radikal gegen Autos eingestellt waren, als „Kämpfer der Öko-Diktatur“ bezeichnet. In: Badische Zeitung, 3. Februar 2004.

<sup>210</sup> Marktplatz ist 1900 qm<sup>2</sup> groß. Die Stadtverwaltung hatte ursprünglich andere Pläne: 850 der 1900 qm<sup>2</sup> sind als Baugrundstück vorgesehen - und als Einnahmen von rund 350 000 Euro auf dem Treuhandkonto Vauban auch einkalkuliert. Gegen die Baupläne gab es viele Proteste, über 1000 Unterschriften sind 2002 gesammelt worden. <http://www.vauban.de/forum/thema-1412.html>

Stadtplanungsamt/Tiefbauamt mit dem Stadtteilverein Vauban e. V. abzustimmen und ihn gegebenenfalls zu überarbeiten, mit dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung zu erreichen.<sup>211</sup>

Die Stadtteilzeitung „Vauban Actuel“<sup>212</sup>, die seit 1996 jährlich erscheint, dient als Kommunikationsplattform der Bürger. (Abb. 9) Die wichtigen Initiativen wurden dort angezeigt und über sie berichtet. Der wichtigste Träger, das Forum Vauban, hat dank der ständigen Präsenz mit einem Büro im Quartier und durch das Engagement der ehrenamtlichen und hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur institutionellen Integration der Bürgerbeteiligung in den Entwicklungsprozess wesentlich beigetragen.<sup>213</sup> Das „Forum Vauban“ wurde 2004 aufgelöst. Als Ursache gab ein Bericht in der „Badischen Zeitung“ vom 7. Januar 2004 an, dass die Brüsseler EU-Kommission, die von 1997 bis 1999 das „Forum Vauban“ gefördert hatte, eine Rückzahlung von 162.000 Euro verlangt hätte. Infolge dessen musste das „Forum Vauban“ wegen Insolvenz aufgelöst werden. Der Vorwurf der EU-Kommission gegenüber dem Forum war, dass die Fördergelder umgewidmet worden seien.<sup>214</sup> Als Träger der von der Stadt Freiburg finanzierten Quartierssozialarbeit fungiert nunmehr das Mütterzentrum Lindenblüte e.V. Die Arbeit des „Forums Vauban“ soll ohne Unterbrechung weitergeführt werden.<sup>215</sup>



Abb.9: Vauban Actuel (Links: Ausgabe 1, 1996, Rechts Ausgabe 5, 1996)<sup>216</sup>

<sup>211</sup> Der Brief des OB an den Stadtteilverein Vauban e.V., 10. 11. 2005.

Aus: <http://www.vauban.de/forum/thema-1503.html>, (26. November 2006).

<sup>212</sup> Die erste Ausgabe trug den Titel „Der Frühlingsbote“, der aus der Öffentlichkeitskampagne „Wohnfrühling“ abgeleitet ist.

<sup>213</sup> Carsten Sperling: Partizipative Stadtentwicklung in Freiburg-Vauban. a.a.O. S.3.

<sup>214</sup> Badische Zeitung: 7. Januar 2004.

<sup>215</sup> Abschiedsbrief des Forums Vauban vom 12. November 2004. <http://www.vauban.de/forum/thema-1322.html> (26. November 2006).

<sup>216</sup> <http://www.vauban.de/vauban-actuel/1996.html>, (09. Januar 2007).

#### 4.4.2.3 Lokale Agenda 21 Freiburgs (LA 21)



Abb. 20: Logo des Freiburger Agenda 21-Büros

Die Konferenz in Rio 1992 hat im Kapitel 28 der „Agenda 21“ die Kommunen aufgefordert, in einen Dialog mit ihren Bürgern, den örtlichen Organisationen und der Privatwirtschaft einzutreten, um die in ihr aufgestellten Ziele der Nachhaltigkeit umzusetzen. Auf kommunaler Ebene sollte eine Lokale Agenda 21 erstellt werden, um auf diese Weise die Ziele in enger Kooperation mit den Bürgern umzusetzen. Die Lokale Agenda 21 („Agenda“) sollte eine lokale Institution zur Bekanntmachung und Verbreiterung einer „nachhaltigen“ Entwicklung sein. Die Untersuchung der „Agenda“ in Freiburg kann aufzeigen, wie das Leitbild einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ von der internationalen Ebene auf die kommunale Ebene gekommen ist und in welcher Weise sich die Freiburger Politiker, Stadtplaner und Bürger damit auseinandersetzen.

Dem guten Ruf als „Öko-Hauptstadt“ mit den ökologischen Vorzeigeprojekten Rieselfeld und Vauban konnte der tatsächliche Prozess der Entwicklung der „Agenda“ Freiburg mit der praktischen Umsetzung bezüglich des Städtebaus und weiterer Bereiche nicht standhalten. Trotz des guten Rufs konnte die „Agenda“ nicht vorbildhaft umgesetzt werden. Die Umsetzung der „Agenda“, zu der die Rio-Konferenz 1992 aufgerufen hatte, kam in Freiburg zu keinem großen Durchbruch. Die „Agenda“ ist in Freiburg nicht zu einem Handlungsprogramm im wörtlichen Sinne geworden. Dass das zentrale Organ „Freiburger Forum 21“ Ende 2006 umstrukturiert werden musste, ist ein Beleg dafür, dass die Stadt Freiburg wohl einen anderen Weg zur Konkretisierung der Leitziele der Nachhaltigkeit anstreben muss.

In den folgenden Abschnitten wird dargestellt, wie sich die LA 21 (Lokale Agenda 21) in Freiburg entwickelte und wie die Stadtverwaltung sich dazu stellte.

Außer einigen wenigen Informationen aus dem Agenda-Büro Freiburgs und seiner amtlichen Webseite gibt es kaum Literatur, die den Entstehungsprozess der „Agenda“ Freiburgs ausführlich darstellt. Es werden daher hauptsächlich die Unterlagen aus dem Agenda-Büro und die Gespräche mit den Beteiligten als Quellen der folgenden Darstellung herangezogen.

Freiburg gehört nicht zu den ersten deutschen Städten, die in einem kurzen Zeitraum eine lokale Agenda 21 mit konkreten Leitzielen erstellt haben. Erst 1999, sieben Jahre nach der Rio-Konferenz, wurde ein Leitbild durch das Agenda-Büro aufgestellt. (Abb. 10.) Nach der Meinung eines Beteiligten hätte dies schneller geschehen sollen.<sup>217</sup> Der Prozess sei schwierig gewesen. Nach der Selbstdarstellung auf der amtlichen Webseite lässt sich der chronologische Prozess der „Agenda“ Freiburgs wie folgt umreißen.

Unter den Einflüssen der Konferenz der UN über Umwelt und Entwicklung in Rio 1992 schlossen sich im Jahr 1993 „20 Freiburger Organisationen aus den Bereichen Umwelt, Dritte Welt, Frieden und Menschenrechte zum Forum ‚Kommunale Außenpolitik‘ zusammen und starteten die ‚Kampagne für eine Lokale Agenda 21 in Freiburg‘“.<sup>218</sup>

<sup>217</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger (aus der Stadtverwaltung) vom 16. Oktober 2006. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006.

<sup>218</sup> [www.treffpunktfreiburg.de/agenda21/prozess.htm](http://www.treffpunktfreiburg.de/agenda21/prozess.htm) (8. August 2006). Die konkreten Bezeichnungen der 20 Organisationen waren auch auf Anfrage beim Leiter des Agenda 21-Büros Freiburg nicht ausfindig zu machen.

1996 unterzeichnete der Freiburger Gemeinderat die Charta von Aalborg und beschloss, die Agenda 21 auf lokaler Ebene umzusetzen. Ziel sollte es sein, „in Freiburg gemeinsam mit den gesellschaftlichen Akteuren, den Bürgerinnen und Bürgern Freiburgs und der Stadtverwaltung, ein Handlungsprogramm für ein ‚Zukunftsfähiges Freiburg‘ zu entwickeln.“<sup>219</sup> Dabei sollte der Schwerpunkt „auf einer gleichmäßigen Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte“ liegen.<sup>220</sup>

1997 wurde das „Freiburger Forum 21“ als zentrales Organ des Agenda Prozesses gegründet. 1998 wurde die Städtische Agenda 21 Geschäftsstelle, auch Agenda 21-Büro (Agenda-Büro) genannt, zur Koordination und Betreuung des Prozesses eingerichtet. Der Einstieg in den Agenda 21-Prozess und der offizielle Start der Agenda 21-Arbeitskreise begann im April 1998 im Bürgerhaus Seepark mit der Auftaktveranstaltung „Zukunftsfähiges Freiburg“.

1999 wurde das „Leitbild der Freiburger Agenda 21“ erarbeitet und vom Freiburger Forum 21 beschlossen. 2000 wurden die von den Arbeitskreisen erstellten „Leitziele“ am „Freiburger Agenda 21 Tag“ der Öffentlichkeit vorgestellt und am 22. Januar 2002 dem Freiburger Gemeinderat vorgelegt. Mit der Einrichtung der „Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung (PRISE)“ im Oktober 2002 sollte der Agenda 21-Prozess in eine neue Phase treten, in der die Beteiligung der Bürger und die Zusammenarbeit aller gesellschaftlichen Gruppen aus Politik, Verwaltung und Bürgerschaft verstärkt werden sollte. Dabei wurde der Agenda 21-Prozess durchaus von bürgerschaftlich organisierten Projekten geprägt. Seit dem Jahr 2000 wurden in Freiburg 16 Projekte<sup>221</sup> durch das Land Baden-Württemberg gefördert.<sup>222</sup> Sie hatten als Grundlage die ökologischen, ökonomischen, sozialen Grundideen der Agenda 21. Eine zentrale Aufgabe der Freiburger Agenda 21 sollte in Zukunft darin liegen, „die Vielfalt nachhaltiger Projekte in Freiburg zu fördern, zu vernetzen und weitere Synergieeffekte zu erreichen.“<sup>223</sup>

Was die Stadtentwicklung bzw. den Städtebau im Sinne der Nachhaltigkeit betrifft, so sollte der Agenda 21-Prozess sehr eng mit der Erstellung des neuen Flächennutzungsplans

---

<sup>219</sup> Webseite Freiburger Agenda 21 Büro. [www.treffpunktfreiburg.de/agenda 21/](http://www.treffpunktfreiburg.de/agenda%2021/) (19. Juli 2006).

<sup>220</sup> Ebd.

<sup>221</sup> 2000: „Bürger- und Schülerprojekt Flückiger See“ der Ökostation Freiburg, Lebenswertes Wohnen in Weingarten vom Forum Weingarten 2000 e.V., Mobilitätsberatung im Freiburger MOBIL vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) und PRO BAHN.

2001: Mobilitätserziehung in Kindergarten und Schulen vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Südlicher Oberrhein e. V., „Kinder und Agenda 21“ von der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH und der Stadt Freiburg, Landkreis Emmendingen, Eigenbetrieb Abfallwirtschaft, Bürger- und Schülerprojekt Flückiger See II der Ökostation Freiburg.

2002: „Deutsch-Französische Bachbegegnungen“ des Fördervereins Bachpatenschaften Freiburgs e.V., „Gutschein-Projekt ReWiR“ zur Förderung des bürgerschaftlichen Engagements vom Talent-Tauschring e.V., „Zukunftsfähige Lebensstile - hier und anderswo“ der Ökostation Freiburg.

2003: „Die blaue Schatzkiste“ der Ökostation Freiburg, „Agenda 21 Aktions-Bibliothek Klimaschutz und Umwelt Regio Freiburg“ vom ECOTrinova e.V., „Die mobile Lernwerkstatt Sonnenenergie“ vom Verein „Lernwerkstatt Sonnenenergie“.

2004: „Produktion von Solarlampen in Afghanistan“ der Deutsch-Afghanischen Initiative Freiburg e.V., „Nachhaltigkeit grenzüberschreitend für Energie, Klimaschutz und Gewässer“ vom ECOTrinova e.V., „Mit dem Süden lernen“ vom Agenda 21-Arbeitskreis Eine-Welt und Eine-Welt-Forum Freiburg.

2005: „Energiecenter - Der Sprung ins 21. Jahrhundert - mit Sonne und Wind Energie in Afghanistan erzeugen“ der Deutsch-Afghanischen Initiative in Freiburg e.V. und des Vereins Afghanischer Ingenieure und Techniker in Deutschland e.V., „BEAT (BioEnergie-AktionsTage) - in Bioenergie ist Musik drin“ vom fesa e.V., "Nachwuchs" für nachwachsende Rohstoffe, Schulprojekt: Kraftstoff aus und für unsere Region vom Maschinen- und Betriebshilfsring Breisgau

Aus den veröffentlichten Materialien des Freiburger Agenda 21 Büros. [www.treffpunktfreiburg.de/agenda 21/](http://www.treffpunktfreiburg.de/agenda%2021/) (19. Juli 2006).

<sup>222</sup> Seit 1999 unterstützt das Umweltministerium Baden-Württemberg Aktivitäten im Rahmen der Lokalen Agenda 21 in Baden-Württemberg mit Mitteln aus dem Landeshaushalt.

<sup>223</sup> Agenda 21 in Freiburg. Aus: Webseite Freiburger Agenda 21 Büro. [www.treffpunktfreiburg.de/agenda 21/](http://www.treffpunktfreiburg.de/agenda%2021/) 19. Juli 2006.

(FNP) verknüpft werden. 2002 wurden Stellungnahmen zum Planungsverfahren aus Sicht der „Agenda“ erarbeitet. Nach den Leitzielen orientiert sich die zukünftige Stadtentwicklung Freiburgs „an den Nachhaltigkeitsgesichtspunkten der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro.“<sup>224</sup> Der Flächennutzungsplan der Stadt Freiburg sollte „ökologisch verträglich, sozial gerecht und ökonomisch erfolgreich“ im Sinne des Umweltgipfels in Rio entwickelt werden.<sup>225</sup> Der umfassende Bürgerbeteiligungsprozess an der Diskussion um den neuen Flächennutzungsplan wurde bundesweit als vorbildlich im Sinne nachhaltiger Entwicklung anerkannt. Ende 2006 wurde die alte Organisationsstruktur der Lokalen Agenda 21 aufgelöst. Stattdessen sollte ein „Nachhaltigkeitsrat“ eingerichtet werden. Am 4. Dezember hat Oberbürgermeister Dieter Salomon auf der letzten Sitzung des Freiburger Forums 21 die „Aalborg Commitments“ (Verpflichtungen) unterzeichnet. Damit hat die Stadt Freiburg das damit verbundene Ziel anerkannt, die nachhaltige Entwicklung der Stadt voranzutreiben und der Lokalen Agenda 21 neue Impulse und Instrumente zu geben. Der Nachhaltigkeitsrat soll, wie in den „Aalborg Commitments“ gefordert, einen Teil des in Freiburg verfügbaren Innovationspotenzials zum Thema Nachhaltigkeit versammeln, also Vordenker/innen zur Zukunftsfähigkeit der Stadt Freiburg.<sup>226</sup>

Der „Agenda 21“ von Rio zufolge ist die Lokale Agenda eine neue Form von Bürgerbeteiligung an der Verwirklichung einer „nachhaltigen Entwicklung“. Es ist fast unmöglich, den Lokale Agenda 21-Prozess in Freiburg präziser darzustellen, denn es ist ein dynamischer Prozess, in dem sich verschiedene Projekte und Gruppen überschneiden, die zum Teil schwer auseinander zu halten sind.<sup>227</sup> Die Struktur veränderte und verändert sich ständig. Es ist nicht die Aufgabe dieser Arbeit, den Prozess detailliert darzustellen. Wichtig ist, aufzuzeigen, welche Instrumente zur Durchsetzung der „Agenda“ geschaffen wurden und wie die Stadt damit umging.

In den folgenden Abschnitten werden die Instrumente und die Institutionen des Agenda 21-Prozesses in Freiburg dargestellt. Da der Gemeinderat im Juni 2006 einer neuen Organisationsstruktur für die „Agenda“ zugestimmt hat, werden hier zunächst die Institutionen nach der alten Organisationsstruktur erklärt:

- Das Freiburger Forum 21
- Die Städtische Agenda 21 Geschäftsstelle/Das Agenda 21-Büro
- Der Koordinationsausschuss
- Die Agenda-Arbeitskreise
- Die Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung (PRISE)

Die von den oben stehenden Institutionen erarbeiteten Dokumente und Instrumente:

- Freiburger Agenda 21/Leitbild
- Freiburger Agenda 21/Leitziele
- Flächennutzungsplan (FNP) für 2020 Freiburg
- und Nachhaltigkeitsindikatoren für die Stadt Freiburg

#### **4.4.2.3.1 Institutionen**

- Das Freiburger Forum 21

Das 1997 als zentrales Organ des Agenda Prozesses gegründete Freiburger Forum 21 war das Gremium, in dem die Teilnehmer, die sich am Lokalen Agenda 21-Prozess beteiligten, den größtmöglichen Konsens über die LA 21 für Freiburg herstellen sollten. Seine Mitglieder umfassten stadtweit tätige Gruppen, größere Organisationen, Vereine und Initiativen. Auf dem Stand von 1998 waren es insgesamt 50 Mitglieder. Neben der Stadtverwaltung (OB, fünf

---

<sup>224</sup> Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung (PRISE) (Hg.): Leitzielbroschüre: Leitziele der Bürgerschaft zum Flächennutzungsplan 2020. 2004. S. 2.

<sup>225</sup> Ebd.

<sup>226</sup> Die Stadt Freiburg: Drucksache STEA-00/001.

<sup>227</sup> Nach dem Gespräch mit Rita Steophasius (aus der Bürgerinitiative) vom 3. November 2006. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006.

Bürgermeister, jeweils ein Vertreter der Dezernatsbüros) kamen noch hinzu die Vertretung der Wirtschaft (z.B. Industrie- und Handelskammer [IHK], Wirtschaftsverband Industrieller Unternehmen Baden e.V.), die Vertretung der Kirchen (z.B. die Katholische Fachhochschule, die Evangelische Fachhochschule), die Vertretung der Universität, der Gewerkschaften, der Sozialarbeit und die Vertretung großer Vereine (z.B. Förderverein Zukunftsfähiges Freiburg).<sup>228</sup> Die Gemeinderatsfraktionen und die Agenda 21-Arbeitskreise entsandten ebenfalls Mitglieder in das Forum.

Ursprünglich wurden die Mitglieder seitens der Stadt eingeladen. Es gab auch einige, die sich selbst gemeldet hatten. Das Forum stimmte darüber ab, ob sie aufgenommen werden sollten. Das Forum tagte in den Anfangsjahren vier Mal pro Jahr. Im Jahr 2005 und 2006 tagte es zwei Mal jährlich. Die Veranstaltungen waren in der Regel öffentlich. Gäste hatten zwar kein Stimmrecht, aber Rederecht. Den Vorsitz des Freiburger Forums 21 übernahm der Oberbürgermeister. Die Hauptaufgaben des Freiburger Forums 21 sollten in der Unterstützung der Arbeit der Agenda 21-Arbeitskreise, der Beratung über deren Ergebnisse, der Beratung und Entscheidung über Vorschläge an den Gemeinderat liegen. Ein Jahr nach der Gründung des Forums 1998 erschien eine Zeitschrift „AgenDA“, die vom Forum herausgegeben und vom „Förderverein Zukunftsfähiges Freiburg e.V.“ erstellt wurde. Die Zeitschrift „AgenDA“ sollte vierteljährlich erscheinen, hatte aber nur eine einzige Ausgabe: Nr. 1, August 1998.<sup>229</sup>

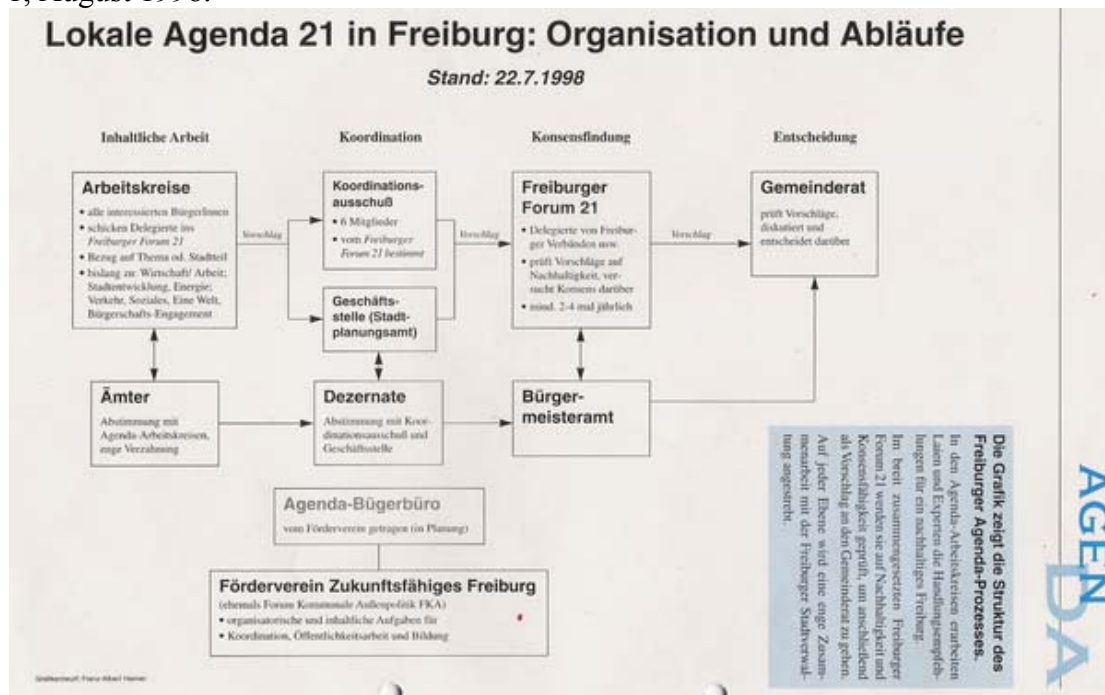


Abb.11: Organisationsstruktur der Lokalen Agenda 21 Freiburg, erschienen in „AgenDA“ 1998<sup>230</sup>

Seit der Gründung des Forums wurde seine Zusammensetzung ständig geändert. Die zwei Schemata, die in Abb. 11 und Abb. 12 wiedergegeben werden, sind zwei Darstellungen der

<sup>228</sup> Freiburger Forum 21 (Hg.): AgenDA. Nr.1/1998. S. 7.

Vor der Gründung des Forums wurden außer der Stadtverwaltung folgende Organisationen vorgeschlagen: BUND (Bund für Umwelt und Natur Deutschlands), Forum Kommunale Außenpolitik, Arbeitskreis Soziale Initiativen, ICLEI Europasekretariat, Arbeitsgemeinschaft der Freiburger Bürger-, Orts- und Lokalvereine, Selbsthilfebüro/Paritätischer Wohlfahrtsverband, Vereinigung Freiburger Sozialarbeit, AAK im E-Werk, Evang. Fachhochschule, Kath. Fachhochschule, eine Vertretung der Wirtschaft, eine Vertretung der Jugend, eine Vertretung aus dem Kulturbereich und insb. dem Gemeinderat. In: Die Stadt Freiburg: „DRUCKSACHE G 97191“. Die genannten Namen sind fast identisch mit denen der ursprünglichen Teilnehmer des Forums.

<sup>229</sup> Freiburger Forum 21 (Hg.): AgenDA. Nr.1 1998. S. 6.

<sup>230</sup> Ebd. S. 12.

Organisationsstruktur der LA aus zwei verschiedenen Jahrgängen: 1998 erschien in „AgenDA“, 1999 in „Leitbild“. (siehe Abb.11 und 12) Organisationsstruktur der LA 21, erschien in „AgenDA“ 1998, in „Leitbild“ 1999) Ihre Organisation ist deutlich durch eine konsequente Entscheidungsverbindungsstruktur gegenseitig ungeklärter Beziehungen gekennzeichnet.

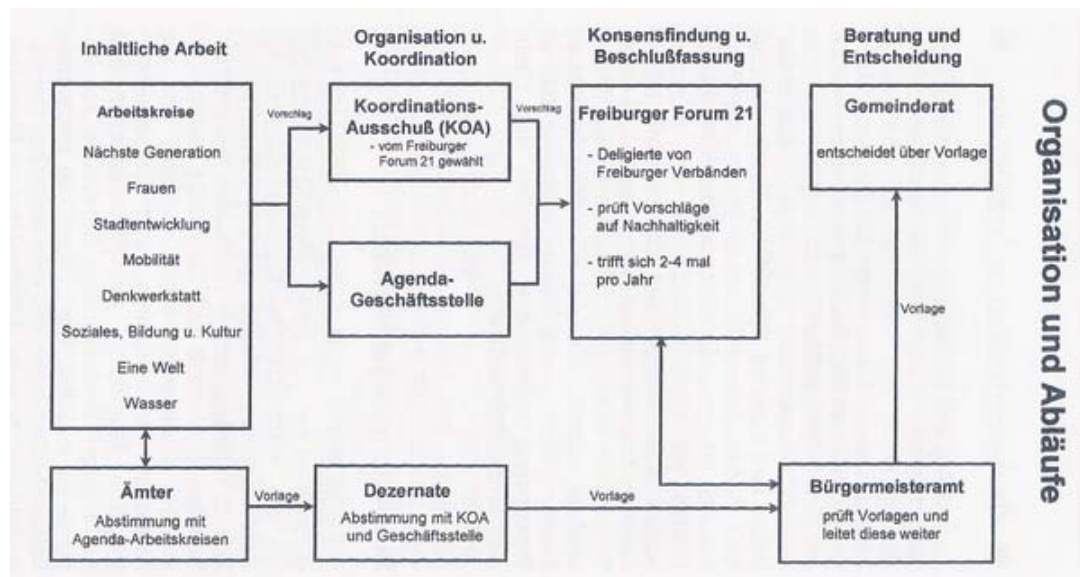


Abb. 12: Organisationsstruktur der Lokalen Agenda 21 Freiburg, erschienen im „Leitbild“ 1999<sup>231</sup>

Manche Mitglieder, besonders diejenigen aus der Wirtschaft, wie z.B. von der IHK, nahmen dann auch nach wenigen Jahren nicht mehr teil. Der Grund ergibt sich aus einigen Zitaten der Beteiligten:

„Die Leute aus der Wirtschaft kamen nicht, weil sie einfach kein Interesse daran haben, weil das Forum nicht interessant war, weil es politisch nicht wirksam war...man traf sich nur zwei Mal [im Jahr], jeder Einzelne erzählte, was er/sie gemacht hat...Es hat keine politische Relevanz... [Das Forum] hat keine politischen Aktivitäten entwickelt...Es wurden kein konkretes Projekt und kein Zukunftsbild entworfen... Als beschäftigter Geschäftsmann oder als Stadtbeschäftigte gingen sie nicht mehr dahin...“<sup>232</sup>

Ähnlich argumentierte man auch aus der Stadtverwaltung:

„...[Das Freiburger Forum 21] konnte nicht mehr die ganze Vielfalt der Engagements und die ganze Bandbreite abdecken...Die Arbeit von 40 Leuten [Die Zahl der Mitglieder des Forums 21 im Jahr 2006 war 40 – A. d. V.] ist etwas ermüdend gewesen. Es gab wenige richtige lebendige politische Diskussionen zu den aktuellen Themen, weil es [das Freiburger Forum 21] zu heterogen und vielfältig war...“<sup>233</sup>

Und schließlich noch eine Stimme aus der „Stadtspitze“:

„Da gab es nur grundsätzliche Diskussionen. Ehrlich gesagt haben solche Diskussionen nicht viel gebracht. Die Diskussionen fingen schon vor 30 Jahren an...“<sup>234</sup>

Es ist wohl nicht falsch zu urteilen, dass diese Institutionen von vornherein so angelegt waren, um nichts bewirken zu können. Die Anzahl der heterogenen Mitglieder, keine geklärte Geschäftsordnung und vor allem keine festgelegte politische Zielsetzung oder Einflussmöglichkeit mündeten schließlich in ermüdender ineffizienter „Selbstbeschäftigung“. Das Freiburger Forum 21 traf sich am 4. Dezember 2006 zur letzten Sitzung und wurde dann

<sup>231</sup> Freiburger Agenda 21-Büro: Leitbild – Zukunftsbild „Freiburg im 21. Jahrhundert“. Freiburg 1999.

<sup>232</sup> Nach dem Gespräch mit Rita Steophasius. vom 3. November 2006. a.a.O.

<sup>233</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger vom 16. Oktober 2006. a.a.O.

<sup>234</sup> Nach dem Gespräch mit Dieter Salomon vom 2. November 2006. a.a.O.



aufgelöst. Das neue Gremium heißt „Freiburger Nachhaltigkeitsrat“. Die Zahl der Mitglieder sollte auf 32 reduziert werden. Das bedeutet, dass die alte Organisationsstruktur der Lokalen Agenda 21 („Agenda“) grundsätzlich aufgelöst wurde und stattdessen folgende neue Strukturen und Gremien eingerichtet bzw. geschaffen wurden<sup>235</sup>:

- Freiburger Nachhaltigkeitsrat (32 Mitglieder)
- Agenda 21-Ausschuss (14 Mitglieder)
- Arbeitsgruppe Nachhaltigkeit (6 Mitglieder, die auch dem Agenda 21-Ausschuss angehören.)
- Agenda 21-Projektgruppen<sup>236</sup>

Auf der letzten Sitzung des Freiburger Forums 21 am 4. Dezember 2006 wurde allerdings kein konkreter Fahrplan für die Arbeit der neuen Gremien erstellt. Auch die Organisationsstruktur wurde außer in einem vorgeschlagenen Schema nicht konkretisiert,<sup>237</sup> was wiederum für die weiterhin zu erwartende Ineffizienz sprechen dürfte. (Siehe Abb. 13)

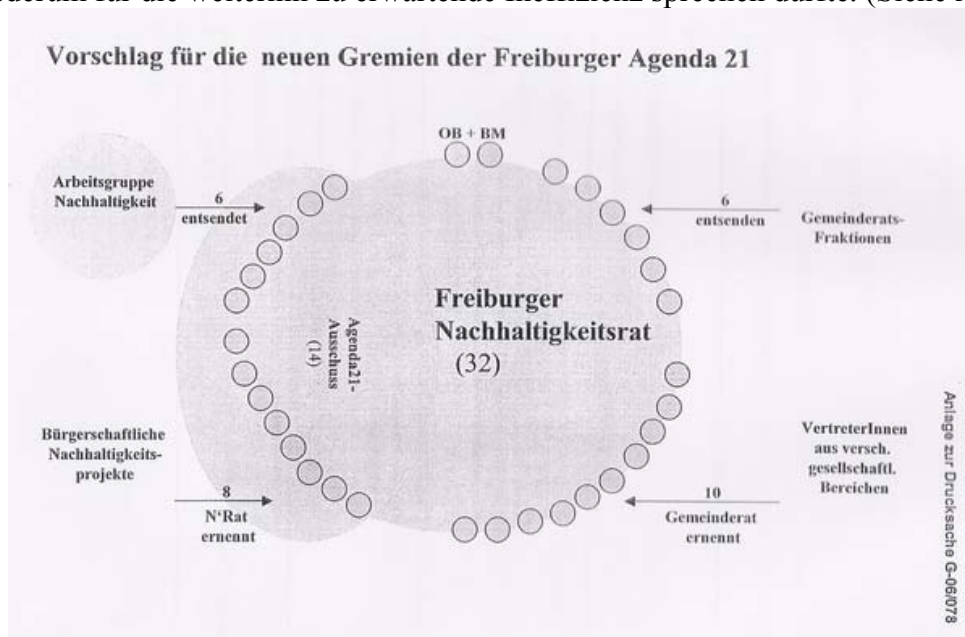


Abb.13: Vorschlag der neuen Organisationsstruktur für die Freiburger Agenda 21, 2006<sup>238</sup>

Als die Verfasserin nach den Protokollen der vorangegangenen Sitzungen des Forums der letzten Jahre fragte, wurde ihr geantwortet, dass die Protokolle uninteressant seien, dass es viel zu viele seien und dass sie nicht sortiert worden seien, denn niemand wollte sie jemals wieder lesen! Zudem seien die Protokolle nicht geeignet, die während der Sitzungen entstandenen Konflikte wieder zu geben, da sie abgemildert formuliert worden seien.<sup>239</sup> Diese Information spricht für sich und stellt das Forum in sehr problematischem Rahmen dar und zeigt, dass die lokale Agenda 21 offenbar von keiner politischen Kraft getragen wurde. Dieses Urteil kann noch durch eine knappe Analyse der Arbeiten der einzelnen „Untergruppierung“ ergänzt werden.

- Der Koordinationsausschuss

Als erste „Untergruppierung“ soll der Koordinationsausschuss genannt werden. Er bereitet die Arbeit des Forums 21 vor und war für die Umsetzung der Beschlüsse verantwortlich. Er

<sup>235</sup> Stadt Freiburg: Drucksache G-06/078.

<sup>236</sup> In den Agenda 21-Projektgruppen werden von engagierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Organisationen nachhaltige Projekte durchgeführt. Die Projektgruppen entsenden insgesamt 8 Mitglieder in den Agenda 21-Ausschuss. Stadt Freiburg: Drucksache G-06/078.

<sup>237</sup> Nach der Beteiligung der Verfasserin an der Sitzung vom 4. Dezember 2006.

<sup>238</sup> Stadt Freiburg: Drucksache G-06/078.

<sup>239</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger. vom 5. Dezember 2006 in Freiburg. Dieses Gespräch wurde notiert, aber nicht auf Tonband aufgenommen.

arbeitete mit der Agenda 21-Geschäftsstelle zusammen und bekam gleichzeitig ihre Unterstützung. Die sieben Mitglieder des Ausschusses waren der Vorsitzende, drei Mitglieder des Forums und drei Vertreter aus den Agenda 21-Arbeitskreisen. Die Agenda-Geschäftsstelle entsandte zu den Sitzungen eine Person mit beratender Stimme. Eine wichtige Aufgabe des Koordinationsausschusses lag in der Vergabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Die Summe der Mittel, die vom Land Baden-Württemberg und von der Stadt Freiburg kamen, war ziemlich schwierig zu konkretisieren, denn „sie wurden aus verschiedenen Töpfen zusammengeworfen, man weiß es nicht genau“.<sup>240</sup> Die Landesfördermittel wurden in Form von Prämien für diejenigen Projekte ausgegeben, die jährlich im Rahmen des Förderprogramms der Landesstiftung in Kooperation mit dem Umweltministerium Baden-Württemberg ausgezeichnet wurden. Die ausgezeichneten Projekte bekamen vom Land einmalig eine Förderung von 5000 bis 25.000 Euro. Da das Land die Fördermittel für die Projekte vom Jahr 2000 bis 2006 insgesamt auf etwa die Hälfte reduzierte, bekam auch die LA 21 Freiburg immer weniger Geld vom Land, je nachdem, welche Projekte in Freiburg ausgezeichnet wurden.<sup>241</sup>

- Die Städtische Agenda 21 Geschäftsstelle/Das Agenda 21-Büro (Agenda-Büro)<sup>242</sup>

Als zweite Untergruppierung ist die 1998 von der Stadtverwaltung gegründete und bis heute – trotz Umstrukturierung – noch funktionierende Städtische Agenda 21 Geschäftsstelle zu nennen. Sie dient der Koordination und der Betreuung des Agenda Prozesses. Das Büro ist eine Schnittstelle zwischen der Stadtverwaltung und den Bürgern. Dort wird über laufende Projekte und Initiativen informiert. Auch die Kontakte zu Arbeitskreisen und Agenda 21-Gremien werden durch das Agenda-Büro vermittelt. Das Agenda 21-Büro seitens der Stadt bot den Aktivitäten der Bürger im Rahmen der „Agenda“ Räume an, in denen Workshops und Seminare stattfanden. Die Personal- und Bürokosten wurden von der Stadt übernommen. Der Leiter des Agenda 21-Büros gehört der Stadtverwaltung an und wird von der Stadt bezahlt. Das Büro hat noch einen Mitarbeiter mit einer halben Stelle, der von den Mitteln für den Agenda 21-Prozess aus der Stadt bezahlt wird. In den Anfangsjahren stand dem Agenda 21-Prozess eine Summe von 20.000 Euro/Jahr (einschließlich Personal- und Bürokosten und der Mitteln für alle Arbeitskreise) zur Verfügung, 2002/2003 wurde sie auf 25000 Euro erhöht. Ab 2006 sollten die Mittel um 5% reduziert werden.<sup>243</sup> Diese Mittel wurden jedoch nicht als ausreichend betrachtet.

Dass die Stadt schließlich Ende der 1990er Jahre Räume<sup>244</sup> zur Verfügung stellte, war das Ergebnis der Initiative der Bürger, die auf die Stadtverwaltung Druck ausgeübt hatten. Dazu sagte ein Mitglied der damaligen Arbeitskreise:

„Die Stadt hat uns das [die Räume] nicht angeboten. Wir haben mächtigen Druck gemacht. Auf heftiges Verlangen der Agenda-Arbeitskreise hat die Stadt Räume zur Verfügung gestellt. Was alles im Büro geschehen ist, war die Eigenhilfe der Arbeitskreise. Sie haben selber gemalt, die Möbel organisiert... Das war nicht von der Stadt großzügig bereitgestellt.“<sup>245</sup>

---

<sup>240</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger am 16. Oktober 2006. In: Verfasserin: Gesprächsnotizen in Freiburg vom Oktober – November 2006.

<sup>241</sup> Ebd.

<sup>242</sup> Wie bereits erwähnt, wurde die alte Struktur der LA aufgelöst. In der neuen Struktur (Vorschlag der Organisationsstruktur) existiert das Agenda 21-Büro nicht unter demselben Namen. Nach der Umstrukturierung heißt es jetzt „Agenda 21 Ausschuss“ (siehe Abb. 12 und 13). Diese Institution funktioniert zum jetzigen Zeitpunkt (Januar 2007) noch.

<sup>243</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger, vom 16. Oktober 2006, a.a.O.

<sup>244</sup> Nach dem Protokoll (DRUCKSACHE STEA-00/001) wurde im Frühjahr 2000 ein „Treffpunkt Freiburg“ errichtet, bei dem die Tätigkeiten der LA und die der bestehenden anderen bürgerlichen Engagements verknüpft werden sollten. Die Stadt stellte Räumlichkeiten in der Wilhelmstraße zur Verfügung. In der Wilhelmstraße 20. hat die städtische Geschäftsstelle LA ihr Büro.

<sup>245</sup> Nach dem Gespräch mit Rita Steophasius vom 3. November 2006, a.a.O.

Zur Rolle des damaligen Oberbürgermeisters Rolf Böhme in Sachen der Lokalen Agenda gab es verschiedene Aussagen. Nach einer Aussage habe der OB in seiner Amtszeit den Lokalen Agenda-Prozess nicht unterstützt, während sich aber der damalige Sozialbürgermeister Hansjörg Seeh (SPD) für ihn einsetzte. Eine Gesprächspartnerin in Freiburg hat der Verfasserin einen Satz einer Stadträtin zitiert: „Herr Böhme hat die LA gegen die Wand gefahren.“<sup>246</sup> Diese Gesprächspartnerin hat hinzugefügt: „In Freiburg hat die Stadt auf keinen Fall um die Zeit [um das Jahr 1992.- A. d. V.] bereits die LA politisch unterstützt, ganz im Gegenteil. Herr Böhme, [...] hat zu unserem Bedauern die LA nicht unterstützt. Er hat uns überhaupt nicht ernst genommen.“<sup>247</sup>

Nach einer anderen Aussage habe aber der OB großen Wert auf das Forum gelegt, allerdings mit der charakteristischen Einschränkung, wie ein nacherzähltes Zitat Rolf Böhmes belegt: „wenn er die Leitung des Forums nicht habe, dann mache er nicht mit.“<sup>248</sup>

- Die Agenda-Arbeitskreise

Schließlich drittens sind es die Agenda 21-Arbeitskreise, die dazu beitragen sollten, die Zukunft der Stadt mit Ideen zu ihren jeweiligen Schwerpunkten zu gestalten. Als der Lokale Agenda-Prozess startete, gab es dabei folgende Arbeitskreise:

- Arbeitskreis Wasser
- Arbeitskreis Eine Welt
- Arbeitskreis Soziales, Bildung und Kultur
- Arbeitskreis Nächste Generation
- Arbeitskreis Stadtentwicklung
- Arbeitskreis Frauen
- Arbeitskreis Denkwerkstatt Bürgerschaftsengagement

Jeder Arbeitskreis bekam 100 - 300 Euro/Jahr<sup>249</sup> für seine Tätigkeiten. Das sei „sehr wenig“<sup>250</sup>. Die Arbeitskreise tagten alle drei Monate. Viele Teilnehmer arbeiteten ehrenamtlich. Schon bevor die Organisation der LA-21 umstrukturiert wurde, gab es kaum noch Arbeitskreise, die regelmäßig aktiv waren. Die Zahl der Teilnehmer einiger Arbeitskreise ist vom Beginn von 10-20 auf „gar nichts“ im Jahr 2006 geschrumpft.<sup>251</sup> Nach den Aussagen verschiedener Beteiligter der Arbeitskreise lagen die Gründe dafür einerseits darin, dass die Periode der Formulierung der Leitziele der LA 21 zu lange dauerte, andererseits an der Nichtakzeptanz der Arbeit seitens der Stadt und an mangelnder Unterstützung.

Mehr Informationen über die Arbeitskreise bieten auch die „*Leitziele der Freiburger Agenda 21*“, die im nächsten Punkt dargestellt werden.

#### 4.4.2.3.2 Dokumente und Instrumente

Die LA 21 Freiburg hat seit der Startphase 1998 zwei schriftliche Dokumente erarbeitet, nach denen der LA 21-Prozess sich richten sollte: Freiburger Agenda 21/Leitbild und Leitziele.

In den folgenden Abschnitten werden diese im LA-Prozess erstellten Dokumente und Instrumente dargestellt. Dazu gehören die zwei Dokumente, der Flächennutzungsplan (FNP) 2020 und die sogenannten „Nachhaltigkeitsindikatoren“.

---

<sup>246</sup> Ebd.

<sup>247</sup> Ebd.

<sup>248</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger vom 16. Oktober 2006. a.a.O.

<sup>249</sup> In zwei verschiedenen Gesprächen wurde die Summe unterschiedlich angegeben. Bei dem Gespräch mit Herrn Limberger vom 16. Oktober 2006 wurde 300 Euro/Jahr angegeben, beim anderen Gespräch mit Frau Steophasius vom 3. November wurde 100-300 Euro/Jahr angegeben.

<sup>250</sup> Nach dem Gespräch mit Dietrich Limberger vom 16. Oktober 2006. a.a.O.

<sup>251</sup> Nach dem Gespräch mit Rita Steophasius vom 3. November 2006. a.a.O.

- Freiburger Agenda 21/Leitbild<sup>252</sup>

Das Freiburger Forum 21 verabschiedete im November 1999 das Leitbild „Freiburg im 21. Jahrhundert“. (Siehe Abb. 14)

In diesem kurz gefassten Dokument wurde festgestellt, dass die bisherige Lebensweise zu Umweltproblemen geführt habe. Als Ursache der Umweltprobleme werden zu hoher Energieverbrauch, zunehmender Verkehr, Konsumverhalten, Freizeitaktivitäten und nicht ökologische Produktionsweisen in Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft beschrieben. Deshalb müsste sich das Leitbild den Dreiklang – ökologische Verträglichkeit, ökonomische Vernunft und soziale Gerechtigkeit – zum Maßstab der Stadtentwicklung machen. Zur Sicherung der ökologischen Verträglichkeit sollten ein sparsamer Energie-, Wasser-, und Rohstoffverbrauch und die Verwendung erneuerbarer Energien und nachwachsender Rohstoffe vorgesehen werden. Ökonomisch sollten Freiburg und die Region auf ein „Erfolgskonzept“ setzen, durch das die umweltverträgliche Produktion umweltfreundlicher und nachhaltiger Produkte neue innovative Arbeitsplätze generiere. Unter sozialer Gerechtigkeit wurde verstanden, dass sozialräumliche Spaltungen, also Segregationen verhindert werden sollte. Allen Bürgerinnen und Bürgern sollte ein zugängliches und erreichbares Angebot sozialer Dienste und Einrichtungen zur Verfügung stehen und ihnen die Teilhabe an den Chancen und Möglichkeiten in der Gesellschaft sichern. Menschen, die Opfer des gesellschaftlichen Wandels zu werden drohten, sollten unterstützt werden. Die Verwirklichung des Leitbildes der Agenda soll „eine Kultur der Beteiligung und des bürgerschaftlichen Engagements“ zur Folge haben. Eine breite und umfassende Mitwirkung und Teilhabe an den politischen Entscheidungsfindungen sowie an der Planung und Umsetzung von Maßnahmen sollte gefördert werden.

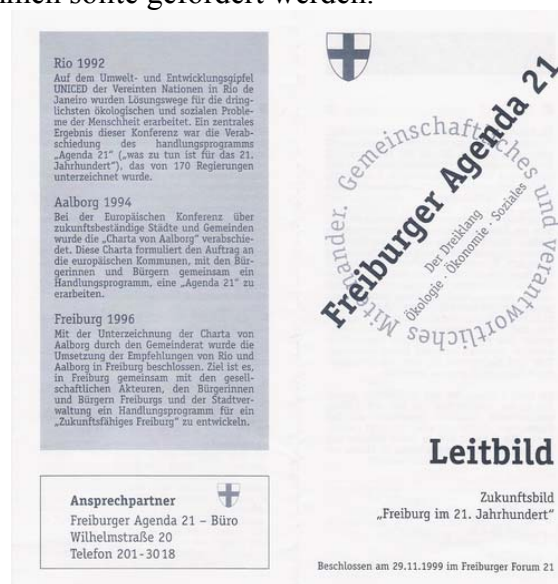


Abb. 14: Faltblatt über das Leitbild der LA Freiburg, 1999

Dieses vom Freiburger Forum 21 beschlossene Leitbild war im Wesentlichen eine gekürzte Fassung der im Brundtland-Bericht von 1987 und in der Weltgipfel-Konferenz Rio 1992 geforderten Nachhaltigkeit bzw. „dauerhaften Entwicklung“. <sup>253</sup> Hinzu kam die Forderung, dass die zukünftige Entwicklung der Stadt auf „der Basis eines gemeinschaftlichen und verantwortlichen Miteinanders von Institutionen, Verbänden, Kirchen, gesellschaftlichen Gruppen, Verwaltung und der Bürgerschaft“ getragen werden sollte. <sup>254</sup> Ein

<sup>252</sup> Freiburger Forum 21: Freiburger Agenda 21. Leitbild - Zukunftsbild „Freiburg im 21. Jahrhundert“- Freiburg 1999. Die Zitate in diesem Punkt stammen alle aus diesem Dokument.

<sup>253</sup> Vgl. Brundtland-Bericht. 1987.

<sup>254</sup> Freiburger Agenda 21 – Büro: Leitbild. Zukunftsbild „Freiburg im 21. Jahrhundert“. Freiburg 1999.

Handlungsprogramm oder gar ein konkretes auf detaillierte politische Wirkung mit Gestaltungsabsicht war dieses „Leitbild“ sicherlich nicht.

- Freiburger Agenda 21/Leitziele<sup>255</sup>

Ein Jahr nach der Erstellung des Leitbildes haben alle Arbeitskreise der LA die „Leitziele der Freiburger Agenda 21“ („Leitziele“) entwickelt. Die verschiedenen Arbeitskreise entschieden Darstellungsart und Detailtiefe der jeweiligen Leitziele im eigenen Arbeitsfeld selbst. Entsprechend individuell waren Länge und Inhalt der Leitziele des jeweiligen Arbeitskreises. Zum Schluss wurden alle Leitziele zusammengesetzt und unter dem Dach „Leitziele der Freiburger Agenda 21“ untergebracht. Am 5. März 2001 wurden sie im Freiburger Forum 21 beschlossen. Die Leitziele sollten als Arbeitsdokument verstanden, vom Gemeinderat verabschiedet und „in Form einer Selbstverpflichtung“ zur Grundlage für die zukünftigen Handlungen und Entscheidungen des Freiburger Gemeinderats werden. Nach diesem Dokument sollte die Nachhaltigkeitsprüfung im Sinne der LA durchgeführt werden, die folgende Prüfkriterien enthält:

- „Umwelt- und Entwicklungsverträglichkeit
- Gender mainstreaming<sup>256</sup>
- Integration von Minderheiten
- Förderung und Unterstützung von Familien, Kindern, Jugendlichen und Behinderten“

Diese Prüfkriterien sollten die konkreten Entscheidungen des Gemeinderates erleichtern bzw. handhabbar machen. Es sollte in Zukunft nach den Kriterien geprüft werden, ob eine Maßnahme, eine Entscheidung, ein Projekt und eine Planung zukunftsfähig und nachhaltig im Sinne der Lokalen Agenda 21 sei. In den „Leitzielen“ fehlen aber die konkreteren Kriterien und Indikatoren, die im weiteren Verlauf des Agenda Prozesses gemeinsam vom Gemeinderat, den Agenda-Arbeitskreisen und von der Verwaltung erarbeitet werden sollten. Wieder fehlt also der klare politische Impetus.

Die folgende Tabelle beschreibt die von den Mitgliedern der Arbeitskreise festgelegte Verzahnung der Querschnittsthemen und die jeweiligen Arbeitskreise, die sich mit den Themen beschäftigen sollten. Die Querschnittsthemen in den „Leitzielen“, mit denen sich der *Arbeitskreis Stadtentwicklung* beschäftigen sollte, werden auch in den Arbeitskreisen-Frauen, -Partizipation, -Umwelt, -Verkehr, -Wirtschaft und -Wohnen behandelt. (Stichwörter mit \* in der Tab. 1) Die Stadtentwicklung selbst sollte als eines der zehn Querschnittsthemen gleichzeitig von vier verschiedenen Arbeitskreisen (Soziales, Frauen, Nächste Generation, Mobilität. Siehe Tab. 1) bearbeitet werden.

Auf die Leitziele aller Arbeitskreise wird hier nicht weiter eingegangen. Da sich die vorliegende Arbeit ausschließlich auf das Thema „Stadt“ bzw. „Stadtentwicklung“ konzentriert, werden nur die Leitziele des Arbeitskreises Stadtentwicklung vorgestellt. Ebenso werden die Leitziele der Arbeitskreise dargestellt, die mit dem Thema „Stadtentwicklung“ verknüpft sind.

---

<sup>255</sup> Freiburger Forum 21: Leitziele der Freiburger Agenda 21, Freiburg 2001.

In: [www.treffpunktfreiburg.de](http://www.treffpunktfreiburg.de). Anm.: Alle Zitate in diesem Punkt stammen alle aus diesem Dokument.

<sup>256</sup> In „Leitziele der Bürgerschaft zum Flächennutzungsplan 2020“ Freiburg wird der Begriff Gender mainstreaming nach der Definition von Barbara Stiegler erklärt. „Gender mainstreaming besteht in der Reorganisation, Verbesserung, Entwicklung, Evaluation von Entscheidungsprozessen in allen Politik- und Arbeitsbereichen einer Organisation zur Erreichung der Gleichstellung der Geschlechter.“ In: Stelle zur Gleichberechtigung der Frau: Gender mainstreaming hearing, Freiburg, 2001. S. 17.

<b>Querschnittsthemen in den Leitzielen</b>	<b>Zu finden im Arbeitskreis<sup>257</sup> (AK)</b>
Arbeit	AK-Soziales <sup>258</sup> , -Frauen
Energie	AK-Mobilität, -Wasser
*Frauen	AK-Soziales, -Frauen, -Nächste Generation, -Denkwerkstatt Bürgerschaftsengagement, -Eine Welt, <b>-Stadtentwicklung</b> , -Mobilität
Kinder	AK-Soziales, -Frauen, -Nächste Generation
*Partizipation	AK-Soziales, -Frauen, -Denkwerkstatt Bürgerschaftsengagement, -Eine Welt, <b>-Stadtentwicklung</b> , -Mobilität
<b>Stadtentwicklung</b>	<b>AK-Soziales, -Frauen, -Nächste Generation, -Mobilität</b>
*Umwelt	AK-Soziales, -Nächste Generation, -Eine Welt, <b>-Stadtentwicklung</b> , -Mobilität, -Wasser
*Verkehr	AK-Soziales, -Nächste Generation, <b>-Stadtentwicklung</b> , -Mobilität
*Wirtschaft	AK-Soziales, -Eine Welt, <b>-Stadtentwicklung</b>
* <b>Wohnen</b>	AK-Soziales, -Frauen, <b>-Stadtentwicklung</b>

Tab. 1: Einzelthemen und die Arbeitskreise<sup>259</sup>

Der Arbeitskreis „Stadtentwicklung“ fasste seine Leitziele in sieben Stichwörtern zusammen:

- Demokratische Stadtplanung: Bürgerbeteiligung, Bürgerbegehren und Bürgerentscheid werden als wichtige Instrumente der Stadtplanung anerkannt.
- Stadtteile: Grundlage der Stadtteile ist Nutzungsvielfalt und Nutzungsmischung.
- Architektur: Alte Baubestände werden nach den Regeln der Denkmalpflege erhalten. Umweltgerechte Baustoffe, energiesparende Bauweise, barrierefreies Leben und Flexibilität der Nutzungen sollten beachtet werden.
- Verkehr: Die Stadtteile werden an den regionalen und überregionalen ÖPNV und das Straßennetz angeschlossen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen für alle Bevölkerungsteile attraktiv gestaltet werden.
- Die soziale Stadt: Nachbarschaften sollten eine ausgewogene soziale Mischung verschiedener Gruppen von BewohnerInnen gewährleisten.
- Ökologie: Sparsamer Umgang mit Flächen ist von großer Bedeutung.
- Ökonomie: Moderne Ökonomie soll mit Ökologie verbunden sein. Stadtplanung soll für die Wirtschaft interessant gestaltet werden und darf nicht zum Selbstzweck werden.

Im Arbeitskreis „Soziales, Bildung und Kultur“ wird das mit der Stadtentwicklung eng zusammenhängende Thema Wohnen behandelt. Das Wohnen sei zukunftsfähig und nachhaltig zu gestalten:

- Das Wohnangebot sollte ausreichend, und vor allem für einkommensschwache Haushalte bezahlbar sein und den unterschiedlichen Bedürfnissen der Menschen entsprechen,
- das Angebot sollte ressourcenschonend sein, es sollte ein auf geringen Flächenverbrauch ausgerichtetes sowie baubiologisch gesundes Bauen und Wohnen als Standard haben,
- in den Stadtteilen sollte eine sozial ausgewogene Durchmischung der Bevölkerungsstruktur und die Integration möglichst vieler verschiedener

<sup>257</sup> Siehe den Abschnitt „Agenda-Arbeitskreise“.

<sup>258</sup> „Soziales“ ist hier die Abkürzung für den Arbeitskreis Soziales, Bildung und Kultur.

<sup>259</sup> Entnommen aus dem Dokument: Leitziele der Freiburger Agenda 21, Freiburg 2001. In: [www.treffpunktfreiburg.de](http://www.treffpunktfreiburg.de).

- Bevölkerungsteile gefördert werden und öffentliche Räume sollten als Orte der Begegnung dienen,
- die BewohnerInnen sollten sich aktiv an der Planung und Gestaltung ihres Wohnumfeldes beteiligen,
  - im nahen Wohnumfeld sollten ausreichend Freiräume/Grünflächen, Erholungsflächen, Bildungs- und Sporteinrichtungen vorhanden sein, und
  - der öffentliche Nahverkehr sollte eine umfassende preiswerte und bequeme Alternative zum Autoverkehr darstellen.

Im Arbeitskreis „Frauen“ wird das Ziel einer „frauengerechten Stadt- und Regionalplanung“ akzentuiert.<sup>260</sup> Dieses wird in den „Leitziele“ inhaltlich nicht genauer ausgeführt.

Im Arbeitskreis „Nächste Generation“ wurde darauf hingearbeitet, dass die Infrastruktur in den Stadtteilen verstärkt auf die Bedürfnisse von Kindern und Familien ausgerichtet sein sollte. „Stadtteilbezüge“ für Kinder sollten gestärkt werden, so dass die Kinder die „Stadtteilstrukturen“ als persönliches Umfeld entdecken und erleben könnten und ihren Erfahrungsraum darin finden.<sup>261</sup> Die Gesundheit der Kinder sollte bei allen städtebaulichen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Das Leitziel des Arbeitskreises „Mobilität“ ist die Stadt der kurzen Wege, d.h. „kompakte, dichtbebaute, gemischt genutzte Stadtteile lassen den Verkehrsaufwand sinken und ermöglichen einen hohen Anteil des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad fahren und zu Fuß gehen) am Gesamtverkehr.“<sup>262</sup> Die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung im Umland soll gut durch den ÖPNV erschlossen sein.

Nachdem die Leitziele im Freiburger Forum 21 im Jahr 2001 beschlossen worden waren, kam der geplante nächste Schritt zur Konkretisierung der Ziele und Maßnahmenvorschläge (wohl keine Überraschung) jedoch nicht zustande. Die Leitziele wurden vom Freiburger Gemeinderat nicht verabschiedet, sie wurden also nicht zur Grundlage für seine zukünftigen Entscheidungen gemacht. Das bedeutete, dass die Leitziele der Lokalen Agenda keine rechtliche Verbindlichkeit für alle Akteure, sei es Gemeinderat, Verwaltung und die gesellschaftlichen Gruppierungen, erhielten. Die Umsetzung der Leitziele im Rahmen der geltenden gesetzlichen, politischen und verwaltungstechnischen Vorgaben ist nicht in Erfüllung gegangen.

Zu diesem Thema lassen sich folgende Aussagen aus den Gesprächen mit verschiedenen Beteiligten aus der Stadtverwaltung und dem Stadtplanungsamt in Freiburg zitieren. So meinte ein Stadtplaner des Stadtplanungsamtes:

„Die Leitziele des Lokale Agenda 21-Büros haben gar keine Verbindlichkeit für uns [dem Bebauungsprojekt Rieselfeld]. Die Ziele sind nur verbindlich, wenn unser Gemeinderat sie beschlossen hat. Solange sie nicht beschlossen sind, sind sie schön, müssen aber nicht unbedingt umgesetzt werden. Wir sind den Menschen nicht verpflichtet, die diese Ziele geschrieben haben. Bei uns passiert gerne etwas, nämlich einige Menschen schreiben die Ziele und erwarten, dass andere sie umsetzen. Auf der lokalen Ebene sind die Ziele wirksamer, wenn die Zielemachenden auch zeigen, wie die Ziele umgesetzt werden können. [...]“<sup>263</sup>

Ein Mitglied der Projektgruppe Integrierte Stadtplanung (PRISE) meinte:

„Die Leitziele sind nicht verbindlich in juristischem Rahmen, d.h. sie können nicht juristisch eingeklagt werden, weil wir das Primat des gewählten Gemeinderats haben. Auf dem Papier wird der Gemeinderat sich immer oder in der Regel zu dem Primat der Nachhaltigkeit bekennen. [...] Im Detail kann eine Entscheidung auch schon mal völlig konträr laufen, also nicht im Sinne der Nachhaltigkeit. [...] Es gibt keinen messbaren Einfluß der Leitziele oder des Leitbildes der

<sup>260</sup> Dokument: Leitziele der Freiburger Agenda 21, Freiburg 2001.

<sup>261</sup> Ebd.

<sup>262</sup> Ebd.

<sup>263</sup> Nach dem Gespräch mit Schelkes vom 16. Oktober 2006. a.a.O.

Nachhaltigkeit auf die Stadtentwicklung. Messen können wir es nicht. [...] Man weiß nicht genau, was von unserem Leitbild bezüglich der Agenda 21 wirklich umgesetzt worden ist, was nicht.“<sup>264</sup>

Eine weitere Stimme aus dem Rathaus unterstreicht die Komplexität der Leitziele als Problem: „Man wird die Leitziele immer wieder bemühen. Aber jeder bemüht sie in seinem Interesse. [...] Wir brauchen ein Projekt, das verschiedene Kriterien erfüllen muss, d.h. ein Projekt, das möglichst alle Aspekte vereinigt und sie dann verwirklicht. So weit sind wir noch nicht. [...] Es ist unheimlich schwer, wenn man möglichst viele Kriterien berücksichtigt, dann wird das Thema so komplex, dass es nicht mehr beherrschbar ist – das ist das Problem der Umsetzung des Leitbildes der Nachhaltigkeit.“<sup>265</sup>

Schließlich noch eine weitere Meinung einer im Lokalen Agenda-Prozess engagierten Bürgerin Frau Steophasius:

„[...] Die Arbeitskreise hatten keine Verbindlichkeit. Eigentlich hat sich der Gemeinderat auch zu den Agenda-Prinzipien verpflichtet, EIGENTLICH<sup>266</sup>. Aber die Gemeinderäte wissen zum Teil überhaupt nicht, was das ist. Es ist überall so in solchen Gremien. Sie sind hoch politische Gremien. Sie haben keine Zeit für so etwas Verblasenes, wenn es nicht konkret ist. [...]“<sup>267</sup>

In diesen kritischen Meinungen wird die Problematik und letztendlich die Unverbindlichkeit der Freiburger Lokalen Agenda 21 überdeutlich.

- Flächennutzungsplan 2020 Freiburg (FNP 2020)

Was die Leistungen des Lokale-Agenda-21-Prozesses anlangt, so schrieb das Agenda 21-Büro diese gerne den konkreten Projekten zu, die zum großen Teil vom Land und dann auch von der Stadt gefördert wurden.<sup>268</sup> Nach Ansicht der Beteiligten der LA gehören die aus den FNP 2020 resultierenden Ergebnisse zu den Leistungen der LA-21, denn im FNP seien die Prinzipien der LA 21 und die geforderte Bürgerbeteiligung „exemplarisch“ und „erfolgreich“ umgesetzt.<sup>269</sup> Der FNP 2020 begann mit der Vorbereitungsarbeit im Jahre 2002, der offizielle Aufstellungsbeschluss durch den Gemeinderat erfolgte am 27. Mai 2003. Für dieses umfangreiche Projekt hatte die Stadtverwaltung eine dezernatsübergreifend agierende Projektgruppe etabliert, die Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung (PRISE), die fachlich wie organisatorisch für die Aufstellung des FNP zuständig war. Am 18. Juli 2006 wurde der Flächennutzungsplan 2020 gemäß § 6 Abs. 1 BauGB vom Gemeinderat beschlossen und im November 2006 vom Regierungspräsidium Freiburg genehmigt. Anschließend trat der FNP in Kraft.

Das Exemplarische und der Erfolg des FNP in Hinsicht auf die LA lassen sich in zwei Hauptpunkten – inhaltlich sowie organisatorisch – zusammenfassen:

Erstens: Der „Paradigmenwechsel“ in der Politik hat sich in der Ausgestaltung des FNP niedergeschlagen. Es wurde nicht mehr ein möglichst großes Angebot an neuen Wohnbau- und Gewerbeflächen mit dem Ziel eines weiteren expansiven Wachstums der Stadt angestrebt.<sup>270</sup> Stattdessen verfolgte der neue FNP das Ziel, möglichst sparsam und behutsam mit Grund und Boden umzugehen, dabei wurde der Flächenverbrauch durch eine konsequente Vorrangigkeit der Innenstadtentwicklung reduziert. Außerdem sollte ein möglichst ausgewogener Ausgleich zwischen sozialen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen

---

<sup>264</sup> Nach dem Gespräch mit Limberger vom 16. Oktober 2006 a.a.O.

<sup>265</sup> Nach dem Gespräch mit Nußbaumer vom 17. Oktober 2006 a.a.O.

<sup>266</sup> Hier wurde das „eigentlich“ im Gespräch mit Betonung gesprochen.

<sup>267</sup> Nach dem Gespräche mit Rita Steophasius. vom 3. November 2006 in Freiburg. a.a.O.

<sup>268</sup> siehe Fn. 221.

<sup>269</sup> Nach dem Gespräch mit Limberger. vom 16. Oktober 2006 in der PRISE Freiburg und mit Steophasius vom 3. November 2006 in Freiburg. a.a.O.

<sup>270</sup> Die Stadt Freiburg: Amtsblatt April 2004.



erzielt werden.<sup>271</sup> Von den 165 Hektar Baufläche, die im alten FNP 80/99 zur Bebauung vorgesehen waren und die bis zur Aufstellungszeit des neuen FNP nicht bebaut waren, sind im neuen FNP nur noch rund 82 Hektar für eine Bebauung ausgewiesen worden. Da sind 49 Hektar in den neuen FNP an „besser geeigneten Bauflächen“ neu hinzugekommen. Es werden aber insgesamt im Außenbereich 34 Hektar weniger als im alten FNP ausgewiesen.<sup>272</sup> Dem FNP 2020 zufolge werden 230 Hektar als neue Bauflächen ausgewiesen,<sup>273</sup> während im FNP 1980/99 noch 275 Hektar neue Bauflächen als „Ausweitung“ vorgesehen waren.<sup>274</sup>

Zweitens: Die „erweiterte Bürgerbeteiligung“, die in Rieselfeld und in Vauban schon praktiziert wurde, wurde bei der Aufstellung des FNPs aufgegriffen. Die „erweiterte Bürgerbeteiligung“ beschränkte sich nicht nur auf die „frühzeitige Bürgerbeteiligung“ sowie eine „öffentliche Auslegung des Planentwurfs“, wie sie im Baugesetzbuch vorgeschrieben sei und dem durch eine einzige Bürgerversammlung Genüge getan werden könne. Im neuen FNP ginge man weit darüber hinaus und räumte der Bürgerschaft „einen wesentlichen Einfluss auf die Planung“<sup>275</sup> ein. Es gab drei „Bausteine“ der „Öffentlichkeitsbeteiligung“ für den Aufstellungsprozess, so die PRISE.<sup>276</sup> Als erste nahmen sechs bürgerschaftliche Arbeitsgruppen mit ca. 100 TeilnehmerInnen an der Diskussion über die Leitziele für den neuen FNP – zwischen Juni 2003 und Januar 2004 – teil. Ihr Ergebnis – die „Leitziele der Bürgerschaft zum FNP 2020“ (Leitziele zum FNP) – wurde vom Gemeinderat im März 2004 als Grundlage für das weitere Verfahren beschlossen.<sup>277</sup> Die „Leitziele zum FNP“ umfassten fünf Teile: „Präambel“, „Räumliche Leitziele für die Entwicklung der Stadt Freiburg“, „Leitziele für Soziales, Bildung und Kultur“, „Leitziele für Umwelt, Natur und Landschaft“ und „Leitziele für die wirtschaftliche Entwicklung“. In der „Präambel“ wurde hervorgehoben, dass die zukünftige Stadtentwicklung Freiburgs sich an den „Nachhaltigkeitsgesichtspunkten“ der Rio-Konferenz orientiere.<sup>278</sup> Als zweiter „Baustein“ der Bürgerbeteiligung wurden die Informationsveranstaltungen zwischen 2003 und 2005 im Rahmen der aus der Aufstellung des neuen FNP ermittelten Grundlagen wie Fachgutachten und Prognosen angesehen. Der dritte Baustein lag in der Öffentlichkeitsbeteiligung an den Diskussionen über die Flächenszenarien als Vorentwurf des FNP in der Bürgerschaft vom Dezember 2004 bis Mai 2005.<sup>279</sup> Die interessierten Bürger nahmen an den Diskussionen teil. Die Ergebnisse des Diskussionsprozesses flossen in die Entscheidung des Gemeinderates über den FNP-Entwurf ein.

Auch in der Beschlussfassung der PRISE zu den Stellungnahmen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung vom 2. Juni 2006 zeigte sich, dass im Planungsentwurf des FNP aufgrund der Stellungnahmen der Bürgerschaft und deren Vorschläge Änderungen durchgeführt wurden.<sup>280</sup>

Das Projekt der Aufstellung des neuen FNP Freiburg wurde von der Stadt und den Beteiligten des LA 21-Prozesses als sehr erfolgreich bewertet. Es wurde ebenfalls als ein erfolgreiches Beispiel für den gesamten LA 21-Prozess betrachtet. Aus verschiedenen Quellen – sowohl in der Presse als auch in den Gesprächen in Freiburg – wurde die Beteiligung der Bürger an dem Aufstellungsverfahren positiv beurteilt.

---

<sup>271</sup> Die Stadt Freiburg: Amtsblatt November 2005.

<sup>272</sup> Ebd.

<sup>273</sup> Darunter sind ca. 130 ha für Wohnbauflächen, 35 ha gemischte und 65 ha gewerbliche Bauflächen. In: Die Stadt Freiburg: DRUCKSACHE G-06/132.

<sup>274</sup> Die Stadt Freiburg: Flächennutzungsplan 2020 – Begründung mit Umweltbericht. S. 2.

<sup>275</sup> Die Stadt Freiburg: Amtsblatt, November 2005.

<sup>276</sup> Im „FNP 2020“ wurde statt „Bürgerbeteiligung“, „Öffentlichkeitsbeteiligung“ formuliert. Die Stadt Freiburg: Flächennutzungsplan 2020 – Begründung mit Umweltbericht. S. 15.

<sup>277</sup> Vgl. Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung – PRISE (Hg.): Leitzielbroschüre – Leitziele der Bürgerschaft zum Flächennutzungsplan 2020.

<sup>278</sup> Ebd. S. 2.

<sup>279</sup> Ebd. und vgl auch Amtsblatt der Stadt Freiburg: Dezember 2004.

<sup>280</sup> Vgl. PRISE Freiburg: DRUCKSACHE G-06/004. 2. Juni 2006.

Dass PRISE, der Hauptprojekträger des FNP gleichzeitig einer der wichtigsten Akteure des LA 21-Prozesses der Stadt war und ist, beweist, dass die Stadtverwaltung in der Lage wäre, den LA 21-Prozess ungeachtet vieler Lippenbekenntnisse voranbringen zu können. Ob sie ihn voranbringen könnte oder wollte, ist abhängig davon, wie weit das Nachhaltigkeitsbewusstsein in die Stadtverwaltung und in den Gemeinderat eingedrungen ist und wie die Verwaltungsspitze mit den verschiedensten Interessen der verschiedenen Gruppen im Hinblick auf Nachhaltigkeit umzugehen gedenkt. Das Projekt FNP war ein Ergebnis der gemeinsamen Bemühung der Stadtverwaltung, der Experten und der Bürgerschaft, für das die Politik den Weg geebnet hat.

Auf den ersten Blick scheint der Erfolg der Aufstellung des neuen FNP auf den LA 21-Prozess zurückgeführt werden zu können. Tatsächlich sind die wichtigsten Elemente, die zu jenem Erfolg führten, wie die Transparenz der Stadtverwaltung und das Bewusstsein über die Mitbestimmung der Bürgerschaft, das Bewusstsein des behutsamen Umgangs mit Grund und Boden aber letztendlich auf einen langen Entwicklungsprozess zurückzuführen, in einer Zeit, als es das Stichwort LA 21 noch gar nicht gab. Dass Freiburg schon in der Geschichte eine stark bürgerlich-geprägte Stadt gewesen ist, trug zur Transparenz der Stadtverwaltung und zur aktiven Mitbestimmung der Bürgerschaft bei. Der behutsame Umgang mit Grund und Boden kann auf die Einflüsse der Ökobewegungen und der GRÜNEN in den 70er und 80er Jahren zurückgeführt werden. Die starke Identität als grüne, traditionsbewusste, am Tourismus orientierte Stadt spielte auch eine Rolle bei der Konzeption des FNP. Es war deshalb keine Überraschung, dass die Stadt das Projekt stark unterstützte, ohne dass die beschränkten Auswirkungen der LA mitgerechnet wurden. Es ist ein Lernprozess für die noch nicht ausgereifte LA 21. Die Erfolgserfahrungen des Aufstellungsverfahrens des FNP sind in den LA 21-Prozess eingeflossen und werden mit ihm wachsen, so dass die Auswirkungen der LA 21 sich wohl weiter werden entfalten können.

#### **4.4.2.3.3 Nachhaltigkeitsindikatoren für die Stadt Freiburg<sup>281</sup>**

In den Gesprächen mit den Beteiligten wurde beklagt, dass während des LA-21-Prozesses in Freiburg das „Leitbild“ und die „Leitziele“ einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ nicht konkret seien. Doch nach amtlichen Quellen hat die Stadt im Rahmen zweier Indikatorensysteme Erfahrungen gesammelt. Zum einen handelte es sich um die „Indikatoren für die Lokale Agenda 21“, die von der Forschungsstätte der evangelischen Studiengemeinschaft (FEST) im Auftrag der Bundesländer Baden Württemberg, Bayern, Hessen und Thüringen entwickelt wurden. Zum anderen war es ein Indikatorenkatalog im Rahmen des Forschungsfeldes „Städte der Zukunft“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau – ExWoSt).<sup>282</sup> Freiburg hat sich 1997 bis 2002 durch das Stadtplanungsamt als eine der sogenannten sieben Referenzstädte an der Entwicklung des Indikatorensets „Städte der Zukunft“ beteiligt.<sup>283</sup> Im Breitentest<sup>284</sup> dieses Indikatorensets 2002/2003, an dem sich 47 Städte beteiligten, beteiligte sich Freiburg durch die Mitwirkung des Amtes für Statistik und Einwohnerwesen.<sup>285</sup>

Die zwei darzustellenden Indikatorensysteme sind keine fertigen Systeme, denn sie beide sind extern erarbeitete Indikatorenprogramme. (siehe Tab. 2) Sie können nicht direkt übernommen werden, ohne eng mit den kommunal entwickelten Leitzielen für eine nachhaltige Stadtentwicklung verknüpft zu werden. Es ist bis jetzt nicht nachzuweisen, dass trotz der Erfahrung mit den Indikatorensets die Institutionen der LA Freiburg über eine

---

<sup>281</sup> Amt für Statistik und Einwohnerwesen Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.)/Peter Höfflin: Werkstattbericht "Nachhaltigkeitsindikatoren für die Stadt Freiburg", Freiburg 2004.

<sup>282</sup> Ebd. S. 5.

<sup>283</sup> Ebd. S. 6.

<sup>284</sup> Der Breitentest wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung durchgeführt.

<sup>285</sup> Amt für Statistik und Einwohnerwesen Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.)/Peter Höfflin: a.a.O. S.6.

machbare indikatorengestützte Erfolgskontrolle bezüglich nachhaltiger Stadtentwicklung verfügten und verfügen.

In der Tab. 2 werden die Zieldimensionen und einzelne Kriterien der beiden Indikatorensets aufgelistet. Sie zeigen Überschneidungen und decken die gängigen Nachhaltigkeitsdimensionen (Ökologie, Ökonomie und Soziales) ab. Nach dem „Werkstattbericht ‚Nachhaltigkeitsindikatoren für die Stadt Freiburg‘“ sind die aufgelisteten Zieldimensionen und die einzelnen Indikatoren keine Selbstverständlichkeit.<sup>286</sup> Sie haben ihre eigenen Schwerpunkte und Interessen. Das Indikatorensystem für „Städte der Zukunft“ hat Schwerpunkte für das Bauwesen und die Stadtplanung, während im System der „Agenda 21“ die Bereiche wie Partizipation und Soziales ebenso relevant sind.

Dimension	Indikator	Städte der Zukunft	Agenda 21
Ressourcenverbrauch	Flächenverbrauch	●	●
	Privater Trinkwasserverbrauch	●	●
	Privater Energieverbrauch	●	●
	Luftverschmutzung	●	●
Mobilität	Öffentlicher Nahverkehr	●	
	PKW-Dichte	●	●
	Fahrradwegnetz	●	
	Verkehrssicherheit	●	
	Pendlersumme	●	
Wohnversorgung	Binnenumzüge	●	
	Wanderung ins Umland	●	●
	Wohnungsfertigstellungen	●	
	Wohngeldbezieher	●	
	Preisniveaustabilität (Mieten)		●
Arbeit	Sozialversicherte Beschäftigte	●	
	Arbeitslosenquote	●	●
	Ausbildungsniveau		●
Wirtschaft	Wirtschaftsstruktur		●
	Regionaler Selbstversorgungsgrad		●
	Betrieblicher Umweltschutz (Öko-Audit <sup>287</sup> )	●	●
	Gesunde Struktur öffentlicher Haushalte		●
Soziales/Kultur	Gerechte Verteilung (Sozialhilfequote)		●
	Kulturelles Angebot		●
	Gesundheit		●
	Öffentliche Sicherheit		●
	Lebenswelt von Kindern		●
	Demokratisches Engagement		●
Partizipation	Kommunale Entwicklungszusammenarbeit		●
	Teilhabe von Frauen am öffentlichen Leben		●
	Teilhabe am Nachhaltigkeitsprozess		●

Tab. 2: Synopse der Indikatorenprogramme „Städte der Zukunft“ und „Indikatoren für die lokale Agenda 21“<sup>288</sup>

<sup>286</sup> Ebd. S. 12.

<sup>287</sup> „Öko-Audit“ bezieht sich auf ein Vorhaben der Europäischen Kommission zur städtevergleichenden Bewertung der Lebensqualität in europäischen Städten. Es soll zunächst zur methodischen Vorbereitung der Förderungspolitik ab 2007, später zur begleitenden Beobachtung der Verhältnisse in den Städten eingesetzt werden. Vgl. Amt für Statistik und Einwohnerwesen Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.)/Peter Höfflin: a.o.O. S. 5.

<sup>288</sup> Ebd. S. 12. Die vom jeweiligen Indikatorenset abgedeckten einzelnen Zieldimensionen werden in der Tabelle durch den schwarzen Punkt markiert.

Die Bewertungen nach den jeweiligen Indikatorensets in Bezug auf den Zustand Freiburg sind im „Werkstattbericht“ ausführlich zu finden. Im Breitentest im Rahmen „Zukunft der Städte“ hat Freiburg z.B. sehr gut abgeschnitten.

Die Bewertung der beiden Indikatorensets ist weitgehend abhängig vom Informations- und Wissenstransfer. Die Datenerhebung und –verfügbarkeit und die Aussagekraft der Kennziffer der Indikatoren entscheiden aber die Bewertungsergebnisse, z.B. hat nach der Statistik der Stromverbrauch der Tarifkunden in kWh pro Einwohner in Freiburg zwischen 1992 bis 2000 leicht abgenommen, so auch das Haus- und Sperrmüllaufkommen in Kilo pro Einwohner. Die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner ist in Freiburg von 417 im Jahr 1990 auf 433 im Jahr 2001 angestiegen. Das Fahrradwegnetz wurde von 162 km im Jahr 1992 auf 188 im Jahr 2000 ausgebaut, die Luftverschmutzung wurde deutlich reduziert.<sup>289</sup> Es reicht jedoch nicht aus, die Zieldimensionen, wie Partizipation und Soziales, nur durch Statistik oder Datenerhebung zu bewerten.

An den Testergebnissen bzw. der Statistik bezüglich der oben erwähnten Nachhaltigkeitsindikatoren ist zu erkennen, dass Freiburg datenmäßig im Vergleich zu anderen Städten auf einem höheren Niveau steht. Jedoch wurden die Indikatoren noch nicht als Grundlage eines Handlungsprogramms des LA 21-Prozesses verwendet. In der Untersuchung des LA 21-Prozesses Freiburg schienen die Indikatoren eine geringe Koppelung an die praktische Umsetzung des Leitbildes bzw. der Leitziele Nachhaltigkeit im Rahmen der LA 21 zu haben.

#### **4.4.2.3.4 Zusammenfassung**

Zusammengefasst ist also festzustellen, dass der LA 21-Prozess in Freiburg zunächst nicht seitens der Stadtverwaltung, sondern durch engagierte Bürger zustande gekommen ist. Die LA-Ideen hatten offenbar wenig Unterstützung von Seiten der Stadtverwaltung erhalten. Die finanzielle Unterstützung, z.B. 300 Euro/Jahr für jeden Arbeitskreis, war eine „Alibiunterstützung“.<sup>290</sup>

Die LA 21 wurde verwässert. Sie hat sich nicht so stabilisiert, wie man es zunächst erwartet und gehofft hatte. Nach dem Eindruck einer Beteiligten war die LA ein schwaches Instrument und hat in keiner Weise eine Wirkung nach außen entfaltet.<sup>291</sup> Nach der Untersuchung des Öko-Instituts 2000 hat es kaum direkte Verbindungen zwischen den Lokalen-Agenda 21-Gruppen und Freiburg-Vauban (insbes. Forum Vauban) gegeben.<sup>292</sup> In einer Bürgerumfrage 2003 wurde der Bekanntheitsgrad der LA 21 ermittelt. 61% von den 3392 befragten Einwohnern hatten noch nichts von der Lokalen Agenda 21 gehört.<sup>293</sup> Bei genauem Blick auf die sozialen Milieus zeigte sich jedoch, dass die LA 21 im liberal-bürgerlichen Milieu bei über der Hälfte der Befragten bekannt war.<sup>294</sup> Den Einwohnern der anderen sozialen Milieus war die LA 21 weitgehend unbekannt.<sup>295</sup>

Die alte Organisationsstruktur des LA 21-Prozesses hat sich als ineffizient erwiesen und wurde deshalb geändert. Die Auswirkungen der umstrukturierten LA bleiben offen, denn die neue Struktur ist bislang und tatsächlich noch nicht in Gang gekommen.

In den Umfragen, die 1999 zur Umsetzung der Lokalen Agenda europaweit von Organisationen bei ICLEI (International Council of Local Environmental Initiatives), dem DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) und dem Klimabündnis e.V. durchgeführt wurde, wurden 348 Fragebögen aus Städten verschiedener Länder (davon 111 deutsche Städte)

---

<sup>289</sup> Ebd. S. 29, S. 31, S. 36, S. 38.

<sup>290</sup> Nach dem Gespräch mit Rita Steophasius vom 3. November 2006 in Freiburg. a.a.O.

<sup>291</sup> Ebd.

<sup>292</sup> Öko-Institut: Forschungsprojekt. Nachhaltige Stadtteile auf innerstädtischen Konversionsflächen: Stoffstromanalyse als Bewertungsinstrument. Darmstadt/Freiburg/Berlin 2000. S. 24.

<sup>293</sup> Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung der Stadt Freiburg im Breisgau (Hrg.): Bürgerumfrage 2003 in Freiburg. Freiburg 2005. S. 123-124.

<sup>294</sup> Ebd.

<sup>295</sup> Ebd.

untersucht.<sup>296</sup> In den Fragebögen wurden die Hemmnisse und Hinderungsgründe der Lokalen Agenda-Arbeit in den Städten erfragt. Zu diesen Hemmnissen und Hinderungsgründen zählten in erster Linie verwaltungsinterne Gründe: Finanzknappheit und die fehlende Unterstützung der Verwaltungen bei der Umsetzung des Prozesses.<sup>297</sup> Zur Frage nach Erfolgsfaktoren des LA-Prozesses stand „Engagement von Entscheidungsträgern und Verwaltung“ mit den meisten Nennungen an der ersten Stelle, gefolgt von „Engagement von Bürgern und Bürgerinitiativen“.<sup>298</sup> Aus diesen Ergebnissen wurden die Schlüsse gezogen, dass die Kommunalverwaltungen für den Erfolg wie auch für den Misserfolg einer LA eine bedeutende Rolle spielen. Ist die Finanzdecke zur Förderung der Lokalen Agenda unzureichend oder fehlt der eindeutige Wille von Seiten der Verwaltungsspitzen zur Förderung der LA, so können dem Prozess in der Regel keine allzu langen Existenzchancen eingeräumt werden.<sup>299</sup> Der Meinung der Verfasserin nach treffen diese Schlüsse auch auf den LA 21-Prozess in Freiburg zu. In den Aussagen der Freiburger Gesprächspartner wurde diese Auffassung ebenfalls bestätigt.

#### **4.4.2.3.5 Exkurs: Diskussion über den Wohnungsverkauf und die Verschuldung der Stadt**

Obwohl der Sinn der LA 21 in der Motivierung der Bürgerbeteiligung für eine „nachhaltige Stadtentwicklung“ liegt, hatte es der LA 21-Prozess Freiburg ohne die Unterstützung der Stadtverwaltung sehr schwer. Der FNP ist ein gutes Beispiel für den Erfolg, der mit der entscheidenden Unterstützung der Stadtverwaltung erreicht wurde. Die Unterstützung ist jedoch nicht immer gegeben, vor allem dann nicht, wenn es um die wirtschaftlichen Interessen geht.

Unter dem jetzigen Oberbürgermeister Dieter Salomon von den GRÜNEN traten hinsichtlich der LA 21 und „Nachhaltiger Stadtentwicklung“ Konflikte und Widersprüche auf. Die Ursache liegt in der hohen Verschuldung des städtischen Haushaltes. An der Diskussion über den Wohnungsverkauf in Freiburg lässt sich ein Bild der Spaltung und Widersprüche in jüngster Zeit erkennen.

Der Bürgerentscheid über den Wohnungsverkauf in Freiburg vom 12. November 2006 löste eine große Diskussion aus, ob die Stadtverwaltung sich um „nachhaltige Stadtentwicklung“ kümmerte, wenn es um den Konflikt zwischen der Finanzlage und dem auf dem Papier stehenden Bekenntnis zum Leitbild der „Nachhaltigkeit“ geht. Anfang April 2006 wurde in der Presse erstmals von der Überlegung der Stadtverwaltung berichtet, die städtische Beteiligung an der stadteigenen Gesellschaft Freiburger Stadtbau GmbH (FSB) mit 7900 Wohnungen – dazu noch 1000 städtische Wohnungen – zu verkaufen. Am 18. Juli 2006 hat der Gemeinderat mit einer Mehrheit von 30 zu 17 Stimmen beschlossen, 94,9% der städtischen Beteiligung an der FSB zur Entlastung des Haushaltes zu verkaufen.<sup>300</sup> Es gab

---

<sup>296</sup> Brunold/Andreas: Globales Lernen und lokale Agenda 21. Aspekte kommunaler Bildungsprozesse in der „einen Welt“. Wiesbaden 2004. S. 201.

<sup>297</sup> Das Untersuchungsergebnis lautet: (Die Nummer bezieht sich auf die Häufigkeit der Nennung.) Finanzknappheit 236, fehlende Unterstützung der Verwaltung 137, Diskrepanzen zwischen Realisierung und Wirkung 117, mangelndes Interesse der Bevölkerung 90, Zielkonflikte zwischen Ökologie und Ökonomie 82, Besitzstände und Machpositionen 58, Informationsdefizit 57, mangelnde Demokratie und fehlende Bürgerbeteiligung 39, Glaube, Kommune ist innovativ genug 37, Fluktuation der Akteure 32, sonstige Hindernisse 24. Vgl. Ebd. S. 232.

<sup>298</sup> Das genaue Ergebnis lautet: Engagement von Entscheidungsträgern und Verwaltung 259, Engagement von Bürger und Bürgerinitiativen 163, Vernetzung des Agenda-Prozesses 132, Aktivitäten von Institutionen, Verbänden und Organisationen 103, Expertenwissen 95, Informationen über erfolgreiche Beispiele und Lernprozesse 76, positive Einstellung der Bevölkerung und hohes Image der Stadt 75, hoher Stellenwert des Agenda-Prozesses zu anderen Städte 28, sonstige Faktoren 16. Vgl. Ebd. S. 231.

<sup>299</sup> Ebd. S. 232.

<sup>300</sup> Es gab beim Beschluss des Gemeinderats zwei wichtigen Veränderungen des ursprünglichen Verwaltungsvorschlags: Der Verkauf von 1000 städtischen Mietwohnungen wurde ausgeklammert. Statt 100%

aber schon in den Parteien eine scharfe Kritik an dem Beschluss sowie heftige Proteste in der Bürgerschaft.

Bereits vor dem Gemeinderatsbeschluss zum Wohnungsverkauf begann die Bürgerinitiative „Wohnen ist Menschenrecht“ mit einer Unterschriftensammlung, um einen Bürgerentscheid zu initiieren. Da die gültigen Unterschriften die zur Beachtung vorgeschriebene Zahl erreichte, beschloss der Gemeinderat einen Bürgerentscheid zur Frage des Wohnungsverkaufs. Die Argumentation der GRÜNEN/Junges Freiburg, der CDU und FW (Freie Wähler), die für den Verkauf sprachen, war, dass es keine Alternativen zum Verkauf gäbe, um die hohen Schulden der Stadt vollständig zu tilgen, dass die Stadt durch die Erlöse aus dem Wohnungsverkauf „aus der Schuldenfalle kommen und eine Kehrtwende zu Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit vornehmen“ könne.<sup>301</sup>

SPD, Unabhängige Listen und FDP brachten als Gegenargumentation vor, dass der Verkauf die Verschuldung nicht langfristig lösen könne, dass sich durch den Verkauf die ökologischen und sozialen Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung nicht realisieren ließen, dass „der Stadtbauverkauf politisch kurzfristig und verantwortungslos gegenüber den Generationen von gestern, heute und morgen ist“. <sup>302</sup> Beide Seiten nutzten „Nachhaltigkeit“ als Argument, um ihre jeweils eigene Position zu untermauern. Die SPD war der Auffassung, dass die Einmalzahlung durch Erlös des Verkaufs nicht langfristig, deshalb auch nicht „nachhaltig“ sei. Die GRÜNEN meinten, dass die Regierung mit hoher Verschuldung keine Handlungsfähigkeit habe, um die soziale Verantwortung für kommende Generationen zu übernehmen. Das sei sozial nicht „nachhaltig“.

Beide Seiten drehten sich also in einem Kreis zwischen „Nachhaltigkeit“ und der vom finanziellen Problem verursachten mangelnden politischen Handlungsfähigkeit. Beim Bürgerentscheid am 12. November 2006 haben sich 70,5% der Wahlberechtigten gegen den Verkauf ausgesprochen. Laut Statistik gab es keinen Stadtbezirk, in dem die Befürworter des Verkaufs eine Mehrheit hatten.<sup>303</sup> In den Hochburgen der GRÜNEN, in den innenstadtnahen Bezirken, der Wiehre und in St.Georgen-Süd (Vauban) haben die Wähler gegen die Position der GRÜNEN im Gemeinderat bzw. gegen ihren Oberbürgermeister von den GRÜNEN gestimmt, also gegen den Verkauf. Da die Wahlbeteiligung mit 59.211 abgegebenen Stimmen das Quorum von 37.078 Stimmen weit übertraf, bedeutete das Wahlergebnis, dass der Verkaufsbeschluss des Gemeinderats von den Bürgern gestoppt wurde.<sup>304</sup>

Dieser Bürgerentscheid war der Erfolg der Bürgerschaft gegen die Stadtregierung in Freiburg und es zeigte sich, dass diese Art Demokratie in Freiburg funktioniert hat. Doch diese Feststellung ist ungenau, vielleicht sogar falsch. Die politische Situation Freiburgs muss im Kontext der politischen Landschaft in Deutschland gesehen werden. Überall hätten die GRÜNEN gegen einen Wohnungsverkauf aus städtischem Besitz gestimmt. Der Besitz an Wohnungen garantiert nachhaltigen Einfluss auf den Mietspiegel innerhalb der Städte. Die Exekutive kann mit Eigentum an Wohnungen mit privaten Eigentümern auf dem Markt konkurrieren und günstige Mieten politisch durchsetzen. Daher wehren sich große Teile sowohl der SPD wie der GRÜNEN und neuerdings auch die Linkspartei gegen jeden Verkauf bzw. Privatisierung. Salomons Sonderweg, der von seiner eigenen Parteibasis abgelehnt wurde, kann nur verstanden werden, weil in Freiburg große Teile seiner Wähler aus den gehobenen Schichten kommen, die an niedrigen Mieten nicht sehr interessiert sind.

Warum hat die Stadt so hohe Schulden? Warum zeichnete sich in der Verschuldung der Stadt eine rasante Beschleunigung ab: Die Schulden der Stadt wuchsen von 2004 bis 2008 um 149 Mio. Euro – innerhalb von nur fünf Jahren soviel wie in 20 Jahren vorher. Aus der Presse

---

sollen 94,9% der städtischen Anteile veräußert werden, um eine Minderheitsbeteiligung der Stadt von 5,1% zu sichern. Vgl. Die Stadt Freiburg: Amtsblatt. Sonderausgabe Oktober 2006.

<sup>301</sup> Ebd.

<sup>302</sup> Ebd.

<sup>303</sup> Vgl. Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung Freiburgs: Beiträge zur Statistik. Bürgerentscheid am 12. November 2006. S. 9-13.

<sup>304</sup> Ebd.

wie auch aus den persönlichen Gesprächen in Freiburg ergab sich eine recht einheitliche Antwort auf diese Frage. Ursächlich sei das „Strukturdefizit“ oder „ein strukturelles Defizit“<sup>305</sup>, das sich auf den in der städtischen Wirtschaftsstruktur dominierenden Anteil der keine Gewerbesteuer erbringenden Dienstleistungen beziehe.

Nach der Statistik 2003 ergab die Bruttowertschöpfung (BWS) der Dienstleistungsbereiche ca. 79% der gesamten BWS der Stadt.<sup>306</sup> Der industrielle Sektor hat in Freiburg vergleichsweise geringe Relevanz, weswegen die Stadt geringe Gewerbesteuereinnahmen hatte und hat. Als „Dienstleistungsgesellschaft“ scheint Freiburg in eine große finanzielle Krise geraten zu sein. Diese Tendenz ist besonders kritisch geworden, nachdem der Standortwettbewerb immer mehr zugenommen hat und hohe Gewerbesteuern die Industrie abschrecken würden. Die Angst vor Verlust der Industrie betrifft sowohl den Bund als auch die Kommunen. Bis 1997 bestand die Gewerbesteuer aus der Gewerbeertragsteuer und der Gewerkekapitalsteuer. Seit 1. Januar 1998 ist die Gewerkekapitalsteuer durch Bundesgesetzgebung abgeschafft. Nach dem Steuergesetz haben die Kommunen das Recht, den Hebesatz der Gewerbesteuer festzulegen. Hätte Freiburg den jetzigen Hebesatz von 400%<sup>307</sup> erhöht, hätte die Stadt mehr Einnahmen verbuchen können. Aber die Stadtregierung ging davon aus, dass die Erhöhung des Hebesatzes der Gewerbesteuer die Unternehmen abschrecken und so die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt beeinträchtigen könnte.

Es gab Gegenargumente gegen diese Position der Stadtregierung. Ein Mitglied der Unabhängigen Listen Freiburg sagte:

„Wir haben eine Recherche gemacht. Wenn die Gewerbesteuer in Freiburg erhöht würde, würde eine große Menge Geld in die Stadtkasse einfließen... Für die kleinen Betriebe ist die Gewerbesteuer nur ein kleiner Betrag. Für die großen Betriebe, die große Gewinne erwerben, ist die Gewerbesteuer auch nur ein sehr kleiner Teil ihres Gewinnes. Für die Stadt ist es aber viel Geld. Die Betriebe-Lobby ist sehr stark und hat Druck auf die Stadt gemacht.“<sup>308</sup>

Die Privatisierung der städtischen Beteiligung an der Stadtbau GmbH schien für den Oberbürgermeister und den Gemeinderat der einzige Ausweg aus dem Hauhaltsproblem zu sein. Die vorausgesehenen Folgen, wie Erhöhung der Mieten, die soziale Segregation, der Minderung der Einflüsse der Stadt beim Städtebau, bei der Stadtplanung sowie -entwicklung, waren offenbar und überraschenderweise angesichts der Rolle, die Freiburg als „Ökostadt“ spielen will, den Entscheidungsträgern nur zweitrangig wichtig.

#### 4.4.3 Fazit des Freiburg-Beispiels

Nach dem Zweiten Weltkrieg hat Freiburg sein traditionelles Stadtbild trotz der heftigen Auseinandersetzung zwischen den Traditionalisten und den radikalen Modernisten weitgehend erhalten. Diese Auseinandersetzung fand nahezu in jeder Stadt Deutschlands in der einen oder anderen Weise statt. Die jeweiligen Positionen waren nicht so weit auseinander,

---

<sup>305</sup> Die Stadt Freiburg: Amtsblatt. Sonderausgabe Oktober 2006. Vgl. Die Gesprächsnotizen in Freiburg. a.a.O.

<sup>306</sup> Die Bruttowertschöpfung (unbereinigt) zu Herstellungspreisen der Stadt Freiburg 2003 betrug insgesamt 6.815 Mio. Euro. Darunter betrug die BWS zu Herstellungspreisen - Land- und Forstwirtschaft, Fischerei 13 Mio., die der Produzierendes Gewerbe 1.433 Mio. und die der Dienstleistungsbereiche 5.405 Mio. Vgl. Freiburger Statistik:

<http://fritz.freiburg.de/scripts/fritz/fritz-view.exe?aw=Gesamtstadt%20Wirtschaft%20Bruttowertschoepfung>, (11. November 2006).

<sup>307</sup> Freiburg hat seit 1991 den Hebesatz der Gewerbesteuer von 400%. In Baden-Württemberg lag die Höhe des Hebesatzes Freiburg 2006 an der zehnten Stelle. An der ersten Stelle ist Stuttgart mit 420%. Mannheim (415%) und Karlsruhe (410%) haben höhere Hebesätze als Freiburg. In: Statistik auf der amtlichen Webseite Baden-Württemberg. <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Pressemitt/2006188.asp>. (11. November 2006).

<sup>308</sup> Nach dem Gespräch mit Rita Steophasius vom 3. November 2006. a.a.O.

wie es damals schien. Die Arbeiten von Werner Durth zeigen aus historischem Abstand, dass bereits in den Jahren nach 1937 die Positionen zumindest für Nachwuchsarchitekten enger zusammen lagen als diese es nach 1945 annehmen wollten. Wichtiger ist dabei die Größe der Stadt. In den zerstörten Großstädten lagen andere Aufgaben vor als in Mittelstädten wie Freiburg.

Ein Beispiel mag das illustrieren: Im Ruhrgebiet entstanden Großkonzerne mit ca. 100.000 Mitarbeitern, die spezifische Anforderungen an Wohnlage, Verkehrswege und Infrastruktur mit sich brachten. Auf tradierte Altstadt-Reste wurde keine Rücksicht genommen. Ganz anders war die Situation für die Mittelstädte, deren Zukunft nicht in großindustriellen Produktionsanlagen liegen konnte, sondern in der Herstellung traditioneller Lebensformen, die nicht zuletzt für den Tourismus bereitstehen sollten. So gilt für Städte wie Heidelberg, aber eben auch für Freiburg, übertrieben gesprochen, eine andere Moderne als für die besagten Großstädte. In Freiburg ist deshalb einerseits der mittelalterliche Stadtgrundriss die Grundlage der städtebaulichen Identität, andererseits haben die Stadtplaner auf das städtebauliche Leitbild der Moderne zurückgegriffen, damit die Stadt den neuen Rahmenbedingungen wie schnelles Wirtschaftswachstum, Zunahme des Verkehrsbedarfs, Zunahme der Bevölkerungszahl und entsprechend wachsender Wohnbedarf gerecht werden konnte. Wie jede deutsche Stadt nach dem Weltkrieg hat Freiburg während der Wachstumsphase der 1950er und 1960er Jahre große städtebauliche Projekte und großflächige Stadterweiterungen mit umfangreichen Neubauten durchgeführt. Das städtebauliche Leitbild der Moderne entsprach dem Bedarf der damaligen Stadtentwicklung. Konzepte wie Funktionstrennung und Ausbau des Verkehrsnetzes wurden umgesetzt. So sind die Wohnsiedlungen Landwasser und Weingarten auf diesem Hintergrund entstanden.

Die „Rationalität der Moderne“ hat sich jedoch nicht in der bürgerlich geprägten Stadt Freiburg durchgesetzt, die weiterhin durch ihre traditionelle Identität – die Stadt am Schwarzwald mit hoher Lebensqualität – gekennzeichnet ist. Damit hängt ebenfalls das im Vergleich zu anderen Städten stärker ausgeprägte Umweltbewußtsein der Bürger zusammen. So ist es nicht überraschend, dass Freiburg und die umgebenden Gebiete eine Hochburg der Umweltbewegung der 1970er und 1980er Jahre wurden. Hinzu kam noch das in der langen Stadtgeschichte herausgebildete starke Bürgerbewußtsein. Der Erfolg der Anti-AKW-Bewegung in Wyhl war die Folge des Umwelt- und Bürgerbewußtseins der Einwohner und ein entscheidender Grund dafür, dass die späteren Tätigkeiten im Blick auf Städtebau und Stadtplanung vorbildlich umweltschonend und „nachhaltig“-orientiert waren. Seit den 1980er Jahren manifestierten sich die Einflüsse der neuen Partei „Die GRÜNEN“ in der politischen Landschaft Freiburgs. Das Umdenken in der Stadtplanung hat sich in „Zur Diskussion: 1975 Freiburg Innenstadt“ und im „Flächennutzungsplan. Entwurf zur Offenlage 1978“ niederschlagen. Die ÖPNV-Politik (Öffentlicher Personalnahverkehr) seit den 1980er Jahren war ein Vorreiter der umweltorientierten Verkehrspolitik Deutschlands.

Aber die Gegensätze und die Widersprüche der modernen Industriegesellschaften, die in den 1970er Jahren die große Diskussion über die „Grenzen des Wachstums“ in den wohlhabenden Industrieländern auslösten, wurden Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre nicht geringer. Im Gegenteil: Sie wurden mit der verstärkten globalen wirtschaftlichen Konkurrenz noch intensiver. Die Stadtregierung Freiburg hatte dieses Problem partiell erkannt und führte 1986 eine Diskussion über Lösungsmöglichkeiten oder Strategien zur Bewältigung der Probleme. 1989 wurde von einer interdisziplinären Arbeitsgruppe ein „Diskussionspapier“ erarbeitet, in dem sich die Kommunalpolitik auf eine „Verbesserung der Ökonomie“ ausrichtete, auf „Vorsorge für die Ökologie“, „Sicherung des sozialen Friedens und der Gerechtigkeit“ sowie „Pflege der Stadtkultur“. Das war vor der Zeit, als die Rio-Konferenz 1992 stattfand und das Ziel einer „nachhaltigen Entwicklung“ durch ein Handlungsprogramm – die „Agenda 21“ – offiziell auf der internationalen Ebene artikuliert wurde.



Da die Stadtregierung das „Diskussionspapier“ in Anlehnung an die realistischen gesellschaftlichen Verhältnisse verfasste, können zwei Schlüsse ausgezogen werden:

Die Zielvorgaben waren erstens eine frühzeitige Reaktion auf die veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, was die Dringlichkeit und die Notwendigkeit des späteren globalen Aufrufs zu einer „nachhaltigen Entwicklung“ in der Agenda 21 belegt. Denn die Rahmenbedingungen galten für alle Industrieländer.

Zweitens kann festgehalten werden: Die damalige Stadtregierung Freiburgs war politisch weitsichtig in Hinsicht auf Umweltschutz und Fürsorge für die Ökologie. Dieses fand den Niederschlag in der Bebauung der neuen Stadtviertel Rieselfeld und Vauban.

Trotz Anerkennung der Wichtigkeit des Umweltschutzes und der Ökologie seitens der Kommunalpolitik hatte die Ökonomie doch auch hier Vorrang vor anderen Handlungsfeldern. Zwar war die Stadtregierung überzeugt, dass ökologische Politik auch wirtschaftliche Erfolge erbringen kann, dennoch wurde bei Konflikten zwischen Ökonomie, Ökologie oder Soziales, die Ökonomie als vorrangig bewertet.

Die Projekte Rieselfeld seit 1994 und Vauban seit 1996 sind ohne Zweifel die Vorzeigeprojekte der Stadt, die zeigen wie die Stadtpolitiker, die Stadtplaner und Bürger mit dem Thema „nachhaltige Stadtentwicklung“ umzugehen wussten. Es erwies sich, dass dank der Phase des „Wertewandels“ in den 1970er und 1980er Jahren das Bewusstsein des Umweltschutzes und der Ökologie bei den beiden genannten Projekten weiter entwickelt wurde. Im Blick auf den Städtebau und die Stadtplanung wurden Konzepte wie Funktionsmischung, Stadtteil der kurzen Wege, Verdichtung in Kombination mit einer hochwertigen Grün- und Freiflächenkonzeption weitgehend umgesetzt wie es Rieselfeld und Vauban belegen. Im technischen Bereich wurde energiesparende Bauweisen, wie bei Passivhäusern der Fall, umgesetzt. Im Blick auf Soziales wurde die Bürgerbeteiligung und die Selbstverwaltung der Einwohner intensiviert und die Erforschung einer „tragfähigen sozialen Struktur“ mit der finanziellen Unterstützung der Stadt praktiziert. All diese Bemühungen bewegten sich auf eine „nachhaltige Stadtentwicklung“ hin. Interessant ist aber, dass durchaus der Eindruck besteht, dass ohne die Umweltdimension es kein authentisches Politikinteresse an Partizipation durch die Bürger gegeben hätte. Die einzelnen Institutionalisierungen von Bürgerbeteiligung erscheinen – wie aufgezeigt und belegt – wie Feigenblätter: Allein die finanzielle Ausstattung war schon mehr als lächerlich. Außerdem wurden ununterbrochen die Formen der Partizipation von der Bürokratie verändert, so dass eigentlich keine Kontinuität entstehen konnte. Problematischer ist aber wohl, dass die Bürger diese „Zerstreuungsweise“ nahezu widerstandslos hinnehmen.

Diese Defizite berühren nicht allein die Mikroebene. Es ist nicht unwichtig darauf hinzuweisen, dass trotz des großflächigen Ausbaus der neuen Stadtteile, wie Rieselfeld und Vauban, das Problem der gegenwärtigen Wohnungsknappheit (2003/2004) nicht wirklich gelöst wurde. Denn es bestand ein Mangel an preiswerten Wohnungen, der bis heute anhält. Die intendierte soziale Mischung konnte daher nicht erreicht werden.

Die Entwicklung eines nachhaltigen Modellstadtteils wie Vauban hat die Industrieländer, die ähnlich wohlhabend sind und ähnliche Probleme haben, auf der internationalen Ebene sehr interessiert, während wirtschaftlich weniger privilegierten Staaten die Anknüpfungspunkte an derartige Projekte eher fehlen. Die ökologischen Konzepte in Vauban sind einerseits vorbildliche Modelle, andererseits sind sie Ergebnisse des hohen Wohlstandes und deshalb ein Privileg der gegenwärtigen Industrieländer. Beide Stadtteile entwickeln sich tendenziell zu Wohngebieten, in denen die wohlhabenden Mittelschichten dominierend sind. Politisch sind die Bewohner zum großen Teil Sympathisanten der GRÜNEN und der SPD.

Die Lokale Agenda 21 (LA), angestoßen durch die internationale Agenda 21, erwies sich in Freiburg als ein langer Lernprozess. Die einzelnen Bürgerinitiativen und engagierte Bürger waren die wichtigsten Triebkräfte, die die LA zustande brachten. Die Unterstützung der Stadtregierung war schwach und ließ zu wünschen übrig. Es wurden zwar Institutionen und Instrumente errichtet und erarbeitet. Aber ihre Auswirkungen waren begrenzt. Das

„Leitbild“ und die „Leitziele“, die von der LA erarbeitet wurden, haben keine rechtliche Verbindlichkeit erlangt. Um die Effizienz zu erhöhen, musste die Organisationsstruktur der LA umstrukturiert werden.

Ein Erfolg, der der LA zugeordnet werden kann, ist der Aufstellungsprozess der Flächennutzungsplan 2020. Die Öffentlichkeit wurde in diesem Prozess in einem bisher nicht erreichten Umfang beteiligt. In der Zusammenarbeit von Experten, Bürgern und Stadtverwaltung wurde so ein FNP erarbeitet, der großen Wert auf den sparsamen Umgang mit Flächen legt. Daraus wurden Erfahrungen für die LA gesammelt, die wiederum den LA-Prozess voran brachten.

Aus den Beispielen Rieselfeld, Vauban und die LA 21 können zwei Erkenntnisse als Ergebnis festgehalten werden:

Auf der einen Seite hat die Stadt Freiburg den Ruf einer „Öko-Stadt“ zu Recht erhalten. Ihr ehrgeiziges Ziel, eine „Solar-Hauptstadt“ zu sein, hat sie aufgrund der Forschungen und der praktischen Umsetzung im Bereich Solarenergie ebenfalls erreicht. Trotz verschiedenartiger Konflikte und Auseinandersetzungen stellt sich Freiburg als Vorbild einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ dar. Dieses Leitbild hat seine Prägung in der kommunalen Politik, in den städtebaulichen Bereichen und im Bewusstsein der Bürger hinterlassen. Die aktiven Bürgerinitiativen und die Öffentlichkeitsbeteiligung an den Projekten Rieselfeld, Vauban und an der Aufstellung der FNP sind Belege dafür.

Auf der anderen Seite befinden sich die Stadt und die Bewohner in einem andauernden Kampf gegen wirtschaftliche Sachzwänge. Die Spannung zwischen dem ökologisch Gewünschten und dem ökonomisch Notwendigen wird so lange anhalten, wie die ökonomischen Gründe in den Entscheidungen Vorrang haben. Die jetzigen finanziellen Schwierigkeiten der Stadt sind nicht singulär für Deutschland. Sie stehen im Zusammenhang mit der Globalisierung und der Politik des Bundes. Die Stadt allein kann dieses Problem nicht grundsätzlich lösen. Hierin kristallisiert sich ein großes Dilemma des Leitbildes „nachhaltige Stadtentwicklung“, das für jede Stadt bzw. jeden Staat gilt. Zudem wird dieses Dilemma umso deutlicher, je vielschichtiger die zu berücksichtigenden Kriterien im Blick auf „Nachhaltigkeit“ sind. Da es permanent zu Interessenkollisionen kommt, müssen Kompromisse gemacht werden. Hierbei ist es – entsprechend dem Zielen der Agenda 21 wichtig – dass die Bürger und insbesondere die sozial Schwächeren ihre Interessen frei artikulieren können und dürfen.

Auch in dieser Hinsicht hat Freiburg mit Vauban und auch mit der kürzlich geführten Diskussion und dem Bürgerentscheid über den Wohnungsverkauf ein gutes Beispiel geliefert.

#### **4.5 Freiburg und Shanghai – das Problem der Vergleichbarkeit**

Wie in der Einleitung der Arbeit bereits begründet wurde, inwiefern zwei Städte, die derartig unterschiedlich sind trotzdem sinnvoll „verglichen“ werden könnten. In diesem Kapitel wird nochmals betont, was das Problem der (Un)vergleichbarkeit ist.

In der Entwicklungsgeschichte des städtebaulichen Leitbildes der Moderne lässt sich feststellen, dass das Leitbild „Moderne“ durchaus einen gesellschaftlichen – wenn auch problematischen – „Fortschritt“ darstellt. Die Architekten und Stadtplaner der Moderne wollten ihr Augenmerk bezüglich Städtebau und Stadtplanung auf die Interessen der Mehrheit der Bevölkerung und der sozialen Unterschichten richten. Die städtebauliche Moderne ist im Zuge neuer technischer, wirtschaftlicher und politischer Verhältnisse entstanden, wollte so den neuen Rahmenbedingungen und Herausforderungen gerecht werden. In dieser Hinsicht hatte die Moderne Erfolg – zugleich verbunden mit hohen Kosten.

Das Leitbild der Moderne konnte nach dem Zweiten Weltkrieg überall in Europa und Amerika zum Durchbruch gelangen, weil es den wirtschaftlichen, den damaligen Bedürfnissen und politischen Verhältnissen entsprach. Die ursprünglichen sozialen und politischen Überlegungen der Avantgarde der 1920er Jahre trugen zwar zur Verbesserung der krisenhaften Stadtentwicklung der Industriestädte Anfang des 20. Jahrhunderts bei, aber sie

wurden im Laufe der Zeit weitgehend ausgeblendet, weil sie entweder als „sozialistische“ Elemente verteufelt wurden oder als zu belastend für die Wirtschaftsentwicklung galten.

Die Stadtprobleme von damals – soziale Armut und Kriminalität, Schmutz, Stau, Gestank, Überdichte – die die Protagonisten der städtebaulichen Moderne wie E. Howard, Le Corbusier oder Gropius durch ihre Reformideen überwinden wollten, sind dadurch nur abgemildert, aber nie grundsätzlich beseitigt worden.

Letztendlich konnte sich die „Moderne“ den Widersprüchen nicht entziehen, die „die kapitalistische Modernisierung gerade auf dem Gebiet der Stadtplanung kennzeichnen – Widersprüche zwischen den Bedürfnissen einer geformten Lebenswelt auf der einen, den über die Medien, Geld und Macht mitgeteilten Imperativen auf der anderen Seite.“<sup>309</sup> So hatte das für den Steuerungsmechanismus des Marktes und der Verwaltung so gut funktionierende Leitbild der Moderne für die Lebenswelt der Betroffenen dysfunktionale Folgen<sup>310</sup> und ist seit den 1970er Jahren ununterbrochen auf scharfe Kritik gestoßen. Zersiedlung, Monotonie, „Unwirtlichkeit der Städte“, Zerschneidung der Stadt durch breite Stadtautobahnen und ausgebaute Straßen, verstopfte Straßen und Luftverschmutzung durch rapid zunehmende Motorisierung waren die kritischen Schlagwörter gegenüber der städtebaulichen Moderne.

Der Versuch, neue Lösungen zu finden, spiegelte sich auch in den Stichwörtern wie „Neohistorismus“, „Postmoderne“ und „Alternativarchitektur“ wider. Auch von „Postmoderne“ oder „zweite Moderne“ ist die Rede. Wie schon erläutert, sind diese neuen Begriffe eine Reaktion auf die Kritik der Moderne, aber keine Pendants zu ihr. Es muss betont werden, dass das Leitbild der Moderne nicht durch diese neuen Begrifflichkeiten abgelöst wurde. Eine starke Stimme ging von Fragen der Ökologie sowie von der Erhaltung der historisch gewachsenen Stadt aus. Die Ansätze gingen später auch ein in das Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung. Parallel zu dem neuen Leitbild Nachhaltigkeit verläuft jedoch die „Moderne“ des ehemaligen internationalen Bauens. Das Beispiel Freiburg zeigt diese Gleichzeitigkeit sehr deutlich.

Es ist also nochmals zu betonen, dass es nicht um einen quantitativen Vergleich gehen kann, sondern um einen Versuch, anhand der städtebaulichen Leitbilder „Moderne“ und „Nachhaltigkeit“ qualitativ begründete und damit sehr wohl „vergleichbare“, grundsätzlich unterschiedlich akzentuierte Strukturelemente bei der Stadt- und Planungspolitik beider Städte herauszuarbeiten. Um auch einen Unterschied im Hinblick auf einen gleichgewichtigen „Vergleich“ beider Städte zu betonen habe ich Freiburg nicht in einem eigenen Hauptkapitel bearbeitet wie Shanghai, sondern als einen Schwerpunkt in das Kapitel über „Nachhaltigkeit“ eingeordnet. Für beide Städte gilt aber die „Kategorie“ Moderne als Grundlage für beide Stadtentwicklungsprofile, vornehmlich in der zeitgeschichtlichen Aktualität.

Aufgrund dieser theoretisch begründeten Arbeitshypothese ist eine „Vergleichbarkeit“ möglich und zwar einerseits zwischen einer europäischen Mittelstadt, die gekennzeichnet ist von Leitbildern der Tradition, der Moderne, und der Nachhaltigkeit, andererseits einer großen chinesischen Stadt, die gekennzeichnet ist durch eine dramatisch und rasant verlaufende Politik einer „nachholenden“ oder „aufholenden“ Moderne. Gleichzeitig ist zu erkennen, dass die Prinzipien des Leitbildes „Nachhaltigkeit“ beginnen aktuell zu werden, wobei die Ansätze weniger in Shanghai selbst, sondern vielmehr in der politischen Zentrale der KPCh aktuell als politisches Programm – und zwar in typisch chinesischem Zuschnitt und in entsprechenden Begriffen – formuliert werden. Diese Diskrepanz zwischen „Beijing“ und „Shanghai“ findet die Verfasserin, angesichts des chinesischen politischen Systems Chinas nicht nur interessant, sondern im Blick auf die Zukunft der chinesischen Stadtentwicklung auch wichtig. Insofern führt das Problem der

---

<sup>309</sup> J. Habermas: a.a.O. S. 69-70.

<sup>310</sup> Vgl. Habermas: a.a.O. S. 74.

Vergleichbarkeit beider Städte weit über den jeweiligen lokalen Bezug hinaus und verweist auf grundsätzliche Probleme einer allgemeinen weltweiten Stadtentwicklung hin.

Aber es soll noch weiter differenziert werden: Die Stadt Freiburg ist bezüglich des städtebaulichen Leitbildes Nachhaltigkeit kein Prototyp deutscher Städte. Sie ist nur ein Beispiel für den schwierigen Versuch, das Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung auf lokaler Ebene umzusetzen.

Dieses Beispiel sollte einem Missverständnis vorbeugen, nämlich dass das Leitbild der Moderne in „entwickelten Ländern“ bzw. in Deutschland durch das Leitbild der Nachhaltigkeit ersetzt worden wäre. Nach wie vor ist die städtebauliche Moderne – wenn auch deutlich kritischer beurteilt – das dominierende Leitbild. Doch wie das Beispiel Freiburg zeigt, hat ein Umdenken zur Nachhaltigkeit stattgefunden und die Ansätze dazu wurden von den Bürgern, den Fachleuten und der lokalen Regierung aufgegriffen. Die Bürgerinitiativen, das Agenda-Büro und die Vorzeigeprojekte resultieren aus bürgerlich-demokratischen Traditionen, die im Laufe der Stadtgeschichte und aus den langjährigen Auseinandersetzungen über die Krise der Moderne seit den 1970er Jahren entstanden sind.

Die Hindernisse für die weitere Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind nach wie vor groß, selbst für eine Stadt in einer Dimension wie Freiburg. Das Leitbild Nachhaltigkeit zeigt einen unübersehbaren Widerspruch zu den neuen wirtschaftlichen und politischen Bedingungen der Globalisierung.

Bis jetzt ist nicht bekannt, dass sich große Weltmetropolen wie New York, London, Paris oder Tokio am Leitbild nachhaltiger Stadtentwicklung orientierten. Sie sind einerseits mondiale „Kommandozentralen“ der Welt und das Terrain, auf dem der Globalisierungsprozess konkrete Form annimmt<sup>311</sup>, andererseits sind sie Megastädte, in denen der Verkehrszustand, zurückhaltend formuliert, problematisch ist, immense Energien sowie Ressourcen verbraucht werden und eine sich ausweitende soziale Polarisierung ablesbar sind.

Anders als die eben genannten Weltmetropolen ist Shanghai nicht Teil einer kapitalistisch gesteuerten und geprägten Nationen, sondern ist ein Teil der Volksrepublik China: „Das heutige China hat viele Gesichter und ist von extremen Gegensätzen geprägt. Deswegen ist weder ein einheitliches Bild noch ein pauschales Urteil ... möglich: Ein Land, das Wirtschaftsgigant und Entwicklungsland in einem ist, ist ein Novum.“<sup>312</sup>

Diese Aussage beurteile ich als im Kern richtig, aber die Megacities in Lateinamerika verweisen auf eine ähnliche Widersprüchlichkeit. São Paulo wäre auf dem ersten Blick wohl *die* ideale Vergleichsstadt für Shanghai. Sowohl der Größe nach von ca. 18 Millionen Einwohnern, als auch in ihrer dominanten Rolle für die Industrialisierung Brasiliens gibt es eine Vielzahl von Indikatoren, die einen Vergleich gerade provozieren. Da Brasilien, wie auch Argentinien, welches in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts mit Buenos Aires eine der wohlhabendsten Metropolen Lateinamerikas hatte, selbstverständlich Teil der kapitalistischen Moderne war und ist, könnten Entwicklungen, die dort seit Jahren ablaufen, die Zukunft Shanghais antizipieren. Auch Shanghai war in den 30er Jahren in seiner Struktur gleich wie die beiden lateinamerikanischen Städte „entwickelt“. Doch dies verweist nur auf das ähnlich koloniale Substrat, das allerdings für Lateinamerika insgesamt viel ausgeprägter war als in China, das sich nur an der Küste gewaltsam zu öffnen hatte und den bäuerlich-kaiserlichen Kern in eigener Verwaltung zu behalten suchte. Hinzukommen noch mehrere, auch historisch begründete Faktoren, die den direkten Vergleich nicht mehr so selbstverständlich erscheinen lassen. Zudem wirkte auf diese lateinamerikanischen Metropolagglomerationen der Einfluss nordamerikanischer und englisch-französischer Interessen wesentlich direkter.

---

<sup>311</sup> Helmut Böhme: Thesen zur „europäischen Stadt“ aus historischer Sicht. S. 77 In: Dieter Hassenpflug (Hg.): Die europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit. S. 49-101.

<sup>312</sup> Hyekyung Cho: Chinas Weg zum Staatskapitalismus. In: Zeitschrift Marxistische Erneuerung. (17) 2006. S.76-88, hier: S. 86.

Wie in der Einleitung betont wurde, gibt es ein weiteres gravierendes Problem: Nach Meinung der führenden Politikerklasse Chinas ist das Land, wie selbstredend auch Shanghai, ein sozialistisches, nichtkapitalistisches Gebilde. Es besteht somit die Gefahr, sollte diese Meinung in der Realität zutreffen, dass der Begriff der städtebaulichen Moderne wesentliche Widersprüche durch seine Abstraktheit überdeckt, die somit nicht wahrgenommen und schon gar nicht reflektiert werden können.<sup>313</sup>

Die geschichtsphilosophische Theorie des sozialistisch-kommunistischen Denkens von Marx und Engels ist bekannt: Wäre Sozialismus die Vergesellschaftungsweise eines Landes, dann könnten historische Prozesse wie naturwissenschaftliche Prozesse wissenschaftlich vorausgesehen und politisch gesteuert werden. Es wäre somit denkbar, sollte sich, wie im Fall Shanghai, eine ökologische Fehlentwicklung nachweisen lassen, dann würde dies in der Reflexion auf der Basis dieser Theorie im Blick auf die Zukunft eine radikale Veränderung bedeuten. Das könnte dann eine Moderne der ökologischen Produktivität, der Lebensweise und des Bewusstseins sein.

Abgesehen von dieser vielleicht sinnlosen Frage, ob China sozialistisch ist, oder eher staatskapitalistisch (Cho), werden damit Fragen aufgeworfen, ob und wie dort das Leitbild der Moderne ungebrochen die Dynamik der Stadtentwicklung bestimmt, wo es Kontinuitäten und Brüche seit der teilweisen Übernahme dieses vom Westen übernommenen Leitbildes gibt und ob auf Grund der exponentiell wachsenden Probleme die Weichen für einen Wandel zum Leitbild nachhaltiger Stadtentwicklung gestellt werden können. Mit diesen Fragen ist die Stadtgeschichte Shanghais seit dem Beginn der modernen Geschichte 1843 zurückzuverfolgen.

---

<sup>313</sup> Nicht allein Deng Xiaoping, sondern ein westlicher Philosoph, Spezialist für Leibniz, Hans Heinz Holz stimmt diese Auffassung bei. Vgl. Hans Heinz Holz: Widerspruch in China Politisch-philosophische Erläuterungen zu Mao Tse-tung. München 1970.

## 5. Shanghai: Beispiel einer „aufholenden“ bzw. „überholenden Moderne“

Mit den folgenden Kapiteln über Shanghai fängt der wichtigste Teil dieser Arbeit an. Zuerst werden die neuere Stadtgeschichte Shanghais von 1843 – 1949 und die Zeitgeschichte im Blick auf den Städtebau und die Stadtplanung von 1949 – 1990 dargestellt (Kapitel 5.1). Dann wird auf die Rahmenbedingungen der aktuellen Stadtentwicklung Shanghais seit 1990 eingegangen (Kapitel 5.2). Anschließend werden die aktuelle Stadtplanungspolitik, ihre Umsetzung und Auswirkungen (Kapitel 5.3) als zentraler Punkt des Beispiels Shanghai ausführlich erörtert.

### 5.1 Abriss der Stadtgeschichte

China war in der Geschichte ein Staat, in dem der Kaiser die höchste Macht hatte. Die Hauptstadt, in der der Kaiser und seine Beamten residierten, war das Politik-, Kultur- und Wirtschaftszentrum, also die wichtigste Stadt des Landes. Die Kaiser der jeweiligen Dynastien wählten sich unterschiedliche Städte zu ihrer Hauptstadt. Außer der Hauptstadt gab es andere wichtige alte Städte in der chinesischen Geschichte, die je nach ihrer politischen und militärischen Bedeutung und Funktion aufgebaut wurden. Je nach der Wichtigkeit in Politik, Militär und Wirtschaft wurden die alten chinesischen Städte von oben bis unten in mehrere administrative Stufen geordnet, die jeweils eine spezifische Bezeichnung hatten, z.B. Provinzhauptstädte, Hauptstädte der Präfekturen und Kreisstädte. Bezeichnungen wie Provinz und Kreis sind bis heute noch in der administrativen Gliederung beibehalten. (Siehe 5.2.1.4) Zwar unterschieden sich die jeweiligen Bedeutungen dieser Bezeichnungen in den verschiedenen Dynastien, aber in Bezug auf den Verwaltungsrang ist eine Provinz immer höher als eine Stadt, eine Stadt höher als ein Kreis, der in der Regel einer Stadt untersteht.

Wenn in historischen Kategorien gedacht wird, hat die Stadt Shanghai keinen Grund, auf ihre „kurze“ Stadtgeschichte stolz zu sein. Während Xi'an vor zweitausend Jahren schon die Hauptstadt<sup>1</sup> des Reiches der Mitte war und Beijing seit mehreren Hundert Jahren die Hauptstadt ist, war Shanghai im 13. Jahrhundert nur ein unbedeutendes Fischerdorf<sup>2</sup>. Damals hatte der kleine Ort einen anderen Namen: Hu Du (沪都).<sup>3</sup> Wegen der günstigen geographischen Lage<sup>4</sup> als Stadt am Meer sowie am Jangtse-Fluss wirkten sich für Shanghai Ende des 13. Jahrhunderts Schifffahrt und Zolleinkünfte positiv aus. In der Ming-Dynastie (1368-1644) wurde Shanghai zum größten Zentrum für die Baumwollproduktion. Allerdings wurde Shanghai aufgrund des Seehandelsverbotes während der Ming- und Qing-Dynastie (1644-1911) im Außenhandel sehr eingeschränkt, dagegen entwickelten sich die Industrie und der Binnenhandel. Vor dem ersten Opiumkrieg 1840 war Shanghai schon zu einem der wichtigsten Handelszentren Chinas geworden.<sup>5</sup> Als die Europäer kamen, war es längst kein Fischerdorf mehr.

---

<sup>1</sup> Im Jahr 221 vor Christus wurde das erste einheitliche Reich Chinas unter der Qin-Dynastie gegründet. Die Hauptstadt lag in dem Ort, der später Xi'an genannt wurde.

<sup>2</sup> 1292 wurde Shanghai als Kreisstadt eingestuft. In: Zhang Zhongli (Hg.): Jindai shanghai chengshi yanjiu (Stadtforschung von Shanghai in der neueren Zeit). Shanghai 1990. S. 9

<sup>3</sup> Hu Du bedeutet wörtlich: Wasserlauf mit Fischreusen. Heutzutage ist „Hu 沪“ die Abkürzung des Namen Shanghai. Eine andere Abkürzung von Shanghai ist Shen 申, die von dem Namen des Huangpu Flusses abgeleitet wurde. Zhang Zhongli (Hg.): Ebd. S. 8.

<sup>4</sup> Shanghai liegt im Mündungsgebiet des Jangtse-Flusses am Huangpu-Fluss, auf 31°12' nördlicher Breite und 121°26' östlicher Länge, ungefähr auf der gleichen Breite wie Alexandria in Ägypten. Das Jangtse-Delta war reich an Produkten wie Tee, Seide, Baumwolle, die durch die günstige Vernetzung der Wasserkanäle des Jangtse nach Shanghai transportiert und dort umschlagen wurden.

<sup>5</sup> Chen Congzhou / Zhang Ming: Shanghai jidai jianzhu shigao (Geschichte der modernen Architektur in Shanghai.) Shanghai 1988. S. 1.

Vor dem Opiumkrieg bestand der Handel Shanghais in Folgendem: Baumwollstoffe wurden in den Norden Chinas gegen Sojabohnen und -produkte verkauft, während in den Süden Chinas Baumwolle gegen Zucker aus Zuckerrohr verkauft wurde. Im 18. Jahrhundert betrug der Anteil der Baumwolle aus Shanghai auf dem Inlandsmarkt 1/3 der gesamten chinesischen Baumwoll-Jahresproduktion. Die hauptsächlichen Handelswaren

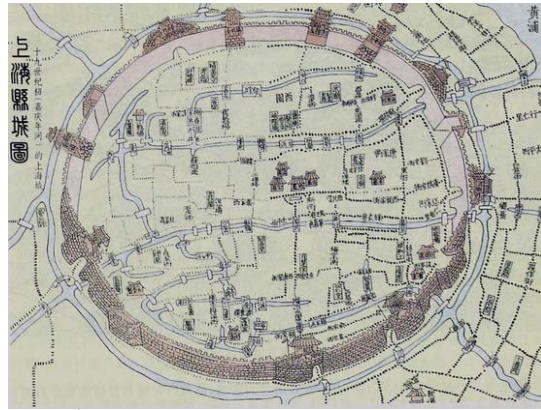


Abb. 14 (links): Shanghai in der Ming-Dynastie (1368-1644)<sup>6</sup>

Abb. 15 (rechts): Die alte Kreisstadt Shanghai zu Beginn des 19. Jahrhunderts <sup>7</sup>

### 5.1.1 Stadtgeschichte von 1843 bis 1949

Die Zeit von 1843 bis 1949 wird – nach der chinesischen Geschichtsschreibung – die „halbkolonial-halbfeudalistische“ Phase genannt. Shanghai ist aus dieser von Unruhen, Kriegen und (technischen, kulturellen und ideologischen) Umbrüchen erfüllten Zeit als moderne Großstadt hervorgegangen. Ohne die Stadtgeschichte in dieser Zeit zu kennen, würde man die gegenwärtige rasante Stadtentwicklung Shanghais nicht verstehen können.

#### 5.1.1.1 Die erzwungene Öffnung durch die ungleichen Verträge

Die Entstehung und Entwicklung der Konzessionen wird in drei Perioden gegliedert: die Zeit von den 1840er bis in die 1890er Jahre gilt als die Entstehungsphase, gefolgt von der Erweiterungsphase von 1900 bis Ende der 1920er Jahre. Von 1930 bis Ende 1940 reicht die Aufschwungsphase, die auch als „Moderne Zeit“ (Modeng Shidai) Shanghais bezeichnet wird.<sup>8</sup>

##### 5.1.1.1.1 Entstehung und Erweiterung der Konzessionsgebiete

Der Erste Opiumkrieg zwischen China und Großbritannien 1840 ist eine Wegscheide in der chinesischen Geschichte. Nach der allgemeinen Periodisierung der chinesischen Geschichte begann die „moderne Geschichte“ Chinas mit dem Ersten Opiumkrieg. Seitdem wurde 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)<sup>9</sup>, der eine direkte Konsequenz aus der Niederlage Chinas im Ersten Opiumkrieg war. Wie der Opiumkrieg und seine Konsequenzen hundert Jahre lang die Kampf- und Revolutionsgeschichte Chinas geprägt haben, so auch die Stadtgeschichte Shanghais.

---

vor den Opiumkriegen waren Sojabohnen, Sojabohnenöl, Teigprodukte aus Sojabohnenmehl, Getreide, Baumwolle, Reis, Zucker, Bambus, Seiden, chinesische Medikamente. Vgl. Ding Richu: zailun Shanghai chengwei jindai zhongguo jingji zhongxin de tiaojian (Zu den Voraussetzungen Shanghais als Wirtschaftszentrum Chinas in der neueren Zeit.) In: Jindaishi Yanjiu (Forschung der neueren Geschichte) Nr. 1/1994. S. 85-98. Hier: S. 87-88. Zhang Zhongli: a.a.O. S. 98.

<sup>6</sup> Sun Ping (Hg.): Shanghai chengshi guihua zhi (Geschichte der Stadtplanung von Shanghai. Shanghai). Shanghai 1999. S. 56.

<sup>7</sup> Ebd. S. 55.

<sup>8</sup> Chang Qing (Hg.): da duhui - cong zheli kaishi (Metropolis. A study on the Bund Section of Nanjing Road in Shanghai). Shanghai 2005. S. 43.

<sup>9</sup> Die chinesischen Eigennamen in der Arbeit sind alle nach den chinesischen Lautregeln PIN YIN transkribiert, die manchmal nach deutschen Ausspracheregeln sehr schwierig auszusprechen sind. Die nach den deutschen Ausspracheregeln umgeschriebenen Namen stehen immer in Klammern.

Nach dem Nanjing-Vertrag und seinen Zusatzverträgen wurden fünf Hafenstädte<sup>10</sup> gezwungen, ihre Häfen dem britischen Handel, vor allem dem Opiumhandel zu öffnen und Engländern das Recht zur Niederlassung zu gewähren. In diesen Städten sollten britische Konsuln residieren und feste Zolltarife gelten. Zu den Privilegien der Ausländer zählten noch das Recht auf Exterritorialität und Konsulargerichtsbarkeit. Darüber hinaus wurde die Meistbegünstigungsklausel gewährt. Dementsprechend wurde Shanghai gezwungen, den Engländern freie Siedlungsgebiete, „Settlements“, zum Wohnen und Arbeiten einzuräumen. In den „Settlements“ wurde den Chinesen durch verschiedene Zusatzabkommen, wie z.B. in den „Landregulationen 1845/1854“, die zwischen dem Kaiserreich und Großbritannien abgeschlossen wurden und ursprünglich dem Pachten<sup>11</sup> von Grundstücken für Engländer in ihren Siedlungsgebieten dienten, immer mehr staatliche Souveränität entzogen. Aus den „Settlements“ entwickelten sich langsam sogenannte Konzessionsgebiete, in denen die Engländer Gesetze erließen, autonome Selbstverwaltung einsetzten, Gefängnisse bauten und Militär stationierten, was typisch für koloniale Herrschaft ist. Wegen weiterer von anderen Kolonialmächten<sup>12</sup> aufgezwungener Verträge und der damit verbundenen Meistbegünstigung galten die Privilegien automatisch auch für die anderen Nationen. Die Folge war, dass sich die Konzessionsgebiete in Shanghai immer weiter vergrößerten. 1862/1863 vereinigte sich der amerikanische Stadtteil mit dem englischen zum „International Settlement“. Frankreich betrieb in Shanghai eine betont eigenständige Kolonialpolitik, die nicht immer auf das Verständnis der anderen hier vertretenen Nationen traf. „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 und auch an der Selbstverwaltung des „International Settlements“ beteiligt.<sup>13</sup> Von 1845 bis 1915 hat die Fläche der Konzessionsgebiete um fast hundert Prozent zugenommen.<sup>14</sup>

International Settlement		French Settlement	
Jahr	Fläche (Mu <sup>15</sup> )	Jahr	Fläche (Mu)
1845	830	1849	986
1848	2.820	1861	1.124
1863	5.860	1900	2.125
1893	10.676	1914	15.124
1899	32.110		
1915	52.570		

Tab. 3: Erweiterung der Konzessionsgebiete von 1845 bis 1915<sup>16</sup>

Nach dem Chinesisch-Japanischen Krieg 1895 wurde die Fläche der Konzessionen immer wieder erweitert, so dass demzufolge auch die Fläche der Innenstadt wuchs. Ende des 19. Jahrhunderts setzte eine Phase ein, die bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts dauerte. Während dieser Phase etablierte sich rasch die Stellung Shanghais als moderne Großstadt. Im chinesischen administrativen Sinne hat Shanghai zwar nur den Status einer Kreisstadt, tatsächlich aber hatte sie bereits den Rang einer Provinzstadt erreicht, da sich der Schwerpunkt des Außenhandels und der Außenangelegenheiten von Guangzhou (Kanton) nach Shanghai verlagert hatte. Während der 1920er und 1930er Jahre wurde Shanghai nicht nur zur größten Stadt Chinas, sondern „des Fernen Ostens“ überhaupt.<sup>17</sup>

<sup>10</sup> Die fünf Hafenstädte sind: Guangzhou (Canton), Xiamen (Amoy), Fuzhou, Ningbo und Shanghai.

<sup>11</sup> Nach §9 in den „Landesregulationen“ (1845) bedeutet „Pachten“ in Wirklichkeit „Pachten für die Ewigkeit“. D.h. während die Ausländer immer mehr Grundstücke in den Siedlungsgebieten bekamen, nahm die Anzahl der ursprünglichen chinesischen Grundstückbesitzer immer weiter ab. Vgl. Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 602.

<sup>12</sup> 1844 schloss die Qing-Dynastie mit Amerika und Frankreich jeweils den „Chinesisch-Amerikanischen Vertrag“ und den „Chinesisch-Französischen Vertrag“ ab.

<sup>13</sup> Folker Reichert: „Heimat der Ballen und Fässer“ Grundzüge einer Stadtgeschichte. In: Siegfried Englert / Folker Reichert (Hg.): Shanghai-Stadt über dem Meer. Heidelberg 1985. S. 41-89. Hier: S. 47.

<sup>14</sup> Chen Congzhou / Zhangming: a.a.O. S. 3.

<sup>15</sup> Mu ist die alte chinesische Flächeneinheit. Ein Mu ist 1/15 Hektar.

<sup>16</sup> Vgl. Cheng Congzhou / Zhangming: a.a.O. S. 3.

<sup>17</sup> Chen Congzhou: a.a.O. S. 1.



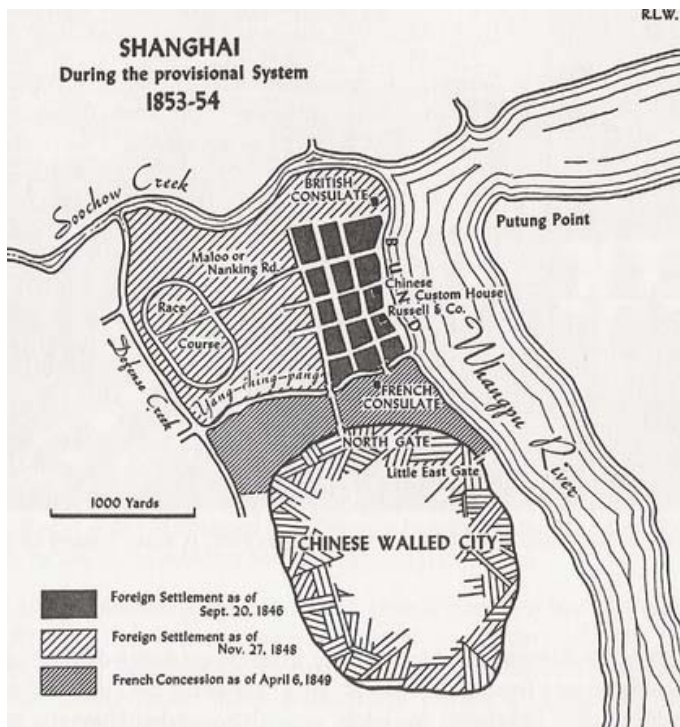


Abb.16: Shanghai 1853/1854<sup>18</sup>

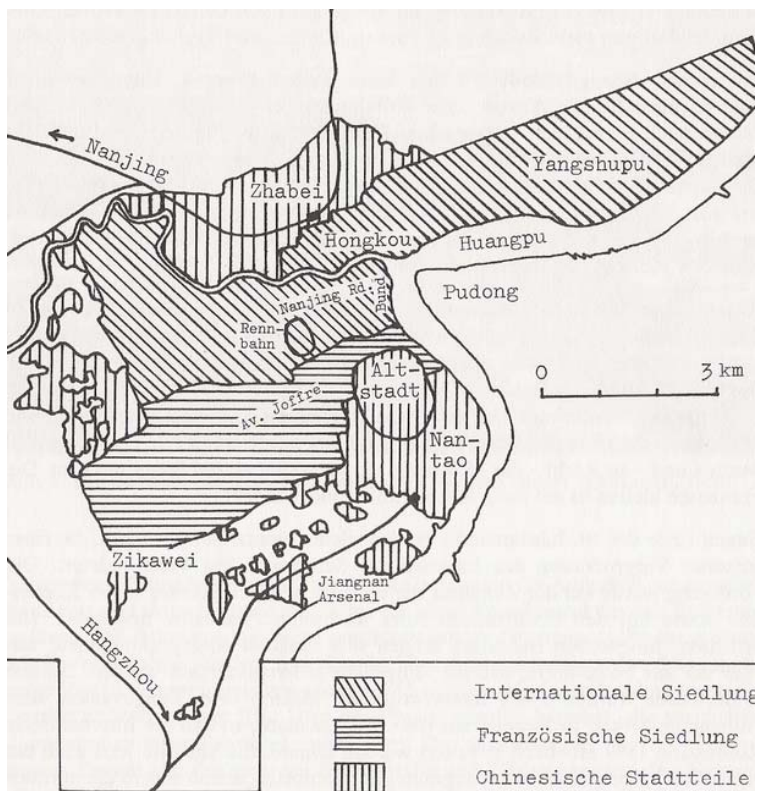


Abb. 17: Shanghai 1930<sup>19</sup>

Die erzwungene Öffnung als Hafenstadt, die Einrichtung der Konzessionsgebiete und die starke koloniale Prägung übten tiefgreifende Einflüsse auf die Struktur und die Funktionen der Stadt aus, was auch in ihren politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bereichen Auswirkungen zeigte.<sup>20</sup> Die modernen Elemente und Züge, die Shanghai im folgenden

<sup>18</sup> J.K. Fairbank, Trade and Diplomacy on the China Coast. 1953, entnommen aus Folker Reichert: a.a.O. S. 47.

<sup>19</sup> E. Oberhummer, Schanghai. 1933, entnommen: Ebd. S. 50.

<sup>20</sup> Zhang Zhongli: a.a.O. S. 11.

Jahrhundert wie keine andere chinesische Stadt annahm, sind auf die erzwungene Öffnung durch die Kolonialmächte zurück zu führen. Die Stadt genoß den Ruf einer „pulsierenden, dynamischen, kosmopolitischen Metropole“<sup>21</sup> und galt als „Schmelztiegel der Kulturen“. Beides charakterisiert sie heute noch.

Dass die Konzessionen eine entscheidende Rolle sowohl in der Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaft als auch in der Entwicklung zur modernen Großstadt spielten, ist unter den Historikern Chinas weitgehend anerkannt.<sup>22</sup> Die erzwungene Öffnung importierte die moderne kapitalistische Wirtschaftsform aus dem Westen und führte im Zusammenhang mit den geographischen Vorteilen Shanghais zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Der Markt in Shanghai wurde direkt mit dem kapitalistischen Weltmarkt verbunden. Die Konzessionen waren politisch unabhängig vom chinesischen Kaiserhof sowie später auch von der chinesischen Regierung. Sie hatten ihr unabhängiges Verwaltungssystem, das der kapitalistischen Wirtschaftsentwicklung einen sicheren und friedlicheren Standort garantierte. Die wohlhabenden chinesischen Grundherren, Geschäftsleute und Händler, die wegen der Unruhe und Aufständen in anderen Landesteilen in den Konzessionsgebieten Shanghais Zuflucht suchten, brachten Gold und Silber bzw. Geld nach Shanghai. Bis in die 1930er Jahre hatten sich Branchen wie Schifffahrt, Geldstuben und kleine Unternehmen dabei prosperierend entwickelt, ohne von Unruhen und Kriegen beeinträchtigt zu werden. Die Verwaltung der Konzessionen baute in ihren Gebieten Infrastrukturen nach modernen westlichen Modellen mit neuen Technologien auf. Westliche Architektur und städtebauliche Konzepte wurden ebenfalls eingeführt. Die in den Konzessionen geltenden westlichen Gesetze und Vorschriften schützten vorrangig private Geschäfte und Handelsfreiheit, wie es der Liberalismus in Europa forderte. Die kapitalistische Wirtschaft wurde gesetzlich geschützt und gefördert. Im Vergleich zur Wirkung des alten chinesischen Rechtssystems konnte in den Konzessionsgebieten Korruption leichter vermieden und darüber hinaus konnten effiziente gesetzmäßige Regelungen besser eingehalten werden.<sup>23</sup>

#### **5.1.1.1.2 Die Innenstadt und Einflüsse der westlichen Architektur**

Seit der 1843 erfolgten Öffnung als Hafenstadt bis zum Chinesisch-Japanischen Krieg 1895<sup>24</sup> hat sich aus den Konzessionsgebieten die Innenstadt herausgebildet. Wo es früher zwischen dem westlichen Ufer des Huangpu-Flusses, der chinesischen Altstadt, und dem Wusong-Fluss nur Ackerland und Wiesen mit Wasserflächen gegeben hatte, wurden in jener Zeit ausländische Siedlungen und Geschäftsgebiete gebaut. Die Gebäude und Hochbauten westlicher Architektur (Wohnungen für Ausländer, Konsulate, Banken, Handelshäuser, Hotels und Verwaltungsgebäude) schossen wie Pilze aus dem Boden. Zum ersten Mal wurde westliche Architektur in China realisiert. Die internationale und französische Konzession, die die damals wie heute berühmte Geschäftsstraße Nanjing Road verband, war mittlerweile zum Zentrum der Stadt geworden, während sich die im Süden liegende, damals noch ummauerte chinesische Altstadt wenig veränderte. Für sie waren kleine Häuser, enge Gassen, bescheidene Lebensweise und die unsaubere Umgebung kennzeichnend. Zwischen den Konzessionsgebieten und der alten Stadt entstand so eine große Kluft, im Vergleich zu der alten chinesischen Stadt erhielten die Konzessionsgebiete ein „schönes“ und „ordentliches“ Image. Ein Zitat Ende des 19. Jahrhunderts verdeutlicht den Vergleich: „...in den Konzessionsgebieten sind die Straßen breit und der Verkehr kann gut fließen, in der Altstadt eng und voll; in den Konzessionen ist es sehr hygienisch, das Wagenfahren verursacht keinen

---

<sup>21</sup> Wolfgang Taubmann: Shanghai: Geburtsstätte des modernen China. In: Der Bürger im Staat. Großstädte. Heft 2/1997. S. 119-124. Version vom Internet. 08. Juni 2003. S. 119.

<sup>22</sup> Vgl. Ding Richu: a.a.O. und auch vgl. Chen Zhengshu: zujie yu jindai Shanghai gongye de sanda zhizhu (Drei Stützsäulen der Industrie und der Konzessionen in Shanghai in der neueren Zeit). In: Shilin. Nr. 3/2002. S. 74-80.

<sup>23</sup> Ding Richu: a.a.O. S. 97.

<sup>24</sup> Der Chinesisch-Japanische Krieg 1894/1895 endete mit der Niederlage Chinas. China wurde am 19. März 1895 gezwungen, den ungleichen Vertrag von Shimonoseki mit Japan abzuschließen.

Staub. Die Einwohner dort sind glücklich damit. In der Altstadt stinkt das Wasser im Mauergraben. Klos stinken überall. Dies macht die Konzessionen und die Altstadt so unterschiedlich wie Tag und Nacht.“<sup>25</sup>

Seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts begannen die ausländischen Geschäftsleute, in China Fabriken zu gründen. Besonders in der internationalen Konzession, nördlich des Suzhou-Flusses<sup>26</sup>, wurden zusätzlich viele Fabriken gebaut. Die Folge war, dass westliche Industriebauten eine weite Verbreitung fanden. Ab den 70er Jahren wurde auch nach und nach die Infrastruktur, wie z.B. die Strom-, Wasser- und Gasversorgung als eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine moderne Großstadt, eingerichtet.

Mit der weiteren Entwicklung von Wirtschaft, Handel und Industrie wurde Shanghai ohne Zweifel zu der Stadt Chinas mit den meisten, besten und umfangreichsten modernen Bauten – es war zum Zentrum für moderne Architektur geworden. Die traditionelle chinesische Architektur war nur noch in der Altstadt und in den Vorstädten zu Hause. Am Bund<sup>27</sup> konzentrierten sich zwischen 1890 bis 1940 Monumentalbauten der Kolonialgeschichte. Das Ensemble neoklassizistischer und eklektizistischer Bauten bis hin zur Moderne am „Bund“ ist bis heute das Wahrzeichen von Shanghai als damalige moderne Metropole und wird heute „Museum der ausländischen Architektur“ genannt. Vor 1900 gab es in Shanghai bereits von Ausländern betriebene Architekturbüros. Das früheste war das des Engländers G.J. Morrison. Seine Assistenten errichteten später selber Architekturbüros, so gründeten z.B. G.L. Wilson und M.H. Logan 1916 das berühmte Büro GONG HE mit dem englischen Namen „Palmer & Turner Architects and Surveyors“. Unter den diversen Büros gab es auch ein deutsches Büro: Becker & Baecketer Büro. Diese Architekturbüros planten und bauten fast alle öffentliche Projekte in den Konzessionsgebieten, sowie in den unter chinesischer Verwaltung stehenden Gebieten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden noch weitere ausländische Architekturbüros gegründet, die fast die ganze Branche der Architektur in Shanghai monopolisierten.<sup>28</sup> Vor den 1920er Jahren hatten diese Architekturbüros hauptsächlich die europäischen neoklassischen und eklektizistischen Stilrichtungen nach Shanghai eingeführt. Seitdem brachten sie auch die zeitgemäßen Trends in der Architektur mit. Auch unter den Einflüssen der in Europa und den USA ausgebildeten chinesischen Architekten hielt die Architektur Shanghais Schritt mit den neuesten westlichen architektonischen Trends. So fand die Moderne, die in den 20er Jahren in Europa einen Höhepunkt erreichte, auch fast gleichzeitig in Shanghai ihren Niederschlag.



Abb. 18: Bund in den 1930er Jahren<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Chang Qing: a.a.O. S. 201. Zitiert nach Li Weiqing: Lokale Geschichte Shanghai. S. 4-5.

<sup>26</sup> Suzhou-Fluss ist ein Teil des Wusong-Flusses, der bis zur Stadt Suzhou fließt. In der englischen Literatur wird er auch „Soozhow Creek“ geschrieben. Siehe Abb. 16

<sup>27</sup> Der Bund ist ein anglo-indisches Wort für Kai oder Uferstraße.

<sup>28</sup> Chen Congzhou / Zhangming: a.a.O. S. 222.

<sup>29</sup> Entnommen: Chen He: Lao Shanghai (Shanghai old days). Shanghai 1998. S. 98.

Die Prägung der modernen kapitalistischen Wirtschaft und Architektur hat ebenfalls im Bereich des Wohnungsbaus ihren Niederschlag gefunden. Die typischen Shanghai-Häuser<sup>30</sup> (Lilong-Haus), die heutzutage als „Tradition“ und „Alt-Shanghai“ bezeichnet werden und zum großen Teil in der Innenstadterneuerung in den 1990er Jahren abgerissen worden sind, waren von Anfang an „Gebilde der Mischung vom Westen und China“, „eine eigentümliche Mischung aus moderner wirtschaftlicher Entwicklung und traditionellen Wohnformen“<sup>31</sup>. Die Shanghai-Häuser wurden in großem Umfang unter den Bedingungen gebaut, dass die Wirtschaft in den Konzessionen boomte und die spekulative und gewinnbringende Immobilienbranche Aufschwung bekam. In den 1870er Jahren war dieser Wohnungstyp zum ersten Mal in den Konzessionsgebieten von Immobilienhändlern gebaut worden und bis in die 1920er Jahre in das Altstadt-Gebiet eingeführt worden.<sup>32</sup> In den 1940er Jahren lebten nahezu 80% der Einwohner, überwiegend die des Mittelstandes, in Lilong-Häusern.<sup>33</sup> Bis in die 1980er Jahre wohnten noch rund 40% der Bevölkerung in alten Lilong-Häusern.<sup>34</sup> Das Stadtzentrum Shanghais war wesentlich von diesem Wohnungstyp gekennzeichnet.

Etwa 300 Jahre lang war Shanghai von einer Mauer<sup>35</sup> umgeben. Die Stadtmauer umgab nicht alle Bezirke der Stadt. Am Ufer des Huangpu-Flusses im Osten erstreckte sich der wichtigste Geschäfts- und Handelsbereich, der nicht von der Stadtmauer umschlossen wurde. Durch die Mauer entwickelte sich vor der Öffnung bereits die typische „Doppelzentren-Struktur“<sup>36</sup> der alten Städte Chinas, wobei das politische Zentrum innerhalb der Stadtmauer und der Geschäfts- und Handelsbereich außerhalb der Stadtmauer lag. Als die Stadtmauer Shanghais ihre Funktion als militärische Festung allmählich verlor, wurde sie zu einer „Scheidewand zwischen der Stadt und dem Meer“<sup>37</sup>, also zu einem Hemmnis der Stadtentwicklung. Nach der Öffnung war die negative Auswirkung der Stadtmauer immer stärker geworden. Sie verhinderte die Zunahme der Bevölkerung in der Altstadt, das flächenmäßige Wachstum der Stadt und schließlich den Handel, der sich hauptsächlich außerhalb der Stadtmauer auf die Konzessionen konzentrierte. Bis 1900 überschritt die Bevölkerung die Schwelle von einer Million, 1915 von etwa 2 Millionen.<sup>38</sup> Die chinesischen Grundstückbesitzer und Geschäftsleute in Shanghai waren um 1900 die ersten Initiatoren für den Abriss der Stadtmauer. Die ursprüngliche Argumentation war, dass die Konzessionsgebiete außerhalb der Stadtmauer sich zu schnell illegal<sup>39</sup> erweiterten und die

---

<sup>30</sup> Die Shanghai-Häuser werden in Chinesisch „Lilong“ oder „Longtang“ genannt. Die bekannten „Shikumen-Lilongs“ sind die Lilongs alten Stils.

<sup>31</sup> Vgl. Luo Xiaowei/Wu Jiang (Hg.): Shanghai Longtang. Shanghai. 1997 S. 8-12.

Luo Xiaowei: Das Lilong-Haus - Eine weit verbreitete Wohnform im alten Shanghai. In: Kai Vöckler / Dirk Luckow(Hg.): Peking-Shanghai-Shenzhen. Frankfurt/New York. S. 208-217. Hier: S. 210.

<sup>32</sup> In den 1850er Jahren wurden bereits zahlreiche Mietwohnungen aus Holz gebaut. 1870 hat die Verwaltung der Konzessionen wegen der Brandgefahr die Miethäuser aus Holz verboten und danach entstanden die Lilong-Häuser als Miethäuser aus Backstein und Holz, die schnell, preisgünstig und flächensparend gebaut werden konnten. Im Lauf der Zeit wurden auch Garten-Lilong-Häuser und Villa-Lilong-Häuser für betuchte Ausländer und Chinesen gebaut. Sie waren jedoch keine Miethäuser.

<sup>33</sup> Die Arbeiterklasse vor der Gründung der VR China 1949 konnte sich weder die Lilongs leisten noch hatten sie Chancen, in der Stadt zu leben. Sie wohnten in überfüllten Slums am Stadtrand. Luo Xiaowei: Das Lilong-Haus - Eine weit verbreitete Wohnform im alten Shanghai. a.a.O. S. 210.

<sup>34</sup> Ursprünglich wurde jede Wohnung in der Regel von einer Familie bewohnt. Aber die Wohnungsnot in Shanghai vergrößerte sich auch nach 1949 weiter. Allmählich wohnten mehrere Familien in einem Haus und teilten eine Küche. Der Verfall und die Überbevölkerung führten dazu, dass die Lilong-Häuser in den 1970er und 1980er Jahren sehr schlechte Wohnverhältnisse boten. Sie hatten mit dem „Mittelstand“ nichts mehr zu tun.

<sup>35</sup> Die Stadtmauer wurde nicht mit der Entstehung der Stadt Shanghai errichtet. Erst im Jahr 1553 wurde die Stadtmauer wegen zunehmender Angriffe japanischer Piraten gebaut. Vgl. Zheng Zhengzhen: Shanghai Chengqiang de xingfei: yige gongneng yu xiangzheng de biaoda (Funktion und Symbol der Shanghai Stadmauer). In: Lishi Yanjiu (Geschichtsforschung) Nr. 6/2004. S. 92-191.

<sup>36</sup> Ebd. S. 95.

<sup>37</sup> Ebd.

<sup>38</sup> Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 55.

<sup>39</sup> „illegal“ bedeutet, dass die Ausländer sich nicht an den „Landregulationen“ hielten und ihre Konzessionsgebiete vergrößerten.

Altstadt dadurch bedrohten, denn die Chinesen in der Altstadt könnten sich der Erweiterung der Konzessionen nicht aktiv erwehren. Gleichzeitig wurde die Entwicklung der Geschäfts- und Handelstätigkeiten der Chinesen beschränkt. Die Forderung nach Abriss der Stadtmauer wurde von den Beamten der Stadt unterstützt. Von 1912 bis 1914 wurde die Stadtmauer endgültig abgerissen.<sup>40</sup> Dies machte den Weg frei für die Bevölkerungsexpansion und Wirtschaftsentwicklung Shanghais. Bewohner und Geschäftsleute konnten sich nun flexibel bewegen. Das vor dem Abriss der Stadtmauer bereits vorhandene Zusammenleben von Einheimischen mit Ausländern und das Nebeneinander verschiedener Kulturen wurden weiter begünstigt.

#### **5.1.1.1.3 Verwaltungs- und Behördenstruktur in den „Settlements“ und in der Altstadt**

Von Anfang an wollten sich Ausländer in Shanghai von den einheimischen Chinesen abgrenzen. Bezeichnungen wie „english settlement“, „french settlement“ und „international settlement“ sollten dies verdeutlichen. Doch in Wirklichkeit war das ständige Zusammenleben von Ausländern und Chinesen ein Hauptmerkmal in der halbkolonialen Zeit von Shanghai. Nach der ersten Fassung „der Landregulationen“ vom November 1845 durften Chinesen in den „Settlements“ weder Grundstücke pachten noch Häuser mieten bzw. bauen. Dementsprechend lebten Einheimische von den Ausländern in den ersten acht Jahren nach der Öffnung der Hafenstadt getrennt. Die Stadtmauer wirkte sich als eine sichtbare Grenzlinie aus. Wegen der ständigen Unruhen<sup>41</sup> der Bevölkerung gegen die allmählich untergehende Qing-Dynastie strömten viele Flüchtlinge sowie wohlhabende Grundstückbesitzer aus den umgebenden Provinzen in die Stadt. Die Kolonialmächte konnten nicht verhindern, dass sich die Flüchtlinge sowie wohlhabende Chinesen in den „Settlements“ ansiedelten. Der Bevölkerungsanteil von Chinesen in den „Settlements“ nahm dramatisch zu. Anfang 1853 lebten in den Konzessionsgebieten 500 Chinesen, während 1854 die Zahl der Chinesen dort auf 20.000 anstieg.<sup>42</sup> Unter den Kolonialländern gab es gespaltene Meinungen über die rasche Zunahme der Chinesen in den „Settlements“. Ein Teil war vollkommen ablehnend, denn „zu viele Chinesen gefährdeten die Sicherheit in den Siedlungsgebieten und brachten Schwierigkeiten sowie Chaos in der Verwaltung.“<sup>43</sup> Der andere Teil vertrat jedoch eine tolerante Meinung, denn der Wohnungsbau und das Vermieten, also das Immobiliengeschäft für die zahlreichen Chinesen seien enorm profitabel. Das letztere Argument war in der Auseinandersetzung dominierend.<sup>44</sup> In der Neufassung „der Landregulationen“ 1854 wurden die Paragraphen, die die Trennung von Chinesen und Ausländern betrafen, gestrichen. Damit wurde die Realität des Zusammenlebens von Chinesen und Ausländern zwangsweise akzeptiert. Anfangs wollte die chinesische Stadtverwaltung die Chinesen in den ausländischen „Settlements“ durch neue Vorschriften, z.B. ausführliche Wohnanmeldung oder Überprüfung der Steuerabgabe unter ihre Kontrolle bringen. Aber die Kolonialländer lehnten dies ab, denn sie hatten immer mehr Rechte in der Verwaltung der „Settlements“ an sich gezogen.

---

<sup>40</sup> Es gab auch Stimmen gegen den Abriss der Stadtmauer in Shanghai. Ihre Argumentation war, dass die Stadtmauer das Symbol für die eigenständige Kultur und Souveränität sei, dass ohne Stadtmauer die französische Konzession die Fläche der Altstadt besetzen könnte. Vgl. Zheng, Zhengzhen: Funktion und Symbol der Shanghaier Stadtmauer. a.a.O. Zhang Wei: Jindai Shanghai chaichu juchengqiang de lishi beijing (Geschichtlicher Hintergrund des Abrisses der Shanghaier Stadtmauer). In: Wenshi Zazhi (Zeitschrift für Literatur und Geschichte) Nr. 6/2002. S. 44-47.

<sup>41</sup> Ein wichtiges Ereignis zu jener Zeit war die Rebellion des „Verbands der Kleinen Schwerter“ 1853 in Shanghai, die wiederum mit dem Taiping-Aufstand gegen die Kaiserherrschaft der Qing-Dynastie zusammenhing. Die Rebellengruppen in Shanghai bestanden hauptsächlich aus armen Bauern und arbeitslosen Matrosen, die wegen der Öffnung der Hafenstadt und Vertreibung ausländischer Schifffirmen um ihr Überleben kämpfen mussten. Die Rebellengruppen besetzten die Altstadt Shanghais. Die kaiserlichen Truppen der Qing-Dynastie wollten die Rebellion in der Altstadt durch Inbrandsetzung niederschlagen. Infolge dessen waren viele Einwohner und Flüchtlinge in die Konzessionsgebiete geflohen.

<sup>42</sup> Zheng Zhengzhen: a.a.O. S. 98.

<sup>43</sup> Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 604.

<sup>44</sup> Ebd.

Das „Zusammenleben von Chinesen und Ausländern hatte einen riesengroßen Einfluss auf die Stadtentwicklung in Shanghai, dadurch wurden die Prosperität der Konzessionsgebiete und der Kulturaustausch zwischen China und dem Westen enorm gefördert.“<sup>45</sup> Das Zusammenleben von Chinesen und Ausländern, das Merkmal einer „Immigrantenstadt“<sup>46</sup> (siehe folgende Abschnitte), prägt den Charakter der Shanghai-Chinesen bis heute. Sie sind gegenüber der modernen westlichen Kultur offen und streben wirtschaftliche Profite an, ohne sich zu „schämen“. Dieses stand in krassen Gegensatz zur traditionellen chinesischen Einstellung zum profitorientierten Handel.<sup>47</sup>

Seitdem die Chinesen und die Ausländer in den Konzessionsgebieten nicht mehr getrennt lebten, hatten die Kolonialmächte durch die Neufassung der „Landregulationen“ das Verwaltungsrecht in den Konzessionen an sich genommen. Die Revision der „Landregulationen“ hatten England, Frankreich und Amerika einseitig verfasst, ohne dass die chinesische Stadtregierung von Shanghai daran beteiligt wurde.<sup>48</sup> 1854 wurde eine Verwaltungsbehörde, das „Municipal Council“<sup>49</sup> (Abb.19), im „english settlement“ nach Verhandlungen zwischen England, Frankreich und Amerika ins Leben gerufen. Die Begründung lautete: „...Ausländer und Chinesen leben in den Konzessionsgebieten zusammen, so dass es eine Machtausübungsinstitution geben muss, die verschiedene Gruppen mit einheitlichen Prinzipien, einer einheitlichen Organisation sowie Verwaltung zusammenhalten kann.... Die neue Verwaltungsbehörde ist eine autonome Verwaltung der Grundstückspächter, die das Recht auf Steuererhebung und Stadtverwaltung besitzt.“<sup>50</sup> Straßen- und Brückenbau, Polizeistationierung in den englischen, amerikanischen und französischen „Settlements“ gehörten zu ihren Ressorts. Alles, was zu den Ressorts und der Macht einer Stadtregierung gehörte, oblag dem „Municipal Council“. Das bedeutete, dass die „Settlements“ die Souveränität Chinas grundsätzlich ignorierten und ihre eigene unabhängige „Regierung“ gründeten. In der französischen Konzession hatten die Franzosen 1862 ihre eigene Behörde mit den gleichen Funktionen gegründet, die „Gong Dong Ju“<sup>51</sup> hieß. In den beiden autonomen Behörden galt das westliche politische System „Teilung von Legislative, Exekutive, Judikative“. Durch eine „Foreign Ratepayer’s Meeting“ wurden Verwaltungsthemen wie z.B. Haushalt, Budget und Steuererhebung in den Konzessionen besprochen.<sup>52</sup> Im Vergleich zum damaligen chinesischen Dynastiesystem war die Gewaltenteilung demokratischer und effizienter. Doch diese Form von Demokratie war eingeschränkt, weil die Vertreter im „Foreign Ratepayer’s Meeting“ Ausländer mit entsprechendem Eigentum und Steuerabgaben sein mussten. Sie machten nur 7,3% unter allen Ausländern in den Konzessionen aus.<sup>53</sup> Obwohl das „Municipal Council“ und „Dong Gong Ju“ die Selbstverwaltungsbehörden der Ausländer in den Konzessionen sein sollten, steuerten aber in Wirklichkeit die jeweiligen Konsulate diese beiden Behörden weitgehend durch direkte Beteiligung an Tagungen und Besetzung des Vorsitzes der verschiedenen Sitzungen.

---

<sup>45</sup> Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 12.

<sup>46</sup> Vgl. Xiong Yuezhi: kaifang yu tiaoshi: Shanghai kaibu chuqi hunzaxing shehui xingcheng (Herausbildung der gemischten Gesellschaft Shanghais in der Zeit der Hafensöffnung). In: Xueshu yuekan (Monatsschrift für akademische Forschung) Nr. 7/2005. S. 59-67, hier: S. 59.

<sup>47</sup> Im traditionellen China oder nach den konfuzianischen Moralkriterien lag die soziale Stellung der Händler und Geschäftsleute an letzter Stelle. Die Reihenfolge von oben nach unten ist: Gelehrte/Literaten, Bauer, Handwerker, Händler/Geschäftsleute.

<sup>48</sup> Xiong Yuezhi: a.a.O. S. 65.

<sup>49</sup> „Municipal Council“ wurde in chinesisch „Gong Bu Ju“ (工部局) bezeichnet. Die chinesische Bezeichnung hatte eine Assoziation, dass diese Behörde ausschließlich für städtebauliche Tätigkeiten wie z.B. Straßen- und Brückenbau zuständig war.

<sup>50</sup> Xiong Yuezhi: a.a.O. S. 61

<sup>51</sup> Auf Chinesisch Gong Dong Ju, die drei Schriftzeichen bedeuten jeweils „öffentlich“, „Vorstand“ und „Amt“.

<sup>52</sup> Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 608.

<sup>53</sup> Ebd. S. 103.

Die Konsulate vertraten die Interessen der jeweiligen Industrieländer, nicht die der Einwohner. In „Dong Gong Ju“ hatte das französische Konsulat sogar die größte Macht.<sup>54</sup>

Die Chinesen stellten den größeren Anteil der Einwohner in den Konzessionsgebieten. Aber bis 1928<sup>55</sup> bestand der Vorstand des „Municipal Council“ ausschließlich aus Ausländern. Das Recht der Gesetzgebung lag nur in der Hand der Vertreter im „Foreign Ratepayer’s Meeting“. Das galt im „Dong Gong Ju“ ebenso, dessen Vorstand hauptsächlich aus Franzosen bestand. Erst 1914 kamen zwei Chinesen in den Vorstand, denn die chinesische Regierung hatte den Franzosen mehr Fläche für ihre Konzession versprochen.



Abb. 19: Fahne „Municipal Council“. (Foto: Zhu Miaomiao, 9. Mai 2004 im Museum des Stadtarchivs Shanghai)

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts blieb das administrative System in den chinesischen Stadtteilen Shanghais unverändert: Die Kreisstadt Shanghai unterstand der größeren administrativen Einheit „Fu“<sup>56</sup>. Die vom Kaiser ernannten Mandarine entschieden alles in den der Dynastie zugehörigen Gebieten. Tatsächlich waren sowohl die kaiserliche Herrschaft als auch die zugehörigen lokalen Regierungen bereits sehr schwach, so dass ihre Entscheidungs- und Durchsetzungsfähigkeit am Rand des Zusammenbruchs lag. 1909 hat die Kaiser-Witwe Ci Xi aus der Qing-Dynastie „Verordnungen zur Autonomie der Städte, Kreise und Dörfer“ verabschiedet, um autonome Politikbereiche ins chinesische Kaiserreich einzuführen.<sup>57</sup> Da Shanghai bereits jahrzehntelang unter den westlichen Einflüssen der Konzessionen stand, initiierten die lokalen einflussreichen chinesischen Grundbesitzer, Händler sowie manche Intellektuelle bereits vor der Verabschiedung der Verordnungen verschiedene Selbstverwaltungsorganisationen. So wurde 1900 ein „Amt für Bautätigkeiten des Bezirkes Zha Bei“ von den Grundbesitzern und Händlern Chen Shaochang und Zhu Chenggui initiiert, um Straßen und Brücken in Zha Bei zu bauen, denn die lokalen Grundbesitzer und Händler fühlten sich von der Ausweitung der Konzessionen, die über die Konzessionsgrenzen hinaus Straßen und Brücken bauten, bedroht. 1905 hatten wiederum einige wohlhabende Grundbesitzer und Händler in Shanghai den damaligen Chef der Stadtregierung Yuan Shuxun überzeugt, die Aufgaben der Stadtverwaltung – Straßenbau und Verwaltung der Polizei und Schulen – einem Vorstand zu übergeben, der aus lokalen Grundbesitzern und Händlern bestehen sollte.<sup>58</sup> In den Organisationen der chinesischen Selbstverwaltung wurde zum Teil das westliche Stadtverwaltungssystem eingeführt, wie die Trennung der legislativen und der exekutiven Gewalt und das Zensuswahlssystem für ihren Vorstand. Die Errichtung der

<sup>54</sup> Ebd. S. 615.

<sup>55</sup> Mit mehr und mehr nationalen Bewegungen und Protesten gegen den Verlust an Souveränität hatte das „Municipal Council“ 1928 zugestimmt, drei Chinesen in den Vorstand aufzunehmen. Vgl. Zhang Zhongli: a.a.O. S. 612.

<sup>56</sup> Die Kreisstadt Shanghai unterordnete dem „Songjiang-Fu“. „Fu“ (府) war eine administrative Einheit wie heutige „Provinz“, die größere Verwaltungsfläche besaß und direkt der Zentrale im 19. Jahrhundert dem Kaiserhof unterlag.

<sup>57</sup> Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 630.

<sup>58</sup> Ebd. S. 631.

autonomen Organisation mit westlichen politischen Merkmalen in Shanghai erwies sich als ein sehr wichtiger Wandel im Modernisierungsprozess der Stadt. Diese Art von Selbstverwaltung war ein Zeichen des „Bürgerbewusstseins“ der Chinesen in Shanghai. In dem Land, in dem die zentrale kaiserliche Politik zum großen Teil noch gültig war, war diese Art von Autonomie in den chinesischen Stadtteilen Shanghais ein „Fortschritt“ und ein „Aufbruch“.

Seit der Gründung der französischen Verwaltungsbehörde Gong Dong Ju 1862 und der Vereinigung der englischen und amerikanischen Konzession 1863 bestand die besondere Verwaltungsstruktur Shanghais, in der die drei Verwaltungsbehörden gleichzeitig existierten, 80 Jahre, bis die Konzessionen 1943 an China zurückfielen. Diese Verwaltungsstruktur ist ein wichtiges Merkmal der Stadtgeschichte und hatte großen Einfluss auf die Stadtentwicklung. Die drei Stadtverwaltungsbehörden bauten in ihren jeweiligen Einflussgebieten eine Infrastruktur, die miteinander nicht kompatibel war. Die Straßen hatten z.B. unterschiedliche Maße, die Kanalisation war nicht einheitlich genormt, das Verkehrsnetz passte nicht übergangslos zueinander. Dies führte dazu, dass sich die Stadt in einem großen Ungleichgewicht befand und durch starken Kontrast geprägt war. Von einer Stadtplanung für die Stadt als Ganzes war nicht die Rede.

Das Zusammenleben von Chinesen und Ausländern war nicht durch Harmonie und Konfliktfreiheit gekennzeichnet. Die Besetzung der Konzessionsgebiete und die Diskriminierung durch die Europäer hatten das nationale Gefühl und den Stolz der Chinesen verletzt. Daran änderte auch der kulturelle Austausch wenig. Die Chinesen wurden von den Ausländern als „Die zweite Klasse“ bezeichnet. Bestimmung wie „Hunden und Chinesen ist der Zutritt verboten“ vor dem „Public Garden“<sup>59</sup> erinnerten Shanghai-Chinesen ständig daran, dass sie von den westlichen Industrieländern unterdrückt wurden.

#### **5.1.1.1.4 Wirtschaftliche Entwicklung seit der Öffnung als Hafenstadt**

Vor dem Opiumkrieg, also vor der Öffnung als Hafenstadt, betrug der Umsatz, der durch direkten sowie indirekten Außenhandel in Shanghai stattfand, 3 bis 4 Mio. Liang<sup>60</sup> Silber, während sich der Umsatz 1870 rasch auf 90 Mio. Liang Silber, 1900 auf 160 Mio. Liang Silber erhöhte.<sup>61</sup> Das Warenvolumen der Schifffahrt im Shanghaier Hafen verneunfachten sich von 1854 bis 1863.<sup>62</sup> Das schnelle Wachstum des Außenhandels war eine der Folgen der Öffnung Shanghais. Die günstige geographische Lage der Stadt wurde durch die Öffnung als Hafenstadt noch besser genutzt, so dass eine steigende wirtschaftliche Dynamik eintrat.

Im Jahr 1847 wurde die erste ausländische Bank aus Großbritannien – die Niederlassung der Oriental Banking Corporation – in Shanghai gegründet. Bis 1911 hatten insgesamt 22 ausländische Banken<sup>63</sup> ihre Niederlassungen in Shanghai, die die Finanzbranche bis Ende des

---

<sup>59</sup> „Public Garden“, auf Chinesisch „Wai Tan Gong Yuan“, lag am Bund, wurde 1865 an der Mündung des Suzhou-Flusses vom „Municipal Council“ gebaut. Der Municipal Council ging davon aus, dass die Chinesen sich nicht ordentlich kleideten und deswegen dürfen sie nicht in den Garten eintreten. Auf dem Schild des „Public Gardens“ standen einige Regelungen zur Beachtung, z.B.: Hunden Zutritt verboten; Kein Eintritt für Chinesen ohne Begleitung von Ausländern. Die zwei Regelungen wurden später abgekürzt und auf einen Satz reduziert: „Hunden und Chinesen ist der Zutritt verboten“, was in dieser Zusammensetzung noch weitaus demütigender klingt. Vgl. Chen He (Hg.): a.a.O. S. 89.

<sup>60</sup> Ein „Liang“ ist 50 g. Silber war die Währung.

<sup>61</sup> Ding Richu: a.a.O. S. 92.

<sup>62</sup> Ebd.

<sup>63</sup> Zu den 22 ausländischen Banken gehörten Commercial Bank of India (Großbritannien, 1851), Agra and United Service Bank, Ltd. (Großbritannien 1853), Chartered Mercantile Bank of India, London und China (Großbritannien 1854), Chartered Bank of India, Australia and China (Großbritannien 1858), Comptoir d'Escompte de Paris (Frankreich, 1860), Central Bank of Western India (Großbritannien 1861), Bank of Hindustan, China and Japan, Limited (Großbritannien, 1864), Asiatic Banking Corporation (Großbritannien, 1864), Bank of India (Großbritannien, 1864), Hongkong and Shanghai Banking Corporation (Großbritannien, 1865). Vgl. Pan Liangui: Shanghai kaibu zaoqi de waiguo yinhang (Ausländische Banken in Shanghai nach der Hafenöffnung). In: Shanghai Jinrong (Finanz Shanghai) Nr. 12/2002 S. 58-60. Hier: S. 58-59. Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 259.



19. Jahrhunderts dominierten. Die Hauptgeschäfte der ausländischen Banken lagen im Außenhandel und Währungswechselgeschäft.<sup>64</sup> Seit der Gründung einer Niederlassung der britischen „Hongkong and Shanghai Banking Company Limited“<sup>65</sup> im April 1865 wurde die Aufnahme der Spargelder eines der Hauptgeschäfte der ausländischen Banken in Shanghai. Die „Hongkong and Shanghai Banking Company Limited“ hatte großen Erfolg und bestimmte das Finanzsystem Shanghais bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts.<sup>66</sup>

Zwischen 1895 und 1911 hatten unter den 91 von Ausländern gegründeten Unternehmen in China allein 41 ihren Sitz in Shanghai. Dies entsprach etwas 45% des in Unternehmen investierten ausländischen Kapitals. Dazu kam, dass 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.<sup>67</sup> Die Zahl der westlichen und chinesischen Banken, die zum Teil seit Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Hauptsitz in Shanghai hatten, nahm ebenfalls zu. In den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts befanden sich in Shanghai 28 ausländische, 22 chinesische Großbanken mit ihren Hauptorten sowie ca. 120 traditionelle „Geldstuben“<sup>68</sup> (Banken).<sup>69</sup>

Neben den aufsteigenden Wirtschaftskräften in Shanghai gab es eindeutig Schattenseiten in der Wirtschaftsentwicklung, die vor 1949 vom Laisser-faire-Kapitalismus geprägt war: das Streben nach Gewinn und Macht. Die Boden- und Börsenspekulationen bestimmten die Wirtschaft. In der „Begründung der dritten Fassung des Masterplans für Groß-Shanghai“ 1949 wird der wirtschaftliche Aufschwung Shanghais in den 1930er und 40er Jahren wie folgt beschrieben: „Shanghai hat einen falschen ‚Aufschwung‘, wobei Boden zum Spekulationsobjekt geworden ist. Die Infrastruktur wird entweder von privaten Interessen oder von der Spekulation missbraucht. Dies hat eine Folge, die ein Gegenteil der gewünschten Ziele ist. ...Der krankhafte ‚Aufschwung‘ Shanghais ist ein Zeichen des Niedergangs. Die legalen Investitionen bekommen keinen entsprechenden Gewinn, während die Spekulationen in Börse und Währung ein erstrebtes Ziel geworden sind. Die normalen Berufstätigen müssen mühsam ihr Leben aufrecht halten, während die Abenteurer leben wie im Paradies ...Abwertung der Währung und die Wohnungsnot erzeugt Panik und Chaos...“<sup>70</sup>

#### **5.1.1.1.5 Soziale und politische Verhältnisse**

Die Konzessionen und die damit einhergehende Warenwirtschaft schufen neue wirtschaftliche Verhältnisse in Shanghai. Vor der Öffnung gab es in Shanghai schon die Warenwirtschaft durch Schifffahrt, Handwerk und kleine Läden. Schifffahrt, Baumwollanbau und Baumwollverarbeitung waren die wichtigsten Wirtschaftssäulen.<sup>71</sup> Die reichsten Menschen im damaligen Shanghai waren meist Eigner von Schiffen für Sandtransport. Gleichzeitig nahm die Anzahl der in den Häfen arbeitenden Kulis und Arbeitskräfte auf Schiffen rasch zu.

---

<sup>64</sup> Vgl. Pan Liangui: a.a.O. S. 59. Vgl. auch Bao Jingjing: duiwai maoyi yu wanqing shanghai waiguo yinhang de xingqi (Aufstieg des Außenhandels und ausländischer Banken in Shanghai in der Spätqing-Dynastie). In: Lishi Jiaoxue Wenti (Geschichtsdidaktik) Nr. 2/1999 S. 31-33. Hier: S. 31.

<sup>65</sup> Der Name wurde 1866 als „Hongkong and Shanghai Banking Corporation“ umgenannt.

<sup>66</sup> Die „Hongkong and Shanghai Banking Corporation“ erwarb immense Profite durch Kreditvergabe an chinesischen Regierung, die die Kriegsentschädigungen an die westlichen Mächte zahlen musste und in Eisenbahnbau investierte. Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 271.

<sup>67</sup> Folker Reichert: a.a.O. S. 59.

<sup>68</sup> „Geldstube“ heißt auf Chinesisch „Qian Zhuang“.

<sup>69</sup> Vgl. Zhang Zhongmin: jindai Shanghai jingji zhongxin diwei de xingcheng he queli (Herausbildung und Etablierung des Wirtschaftszentrums Shanghai in der neueren Zeit). In: Shanghai Jingji Yanjiu (Forschung zur Wirtschaft Shanghais) Nr. 10/1996. S. 61-64.

<sup>70</sup> Richard Paulick / Zhong Yaohua / Cheng Shifu / Jin Jingchang: 1949 nian Shanghai dushi jihua shiliao, „shanghai dushi jihua zongtu sangao chuqi caoan“ shuoming (Begründung der dritten Fassung des Masterplans für Groß-Shanghai. 1949). In: dang'an yu shixue („Archiv und Geschichtswissenschaft“) Nr. 1/1996. S. 22-29. Hier: S. 23.

<sup>71</sup> Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 712.

Die Anzahl der Handwerker wie Tischler, Zimmerleute, Schmiede, Maurer und Schneider nahm zwar ständig zu, war aber begrenzt. Sowohl die Einwohner in der Kreisstadt als auch die auf dem umgebenden Land begnügten sich in der Regel mit der typisch traditionellen chinesischen Lebensphilosophie, die großen Wert auf Landwirtschaft und Lesen anstatt Geschäftemachen und Handel legte.

Bis zur Öffnung war die Warenwirtschaft in Shanghai nicht dominierend. Seit der Öffnung durch Ausländer verließen zahlreiche Bauern ihr Ackerland und suchten in den Konzessionen andere Lebensmöglichkeiten, entweder durch Warenaustausch oder Verkauf ihrer Arbeitskräfte. Aus den Konzessionen entstand ein neues Stadtzentrum außerhalb der Altstadt, in dem Geschäfte und Handel die Wirtschaftsstruktur bestimmten. Dies führte zur Entstehung neuer sozialer Schichten in Shanghai, zu denen „Kapitalisten“, Angestellte, Industriearbeiter und Kulis zählten. Die vier neu entstandenen sozialen Schichten unterschieden sich untereinander in vielerlei Hinsicht. Besonders groß waren die Unterschiede ihrer wirtschaftlichen Stellung, was sich aus der frühkapitalistischen Wirtschaftsentwicklung ergab.

Die „Kapitalisten“ aus der Frühzeit seit der Öffnung bestanden hauptsächlich aus Kompradoren<sup>72</sup>, Import- und Exporthändlern, eingewanderten ausländischen Geschäftsleuten und den einheimischen oder aus den umgebenden Gebieten kommenden großen Grundherren. Später, vor allem seit den 1920er Jahren kamen noch nationale Unternehmer dazu.

Besonders charakteristisch für die Handelsstadt Shanghai war die Schicht der Kompradoren. Diese waren Chinesen, die als Verbindungspersonen für ausländische Handelshäuser insbesondere bei schwierigen Geschäften auf dem chinesischen Markt tätig waren. Mit Erfahrungen in den ausländischen wie auch in den chinesischen Handelsmodalitäten machten sich viele von ihnen später selbständig und bauten eigene Unternehmen auf. Die einflussreichen Kompradoren der Frühzeit kamen ursprünglich nicht aus Shanghai, sondern aus Kanton und den benachbarten Provinzen Zhejiang und Jiangsu, denn diese hatten bereits Erfahrung mit ausländischen Geschäftsleuten oder sie besaßen als Großgrundherren viel Kapital. Das ist eine der wichtigen Komponenten für das Merkmal der Stadt Shanghai als „Immigrantenstadt“. Die aus Kompradoren hervorgegangenen „Kapitalisten“ stellten einen entscheidenden Anteil der „Kapitalisten“ in Shanghai.

Import- und Exporthändler entstanden aus dem mit der Öffnung einhergehenden Außenhandel. Sie waren manchmal gleichzeitig auch als Kompradoren tätig. Wie viele wichtige Kompradoren kamen die Import- und Exporthändler aus den umgebenden Provinzen. Sie bildeten später eine der größten Gruppen der „Kapitalisten“, die in Industrie, Produktion und Geschäften investierten.

Die Angestellten in Shanghai verteilten sich auf ausländische Geschäfte, Handelshäuser, Banken, Zollamt, Post, Verwaltungsbehörden, sie arbeiteten im Bildungswesen und in anderen Dienstleistungsbranchen. Diese Berufe setzten gute Ausbildung voraus. Die Phase des starken Wachstums dieser Schicht ist zu datieren auf den Beginn der 1920er Jahre. Zu jener Zeit wurden viele junge Menschen nach dem modernen westlichen Bildungsmodell erzogen. In den 1930er Jahren betrug die Zahl der Angestellten ca. 200.000.<sup>73</sup> Darunter waren fast 100.000 Angestellte in Geschäften und im Handel. Die Anzahl der Lehrkräfte an den Hochschulen, Schulen und Grundschulen betrug 13.500.<sup>74</sup>

Die Industriearbeiter in Shanghai waren vorwiegend bäuerlicher Herkunft. Ausgebildete Arbeiter nahmen nur einen geringen Anteil ein, denn die dominierende Industrie wie Textil- und Lebensmittelindustrie benötigten keine qualifizierten Arbeitskräfte. In den 1870er Jahren wurden auch viele Frauen und Kinder als Arbeitskräfte aufgenommen. In den 1920er Jahren

---

<sup>72</sup> Komprador ist ein portugiesisches Wort, auf Chinesisch „Mai Ban“. Diese zwei Schriftzeichen bedeuten jeweils „Kaufen“ und „Sacharbeiten“. Ansonsten entspricht der Wortsinn dem einer Kompradore-Bourgeoisie, wie aus der Kolonialismuskussion vertraut ist.

<sup>73</sup> Zhang Zhongli: a.a.O. S. 724.

<sup>74</sup> Ebd.

übertraf die Zahl der Industriearbeiter in Shanghai die der Handwerker. Von 1924 bis 1927 gab es ca. 190.000 Industriearbeiter, während die Zahl der Handwerker bei 159.700 lag.<sup>75</sup> In den 1920er Jahren waren die Industriearbeiter Shanghai landesweit die größte Gruppe. Sie waren zugleich eine der wichtigsten Kräfte für die Arbeiterbewegungen und waren potenzielle Anhänger der Bewegungen sozialistischer Organisationen.

Bei den zur unteren Sozialschicht gehörenden Kulis handelte es sich hauptsächlich um Flüchtlinge aus dem Norden der Provinz Jiangsu. Sie waren als Tagelöhner an Bahnhöfen, in Häfen oder auf den Straßen für Rikschawagen tätig. Nach der Statistik gab es in den 1920er Jahren 600.000 – 800.000 Rikschakulis und 500.000 – 600.000 Tagelöhner an den Häfen. Sie wohnten in selbst aufgestellten Zelten an der Grenze der Konzessionen oder in der Nähe der Häfen und Fabriken. 1926 gab es am Rand der Internationalen Konzession 1199 Graszelte. Auch die Industriearbeiter wohnten zum Teil in solchen selbst gebauten Zelten. In den 1940er Jahren wohnten in Shanghai insgesamt 200.000 Haushalte mit fast einer Millionen Menschen in solchen Zelten.<sup>76</sup>

Die Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaft und die Herausbildung der neuen Sozialschichten lösten allmählich die alten sozialen Verhältnisse auf. Dabei wurden auch neue Werte unter neuen wirtschaftlichen Bedingungen hervorgebracht. Insbesondere das Konkurrenzbewusstsein und die Geschäftstüchtigkeit als typische Eigenschaften der Shanghai-Chinesen sind darauf zurückzuführen. Durch Handel und Geschäfte reich zu werden war nicht mehr eine verpönte Sache, wie es die übliche Auffassung in China war, sondern wurde im Gegenteil hoch geachtet.<sup>77</sup>

Nach der Öffnung als Hafenstadt nahm die Zahl der Ausländer in Shanghai im Lauf der Zeit ständig zu. 1843 waren 26 Ausländer registriert. 1865 gab es 2.757. Bereits 1900 war die Zahl auf 7.396 angewachsen. 1910 waren es 15.012 und bis 1942 lebten 150.931 Ausländer in Shanghai. Vor 1910 kamen fast zwei Drittel der Ausländer aus Europa und Amerika. Danach stieg der Anteil der Japaner an.<sup>78</sup> Gemessen an der chinesischen Bevölkerung waren die Ausländer also trotz ansteigender Zahl immer in der Minderheit. Obwohl die Ausländer zahlenmäßig in der Minderheit waren, übten die ausländischen Firmen und Banken und die westliche Lebensweise einen großen Einfluss auf die ökonomischen und sozialen Verhältnisse in Shanghai aus.

Wegen der Konzessionen war Shanghai nicht nur eine Stadt, in der Ausländer und Chinesen zusammenlebten, sondern auch eine „Immigrationsstadt“, deren Bevölkerung zum großen Teil aus anderen Gebieten Chinas stammte. Dass die Bevölkerungszahl in Shanghai von 700.000 im Jahr 1880 auf 4 Mio. im Jahr 1940 rasant zunahm,<sup>79</sup> lag nicht am natürlichen Geburtenzuwachs, sondern ergab sich wesentlich aus der massenhaften Immigration aus anderen Gebieten und aus anderen Ländern. Nach der Statistik von 1950 nahm der Bevölkerungsanteil mit Shanghaier Herkunft nur 15% der gesamten Bevölkerung ein.<sup>80</sup> Die Bezeichnung „Immigrationsstadt“ ist demzufolge sehr zutreffend. Das Zusammenleben von Menschen aus verschiedenen Gebieten prägte den eigenen Charakter der Shanghai-Chinesen und führte zu einer eigenen Shanghaier Identität. Shanghai-Chinesen sind bekannt für ihre Offenheit, Zielstrebigkeit, Pragmatik, für ihr Innovationsbewusstsein, für ihre Neugier, mit der sie neue und moderne Sachen gerne ausprobieren.

---

<sup>75</sup> Zhang Zhongli: a.a.O. S. 728.

<sup>76</sup> Ebd. S. 751.

<sup>77</sup> Ebd. S. 944..

<sup>78</sup> Institut für Geschichte der Akademie für Sozialwissenschaft Shanghai: Gesamtgeschichte von Shanghai. Verkürzte Version vom Internet: <http://www.historyshanghai.com>. April 2003.

<sup>79</sup> Zou Yiren: jiu Shanghai Renkou Bianqian de Yanjiu (Forschung der demographischen Veränderung des alten Shanghais). Shanghai 1980. S. 3, S. 39, S. 112.

<sup>80</sup> Zhang Genfu: yimin cujin le jindai Shanghai wenhua xingtai de kaifang (Immigranten förderten die offene Einstellung der Shanghaier Kultur in der neueren Zeit). In: tansuo yu zhengming (Fragen und Auseinandersetzung) Nr. 4/1997. S. 33-34. Hier: S. 33.

Da in Shanghai die Hochburg der bürgerlichen Kräfte und zugleich auch die der Arbeiter lag, wurden Konflikte zwischen diesen beiden Schichten besonders deutlich. Die früheste chinesische Arbeiterschaft im modernen Sinne entstand in den Fabriken, die Mitte des 19. Jahrhunderts mit ausländischem Kapital errichtet wurden. Die ausländischen Fabriken in Shanghai waren der Nährboden der Arbeiterschaft in Shanghai. Hinzu kamen die chinesischen Unternehmen. Die Konzentration der Arbeiterschaft war in Shanghai die höchste von China. 1894 befanden sich 46% der Industriearbeiter Chinas in Shanghai.<sup>81</sup> Anfang des 20. Jahrhunderts gab es in Shanghai 46 Fabriken, in denen jeweils mehr als 500 Arbeiter beschäftigt waren.<sup>82</sup> Der Streik war eine gängige Ausdrucksform der Arbeiterbewegung Shanghais. Selbstorganisierte Streiks der Arbeiter fanden in Shanghai häufig statt. Zwischen 1879 bis 1919 gab es über 170 Streiks in Shanghai.<sup>83</sup> Inzwischen wurden verschiedene Arbeiterorganisationen gegründet, die die Arbeiter zum Streik mobilisierten und organisierten, wie die „Arbeitspartei der Republik Chinas“.

### **5.1.1.2 Politischer Umbruch und die erste Stadtplanung in der modernen Stadtgeschichte**

Nach der „Vierte-Mai-Bewegung“<sup>84</sup> 1919 wurde der Umfang der 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, in dem die meisten westlichen Geistesströmungen eingeführt und verbreitet wurden. So wurden marxistische Gedanken und der Sozialismus in Shanghai – zum ersten Mal in China – eingeführt.<sup>85</sup> Besonders entscheidend war, dass die linken Intellektuellen wie Chen Duxiu (1879-1942), Li Da (1905-1993), Chen Wangdao (1891-1977) die einflussreiche Arbeiterbewegung in Shanghai mit den marxistischen Theorien bzw. deren Gedanken in Verbindung brachten. Die sozialistischen Anhänger wie Chen Duxiu und Li Dazhao (1889-1927) gründeten im Juli 1921 in Shanghai die Kommunistische Partei Chinas (KPCh) in der französischen Konzession, in der die

---

<sup>81</sup> He Jinpu: Zhongguo gongchandang yuanhe zai Shanghai dansheng? (Warum wurde die Kommunistische Partei Chinas in Shanghai gegründet?). In: Xuexi Luntan (Studienforum) Nr. 8/1998. S.10-12. Hier: S. 11.

<sup>82</sup> Ebd.

<sup>83</sup> Yu Longsheng / Wu Yaojiu: Shanghai chengwei zhongguo gongchandang yaolan de biranxing he ouranxing (Die Zwangsläufigkeit und die Zufälligkeit für das, warum Shanghai die Wiege der Kommunistischen Partei Chinas geworden ist). In: Shanghai Dangshi Yanjiu (Forschung der Geschichte der Kommunistischen Partei Chinas in Shanghai) Nr. 4/1999. S. 17-19. Hier: S. 17.

<sup>84</sup> „Vierte-Mai-Bewegung“: Der Auslöser der Vierte-Mai-Bewegung Chinas 1919 war der Vertrag von Versailles auf der Friedenskonferenz von Paris nach dem ersten Weltkrieg. China wollte nach dem Krieg als Siegerstaat die deutschen Kolonien in Shandong zurückbekommen. Dem Vertrag von Versailles zufolge wurden die deutschen Kolonien wieder an Japan abgetreten. Diese Entscheidung erzeugte eine große Unzufriedenheit und Enttäuschung unter den Chinesen, vor allem unter den Studenten und Intellektuellen, gegenüber der damaligen Regierung der Republik China sowie den Japanern und den westlichen Mächten. Am 4. Mai 1919 demonstrierten mehr als 3000 Studenten verschiedener Universitäten in Beijing (damals Beiping genannt), hinzu kamen noch Arbeiter und Händler, deren nationalistische Gefühle aufkeimten. Zahlreiche Demonstranten wurden verhaftet. Unter starkem öffentlichem Druck musste die Regierung die Verhafteten freilassen und sich weigern, den Vertrag von Versailles zu unterschreiben. Die Vierte-Mai-Bewegung ist eine wichtige Bewegung, die zugleich eine entscheidende Epoche chinesischer Geschichte 1919 – 1925 bezeichnet. Damit wurden die westlichen modernen politischen literarisch-geistigen Strömungen von chinesischen Intellektuellen in großem Umfang nach China eingeführt und verbreitet. „Science“ und „Democracy“ sind die wichtigsten Mottos der Epoche. Mehr darüber siehe: Weggel, Oskar: Geschichte Chinas im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1989.

<sup>85</sup> 1920 wurde die erste chinesische Vollübersetzung des „Kommunistischen Manifests“ von Chen Wangdao in Shanghai veröffentlicht. Im Mai 1920 wurde eine Forschungsgruppe des Marxismus in Shanghai von Chen Duxiu initiiert und gegründet. Diese Forschungsgruppe war aktiv in Erforschung und Verbreitung des Marxismus, insbesondere um den Arbeitern in Shanghai die marxistischen Theorien vorzustellen. In: Yu Longsheng / Wu Yaojiu. a.a.O. S. 18.

chinesische Regierung unter der Nationalen Volkspartei (Chinesisch „Guomindang“, GMD) nur geringen Einfluss hatte.

Jiang Jieshi (Chiang Kaishek 1887-1975), Vorsitzender der GMD, gründete im April 1927 nach der Liquidation der Mitglieder der kommunistischen Partei eine Regierung in Nanjing. Jiangs Regierung bekam die Unterstützungen der westlichen Länder, vor allem von Amerika. In der Hauptstadt Nanjing und in Shanghai beherrschte der Clan der „vier großen Familien“, Jiang (Chiang), Song, Kong, Chen, die miteinander verwandt oder durch Ehe verbunden und zum Teil amerikanisch geprägt waren, die ganze Wirtschaft des Landes. Sie hatten großen politischen Einfluss, gestalteten die Finanz- und Wirtschaftspolitik der Nationalregierung und waren zugleich in den verschiedensten Shanghaier Firmen und Banken engagiert.<sup>86</sup>

Als Finanzzentrum war Shanghai für die GMD von enormer Bedeutung, denn dorthin flossen die wichtigen finanziellen Unterstützungen, die der Kolonialmächte wie Amerikas, die der großen nationalen Unternehmen und großen Grundherren aus den umgebenden Provinzen Zhejiang und Jiangsu. Dementsprechend fasste die GMD am 4. Juli 1927 den Beschluss, Shanghai offiziell zu einer „besonderen Stadt“ zu erheben. Sie hieß nun „Besondere Stadt Shanghai“. Der erste Oberbürgermeister der „Besonderen Stadt Shanghai“, Huang Fu (1880-1936, von Juli 1927 bis September 1927 Oberbürgermeister von Shanghai) sagte in seiner Antrittsrede: „[...] Shanghai ist ein Großhafen für chinesischen sowie ausländischen Handel. Diese Stadt liegt nah zur Hauptstadt [Die Hauptstadt bezieht sich auf Nanjing. – A.d.V.] und ist eine bedeutende Verkehrsdrehscheibe. Aus diesen Gründen versammeln sich hier zahlreiche bedeutende Geschäftsleute und Händler. Ohne Zweifel ist sie in allen Gebieten wie Militär, Politik und auswärtige Angelegenheiten das Zentrum und die Drehscheibe des Landes. Als Vorzeigestadt nach Innen sowie nach Außen ist Shanghai von großer Wichtigkeit.“<sup>87</sup>

Die Bevölkerungszahl in Shanghai betrug zu jener Zeit über 3 Millionen Menschen, wodurch die Baudichte sich immer stärker erhöhte. Da das französische, das internationale Konzessionsgebiet sowie die der GMD unterstehenden Gebiete jeweils eigene Verwaltungen hatten, entwickelte sich die Stadt ohne einheitliche Planung. Demzufolge gab es große Probleme bei der Entwicklung der Infrastruktur, des Verkehrssystems und des Warentransportes, die die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt behinderten.

Da die GMD-Regierung Shanghai einen wichtigen Stellenwert zumaß, entschied sie sich für die Erstellung einer Planung für Groß-Shanghai<sup>88</sup>. Diese wurde zwischen 1929 und 1930 entwickelt. Der Chefarchitekt war Dong Dayou, der an der University of Minnesota und an der Columbia University in den USA studiert hatte. Zugleich bekam die Planung ausländische Beratung von den amerikanischen Stadtplanern A.E. Phillips (Vorname unbekannt) und Carl Edward Grunsky. Hermann Jansen, deutscher Professor für Architektur und Städtebau der Universität Berlin-Charlottenburg, beteiligte sich ebenfalls an der Beratung.<sup>89</sup>

Der Masterplan war der erste in der modernen Geschichte von Shanghai. Mit diesem Plan wollte die GMD Shanghai fördern, zugleich ihr Interesse an den im Hafen erzielten Gewinnen anmelden. Dabei war sie bereit, die langfristige Besetzung der Konzessionsgebiete durch die

---

<sup>86</sup> Vgl. Chen Boda: Chiang, Song, Kong, Chen - Die vier chinesischen großen Familien. Hongkong 1947.

Li Shaobin / Wang Li: ershi shiji sishi niandai yilai zhongguo dalu „sida guanliao ziben“ wenti yanjiu (Über die Forschung zur „bürokratischen Kompradorenbourgeoisie der vier großen Familien“). In: Shixue Yuekan (Monatszeitschrift für Geschichtswissenschaft). Nr. 3/2005. S. 100-105.

<sup>87</sup> Forum für Architektur Chinas. [http://www.abbs.com.cn/bbs/actions/archive/post/1173990\\_1.html](http://www.abbs.com.cn/bbs/actions/archive/post/1173990_1.html). 26. Januar 2003. Der originale Text lautet: 上海为中外通商巨埠, 轮轨辐揍, 商贾云集, 近且密逐首都, 资为屏蔽, 于军事、政治、外交、金融各端, 莫不居全国中心而为之枢纽。中外观瞻所系, 关系实至重要。

<sup>88</sup> Auf chinesisch heißt es „Da Shanghai Jihua“

<sup>89</sup> Hermann Jansen hat bei der Stadtplanung Berlins maßgeblich mitgewirkt. Vgl. Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen. Frankfurt am Mai 2003. S.80.

Kolonialmächte zu akzeptieren und wagte sich nicht, die Rechte und Interessen der Konzessionsgebiete anzutasten. Da das wirkliche Stadtzentrum mit einer Fläche von 3300 Hektar in den Konzessionsgebieten lag, beschloss die Stadtregierung ein anderes Stadtzentrum mit einem neuen Hafen im Norden aufzubauen. Das neue Zentrum namens Jiangwan als Zentrum betrug 460 Hektar, sollte den Konzessionen Konkurrenz machen und ihre Bedeutung schwächen. Die Entwicklung des Hafens stand im Mittelpunkt. Um die Effizienz der städtischen Behörden zu erhöhen sowie das Image der Stadt zu verbessern, lernten die Architekten von der städtebaulichen Situation europäischer und amerikanischer Städte, alle städtischen Behörden, Institutionen, öffentliche Einrichtungen und repräsentativen Gebäude im Zentrum zu konzentrieren. In der Planung für Groß-Shanghai sollte Shanghai nach den Prinzipien der Funktionstrennung in fünf Zonen gegliedert werden: Verwaltungs-, Industrie-, Hafen-, Handels- und Wohnzone. (Siehe Abb. 20) Städtische Behörden und repräsentative Bauten, wie das Rathaus, die Stadtbibliothek, das Stadtmuseum, entsprachen dem traditionellen chinesischen Stil, während die öffentlichen Einrichtungen wie Stadion, Schwimmbad, Schulen, Krankenhäuser im Stil der Moderne gebaut wurden. (Siehe Abb.21 und 22)

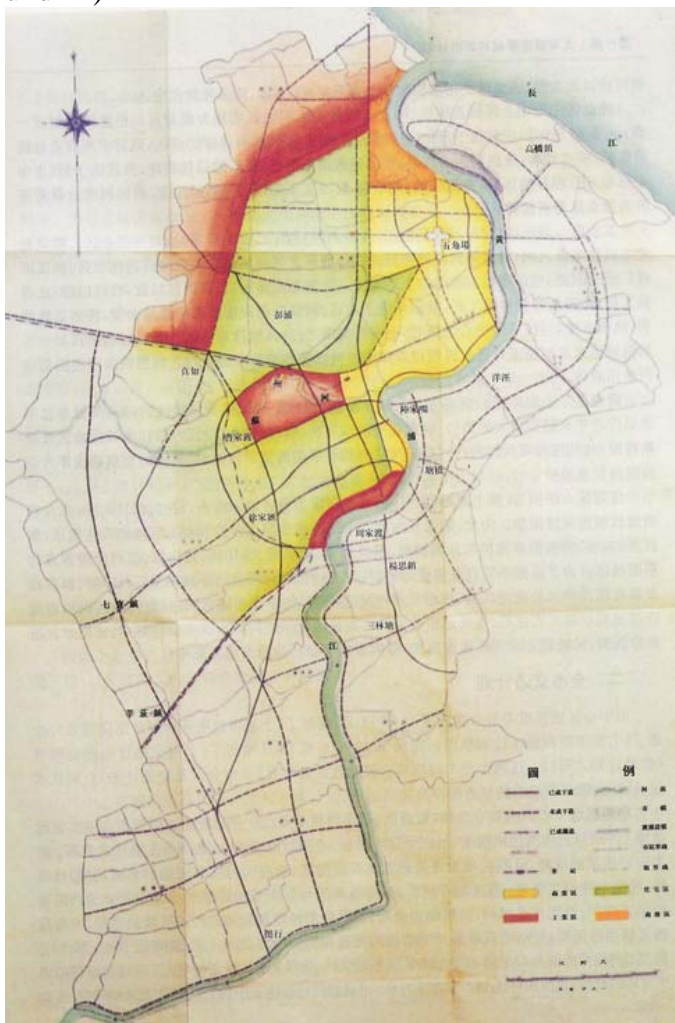


Abb. 20: Planung für Zonentrennung und Verkehr (Der rot markierte Teil sind “Industriezone”, der gelbe Teil sind “Geschäftszonen”, der grüne Teil sind “Wohnzone”. Der orange Teil ist die “Hafenzone”)<sup>90</sup>

<sup>90</sup>Sun Ping: a.a.O. S. 71.

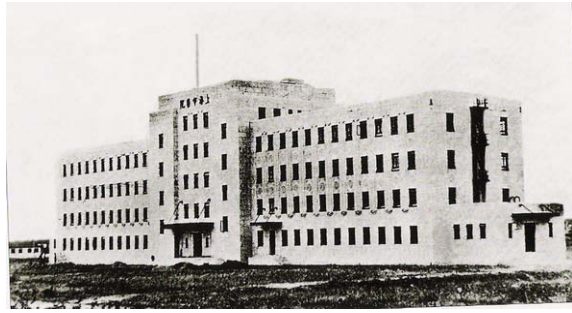


Abb. 21 (links): das Rathaus im neu geplanten Stadtzentrum nach der ersten Stadtplanung Shanghai<sup>91</sup>

Abb. 22 (rechts): Krankenhaus der Stadt Shanghai im neu geplanten Stadtzentrum nach der ersten Stadtplanung Shanghais<sup>92</sup>

Dong Jianhong, Professor für Architektur und Städtebau der Tongji-Universität Shanghai, schrieb: „Der Leitgedanke der Planung entsprach der Strömung ‚Mischung von China und dem Westen‘, die in der damaligen chinesischen Architektur im Trend lag. Einerseits wurde dabei der Frühfunktionalismus aus Amerika übernommen und andererseits wurde auch noch die Tradition der alten chinesischen Städte und Architektur gewahrt.“<sup>93</sup>

Es ist nicht zu übersehen, dass der städtebauliche Entwurf des Plans für Groß-Shanghai (Abb.23 und 24) ein Gitternetz und geraden breite Straßen enthielt. Der Entwurf trug den Charakter einer zentralistischen Regierungsstruktur, was auch in den europäischen Städten des Absolutismus üblich war. Die Repräsentationsgebäude waren ein Symbol der Macht.<sup>94</sup>

Dieser von der GMD initiierte Masterplan für Groß-Shanghai war der erste systematische Versuch, im modernen Sinne die Entwicklung der Stadt zu planen. Die Besetzung der Stadt durch Japaner ab 1937 und der von Kriegen verursachte Geldmangel führten dazu, dass der „Masterplan“ nur in Teilen verwirklicht werden konnte. Ein fünfeckiger sternförmiger Platz mit fünf Hauptstraßen wurde angelegt. Der Platz trägt bis heute den Namen „Fünfeckiger Platz“<sup>95</sup>. Das Rathaus, das Stadtmuseum, die Bibliothek und die anderen wichtigen öffentlichen Einrichtungen wurden vor 1937 fertig gestellt und der Nutzung übergeben.

<sup>91</sup> Entnommen: Chen He: a.a.O. S. 356.

<sup>92</sup> Entnommen: Chen He: S. 360.

<sup>93</sup> Dong Jianhong: zhongguo jindai yixie chengshi guihuatu de pingxi (Analyse der stadtplanerischen Zeichnungen einiger chinesischer Städte in der neueren Zeit) In: Tongji Daxue Xuebao jianzhuban (Akademische Zeitung der Tongji-Universität für Architektur) Nr. 4/1979. S. 36-47. Hier: S.42, S. 44.

<sup>94</sup> Über Gitternetz, seine Geschichte und seine Bedeutungen in Städtebau und Stadtplanung siehe „Das Gitter“. In: Spiro Kostof. Das Gesicht der Stadt. Frankfurt a. M. / New York 1992. S. 95-157.

<sup>95</sup> Der „Fünfeckiger Platz“ in Shanghai heißt in Chinesisch „Wu Jiao Chang.“ (五角场).

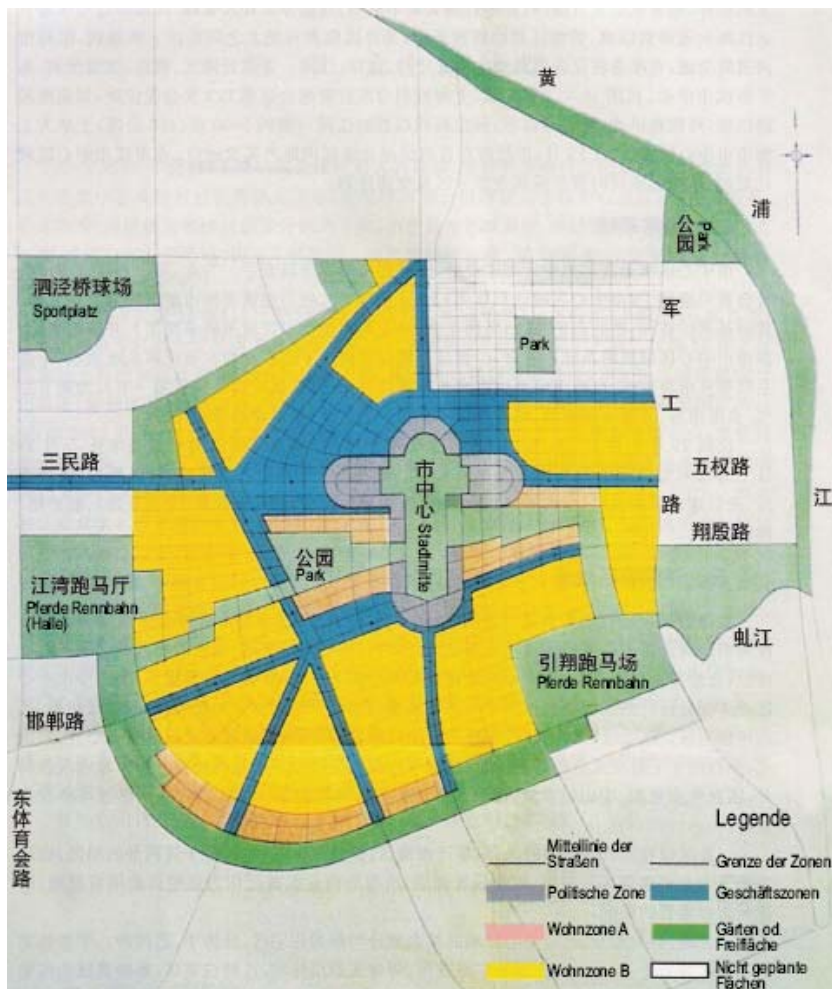


Abb. 23: Planung für Zonentrennung der Stadtmitte (1930)<sup>96</sup>



Abb. 24: Zeichnung des Überblicks der Stadtmitte (1931)<sup>97</sup>

### 5.1.1.3 Japanische Besetzung und die „Stadtbauplanung für Groß-Shanghai“

Vor der Besetzung Shanghais durch die Japaner im November 1937 waren die westlichen Konzessionen Shanghais in einem friedensmäßigen Zustand, denn die westlichen Großmächte hatten ihre jeweiligen Konzessionen vor Unruhen oder Kriegen zwischen verschiedenen Grundherren geschützt.

<sup>96</sup> Dieser Plan ist Sun Ping: S. 68 entnommen. Übersetzungen ins Deutsche von der Verfasserin.

<sup>97</sup> Ebd. S. 69.



Insgesamt brachte der chinesisch-japanische Krieg der 1930er und 1940er Jahre Shanghai große Verluste und Zerstörung. Allein 1932 fielen Zehntausende von Geschäften, Hunderte von Fabriken, viele Hochschulen und Schulen dem Krieg zum Opfer. Während des Angriffs der Japaner im August 1937, wurden 2200 Fabriken zerstört<sup>98</sup>, darauf hin wurden viele Fabriken und Schulen in den Landesinnere verlegt. Während und nach der Besatzungszeit konnte sich die Stadt lange nicht von den großen Verlusten erholen. Der Handel war drastisch reduziert. Die europäischen Konzessionsgebiete wurden ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen. Viele Gebäude und private sowie öffentliche Institutionen und Einrichtungen waren betroffen. Der japanische Einfluss in den International Settlements wurde immer stärker. Nach dem Angriff auf Pearl Harbour 1941 marschierten japanische Truppen in die International Settlements ein. Außer den Franzosen<sup>99</sup> verloren die Engländer und Amerikaner ihre Machtstellung in diesen Gebieten. Bis 1942 mussten England, Amerika und schließlich auch Frankreich auf die Sonderrechte in den Konzessionen verzichten. Damit war die 98-jährige Geschichte der westlichen Konzessionen in Shanghai beendet. Nun standen die Konzessionen unter der Kontrolle der Japaner, was aber bedeutete, dass die Demütigung Chinas, natürlich auch Shanghais noch nicht beendet war. Im Dezember 1937 hatten die Japaner die mit ihnen kollaborierende Marionettenregierung von Wang Jingwei (1883-1944) eingesetzt.

Im darauf folgenden Jahr richtete sie das Amt für den Wiederaufbau Shanghais ein. Hier erstellten 12 japanische Experten nach Untersuchungen und Recherchen eine Aufbauplanung mit dem Namen „Stadtbauplanung für Groß-Shanghai“<sup>100</sup>, die eine chinesisch-japanische Firma umsetzen sollte. Unter den japanischen Experten ist Kunio Maekawa (1905-1986) nennenswert: Er wurde als Vater der modernen japanischen Architektur der Nachkriegszeit bezeichnet, hatte von 1928 bis 1930 bei Le Corbusier gearbeitet und war in Japan als Kämpfer der Moderne gegen die japanische eklektizistische Architektur bekannt.<sup>101</sup>

Im vorgenannten Plan stand eine Fläche von 50,740 Hektar an der Mündung des Suzhou-Flusses im Mittelpunkt. Vorrang hatten militärische und verkehrsbezogene Aspekte. Zwei Flughäfen sollten zum größten japanischen Luftwaffenstützpunkt in China ausgebaut werden. Einer davon sollte dem von der GMD geplanten neuen Stadtzentrum Jiangwan angeschlossen werden, in dem Verwaltungsbauten für militärische Behörden, Wohnsiedlungen und Krankenhäuser gebaut werden sollten. Die Japaner übernahmen bei der Planung das GMD-Prinzip der Funktionstrennung. Zehn Zonen waren vorgesehen<sup>102</sup>:

- 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 und
- die Mischzone.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation wollten die Japaner einen neuen großen Hafen, mehrere Wasserkanäle und Eisenbahnen bauen, über die der Rohstofftransport und der

---

<sup>98</sup> Zhang Zhongli: a.a.O. S. 15

<sup>99</sup> Die französische Konzession blieb deswegen verschont, weil Vichy-Frankreich damals zu den neutralen Staaten zählte.

<sup>100</sup> Diese wurde nachher umbenannt „Neustadtbauplanung für Shanghai“ <<上海新都市建设计划>>

<sup>101</sup> Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen. Frankfurt am Main 2003. S. 83.

<sup>102</sup> Sun Ping: a.a.O. S. 75. Die Namen der Zonen wurden wörtlich von Chinesisch ins Deutsch übersetzt.

Warenexport vom Inland nach Shanghai abgewickelt werden sollten. Im Ganzen unterstreicht die Planung der japanischen Architekten, dass die Stadt der günstigste und größte Standort Japans in China werden sollte, mit der Absicht die Rohstoffe Chinas auszubeuten und Waren nach Japan zu exportieren.

Am 15. August 1945 kapitulierte Japan. Die von den japanischen Architekten entwickelte Stadtbauplanung für Groß-Shanghai wurde seither nicht mehr weiter betrieben. Dann begann der 4-jährige Bürgerkrieg.

#### **5.1.1.4 Der Bürgerkrieg und die Stadtplanung unter der Volkspartei (GMD)**

Mit Hilfe der Sowjetunion plante die KPCh, ein kommunistisches Land aufzubauen. Die KPCh unter der Leitung von Mao Zedong eroberte mit mehreren revolutionären Erhebungen, vor allem auf dem Land, Teile Chinas. Ihnen gegenüber stand die Nationale Volkspartei unter Jiang Jieshi (Chiang Kaishek), die ein bürgerlich kapitalistisches Land aufbauen wollte. Hinter dieser politischen Gruppierung standen die ehemaligen Kolonialmächte. Nach der Kapitulation Japans übernahm die GMD wieder die Regierung in Shanghai. Entscheidend für die Stadtentwicklung war, dass die hundert Jahre andauernde Teilung durch Konzessionen 1942 beendet wurde. Darüber hinaus gab es durch die Kriegszerstörungen und die herrschende schwerwiegende Wohnungsnot einen dringenden Handlungsbedarf im Städtebau. Unter den neuen Rahmenbedingungen war daher eine neue Stadtplanung dringend erforderlich.

1946 betrug die Fläche der Stadt Shanghai 893 km<sup>2</sup> und die Bevölkerungszahl 4 Millionen Menschen. In der Stadtmitte von 56 km<sup>2</sup> (6,3% der gesamten Fläche)<sup>103</sup> konzentrierten sich 3 Millionen Einwohner, die drei Viertel der gesamten Bevölkerung ausmachten.<sup>104</sup> Die Bevölkerungsdichte in der Stadtmitte betrug fast 640 Personen pro Hektar.<sup>105</sup> 1947 nahm die Hafenskapazität von Shanghai 2/3 der gesamten Hafenskapazität ganz Chinas ein, 62% des Exporthandels und 85% des Importhandels im Land wurde über Shanghai abgewickelt. Vor 1949 war Shanghai das größte multifunktionale Wirtschaftszentrum Chinas.

Im März 1946 errichtete die Shanghaier Regierung der GMD ein Team für Stadtplanung, das im August desselben Jahres zur Kommission für Stadtplanung ernannt wurde und im Dezember 1946 die erste Fassung der neuen Stadtplanung „Stadtplanung für Groß-Shanghai“ vorlegte. (Abb.-25) In dieser Kommission arbeiteten Architekten und Ingenieure, die in Europa oder Amerika studiert hatten und neue westliche städtebauliche bzw. stadtplanerische Gedanken, wie „Organische Dezentralisierung“, „Schnellstraßen“, „Satellitenstädte“, „Trennungsringgrübel“, „Zonierung“ und „Nachbarschaft“ nach China sowie in die neue Stadtplanung von Shanghai einbrachten. Bereits in den 1920er Jahren war die Gruppe der chinesischen Architekten, die im Ausland studiert hatten und wieder zurückkamen, immer größer geworden. 1927 wurde der Verband der Architekten Shanghais gegründet, der später in „Verband der Architekten Chinas“ umbenannt wurde. Auf der Namenliste des Verbandes erscheinen 1931 insgesamt 39 Mitglieder. Alle hatten eine ausländische Ausbildung. 29 von ihnen haben in Amerika Architektur oder Kunstgeschichte studiert, die anderen in Deutschland, Frankreich, Belgien, Japan und Singapur.<sup>106</sup> Die meisten von ihnen arbeiteten in Shanghai und prägten den Städtebau mit.<sup>107</sup>

<sup>103</sup> 36 km<sup>2</sup> davon waren die Konzessionsgebiete.

<sup>104</sup> Richard Paulick/Zhong Yaohua/Cheng Shifu/Jin Jingchang: Begründung der dritten Fassung des Masterplans für Groß-Shanghai. 1949. a.a.O. Hier: S. 23.

<sup>105</sup> Ebd.

<sup>106</sup> Wu Jiang: The history of Shanghai Architecture.(1840-1949). Shanghai 1999. S. 163.

<sup>107</sup> 1933 arbeiteten 41 von 55 Mitgliedern des Verbandes der Architekten Chinas in Shanghai. Wu Jiang (1999): a.a.O. S. 163.



Abb. 25: Übersetzung des Titels dieser Zeichnung: „Erste Fassung des Flächennutzungsplans von Shanghai. Juli 1946“. Übersetzung der Legende (schwarz) von der Verfasserin.<sup>108</sup>

Jin Jingchang (1910–2000), einer der berühmtesten Stadtplaner seiner Zeit, promovierte in Straßen- und Städtebau an der Technischen Hochschule Darmstadt in Deutschland, arbeitete nach dem Zweiten Weltkrieg in Shanghai als Professor an der Tongji-Universität und als Berater im Amt für Städtebau der Stadt Shanghai. Er zählte zu den Begründern der städtebaulichen Fakultäten Chinas. Seit 1947 lehrte er an der Tongji-Universität

<sup>108</sup> Dieser Plan ist Sunping S. 79 entnommen.

„Stadtplanung“ und vermittelte die westlichen stadtplanerischen Theorien.<sup>109</sup> Sein Einfluss auf die Stadtplanung Shanghais war groß. Seine städtebaulichen Gedanken, die er vom Westen nach China mitbrachte, die mit dem Begriff der „Organische Dezentralisierung“ verbunden waren, hatten bis in die 1980er Jahre Auswirkungen auf die Stadtplanung von Shanghai.<sup>110</sup> Wu Jiang, Professor an der Tongji-Universität, amtierender Chef des Stadtplanungsamt Shanghai, zufolge fanden die Ideen der funktionalistischen Architektur größere Verbreitung in Shanghai ab 1942.<sup>111</sup> Bereits Ende der 1920er Jahre begannen zahlreiche chinesische Architekten der ersten Generation damit, Fragen der Modernisierung in ihre Überlegungen einzubeziehen. Einige tendierten in der Praxis bereits offenkundig zur funktionalistischen Moderne.<sup>112</sup> Die Architekturfakultäten an den Universitäten in Shanghai schlugen eine Brücke zwischen der westlichen modernen Architektur und der chinesischen Architekturausbildung. Der erste chinesische Gropius-Schüler Henry Huang<sup>113</sup> hat die Architekturfakultät an der von Amerikanern gegründeten Missionsuniversität St. John's Universität<sup>114</sup> gegründet. Durch diese Architekturfakultät wurden das Bauhaus-Konzept, die Einheit von Funktion, Technik, Ökonomie und moderner Kunst verbreitet.

Ein weiterer Architekt, der eine wichtige Rolle bei den Stadtplanungen 1946/47 spielte, war der Deutsche Richard Paulick (1903-1979). Er hatte das Architekturbüro von Gropius in Dessau geleitet. Vor dem Zweiten Weltkrieg kam er mit seiner jüdischen Frau nach Shanghai. Seine Architekturkonzepte waren ebenfalls von den Bauhaus-Gedanken geprägt.<sup>115</sup> Paulick arbeitete an der St. John's Universität und leitete mit dem damaligen Vorsitzenden des Verbands der Architekten Chinas Lu Shouqian<sup>116</sup> das Team für die „Stadtplanung für Groß-Shanghai“ 1946/47.

Während der Erstellung der ersten Fassung (Abb.25) der Stadtplanung betonte der Direktor des Amtes für Ingenieurwesen Shanghais Zhao Zukang (1900-1995): Die Stadtplaner von Shanghai müssen nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges von den fortschrittlichen stadtplanerischen Erfahrungen aus aller Welt lernen und diese auf die wirklichen Verhältnissen der Stadt beziehen.<sup>117</sup> Die erste Fassung der Planung wurde in den folgenden Monaten noch zweimal geändert. Die zweite Fassung war im Mai 1947 fertig, die dritte im Mai 1949. (Abb. 26) Jede Fassung beinhaltet einen Masterplan, einen Flächennutzungsplan und einen Straßenplan. Während der Bearbeitung der zweiten Fassung 1946/1947 zeichnete sich die Niederlage der GMD-Regierung unter Chiang Kaishek im Bürgerkrieg ab. Die Wirtschaft der Regierung Chiang's war am Rand des Zusammenbruchs.<sup>118</sup> Als die dritte Fassung erstellt wurde, hatte die Kommunistische Partei die Macht in der Stadt übernommen. 1949 war die Bevölkerungszahl von 4 Millionen im Jahr 1945 auf 6 Millionen angestiegen.<sup>119</sup> Alle drei Fassungen gingen davon aus, dass Shanghai zu einem der größten Industrie-

---

<sup>109</sup> Dong Jianhong: *ji woguo guihua jiaoyu dianjiren - Jin jingchang* (Über den Gründer der stadtplanerischen Pädagogik Chinas Jin Jingchang) In: *Guihua Shi* (Planners) 14 (1998.2) S. 106-108.

<sup>110</sup> Vgl. Sun Ping: a.a.O. S. 105-109.

<sup>111</sup> Vgl. Wu Jiang: *Bauhausprinzipien in der Architektur Shanghai*. In: Vöckler, Kai / Luckow, Dirk (Hg.): *Peking Shanghai Shenzhen-Städte des 21. Jahrhunderts*. Frankfurt am Main / New York 2000. S. 218-229. Hier: S. 225.

<sup>112</sup> Ebd.

<sup>113</sup> Henry Huang (1915-1975) hatte seit 1932 am Institut der Architectural Academy in London studiert. Nach seinem Examen 1937 folgte er seinem damaligen Dozenten am Londoner Institut Walter Gropius in die USA, wo er an der Graduate School of Design der Harvard Universität sein Studium fortsetzte. Vgl. Wu Jiang: Ebd.

<sup>114</sup> Am 1. September 1879 hat der amerikanische Priester Samuel Isaac Joseph Schereschewsky die St. John's Universität (Saint John's College) gegründet. 1952 wurde sie aufgelöst und alle Fachbereiche in andere Universitäten eingegliedert. Die Architekturfakultät ist in die Tongji-Universität eingegliedert. Ihr alter Campus gehört heute der Universität für Politik und Jura Ostchinas. Vgl. Chen He: a.a.O. S. 455.

<sup>115</sup> Vgl. Wu Jiang (2000): S. 226.

<sup>116</sup> Lu Qianshou hat an der Architectural Association School of Architecture (AA) in England studiert.

<sup>117</sup> Sun Ping: S. 76.

<sup>118</sup> Vgl. You Yi: *Lantu zhiyao* (Frühtod der Pläne für Groß-Shanghai). In: *Dang An Chun Qiu* (Zeitschrift für Archive). Nr.7/2006, S. 25-31. Hier: S. 26.

<sup>119</sup> Richard Paulick/Zhong Yaohua/Cheng Shifu/Jin Jingchang: a.a.O. S. 23.

Handels- und Geschäftszentren Chinas würde, dass die Stadt das internationale Finanzzentrum bliebe. Deshalb sollte die zu dicht bewohnte Innenstadt nach den Prinzipien der „Organischen Dezentralisierung“ aufgelockert und die Flächennutzung nach dem Prinzip der Funktionstrennung gegliedert werden. Die Industriegebiete sollten aus der Innenstadt in Vorstädte umgesiedelt werden. Die Geschäfts- und Handelsgebiete sollten im Stadtzentrum bleiben. Zum ersten Mal wurden in der Stadtplanung Trennungsringgrübel zwischen den Vorstädten geplant. Der Verkehrsplan nach verschiedenen Funktionen (Schnellbahn, Hauptstraßen, Nebenstraßen, Ringstraßen) nahm eine wichtige Rolle in der Planung ein.<sup>120</sup> Die Innenstadt und die Vorstädte sollten durch das sich auf Automobile ausrichtende moderne Straßennetz verbunden werden. (Abb. 25 und 26)

1949 verlor die GMD den Bürgerkrieg mit der Kommunistischen Partei unter der Leitung von Mao Zedong, der die Regierung in die Hauptstadt Beijing verlegte. Am 25. Mai 1949 marschierte die Volksbefreiungsarmee der Kommunistischen Partei in Shanghai ein und am 27. Mai wurde Shanghai — nach der Geschichtsschreibung der Lehrbücher — „von der Diktatur der GMD befreit“. Die bisher erarbeiteten Stadtplanungskonzepte 1947/1949 wurden kaum verwirklicht. Doch nehmen sie eine wichtige Stellung in der Stadtplanungsgeschichte Shanghais ein. Sie wurden mit den neuen Planungsmethoden in Verbindungen mit mehreren Disziplinen aufgestellt. Die Stadtplanung wurde zum ersten Mal als ein interdisziplinäres Fach gesehen. Die neuen stadtplanerischen Gedanken, die damals zu den Neuesten und „Fortschrittlichsten“ auf der Welt zählten, waren Grundlage der Planungen. Die zuständigen Architekten wie Zhao Zukang und Jin Jingchang arbeiteten weiter in der Stadtregierung der KPCh für die Stadtplanung und den Städtebau Shanghais.<sup>121</sup>

---

<sup>120</sup> Vgl. Ebd. S. 27-28. Vgl. auch Sun Ping: a.a.O. S. 84, S. 86.

<sup>121</sup> Die Verfasserin hat keine ausreichende Quellen um den genauen Grund zu erklären, warum die beide weiter in der Stadtregierung der KPCh arbeiten durften. Vermutlich lag es darin, dass Zhao Zukang und Jin Jingchang später in die KPCh eingetreten sind.



Abb. 26: Übersetzung des Titels der Zeichnung: „Entwurf der dritten Fassung der Stadtplanung Shanghais. 6. Juni 1949“. Übersetzung der Legende (schwarz) von der Verfasserin.<sup>122</sup>

<sup>122</sup> Diese Zeichnung ist Sunping: S. 85 entnommen.

Für die Stadtentwicklung Shanghais von 1843 bis 1949 läßt sich Folgendes zusammenfassen:

Erstens: Dem Aufstieg von Shanghai lag der Handel zugrunde, der weitere Aufschwung ist sowohl im Handel und Finanzgeschäft (Außen- und Binnenhandel, Schifffahrt, Bankwesen)<sup>123</sup> als auch in der Industrie (Textil, Nahrungsmittel, Lebensmittel, Tabak, Haushaltswaren, Papierproduktion, Gerberei, Kraftwerk und Schiffbau) begründet. Anders als viele andere alte chinesische Städte, die wegen der Politik, des Militärs oder der Ressourcen wuchsen, hat sich Shanghai dank der günstigen Verkehrslage durch den Handel entwickelt. Vor der Öffnung als Hafenstadt beruhte die Entwicklung von Shanghai bereits auf dem Handel und ein halbes Jahrhundert nach der Öffnung war sie als Handelszentrum weltberühmt. Danach entwickelte sich die Industrie, vor allem die Leichtindustrie, z.B. Textilindustrie.

Zweitens: Shanghai war die Stadt, die in ihrer Entwicklung am stärksten vom Westen geprägt wurde. Unter allen Städten in der neueren chinesischen Geschichte wirkte Shanghai am meisten verwestlicht und am modernsten. In den Augen vieler Chinesen war Shanghai der Westen. Von den westlichen Architekturen und Stadtbildern, über die westliche Bildung und die Mode des Englischlernens bis hin zur Stadtverwaltung und -kultur stellte sich Shanghai als die westlichste und modernste Stadt Chinas dar. An der ersten Stadtplanung 1929/30 und der Stadtplanung 1945/46 lassen sich die Einflüsse deutlich erkennen. Auswüchse, wie sie jedes Industrieland im Zuge des Industrialisierungs- und Modernisierungsprozesses erlebte, waren in Shanghai zu jener Zeit ebenfalls zu finden. Die Spekulationen im Immobilienmarkt, die Ausbeutung in den Fabriken, der schockierende Kontrast zwischen der unglaublichen Armut und dem sagenhaften Reichtum wirkten sich in jeder Art und Weise auf die Stadt aus. Als „Paradies der Abenteurer“ wurde sie bezeichnet. Und ein christlicher Missionar sagte: wenn Gott dulde, was hier geschehe, dann müsse er Sodom und Gomorrha nachträglich entschuldigen.<sup>124</sup>

Drittens: Shanghai ist die Stadt in China, die als erste den Modernisierungsprozess in Gang setzte und sich am umfangreichsten modernisiert hat. In Bezug auf die Infrastruktur hatte z.B. 1865 das erste Unternehmen für Gasversorgung Chinas<sup>125</sup> seinen Sitz in Shanghai, 1882 das erste Kraftwerk, 1883 die erste Firma für Leitungswasser. Das Telefon und das Telegrafenamtsamt kamen nicht viel später als im Westen zur Einführung. Schon in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wurde Shanghai zu einem industriellen und gewerblichen Zentrum. Die größte rüstungsindustrielle Fabrik, das Jiangnan-Arsenal, wurde von den kaiserlichen Beamten 1865 im Süden der Altstadt gegründet. Das erste Textilgewerbe mit Maschinenproduktion Chinas entstand 1890 in der Stadt. Die neue Maschinenproduktion ersetzte die alten handwerklichen Gewerbe und die alte Produktionsweise, wie die Wirtschaftsstruktur änderte sich. Die Stadt wurde in Industrie- und Wohngebiete eingeteilt.

Viertens: Shanghai war das größte multifunktionelle Zentrum Chinas. Der Handel begründete den Aufstieg Shanghais, in dessen Folge entwickelten sich das Finanz-, das Verkehrswesen und die Industrie.

Fünftens: Die Architektur und die Stadtentwicklung Shanghais spiegeln eine sehr spezifische Mischung von chinesischer und westlicher Kultur wider. Zu Beginn wurde sie durch die westlichen Großmächte erzwungen, während die spätere Tendenz sich als Anpassungsfähigkeit erwies, mit der die in Shanghai eingeführte westliche Wirtschaftsstruktur, die Lebensweise sowie der architektonische Stil in eine halbchinesisch-

---

<sup>123</sup> In den ersten Jahren nach den Opiumkriegen wurden Seide und Tee statt Baumwolle und Sojabohnen die hauptsächlichen Handelswaren in Shanghai. Seide und Tee waren Exportwaren, während Opium und Textilprodukte Importwaren waren. Zhang Zhongli (Hg.): a.a.O. S. 108.

<sup>124</sup> Wolfgang Taubmann: Shanghai: Geburtsstätte des modernen China. In: Der Bürger im Staat. Großstädte. Heft 2/1997. S. 119-124. Hier: S. 120.

<sup>125</sup> Das Gas-Unternehmen (Shanghai Gas Co., Ltd.) wurde 1865 von Engländern in der englischen Konzession eröffnet. Ende 1866 wurde all der Hauptstraßen in der englischen Konzession von Gaslampen beleuchtet. In: Chang Qing (Hg.): S. 191.

halbwestliche Form umgewandelt wurden. Gegenüber fremden Kulturen sind Shanghai-Chinesen immer offen und lernbereit.

Sechstens: Architektonisch und städtebaulich war Shanghai die modernste Stadt in China. Mitte der 1920er Jahre kamen die europäischen Architekturstile der Moderne nach Shanghai und die Bewunderung der westlichen Kultur kam in Mode. Die Konzepte und die Ideen der Moderne, die ihren Ursprung in den USA und Europa hatten, wurden durch die in den USA sowie in Europa ausgebildeten Chinesen nach Shanghai eingeführt. Die Auswirkungen der Moderne in den 1930er und 1940er Jahren verstärkte sich bis zur Machtübernahme der KPCh 1949. Die Stadtplanung für Groß-Shanghai 1945/1946 war ein Spiegel für die modernen städtebaulichen Konzepte.

Siebtens: Shanghai hat einerseits von der erzwungenen Öffnung als Hafenstadt in Hinsicht auf die Modernisierung und Stadtentwicklung profitiert. Andererseits ist die Demütigung und Ungleichheit zwischen Ausländern und Chinesen, zwischen westlichen Großmächten und China im Kollektivgedächtnis Chinas verwurzelt. Die Stadt Shanghai, ihre Bevölkerung und ihre Administration waren gefühlsmäßig gespalten. Einerseits hatten sie sehr unter der Unterdrückung und Verachtung des Westens zu leiden gehabt. Dies erzeugte ein Minderwertigkeitsgefühl und schadete dem kollektiven Selbstbewusstsein. Umso mehr schlug sich das Nicht-Selbstbewusstsein in Ehrgeiz nieder, sich noch „moderner“ und „fortschrittlicher“ als der Westen darzustellen. Andererseits mussten sie anerkennen, dass westliche Technik, Technologie und Wissen die Lebensqualität verbessern und das Leben schöner machen würde, dass der westlichen Zivilisation nicht ausgewichen werden konnte. Sie ahmten vieles aus dem Westen nach, von der Lebensweise über das Bildungssystem bis zur Stadtplanung. Wie ein Schwamm saugte Shanghai die westlichen Elemente auf, ja zum Teil hatte und hat die Stadt das Bestreben noch westlicher und noch „moderner“ zu werden, als der Westen es ist. Das geschichtliche Kollektivgedächtnis begründet teilweise den großen Ehrgeiz der Chinesen, insbesondere der Shanghai-Chinesen ab Mitte des 20. Jahrhunderts, mit dem Westen gleichzuziehen und ihn zu überrunden.

Achtens: All diese Merkmale in der Stadtgeschichte von Shanghai bildeten die potentiellen Triebkräfte und Qualifikationen für ihre spätere erneute Entwicklung und ihren Aufstieg im Modernisierungs- und Globalisierungsprozess. Der Weg zum Aufstieg war allerdings nicht frei von Hindernissen und Schwierigkeiten. Von der Gründung der VR China bis zum Anfang der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde die ehemalige Metropole jahrzehntelang von der Zentralregierung der KPCh mit Absicht vernachlässigt. Seit 1949 trat Shanghai in eine ganz andere Entwicklungsphase ein.

### **5.1.2 Abriss der Stadtgeschichte seit 1949**

Die Gründung der Volksrepublik China 1949 veränderte Shanghai. Für Shanghai bedeutete dieses nicht nur einen politischen Machtwechsel, sondern auch eine grundsätzliche Änderung in der Orientierung in vielerlei Hinsicht, weil sich die politische und wirtschaftliche Form von Grund auf änderten. Eine ehrgeizige kapitalistische Metropole musste sich in eine sozialistische Stadt umwandeln und sich einer geschlossenen, zentral ausgerichteten Politik unterstellen, so dass sich die Funktionen und der Stellenwert der Stadt zwangsweise und radikal veränderten.

In den folgenden Ausführungen werden knapp der politische Wandel Chinas und die damit einhergehende Stadtentwicklung Shanghais beschrieben.

#### **5.1.2.1 Politischer Wandel Chinas und seine Auswirkungen auf die städtebauliche Politik**

Nach der Gründung der VR China hat die städtebauliche Politik Chinas vier Phasen durchlaufen. Dem entsprechend veränderten sich die städtebaulichen Leitbilder:

Erste Phase – Aufbau „industrieller“ Städte: Von 1949 bis 1958 dauerte die erste Phase, in der Stadtplanung und Städtebau als eigenständige Fachdisziplin begründet wurden. Den



Schwerpunkt bildete der sozialistische Aufbau der Wirtschaft und der Produktion, die in den Kriegen zusammengebrochen waren. Nach ihrem Verständnis des Marxismus wollte die KPCh unter der Leitung von Mao Zedong (1893 - 1976) die Umwandlung der Konsum-/Konsumentenstädte in Produktions-/Produzentenstädte durchsetzen. Die UdSSR war das große Vorbild für alle Aspekte des Wiederaufbaus, so auch für die Stadtplanung und den Städtebau.

Zweite Phase – „Der große Sprung nach vorne“: Von 1958 bis 1978 ist eine Phase städtebaulicher Stagnation. Die bisherige Planungsarbeit wurde zum Teil rückgängig gemacht. In Folge der Politik des „Großen Sprungs nach vorne“<sup>126</sup> (Mai 1958- Anfang 1961), der dreijährigen Hungersnot (1959-1961), der „Klassenkämpfe“ und der zehnjährigen Kulturrevolution (1966-1976) machte das Land sowohl in wirtschaftlichen als auch in kulturellen Bereichen keinen großen Schritt nach vorn, sondern zurück. Trotz des Chaos war die Stadtpolitik auf Industrialisierung ausgerichtet, um Städte auszubauen, umzubauen und zu vergrößern. Das Leitprinzip für die Stadtplanung war die Fortsetzung und Konkretisierung der Volkswirtschaftspläne.

Dritte Phase – Reform und „Öffnung“: Von 1979 bis Anfang 1990 erlangten die Stadtplanung und der Städtebau einen Bedeutungszuwachs. Die Reform- und Öffnungspolitik von Deng Xiaoping (1904 – 1997) erwies sich als ein Meilenstein für die weitere Orientierung und Entwicklung Chinas. In der Stadtpolitik wurden die Defizite im Wohnungsbau und im Infrastrukturbereich zum Teil aufgearbeitet.

Vierte Phase – Intensivierung der Reform- und Öffnungspolitik – Die „Nachgeholte Moderne“: Ab 1990 traten die chinesischen Städte in eine Epoche, in der sich ihre Entwicklung an der gelenkten Marktwirtschaft und am Globalisierungsprozess orientierte. Die Stadtpolitik wurde zunehmend auf Wettbewerbsfähigkeit und Vermarktung der Stadtreourcen ausgerichtet. Im April 1990 traten die „Gesetze für Stadtplanung der Volksrepublik China“ in Kraft. Seither wurde eine Reihe von Gesetzen und Vorschriften für die Stadtplanung beschlossen. Jedoch traten innerhalb kurzer Zeit zahlreiche unerwartete Probleme und Fragen in Bezug auf die Stadtentwicklung auf, so dass die Lösungen nicht Schritt halten konnten mit der Geschwindigkeit des Wachstums. Die Folgen waren Auswucherung der Städte, überlasteter Verkehr, Umweltverschmutzung. Erfahrungen und Methoden aus den Industrieländern waren wohl sehr begehrt, wurden aber unter chinesischen Bedingungen übernommen und verwendet. Der aktuelle Zustand und der Trend des Städtebaus seit den 1990er Jahren werden in den folgenden Kapiteln am Beispiel Shanghais näher erläutert.

#### **5.1.2.1.1 Erste Phase: Aufbau „industrieller“ Städte**

Nach der Gründung des „neuen“ Chinas richtete die KP ihr Hauptaugenmerk auf den Wiederaufbau der Wirtschaft und der Produktion. Der Boden wurde durch die Bodenreform neu verteilt. Die privaten Unternehmen und das Eigentum der „Kapitalisten“ wurden verstaatlicht. China übernahm ein Zentralplanungssystem nach sowjetischem Vorbild. Der Städtebau und die Stadtplanung mussten sich diesem System unterordnen und als „Fortsetzung und Konkretisierung der Volkswirtschaftsplanung“ durchgeführt werden: Die

---

<sup>126</sup> Nach der Bodenreform, der Verstaatlichung der privaten sowie „kapitalistischen“ Unternehmen und dem Abschluss des ersten Fünfjahresplans (1953-1957) hatte Mao Zedong Zweifel daran, dass der Weg der Sowjetunion zum Sozialismus für China geeignet sei. Mao wollte die chinesischen Massen motivieren, um das Land möglichst schnell zu industrialisieren. Mao zielte darauf, die Pro-Kopf-Industrieproduktion von Großbritannien und Amerika innerhalb von 10 bis 15 Jahren zu übertreffen. Der neue Fünfjahresplan 1958-1963 bekam den Namen „Großer Sprung nach vorn“. Zugleich wurden auf dem Land die Volkskommunen zwecks umfassender Kollektivierung der Landwirtschaft errichtet. Der Große Sprung führte letztendlich dazu, dass überall kleine Eisenproduktionsstätten mit Handarbeit, Holz und Hochöfen aus Lehm aufgebaut wurden, dass die Kommunen die Statistik für landwirtschaftliche Produktion übermäßig verfälschten, dass man auf dem Land in den Kantinen der Volkskommunen kostenlos und ohne Einschränkungen essen durfte. Eine der unmittelbaren Folgen des Großen Sprungs nach vorn war die Hungersnot von 1959- 1961.

Volkswirtschaftsplanung leitete die Stadtplanung.<sup>127</sup> Die Theorien und die Ansätze der Stadtplanung übernahm China direkt von der Sowjetunion und setzte sie als sozialistische Stadtplanung den kapitalistischen Stadtplanungstheorien entgegen. Alle aus Europa und Amerika stammenden städtebaulichen und stadtplanerischen Theorien wurden als „kapitalistisch“ oder dem Kapitalismus zugehörig kategorisiert und für unbrauchbar erklärt. Die Produktionsfunktionen der Stadt wurden extrem betont und der Konsumfunktion übergeordnet.

In Shanghai wurden die alten Funktionen der Stadt wie Finanzen, Handel und Außenhandel hinfällig und gingen zum großen Teil verloren.

Im April 1949 beschloss das II. Plenum des VII. Parteitages der KPCh, den Schwerpunkt der Wirtschaftsentwicklung vom Land auf die Stadt zu verlegen und die Strategie „Die Stadt leitet das Land“ umzusetzen. Die Gewichtung lag auf der Steigerung der Produktionsfähigkeit der Städte. Insbesondere die Schwerindustrie hatte im ersten FJP (1953-1957) in den 1950er Jahren Priorität in der Wirtschaftsentwicklung. Die Stadtplanung und der Städtebau ordneten sich entsprechend dem Aufbau der Industrie unter.

Ab 1953 begannen die Industrialisierung und der Aufbau der Wirtschaft in großen Dimensionen. Auf der ersten Konferenz für Städtebau des Landes in Beijing im Juni 1954 wurde darauf hingewiesen, 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.<sup>128</sup> Was die Funktion des Städtebaus angeht, sollte er der sozialistischen Industrialisierung des Landes, der Produktion und dem „Arbeitsvolk“ dienen.<sup>129</sup> Der Leitgedanke war, Städte im Rahmen der Industrialisierung schwerpunktmäßig aufzubauen. Da die Wirtschaftskraft sehr schwach war, mussten Arbeitskräfte, Rohstoffe, Produktionsmittel und Finanzmittel konzentriert für den industriellen Aufbau, insbesondere für die wenigen „Schwerpunktindustriestädte“ eingesetzt werden. Alle weitergehenden politischen und wirtschaftlichen Zielsetzungen sollten in diesen „großen Plan“ integriert werden. Im Juni 1953 wies Premierminister Zhou Enlai (1898-1976) darauf hin: „[...] In Bezug auf Städtebau sind wir gegen den Gedanken der Dezentralisierung... Unser Städtebau muss den Bedürfnissen der Industrieentwicklung zufolge schwerpunktmäßig und schrittweise durchgesetzt werden.“<sup>130</sup> Deshalb lag die Priorität des Städtebaus auf den wichtigen Industriestädten, in denen die wichtigsten Industrieprojekte des Landes realisiert werden sollten. Die Groß- und Mittelstädte mit den schwerpunktmäßigen industriebetonten Projekten wurden nach einheitlichen Planungen neu aufgebaut, umgebaut oder vergrößert.<sup>131</sup> Zu diesen Städten gehörten hauptsächlich die Binnenlandstädte im Nordosten, in der Mitte und im Westen wie Lan Zhou, Xi’an, Luo Yang, Wuhan, Chengdu, Ha’Erbin. Shanghai gehörte 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.

Dem Leitgedanken der Stadtplanung lag die Feststellung zugrunde, dass die Stadtplanung die Fortsetzung und Konkretisierung der Planungsarbeit der Volksplanwirtschaft sein soll. „Eingebunden in den Plan bzw. in einen hierarchischen Planungsapparat wurde Stadtplanung

---

<sup>127</sup> Wang Kai: woguo chengshi guihua wushinian zhidao sixiang de bianqian ji yingxiang (Wandeln und Auswirkungen der Leitlinien in der Stadtplanung Chinas seit 1949). In: Guihua Shi (Planners) 15 (1999.4) S. 24-26. Hier: S. 24.

<sup>128</sup> Ebd.

<sup>129</sup> Dong Zhikai: xin zhongguo chengjian linian de yanjin (Wandel der städtebaulichen Kurse des neunten Chinas 1949 - 2001). In: Zhongguo jingjishi yanjiu (Forschung zur chinesischen Wirtschaftsgeschichte) Nr. 1/2003. S. 25-35. Hier: S. 27.

<sup>130</sup> Ebd.

<sup>131</sup> Von 1949 bis zum Abschluss des ersten FJP hat die Zentralregierung 694 große und mittlere industrielle Bauprojekte geplant. Davon wurden 156 von der Sowjetunion unterstützt. Wang Dehua: zhongguo chengshi guihua shigang (Geschichte der Stadtplanung Chinas). Nanjing 2005. S. 155.

zwangsläufig als Teil der Wirtschaftsplanung empfunden und institutionell jener subordiniert; aus der Sicht der Partei war sie nicht mehr als ein bloßes Ausführungsinstrument.“<sup>132</sup>

Dieser Leitgedanke entsprach der politischen Konstellation jener Zeit. Ohne Zweifel trug er zum raschen Aufbau des sozialistischen Industriesystems Chinas bei, das sich von außenpolitischen Abhängigkeiten so weit wie möglich frei machen konnte. Da der Städtebau sich hauptsächlich auf den Aufbau der Schwerindustrie und die entsprechenden Schwerpunktprojekte konzentrierte, wurde der Prozess der Verstädterung durch den Staat gelenkt, um die Kosten möglichst niedrig halten zu können. Die Folge war, dass der Verstädterungsprozess und der entsprechende Städtebau in den meisten chinesischen Städten zwangsweise deutlich hinter dem Industrialisierungsprozess zurückblieben.

#### **5.1.2.1.2 Zweite Phase: „Der große Sprung nach vorne“**

Das Chaos nahm seinen Anfang 1958, als „der Große Sprung nach vorne“ von Mao angeordnet wurde. Nach der Parole „Großbritannien zu erreichen und die USA zu überrunden“ wurde jede Person aufgerufen, Stahl mit eigenen Händen zu produzieren. Fast jede Stadt plante, Industrieprojekte zu errichten. 1958 rief das Ministerium für Bauen und Ingenieurwesen („Ministry of Construction“) auf, „den Großen Sprung im Städtebau dem des Industriebaus anzugleichen“<sup>133</sup>. Diesem Prinzip zufolge hatten viele große und mittlere Städte ihre Masterpläne revidiert und oft überdimensionierte Baumaßnahmen geplant. Die Städte wie Yin Chuan und Xiangfang, die zu der Zeit nur 100.000 Einwohner hatten, erarbeiteten jeweils einen Plan für 1 und 1,2 Mio. Einwohner.<sup>134</sup> Der forcierte Industriebau in vielen chinesischen Städten überforderte die staatlichen Finanz- und Einsatzkräfte. In den Städten entstand große Wohnungsnot, die Infrastrukturen waren überlastet, die Umwelt wurde durch die umfangreiche „Volkseisenproduktion“ und „Volksindustrie“ bedenkenlos verschmutzt und belastet. Dies hatte als unmittelbare Folge, dass viele Freiflächen, Wohnungsgrundstücke und grüne Flächen überbaut wurden, was zu weiteren Umweltschäden und zur Auflösung der alten Stadtgefüge führte. Für die ländlichen Regionen galt, dass 500 Millionen Menschen in 24.000 Volkskommunen eingeteilt wurden: „Das waren die neuen Grundeinheiten, die mit Hilfe eigener Kraftwerke und kleiner Stahlkochereien nun selbständig Straßen und Brücken bauen sollten.“<sup>135</sup> Im April 1960 fand die zweite nationale Tagung für Stadtplanung in Guilin statt, bei der beschlossen wurde, dass „die chinesischen Städte innerhalb von zehn bis fünfzehn Jahren zu neuen modernisierten sozialistischen Städten umgebaut werden sollten“.<sup>136</sup> Vorlage der Stadtplanung sollte die Kollektivierungsform der Volkskommune sein, die „Industrie, Landwirtschaft, Militär, Bildung und Geschäfte“ in ein Ganzes integrieren sollte.<sup>137</sup> Der Leitkurs der Stadtplanung und des Städtebaus kehrte sich von den realistischen Gegebenheiten und der tatsächlichen Wirtschaftskraft Chinas ab. Im Masterplan Beijings 1954 wurden z.B. in der Stadtmitte Industriefabriken geplant, um den Anteil der Arbeiterschaft an der Bevölkerungsstruktur zu erhöhen und dadurch die „Führungsrolle“ der „Arbeiterklasse“ – als Vertreterin der Partei – darzustellen. In machen Städten wurde die Einzelküche in jeder Wohnung aller Wohnsiedlungen abgebaut, stattdessen sollten „Kollektivkantinen“ im Zentrum entstehen. Und weitere Wohnsiedlungen als „Kommunegebäude“ wurden gebaut.<sup>138</sup>

Statt die sich verschlimmernde Situation durch neue Planungen zu verbessern wurde auf der neunten nationalen Tagung für Planung im November 1960 der Beschluss gefasst: „Keine

<sup>132</sup> Robert Kaltenbrunner: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Berlin 1993. S. 64.

<sup>133</sup> Wang Kai: a.a.O. S. 23.

<sup>134</sup> Wang Kai: a.a.O. S. 24.

<sup>135</sup> Gabor Steingart: Weltkrieg um Wohlstand. Wie Macht und Reichtum neu verteilt werden. München / Zürich. 2006. S.118.

<sup>136</sup> Wang Kai: S. 24.

<sup>137</sup> Bao Shixing: Zhongguo dalu chengshi guihua bianqian yu zhanwang (Wandel der Stadtplanung der VR China). In: Cheng Shi Fazhan Yanjiu (Forschung zur Stadtentwicklung) Nr. 1/1994. S. 19-23. Hier: S. 20.

<sup>138</sup> Wang Dehua: a.a.O. S. 162.

Stadtplanung mehr in den folgenden drei Jahren“<sup>139</sup>. Die Wirtschaftsordnung des Landes war wegen des „Großen Sprungs“ und der „Hungersnot“ in große Schwierigkeiten geraten und musste vorrangig konsolidiert werden. Die Zentralregierung wollte dementsprechend Kräfte, Ressourcen und Finanzen in die weitere Industrieentwicklung investieren, und nicht weitere Masterpläne erarbeiten oder gar noch umsetzen.

In der chinesischen Literatur herrscht Einigkeit darüber, dass der Beschluss „ein sehr großer Fehler“ war.<sup>140</sup> In der Folgezeit wurden die Stadtplanungen im „Großen Sprung“ nicht nur nicht revidiert, sondern weiter verschlechtert. Viele Planungsinstrumente wurden abgeschafft, Fachkräfte entlassen, die Ausbildung im Bereich Städtebau und Stadtplanung abgebrochen, dem Städtebau wurde die Leitungsfunktion der Planung entzogen. Der Städtebau geriet weiter ins Abseits.

Im Mai 1966 wurde schließlich die „Große Proletarische Kulturrevolution“ von Mao ausgelöst, die für fast alle gesellschaftlichen Aktivitäten – abgesehen von Klassenkämpfen – Stillstand bedeutete. Der Städtebau bildete dabei keine Ausnahme.

Die Politik Chinas geriet dabei zunehmend unter die Diktatur von Mao Zedong. Um seine Macht in der KPCh abzusichern, löste Mao eine politische Kampagne aus nach dem Motto: Beseitigung der „Kapitalisten“, der „Feinde des Proletariats sowie des Sozialismus“ und der antirevolutionären, kapitalistischen sowie feudalistischen Gedanken. Die Stadtplanung wurde von Anhängern Maos und von den radikalen Linken als „Revisionismus“ angesehen, durch den die Unterschiede zwischen Stadt und Land, Arbeitern und Bauern vergrößert würden. Während der Kulturrevolution war die Politik gegen „konzentrierte Städte“ und sogar allgemein gegen Stadtplanung. Wenn es überhaupt Städtebau und Stadtplanung noch gab, sollte sie gegen die Konzentration der Städte gerichtet sein. Die Fachleute in den Institutionen für Stadtplanung und Städtebau wurden aufs Land geschickt, um sozialistische Umschulung zu erfahren. Die fachlichen Unterlagen wurden verbrannt oder zerstört. Die alten Bauten, Denkmale und Tempel in den Städten wurden in großem Umfang zerstört oder abgerissen. Die Stadtplanung befand sich im Stillstand oder war sogar rückwärts gerichtet. Diese Situation wurde erst allmählich mit dem Ende der Kulturrevolution 1976 besser. Der Masterplan für den Wiederaufbau der Stadt Tangshan, die im großen Erdbeben 1976 stark zerstört wurde, war der einzige Masterplan, der während der zehnjährigen Kulturrevolution von der Zentralregierung genehmigt wurde.

In der Stadtentwicklung Chinas gab und gibt es ein politikbedingtes Merkmal, das den Verstädterungsprozess des Landes weitgehend prägte und prägt. Es ist die rigorose Trennung zwischen Stadt und Land, zwischen Städten und Landbevölkerung. In China wird das Verhältnis als „Stadt-Land-Dualsystem“ bezeichnet.<sup>141</sup> Der krasse Gegensatz innerhalb des Systems entstand als Folge einer Serie von politischen Vorschriften und Gesetzen im Hinblick auf die Anmeldung des Wohnsitzes in den 1950er-1960er Jahren.

Die Wohnmeldung – Chinesisch „Hukou“ (戶口) genannt – entschied und entscheidet, ob man sich frei bewegen darf, ob man Recht auf Kranken- und Sozialversicherung sowie gute Bildung in der Stadt hat. „Hukou“ legte für jede Person bis heute fest, ob sie zur städtischen oder zur ländlichen Kategorie gehört. Die Kinder haben automatisch die gleiche Wohnmeldung (Hukou) wie ihre Mutter. Eine städtische „Hukou“ war eine Garantie für einen Arbeitsplatz, für die kostenlose Krankenversicherung, für eine fast kostenlose Wohnung und für eine gute Bildungschance der Kinder, während einer ländlichen Wohnmeldung keines von den Privilegien der Städte zur Verfügung stand. Die Zuwanderung der Bauern in die Stadt oder der Einwohner einer kleinen Stadt in eine Großstadt war streng kontrolliert und daher besonders schwierig.

---

<sup>139</sup> Wangkai: S. 24, Bao Shixing: S. 20, Wang Dehua: S. 162.

<sup>140</sup> Vgl. Dong Zhikai: a.a.O, Wang Dehua: a.a.O, Wang Kai: a.a.O. Bao Shixing: a.a.O.

<sup>141</sup> Vgl. Zhang Yulin: Wie ist die Umzugsfreiheit verlorengegangen – zum Wandern der Bauern und der Wohnmeldungs politik in den 1950er Jahren. In: Wang Siming (Hg.) Forschung zur chinesischen Landwirtschaft und zum Wandel des Landes Chinas im 20. Jahrhundert. Beijing 2003. Elektronische Version. S. 1.

Im Juli 1951 wurde die erste „Vorschrift zur Verwaltung der städtischen Wohnmeldung“ vom Ministerium der öffentlichen Sicherheit Chinas erlassen. Nach dieser Vorschrift sollte die Wohnfreiheit und Freizügigkeit des Volkes gesichert werden. Zugleich sollte diese Vorschrift der Erleichterung der Bevölkerungsverwaltung des Landes dienen. Tatsächlich gab es in dieser Vorschrift keine Paragraphen zur Beschränkung der Wohnortsveränderung bzw. der Freizügigkeit. Die Fabriken und Unternehmen der Städte in den 1950er Jahren brauchten damals große Mengen von Arbeitskräften, um die Industrie aufzubauen. Zwischen 1954 und 1956 sind nach der Statistik 7,7 Mio. Menschen zu einem neuen Wohnort, insbesondere in die Stadt, gezogen.<sup>142</sup> Um den „Blindlings-Zuzug“ (Mangmu Liuru)<sup>143</sup> der Bauern zu verhindern und darüber hinaus die Planwirtschaft zu intensivieren, hat die Zentralregierung innerhalb von einem Jahr zwischen Dezember 1956 bis Dezember 1957 neun gesetzliche Dokumente zur Beschränkung des Zuzugs der Bauern in die Stadt erlassen.<sup>144</sup> Den Dokumenten zufolge durften die Bauern nicht beliebig in die Stadt einziehen. Dies unterlag nun einer strengen Überprüfung und besonderen Genehmigungen. So wurde und ist die Barriere zwischen Stadt und Land extrem groß. Dies führte innerhalb von 40 Jahren dazu, dass die ländliche Bevölkerung einerseits als Wanderarbeiter mit niedriger Bezahlung zum Aufbau der Städte beträchtlich beitrugen und beitragen und andererseits in der Stadt als „arme“, „rückständige“, „unzivilisierte“ und „unhygienische“ Landbevölkerung diskriminiert wurden und werden.

Das Dualsystem hatte folgende Gründe: Der „Große Sprung nach vorne“ hatte eine rasche Industrialisierung und damit einhergehend eine beschleunigte Verstädterung zur Folge. Da die chinesischen Städte seit den 1950er Jahren einer strengen einheitlichen Einkaufs- und Verteilungspolitik in Bezug auf das Nahrungs- und Lebensmittelangebot unterlagen, entstand in den Städten bereits Mitte der 50er Jahre ein Mangel an Nahrungs- und Lebensmitteln. Hinzu kam die Wohnungsnot in den großen Städten wie Beijing und Shanghai. Ebenso war die Infrastruktur überlastet. Die Beschränkung sollte das Wachstum der Städte bremsen und die Mittel für den Industriebau sichern. Der umfangreiche Zuzug war nur einer der Gründe für die Beschränkungsmaßnahmen. Ein anderer wichtiger Grund lag in der Kollektivierung der Landwirtschaft, also in der Politik der Volkskommunen. Während der Kollektivierung wurde das private Eigentum der Bauern enteignet. Nach der Kollektivierung mussten die Bauern in den Volkskommunen durchschnittlich 50%-60% Arbeitstage mehr arbeiten, wurden aber geringer entlohnt.<sup>145</sup> Die Bezahlung wurde von den Leistungen abgekoppelt. Alle wurden gleich bezahlt. Außerdem waren die Bauern unzufrieden mit der nicht transparenten Finanzverwaltung und der Korruption der Parteifunktionäre. Die Wanderung der Bauern in die Stadt kann in diesem Sinne auch als Widerstand gegen die Probleme bzw. gegen die Kollektivierungspolitik Maos angesehen werden. Die Beschränkung der Freizügigkeit der Bauern war deswegen so wichtig für die Zentralregierung, weil damit die ländliche Wirtschaft und die Bevölkerung im Rahmen der Planwirtschaft kontrolliert und beherrscht werden konnte.

In der Tat konnte trotz einer Expansion der Industrie 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 werden. Dies kann möglicherweise als eine „positive Folge“ des Wohnmeldungssystems angesehen werden. Shanghai ist dafür ein gutes Beispiel: 1959 betrug die Bevölkerungszahl in Shanghai 10,28 Mio. 1982 gab es in Shanghai trotz der Eingemeindung von 10 Bezirken 11,28 Mio. Einwohner.

<sup>142</sup> Ebd. S. 1. Und He Jiadong / Yu Xilai: chengxiang eryuan shehui shi zenyang xingcheng de (Wie hat sich das Stadt-Land-Dualsystem herausgebildet). In: Shu Wu. Nr. 5/2003. S. 4-8.

<sup>143</sup> Das Wort „Mangmu 盲目“ („Blindlings“) wird ins Deutsche wörtlich als „blinde Augen“ übersetzt. Vgl. Dokument „guanyu zhizhi nongming mangmu liuru chengshi de jinji tongzhi“ („Anweisung zum Verhindern des Blindlings-Einzugs der Bauern in die Stadt“) des Staatsrats Chinas. 17. April 1953.

<sup>144</sup> Vgl. Zhang Yulin: a.a.O. S. 1.

<sup>145</sup> Zhang Yulin: a.a.O. S. 2.

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

### **5.1.2.1.3 Dritte Phase: Reform und Öffnung**

Die Kulturrevolution endete mit dem Tod von Mao Zedong 1976. Deng Xiaoping (1904-1997) gab eine neue politische Richtung vor. Der Weg der „Vier Modernisierungen“ – die Modernisierung der Industrie, der Wissenschaft und Technik, sowie der Landwirtschaft und der Landesverteidigung<sup>146</sup> – sollte China in ein modernes Zeitalter führen. Diese neuen Maximen beeinflussten die Stadtentwicklung seit Ende der 70er Jahre. 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. Dieser historische Parteitag markiert somit den Start für eine Ära von Reformen und Öffnung nach Außen sowie eine Modernisierung des Landes. Als pragmatischer Politiker richtete Deng Xiaoping den Schwerpunkt vom Klassen- und Ideologiekampf der Mao-Zeit wieder auf den Wirtschaftsaufbau, nach dem Motto, dass China sich mit einem neuen Hauptwiderspruch in der chinesischen Gesellschaft konfrontieren sollte – „Widerspruch zwischen den ständig wachsenden materiellen und kulturellen Anforderungen des Volkes und der rückständigen gesellschaftlichen Produktion“. „Die rückständige gesellschaftliche Produktion“ bezieht sich dabei auf die Wirtschaftskräfte. Das bedeutet, dass die Wirtschaft Priorität haben sollte und die starke und positive Wirtschaftsentwicklung als die Voraussetzung zur Lösung aller anderen Probleme angesehen wurde.

Städte spielten plötzlich wieder eine wichtige Rolle in der Volkswirtschaft Chinas. Im März 1978 fand die dritte nationale Tagung für die Städtearbeit im Staatskabinett statt. „Die gewissenhafte stadtplanerische Arbeit“ wurde bei dieser Tagung hervorgehoben. Der Kurs der Stadtentwicklung zielte darauf, „den Umfang der Großstädte zu beschränken und mehr Kleinstädte aufzubauen“. <sup>147</sup> Unter der Rahmenbedingung des Stadt-Land-Dualsystems bei gleichzeitiger Liberalisierung der Wirtschaftsentwicklung wurde die Förderung der direkt neben den Dörfern liegenden Kleinstädte als eine Alternative für die voraussehbare umfangreiche Verstädterung beurteilt.

In dem „Beschluss zur Stärkung der städtebaulichen Arbeit“ forderte die Zentralregierung alle Städte auf, in den nächsten zwei bis drei Jahren ihre Stadtplanungen „gewissenhaft“ zu erarbeiten und zu verbessern.<sup>148</sup>

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 wurde in dieser Zeit gebaut.

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 war die Verdoppelung des Bruttosozialprodukts gegenüber 1980 und die Lösung der Ernährungs- und Bekleidungsfrage der Bevölkerung. Dies wurde Ende der 80er Jahre im Wesentlichen erreicht. Der zweite Schritt war, 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.

---

<sup>146</sup> Jonathan D. Spence: Das Tor des himmlischen Friedens. Die Chinesen und ihre Revolution 1895-1980. München 1985. S. 363.

<sup>147</sup> Sun Ping: S. 5.

<sup>148</sup> Wang Kai: a.a.O. S. 25.

Das Stadt-Land-Dualsystem ist zwar mit der Wirtschaftsentwicklung durchlässiger geworden, doch es ist nicht grundsätzlich geändert worden. Die Gegensätze zwischen Stadt und Land sind geblieben und sind nach wie vor groß. Immer mehr arbeitslose Bauern gingen (und gehen) in die Städte, um bessere Überlebenschancen zu suchen. So hat die Zahl der Wanderarbeiter beträchtlich zugenommen und die Städte bekamen billige Arbeitskräfte für ihre Stadtentwicklung.

In diese Phase fällt ein wichtiges geschichtliches Ereignis, das die chinesische Politik und Wirtschaft in den darauf folgenden 20 Jahren tief geprägt hat. Es war der „Vierte-Juni-Zwischenfall“ 1989.<sup>149</sup> Die monatelang anhaltende Protestbewegung der Studenten, insbesondere der demonstrative Hungersstreik der Studenten auf dem „Platz des himmlischen Friedens“ (Tian' Anmen), wurde in der Hauptstadt Beijing durch das chinesischen 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.

Vor der Studentenbewegung stieß die Reform- und Öffnungspolitik zwischen 1984-1985 auf große Schwierigkeiten: die Korruption wurde immer stärker, die Inflationsrate war hoch, die Kluft zwischen Reich und Arm zeichnete sich immer deutlicher ab. Die zwangsläufigen Probleme, die sich aus dem Widerspruch zwischen der kommunistischen Politik und der Marktwirtschaft ergaben, weckten bei der Bevölkerung Zweifel am Sinn und Erfolg der Reform. Die kommunistische Ideologie wurde zunehmend in Frage gestellt.

Von Mitte bis Ende der 1980er Jahre durfte man ziemlich frei Meinungen über die Probleme und die Krisen der Reform austauschen. Insbesondere die Intellektuellen, die das Augenmerk auf die westliche Welt richteten, begannen eine Diskussion über die „azurblaue“ und die „gelbe“ Zivilisation.<sup>150</sup> Die erste vertrat die westliche ozeanische Industriegesellschaft und die letztere die chinesische traditionelle Landwirtschaftszivilisation. Die Kontroverse wurde in einem sechsteiligen Dokumentationsfilm „Flußelegie (Heshang)“ im Staatlichen Fernsehen Chinas ausgestrahlt und löste landesweite Diskussionen aus. Dass zahlreiche chinesische Intellektuellen auch die Autoren des Films „Flußelegie“, alle Probleme und Krisen der Reform der tausendjährigen chinesischen traditionellen Landwirtschaftszivilisation zuschrieben, wurde in manchen späteren westlichen Veröffentlichungen damit begründet, dass man der Thematik der kommunistischen Ideologie und der Alleinherrschaft der KP Chinas habe ausweichen wollen.<sup>151</sup> Doch letztendlich lief die Diskussion über die Zivilisation und Kultur unvermeidbar auf die Auseinandersetzungen mit politischen Themen wie Demokratie, Freiheit und Menschenrechte hinaus. Diese trieben die inzwischen bereits organisierten Demonstrationen der Studenten voran. Die KPCh fühlte sich in ihrer Macht bedroht. Über Nacht wurden alle Diskussionen über derartige Themen verboten.

Nach dem Niederschlagen der Studentenbewegung hat die Öffnungs- und Reformpolitik einen Rückschlag bekommen. Mit den internationalen Wirtschaftssanktionen und der wieder konservativ werdenden Parteipolitik geriet die Wirtschaftsentwicklung Chinas für zwei Jahre in ein Tief. Gegen den Widerstand des doktrinären Lagers in der KPCh führte Deng Xiaoping die Reform- und Öffnungspolitik jedoch unbeirrt weiter. Die Zentralregierung wollte durch eine schnelle Entwicklung der Wirtschaft die Legitimität ihrer Macht absichern. Seitdem gewann die Wirtschaftsentwicklung die absolute Priorität, ohne die ideologische Diskussion über das Thema Kapitalismus und Sozialismus zu führen.

---

<sup>149</sup> Der „Vierte-Juni-Zwischenfall“ oder der „Tian'anmen-Zwischenfall“ ist die gängige Bezeichnung in chinesischen Veröffentlichungen, Medien und öffentlichen Diskussionen. In Europa wird es in der Regel als „Tian'anmen-Platz Massaker“ genannt.

<sup>150</sup> Su Xiaokang/Wang Luxiang: Flusselegie(He Shang). Übersetzung in: Sabine Peschel (Hg.) und Redaktionsgruppe Heshang. Der Film Heshang: Traditionskritik in China. Unkel/Rhein; Bad Honnef 1991.

<sup>151</sup> Vgl. Christina Neder: Flusselegie Chinas Identitätskrise. Die Debatte um die chinesische Fernsehserie Heshang 1988-1994. Dortmund 1996.

#### 5.1.2.1.4 Vierte Phase: Intensivierung der Reform- und Öffnungspolitik

Mit der weiteren Umsetzung der Reform- und Öffnungspolitik wurde seit 1992 der Kurs deutlich, die plangelenkte in eine liberal-sozial gelenkte Marktwirtschaft umzuwandeln. So wurde das Diktat des Gemeineigentums schrittweise aufgebrochen und die Bildung und Entwicklung anderer Eigentumsformen zugelassen. Die Macht der Zentralregierung wurde teilweise an die lokalen Regierungen übergeben und somit dezentralisiert. Die lokalen Regierungen gewannen mehr Entscheidungsrechte durch Übertragung von Eigentumsrechten an Boden, Steuereinnahmen und Gründung eigener Unternehmen. In Shenzhen und Shanghai wurden zwei Wertpapier- und Aktienbörsen gegründet. Im Zusammenhang mit der eingeleiteten Preisreform wurden Verhältnis und Ausmaß von Marktfaktoren auch auf die Preisfindung ausgeweitet.

Der Prozess der Verstädterung der chinesischen Städte hat sich seit 1978 auf Grund der Reform- und Öffnungspolitik erneut beschleunigt. Im Verhältnis zu anderen Entwicklungsländern ist er jedoch immer noch sehr langsam. Von 1949 bis 1978 hat sich der Anteil der städtischen Bevölkerung Chinas nur um 7,3% erhöht, während er von 1978 bis 2000 der Anteil um 18,3% anstieg<sup>152</sup>. Seit der Etablierung der Wohnmeldungspolitik 1957/58 in der Mao-Zeit waren Städte und Land streng getrennt. Das „Stadt-Land-Dualsystem“ hatte vor der Reformperiode die Ausbreitung und Bevölkerungskonzentration in den Großstädten verhindert. Dabei war eine unkontrollierte Verstädterung ohne eine entsprechende Industrialisierung, wie in den Entwicklungsländern üblich<sup>153</sup> (hohe Arbeitslosigkeit, Überexpansion des tertiären Sektors, Ghettos in der Stadt), zu jener Zeit in China nicht zu beobachten. Seit Beginn der Reformperiode, besonders seit den 1990er Jahren, hat das Dualsystem dazu geführt, dass sich die Städte unter Vernachlässigung der Interessen der Bauern entwickelten und das Stadt-Land-Gefälle extrem groß wurde. Bei der Kluft zwischen Stadt und Land geht es allerdings nicht ausschließlich um ein Wohlstandsgefälle oder ein unterschiedliches Wirtschaftsniveau, sondern auch um eine gesellschaftliche und kulturelle Diskriminierung der Bauern und der ländlichen Gebiete.

Am Beginn der Reformperiode wurden fünf Städte als „Wirtschaftssonderzonen“ und vierzehn als „Öffnungsstädte“ an der Ostküste festgelegt.<sup>154</sup> In den Wirtschaftssonderzonen und den Öffnungsstädten wurde kapitalistisches Wirtschaften von der Partei erlaubt und gefördert. Der Markt wurde bis zu einem gewissen Maß geöffnet. Die Zentrale erprobte einerseits kapitalistisches Wirtschaften in den Wirtschaftssonderzonen, andererseits wollte sie die Auswirkungen kapitalistischen Wirtschaftens nur auf diese Probegebiete beschränken. Es stellte sich allerdings heraus, dass die Beschränkung nicht funktionierte. Als Ergebnis haben diese Städte eine große Zahl von Arbeitern und Fachpersonal aus anderen Städten, aber auch vom Land angezogen. So nahm die Zahl der Menschen, die den Ort ihrer Wohnmeldung verließen und über ein halbes Jahr in den Städten blieben, von 6,1 Mio. im Jahr 1977 auf 8,2 Mio. im Jahr 1999 zu. 80% von ihnen haben eine ländliche Wohnmeldung und sie werden als „Wanderarbeiter“ bezeichnet.<sup>155</sup> Nach der Stichprobe des Staatlichen Statistischen Amtes von

---

<sup>152</sup> Wu Li: Forschung zur Verstädterung in China zwischen 1978-2000. a.a.O. S. 73, S. 76.

<sup>153</sup> Die Verstädterung in der Dritten Welt wird auch als „Pseudo-Urbanisierung“ oder „Subsistenzurbanisierung“ genannt. Sie bezieht sich auf den Zustrom einer großen Anzahl von Menschen aus dem Land in die Großstädte, der die Versorgung mit Nahrung, Trinkwasser, Arbeit, Wohnraum und hygienischen Maßnahmen der Großstädte überfordert und häufig auch zur Slumbildung führt. Erich Pilz: Geschlossene versus Offene Metropolen: Stadtentwicklungsstrategien in der Volksrepublik von den Fünfziger zu den Neunziger Jahren. In: Kai Vöckler/Dirk Luckow (Hg.): Peking-Shanghai-Shenzhen. Städte des 21. Jahrhunderts. Frankfurt/New York 2000. S. 308-315.

<sup>154</sup> 1980 wurde vier Städte und eine Provinz als Wirtschaftssonderzonen festgelegt: Shenzhen, Zhuhai, Fuzhou, Shantou, Xiamen (Amor) und die Provinz Hainan. 1984 wurden vierzehn Städte an der Ostküste zu sogenannten Öffnungsstädten: Dalian, Qin Huang Dao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lian Yungan, Nantong, Shanghai, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang, Beihai.

<sup>155</sup> Statistisches Amt Chinas: 2001 zhongguo fazhan baogao – zhongguo de “jiuwu” (Bericht der Entwicklung Chinas 2001 – der Neunten Fünfjahresplan Chinas). China 2001. S. 252.



2004 betrug die Zahl der in den Städten beschäftigten Wanderarbeiter vom Land ca. 120 Mio.,<sup>156</sup> dabei dürfte die Dunkelziffer sehr viel höher sein. Die Beschränkungen des Dualsystems sind inzwischen weiter gelockert worden, was aber noch nicht bedeutet, dass die Wanderarbeiter gleich behandelt werden wie die Städter. Trotz der schlechten 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.

Seit den 1990er Jahren entwickelten sich die Städte aufgrund dieser „Öffnung“ mit enormer Geschwindigkeit, vor allem die Großstädte wie Shanghai und Beijing vergrößerten sich trotz der Wohnmeldungs politik unaufhaltsam.<sup>157</sup> 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 ist kennzeichnend für chinesische Großstädte und besonders für den Fall Shanghai.

Während die politischen Reformen seit 1989 zum Stillstand kamen, wurde die Wirtschaft auch unter dem neuen Präsidenten der KPCh Jiang Zeming ständig weiter entwickelt. Der Neunte und Zehnte Fünfjahresplan (1996-2000, 2001-2005) legte unter dieser Prämisse ein weiteres Kriterium für die Stadtentwicklung fest: Die Wettbewerbsfähigkeit der Städte sollte durch ein entsprechendes Stadtmanagement und durch eine geeignete Vermarktung der Städte verstärkt werden. Der grundlegende Widerspruch zwischen der kapitalistischen Wirtschaft (die Öffnung und Liberalisierung des Markts) und der Alleinherrschaft der Partei (die kommunistische Regierung mit ihrer zentralen politischen Planung) zeichnet sich seit Anfang der 1990er Jahre unübersehbar ab.

#### **5.1.2.2 Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte Shanghai von 1949 bis 1990**

Nach der Gründung der VR China betrug die administrative Fläche von Shanghai 636,18 km<sup>2</sup>, davon war die Kernstadt 82,40 km<sup>2</sup> groß und nahm etwa 9,6% der gesamten Fläche ein. Die Bevölkerungszahl betrug 7,73 Millionen, davon wohnten 4,52 Millionen – drei Viertel der gesamten Bevölkerung – in der Innenstadt.<sup>158</sup> (Tab.4 und Abb.27) Mit den Verwaltungsreformen von 1957 bis 1959 hatte sich der Planungs- und Verwaltungsraum noch vergrößert und sollte der Erschließung lokaler Energie- und Rohstoffquellen, der Sicherung der Wasser- sowie der Nahrungsmittelversorgung dienen. Zwischen 1949 und 1960 stieg die Verwaltungsfläche in Shanghai durch mehrfache Erweiterungen von rund 640 km<sup>2</sup> auf rund 6200 km<sup>2</sup>.<sup>159</sup>

---

<sup>156</sup> Es gibt noch die Wanderarbeiter, die in den kleinen Unternehmen und Fabriken auf dem Land bzw. in den ländlichen Bezirken arbeiteten. Da sie die ländliche Wohnmeldung haben, obwohl sie nicht in der Landwirtschaft zu Hause beschäftigt sind, gehören auch sie zur Kategorie der Wanderarbeiter. Ihre Zahl betrug 2004 ca. 100 Mio. Mit den in den Städten arbeitenden Wanderarbeitern betrug die Zahl der Wanderarbeiter insgesamt ca. 200 Mio. Vgl. Zhongguo nongmingong wenti yanjiu baogao (Reporting on the Problems of Chinese Farmer-turned Workers) von Arbeitsgruppe für Forschung zu Problemen der Wanderarbeiter in China. Erschien ursprünglich in „Reform“ Nr. 5/2006. Aus der Internetversion auf der Internetwebseite von „The Chinese University of Hong Kong“. [www.usc.cuhk.edu.hk/wkgb.asp](http://www.usc.cuhk.edu.hk/wkgb.asp). 16. April 2007.

Vgl. Zheng Gongcheng / Huang Liruolian: Zhongguo nongmingong wenti: li luo panduan yu zhengce silu (Probleme der Wanderarbeiter Chinas). In: Renmin daxue xuebao (Akademische Hochschulzeitung der Volksuniversität China) Nr. 6/2006. S. 2-13.

<sup>157</sup> Nach dem neuesten Stand 2007 wurde die Politik ländlicher und städtischer Wohnmeldung in 12 Provinzen Chinas abgeschafft. Stattdessen wurde die Bewohnermeldung eingeführt, ohne den ländlichen und städtischen Status zu trennen. Zu den 12 Provinzen gehören Hebei, Liaoning, Jiangsu, Zhejiang, Fujian, Shandong, Hubei, Hunan, Guangxi, Chongqing, Sichuan und Shaanxi.

<sup>158</sup> Sun Ping: S. 89.

<sup>159</sup> Sunping: a.a.O. S. 89.

Zeit	Größe der Kernstadt (km <sup>2</sup> )	Größe der administrativen Fläche – Stadt Shanghai (km <sup>2</sup> )	Bevölkerungszahl <sup>160</sup> (Mio.)
1949	82,4	636,18	5,03
1959	127	713	10,28
1960er und 1970er:	141	5910 mit 10 Bezirken (in Chinesisch „QU“ <sup>161</sup> )	10,93 (1969) 11,32 (1979)
1982:	149	6186	11,80
1984:	261,2 <sup>162</sup>	6186	12,04
1990:	279,78	6340,5	12,83
2003:	377,56 (680) <sup>163</sup>	6340,5	13,41

Tab. 4: Erweiterung der Stadtgebiete<sup>164</sup>

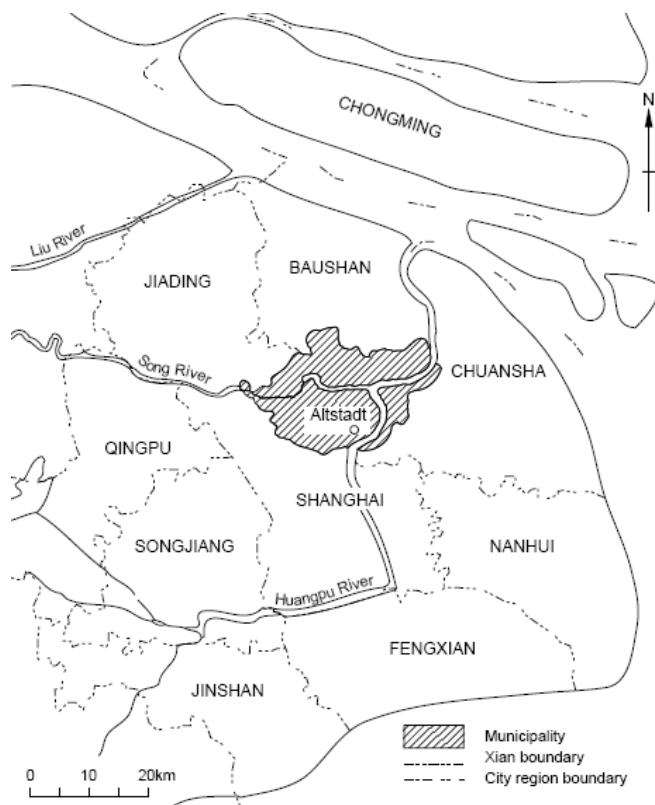


Abb. 27: Shanghai mit eingemeindeten Kreisen, 1958.<sup>165</sup>

1958 wurden 10 Kreise als Vorstädte in die Stadt Shanghai eingemeindet: Jiading, Baoshan, Shanghai<sup>166</sup>, Chuansha, Qingpu, Nanhui, Songjiang, Fengxian, Jinshan und Chongming. (Siehe Abb. 27) Das Ziel der Eingemeindung entsprach den Vorgaben Maos zur

<sup>160</sup> Was die Bevölkerungszahlen seit den 1990er Jahren angeht, werden in der Tabelle die offiziellen angegebenen Zahlen der Einwohner mit der Shanghai-Wohnmeldung aufgelistet. Die Zahlen der Wanderarbeiter und der Bevölkerung mit der Wohnmeldung anderer Orte/Städte werden nicht mitgerechnet.

<sup>161</sup> Qu bedeutet kreisgleiche Verwaltungseinheiten einer Stadt.

<sup>162</sup> Die Innenstadt vergrößerte sich mit der Eingliederung der Übergangsgebiete zwischen dem Stadtzentrum und den eingemeindeten Kreisen.

<sup>163</sup> Diese Zahl bezieht sich auf die Fläche der Kernteile der Innenstadt. Nach dem „Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020)“ (Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute) schließt die Innenstadt die Fläche innerhalb des Äußeren Autorings von 680 km<sup>2</sup> ein, die auch „Central City“ genannt wird. Siehe 5.2.1.2

<sup>164</sup> Die Daten in dieser Tabelle stammen aus den Statistischen Jahrbüchern Shanghais (2000-2004) und der Geschichte der Stadtplanung Shanghai. Vgl. Sun Ping: a.a.O.

<sup>165</sup> Die Zeichnung wurde von der Verfasserin bearbeitet nach Kaltenbrunner: a.a.O. Abb.11.

<sup>166</sup> Der Kreis hat den gleichen Namen wie die Stadt Shanghai. Sie sollten nicht verwechselt werden.

Industrialisierung. Die eingemeindeten Kreise sollten zur Erschließung der Industriegebiete und der Satellitenstädte dienen. Tatsächlich wurden seit der Gründung der ersten Satellitenstadt Minghan 1958 bis 1990 sieben Satellitenstädte mit verschiedenen Industrieschwerpunkten in den eingemeindeten Kreisen aufgebaut. Die Fabriken in der Innenstadt sollten wegen ihrer Umweltbelastung in die Kreise ausgelagert werden.

Die Kernstadt hat sich von 82 km<sup>2</sup> im Jahr 1949 auf 378 km<sup>2</sup> im Jahr 2000 vergrößert. Die Erweiterung der Stadtgebiete wird in der Tab. 4 deutlich.

Vor den 1990er Jahren waren die eingemeindeten Kreise, auch Vorstädte genannt, außer den sieben industriellen Satellitenstädten noch weitgehend landwirtschaftlich strukturiert. Im Zuge des Verstädterungsprozesses seit den 1990er Jahren wird der landwirtschaftlich genutzte Boden in städtischen Baugebieten für die sogenannten „New Towns“ umgewandelt. (Siehe weiter 5.3.2.2)

Die administrative Fläche der Stadt Shanghai wird sich voraussichtlich nicht weiter vergrößern. Doch die Kernstadt vergrößerte sich ständig wie die Tab. 4 zeigt, weil sich die Bevölkerung zunehmend im Zentrum konzentriert. Die Gebiete, die in den 1950er und 1960er Jahren zu den Vorstädten gehörten, z.B. die Satellitenstadt Minghan, befindet sich heute bereits innerhalb der vergrößerten Kernstadt, die in der Sprache der Stadtplanung „Central City“ genannt wird.<sup>167</sup>

Noch 1949 war Shanghai die ökonomisch dominierende Stadt in China, in der sich etwa die Hälfte der gesamten industriellen Produktion konzentrierte.<sup>168</sup> Nach 1949 wollte die Partei, wie dargestellt, die übermäßige Konzentration der Industrie in den Großstädten, gemeint waren die Vertragshäfen wie z.B. Shanghai, beschneiden und die Entwicklung küstenferner Provinzen fördern. In vielen Fällen war dabei die Erschließung neuer ergiebiger Rohstofflager ein wesentlicher Faktor der Standortwahl. Shanghai war nie ein guter Standort für eigene Rohstoffe, trotzdem bekam die Stadt als Schwerpunkt die Eisen-, Stahl- und Blecherzeugung und den Schiffbau zugewiesen. Die geographische Lage von Shanghai, die gegenüber ausländischen Angriffen verwundbar war, wurde bei der Stadtpolitik der Zentralregierung berücksichtigt. Nach 1949 bekam die Stadt kaum staatliche Finanzmittel von der Zentrale in Beijing zugeteilt, denn die Mittel wurden in den Industriesaufbau in Binnenlandstädten investiert. Eigene Mittel der Stadt konnten außerdem nach den strengen Regeln der Planwirtschaft nur noch begrenzt verwendet werden.

Wie für die anderen Städte war das sowjetische Stadtmodell in den 1950er Jahren auch das Leitbild für Shanghai. Die UdSSR entsandte Experten und Berater nach Shanghai und führte sowjetische städtebauliche Ideen und Methoden ein. Im Dezember 1949 kam die erste Expertengruppe und legte im März 1950 einen Bericht „Zu dem Umbau und der Entwicklungsaussicht von Shanghai“ vor. In diesem Bericht wurde festgestellt, dass es in Shanghai mehr Beschäftigte im Dienstleistungsbereich als in der Produktion gäbe. Shanghai sei also eine „ungesunde Konsumentenstadt“. Durch eine Erweiterung der Fabriken und eine Erhöhung der Anzahl der Maschinen könnte Shanghai mehr Menschen in der Produktion einsetzen und sich somit in eine Produktionsstadt umwandeln. Der Bericht hält die Stadtplanung von Shanghai aus den Jahren 1946/47 für zu europäisch, zu amerikanisch und zu kapitalistisch. Im September 1953 wurde von den sowjetischen Städtebauern ein Masterplan für Shanghai erstellt. (Siehe Abb.28)

---

<sup>167</sup> Vgl. Sun Ping.

Vgl. Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020) in Chinesisch und Englisch. Auf die Veränderung der Bevölkerung und die Dichte der Stadt wird im Punkt 5.2.1.4 weiter eingegangen.

<sup>168</sup> Zhang Zhongli: S. 91.

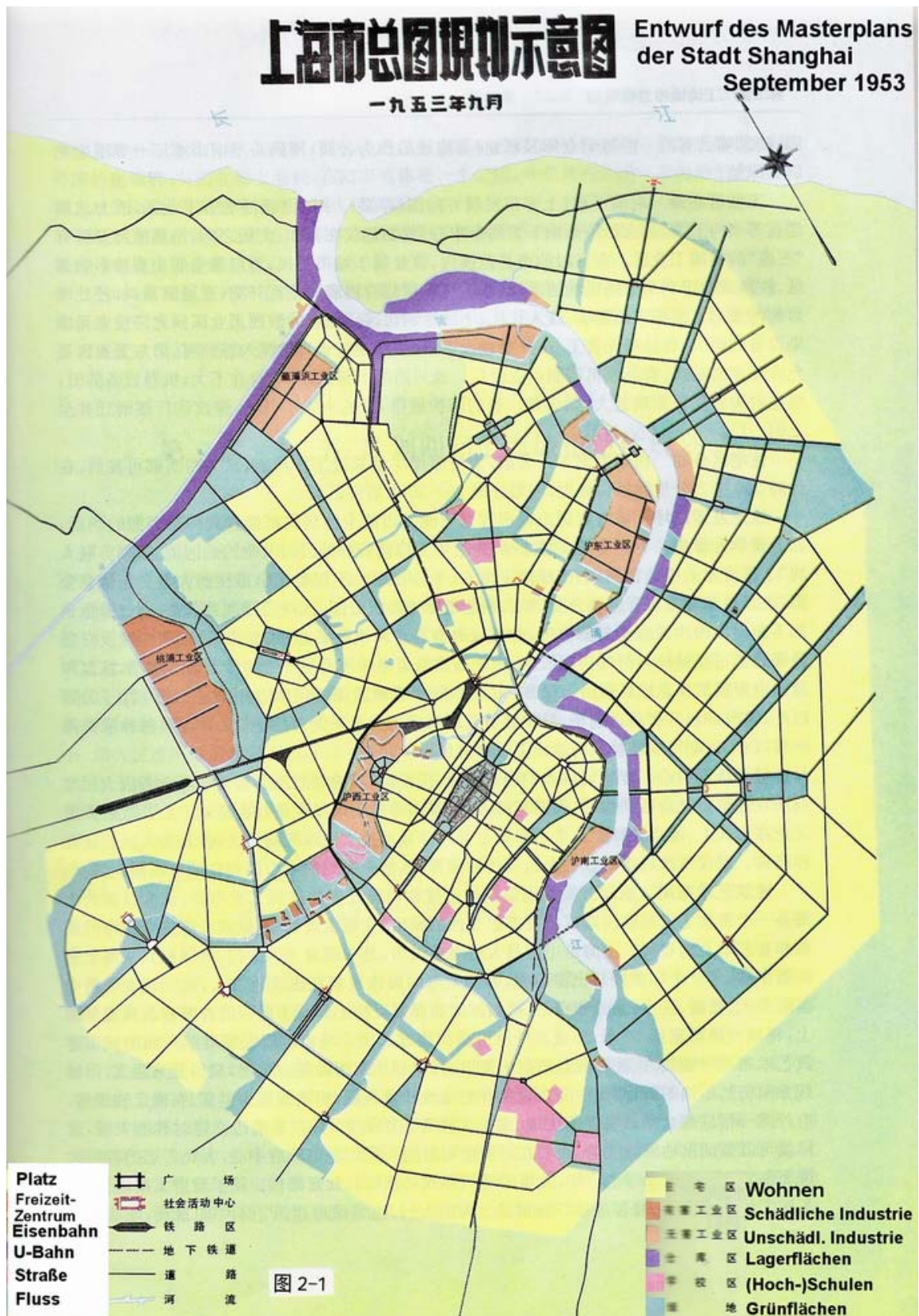


Abb. 28: „Entwurf des Masterplans der Stadt Shanghais, September 1953“. (Übersetzung von der Verfasserin.)  
169

1958 verschlechterten sich die Beziehungen zwischen der VR China und der UdSSR. Dies hatte zur Folge, dass sich bis 1960 alle russischen Experten aus allen Fachgebieten zurückzogen. Der Masterplan für Shanghai von 1953 wurde nur in wenigen Bereichen

<sup>169</sup> Entnommen aus Sun Ping: a.a.O. S. 93.

umgesetzt. Doch die Parole „Umwandlung der konsumorientierten Stadt in eine Produktionsstadt“ blieb als Maxime für die Stadtentwicklung bis in die 1980er Jahre bestimmend.

Im Oktober 1959 – in der Zeit des dreijährigen „Großen Sprungs nach vorne“ – lud die Stadtregierung Shanghais eine Expertengruppe aus dem Ministerium für Bauen und Ingenieurwesen in Beijing nach Shanghai ein, um einen Masterplan zu erstellen, der die rapide gewachsene Bevölkerung und die steigende Industrie berücksichtigen sollte. Vor der Erstellung des Masterplans 1959 hielt Mao Zedong im April 1956 eine Grundsatzrede „Über die zehn großen Beziehungen“. Darin hieß es: Die Küstenstädte verfügten über eine bessere Basis von Infrastruktur und industrieller Entwicklung und könnten die Schwerpunktstädte als wirtschaftlich-industrielle Träger im Binnenland unterstützen. Mao gab der Stadt Shanghai und der stagnierende Stadtplanungsarbeit durch diese Rede einen Impuls. Unter dem Motto „das Potential der Industrie voll zu nutzen und die industrielle Produktion rational zu entwickeln“<sup>170</sup> wurde der Masterplan 1956-1967 von Shanghai erstellt.

In diesem Plan (Abb.29) wurde zum ersten Mal das Konzept „Satellitenstädte“ verwendet, um die Dezentralisierungspolitik zugunsten der Industrieentwicklung des Landes zu verfolgen und die immer stärker wachsende Bevölkerung der Innenstadt nach außen zu verlegen. Die Wurzeln der Idee der Satellitenstädte hat Robert Kaltenbrunner in seiner Dissertation ausführlich erforscht: „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<sup>171</sup> 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]...“<sup>172</sup> Hier ist zu bemerken, dass das Konzept der Satellitenstadt eine langfristige Auswirkung auf den Städtebau von Shanghai bis heute hat.

---

<sup>170</sup> Mao Zedong: Über die zehn großen Beziehungen. In: Martin, Helmut (Hg.): Mao Zedong Texte. Zweiter Band 1956-1957. Schriften, Dokumente, Reden und Gespräche. Deutsche Bearbeitung und chinesische Originalfassung. München/Wien 1979. S.360-370.

<sup>171</sup> Siehe Plan von Groß-Shanghai. in 5.1.1.2

<sup>172</sup> Kaltenbrunner: a.a.O. S. 75ff.



Abb. 29: Titel der Zeichnung: „Entwurf der Raumplanung von Shanghai.“ (Übersetzungen von der Verfasserin)<sup>173</sup>

Nach der Erstellung des Planes von 1959 kam die Zeit der Hungersnot und anschließend die der Kulturrevolution. Das ganze Land geriet in ein Chaos: Doch die Grundgedanken der

<sup>173</sup> Ebd. S. 99.

Stadtplanung wurden trotzdem teilweise umgesetzt, wie die Erneuerung der Altstadt, der Aufbau der Satellitenstädte und die Beschränkung der Industriezonen auf die Vorstädte. Zehn Industriezonen in den Vorstädten und sieben Satellitenstädte<sup>174</sup> wurden gebaut. Jede Satellitenstadt wurde auf einige Industriebranchen spezialisiert. In der Planung von 1959 sollten 1,2 Millionen Einwohner von der Innenstadt in die 12 geplanten Satellitenstädte<sup>175</sup> umziehen. Das Ziel, die Bevölkerungsdichte in der Innenstadt zu entlasten, wurde jedoch wegen des Mangels an Infrastruktur in den Außenbezirken nicht erreicht. In vielen Fällen haben die Satellitenstädte die Einwohner aus der Innenstadt nicht angezogen, weil sie trotz der beengten Wohnverhältnisse in der Innenstadt mehr Lebensqualität und vor allem alle Einkaufsmöglichkeiten hatten. Stattdessen wuchsen die Satellitenstädte durch die Zuwanderer aus der Umgebung von Shanghai, ohne dass das Bevölkerungsproblem der Stadt gelöst wurde. Die Bevölkerungsdichte in der Innenstadt blieb nach wie vor sehr hoch.

Name	Industrie- schwerpunkt	Entfernung zum Stadtzentrum (km)	Fläche (km <sup>2</sup> )	Geplante Fläche	Bevölkerung (10.000)	Geplante Bevölkerung	Zahl der Arbeiter	Beginn des Baus
Minghan	Elektromaschine	32	20,7	60,0	10,65	50	10,29	1958
Wujing	Chemieindustrie aus Kohlen	25			2,52			1958
Jiading	Wissenschaftliche Forschung	33	7,6	21,4	7,00	25	5,59	1960
Anting	Automobil	40	5,0	16,7	2,70	15	2,03	1959
Song-jiang	Maschinenbau/ Leichtindustrie	40	7,3	20,0	8,20	25	3,82	1960
Jin-shanwei	Chemieindustrie aus Erdöl	70	10,0	71,0	10,00	45	6,10	1972
Wusong/ Baoshan	Eisenstahl/ Hafen	20	44,8	105,0	24,00	50	16,90	1983
Insgesamt			95,4	294,1	65,07	210	44,73	

Tab. 5: Satellitenstädte in Shanghai 1990<sup>176</sup>

1976 war die zehnjährige Kulturrevolution beendet und die stadtplanerische Arbeit in Shanghai wurde wieder systematisch aufgenommen. 1979 wurde das Amt für Stadtplanung und Städtebau erneut gegründet, das mit einer neuen Stadtplanung begann, die es 1982 der Stadtregierung vorlegte. Im Februar 1984 stimmte diese dem Plan zu und legte ihn der Zentrale vor. Nach „der Planung für die Shanghaier Wirtschaftsplanung“ und „den Empfehlungen über den 7. Fünfjahresplan Shanghais“ musste der Masterplan mehrmals revidiert, ergänzt und wieder vorgelegt werden – ein Prozess, der für die chinesische Stadtplanung typisch ist. Im Oktober 1986 stimmte die Zentrale mit Änderungsanweisungen dem Masterplan zu. „Das ist der erste Masterplan in der Shanghaier Stadtgeschichte, der vom Staat genehmigt wurde.“<sup>177</sup>

<sup>174</sup> Von den 12 geplanten Satellitenstädten wurden Wusong, Jinshanwei, Minhang, Jiading, Anting, Songjiang und Wujing verwirklicht.

<sup>175</sup> Sie sind Bei Yangqiao, Qingpu, Tangkou, Nanqiao, Zhoupu, Chuansha, Zhujing, Fengjing, Fengcheng, Nanhui, Chongming, Baozhen.

<sup>176</sup> Aufgestellt nach der Tab 4-1 in: Sun Ping: a.a.O. S. 182.

<sup>177</sup> Sun Ping: S. 103.

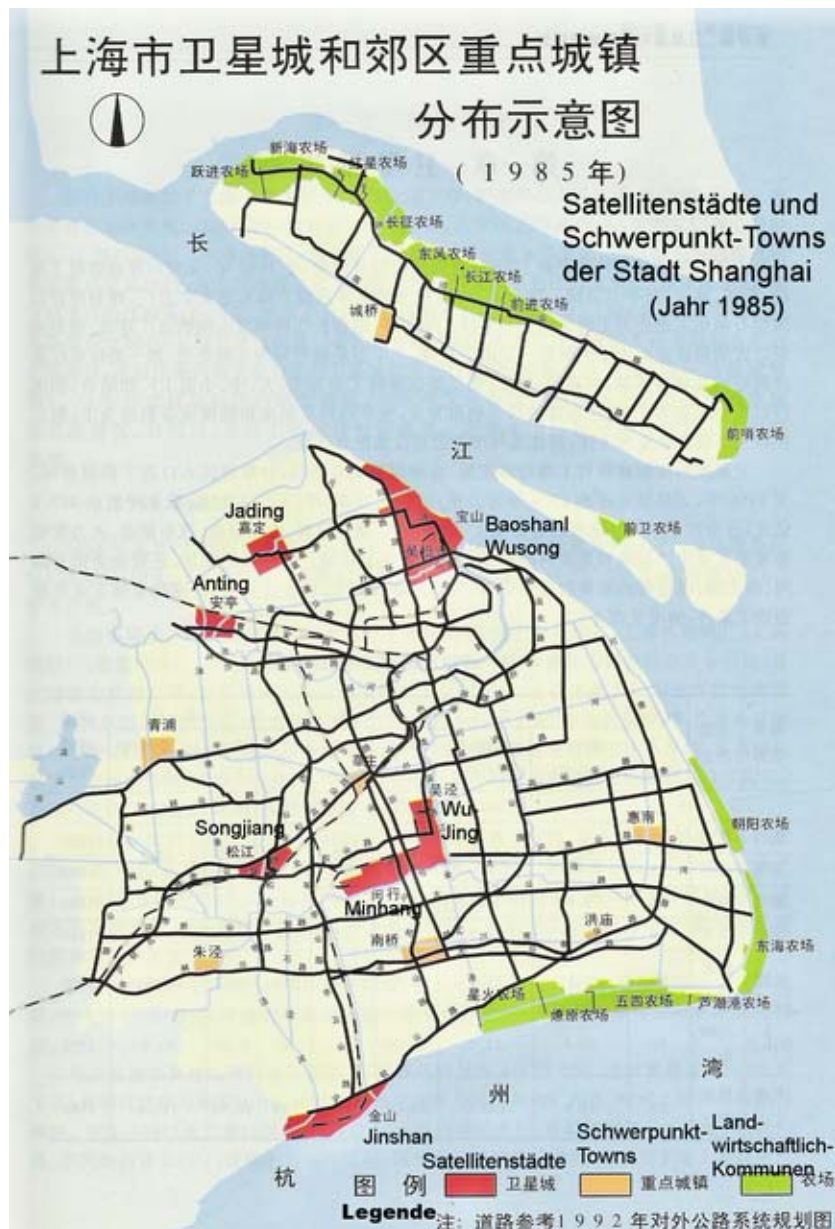


Abb. 30: Satellitenstädte Shanghais (1985)<sup>178</sup>

In diesem Masterplan wurden die früheren Konzepte in der Planung für Groß-Shanghai 1946/47 sowie die „Organische Dezentralisierung“ und die „Zonierung“ fortgesetzt. Nach diesem neuen Masterplan sollte Shanghai, „eines der Wirtschafts-, Wissenschaft-, Technik- und Kulturzentren Chinas, eine wichtige internationale Hafenstadt“ und „eine sozialistische moderne Stadt“ sein.<sup>179</sup> Die Satellitenstädte sollten weitreichend gefördert und die kleinen ländlichen Towns in den Vorstädten planmäßig aufgebaut werden, um die „Dezentralisierung“ der Einwohner der Innenstadt in die Vorstädte zu forcieren. Dabei sollte die Stadt in vier Ebenen strukturiert werden:

- Die „Central City“, deren Funktion sich auf Arbeit, Wohnen, Lernen und Freizeit konzentriert und sie besitzt ein Verkehrsnetz, das all diese Funktionen verbindet.
- „Industrietowns und Satellitenstädte in den Vorstädten“

<sup>178</sup> Sunping: S. 181.

<sup>179</sup> Sun Ping: S. 106, S. 107.



- Kleine Towns in den Vorstädten<sup>180</sup>, die als Politik-, Wirtschafts- und Kulturzentrum des ländlichen Kreises bzw. Vorstädte dienen sollten.
- Ländliche Towns, die zwischen den Satellitenstädten und der kleinen Towns liegen sollten.

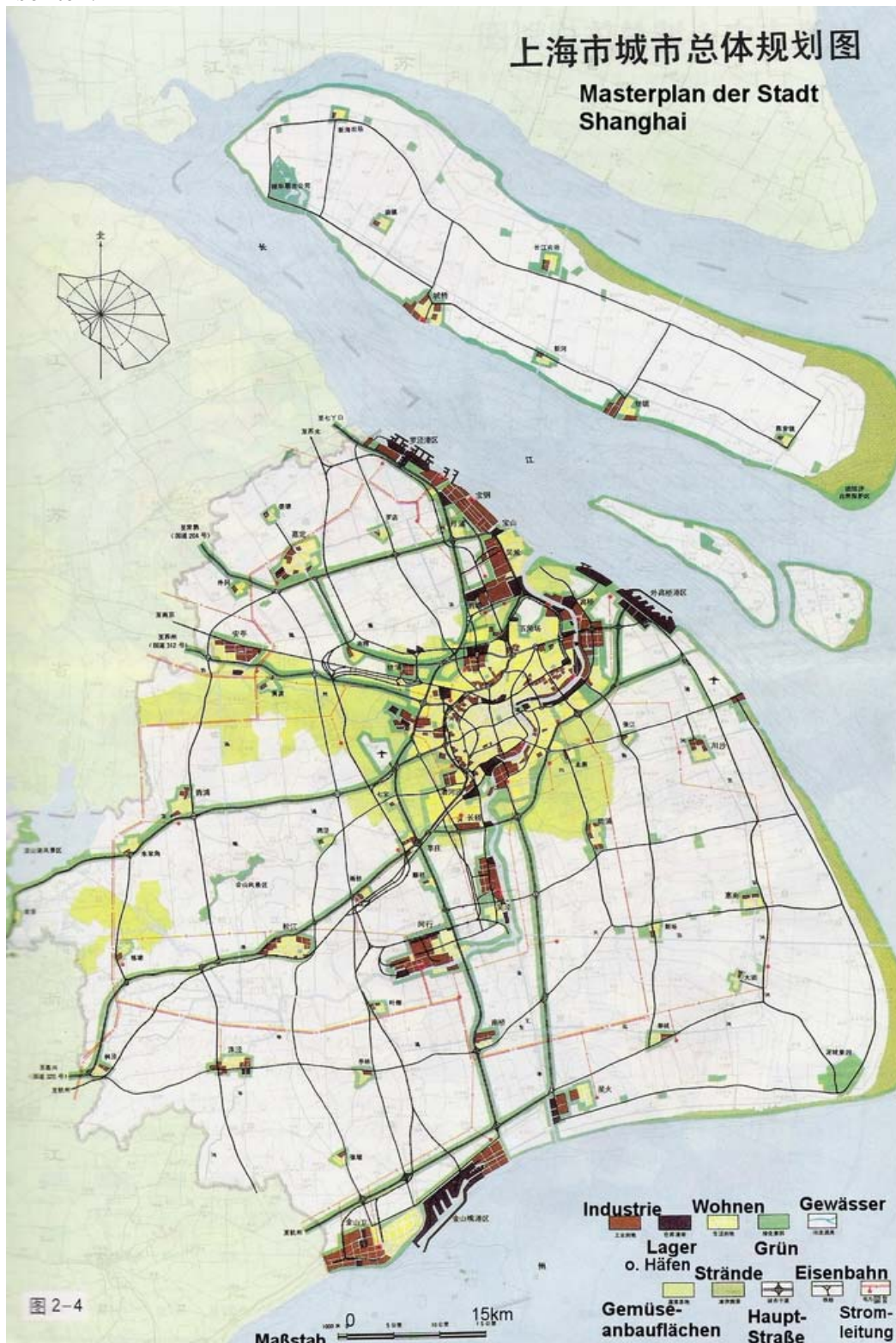


Abb. 31: Zeichnung des Masterplans Shanghais 1986. (Übersetzung von der Verfasserin.)<sup>181</sup>

<sup>180</sup> Kleine Towns in den Vorstädten (Jiao Xian Xiao Chengzhen) beziehen sich auf die Towns, in denen sich die Kreisregierungen befanden. „Kreis“ in Chinesisch heißt „Xian“, der in der chinesischen Verwaltungsstruktur der Stadt unterordnet ist und sich halb städtisch und halb ländlich darstellt.

<sup>181</sup> Entnommen aus Sun Ping: S. 107.

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, außerdem das „größte Wirtschafts- und Finanzzentrum der Westküste am Pazifik“ werden. Die Rolle als Industriestadt Shanghai wurde unterstrichen, die internationale Rolle von „global“ auf die „Westküste am Pazifik“ beschränkt.<sup>182</sup>

Der von der Zentrale genehmigte Masterplan'86 (Abb.31) orientierte sich an der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und hatte Shanghai als „idealen Investitionsstandort“ zum Ziel. Dies entsprach den Prinzipien der Öffnungs- und Reformpolitik von Deng Xiaoping seit 1978. Der Aufbau der Infrastruktur wie Straßen- und Brückenbau, Wohnungsbau und -umbau, sowie Energieversorgung war der Schwerpunkt des Masterplans'86.

Im ersten Fünfjahresplan machten die Abgaben von Shanghai an die Zentralregierung ein Sechstel der gesamten Staatseinkünfte aus. Die Stadt bot dem ganzen Land Industrieprodukte im Wert von 20 Milliarden Yuan an. 500.000 Fachkräfte wurden aus Shanghai in andere Städte und Gebiete geschickt. In den dreißig Jahren nach 1949 betragen die lokalen Einkünfte von Shanghai insgesamt 300 Milliarden Yuan, etwa 18% der Staatseinkünfte. Davon hat sie 200 Milliarden an die Zentralregierung abgeführt.<sup>183</sup> Die Zentrale überließ Shanghai in den 80er Jahren jedoch nur 1% der abgegebenen Einkünfte zur Investition in die eigene städtebauliche Infrastruktur.

Bis in die 80er Jahre wurde Shanghai stark von den enormen Abgaben belastet. Shanghai hat andere Städte im Lande durch die zentralisierte Planwirtschaft unterstützt, aber für ihre eigene Stadtentwicklung standen nicht mehr genügend Mittel zur Verfügung. Infrastruktur und Wohnungsbau wurden deutlich vernachlässigt. Die Wachstumsraten Shanghais betragen zu Beginn der 1980er Jahre nur 5%. Shanghai, die einst am meisten prosperierende Wirtschaftsmetropole, wies 1985 die schlechtesten Wirtschaftsdaten des ganzen Landes auf.<sup>184</sup> Eine Wende zeichnete sich Ende der 80er Jahre ab, weil die Stadt in den begünstigten Kreis der 14 Öffnungsstädte an der Ostküste aufgenommen wurde. Seit 1988 durfte Shanghai nicht nur einen höheren Anteil 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.

Die Wende der Wirtschaftspolitik Chinas, von der Planwirtschaft zur gelenkten Marktwirtschaft, führte auch zur Wende der Stadtentwicklung Shanghais. Doch die Wende fand nicht zügig statt. Bis Mitte der 1980er Jahre lag das „Hauptfeld“ der Öffnungs- und Reformpolitik noch im Süden Chinas wie in der Provinz Kanton (Guang Dong), die nahe zu Hongkong liegt. Die Wachstumsrate von Kanton war doppelt so hoch wie die von Shanghai. Die ausländischen Investitionen dort waren mehrfach höher als die in Shanghai.<sup>185</sup> Die Wichtigkeit Shanghais für die Wirtschaftsentwicklung Chinas wurde zwar Ende der 80er Jahre wieder entdeckt. Aber nach der Niederschlagung der Studentenbewegung am 4. Juni 1989 verlangsamte sich die Öffnungspolitik. Die politische Stabilisierung hatte von 1989 bis 1991 zunächst Vorrang vor der Wirtschaftsentwicklung.

Seit 1992 wurde die Strategie, Shanghai als das „Hauptschlachtfeld“ der Wirtschaftsentwicklung Chinas zu etablieren, verfestigt. Die einst wichtige Rolle als „Drachenkopf“ des Yangzi-Deltas hat Shanghai damit erneut gewonnen. Für die Stadtgeschichte Shanghais begann nun eine neue Phase.

---

<sup>182</sup> Sun Ping: S. 115.

<sup>183</sup> Wang Hongwei: Ebd.

<sup>184</sup> Erich Pilz: S. 187.

<sup>185</sup> Kang Yan: jiedu Shanghai (Understanding Shanghai). Shanghai 2001. S. 19.

## **5.2 Politische, soziale und ökonomische Rahmenbedingungen der aktuellen Stadtentwicklung seit 1990**

Seit 1990 zeichnete sich in der Stadtentwicklung Shanghais eine Wende ab, die mit der internationalen Konstellation und den wirtschaftlichen Reformschritten des Landes zusammenhing. Der Hintergrund des plötzlichen Aufschwungs Shanghais ist im Zusammenhang mit dem politischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Wandel Chinas zu verstehen. (Kapitel 5.2.1)

Es ist nun die besonders im Westen (aber auch in China, nicht offiziell) immer wieder formulierte Frage, wie lange sich die Dominanz der partei-politischen Kontrolle bei dem Druck und der Dynamik der ökonomischen Entwicklung halten kann? Die Rahmenbedingungen und die Institutionen sowie der Mechanismus der Stadtplanung bzw. des Städtebaus in Shanghai werden ebenfalls in diesem Kapitel behandelt.

### **5.2.1 Allgemeine Verhältnisse Chinas**

Die allgemeinen Verhältnisse Chinas sind ein wichtiger Teil der Rahmenbedingungen des Städtebaus und der Stadtentwicklung Shanghais. Hier werden fünf Aspekte berücksichtigt: die Vertiefung und Forcierung der Reform- und Öffnungspolitik von Deng Xiaoping, das politische System Chinas, die wirtschaftspolitische Dezentralisierung und zentralisierte Parteihierarchie, die politische Machtverteilung und Bodenpolitik.

#### **5.2.1.1 Vertiefung der Reform- und Öffnungspolitik**

Ende der 1980er Jahre stürzten alle kommunistischen Regierungen im Osteuropa und in der Sowjetunion. Die internationale politische Erschütterung erfasste auch China, was sich letztendlich in der Studentenbewegung 1989 niederschlug. Aus Angst vor dem Zusammenbruch der Alleinherrschaft der Partei schlugen die Hardliner<sup>1</sup> der KPCh diese Bewegung militärisch nieder und festigten dadurch wieder die Macht in der Hand der KPCh wieder, ohne politische und gesetzliche Reformen durchzuführen. Seit diesem Niederschlagen der Studentenbewegung wurde China von allen westlichen Ländern durch wirtschaftliche Sanktionen isoliert. Deng Xiaoping, der zu jener Zeit die höchste Autorität in der Partei genoss, stellte 1991 fest, dass die politische Stabilität und Einheit Chinas unter der Führung der KPCh in erster Linie durch das Wirtschaftswachstum gesichert werden könnte.<sup>2</sup> Mit der durch wirtschaftliche Entwicklung erzielten Erhöhung des Lebensstandards erhoffte sich die KPCh eine Legitimierung ihrer Alleinherrschaft.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im parteiautoritären Politiksystem Chinas Deng Xiaoping, wie auch Mao Zedong zu seiner Zeit, die Entwicklungsrichtungen des Landes durch ihre Reden und Vorträge lenkten, ohne sich auf offizielle Gremien und formalisierte Verfahren stützen zu müssen. Ihre persönliche Autorität stand innerhalb der Partei sowie im ganzen Land außer Frage. Sie sind exemplarische Figuren von „charismatischer Persönlichkeit“ (Max Weber). Deng war zu der Zeit nicht nur der Parteichef, sondern auch der Chef des Militärs.

---

<sup>1</sup> Der damalige Generalsekretär der KPCh Zhao Ziyang (17. Oktober 1919), der Sympathie für die protestierenden Studenten zeigte und gegen die militärische Niederschlagung der Studentenbewegung war, wurde von den Hardlinern des Zentralkomitee der KPCh abgesetzt und unter Hausarrest gestellt bis zu seinem Tod am 17. Januar 2005. Zhao gehörte damals zu den radikalreformerischen Kräften. Zu den Hardlinern – den orthodoxen Marxisten-Leninisten und den konservativen Reformern- gehörten der damalige Ministerpräsident Li Peng, der tatsächliche Führer der Partei Deng Xiaoping, der Staatspräsident Yang Shangkun und der designierte Generalsekretär Jiang Zemin.

<sup>2</sup> Deng Xiaoping sagte 1991 bei einem Gespräch mit dem damaligen Parteivorsitzenden Jiang Zemin und dem Ministerpräsidenten Li Peng: „Wir müssen auf die Wirtschaftsentwicklung sehr aufpassen. ... Der Grund, dass in manchen Ländern politische Probleme auftreten, liegt an der nicht prosperierenden Wirtschaft...Wenn die wirtschaftliche Entwicklung auf einem niedrigen Niveau bleibt, weshalb sollte uns das Volk dann unterstützen? ... Falls unsere Wirtschaft sich in den folgenden 5 Jahren nicht entwickelt, wird es nicht um wirtschaftliche sondern um politische Probleme gehen...“. Vgl. Wang Hongwei: Deng Xiaoping und Wirtschaftsentwicklung Shanghais. In: Waitan Huabao (Zeitschrift „Bund“). 19. August 2004

Vom 17. Januar bis 20. Februar 1992 machte Deng Xiaoping die entscheidende und bedeutsame „Reise in den Süden“<sup>3</sup>, bei der er Reden hielt, mit lokalen Kadern Gespräche führte und den Kurs und die Richtlinien der Wirtschaftsentwicklung Chinas in den folgenden Jahren vorgab. Dengs auf dieser Reise gehaltene Reden und Gesprächsprotokolle sind zu den wichtigsten Dokumenten geworden, die den weiteren Parteivorgaben zugrunde liegen.

Deng Xiaoping verkündete die „zweite Kampagne zur Befreiung des Denkens“<sup>4</sup>, die zum „Lernen von den kapitalistischen Staaten“ aufforderte, damit war gemeint, von den kapitalistischen Staaten die Marktwirtschaft zu lernen, denn der „Sozialismus müsse die Überlegenheit gegenüber dem Kapitalismus dadurch gewinnen, dass alle Zivilisationserfahrungen der Menschheit mutig gelernt und übernommen werden, dazu gehören alle der modernen Industrieproduktion entsprechenden fortschrittlichen Methoden aus allen kapitalistischen Industrieländern der Welt...“<sup>5</sup>

„Denke nicht“, - so Deng-, „dass Planwirtschaft sozialistisch und Marktwirtschaft kapitalistisch ist. Beide sind nur Maßnahmen. Der Markt kann auch dem Sozialismus dienen.“<sup>6</sup> Dies ist die Kernbedeutung der „Theorie zum Aufbau des Sozialismus mit chinesischer Prägung“ Dengs, die 1992 als neue Satzung ins Parteistatut der KPCh geschrieben wurde. Die auf dieser Basis gebaute pragmatische „Deng Xiaoping-Theorie“ wurde 1997 nach seinem Tod auf dem XV. Parteitag ins Parteistatut geschrieben, das als theoretische Basis der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung Chinas zugrunde liegt. Es ist darauf hinzuweisen, dass das Parteistatut der KPCh Priorität hat und in Wirklichkeit der Verfassung und den anderen Gesetzen Chinas übergeordnet ist.

Eine weitere Auswirkung dieser Reise war die Orientierung an der ‘sozialistischen Marktwirtschaft’ mit beschleunigter ökonomischer Liberalisierung und Dezentralisierung und der Festlegung auf eine „hundertjährige Fortführung“<sup>7</sup> dieser Reform- und Öffnungspolitik.

Shanghai war eine der vier wichtigen Stationen von Dengs Reise 1992: „Shanghai ist unser Trumpf [als wirtschaftliche Konkurrenz zur Welt – A. d. V.], den wir ausspielen können. Shanghai zu fördern. ist der kürzeste Weg [für die Wirtschaftsreform Chinas – A.d.V.]“<sup>8</sup>

Bereits 1990 vor Deng’s Reise in den Süden wurde das Augenmerk der Zentralregierung auf Shanghai gerichtet. Im Juni 1990 haben das Zentralkomitee (ZK) der KPCh und der Staatsrat den „Bericht über die Erschließung Pudongs“<sup>9</sup> als wirtschaftliche Sonderzone“ der Shanghaier Regierung genehmigt und auf folgendes hingewiesen: Die Öffnung und Erschließung von Pudong ist eine wichtige Strategie der weiteren Öffnungspolitik; Öffnung und Erschließung von Pudong müsste gravierende Einflüsse auf die politische Stabilität und auf die wirtschaftliche Entwicklung Shanghais sowie des ganzen Landes ausüben.<sup>10</sup> 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,

---

<sup>3</sup> Diese Reise in den Süden von Deng Xiaoping ist seither ein festgelegter politischer Begriff, auf Chinesisch „Nan Xun“ 南巡. Die vier wichtigen Stationen, in denen sich Deng aufhielt, sind Wuhan, Zhuhai, Shenzhen, Shanghai.

<sup>4</sup> Die erste Kampagne der Befreiung des Denkens fing nach der Kulturrevolution im Jahr 1978 an. Deng hat durch seinen Aufruf der „Befreiung des Denkens“ die Hauptaufgaben der KPCh vom Klassenkampf und der Revolution in Mao-Zeit auf die ökonomische Entwicklung gesetzt.

<sup>5</sup> Deng Xiaoping: zai wuchang, shenzhen, zhuhai, shanghai dengdi de tanhua yaodian. <<在武昌、深圳、珠海、上海等地的谈话要点>> (Reden in Städten Wuchang, Shenzhen, Zhuhai und Shanghai vom 18. Jan. bis 21. Febr. 1992). O.O. 1992.

<sup>6</sup> Ebd.

<sup>7</sup> Die hundertjährige Fortführung bedeutet, dass die Reform- und Öffnungspolitik in China mindestens ein hundert Jahre unverändert durchgeführt werden sollte.

<sup>8</sup> Vgl. Wang Hongwei: a.a.O.

<sup>9</sup> Pudong: Die deutsche Übersetzung des Namens bedeutet Ostseite des Huangpu-Flusses. Der Huangpu-Fluß teilt die Stadt Shanghai in Puxi (Westseite des Huangpu-Flusses) und Pudong.

<sup>10</sup> Vgl. Wang Hongwei: a.a.O.

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<sup>11</sup> (Siehe Abb. 32) und in den Einzugsgebieten des Jangtses ein neuer Sprung der Wirtschaft vorangetrieben werden sollte.<sup>12</sup>



Abb. 32: Karte des Jangtse-Deltas einschließlich Shanghai<sup>13</sup>

### 5.2.1.2 Das politische System

Nach der Verfassung ist der alle fünf Jahre indirekt gewählte Nationale Volkskongress<sup>14</sup> (NVK) das formal „oberste Organ der Staatsmacht“ und das Gesetzgebungsorgan.<sup>15</sup> Der NVK mit ca. 3000 Mitgliedern kommt einmal im Jahr zu einer Plenartagung zusammen und trifft vorbereitete wichtige Entscheidungen, wie die Änderung der Verfassung und Gesetze, Wahl des Staatspräsidenten, Abstimmung über den Ministerpräsidenten und der anderen hochrangigen Führer. Der Ständige Ausschuss des NVK mit ca. 150 Mitgliedern übernimmt die Arbeit des NVK während der Zeit zwischen den Plenen. Der Vorsitzende bzw. Staatspräsident der VR China unterschreibt vom NVK verabschiedete Gesetze, ernennt und entlässt den Ministerpräsident und andere führende Mitglieder der Staatsorgane. Der Staatsrat

<sup>11</sup> Die Jangtse Deltaregion umfasst eine Fläche von 10,01 Tausend km<sup>2</sup>, auf der 70 Millionen Menschen wohnen. Zu den wichtigen Städten im Jangtse-Delta gehören Shanghai, Suzhou, Wuxi, Zhangzhou, Zhenjiang, Nanjing, Yangzhou, Taizhou, Nantong, Hangzhou, Ningbo, Jiaxing, Huzhou, Shaoxing, Zhoushan. Vgl. Zhongguo shizhang xiehui (Verein der chinesischen (Ober)Bürgermeister) / „Zhongguo chengshi fazhan baogao“ bianji weiyuanhui (Kommission für „Bericht zur Entwicklung der chinesischen Städte“): Zhongguo chengshi fazhan baogao 2002-2003 (Bericht zur Entwicklung der chinesischen Städte 2002-2003). Beijing 2004. S. 91ff.

<sup>12</sup> Vgl. Wang Hongwei: a.a.O.

<sup>13</sup> entnommen von [www.urban-age.net/03\\_conferences/conf\\_shanghai.html](http://www.urban-age.net/03_conferences/conf_shanghai.html) (26. August 2005).

<sup>14</sup> Der Nationale Volkskongress Chinas hat ca. 3000 Delegierte, die von den Volkskongressen der nächstunteren Ebenen gewählt werden. Im IX. NVK(1998-03) waren 71,5% der Delegierten KPCh-Mitglieder. Vgl. Heilmann: a.a.O. S. 132.

<sup>15</sup> Zhonghua renmin gongheguo xianfa („Verfassung der VR China“) vom 4. Dezember 1982. Art 57ff.

(Bezeichnung für die chinesische Zentrale Volksregierung, kurz: Zentralregierung) ist nach der Verfassung das „Exekutivorgan des NVK“ und „das oberste Organ der Staatsverwaltung“. <sup>16</sup> Die Leitung des Staatsrats übernimmt der Ministerpräsident. Die Kandidaten für die Ministerpräsidenten werden vom Staatspräsidenten vorgeschlagen.

Lokale Volkskongresse <sup>17</sup> aller Ebenen (Siehe Abb. 31) sind die lokalen Organe der Staatsmacht, während lokale Volksregierungen aller Ebenen die lokalen Exekutivorgane der Staatsmacht darstellen. <sup>18</sup> „Die Lokalen Volksregierungen aller Ebenen sind den lokalen Volkskongressen verantwortlich und rechenschaftspflichtig.“ <sup>19</sup> Sie sind auch „den Organen der Staatsverwaltung der nächsthöheren Ebenen verantwortlich und rechenschaftspflichtig, sie sind alle Organe der Staatsverwaltung unter der einheitlichen Führung des Staatsrates und gehorchen dem Staatsrat.“ <sup>20</sup> Doch diese „administrative Seite“ der chinesischen Verfassung hat keine entscheidende politische Gestaltungsmacht, und obwohl in der Verfassung steht, dass „alle Macht in der VRC dem Volk gehört“ <sup>21</sup>, wird die tatsächliche Macht von der KPCh ausgeübt.

Die politische Ordnung der Institutionen Chinas ist durch die zentralisierte sozialistische Ein-Partei-Herrschaft gekennzeichnet. Die KPCh besitzt alle politische Macht von der Zentrale bis zu den Regionen. Sie beherrscht alle Entscheidungs- und Eingriffsbefugnisse in Gesetzgebung, Justiz, Militär, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. <sup>22</sup> Das bedeutet, dass die Verfassungs- und Staatsordnung Chinas auf der Führung der Kommunistischen Partei und somit auf Gewaltenkonzentration beruht. Die Parteikader auf den oben stehenden unterschiedlichen Ebenen besitzen die politischen und administrativen Führungspositionen.

Analog zu diesen Strukturen sind der Provinz- und der Stadtvollkongress 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. Das Zentralkomitee (ZK), das Politbüro und dessen Ständiger Ausschuss der KPCh sind die höchsten Entscheidungs- und Führungsorgane der KPCh. <sup>23</sup> „Die Staatsverfassung besitzt angesichts der unangefochtenen hegemonialen Stellung der KPCh nur ein begrenztes Gewicht für die Praxis der politischen Willensbildung, Konfliktbewältigung und Entscheidungsfindung.“ <sup>24</sup> Auf allen administrativen Ebenen (Siehe Abb. 33) sind Parteikomitees in jeder Ebene implantiert: Provinz-, Stadt-, Bezirks-, Kreis-, Gemeinde-, Dorfpartei-Komitees. Die KPCh verteilt die Führungspositionen in Regierungs- und Verwaltungsorganen, die in ihren Entscheidungskompetenzen den Parteikomitees grundsätzlich untergeordnet sind. <sup>25</sup> In China bilden die KPCh, die Zentralregierung, die regionalen Regierungen, Gewalt- und Verwaltungsorgane aller Ebenen eine integrierte Institutionenstruktur. <sup>26</sup> Obwohl alle Entscheidungen und politische Maßnahmen auf unterschiedlichen administrativen Ebenen durch die Regierungsorgane bekanntgegeben werden, stehen ausnahmslos die Richtlinien, die Grundsätze, die Überlegungen, die

---

<sup>16</sup> Ebd. Art 85.

<sup>17</sup> Jede Ebene, wie Provinzen, Städte, Kreise und Dörfer, hat ihren Volkskongress. Die Delegierten der Provinzvolkskongresse und der Stadtvollkongresse werden von den Volkskongressen der nächst unteren Ebenen gewählt. Die Delegierten auf Kreis- und Dorfebene werden nach dem Wahlgesetz Chinas direkt gewählt.

<sup>18</sup> Zhonghua renmin gongheguo xianfa („Verfassung der VR China“): a.a.O. Art 96ff, Art 105ff.

<sup>19</sup> Ebd. Art 110.

<sup>20</sup> Ebd.

<sup>21</sup> Ebd. Art 2

<sup>22</sup> Vgl. Jin Taijun / Zhao Hui (Hg.): zhongyang zhengfu yu difang zhengfu guanxi jiangou yu tiaoxie (Beziehung zwischen der Zentralregierung und den lokalen Regierungen). Guangzhou (Kanton) 2005. S. 146.

<sup>23</sup> Nach dem XV. Parteitag besteht das Zentralkomitee aus 198 Vollmitgliedern. Das Politbüro hat 24 Mitglieder und der Ständige Ausschuss des Politbüros hat 9 Mitgliedern. Vgl. Bulletin der 1. Tagung des XV. ZK-Plenums. 15. November 2002. www.people.com.cn (28. Oktober 2004).

<sup>24</sup> Sebastian Heilmann: Das politische System der Volksrepublik China. Wiesbaden 2002. S. 79.

<sup>25</sup> Vgl. Jin Taijun: a.a.O. S. 114ff und vgl. Heilmann: a.a.O. S. 88.

<sup>26</sup> Jin Taijun: a.a.O. S. 147.

Vorschläge und die Prioritäten der Partei unsichtbar dahinter. Der Funktionsmechanismus der Lenkung ist sehr intransparent. Auf der zentralen Ebene wird die Lenkung durch zwei Methoden verwirklicht.

Erstens: Durch den NVK und dessen Ständigen Ausschuss lässt die KPCh ihre Weisungen in Gesetze umwandeln und der Staatsrat setzt sie durch.

Zweitens: Unter den rechtlichen Rahmenbedingungen machen das Zentralkomitee der Partei und der Staatsrat ihre leitenden Vorschläge oder endgültigen Entscheidungen in Bezug auf wichtige konkrete politische und wirtschaftliche Entscheidungen.<sup>27</sup>

Auf der lokalen Ebene ist die Lenkung der KPCh prinzipiell ähnlich, kann aber noch intransparenter sein.

### **5.2.1.3 Wirtschaftspolitische Dezentralisierung und zentralisierte Parteihierarchie**

Seit der Öffnungs- und Reformpolitik hat die Zentralregierung schrittweise eine dezentrale Politik in der Wirtschaft eingeleitet. Um von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft zu wechseln, hat die Zentralregierung in Beijing allmählich mehr Befugnisse und Macht an die lokalen Regierungen abgegeben, deren Entscheidungsmöglichkeiten damit vergrößert wurden. Dies wurde durch eine Reihe dezentraler wirtschaftspolitischer Maßnahmen ermöglicht. Dazu gehören die Neuverteilung der Staatseinnahmen<sup>28</sup>, eine Steuerumverteilung<sup>29</sup>, vor allem die Genehmigungsbefugnis für Bauplanung und für festgelegte Anlagevermögen<sup>30</sup>, die Preisbestimmung,<sup>31</sup> die Genehmigungsbefugnisse für ausländische Investitionen, Verwaltungsbefugnisse für Außenhandel und Devisen, Verwaltungsbefugnisse für dem Staat direkt untergeordnete Unternehmen usw.

Während des Dezentralisierungsprozesses haben die lokalen Regierungen allmählich die Hauptrolle in der lokalen Wirtschaftsentwicklung übernommen. Die lokalen Regierungen wurden zu „einem relativ unabhängigen Interessenträger“,<sup>32</sup> was besonders für Shanghai von großer Bedeutung werden sollte. Die Kompetenzverteilung gab den lokalen Regierungen starke Anreize, um mit Hilfe marktförderlicher institutioneller Bedingungen für den nationalen sowie internationalen Wettbewerb unternehmerische Investitionen und Innovationen anzuziehen. Für die lokalen Regierungen gewannen Konkurrenzfähigkeit, Produktivität und Profitabilität der örtlichen Wirtschaftsbranchen entscheidende Bedeutung. Die dezentrale Wirtschaftspolitik der Zentrale hat zur lokalen Wirtschaftsentwicklung wesentlich beigetragen, doch gleichzeitig schadet sie der Autorität der Partei- und Regierungszentrale, denn sie fördert den „Lokalismus“, unter dem in China folgendes verstanden wird: Die lokalen Regierungen verfügen über stärkere Entscheidungsmacht. Sie dulden alle Mittel, um die lokale Wirtschaft zu entwickeln und umgehen die entsprechenden Vorgaben der Zentrale. Die lokalen Regierungen beschließen Maßnahmen zur Sicherheit der lokalen wirtschaftlichen Interessen, ohne Rücksicht auf die Interessen der anderen Regionen. Die Kontrolle der Parteizentrale über die lokale Funktionärsschicht wird dadurch noch mehr geschwächt, was leicht zur Korruption der lokalen Kader führt, ohne dass die Zentrale davon weiß. Gefälschte Statistiken und geschönte Rechenschaftsberichte sind übliche Methoden geworden, um die nicht erfüllten Vorgaben der Zentrale zu vertuschen.

In Bezug auf Umweltschutzmaßnahmen zeichnet sich der Lokalismus besonders deutlich ab. Die hochzentrierte und autoritäre Macht der Partei in der Mao-Zeit hat sich seit den 1990er Jahren mit der weiteren Liberalisierung der Wirtschaft stark geändert. Seither erhöht

---

<sup>27</sup> Ebd. S. 147.

<sup>28</sup> Seit 1980 wurden die Staatseinnahmen und lokale Einnahmen getrennt.

<sup>29</sup> 1985 wurden die Steuereinnahmen nach den Steuerarten getrennt. Mehr darüber siehe Jin Taijun: a.a.O. S. 172.

<sup>30</sup> Die Befugnisse zur Genehmigung der Aus- und Aufbauplanungen fester Anlagevermögen wurden seit 1981 nicht nur von der Zentrale, sondern auch von der Provinzebene übernommen.

<sup>31</sup> Außer den Preisen wichtiger Industrie- und Landwirtschaftsprodukte, wichtiger Transporte, Ressourcen u.ä. wurden seit 1982 die anderen Preisen von den lokalen Regierungen bestimmt.

<sup>32</sup> Jin Taijun: a.a.O. S. 208.

sich die Spannung zwischen wirtschaftlicher Dezentralisierung und zentralisierter Parteihierarchie.

Obwohl sich die grundlegenden Organisationsprinzipien des Parteistaats formal seit der Reformpolitik nicht wesentlich geändert haben, hat sich das Verhalten der politischen und gesellschaftlichen Akteure dank der Liberalisierung des Marktes doch dramatisch gewandelt.<sup>33</sup> Die politischen und ökonomischen Akteure richten sich auf private Vorteile ein. Die Parteikader tauschen ihre politische Macht in den umfassenden Verfügungsrechten der Wirtschaftsverwaltung gegen wirtschaftliche Vorteile von seiten der ökonomischen Akteuren. Zugleich erlangen die ökonomischen Akteure, z.B. die privaten Unternehmen, Profite durch den geöffneten Innen- und Außenmarkt. Ihr Verhalten steht offiziell wohl unter der Kontrolle des politisch-ideologischen Parteistaats, wird aber in Wirklichkeit durch Gewinn und Profit als oberstes Ziel bestimmt. Dieses ist der Grund, warum China zur Zeit weder dem System des „Kapitalismus“ noch des „Sozialismus“ zugeordnet werden kann. Während die in den Industrieländern gültigen Markt- und Rechtsordnungen in China kaum funktionieren, wird ein Markt immer weiter liberalisiert. Darin liegt die Begründung, warum die Korruption in diesem gemischten System von Kapitalismus und Sozialismus besonders problematisch ist. Der moralische Verfall der Parteikader kann leicht zum moralischen Verfall der Gesellschaft führen.

Dabei lässt es sich leicht erklären, warum ausgerechnet in Shanghai, wo sich die kapitalistische Wirtschaft im Rahmen dieser Mischkondition am weitesten entwickelt hat, Ende 2006 der größte Korruptionsskandal seit Beginn der Reform aufgedeckt wurde.<sup>34</sup> Auf dieses Thema wird noch ausführlicher eingegangen.

In den 1980er Jahren setzte die KPCh, während der Startphase der Reform- und Öffnungspolitik, den Schwerpunkt auf die Entwicklung in Guangdong, seit Anfang der 1990er Jahre ist der Hauptschwerpunkt nach Shanghai verlagert worden. Dank der Vertiefung der Reform- und Öffnungspolitik bekam Shanghai die Chance, seine ökonomische Dynamik wieder zu entdecken. Die Zentralregierung gewährte Shanghai mehrere Begünstigungsmaßnahmen, wie z.B. die Zulassung ausländischer Unternehmen, Steuerbefreiung der Unternehmen mit ausländischen Investitionen, Bodenverpachtung oder Öffnung des Finanzmarktes. Die Stadtregierung Shanghais ist dabei zunehmend selbstbewusst geworden.

Demzufolge ist die Kontrolle der Zentralregierung aus Beijing im Verhältnis zur Mao-Zeit zwangsweise lockerer geworden. Doch die Ein-Partei-Herrschaft bestimmt nach wie vor alle Reform- und Öffnungsmaßnahmen.

Nachdem die ökonomische Dynamik der Marktwirtschaft durch die Öffnungspolitik der KPCh ermöglicht wurde, ist ihre Entwicklung nicht mehr zu stoppen. Die Spannung zwischen der politischen Kontrolle der KPCh und der marktwirtschaftsbedingten Öffnung wird immer größer. Dengs Feststellungen, dass die sozialistische Marktwirtschaft dem Sozialismus dienen kann, dass „einige zuerst reich werden müssen, und sie dann auch den Rest des Landes zum Wohlstand führen“ wurden schon innerhalb kürzester Zeit in Frage gestellt. Denn: Erstens kann die kommunistische Partei nicht mehr eine Partei der Arbeiterklasse bleiben. Mehr und mehr Mitglieder der Partei wurden zu privaten Unternehmern, also zu „Kapitalisten“. Auch private Unternehmer wollten nun in die Partei eintreten, um das Netzwerk innerhalb der Partei zugunsten ihres Geschäfts nutzen zu können. Zweitens wächst die Kluft zwischen Arm und Reich schnell, was Deng Xiaoping damals entweder nicht vorausgesehen hat, oder er hielt es für eine selbstverständliche Folge der Öffnungspolitik. Ihm war aber klar, dass in einem sozialistischen Staat diese Spaltung nicht auf Dauer zugelassen werden darf.

Auf dem XVI. Parteitag 2002 wurde das Parteistatut der KPCh so revidiert, dass außer der Arbeiterklasse, den Bauern und Intellektuellen nun auch „Fortgeschrittene aus anderen gesellschaftlichen Klassen“ in die KPCh eintreten dürfen. Den Kapitaleignern wurde erlaubt,

---

<sup>33</sup> Sebastian Heilmann: Das politische System der Volkrepublik China. Wiesbaden 2002. S. 174.

<sup>34</sup> Vgl. Spiegel. Nr. 40/ 2006. S. 11.



Parteimitglieder zu werden. Passagen wie "die sozialistische Gesellschaft wird unvermeidlich die kapitalistische Gesellschaft ablösen" wurden gestrichen. Der Absatz, der die KPCh als "Vorhut der Arbeiterklasse" definierte, wurde geändert, so dass die Partei nun als "Vorhut der chinesischen Nation" gilt. Dementsprechend wurde der Ansatz von Jiang Zemin's "Drei Vertretungen" dem Parteistatut hinzugefügt. Gemäß den „Drei Vertretungen“ vertritt die KPCh künftig nicht mehr nur die Interessen der Arbeiter und Bauern, sondern auch "der fortschrittlichsten Produktivkräfte, der fortschrittlichsten Kultur und der breiten Volksmassen."<sup>35</sup> Damit wollte die KPCh „die Einbindung eines großen Teils der neuen wirtschaftlichen Eliten und neuen sozialen Ober- und Mittelschichten in das Herrschaftssystem“ ermöglichen.<sup>36</sup>

Nach dem XVI. Parteitag wurden Restriktionen aufgehoben, die bislang ausländische Firmen daran hinderten, eine Anteilsmehrheit an den 500 größten Staatsbetrieben zu erwerben. Dies sollte sogar die "strategischen Sektoren" wie die Energieversorgung und die Rohstoffförderung betreffen. Der Kongress beschloss außerdem, dass Unternehmen, die sich teilweise in Staatsbesitz befinden, von der Pflicht entbunden werden, ihren Arbeitern bestimmte soziale Leistungen wie medizinische Versorgung und Unterkünfte zur Verfügung zu stellen.

Diese Änderungen erweisen sich als offene Zustimmung der KPCh zum „Kapitalismus“. Sie weisen deutlich auf die Spannung zwischen marktorientierter Wirtschaftsentwicklung und dem sozialistischen Ein-Partei-System hin.

#### **5.2.1.4 Administrative Einteilung und politische Machtverteilung**

China hat eine administrative Einteilung in fünf Ebenen (Stand Dezember 2002)<sup>37</sup>:

- Zhong Yang (Zentrale): Nationale Führungsorgane von Partei und Staat
- Sheng Ji (Provinzebene): Die Provinzebene ist unterteilt in Provinzen, autonome Gebiete der ethnischen Minderheiten und der Zentralregierung direkt unterstellte Städte.<sup>38</sup>
- Di Ji (Bezirksebene): Innerhalb von Provinzen und autonomen Gebieten sind die Bezirksebene Bezirksstädte, Bezirke und Autonome Bezirke.
- Xian Ji (Kreisebene): „QU“<sup>39</sup>, Kreisstädte, Kreise, Autonome Kreise und Sonderzonen.
- Xiang Ji (Dörfer): Dörfer, städtische Straßenzüge

---

<sup>35</sup> Zhongguo gongchandang dangzheng („Statut der Kommunistischen Partei Chinas“), revidiert und genehmigt am 14. Dezember 2002 am XVI. Parteitag der KPCh: Präambel.

<sup>36</sup> Heilmann: a.a.O. S. 275.

<sup>37</sup> Vgl. „Verfassung der VR China“ (1982) Art 30 und die Webseite der administrativen Gliederung Chinas von der chinesischen Zentralregierung. <http://www.xzqh.org.cn/yange/2002/tj.htm> 01.09.2004.

<sup>38</sup> Es gibt in China 22 Provinzen, 5 Autonome Regionen (Tibet, Xinjiang, Innere Mongolei, Guangxi, Ningxia). Sie vertreten jeweils für die ethnischen Minderheiten Chinas: Tibetaner, Uiguren, Mongolen, Hui-Chinesen und Zhuang-Chinesen), 4 der Zentralregierung direkt unterstellte Städte (Beijing, Shanghai, Tianjin, Chongqing, sie werden auch regierungsunmittelbare Städte genannt), 2 Sonderverwaltungsregionen (Hongkong und Macao). Hongkong und Macao als Sonderverwaltungsregionen gleichen nicht der Provinzebene, denn die Gesetze und die Vorschriften in den Sonderverwaltungsregionen werden vom Nationalen Volkskongress gegeben. Vgl. Verfassung der VR Chinas. (1982) § 30.

Im 1984 verabschiedeten „Gesetz über die Gebietsautonomie der Nationalitäten der VR China“ ist eine Selbstverwaltung in Siedlungsgebieten der ethnischen Minderheiten und deren Recht auf Pflege eigener Sprache und Kultur vorgesehen. Im Vergleich zu den autonomen Gebieten in den europäischen Ländern sind die Autonomiebefugnisse der chinesischen autonomen Gebiete sehr begrenzt. Sie haben zwar mehr Selbstverwaltungsbefugnisse als sonstige Gebiete, aber „sie müssen der Kontrolle, Überwachung und Hilfe der Zentralregierung unterstehen.“ Vgl. Jin Taijun: a.a.O. S. 128-134.

<sup>39</sup> Qu bedeutet Stadtbezirk. Die regierungsunmittelbaren Städte (auf chinesisch Zhi Xia Shi) und größeren Städte sind in Stadtbezirke (Qu) und Kreise (Xian) unterteilt. So wie in Shanghai. Zwar sind Qu und Xian auf derselben administrativen Ebene, aber beide haben vom Sinn des Wortes her einen wesentlichen Unterschied. Xian haben eine Assoziation von ländlichen Gebieten, in denen noch viele Nichtstädter wohnen, während Stadtbezirke städtisch sind. In den Großstädten, die sowohl Qu als auch Xian haben, beziehen sich Xians meistens auf die Vororte der Stadt, deren Verstädterungsgrad noch nicht sehr hoch ist. In den letzten 20 Jahren wurden viele Xians in den chinesischen Mittel- und Großstädten wegen administrativer Veränderungen in Qu umbenannt, in Wirklichkeit bleiben sie meistens eher ländlich als städtisch. So ist es auch in Shanghai.

Die folgende Abbildung stellt dies bildlich dar:

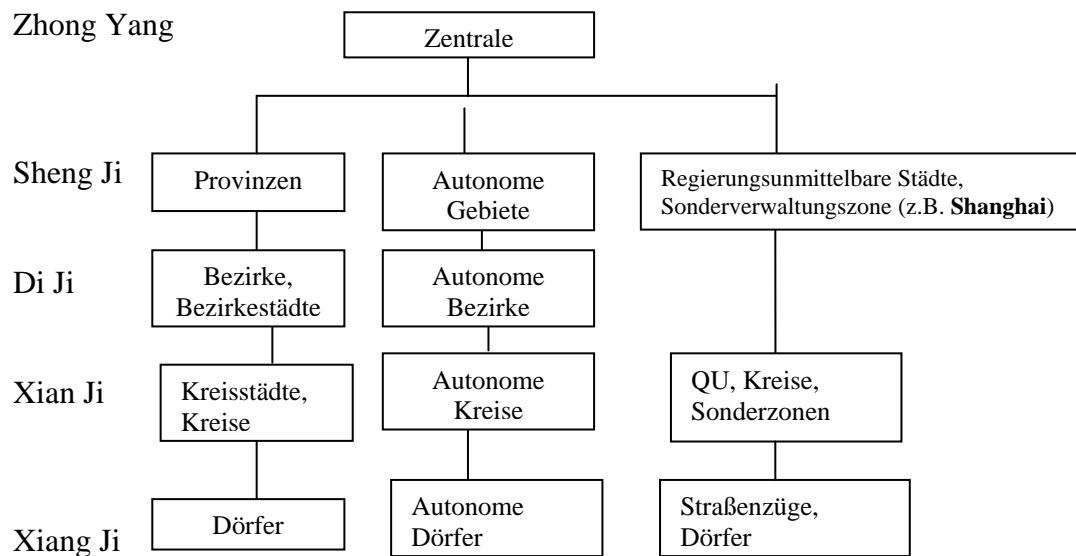


Abb. 33: Administrative Einteilung Chinas

### 5.2.1.5 Verteilung des Bodens und Bodenpolitik

Seit 1949 gehören Grundstücke in China entweder dem Staat oder einem Kollektiv. Artikel 10 der Verfassung vom 4. Dezember 1982 gibt die Prinzipien vor: „Land in den Städten gehört dem Staat; Land in den ländlichen und vorstädtischen Gebieten gehört den Kollektiven, soweit es nicht nach dem Gesetz im Eigentum des Staats steht; auch Hausgrundstücke und privat bewirtschaftete Felder sowie hügeliges Land sind Kollektiveigentum. Der Staat kann Grundeigentum wegen öffentlicher Interessen gesetzmäßig für sich beanspruchen. Keine Organisation und kein Individuum dürfen sich Land aneignen, es kaufen, verkaufen, pachten, verpachten oder gesetzwidrig in anderer Weise übertragen.“<sup>40</sup> Bis in die 1990er Jahre bekamen Unternehmen, Organisationen und Behörden Land zugeteilt. Das Individuum bekam seine Wohnung mit niedriger Miete von seiner „Arbeitseinheit“ – „Dan Wei“<sup>41</sup> – zugeteilt. Die Kriterien waren der Rang in der Verwaltungshierarchie, die Berufszeit, das Alter, die Wohnmeldung, die Auszeichnungen für die Arbeit oder der Beitrag zur Arbeitseinheit usw. Niemand hatte das Recht, sich eine eigene Wohnung zu kaufen. Im April 1988 wurde die Verfassung durch den Nationalen Volkskongress revidiert. Die Veränderungen der folgenden zwei Artikel waren entscheidend für die Bodenpolitik Chinas.

- Im Artikel 11 wurde ein neues Prinzip eingefügt: „Der Staat erlaubt Privatwirtschaft im Rahmen des Gesetzes. Die Privatwirtschaft ist eine Ergänzung der sozialistischen Wirtschaft. Der Staat schützt die gesetzmäßigen Rechte und Interessen der

<sup>40</sup> „Verfassung der VR China“ vom 4. Dezember 1982. Der originale Text lautet: (1982年12月4日中华人民共和国第五届全国人民代表大会第五次会议通过)

第十条 城市的土地属于国家所有。农村和城市郊区的土地，除由法律规定属于国家所有的以外，属于集体所有；宅基地和自留地、自留山，也属于集体所有。国家为了公共利益的需要，可以依照法律规定对土地实行征用。任何组织或者个人不得侵占、买卖、出租或者以其他形式非法转让土地。一切使用土地的组织和个人必须合理地利用土地。

<sup>41</sup> Dan Wei bedeutet die Arbeitseinheiten oder Arbeitsplätze in Unternehmen, Behörden, Schulen und Straßenvierteln. Der Begriff entstand in den 1950er Jahren, hat seine Einflüsse bis in die Gegenwart hinein. Jeder Chinese wurde an seiner Arbeits-, Ausbildungs- oder Wohnstätte einer von der KPCh beaufsichtigten Basisorganisation „Dan Wei“ zugeordnet, die die Funktionen wie Wohnungsversorgung, Krankenversicherung, die Streitschlichtung bis hin zu Eheberatung und Familienplanung übernahm. Vgl. Sebastian Heilman: Politik und Staat. Bettina Gransow: Gesellschaft. In: Brunhild Staiger (Hg.): Länderbericht China. Darmstadt 2000. S. 88 ff, S. 192 ff.

Privatwirtschaft. Der Staat gibt die Richtung vor, überwacht und verwaltet die Privatwirtschaft.“<sup>42</sup>

- Im Paragraph 4 Artikel 10 wurde das alte Prinzip durch ein neues ersetzt. Das revidierte Prinzip lautet: „Keine Organisation und kein Individuum darf sich Land aneignen, es kaufen, verkaufen oder ungesetzlich in anderer Weise übertragen.“<sup>43</sup> Das Verbot, Land zu verpachten, wurde gestrichen, d. h. seit dem 12. April 1988 darf der Staat als bleibender Eigentümer die Nutzungsrechte des Landes auf Zeit entgeltlich überlassen oder übertragen. Der Staat gestattet eine Nutzung des Landes für einen Zeitraum von 40 bis 70 Jahren, gebunden an einen bestimmten Nutzungszweck.<sup>44</sup> Für die Nutzungsrechte erhebt der Staat Überlassungsgebühren. Diese Landnutzungsrechte sind die gesetzliche Basis für die Immobilienwirtschaft der VR China. Die tatsächliche Bedeutung von „Überlassen und übertragen“<sup>45</sup> ist der Verkauf der Landnutzungsrechte. „Überlassung“ bezieht sich auf den ersten Verkauf vom Staat an Private. „Übertragung“ findet unter Privaten statt.<sup>46</sup> Am 19. Mai 1990 erließ der Staatsrat die „Vorläufigen Vorschriften betreffend der Überlassung und Übertragung von Landnutzungsrechten an staatseigenem Land in städtischen Gebieten“. Artikel zwei gibt vor: die Trennung der Rechte an Eigentum des Landes und an Nutzung des Landes.

Laut der Verfassung von 1988 und der Vorschriften von 1990 wird die Aufsicht und Kontrolle über die Landverwaltung den Regierungsbehörden oberhalb der Kreisebene, also den lokalen (Provinzen, Gemeinden, Städte) Regierungen, übertragen. Sie wurden mit umfassenden Verfügungsrechten zur Durchführung und Durchsetzung ihrer Kompetenzen in Sachen Boden- und Landverwaltung ausgestattet. 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 wieviel Steuern bezahlen muss und wer politische Protektion genießt.<sup>47</sup> Doch die lokalen Regierungen als Verwalter und Vertreter staatlichen Bodens vertreten nicht unbedingt die öffentlichen Interessen, sondern eher die derjenigen, die von der Bodenverpachtung profitieren.

Wie die anderen lokalen Regierungen besitzt auch die Shanghaier Regierung die Befugnis, Landnutzungsrechte in ihren administrativen Gebieten zu überlassen. Die Shanghaier Regierung hat also die Macht, Land, Böden und Grundstücke in der Stadt zu verpachten/vermieten sowie schon zugeteiltes Land wegen öffentlicher Interessen und Bauabsichten zu beanspruchen. Die zentrale Regierung bekommt einen gewissen Prozentsatz der Überlassungsgebühren. Den Überschuss des Erlöses aus der Verpachtung behält die Stadt selbst. Das ist ein wichtiger Kanal, aus dem die lokalen Regierungen mehr Einnahmen erzielen. Die Shanghaier Regierung wusste diese Einkommensquelle sehr gut zu nutzen. (Tab. 6) Durch mehr Einnahmen profitiert der Städtebau. Normalerweise gab es insgesamt drei Methoden, die Landnutzungsrechte zu überlassen: Vereinbarung, Ausschreibung und Versteigerung/Auktion. Am 9. Mai 2002 wurde die Vereinbarungsüberlassung durch die

---

<sup>42</sup> Revision der Verfassung der VR. China 12. April 1988. Der originale Text: „国家允许私营经济在法律规定的范围内存在和发展。私营经济是社会主义公有制经济的补充。国家保护私营经济的合法的权利和利益，对私营经济实行引导、监督和管理“.

<sup>43</sup> Ebd. . Der originale Text: „任何组织或者个人不得侵占、买卖或者以其他形式非法转让土地。土地的使用权可以依照法律的规定转让。“

<sup>44</sup> Der Zeitraum ist unterschiedlich, z.B. für Wohngrundstücke 70 Jahre, für Industriegrundstücke 50 Jahre und für kommerzielle Tätigkeiten 40 Jahre.

<sup>45</sup> „Überlassen“ heißt auf chinesisches „Chu Rang 出让“, die zwei Schriftzeichen bedeuten jeweils „aus/außen“ und „lassen/geben“. „Übertragen“ heißt auf Chinesisch „Zhuang Rang 转让“, die zwei Schriftzeichen bedeuten jeweils „über/um“ und „lassen/geben“.

<sup>46</sup> In China wird der Verkauf der Landrechte vom Staat an natürliche und juristische Personen „Erst-Stufen-Markt“ genannt und der Verkauf und Kauf unter den Privatpersonen „Zwei-Stufen-Markt“.

<sup>47</sup> Vgl. Sebastian Heilmann: a.a.O. S. 176-177.

„Vorschriften betreffend die Ausschreibung und Versteigerung der Landnutzungsrechte an staatseigenem Land“ abgeschafft. Der Grund hierfür war, dass die Landnutzungsrechte mit zu niedrigen Preisen überlassen werden konnten, was wiederum zur Einbuße an Staatseinkünften, zur zügellosen Spekulation auf dem Immobilienmarkt und nicht zuletzt zur Korruption in den lokalen Regierungen führte. Im März 2004 hat die Zentralregierung allen Städten ein Ultimatum gestellt, die Vereinbarungsüberlassung der Landnutzungsrechte vor dem 31. August 2004 endgültig abzuschaffen.

Außer der oben erwähnten Überlassung mit Entgelt gibt es noch eine unentgeltliche Weise, Landnutzungsrechte zu erwerben: die administrative Zuteilung durch den Staat. Statt Überlassungsgebühren muss in dem Fall Landnutzungssteuer gezahlt werden. Da der Staat die Befugnisse der Landesverwaltung den lokalen Regierungsbehörden oberhalb der Kreisebene zugeordnet hat, wird die Macht der lokalen Regierungen gestärkt. Nach den „Vorläufigen Vorschriften betreffend die Überlassung und Übertragung von Landnutzungsrechten an staatseigenem Land in städtischen Gebieten“ dürfen die unentgeltlich zugeteilten Landnutzungsrechte einschließlich der Nutzungsrechte für Bauten und Anlagen auf dem betreffenden Grundstück durch Genehmigung der Stadt- oder Kreisregierung unter bestimmten Voraussetzungen nochmals überlassen, verpachtet (vermietet) oder verpfändet werden.<sup>48</sup> Ähnlich wie die Vereinbarungsüberlassung hat die Zuteilung der Landnutzungsrechte negative Auswirkungen, wobei die Korruption in den lokalen Regierungen ermöglicht wird.

	1995	2003	Zunahme (in %)
Übertragener Boden (in Stück)	499	1.538	+208%
Gesamtfläche des übertragenen Bodens (in m <sup>2</sup> )	12.454.200	69.858.500	+461%
Verfügbare Baufläche (in m <sup>2</sup> )	13.439.900	69.913.600	+420%

Tab. 6: Zunahme der Gesamtfläche der überlassenen Grundstücke von Shanghai (Quelle: Statistisches Jahrbuch Shanghai 2004)

## 5.2.2 Politische, ökonomische und soziale Verhältnisse/Struktur Shanghais

Die Entscheidung der Zentralregierung Chinas zur Erschließung von Pudong Anfang der 1990er Jahre wird von Shanghai-Chinesen als „Meilenstein“ und „Wendepunkt“ der Stadtentwicklung betrachtet. Das strategische Ziel der Zentrale für Shanghai, als „Drachenkopf des Jangtse-Flusses und internationales Zentrum für Wirtschaft, Finanz und Kultur“, wurde zur gleichen Zeit festgelegt. Shanghai erneuerte seine ökonomische Dynamik, die es vor der Machübernahme durch die KPCh hatte.

### 5.2.2.1 Stadtregierung und Entscheidungsträger

Die Stadt Shanghai zählt zu den vier der Zentralregierung direkt unterstellten Städten Chinas.<sup>49</sup> Sie steht auf der gleichen administrativen Stufe wie die Provinzen. Sie ist der Partei- und Staatszentrale in Beijing direkt verantwortlich und rechenschaftspflichtig. Ihre politische und wirtschaftliche Stellung im Land ist wesentlich wichtiger als die der anderen chinesischen Großstädte, sogar noch wichtiger als die einer Provinz im Landesinneren, weil ihre Wirtschaftskraft und ihr politischer Einfluss ungewöhnlich stark sind. Der Parteisekretär des Stadtkomitees und der Oberbürgermeister (OB) Shanghais sind vom Dienstrang her Ministern der Zentralregierung gleichgestellt. Der Parteisekretär ist zugleich Mitglied im Machtkern des Staats – des KP-Zentralkomitees – und kann über diese Funktion direkten

<sup>48</sup> Vgl. Artikel 43, 44 und 45 von Zhonghua renmin gongheguo chengzhen guoyou tudi zhiyongquan he zhuanrangquan zhanxing tiaoli („Vorläufigen Vorschriften betreffend die Überlassung und Übertragung von Landnutzungsrechten an staatseigenem Land in städtischen Gebieten der VR. China“). Staatsrat der VR. China 19. Mai 1990

<sup>49</sup> Die anderen drei Städte sind Beijing, Tianjin und Chongqing.

Einfluss auf die Willensbildung in der Zentrale nehmen. Das bedeutet, dass Shanghai und seine Interessen direkt in wichtigen Gremien und wichtigen politischen Sitzungen auf Ministerebene vertreten sind.

Wie allgemein in China, steht der Parteisekretär des Stadtkomitees der KPCh an der Regierungsspitze Shanghais, obwohl der Oberbürgermeister, rechtlich gesehen, Chef der Stadtregierung ist. In China werden Parteisekretäre und Oberbürgermeister auf Provinzebene von der Parteizentrale in Beijing bestimmt. So werden auch die wichtigsten politischen Führungsposten von Shanghai in Wirklichkeit in der Parteizentrale in Beijing bestellt, obwohl der Stadtvolkskongress<sup>50</sup> (SVK) den OB formal alle fünf Jahre wählt. Der Stadtvolkskongress soll gemäß Verfassung das oberste lokale Organ der Volksmacht sein, das als Legislaturorgan lokale Gesetze und Verordnungen erlässt. Wie oben erwähnt, werden die wirklichen Befugnisse und die Macht von der KPCh ausgeübt.

Als regierungsunmittelbare Stadt verfügt Shanghai über mehrere gesetzgeberische Kompetenzen. Die Stadtregierung, verbunden mit dem Stadtvolkskongress, kann eigene Verwaltungsmaßnahmen, Verordnungen, Beschlüsse und Anordnungen erlassen.<sup>51</sup>

Die Spitzenpolitiker in der Zentrale mit Shanghaier Hintergrund einschließlich ihrer Verwandten und „Seilschaften“ werden verschiedentlich „Shanghai-Clique“ (Shanghai Bang) genannt. Die Bezeichnung ist nur inoffiziell und findet ihre Verbreitung eher im Internet und in ausländischen Medien, denn für die Zentralregierung ist die Solidarität der lokalen Kader mit den Staatsführern in Beijing von großer Bedeutung. Die Zuordnung der Kader nach ihrer Herkunft könnte der Treue gegenüber den Interessen der Partei und der Autorität der Zentralregierung schaden. Deswegen setzt die Partei bewusst eine politische Führung in Shanghai ein, die die Interessen Beijings loyal vertritt und sie im Zweifelsfall über das lokale Eigeninteresse der Stadt stellen soll. In Wirklichkeit ist die Uneinigkeit der führenden Kader in Shanghai und Beijing sowie deren unterschiedliche Interessen nicht zu übersehen und auch nicht zu verschleiern. Der Grund dafür liegt nicht nur in der wichtigen und besonderen Stellung Shanghais in Wirtschaft und Politik, sondern auch in der vorhandenen Uneinigkeit innerhalb der Parteizentrale selbst, in der wiederum je nach politischen und wirtschaftlichen Interessen unterschiedliche Positionen vertreten werden.

Die Mitglieder der Shanghai-Clique sind entweder Shanghaier Herkunft oder ihre politische Karriere ist eng mit Shanghai verknüpft. Ihre emotionale sowie interessengebundene Verknüpfung mit Shanghai begünstigen ohne Zweifel die Stadtentwicklung. Eine einfache Aufzählung der Funktionen wichtiger Shanghaier Persönlichkeiten lässt erkennen, wie groß die Einflüsse der Shanghai-Clique in der Zentrale auf die lokale Politik sind. Jiang Zeming, der ehemalige Staatspräsident, ZK-Generalsekretär der KPCh, Mitglied des Ständigen Ausschusses des Politbüros des ZK sowie Vorsitzender der ZK- und der Staatlichen Militärkommission (1989-2003), hat an der Jiaotong-Universität in Shanghai studiert und war von 1985 bis 1988 Oberbürgermeister Shanghais, erster Parteisekretär der Garnison Shanghai und auch Vorsitzender des Shanghaier Komitees für die Planung des Aufbaus von Stadt und Land. Zhu Rongji, Ministerpräsident des Staatsrats zur Jiang-Zeit, Mitglied des Ständigen Ausschusses des Politbüros des ZK, war 1987 stellvertretender Sekretär des Shanghaier Parteikomitees, 1988 wurde er Nachfolger von Jiang Zeming als Oberbürgermeister Shanghais, als Shanghaier Parteisekretär und als Erster Parteisekretär der Garnison Shanghais. Andere Spitzenpolitiker in der Zentrale wie Qian

---

<sup>50</sup> Die Funktionen und die Stellung des Stadtvolkskongresses (SVK) und dessen Ständigen Ausschusses wurden im Punkt „Administrative Einteilung“ erklärt. Die Delegierten des Shanghaier SVK wurden und werden von den Volkskongressen der Stadtbezirke Shanghais gewählt, deren Delegierten direkt gewählt werden. Der XII. SVK Shanghais (2003-2008) besteht aus 879 Delegierten. Darunter waren 585 KPCh-Mitglieder. Dies sind 67% der gesamten Delegierten. Quelle: die amtliche Webseite des SVK Shanghais [www.spsc.sh.cn](http://www.spsc.sh.cn) (8. Okt 2005).

<sup>51</sup> Mehr über Politik und Verwaltung siehe Peter Schier: Verwaltung und politische Führung von Shanghai. In: Institut für Asienkunde (Hg.): Shanghai-Chinas Tor zur Welt. Hamburg 1997. S. 65-68.

Qichen, Wu Bangguo, Zeng Qinghong, Zou Jiahua und Huang Ju sind alle führende Politiker Shanghais gewesen.<sup>52</sup>

Ob die Shanghai-Clique den Interessen Shanghais Geltung verschaffte oder die Interessen Beijings in Shanghai durchsetzte ist nach Heike Holbig wie folgt zu beurteilen. Einerseits: „Die Billigung der Gründung der Wirtschaftszonen Pudong und der ökonomische Aufschwung der Stadt können schwerlich persönlich ihren Anstrengungen zugeschrieben werden, die seit Mitte der 1980er Jahre weitgehend vergeblich versucht hatten, die zentralstaatlichen Instanzen für die wirtschaftlichen Interessen Shanghais zu erwärmen.“ Andererseits: „So ist der strategische Vorteil schwer zu leugnen, der Shanghai dadurch entsteht, dass es sich mittels seiner persönlichen Vertreter im Politbüro in Beijing an höchster Stelle und direkt Gehör verschaffen kann.“<sup>53</sup>

Die Einflüsse der Shanghai-Clique sind bis zur Aufdeckung der Korruptionsaffäre des Parteichefs Cheng Liangyu in Shanghai 2006 immer größer geworden und sie spiegelten die Konflikte innerhalb der Parteizentrale und auch die der immer stärker gewordenen Wirtschaft Shanghais wider. Der Wirtschaftsaufschwung in Shanghai seit Anfang der 1990er Jahre ist nicht der Shanghai-Clique, sondern Deng Xiaoping zuzuschreiben. Deng ging als erster bereits in den 80er Jahren davon aus, dass Shanghai wegen seiner soliden Wirtschaftsbasis und der günstigen geographischen Lage eine entscheidende Rolle in der Reform- und Öffnungspolitik spielen würde.<sup>54</sup> So hat er sich für die starke Förderung von Shanghai entschieden. Doch mit der Entwicklung der Wirtschaft hat die Shanghai-Clique einschließlich der lokalen Funktionäre stärkere politische Einflüsse erworben, was die Uneinigkeit in der Parteispitze erklären könnte.

Anders als Jiang Zeming zählen der jetzige Parteiführer der KPCh Hu Jintao und der Ministerpräsident Wen Jiabao nicht mehr zur „Shanghai-Clique“, deren Einfluß ist aber immer noch so stark, dass die lokalen Kader in Shanghai sich trauen, den Befehlen und Anordnungen aus Beijing bewusst auszuweichen oder sich sogar zu widersetzen. Die Kritik vom Ministerium für Handel der Zentralregierung an der Versteigerung der Fahrzeugkennzeichen der lokalen Shanghaier Regierung<sup>55</sup>, der sensationell kriminelle Fall des Shanghaier Multimillionärs „Zhou Zhengyi“ in Sachen Immobilien und Finanzen<sup>56</sup>, sowie

---

<sup>52</sup> Mehr Informationen siehe Liu Jen-Kai: Verwaltung in Shanghai. In: Institut für Asienkunde und Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.). Shanghai – Hamburgs Partnerstadt. Hamburg 2002. S. 82-99.

<sup>53</sup> Heike Holbig: Shanghai – Hamburgs Partnerstadt. Hamburg 2002. a.a.O. S. 70.

<sup>54</sup> Kang Yan: jiedu Shanghai (Unterstanding Shanghai). Shanghai 2001.

<sup>55</sup> Am 25. Mai 2004 hat Huang Hai, Assistent des Ministers für Handel Chinas im staatlichen Fernsehen CCTV gesagt, dass die Versteigerung der PKW-Kennzeichen durch die lokalen Regierungen gegen das am 1. Mai 2004 erlassene „Gesetz betreffend die Sicherheit des Straßenverkehrs“ verstoße. Am nächsten Tag hat die Sprecherin der Shanghaier Regierung Jiao Yang darauf reagiert und sagte, dass Shanghai sich mit Entschlossenheit an die sowohl von der Zentrale als auch vom Volkskongress der Stadt erlassenen Gesetze und Vorschriften betreffend den Straßenverkehr halte. Sie meinte, dass die Versteigerung der PKW- Kennzeichen eine Lösung für das Problem des wachsenden Verkehrs und auch eine Marktmethode zur Verteilung der knappen Ressourcen sein soll. Vgl. „Wirtschaftsnachricht“ in CCTV vom 25. Mai 2004.

<sup>56</sup> 2002 bracht die Anzeige eines illegalen Zwangsabrisses in Shanghai die sensationelle „Betrugskriminalität Zhou Zhengyi“ ans Licht. Es hat sich herausgestellt, dass der Multi-Millionär Zhou Zhengyi mit seiner Immobilienfirma ein Grundstück in einem der teuersten Stadtteile kostenlos von der Shanghaier Regierung bekam und die alten Wohnungen auf diesem Grundstück mit Gewalt abreißen ließ. Das Grundstück war 40.000 m<sup>2</sup> groß, hätte mindestens 300 Millionen Yuan Bodenerblassungsgebühren kosten sollen. Das Grundstück soll nicht zu den Stadtgebieten der Innenstadterneuerung gehören. Aber mit der Begründung der Innenstadterneuerung ließ Zhou Zhengyi Wohnungen mit insgesamt 25.804,11 m<sup>2</sup> zwangsweise abreißen. Seine Firma verweigerte den 2139 Familien Entschädigung. Sie wurden gezwungen, an den weit entfernten Stadtrand umzuziehen. Der Rechtsanwalt namens Zheng Enchong hat im Auftrag der ehemaligen Einwohner die Firma von Zhou angezeigt. Die Frage, wie Zhou Zhengyi kostenlos eines der besten Grundstücke Shanghais bekam, ließ sich von der Shanghaier Stadtregierung und deren juristische Behörde nicht überzeugend erklären. Zum Schluss wurde Zhou Zhengyi wegen Betrugs an der Börse nur zu drei Jahren Gefängnis verurteilt, während der Rechtsanwalt Zheng Enchong wegen des Verrats von Staatsgeheimnissen zu drei Jahren Gefängnis verurteilt wurde. Bei der erheblichen Geldsumme, der kriminelle Weise und den schlimmen Folgen des Falls Zhou

die langsame Reaktion der Shanghaier Regierung auf die Aufforderung zur Dämpfung der Wirtschaftsüberhitzung durch den Ministerpräsidenten Wen Jiabao<sup>57</sup> verdeutlichen die Spannung und den Gegensatz zwischen der Shanghaier Lokalregierung und der zentralen Regierung.

Der große Korruptionsskandal von 2006 war die Zuspitzung des komplizierten Verhältnisses zwischen der Parteizentrale und den lokalen Kadern Shanghais. Chen Liangyu, KP-Chef in Shanghai und Politbüromitglied der Parteizentrale, wurde nach offizieller Darstellung belastet, umgerechnet 320 Millionen Euro aus der städtischen Arbeits- und Sozialversicherungskasse veruntreut zu haben. Es wurden noch über zehn Kader von höchstem Rang in der lokalen Verwaltung wie Zhu Junyi, der Direktor und Parteisekretär des Arbeits- und Sozialversicherungsamts, Wu Ziming, der Chef des Amts für Öffentliche Sicherheit und zugleich Neffe des Exstaatspräsident Jiang Zeming, beschuldigt.<sup>58</sup> Es ist nachgewiesen, dass die Korruptionsfälle des KP-Chefs Chen sich bereits über mehrere Jahre ausdehnten. Der bereits erwähnte kriminelle Fall des Multimillionärs Zhou Zhengyi in der Immobilienbranche 2002 hatte schon damals in einem engen Zusammenhang mit den oben erwähnten hochrangigen lokalen Kadern und deren kriminellen Aktionen gestanden. Warum wurden er und die anderen politischen Eliten 2002 nicht schon mit Zhou Zhengyi ermittelt und bestraft? Wohl weil die „Shanghai-Clique“ damals noch unter dem Schutz des Exstaatspräsidenten Jiang stand, dessen Söhne auch in Shanghai große Geschäfte machten. Der neue Parteiführer in Beijing, Hu Jintao, hatte offensichtlich noch nicht soweit Fuß gefasst, dass er den Kampf gegen die große Korruption sowie das Machtspiel innerhalb der Partei und zwischen der Zentrale und den lokalen Kadern aufnehmen konnte.

Die Stadtregierung Shanghai vertritt die liberale Linie. Unter der Führung von Chen ist Shanghai die modernste und weltoffenste Großstadt Chinas geworden. Nach dem Motto von Deng Xiaoping, „Lass einige zuerst reich werden“, hat sich Shanghai entsprechend entwickelt. Der rasche Aufschwung ist sowohl auf korrupte Parteikader als auch auf die kapitalistische Wirtschaft zurückzuführen. Die Parteizentrale in Beijing wollte das überhitzte Wachstum dämpfen, während Shanghai den Immobilien-, Finanz- und Spekulationsmarkt weiter boomen lässt. Die Zentrale in Beijing fürchtet den unkontrollierten neuen Reichtum, der letztlich eine weitere Schwächung der politisch-ideologischen Kontrolle der Partei

---

Zhengyi, hätte dieser eine viel schwerere Bestrafung bekommen müssen. Nach inoffiziellen Informationen soll es im Fall Zhou Zhengyi um Korruption bei den hochrangigen Parteikadern der regionalen Regierung sowie um das „Schwarzloch im Immobilien- und Finanzmarkt Shanghais“ gehen. Die Shanghaier Regierung soll trotz der Anforderung der Zentrale die genauen Ermittlungen und Untersuchung der Drahtzieher verhindert haben. Die Medien wurden deswegen auch sehr streng kontrolliert. Trotzdem wurden im Internet zahlreiche inoffizielle Informationen und Beweise veröffentlicht, die zum Teil vom Rechtsanwalt Zheng Enchong, zum Teil von den ehemaligen Einwohnern und Journalisten aus Hongkong und Taiwan stammten.

Vgl. He Qinlian: China in der Modernisierungsfalle. Hamburg 2006. S. 491.

Vgl. [www.boxun.com](http://www.boxun.com), 28. Dez. 2003, [www.dajiyuan.com](http://www.dajiyuan.com) 7. November 2003, [www.news.xinhuanet.com/legal/2004-06/02/content\\_1503530.htm](http://www.news.xinhuanet.com/legal/2004-06/02/content_1503530.htm), 7. September 2005, [www.cna.tv/stories/pecialreport/index/4/1/gb/html](http://www.cna.tv/stories/pecialreport/index/4/1/gb/html), 7. September 2005, [www.china.org.cn/chinese/zhuanti/zzysj/345844.htm](http://www.china.org.cn/chinese/zhuanti/zzysj/345844.htm), 7. September 2005, <http://finance.sina.com.cn/wealthperson/2004-04-05/11.html> (10. Oktober 2005).

<sup>57</sup> Im März 2004 hat der neue Staatspräsident Wen Jiabao auf der II Tagung des 10. Nationalen Volkskongresses vor der Gefahr des Wirtschaftswachstums in Hochgeschwindigkeit gewarnt und aufgefordert, das Wachstum des BIP zu bremsen und die Wirtschaftsüberhitzung abzukühlen. Die entsprechenden Steuerungsmaßnahmen des Staats sind z.B. Beschränkung der umfangreichen Infrastrukturinvestitionen und Erschließung neuer Wirtschaftszonen. Im Juli 2004 soll der Parteisekretär des Stadtkomitees von Shanghai Chen Liangyu auf einer Tagung des Politbüros Wen Jiabao vorgeworfen haben, die Steuerungsmaßnahmen des Staats habe die Wirtschaftsinteressen des Jangtse-Deltas schwer verletzt und würden die weitere Wirtschaftsentwicklung Chinas behindern. Vgl. [www.sina.com.cn](http://www.sina.com.cn) 21. (Mai 2004). [www.cnd.org](http://www.cnd.org) (12. Juni 2004).

<sup>58</sup> Die veruntreuten 320 Millionen Euro gelangten auf einem spezifischen Kanal zu dem Geschäftsmann Zhang Rongkun, der die Betriebs- und Gewinnsrechte mehrerer wichtiger Autobahnen in Shanghai aufgekauft hat und dadurch einer der reichsten chinesischen Unternehmer geworden ist. Die Fakten stammen aus allen offiziellen Medien Chinas und auch denen Deutschlands (wie Zeit. Nr. 40/2006 und Spiegel Nr. 40/2006).

bedeutet. In dieser so zwiespältigen Situation befinden sich Shanghai und auch die Parteizentrale in Beijing bis heute.

Wie alle anderen Spitzenpolitiker in der zentralen Regierung Chinas sind die Führer der Stadt ihrer Herkunft nach Ingenieure oder Naturwissenschaftler, was für hochrangige Funktionäre der KPCh charakteristisch ist. So trägt die Politik Chinas wie Shanghais eine überwiegende technokratische Prägung.

Shanghai hat eine starke Lokalregierung, was in China gängig als „Shanghai-Starkes-Lokalregierungs-Modell“ oder „Shanghai-Modell“ bezeichnet wird.<sup>59</sup> Darunter wird eine „starke Lokalregierung“ verstanden, die effizient durch politische Kommandos bzw. die städtischen Unternehmen die Ressourcen nach Bedarf der innen- und ausländischen Investitionen verteilt und die günstigen Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort aufstellt. Dies ist in der Tat eine Form der starken Einmischung der Regierung in die Wirtschaft und könnte eher als „verstellte“ Marktwirtschaft bezeichnet werden.<sup>60</sup> Einige sogenannte „legendäre“ Beispiele wurden von der „starken Lokalregierung“ vorgebracht: um die Automobil Firma GENERAL MOTORS in Shanghai einzuführen, hat es die Regierung in den 90er Jahren geschafft, innerhalb von drei Monaten (!) eine Fläche von einem Quadratkilometer freizuziehen, alle Häuser abzureißen und das Grundstück für den Bau der Fabrik bereitzustellen.<sup>61</sup>

In Hinsicht auf den Städtebau schlägt sich die starke Regierung darin nieder, dass die großflächige Stadterneuerung durch erzwungenen Abriss der alten Wohnungen im Stadtzentrum in kürzester Zeit durchgesetzt wurde. Dies ist nur ein weiteres Beispiel, wie stark sich die Stadtregierung in die Stadtentwicklung Shanghais, in die Wirtschaft einmischt und Widersprüche und Probleme provoziert. Der Widerspruch zwischen den beiden bringt immer weitere Probleme mit sich. So wurden z.B. die Interessen der Wanderarbeiter und der sozial Schwächeren vernachlässigt und die Kluft zwischen Arm und Reich wurde und wird immer größer. Die Stadtregierung vertritt nicht mehr die Mehrheit der Bevölkerung, sondern im Grunde vornehmlich den konkurrenzstarken liberalisierten Weltmarkt.

### **5.2.2.2 Administrative Einteilung**

Wie alle Großstädte hat die Stadt Shanghai zwei Regierungsebenen: die Stadt und ihre untergeordneten Stadtbezirke (Qu) inklusive eines Kreises (Xian). Jeder Stadtbezirk bzw. Kreis hat seine Bezirksvolksregierung (BVR) und seinen Bezirks- oder Kreisvolkskongress (BVK oder KVK). Die Bezirksregierungen haben eine Reihe von Befugnissen in Wirtschaft und Politik. Dieses System wird „Zwei Regierungsebenen mit zwei Verwaltungsebenen“ genannt. Die BVR unterliegen jedoch direkt dem Stadtkomitee und der Stadtregierung und ihre Entscheidungsbefugnisse sind beschränkt.

Shanghai besteht aus 18 „Qu“ (Stadtbezirken) und einem „Xian“ (einem Kreis). Der Unterschied zwischen einem Stadtbezirk („Qu“) und einem Kreis („Xian“) liegt darin, dass ein Kreis vorwiegend durch Landwirtschaft und ländliche Bevölkerung gekennzeichnet ist.

Die Vergrößerungen durch Eingemeindung von Kreisen sind schon beschrieben worden (Kapitel 5.1.2.2). Die Stadtbezirke und ihre jeweiligen Flächen sind in der folgenden Tab. (Tab.7 und Abb.34) dargestellt. Auf der Karte der administrativen Gliederung Shanghais ist

---

<sup>59</sup> „Starke Lokalregierung“ heißt in Chinesisch „Qiang Shi Zhengfu“.

Vgl. Ji Shuoming: Shanghai shida youhuan (Zehn Besorgnisse in Shanghai). In: Jing Ji (Economic Monthly) Nr. 7/2003. S. 19-21. Shanghai Institute of Finance und Law: www.sifl.org.cn. Verwaltungsreform gegen die Korruption. (12. März 2007). Vgl. Shisan dao keti yanjiu „xin Shanghai moshi“ (Dreizehn Fragestellungen für die Forschung des „Neu-Shanghai-Modells“). In: 21 Shiji Jingji Baodao (Wirtschaftszeitung des 21. Jahrhunderts). 27. September 2006.

<sup>60</sup> Shisan dao keti yanjiu „xin Shanghai moshi“ (Dreizehn Fragestellungen für die Forschung des „Neu-Shanghai-Modells“). In: 21 Shiji Jingji Baodao (Wirtschaftszeitung des 21. Jahrhunderts). 27. September 2006.

<sup>61</sup> He Jun: Shanghai „shenhua“ shifou nenggou yanxu. (Can Shanghai Myth Be Sustained? ) In: Xibu Luntan (Westchina-Forum). Nr. 11/2006 S. 90.



zu erkennen, dass das Verwaltungsterritorium Groß-Shanghais<sup>62</sup> weite Flächen ländlicher Gebiete umschließt.

Je nach den Funktionen, der Lagen, und der Bevölkerungsdichte werden die 19 Stadtbezirke in zwei große Kategorien eingeteilt: Innenstadt und Vorstädte. Die beiden Kategorien werden je nach der Entfernung zum Mittelpunkt der Stadtmitte<sup>63</sup> wiederum in vier Stufen eingeteilt. (Abb. 34 )

- Kernteile der Innenstadt: Huangpu, Luwan, Jing'an, Hongkou, Pudong (CBD-Zone). Der innere Autobahnring bildet die Grenze der Kernteile der Innenstadt.
- Randteile der Innenstadt: Xuhui, Changning, Putuo, Zhabei und Yangpu. Diese Randteile der Innenstadt liegen zwischen dem inneren und äußeren Autobahnring. Die Gebiete innerhalb des äußeren Autorings werden als Innenstadt oder nach dem Stadtplanungsamt Shanghais „Central City“ bezeichnet und haben eine Fläche von 680 km<sup>2</sup>.
- Nahe Vorstädte (Jin Jiao): Minhang, Baoshan, Pudong<sup>64</sup>, Jiading
- Ferne Vorstädte (Yuan Jiao): Nanhui, Fengxian, Songjiang, Jinshan, Qingpu, Chongming

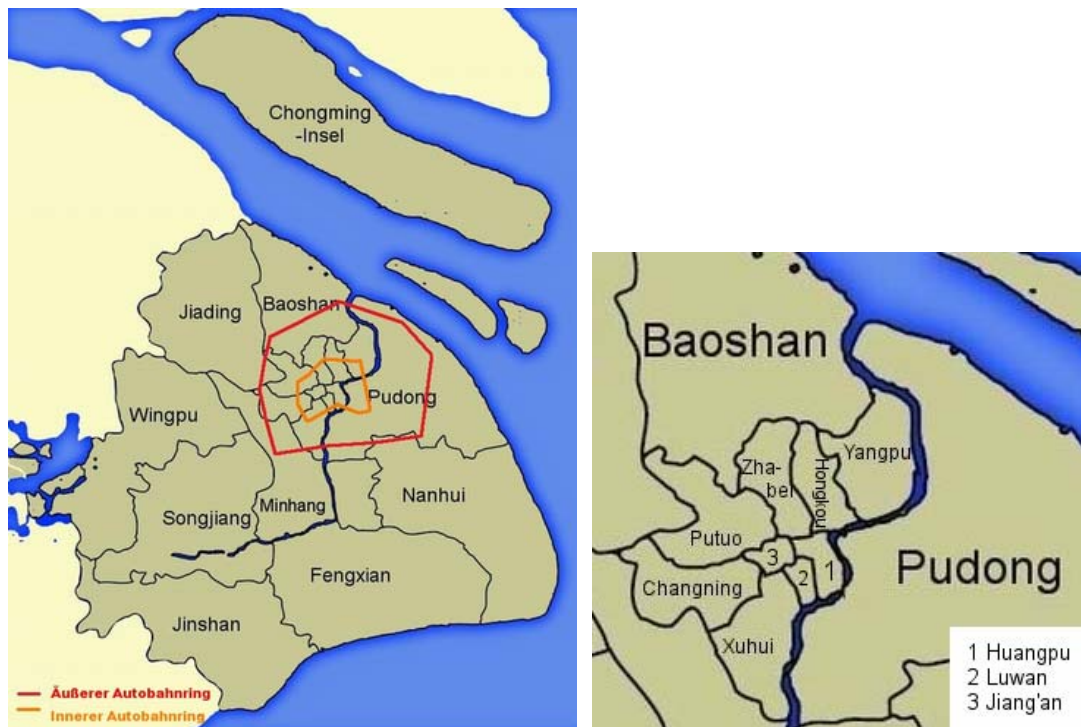


Abb. 34: Karte der administrativen Gliederung Shanghais.

<sup>62</sup> Unter Groß-Shanghai wird die ganze Verwaltungseinheit Shanghais einschließlich aller Vorstädte verstanden. In der Arbeit bezieht sich der Name Shanghai auf „Groß-Shanghai“.

<sup>63</sup> In Bezug auf die Einteilung der Innenstadt und der Vorstädte bezieht sich der konkrete Mittelpunkt der Stadtmitte von Shanghai auf das Geschäftsgebiet „Bund-Nanjing Straße-Volkspark“ im Stadtbezirk Huangpu. Vor dem Volkspark steht das Rathaus der Shanghaier Stadtregierung. Um den Volkspark herum sind wichtige Umsteigstellen für den öffentlichen Personennahverkehr. Unter dem Volkspark ist der Mittelpunkt des U-Bahn-Netzes Shanghais.

<sup>64</sup> Zwar ist der neue Stadtbezirk Pudong administrativ zu den nahen Vorstädten zugeordnet, wird aber in der Karte zum großen Teil vom äußeren Autoring eingeschlossen.

Namen der Qu (Innenstadt)	Fläche (km <sup>2</sup> )	Bevölkerungsdichte (2003) EW/km <sup>2</sup>	Namen der Qu (Außenstadt)	Fläche (km <sup>2</sup> )	Bevölkerungsdichte (2003) EW/km <sup>2</sup>
Pudong <sup>65</sup>	522,75	3.380	Baoshan	415,27	2.057
Huangpu <sup>66</sup>	12,41	49.854	Minhang	371,68	2.021
Luwan	8,05	40.793	Jiading	458,80	1.115
Xuhui	54,76	16.181	Jinshan	586,05	899
Changning	38,30	16.113	Songjiang	604,71	838
Jing'an	7,62	42.084	Qingpu	675,54	678
Putuo	54,83	15.417	Nanhui	687,66	1.017
Zhabei	29,26	24.192	Fengxian	687,39	740
Hongkou	23,48	33.741	Chongming <sup>67</sup>	1041,21	610
Yangpu	60,73	17.812	(Insel)		
Shanghai insgesamt		6340,50 km <sup>2</sup>			

Tab. 7: Stadtbezirke und die Fläche Shanghais<sup>68</sup>

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Innenstadt von Shanghai mit 650 km<sup>2</sup> außerordentlich groß ist (Die Gesamtfläche der Stadt Berlin: 891,69 km<sup>2</sup>)<sup>69</sup>. Bevor die nahen und fernen Vorstädte in die Stadt Shanghai eingemeindet wurden, waren die Randteile der heutigen Innenstadt Übergangsgebiete zwischen Stadt und Land<sup>70</sup>. Von „modern“ und „Urbanität“ war in diesen Gebieten nicht die Rede. Sie wurden von den Innenstadtbewohnern für provinziell gehalten. Die nahen und fernen „Vorstädte“ waren und sind immer noch zum großen Teil ländliche Gebiete, in denen es Ackerland gibt und in denen die „Nichtstädter“ wohnen. Seit 1990 hat sich der Verstärkerungsprozess beschleunigt und die Randgebiete der Innenstadt haben viel an Urbanität gewonnen. Obwohl die administrativen Grenzen zu den Vorstädten unverändert blieben, erweiterte sich doch die unsichtbare Grenze des Städtischen und schafft in den ehemaligen ländlichen Gebieten sehr schnell ein modernes urbanes Bewusstsein. Durch die weitere Entwicklung der Infrastruktur musste viel Boden für Autobahnen, Straßen, Wohnsiedlungen und anderes in Anspruch genommen werden. Demzufolge ist mehr und mehr Ackerland zu bebauten urbanen Fläche geworden.

Nach der „Flächennutzungsplanung Shanghais 1996-2010“ betragen 1996 die ländlichen Flächen von Shanghai 5166,08 km<sup>2</sup>. Darunter: Flächen für Ackerbau 3150,79 km<sup>2</sup> (39,65%), Waldflächen 37,36 km<sup>2</sup> (0,47%), Flächen für Obstbäume 92,66 km<sup>2</sup> (1,17%) und Wasserflächen 1885,29 (23,73%).<sup>71</sup> Von 1996 bis 2000 sind die Flächen für Ackerbau in Shanghai auf 2890,21 km<sup>2</sup> (d.h. um 260,56 km<sup>2</sup>) geschrumpft, während die Flächen für Wohnsiedlungen und Industrie von 1930,77 km<sup>2</sup> auf 2085,38 km<sup>2</sup> (d.h. um 154,61 km<sup>2</sup>) zugenommen haben.<sup>72</sup> Von 2000 bis 2002 hat sich die Fläche für Ackerbau um weiter 183,54 km<sup>2</sup> abgenommen und betrug nunmehr 2706,67 km<sup>2</sup>.<sup>73</sup>

<sup>65</sup> Nicht alle Gebiete von Pudong gehören zur Innenstadt, nur das CBD Lujiazui und seine Umgebung, die innerhalb des Autobahnringes von etwa 80 km<sup>2</sup> liegen.

<sup>66</sup> 2000 wurde der Stadtbezirk Nanshi, in dem die ehemalige Altstadt lag, mit Huangpu zusammengelegt.

<sup>67</sup> Die Insel Chongming ist der einzige Kreis (Xian) in der administrativen Gliederung Shanghais.

<sup>68</sup> Quelle: www.shanghai.gov.cn (Zustand 2004). Nach der „Flächennutzungsplanung Shanghais 1996-2010“ betrug die Fläche Shanghais 7945,58 km<sup>2</sup>. Vgl. Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: Flächennutzungsplanung Shanghais 1996-2010.

<sup>69</sup> www.statistik-berlin-brandenburg.de, Zustand 2006.

<sup>70</sup> In Chinesisch Cheng Xiang Jie He Bu 城乡结合部

<sup>71</sup> Vgl. Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: Shangaishi tudi liyong zongtiguihua 1997-2010 (Flächennutzungsplanung Shanghais 1997-2010). Shanghai 1996.

<sup>72</sup> Flächennutzungsplan Shanghais 1997-2010. a.a.O. S. 5.

Shangaishi tudi ziyuan „shiwu“ jihua he 2015 nian changyuan guihua (Der Zehnte Fünfjahresplan für die Bodenressourcen Shanghai und die langfristige Planung vom 2015). Shanghai 2000. S. 1.

<sup>73</sup> Shanghai Agriculture & Forestry Bureau: www.shaf.gov.cn 26. Juni 2003.

### 5.2.2.3 Ökonomische Verhältnisse

Chinas Entwicklung ist gekennzeichnet durch große Regionalunterschiede. Shanghai liegt stets am oberen Ende der Entwicklung und hat einen großen Abstand zu den ärmsten Provinzen. Während beispielsweise die Provinz Guizhou 1978 ein durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen von 156 Yuan aufwies, belief sich der entsprechende Wert für Shanghai auf 2.247 Yuan und war damit um etwa das 14fache größer. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 315 Yuan war die Wirtschaftskraft in Shanghai um 613 Prozent höher.<sup>74</sup> Heute sind die Unterschiede immer noch groß. 2003 betrug das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen in Shanghai 22.160 Yuan pro Jahr, zum Verhältnis der Wert in Guizhou mit 6.568,91 Yuan pro Jahr.<sup>75</sup>

Die Wende der Wirtschaftsentwicklung Shanghais begann Anfang der 1990er Jahre mit der Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong. Dies wurde mit starker Unterstützung der Zentrale verwirklicht. Für diesen Aufbau wurden hohe staatliche Investitionen bereitgestellt. Die Stadtregierung erhielt umfangreiche Sonderrechte für die Erschließung Pudongs. Hierzu zählen Steuererleichterungen, Steuerbefreiungen, langfristige Landnutzungsrechte für die gewerbliche Nutzung, Zollbefreiung, Zulassung von ausländischen Investoren im Tertiärsektor, Niederlassung von ausländischen Finanzinstituten.<sup>76</sup> Die überregionale Bedeutung der Erschließung von Pudong hat Shanghai eine noch bedeutendere Stellung in allen Bereichen einnehmen lassen. Seitdem erhielt und hat die Stadt größere Gestaltungsspielräume in der Exportförderung, in der Unternehmensbesteuerung und der lokalen Marktregulierung.

Die wirtschaftliche Wachstumsrate Shanghais im Jahr 1990 betrug nur 3,5%. Im folgenden Jahr stieg sie auf 7,1%. Seit 1992 blieb die Wachstumsrate jedes Jahr zweistellig. (Siehe Tab.8 und Abb. 35)

	1990	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04
Wachstums-Rate (%)	3,5	7,1	14,8	14,9	14,3	14,1	13,0	12,7	10,1	10,2	10,8	10,2	10,9	11,8	13,6

Tab. 8: Wachstumsrate des BIP Shanghais seit 1990. (Quellen: Statistische Jahrbücher Shanghai 1999-2005.)

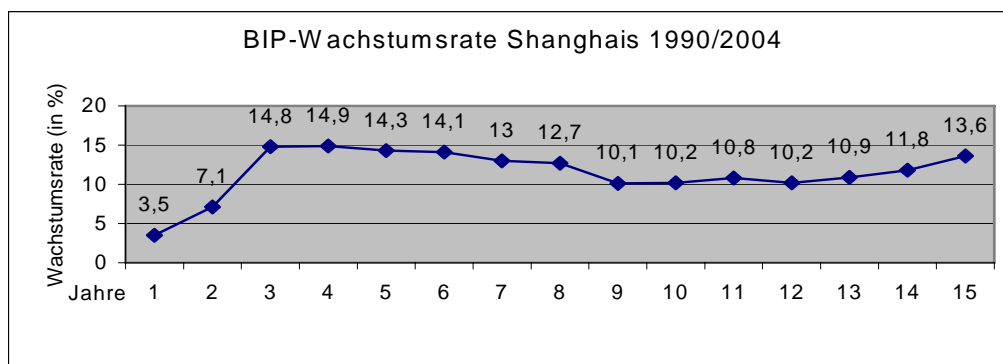


Abb. 35: Wachstumsrate der BIP Shanghais seit 1990<sup>77</sup>

<sup>74</sup> Margot Schüller: Das chinesische Wirtschaftssystem. In: Brundhild Staiger (Hg.): Länderbericht China. Darmstadt 2000. S. 167.

<sup>75</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghai 2004 und Statistisches Jahrbuch Guizhou 2004.

<sup>76</sup> Vgl. renzhen linhui zhongyang fuyu pudong zhengce de jiben tezheng (Pudong-Politik der Parteizentrale). In: Pudong Development (Pudong fazhan). Nr. 10/1995. S. 26-27.

Puxin: xin zhengce wei pudong kaifa zaizhu huoli (Neue Politik für die Entwicklung Pudongs). In: Zhongguo duiwai maoyi (Außenhandel Chinas). Nr. 3/1996. S. 32-33.

Yi Chao: jiuwu waishang touzi pudong renke xiangshou youhui zhengce (Begünstigungen der ausländischen Investitionen in Pudong während des Neuten Jahresplanes). In: Shanghai gongye (Industrie Shanghais). Nr. 3/1996. S. 33-34.

<sup>77</sup> Quellen: Statistisches Jahrbuch 2004. Tab.:2-1.

Von 1950 bis 1992 betrug die durchschnittlichen Jahreseinkünfte der Stadt 10,1 Milliarden Yuan, davon wurden jährlich ca. 7,9 Milliarden an die Zentrale abgeführt und es standen der Stadt nur 2,2 Milliarden zur Verfügung.<sup>78</sup> Die Stadt hatte somit keine ausreichenden finanziellen Mittel für den Städtebau. Vor 1984 betrug das Verhältnis der abgeführten und der einbehaltenen Einkünfte der Stadt 9 zu 1, seit 1990 war das Verhältnis 8 zu 2, und seit 1994 konnte die Stadt Gesamteinkünfte im Verhältnis 3 zu 7 – eine radikale Umkehrung – für sich behalten. Die finanzielle Ablieferungsquote gegenüber der Zentralregierung wurde reduziert und zugleich die gesamte Wirtschaftskraft gesteigert. Die Städteinkünfte sind ebenso schnell gestiegen wie die Wachstumsrate. (Abb.36)

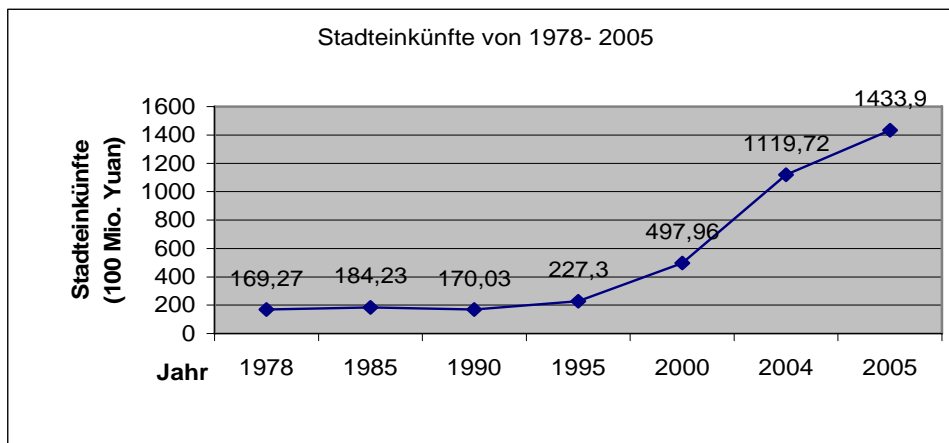


Abb. 36: Stadteinkünfte<sup>79</sup> 1978-2005 (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2005)

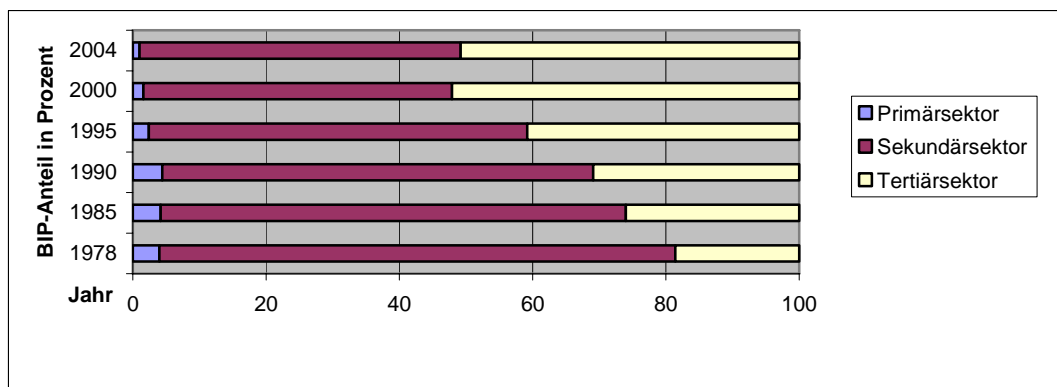


Abb. 37: Veränderung der Wirtschaftsstruktur Shanghais (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2005 )

Nach wie vor dominiert die Industrie die Wirtschaftsstruktur Shanghais. Seit 1978 nimmt jedoch ihr Anteil ab, während der Tertiärsektor langsam zunimmt. Eine vom Tertiärsektor dominierte Wirtschaftsstruktur ist noch nicht entstanden. 2004 betrug der BIP-Anteil des Primärsektors 1,0%, der des Sekundärsektors 48,2% und des Tertiärsektors 50,8%.<sup>80</sup> (Siehe Abb. 37) Nach den Zielen der Zentrale und Stadtregierung sollte die Wirtschaft Shanghais vorwiegend vom Tertiärsektor dominiert sein. Dementsprechend ist der jetzige BIP-Anteil der Industrie noch immer viel zu hoch. Das rasche Wirtschaftswachstum Shanghais seit den 1990er Jahren ist hauptsächlich auf die große Industrie und den umfangreichen Aufbau der Infrastruktur zurückzuführen. Doch die Industriebranchen belasten die Umwelt, verbrauchen enorme Energie und nehmen große Flächen in Anspruch – nach Meinung der Zentrale nicht

<sup>78</sup> Quellen: Statistisches Jahrbuch 2004.

<sup>79</sup> „Stadteinkünfte“ bezieht sich auf die Einnahmen der Stadt, von denen bereits die Abführung an die Zentrale abgezogen ist. Umrechnung Yuan und Euro etwas 10 zu 1.

<sup>80</sup> Statistisches Jahrbuch 2005 Shanghai.

die gewünschte Entwicklungsrichtung Shanghais. Die Stadt bemüht sich um eine „Wandlung der Wirtschaftsstruktur und der Wachstumsweise“, also Abnahme von Industrieanteilen zu Gunsten des Dienstleistungssektors.

Es gibt in Shanghais sechs Branchen, die als „Stütz-Branchen“ der Wirtschaft bezeichnet werden: Informatik, Finanzen, Geschäft und Handel, Automobil- und Maschinenherstellung sowie das Immobiliengeschäft.

### Finanzierungskanäle

Obwohl Shanghai deutlich mehr Geld zur Verfügung stand, reichten die Mittel bei weitem nicht, um den Bedarf an Infrastruktur zu decken. Von 1990 bis 2003 sind die gesamten Investitionen in feste Anlagevermögen von 22,7 Milliarden Yuan auf 245,2 Milliarden gestiegen. Davon wurden im Jahr 2003 60,4 Milliarden in die städtebauliche Infrastruktur investiert. (Siehe Abb. 38)

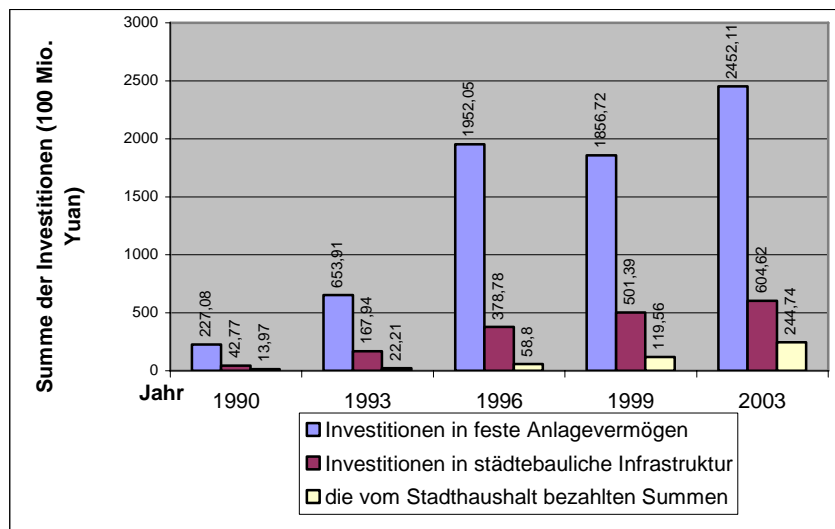


Abb. 38: Die Summe der Investitionen und der Anteil des Stadthaushalts in feste Anlagevermögen, in Infrastrukturmaßnahmen 1990 - 2003<sup>81</sup>

Seit Anfang der 90er Jahre hatte die Stadt Shanghai insgesamt 484,6 Milliarden Yuan in den Aufbau der Infrastruktur investiert.<sup>82</sup> Davon kamen nur ein Fünftel, knapp 120,9 Milliarden Yuan, direkt aus dem Stadthaushalt. Vier Fünftel der Mittel wurden aus anderen Finanzierungskanälen gedeckt.

Um die umfangreiche städtebauliche Infrastruktur zu finanzieren, begann die Stadt 1988 mit der Reform der Finanzierung und der Investitionen im Städtebau. Dementsprechend wurden verschiedene städtische Institutionen errichtet. Drei davon sind dabei von großer Bedeutung. 1987 wurde die dem „Amt des Planens Shanghai“ untergeordnete Firma „Jiu Shi“ gegründet, als „Investment Holding Company“, ein von der Stadt betriebenes Investitionsunternehmen, das Kredite für einige wichtige Großprojekte wie den Bau der Nanpu-Brücke und der U-Bahn aufnahm. Die Gründung dieser Firma bedeutet den ersten Schritt für das neue Finanzierungsmodell des Städtebaus in Shanghai, wobei die Finanzierung durch die städtischen Unternehmen auf dem gelenkten Markt verwirklicht werden sollte. Eine weitere Funktion von „Jiu Shi“ ist, Schuldscheine zu verkaufen. 2003 hat „Jiu Shi“ mit der Genehmigung des „Ministeriums für das Planen Chinas“ Schuldscheine im Wert von 4 Milliarden Yuan mit einer Laufzeit von 15 Jahren (Zinsrate 4,51%) verkauft, um das weitere Schienenverkehrsnetz aufzubauen.<sup>83</sup>

Der im April 1988 gegründete „Fonds des Städtebaus Shanghai“ verwaltet die Mittel für den Städtebau. 1992 wurde die der Kommission für den Aufbau von Shanghai untergeordnete Investment Holding Company „Firma für Investitionen und Erschließung des Städtebaus

<sup>81</sup> Statistisches Jahrbuch 2004 Shanghai.

<sup>82</sup> Statistisches Jahrbuch 2004. Tab.: 6-2, 9-2.

<sup>83</sup> Zhengquan Shibao (Zeitung für Börse und Wertpapiere) vom 22. Januar. 2003.

Shanghai“ (Abk.: „Shanghai Chentou“) gegründet, die als erste Chinas im Auftrag der Stadtregierung für die Finanzierung und für die Verwaltung der Finanzen zuständig ist. Dies bedeutete, dass die Finanzierung des Städtebaus nicht mehr ausschließlich von der Stadtverwaltung direkt übernommen wurde, sondern auch in Form eines Unternehmens betrieben wird. In der Zeit von 1992 bis 2005 hat „Shanghai Chentou“ für den Städtebau insgesamt 120 Milliarden Yuan bereit gestellt, insgesamt 1/3 der gesamten Finanzierung.<sup>84</sup> Nach dem Modell der „Jiu Shi“ und „Shanghai Chentou“ wurden in Shanghai die verschiedenen städtischen Investitionsunternehmen für Schienenverkehr, Industrie, Landwirtschaft und Sport errichtet.

Der Städtebau Shanghais wurde seit 1990 durch mehr als zehn derartige städtische Investitions- und Finanzierungsunternehmen durch die folgenden vier wichtigen Finanzierungskanäle finanziert:

#### 1) Kredite von der Weltbank und anderen Banken

Diese Finanzierungsmethode begann Mitte der 1980er Jahre und kam bis Anfang der 1990er Jahre oft zum Tragen. Von der Weltbank und der Asian Development Bank hat die Stadt in diesem Zeitraum mit der Genehmigung der Zentrale Kredite von 3,2 Milliarden Dollar aufgenommen.<sup>85</sup> Der Bau der Nanpu-Brücke und der Yangpu-Brücke<sup>86</sup>, des inneren Autobahnringes, der Ausbaus des Flughafens Hongqiao sowie des Hauptbahnhofs wurde auf diese Weise finanziert.

#### 2) Bodenverpachtung/Bodenvermarktung

Wie in 5.2.1.3 dargestellt, gilt in Shanghai eine Bodenpolitik, die der Stadt Befugnisse einräumt, Landnutzungsrechte zu verkaufen. Die Einnahmen der Bodenverpachtung waren die wichtigsten Finanzierungsquellen für die Innenstadterneuerung und den Bau der Infrastruktur seit Mitte der 1990er Jahre. Im März 1988 wurde zum ersten Mal das Nutzungsrecht eines Stückes Boden in Shanghai durch eine internationale Ausschreibung an eine japanische Firma für 28,05 Mio. Dollar für 50 Jahre verkauft.<sup>87</sup>

Der Boden wurde an verschiedene „Developer“ und Bauherren verpachtet. Zu den „Developern“ und Bauherren gehörten sowohl chinesische als auch ausländische (Immobilien-)Firmen. Von den 50 größten chinesischen Immobilienfirmen in Shanghai sind mehr als die Hälfte städtisch betriebene Unternehmen.<sup>88</sup> Die Einnahmen aus der Bodenverpachtung wurden von der „Shanghai Chentou“ verwaltet und in verschiedene Bauprojekte investiert. Seit 1990 hat die Stadtregierung durch Überlassung und Übertragung der Bodennutzungsrechte von 5.534 Grundstücken (163,8 Mio. km<sup>2</sup>) über 100 Milliarden Yuan eingenommen, was zugleich auch den Immobilienmarkt belebte.<sup>89</sup> Nach dem Wort des ehemaligen Oberbürgermeisters Chen Liangyu bräuchte die Stadterneuerung Shanghais ohne die Einnahmen der Bodenverpachtung 100 Jahre statt 10 Jahre.<sup>90</sup>

Shanghai ist durch diese Bodenverpachtung vorbildhaft geworden und andere chinesische Städte ahmen Shanghai nach.

---

<sup>84</sup> Chen Dong: chengshi gongyong shiye yunying moshi gaige: yi Shanghai weili de yanjiu (Reform des Finanzierungsmodells für die öffentlichen Einrichtungen, am Beispiel Shanghai). In: Shanghai jingji yanjiu (Wirtschaftsforschung Shanghai). Nr. 11/2006. S. 40-47. Hier: S. 41.

<sup>85</sup> Chen Liangyu: shanghai xiandaihua chengshi jianshe yu tourongzi tizhi gaige (Rede bei der Tagung der Asian Development Bank am 9. Mai 2002). In: Lingdao Juecexinxi (Information for Deciders Magazine) Mai, Heft 19/2002. S. 13. Hier: S. 13.

<sup>86</sup> Der Bau der Nanpu-Brücke kostete 820 Mio. Yuan. Der Bau der Yangpu-Brücke kostete 1.330 Mio. Yuan.

<sup>87</sup> Guo Ji: tudi pizu: Shanghai dangzuzhi zhizheng nengli jianshe guochengzhong de yige chenggong fanli (Bodenverpachtung: Ein erfolgreiches Beispiel für die Regierungsfähigkeit der KPCh Shanghais). In: Shanghai Dangshi yu Dangjian (Parteigeschichte und -aufbau Shanghai) Nr. 9/2005. S. 44-45. Hier: S. 45.

<sup>88</sup> Shanghai biaodi neimu. (Über den Preiserhöhung im Grundstück- und Wohnungsmarkt in Shanghai) In: Caijing Zazhi („Caijing Magazine“). 23. Februar 2005.

<sup>89</sup> Chen Liangyu: a.a.O.

<sup>90</sup> Ebd.

### 3) TOT-Modell: Abkürzung von „TRANSFER – OPERATE-TRANSFER“

Im Rahmen des TOT-Modells wird das Betriebsrecht für die von der Stadt finanzierte Infrastruktur wie Straßen, Brücken, Tunnel für eine bestimmte Frist an ausländische Firmen verkauft. Die Einnahmen sollten in andere Bauprojekte investiert werden. Seit es immer weniger Boden zu verpachten gab, wurde das TOT-Modell ein wichtiger Finanzierungskanal für den Aufbau der Infrastruktur. Dieses Modell setzt voraus, dass die Nutzung der entsprechenden städtischen Infrastruktur nicht mehr kostenlos, sondern gebührenpflichtig ist. Beispiel: Die Nanpu-Brücke, die Yangpu-Brücke und der Tunnel Da Pulu wurden vor 1995 von den städtischen Firmen „Jiushi“ und „Shanghai Chentou“ betrieben. Danach wurden 45% der Aktien für die Betriebsrechte der Brücken und des Tunnels für 20 Jahre an die Hongkonger Firma „Citic Pacific“ verkauft. Die Einnahmen von 240 Mio. Yuan wurden in den Bau der Xupu-Brücke investiert, die 205 Mio. Yuan kosten sollte.<sup>91</sup> Da die Stadtregierung im Verkaufsvertrag den ausländischen Firmen eine Profitrate garantieren musste, bedeutet das Modell, dass die Stadtregierung von ausländischen Kapitalgebern Kredite mit einer hohen Zinsrate aufnehmen musste. Das erwies sich für die Stadt nicht unbedingt als vorteilhaft, denn das Rückzahlungsrisiko war nicht klein. Gegen Ende der 90er Jahre wurde dieses Modell allmählich ausgesetzt.

### 4) BOT-Modell: Abkürzung von „BUILD – OPERATE – TRANSFER“

In diesem Modell vergibt die Stadtregierung die Projekte zum Ausbau der öffentlichen Infrastrukturen durch Ausschreibung an private Developer, welche die Projekte bauen lassen, bezahlen und betreiben dürfen. Nach einer im Vertrag festgelegten Frist sollen die Developer die Projekte an die Stadtregierung zurückgeben. Während des Aufbaus und der Nutzungszeit befinden sich die Projekte in der Hand privater Investoren. Angesichts der zunehmenden privaten Ersparnisse ist das BOT-Modell ein Finanzierungskanal, durch den das private Kapital, besonders das chinesische, direkt eingesammelt wird. Die Autobahnen und Straßen in Shanghai wurden auf diese Weise finanziert. Im Vergleich zu dem TOT-Modell sind die Akteure des BOT-Modells vielfältiger, zu ihnen gehörten nicht nur ausländische Unternehmen, sondern immer mehr private chinesische Unternehmen und private Investoren. Damit verbreitet sich das Finanzierungsspektrum.

An den verschiedenen Finanzierungskanälen für den Städtebau Shanghais ist zu erkennen, dass sich die Finanzierung seit den 1990er Jahren zu einer weiteren Öffnung in Richtung auf privates Kapital und auf den internationalen Kapitalmarkt wandelte. Die Stadtregierung betreibt die Stadt wie ein Unternehmen. Dadurch vermehrt sich das Kapital stark und rapide. Der Aufbau der Infrastruktur hat davon profitiert sowie das angezogene private Kapital aus China und aus aller Welt. Die Kehrseite der Medaille ist, dass derartige Mechanismen vorwiegend profitorientiert funktionieren. Auch die Stadtregierung konzentrierte sich auf die Anwerbung von Investitionen mit entsprechenden Profiten, wobei die öffentlichen Interessen immer mehr in den Hintergrund geraten. Die Forderungen der Investoren und der Bauherren für die Stadtregierung haben Vorrang vor den Bedürfnissen der Mehrheit der Einwohner.

#### **5.2.2.4 Soziale Rahmenbedingungen**

In diesem Kapitel werden die sozialen Rahmenbedingungen Shanghais dargestellt, zu den die demographische Lage, die Bevölkerungsdichte in den jeweiligen Stadtbezirken, die Altersstruktur, die Beschäftigungsstruktur und die Einkommensverhältnisse zählen.

---

<sup>91</sup> Huang Fei: 1990nian hou shanghai zhongda daolu jiaotong jichu sheshi xiangmu tourongzi yanjiu (A Study on Financing for Large Transportation Facilities in Shanghai since 1990). In: Chengshi Fazhan Yanjiu (Forschung zur Stadtentwicklung) 11 (2004.6) S. 64-72. Hier: S. 66.

### 5.2.2.4.1 Demographische Lage

Was die demographische Lage in Shanghai betrifft, müssen einige Begriffe und Sachverhalte erklärt werden, die in Tab 9 dargestellt sind.

Die Gesamtbevölkerung wird in zwei Kategorien aufgeteilt. (Siehe Tab. 9) In Kategorie A werden die registrierten Dauereinwohner erfasst, die nach dem chinesischen polizeilichen Meldesystem eine dauerhafte Wohnlerlaubnis – eine „Hukou“ in Shanghai haben. Auf Grund des Stadt-Land-Dualsystems wird die Hukou streng ländlich und nichtländlich (städtisch) getrennt. Da jede chinesische Stadt Vororte bzw. ein Umland mit ländlichen Arbeitern hat, gibt es in der Stadt auch Einwohner mit ländlicher Hukou. Die registrierten Dauereinwohner in Shanghai (Kategorie A in Tab-9) sind diejenigen, die eine Shanghaier Hukou haben. Aber nicht alle tatsächlichen Dauereinwohner haben die nichtländliche (städtische) Shanghaier Hukou. Nur die Einwohner mit nichtländlicher Shanghai-Hukou werden offiziell als Shanghaier Bürger bezeichnet und genießen volle Rechte in den Bereichen der Sozial- und Krankenversicherung, des Schulbesuches der Kinder und der Gehälter bzw. Zuschüsse.

Gesamtbevölkerung	
<b>A:</b> Registrierte Dauereinwohner <i>mit</i> Shanghai-Hukou <sup>92</sup>	<b>B:</b> Zuwanderer und Wanderarbeiter <i>ohne</i> Shanghai-Hukou
Darunter:	Darunter:
<p><b>A1:</b> Einheimische mit Shanghaier-Hukou</p> <p><b>A1 a:</b> Einwohner mit nichtländlicher Shanghai-Hukou (<i>mit Shanghaier Bürgerrechten</i>)</p> <p><b>A1 b:</b> Einheimische Bauern mit ländlicher Shanghaier Hukou (<i>ohne Shanghaier Bürgerrechte</i>)</p> <p><b>A1 c:</b> Einheimische Bauern, deren Ackerland für den Städtebau enteignet wurde. Ihre ehemalige ländliche Hukou wurde in eine nichtländliche umgewandelt. (<i>mit teilweise Shanghaier Bürgerrechten</i>)</p> <p><b>A2:</b> Zuwanderer mit Shanghai-Hukou</p> <p><b>A2 a:</b> Rückwanderer<sup>93</sup> mit nichtländlicher Shanghaier Hukou (<i>mit teilweise Shanghaier Bürgerrechten</i>)</p> <p><b>A2 b:</b> Spezifisch qualifizierte Bewohner (<i>mit Shanghaier Bürgerrechten und besonderen Privilegien</i>)</p> <p><b>A2 c:</b> Normal qualifizierte Bewohner (<i>mit Shanghaier Bürgerrechten</i>)</p>	<p><b>B1:</b> Angestellte, Arbeiter oder andere Berufstätige in den Shanghaier Unternehmen oder Firmen mit temporärer Wohnlerlaubnis (<i>ohne Shanghaier Bürgerrechte</i>)</p> <p><b>B2:</b> Wanderarbeiter mit temporärer Wohnlerlaubnis (<i>ohne Shanghaier Bürgerrechte</i>)</p> <p><b>B3:</b> Wanderarbeiter ohne temporäre Wohnlerlaubnis (<i>ohne Shanghaier Bürgerrechte, kein Wohnrecht in Shanghai vor Juni 2003</i>)</p>

Tab. 9: Kategorien der Gesamtbevölkerung<sup>94</sup>

<sup>92</sup> „Hukou“ ist eine dauerhafte Wohnlerlaubnis oder Wohnmeldung in Chinesisch. Das Wohnmeldungssystem – „Hukou-Politik“ und seine Geschichte wird im 5.1.2 ausführlich dargestellt.

<sup>93</sup> Der Begriff „Rückwanderer“ bezieht sich auf die ehemaligen Shanghaier Einheimischen, die in der Mao-Zeit aus politischen Gründen vertrieben wurden oder zwangsweise ausgewandert sind und jetzt wieder nach Shanghai zurück wandern wollten.

<sup>94</sup> Die Abbildung hat in blauer Farbe gezeigt, welche Gruppen in der Stadt nicht die Rechte der Stadtbürger genießen können.



Nach der Statistik werden die Anteile der städtischen und ländlichen Bevölkerung mit Shanghaier „Hukou“ wie folgt dargestellt:

Jahr	Die registrierten Dauereinwohner (in Mio.)	Ländliche Bevölkerung (in Mio.)	Städtische Bevölkerung (in Mio.)	Anteil der städt. Bev. in der Gesamtbevölkerung
1990	12,83	4,19	8,64	67%
1995	13,01	3,79	9,22	71%
2000	13,21	3,35	9,86	75%
2004	13,52	2,55	10,97	81%

Tab. 10: Verhältnis der ländlichen und städtischen Bevölkerung Shanghais (Quellen: Statistisches Jahrbuch Shanghais 2005)

Der große Teil der ländlichen Bevölkerung lebt in den Vorstädten Shanghais. Doch diese sind nicht alle in der Landwirtschaft beschäftigt. Viele arbeiten in kleinen Fabriken, Betrieben und Unternehmen, aber sie besitzen immer noch den ländlichen Status. Es ist schwer für sie, eine städtische Hukou zu erwerben. Nach der Statistik des Büros für Landwirtschaft und Wälder Shanghais waren 2003 nur 0,82 Mio. Einwohner in Landarbeit in Shanghai beschäftigt, während die Zahl der ländlichen Bevölkerung 3,15 Mio. betrug.<sup>95</sup> Solange diese Menschen nur die ländliche Hukou besitzen, können sie nicht das Bürgerrecht und die Privilegien der Städter beanspruchen, auch wenn sie schon seit langem nicht mehr Bauern sind. Sie sind allerdings besser gestellt als die Wanderarbeiter in Shanghai, die weder die ländliche noch die städtische Shanghaier Hukou haben.

Zur Kategorie A gehören wie die Tab. 9 zeigt zwei Gruppen: die einheimischen Bewohner (A1) und die Zuwanderer (A2). Zu den einheimischen Bewohnern (A1) gehören A1a, A1b und A1c. Die Gruppe A1b besitzt jedoch keine Shanghaier Bürgerrechte, weil sie nur ländlichen Status haben. Die Gruppe A1c genießt nur Teile der Bürgerrechte. Bei den Personen der Gruppe A2 handelt es sich um Rückwanderer (A2a), spezifisch qualifizierte Arbeitskräfte (A2b) und normal qualifizierte Arbeitskräfte (A2c). Die Stadt Shanghai benötigt zur Stadtentwicklung zahlreiche hoch qualifizierte Menschen. Um solche Menschen aus allen Gebieten des Landes anzuziehen gewährte ihnen die Stadt eine Reihe von Vergünstigungen. Dazu gehört die nichtländliche Shanghai-Hukou. Die spezifisch qualifizierten Arbeitskräfte (A2b) beziehen sich auf diejenigen, die in einem Bereich besonders qualifiziert sind, z.B. renommierte Professoren und Experten für Ingenieurwesen. Neben der nichtländlichen Shanghai-Hukou bekommen sie zusätzliche Privilegien, wie z.B. Dienstautos, Wohnungen und Forschungszuschüsse. Die Gruppe A2b macht nur einen sehr kleinen Anteil in der Kategorie A2 aus. Bei den normal qualifizierten Arbeitskräften handelt es sich um gut ausgebildete Personen, die mindestens die Bachelor-Qualifikation der Hochschulen erworben haben. Studierende an den Hochschulen Shanghais mit sehr guten Noten sind die potentielle Zielgruppe. Die Konkurrenz ist jedoch sehr groß und nur wenige davon bekommen den Status des Shanghai-Bürgers. Personen der Gruppe A2b können eventuell auch aus der Kategorie B gekommen sein.

Die Kategorie B bezieht sich auf alle Einwohner ohne Shanghai-Hukou. Sie werden oft auch als „Menschen von draußen“ (Wai Lai Ren Kou), „fließende Menschen von draußen“ (Wai Lai Liu Dong Ren Kou), „temporäre Einwohner“ (Zan Zhu Ren Kou) bezeichnet. Das Spektrum der zweiten Kategorie ist sehr breit. Es können gut verdienende Angestellte mit hoher Qualifikation aus anderen Städten sein, Arbeitsuchende aus anderen Städten oder unter schlechten Bedingungen arbeitende Wanderarbeiter vom Land. Der Begriff „Wanderarbeiter“ bezieht sich in dieser Arbeit auf Einwohner mit ländlicher Hukou und ländliche Arbeitskräfte

Vgl. Stadtregierung Shanghai: yinjin rencai shixing „shanghaishi juzhuzheng“ zhidu zanxing guiding („Verordnungen betreffend der eingeführten qualifizierten Köpfe und der Umsetzung ‚der Wohnerlaubnis Shanghais‘“), gültig vom Juni 2002 bis September 2004. Shanghai April 2002.

<sup>95</sup> Shanghai Agriculture & Forestry Bureau: www.shaf.gov.cn (26. Juni 2003).

vom Land, die während des Verstärkerungsprozesses in die Stadt kamen und temporäre Jobs suchten und suchen. Nach ihrer Hukou haben sie nur einen ländlichen Status, wo immer sie auch arbeiten (Siehe auch Kapitel 5.1.2.1.2). Daher werden sie immer anders behandelt als die Städter. Nach den Gesetzen muss sich jeder Wanderarbeiter bei der Polizei melden, um eine temporäre Wohnnerlaubnis zu bekommen. Dafür werden Gebühren erhoben. Bis 2003 gab es zahlreiche Wanderarbeiter, die sich diese Kosten dafür nicht leisten konnten. Sie haben nicht einmal Wohnrecht in der Stadt. Wenn sie aufgegriffen wurden, wurden sie zwangsweise in die Heimat zurückgeschickt. Seit Juni 2003 wurde die Verordnung, mit der Wanderarbeiter ohne temporäre Wohnnerlaubnis zwangsweise in ihre Heimat zurückgeschickt werden mussten, gestrichen. Die Wanderarbeiter machen einen großen Teil der zweiten Kategorie aus, weil die gut verdienenden, hochqualifizierten Angestellten viel einfacher eine nichtländliche Hukou erwerben können<sup>96</sup>, die Wanderarbeiter jedoch haben dafür kaum eine Chance.

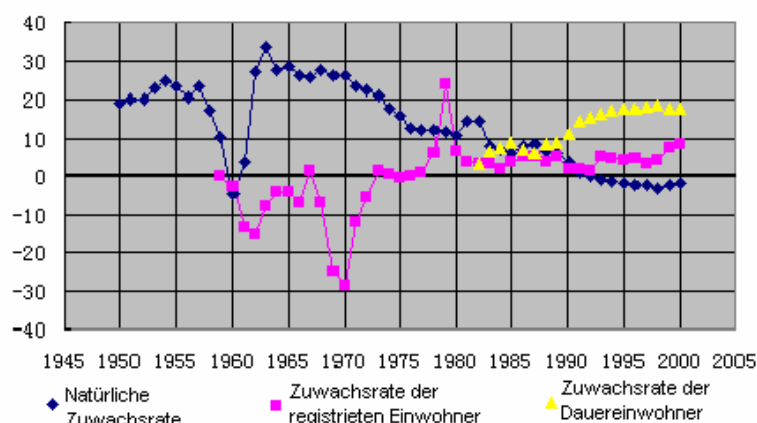


Abb. 39: Natürliche und allgemeine Zuwachsrate der Bevölkerung Shanghais<sup>97</sup>

Kennzeichnend ist, dass seit 1985 die Zuwachsrate der Dauereinwohner wächst, die natürliche Zuwachsrate abnimmt, die registrierten Einwohner stagnieren. (Abb.39).

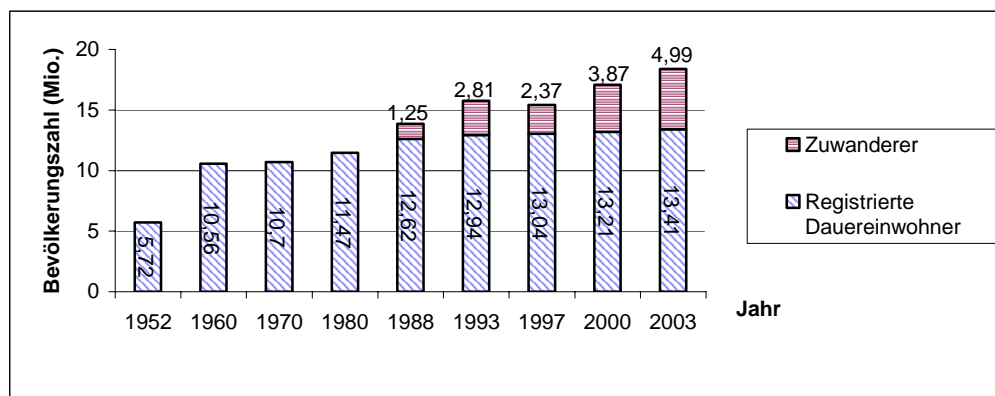


Abb. 40: Bevölkerungszahl Shanghais seit 1952<sup>98</sup>

<sup>96</sup> Ein Beispiel dafür ist, dass die Zuwanderer, die sich in Shanghai eine Wohnung zu einem bestimmten Preis anschaffen, eine dauerhafte Wohnnerlaubnis erwerben dürfen. Vgl. Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi renmin zhengfu guanyu fabu „shanghaishi renmin zhengfu guanyu xiugai shanghai shi lanyin hukou guanli zanzheng guiding de jue ding“ de tongzhi („Mitteilung der Shanghai Regierung betreffend ‚provisorischer Vorschriften über Verwaltung der Shanghai-Hukou mit blauem Stempel‘“). Shanghai 1998.

<sup>97</sup> Entnommen aus Ding Jinhong: zhi buju tiaozhen peihe xia shixian shanghai renkou de zongliang zengzhang. (Steuerung der Bevölkerungszahl in Shanghai). In: Online-Zeitschrift „Renkou“ („Bevölkerung“). Nr. 3/2003. www.popinfo.gov.cn vom 20. November. 2003. S. 3.

In der Tabelle beziehen sich die registrierten Einwohner auf die Einwohner mit Shanghai Hukou. Die Dauereinwohner sind die Einwohner mit und ohne Shanghai Hukou, die dauerhaft in Shanghai wohnen.

<sup>98</sup> Quellen aus dem Statistischen Jahrbuch 2004 und Kang Yan: jiedu Shanghai (Understanding Shanghai). Shanghai 2001. S. 377.

Wie Abb. 40 zeigt, steigt die Zahl der registrierten Dauereinwohner in Shanghai nicht sehr schnell, wenn die Vergrößerung der administrativen Flächen durch die Eingemeindung mehrerer umgebender Kreisstädte eingerechnet wird. Der Grund dafür liegt an dem strengen polizeilichen Meldesystem seit 1958. Die Gesamtbevölkerung jedoch hat durch Zuwanderer deutlich zugenommen. Die natürliche Zuwachsrate hat dagegen seit den 1970er Jahren rasch abgenommen. Ein wichtiger Grund dafür ist die Ein-Kind-Familie-Politik Chinas, die Ende der 1970er Jahre in Kraft trat. 1993 war die natürliche Zuwachsrate in Shanghai zum ersten Mal negativ und dies hält bis heute an, was unter allen chinesischen Städten einmalig ist. Die niedrige natürliche Zuwachsrate beeinflusst unmittelbar die Zuwachsrate der registrierten Einwohner mit Shanghai-„Hukou“, die seit den 1980er Jahren stabil bleibt. (die Kategorie A in Tab. 9) Von 2000 bis 2003 ist die Zahl der registrierten Einwohner mit Shanghai-„Hukou“ nur von 13,22 auf 13,42 Mio. angewachsen. (Abb. 39). Da die natürliche Zuwachsrate negativ ist, ist die Zunahme von 0,22 Mio. (2000 bis 2003) ausschließlich auf die Zuwanderer zurückzuführen, die die Shanghai-Hukou erworben haben. Sie sind die Gruppe A2, wie sie in der Tab. 9 gezeigt wird. Diese Zuwanderer nehmen einen kleinen Anteil ein. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Stadt weniger Probleme mit dem Bevölkerungswachstum und der Bevölkerungsdichte hat. Im Gegenteil, die Bevölkerungszahl und -dichte nimmt jährlich zu (Abb. 40 und 41), weil die Zuwanderer und die Wanderarbeiter aus anderen Städten und vom Land unaufhörlich nach Shanghai strömen. Die rasche Zunahme der Bevölkerung in Shanghai ist demnach hauptsächlich auf die Zunahme der Zuwanderer und Wanderarbeiter zurückzuführen. (die gesamte Kategorie B in Tab. 9)

Die gesamte Einwohnerzahl Shanghais lässt sich schwer feststellen, weil die Zahl der Zuwanderer dauernd steigt und nicht jede Person sich anmeldet. Es existieren höchst unterschiedliche Zahlen z.B. 14 Millionen, 17 Millionen oder 20 Millionen. Nach der fünften nationalen Volkszählung 2000 gab es 16,74 Millionen Einwohner, darunter 3,83 Millionen „fließende Menschen von draußen“. <sup>99</sup> Nach dem Beitrag des Vizedirektors des Stadtplanungsamtes Shanghais Tang Zhiping auf dem „Forum über Bevölkerung und Entwicklung 2002“ gab es 16,41 Millionen Dauereinwohner. Diese „Dauereinwohner“ bestehen aus 13,21 Mio. registrierten Dauereinwohnern und 3,2 Mio. Zuwanderern, die mehr als ein halbes Jahr in Shanghai gewohnt haben. <sup>100</sup> Es ist nicht ungewöhnlich, dass die Bevölkerungszahl von Shanghai unterschiedlich angegeben wird. Im Statistischen Jahrbuch Shanghais 2004 wurden wieder andere Zahlen veröffentlicht. In der folgenden Tab. (Tab. 11) werden die Zahlen aus dem Statistikjahrbuch 2004 wiedergegeben.

	Zahl der registrierten Dauereinwohner mit Shanghai-Hukou	Zahl der Zuwanderer	Insgesamt <sup>101</sup>
2000	13,22 Mio.	3,87 Mio.	17,09 Mio.
2003	13,42 Mio.	4,99 Mio.	18,41 Mio.

Tab. 11: Einwohnerzahlen einschließlich der Zuwanderer in Shanghai (Quellen: Statistisches Jahrbuch Shanghais 2004.)

<sup>99</sup> Vgl. „Bulletin über die fünfte Volkszählung 2000 in Shanghai“ vom Statistikamt Shanghai, 2001. [www.shanghai.gov.cn](http://www.shanghai.gov.cn) (26. Juni 2004).

<sup>100</sup> Offensichtlich sind die Zahlen im Beitrag von Tang Zhiping anders als die Zahlen der fünften Volkszählung. Tang schrieb, dass seine Daten aus der fünften Volkszählung im Jahr 2000 stammen. Vgl. Tang Zhiping / Wang Lin: *Shanghaishi renkou buju daoxiang zhanlue yanjiu* (Forschung über die Strategie der Bevölkerungsverteilung der Stadt Shanghai). In: *chengshi guihua* (City Planning Review) Nr. 5/2003. S. 63-67. Hier: S. 63.

<sup>101</sup> Im Jahrbuch wurden die Zahlen der registrierten Dauereinwohner und der Zuwanderer getrennt angegeben. Die Gesamtzahlen wurden von der Autorin selbst zusammengezählt.

Die vorliegende Arbeit entnimmt die Daten und Zahlen aus den Statistischen Jahrbüchern Shanghais als Standardquelle. Erst seit 2003 hat das Statistische Jahrbuch Shanghais begonnen, die Zahlen der Zuwanderer anzugeben. Bis jetzt sind nur die Zahlen der Zuwanderer der Jahrgänge 2000 und 2003 in den Statistischen Jahrbüchern 2003 und 2004 zu finden. Die Zahlen des Jahrganges 2000 stammen aus der fünften nationalen Volkszählung.

Die Zahl der registrierten Dauereinwohner mit einer dauerhaften Wohnnerlaubnis lässt sich leicht errechnen, während die genaue Zahl der Zuwanderer nur schwer festzustellen ist. Es kommt oft vor, dass die Zahl der Zuwanderer vernachlässigt wird. Auf der offiziellen Webseite der Shanghaier Regierung<sup>102</sup> steht unter dem Stichwort „Bevölkerungszahl“ 2004 nur die Zahl der registrierten Dauereinwohner von 13,41 Mio. Auf diese Zahl beziehen sich viele Veröffentlichungen. Wenn nur diese Zahl herangezogen wird, entsteht eine falsche Vorstellung über das tatsächliche Bevölkerungsausmaß in Shanghai. Die Zahl der Zuwanderer spielt deswegen eine große Rolle, weil sie ein wichtiger Indikator für das wirkliche Stadtwachstum und den Grad der Verstädterung ist. Sie ist ebenso ein wichtiger sozialer Faktor, der in der Stadtplanung und im Städtebau berücksichtigt werden muss. Die Zahl der registrierten Dauereinwohner kann schon lange nicht mehr als ein korrekter Indikator für das tatsächliche Bevölkerungswachstum von Shanghai angenommen werden. Die angegebene Zahl der Zuwanderer entspricht nicht der Wirklichkeit, weil ein nicht übersehbarer Teil davon überhaupt nicht gemeldet ist. Es gibt eine Dunkelziffer von erheblicher Größenordnung. Wanderarbeiter, die unter schwersten Bedingungen arbeiten und wohnen, gehören dazu. Nach einigen chinesischen Quellen soll die tatsächliche Zahl der Wanderarbeiter in Shanghai vermutlich 6 Mio. betragen (Stand 2005).<sup>103</sup> In ausländischen Veröffentlichungen wird die Zahl der Wanderarbeiter auf 3 bis 4 Millionen geschätzt.<sup>104</sup> Es ist deshalb anzunehmen, dass in Shanghai schätzungsweise ca. 20 Millionen Menschen leben.<sup>105</sup> Dies entspricht einer Wachstumstendenz, die charakteristisch für Entwicklungsländer ist, in denen sich die massive Zuwanderung der Landbevölkerung in den Stadtrandgebieten konzentriert oder in die Notsiedlungen ohne die übliche und notwendige Infrastruktur entstehen.

#### **5.2.2.4.2 Bevölkerungsdichte**

Neben der schnell zunehmenden Einwohnerzahl trägt die extrem unregelmäßige Bevölkerungsverteilung auf der vorhandenen Fläche zu den engen und dichten Verhältnissen der Stadt bei. (Siehe Abb. 41, 42)

---

<sup>102</sup> [www.shanghai.gov.cn](http://www.shanghai.gov.cn).

<sup>103</sup> Chen Yingfang (Zentrum für Stadtforschung der chinesischen Städte an der Pädagogischen Universität Ostchinas): nongmingong: zhidu anpai yu shenfen rentong („Wanderarbeiter: System und Identität“). In: Shehuixue Yanjiu (Forschung der Soziologie) Nr. 3/2005. S. 119-132. Hier: S. 126.

<sup>104</sup> In der Fernsehsendung ARTE mit dem Thema „Wohnen in Shanghai“ vom 5. Juni 2005 wurde eine Zahl schätzungsweise 4 Millionen Zuwanderer genannt.

<sup>105</sup> Eine Nachricht in BBC chinesisch.com vom 5. Dezember 2003 lautet:

Die Bevölkerungszahl in Shanghai erreicht 20 Millionen.

[http://news.bbc.co.uk/chinese/simp/hi/newsid\\_3290000/newsid\\_3293100/3293149.stm](http://news.bbc.co.uk/chinese/simp/hi/newsid_3290000/newsid_3293100/3293149.stm)

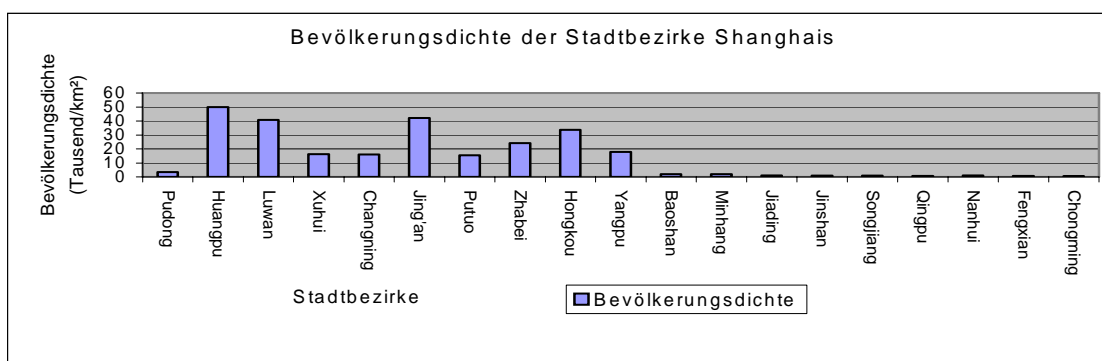


Abb. 41 : Bevölkerungsdichte der Stadtbezirke Shanghais 2003 (Quellen: Statistisches Jahrbuch Shanghai 2004. Eigene Darstellung.)

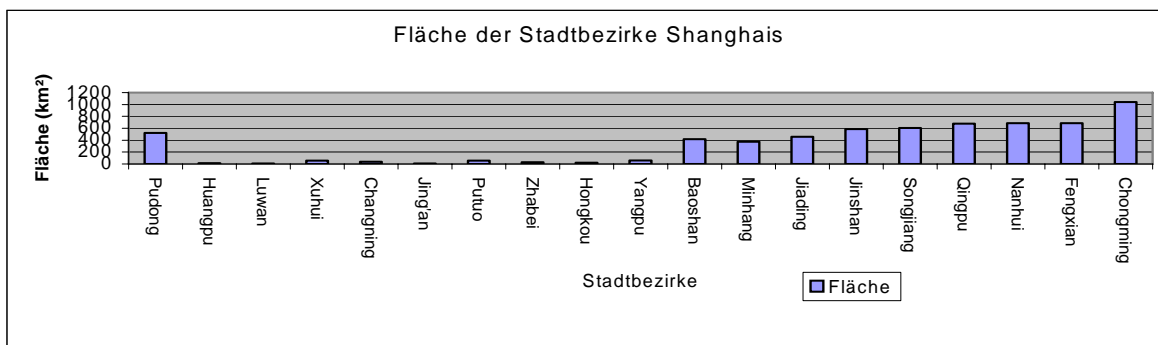


Abb. 42: Fläche der Stadtbezirke Shanghais 2003 (Quellen: Statistisches Jahrbuch Shanghai 2004. Eigene Darstellung.)

In der Abb. 41 und 42 wird gezeigt, dass die zur Innenstadt gehörenden Stadtbezirke (Stadtbezirk Huangpu, Luwan, Xuhui, Changning, Jin'an, Putuo, Zhaibei und Hongkou) offensichtlich viel dichter bewohnt sind als die zu den Vorstädten gehörenden. Nach der Statistik von 2005 konzentrieren sich in der 680 km<sup>2</sup> großen Innenstadt 9,1 Millionen Einwohner. Die Bevölkerungsdichte betrug durchschnittlich 13.300 Einw./km<sup>2</sup>. In den Kernteilen der Innenstadt, z.B. im Stadtbezirk Huangpu, erreichte die Dichte 48.227 Einw./km<sup>2</sup>.<sup>106</sup> Im Vergleich zu den Innenstädten von New York (20.000 Einw./km<sup>2</sup>), Tokio (14.000 Einw./km<sup>2</sup>) und Paris (20.000 Einw./km<sup>2</sup>)<sup>107</sup> 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, sind jedoch viel dünner besiedelt. Hier kommen auf 1 km<sup>2</sup> nur 1.100 Personen.<sup>108</sup> Die ungleichmäßige Verteilung der Bevölkerung erwies sich als eines der zentralen Probleme der Stadtentwicklung. Seit 1949 ist deshalb die Dezentralisierungspolitik, d.h. Bevölkerung zu bewegen, aus der Innenstadt<sup>109</sup> in die Vorstädte zu ziehen, eine der wichtigsten Richtlinien der Stadtplanung.<sup>110</sup> Diese Politik war jedoch nicht erfolgreich, denn als die Innenstadtbewohner allmählich vom Zentrum an die weiteren Randteile der Innenstadt umzogen, strömten in Folge der Verstädterung und Wirtschaftsentwicklung noch mehr Menschen aus den Vorstädten und aus anderen Gebieten Chinas nach Shanghai, in der Hoffnung, hier ein besseres Leben finden zu können. Dadurch wurde die Stadt nicht nur noch dichter bevölkert, sondern in ihrer Ausdehnung auch größer. Die Vergrößerung der Innenstadt vom inneren Autobahnring bis zum äußeren Autobahnring zeigt diese Tendenz. In Shanghai zeigt sich verstärkt das Phänomen, das für die anderen schnell wachsenden Großstädten Chinas gilt: eine unaufhaltsame, anhaltende Stadterweiterung

<sup>106</sup> Statistisches Jahrbuch 2006 Shanghai.

<sup>107</sup> Quelle aus den offiziellen Webseiten der jeweiligen Städte. Stand 2005.

<sup>108</sup> Statistisches Jahrbücher 2004-2006 Shanghai.

<sup>109</sup> Zwischen 1949 bis 1980 war der Umfang der „Innenstadt“ Shanghais viel kleiner als der jetzige.

<sup>110</sup> Vgl. Sun Ping (Hg.): Shanghai chengshi guihua zhe (Geschichte der Stadtplanung von Shanghai). Shanghai 1999, vgl. Tang Zhiping.

mit hoher Bevölkerungsdichte. Die Tendenz wurde in den 90er Jahren noch gravierender. Chinesische Stadtplaner haben dem Phänomen einen bildlichen Namen gegeben: Tan Da Bin – auf Deutsch: Pfannkuchen backen.

In der Bevölkerungsverteilung in der Stadt zeichnete sich in den letzten Jahren keine Entspannung der hohen Verdichtung ab.

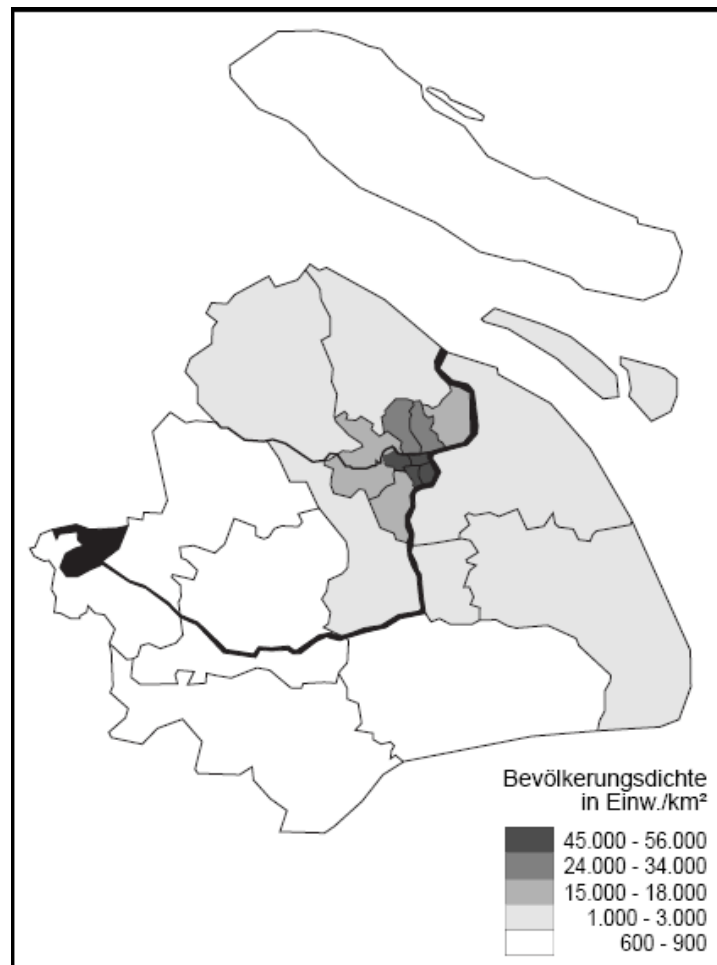


Abb. 43: Bevölkerungsdichte der Stadtbezirke Shanghais 2002 <sup>111</sup>

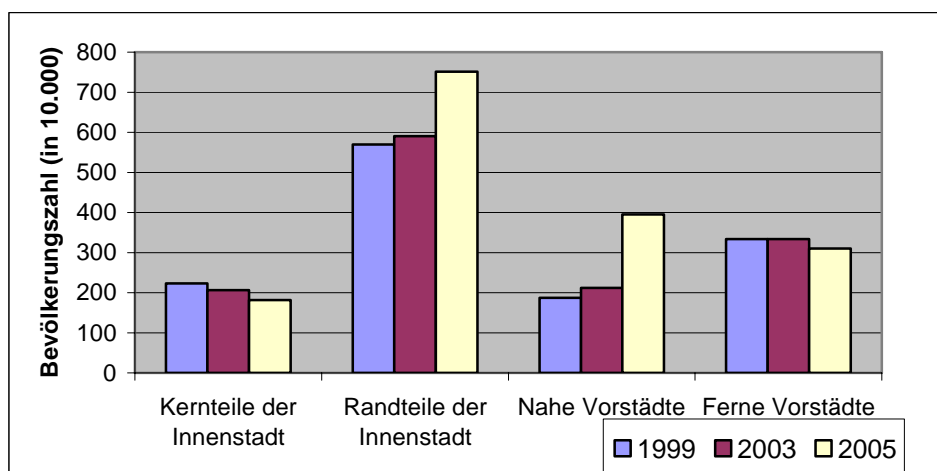


Abb. 44: Veränderung der Bevölkerungszahl in der Stadtmitte und in den Vorstädten. <sup>112</sup>

<sup>111</sup> Entnommen aus Michael Arri. In: In: Institut für Asienkunde und Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.). Shanghai – Hamburgs Partnerstadt. Hamburg 2002. S. 76.

Die in der Statistik (Abb.44) gezeigte Tendenz ist: Die Bevölkerungszahl in den Kernteilen der Innenstadt (Stadtbezirk: Huangpu, Luwan, Jing'an) – Zentrum der Stadtmitte – ging leicht zurück, während die Randbezirke der Innenstadt (Stadtbezirk Xuhui, Changning, Putuo, Zhabei, Yangpu, Pudong) zunehmend dichter bevölkert wurden. In den nahen Vorstädten (Stadtbezirk Minhang, Baoshan, Jiading) nahm die Einwohnerzahl ebenfalls stark zu, während sie sich in den fernen Vorstädten (Stadtbezirk Nanhui, Fengxian, Songjiang, Jinshan, Qingpu und Chongming) kaum veränderte.

Diese Veränderung der Bevölkerungszahl erklärt sich wie folgt:

Das Zentrum der Stadtmitte wird durch die Stadterneuerung seit 1992 zunehmend von Geschäfts- und Bürogebäuden eingenommen. Dafür spricht der leichte Rückgang der Einwohnerzahl im Jahr 2003 und 2005. Von 1992 bis 2000 vollzog sich eine große Aktion zur Wohnungserneuerung in der Innenstadt, die „365-Erneuerung“ genannt wird. In dieser Zeit wurden alte Wohnungen auf einer Fläche von 27,87 Mio. m<sup>2</sup> abgerissen. Die Zahl der Einwohner, die nach der Wohnungserneuerung an denselben Ort zurückzogen, ist „sehr gering“. <sup>113</sup> Dort wurden entweder Geschäfts- und Bürogebäude oder Luxuswohnungen gebaut. Der Wohnungspreis von durchschnittlich über 1000 Euro/m<sup>2</sup> (Stand: 2003-2006) ist für die einfachen Einwohner nicht mehr bezahlbar. <sup>114</sup> Da die alten Wohnungen zugunsten der „Stadterneuerungsprojekte“ abgerissen wurden, waren deren Bewohner gezwungen, an den Rand der Innenstadt oder an den noch weiter entfernten Stadtrand umzuziehen. So nahm die Einwohnerzahl in den Randteilen der Innenstadt und in den nahen Vorstädten erheblich zu. Dies hat jedoch nicht dazu geführt, dass sich die Bevölkerungsbelastung im Stadtzentrum entspannte, denn wie Abb.-42 zeigt nahm die Einwohnerzahl in fast allen Stadtbezirken zu. Die Vorstädte haben dementsprechend ihrer Zielvorstellung, die Bevölkerung der Innenstadt aufzunehmen, bislang nicht entsprochen. Die am dünnsten besiedelten Stadtbezirke in den fernen Vorstädten wurden noch dünner bewohnt. Die Stadt absorbiert weiter Zuwanderer aus dem Hinterland wie keine andere Agglomeration Chinas. Eine Umkehrtendenz ist noch nicht in Sicht.

Im „Masterplan 1999-2020 von Shanghai“ sollten es 16 Mio. Einwohner in der Stadt geben, 8 Mio. davon in der Innenstadt. Die tatsächliche Bevölkerungszahl (über 9 Mio.) hat aber schon längst die geplanten Zahlen überschritten. Die Stadtplaner nahmen sich vor, zwei Ziele in Bezug auf das Bevölkerungsausmaß zu erreichen: Erstens soll sich die Einwohnerzahl bei 16 Mio. einpendeln und zweitens sollten mindestens 1,5 Mio. Menschen von der Innenstadt in die Vorstädte umziehen, damit die Innenstadt von ihrem Bevölkerungsdruck entlastet wird. In Bezug auf das erste Ziel sind Experten für Bevölkerungsforschung überzeugt, dass die Bevölkerungszahl weiter zunehmen wird, solange Shanghai den Wirtschaftsaufschwung beibehält und sich der Verstädterungsprozess Chinas beschleunigt. Shanghai müsse und könne mehr Menschen aufnehmen. Nach komplizierten Rechenmodellen könnte die Bevölkerungszahl Shanghais ca. 25,17 Mio. erreichen. <sup>115</sup> Voraussichtlich soll dieser Höchststand im Jahr 2040 erreicht werden. Nach den heutigen Prognosen würde sich das Bevölkerungsausmaß nach 2040 reduzieren, jedoch könnte die

---

<sup>112</sup> Quellen: Statistische Jahrbücher Shanghai 2000-2006, Eigene Darstellung. Die Einwohner in Pudong wurden bei der Errechnung in die Kernteile der Innenstadt zugeordnet.

<sup>113</sup> Xu Mingqian: Shanghai Zhongxincheng Jiuzhuqu Fazhan Fangshi Xinlun (Stadterneuerung in der Innenstadt Shanghai). Shanghai 2004. S. 178.

<sup>114</sup> Yang Shangguang / Wang Chunlan: Shanghai chengshi juzhu kongjian fenyi de shehui xue yanjiu (Über die Differenzierung der Wohnräume Shanghai). In: She Hui (Society) 26 (2006.6) S. 117-137. Hier: S. 119f.

<sup>115</sup> Zeng Mingxing/Zhang Shanyu: qiyu bijiao yanjiu de shanghai renkou guimo zai sikao (Überlegungen zum Bevölkerungsausmaß in Shanghai). In: Online-Zeitschrift „Renkou“ („Bevölkerung“). Version im Internet: www.popinfo.gov.cn. (24. März 2004). S. 6.

Grenze im Bereich von 30 Mio. liegen.<sup>116</sup> Eine hohe Bevölkerungszahl sei deswegen von großer Bedeutung, weil die Wirtschaft der Stadt dadurch angekurbelt werden könnte.

Zum Erreichen des zweiten Ziels (Abwanderung in die Vorstädte) wird große Hoffnung auf die Satellitenstädte in den Vorstädten Shanghais gesetzt. Ob diese Dekonzentrationskonzepte durch die Satellitenstädte wirken, bleibt offen. Das geplante Projekt „One-New City-Nine-New Towns“ ist noch im Entstehen. (Siehe Kap. 5.3.2.2) Nach dem neuesten Stand sind die Einwohner nicht motiviert, freiwillig zu weit weg von ihren Arbeitsorten in die Satellitenstädte zu ziehen, nicht zuletzt deswegen, weil der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes von der Innenstadt in die Vorstädte hinter dem Aufbau der „New Towns“ zurücksteht.

Gemäß §4 des „Gesetzes für Stadtplanung der VR China“<sup>117</sup> (1989) soll das Bevölkerungsausmaß der Großstädte streng eingeschränkt werden, während Mittel- und Kleinstädte sich rationell entwickeln sollen.<sup>118</sup> Shanghai gehört zu der Kategorie der Großstädte, deren Ausmaß streng eingeschränkt werden sollte. Für die Zentral- und Stadtregierung bedeutet die „Einschränkung des Ausmaßes“ zugleich, dass der Zuzug in die Stadt durch die Wohnmeldungspolitik kontrolliert werden sollte. Wenn nur die Bevölkerungszahl mit Shanghaier Wohnmeldung gerechnet wird, ist die Stadt scheinbar langsam gewachsen. In Wirklichkeit aber wächst die Stadt durch die Zuwanderer und Wanderarbeiter schnell.

Aus der Perspektive wirtschaftlicher Entwicklung gesehen wird jedoch erwartet, dass das ständige Anwachsen der Stadt einen großen Impuls für die Wirtschaft des ganzen Landes geben wird. Im Gegensatz zum „Gesetz für Stadtplanung der VR China“ sieht der „Report der Stadtentwicklung Chinas (2000-2003)“ des Vereins der Oberbürgermeister Chinas in der „strengen Einschränkung des Bevölkerungsausmaßes der Großstädte“ einen „Irrtum im Verstärkerprozess Chinas“, denn Großstädte könnten die umgebenden Klein- und Mittelstädte in ihrer Entwicklung wesentlich beeinflussen.<sup>119</sup> Um Shanghai herum sollte das Delta des Jangtse mit 15 Städten wie Shanghai, Nanjing, Suzhou usw. die sechste und die größte „Megalopolis“<sup>120</sup> in der Welt werden. Shanghai sollte wegen seines Bevölkerungs- und Wirtschaftsausmaßes das Zentrum dieser „Megalopolis“ sein.<sup>121</sup>

Offensichtlich steht Shanghai in einem Dilemma zwischen dem Städtebau und der wirtschaftlichen Stadtentwicklung. Die erste ist von der Überdichte der Einwohner belastet, während die letztere ein großes Bevölkerungsausmaß benötigt.

---

<sup>116</sup> Wu Li: renkou guimo gengxu guanzhu de shi renkou midu (Shanghai- Bevölkerungsdichte soll mehr berücksichtigt werden als das Bevölkerungsausmaß). In: Online-Zeitschrift „Renkou“ („Bevölkerung“). Version im Internet: www.popinfo.gov.cn. (12. Mai 2004). S. 5.

<sup>117</sup> Das „Gesetz für Stadtplanung der VR China“ wurde am 26. Dezember 1989 erlassen und ist am 1. April 1990 in Kraft getreten.

<sup>118</sup> Vgl. Gesetz für Stadtplanung der VR China. Nach § 4 dieses Gesetzes beziehen sich „Großstädte“ auf die Städte mit über 500.000 nichtländlichen Einwohnern, „Kleinstädte“ sind die Städte mit unter 200.000 nichtländlichen Einwohnern und Mittelstädte haben ein Bevölkerungsausmaß zwischen 200.000 und 500.000 nichtländlichen Einwohnern.

<sup>119</sup> Zhongguo shizhang xiehui (Verein der chinesischen (Ober)Bürgermeister) / „Zhongguo chengshi fazhan baogao“ bianji weiyuanhui (Kommission für „Bericht zur Entwicklung der chinesischen Städte“): Zhongguo chengshi fazhan baogao 2002-2003 (Bericht zur Entwicklung der chinesischen Städte 2002-2003). Beijing 2004. S. 3

<sup>120</sup> Der Begriff Megalopolis wurde von dem französischen Geographen Jean Gottmann (1915-1994) in seinem Buch „Megalopolis“ (1961) zum ersten Mal erwähnt. Er wollte durch das Wort Megalopolis die riesengroßen Städtebänder in den USA beschreiben. Nach Gottmann haben Megalopolis mindestens 20 Mio. Bevölkerung und die niedrigste Dichte liegt bei 250 P/km<sup>2</sup>. Fünf solcher (wichtigen und größten) „Megalopolis“ wurden angegeben: Städteband von Boston über New York, Philadelphia, Baltimore bis Washington, D.C. an der Atlantikküste; Städteband zwischen Chicago, Detroit, Cleveland und Pittsburg bis Toronto; Städteband zwischen Tokyo und Kobe; Städteband zwischen Paris, Amsterdam, Brüssel und Köln; Städteband von London bis Liverpool.

<sup>121</sup> Vgl. Zhongguo chengshi fazhan baogao 2002-2003 „Bericht über Stadtentwicklung Chinas 2002-2003“: a.a.O. S. 13.



### 5.2.2.4.3 Altersstruktur

Shanghai ist die einzige chinesische Stadt, deren natürliche Zuwachsrate eine rückläufige Tendenz zeigt. Die Geburtenrate nimmt seit Ende der 80er Jahre zunehmend ab. 1989 betrug die Geburtenrate 12,5% und 2003 nur noch 4,3%.<sup>122</sup> 1993 hat die Sterberate zum ersten Mal die Geburtenrate überschritten, so dass die natürliche Zuwachsrate sich seitdem negativ darstellt. Nach der Statistik der registrierten Dauereinwohner ist Shanghai eine Stadt, in der das Problem der Überalterung in der Bevölkerung nicht mehr zu ignorieren ist. 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. Karriere zu machen gewinnt sowohl bei Männern als auch bei Frauen an Bedeutung. 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 jüngere Menschen kein Kind mehr haben möchten oder können. Wie das moderne Leben die westliche Familienstruktur verändert hat, vollzieht es sich in gleicher Weise heute auch in Shanghai, jedoch mit enormer Geschwindigkeit.

Bevölkerungszahl nach Alter	Altersanteil in Prozent (1990)	Altersanteil in Prozent (2005)
0-17	23,7%	12%
18-34	29,3%	24%
35-59	32,9%	45%
über 60	14,1%	19%

Tab. 12: Veränderung der Altersstruktur in Shanghai 1990-2005<sup>123</sup>

Die Tab. 12 stellt die Veränderung der Altersstruktur in Shanghai von 1990 bis 2005. Der Anteil der Bevölkerung über 60 Jahre alt hat sich deutlich erhöht.

### 5.2.2.4.4 Beschäftigungsstruktur und Einkommensverhältnisse

Was die Strukturen der Berufstätigen betrifft, ist die Entwicklung aus nachstehender Abb. 45 ersichtlich. 2003 betrug der Anteil der Berufstätigen im Tertiärsektor 52%. Die Zahl steigt jährlich, während die Zahl der Berufstätigen im Primär- und im Sekundärsektor eine abnehmende Tendenz zeigt. 2005 arbeiteten bereits 60% der Berufstätigen im Tertiärsektor, während sich der Anteil im Primär- und Sekundärsektor jeweils auf 10% und 30% reduzierte.<sup>124</sup>

<sup>122</sup> Vgl. Statistisches Jahrbuch Shanghais 2004.

<sup>123</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghai 2002 und 2006.

<sup>124</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghai 2006.

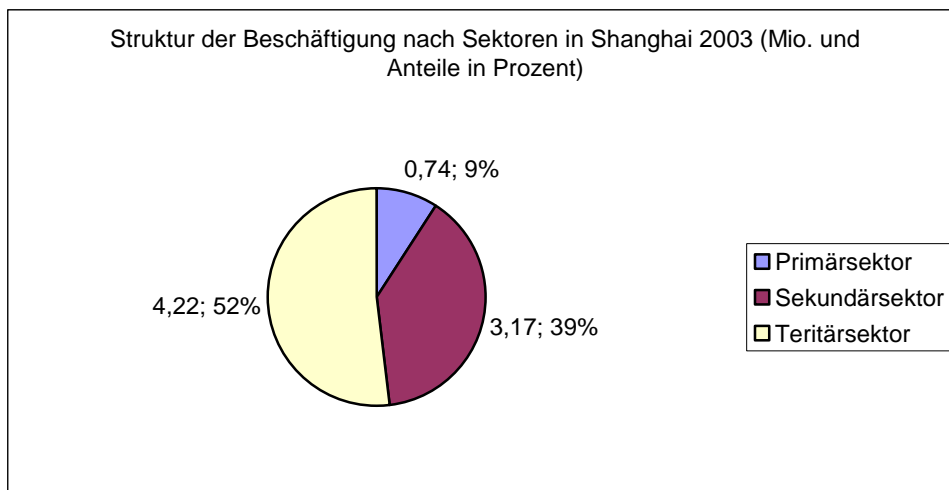


Abb. 45: Struktur der Beschäftigung nach Sektoren in Shanghai<sup>125</sup>

In Abb. 46 wird gezeigt, dass 2003 noch fast die Hälfte der Berufstätigen in den staatseigenen Einheiten oder in den „Kollektiveinheiten“<sup>126</sup> arbeitete. Der Anteil der Berufstätigen in den Unternehmen, die nicht zur sozialistischen Wirtschaftsform<sup>127</sup> gehören, nahm von 44% im Jahr 2003 auf 50% in 2005 deutlich zu. Wie Abb. 47 der Jahreseinkommen zeigt, verdienen die Berufstätigen in den Kollektiveinheiten viel weniger als diejenigen in den sonstigen Arbeitseinheiten, wie z.B. den privaten Unternehmen und Joint-Ventures. Es darf nicht übersehen werden, dass der Anteil der Berufstätigen in den Kollektiveinheiten mit 29% nicht gering ist. Dabei sind die Einkommen der Rentner und Arbeitslosen in dieser Statistik nicht berücksichtigt. Ein ähnlicher Kontrast ist auch im Vergleich der Jahreseinkommen zwischen gut und schlecht verdienenden Familien erkennbar. (Abb. 48). Abb. 48 zeigt noch die neue Tendenz der durchschnittlichen Jahreseinkommensentwicklung. Seit 1995 nahmen die niedrigsten Einkommen sogar ab, während die höchsten Einkommen in derselben Zeit viel schneller stiegen. Das zeigt, dass sich die Schere zwischen den gut und den schlecht Verdienenden beschleunigt weiter öffnet. 2003 war der Unterschied zwischen den niedrigsten und höchsten Einkommen bei weitem größer als 1985, und seit 1995 ist diese Tendenz extremer geworden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Statistik die Einkommen der Wanderarbeiter nicht mitgerechnet hat.

<sup>125</sup> Quelle: Statistischem Jahrbuch Shanghais 2004 Tab.: 3-13. Eigene Darstellung.

<sup>126</sup> Der Begriff „Kollektiveinheiten“, (Abkürzung von „Unternehmen in der kollektiven Wirtschaftsform“), leitet sich aus dem Begriff „Kollektive Wirtschaftsform“ ab. „Kollektive Wirtschaftsform“ bezieht sich auf eine sozialistische Wirtschaftsform, in der das Eigentum einem Kollektiv gehört, sei es eine Fabrik, eine Schule usw. „Kollektiveinheiten“, nach den „Vorschriften für Kollektivenunternehmen der VR. China“, bezieht sich auf „die Arbeitseinheiten, deren Eigentum ihren Arbeitenden kollektiv gehört, in denen die Arbeitenden gemeinsam arbeiten und durch ihre Arbeitsleistung entlohnt werden.“

„den Arbeitenden kollektiv gehörend“ bedeutet: a) das Eigentum gehört allen seiner Arbeitenden, b) das Eigentum gehört allen der in den dazugehörigen Einheiten Arbeitenden, c) die Investoren des Kollektivs sind zwei oder mehr als zwei kollektive Unternehmen. Darüber hinaus muss das den Arbeitenden gehörende Eigentum einen Anteil von mindestens 51% des gesamten Eigentums haben. Mit einer besonderen Genehmigung könnte in Ausnahmen der Anteil kleiner sein. Vgl. Zhonghua renmin gongheguo chengzhen jiti suoyouzhi qiye tiaoli („Vorschriften für städtische Kollektivenunternehmen der VR. China“): Staatsrat der VR. China. September 1991 „Vorschriften für Kollektivenunternehmen der VR. China“. Hier: §1, 2, 3 und 4.

<sup>127</sup> Die nicht zur sozialistischen Wirtschaftsform bezieht sich auf Unternehmen des ausländischen Kapitals, private Unternehmen, Unternehmen Ltd. und GmbH.

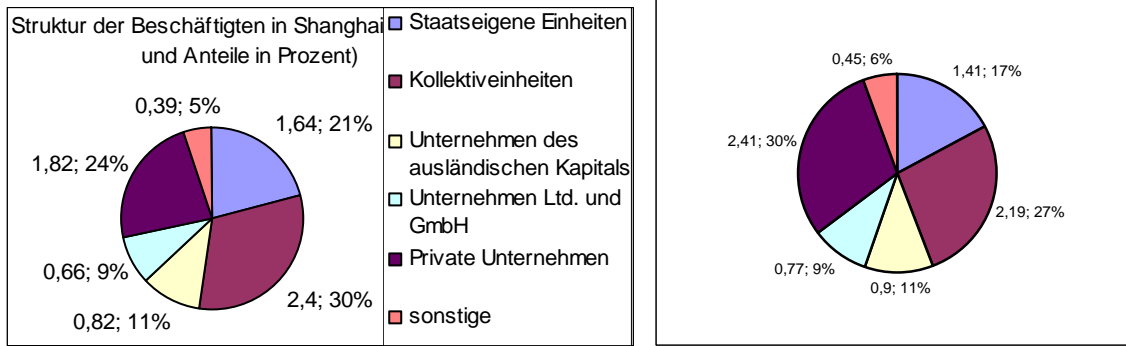


Abb. 46: Struktur der Beschäftigung in Shanghai 2003 und 2005<sup>128</sup>

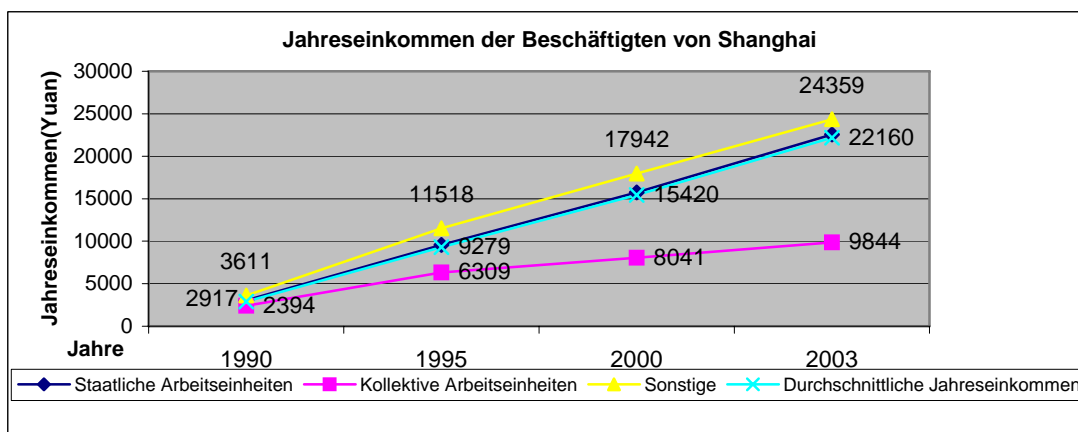


Abb. 47: Jahreseinkommen der Beschäftigten von Shanghai<sup>129</sup>

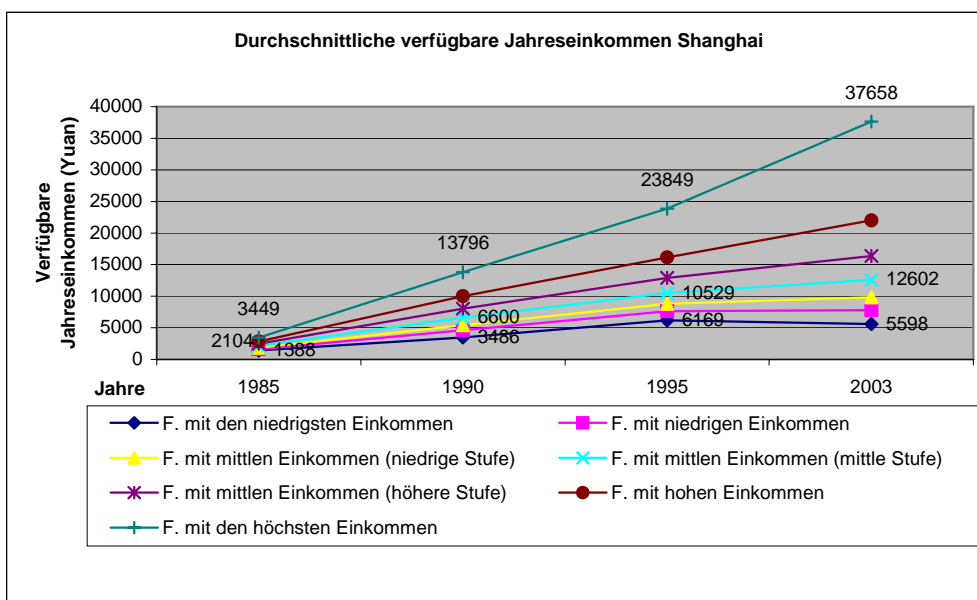


Abb. 48: Durchschnittliche verfügbare Jahreseinkommen pro Familie in Shanghai<sup>130</sup>

<sup>128</sup> Die Unternehmen des ausländischen Kapitals schließen die Unternehmen des Kapitals aus Hongkong, Taiwan und Macao ein. In: Statistische Jahrbücher 2004/2006.

Quelle: Statistisches Jahrbücher Shanghais 2004/2006, Eigene Darstellung.

<sup>129</sup> Quellen aus dem Statistischen Jahrbuch 2004 Shanghai. Eigene Darstellung.

<sup>130</sup> Dem Statistischen Jahresbuch 2004 Shanghais zufolge stammen die in der Tabelle stehenden Daten aus den Stichproben von ungefähr 5000 Familien. Die verfügbaren Jahreseinkommen beziehen sich auf die Nettoeinkommen nach Abzug der Einkommenssteuer.

### 5.3 Aktuelle Stadtplanungspolitik, ihre Umsetzung und Auswirkungen

Die folgenden Kapitel behandeln die Grundlagen der Stadtplanungspolitik Shanghais (5.3.1), ihre Ausführung und Umsetzung (5.3.2) und deren Auswirkungen (5.3.3). Auf diesen Grundlagen wird herausgearbeitet, wieweit der Städtebau, die Stadtplanung und die Stadtentwicklung Shanghais vom städtebaulichen Leitbild der Moderne geprägt sind. Die Fragen, ob das städtebauliche Leitbild Nachhaltigkeit in Shanghai wahrgenommen wird und wie man dort mit diesem neuen Leitbild umgegangen hat, werden im Kapitel 5.3.4 durch einige konkrete Beispiele beantwortet.

#### 5.3.1 Grundlagen der Stadtplanungspolitik

In diesem Abschnitt soll das Instrumentarium des Städtebaus und der Stadtplanung Shanghais vorgestellt werden. Dabei werden die allgemeinen chinesischen Rahmenbedingungen beachtet. Selbstverständlich gelten die Darstellungen im Blick auf die „Landesebene China“ auch für Shanghai. Durch die Vorstellung der spezifischen Instrumentarien werden Träger und Akteure in diesen Bereichen von Shanghai deutlicher hervorgehoben. Zu fragen ist, wer macht die Stadtplanung, wie kommt sie zustande, wie wird sie umgesetzt? Das sind angesichts der Kargheit der Informationen und vor allem durch die vielen „Sperrungen“ nicht leicht zu beantwortende Fragen.

##### 5.3.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Im Dezember 1989 wurde das „*Gesetz für Stadtplanung der Volksrepublik China*“ („Gesetz SPCh“) von der Zentralregierung erlassen. Am 1. April 1990 trat dieses Gesetz in Kraft. Fünf Jahre später erließ der Shanghaier Volkskongress (SHVK) im Juni 1995 unter den Rahmenbedingungen des „Gesetzes SPCh“ die „*Vorschriften für die Stadtplanung der Stadt Shanghai*“ („Vorschriften SPSH“). Das „Gesetz SPCh“ und die „Vorschriften SPSH“ sind die rechtliche Basis der Stadtplanung Shanghais. Was die spezifischen städtebaulichen Bereiche betrifft, sind die betreffenden Gesetze und Vorschriften gleichzeitig gültig, z.B. für den Straßenbau, das Kanalisationsnetz und die Begrünungspflicht.

##### 5.3.1.2 Einrichtungen und Behörden

Nach den „*Vorschriften für die Stadtplanung der Stadt Shanghai*“ ist „die Stadtregierung zuständig für die Erstellung und Umsetzung der Stadtplanung.“<sup>131</sup> Als Verwaltungsbehörde sorgt das „Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai“ für die Stadtplanungen und die Koordinierung der Verwaltungstätigkeiten der Planung,<sup>132</sup> welche sich auf „die Umsetzung, die Koordinierung, die Organisation und die Überwachung“<sup>133</sup> erstrecken. Die wichtigsten Aufgaben des Stadtplanungsamts sind Bodenverpachtung, Festlegung der Flächennutzung und Genehmigung der technischen Rahmenbedingungen für zu verpachtenden Boden, z.B. Höhe und Volumen der Gebäude und Anteil der Grünflächen in den bebauten Gebieten. Das Stadtplanungsamt trifft nicht eigenständig wichtige Entscheidungen. Es ist der „Kommission für Planung Shanghais“ untergeordnet, die aus dem Oberbürgermeister, den Bürgermeistern und den Chefs der verschiedenen Verwaltungsbehörden besteht und für „Wirtschaft-, Gesellschaft- und Stadtentwicklungsplanung“ zuständig ist.<sup>134</sup> Die Kommission ist keine ständige Behörde. Ihr Tagesgeschäft wird von einem ihr zugehörigen Büro übernommen, dessen Direktor wiederum

---

Quellen aus dem Statistischen Jahrbuch 2004 Shanghai. Eigene Darstellung.

<sup>131</sup> Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai: chengshi guihua guanli tiaoli. (Die Vorschriften für die Stadtplanung der Stadt Shanghai). Shanghai November 2003. Art. 5.

<sup>132</sup> Ebd. Art. 4 „Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai“ wird in dieser Arbeit auch „Stadtplanungsamt Shanghai“, „Stadtplanungsamt“ oder „SPSH“ genannt.

<sup>133</sup> Sun Ping: a.a.O. S. 592.

<sup>134</sup> Ebd. S. 590. Vgl. auch 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. 14-18.

der Chef des Stadtplanungsamt ist. Die „Kommission für Planung“ verfügt „als Vertretung der Stadtregierung über das Entscheidungsrecht für die Erarbeitung bzw. das Revidieren der dem Ganzen wichtigen Planungen, für die Erarbeitung der Planungsvorgaben, –politik und -maßnahmen.“<sup>135</sup>

Nach den „Vorschriften für die Stadtplanung der Stadt Shanghai“ organisiert die Shanghaier Stadtregierung entsprechende Institutionen und Behörden zur Erstellung des Masterplans bzw. der Raumplanung für die ganze Verwaltungseinheit Shanghai (6340,50 km<sup>2</sup>) und für die Innenstadt (680km<sup>2</sup> mit neun Stadtbezirken). Der Masterplan und die Raumplanung müssen dem Shanghaier Volkskongress vorgelegt und überprüft, anschließend dem Staatsrat in Beijing zur Genehmigung eingereicht werden.<sup>136</sup>

In Shanghai gilt in der Verwaltung das Grundprinzip: „Zwei Ebenen Regierungen mit drei Ebenen Verwaltung“. „Zwei Ebenen Regierungen“ bezieht sich auf die Stadtregierung und die Stadtbezirksregierungen. „Drei Ebenen Verwaltung“ bezieht sich auf die Verwaltung der Stadtregierung, der Stadtbezirksregierung und der Straßenkommission.<sup>137</sup> Die letzteren sollen mehr Selbstverwaltungsrechte haben als vor 1992. So ist es auch auf dem Gebiet der Stadtplanung. In jedem Stadtbezirk gibt es wieder eine behördliche stadtplanerische Institution, die je nach dem Bezirksnamen „Planungsamt des Stadtbezirks X“ (Amt StBez) benannt ist. Entsprechend der Anzahl der Stadtbezirke Shanghais gibt es insgesamt 19 Ämter StBez.<sup>138</sup> Sie unterliegen dem „Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai“ (Amt SPSH) und sind zuständig für die Planungstätigkeiten des zugehörigen Stadtbezirks innerhalb ihres zugewiesenen Ressorts. Zu ihren Ressorts gehört z.B. die Erstellung der Bauleitpläne und der Bebauungspläne des Stadtbezirks. Im Vergleich zu Stadtbezirksverwaltungen anderer Großstädte Chinas haben die Stadtbezirksverwaltungen in Shanghai im Bereich der Stadtplanung mehr Autonomie, die sich in drei Bereichen niederschlägt: 1) Die Genehmigung der Anträge zur Grundnutzung und zum Häuserbau in den Stadtbezirken wird vom jeweiligen Amt StBez. vergeben (ca. 85% der Anträge fallen in die Instanz der Stadtbezirke). 2) Die Bebauungspläne der Stadtbezirke werden vom jeweiligen Amt StBez. erarbeitet und sind durch die Stadtverwaltung zu genehmigen. 3) Das Personal in den behördlichen Institutionen auf der Ebene des Stadtbezirks wird von seiner Stadtbezirksverwaltung ausgewählt.

Das Amt SPSH auf der städtischen Ebene mischt sich in der Regel nicht ein, aber es verfügt im Genehmigungsprozess über ein Veto-Recht.

Darüber hinaus müssen die Stadtbezirksregierungen die Kosten für die städtebaulichen Tätigkeiten bzw. Projekte teilweise selbst aufbringen, was zum größeren Finanzdruck auf die Stadtbezirksregierungen führt als früher. Um mehr Einkommen zu erlangen, könnten die Stadtbezirksregierungen den Profitinteressen nachgeben. Es ist nicht selten, dass die Stadtbezirke illegale Bauprojekte erlauben, die gegen die Vorgaben der Stadtregierung verstoßen. Nach der Statistik von 1996 nahmen die vom Amt für SPSH aufgedeckten und bestraften „illegalen“ Bauten zwischen 1993-1996 von 986 auf 4843 Fälle rapide zu.<sup>139</sup>

---

<sup>135</sup> Stadtregierung Shanghai: guanyu jinyibu jiaqiang chengshi guihua guanli, shishi „shanghaishi chengshi zongti guihua (1999-2020)“ de gangyao. (Dokument „Zur Verstärkung der Stadtplanungsverwaltung und zur Umsetzung des ‚Masterplans Shanghai‘“) Hufufa [2003] Nr. 75. Shanghai 24. Dezember 2003.

<sup>136</sup> „Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai“: Die Vorschriften für die Stadtplanung der Stadt Shanghai. November 2003. Art 17.

<sup>137</sup> „Straßenkommission“ (Jiedao Weiyuanhui) ist ein typischer chinesischer Begriff; sie lässt sich als eine Einheit den Wohnvierteln in einer oder mehreren Straßen zuordnen. Die in dieser Arbeit behandelten Themen haben weniger mit der Straßenkommission zu tun. Es wird deswegen nur auf die ersten zwei Ebenen der Verwaltung eingegangen.

<sup>138</sup> Es gibt insgesamt 19 Stadtbezirke in Shanghai. Siehe 5.2.2.2 Administrative Einteilung Shanghais

<sup>139</sup> Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai: Jahresbericht. 1993-1996.

Die tatsächliche Zahl muss viel höher gewesen sein. Das Amt für SPSH hatte Zweifel an der Statistik in diesem Bereich und wollte derartige Statistiken nach 1996 nicht mehr veröffentlichen. Vgl. Song Xiaodong/Xu Jian: a.a.O. S. 15

Da die Wichtigkeit der Innenstadt und die der Vorstädte für die städtische Raumplanung verschieden sind, wird die jeweilige Stadtplanung auch von unterschiedlichen Institutionen erarbeitet. Die Masterpläne für die neun Stadtbezirke in der Innenstadt werden ausschließlich vom Amt SPSH erarbeitet, während die Bebauungspläne vom jeweiligen „Planungsamt des Stadtbezirks X“ (Amt StBez) übernommen werden. Sowohl die Masterpläne als auch die Bebauungspläne für die anderen Stadtbezirke außerhalb der Innenstadt, also in den Vorstädten, sollen nur vom jeweiligen Amt StBez erstellt werden. Die Masterpläne für die „New Cities“ (xin cheng) in den Vorstadtbezirken werden vom Amt SPSH und den Ämtern StBez gemeinsam erstellt, während die Bebauungspläne für die „New Cities“ (xin cheng), die Masterpläne sowie Bebauungspläne für die „New Towns“ (xin zhen)<sup>140</sup> in den Vorstadtbezirken zu den Ressorts des jeweiligen Amtes StBez gehören. All diese Pläne müssen aber der Stadtregierung eingereicht und von ihr genehmigt werden.<sup>141</sup>

Vom Amt SPSH und von den Planungsämtern der Stadtbezirke werden die textlichen und zeichnerischen Planungen nicht direkt erstellt. Sie entwickeln und diktieren die allgemeinen Vorgaben. Die konkreten technischen Aufgaben werden vom SPSH an Institute für Planung und Design oder an Architekturbüros vergeben.

An die der Stadt zugehörigen Institute für Stadtplanung, z.B. das „Institut für Stadtplanung und -design Shanghais“<sup>142</sup>, und das „Institut für Verkehrsplanung Shanghai“, werden die Aufgaben vergeben, die die Masterpläne für die Stadt sowie für alle Stadtbezirke, die Verkehrs- und Straßenplanung und die anderen wichtigen Bebauungsplanungen im Detail erarbeiten.<sup>143</sup>

Die insgesamt 41 Institutionen, die über das Recht und die Qualifikation für die Erarbeitung der Stadtplanung in Shanghai verfügen, werden von der Stadt in drei Stufen eingeteilt. Auf der Stufe 1 gibt es zwei: das „Institut für Stadtplanung und -design Shanghais“ und das „Institut für Stadtplanung und -design der Tongji-Universität“. Diese beiden dürfen die Masterpläne der Stadt und deren Bebauungspläne erarbeiten. Auf Stufe 2 gibt es 13 Institutionen, die die Masterpläne der Stadtbezirke und deren Bebauungspläne erarbeiten dürfen. Weitere 26 Institutionen gehören zur Stufe 3, die im Auftrag des Amtes SPSH oder der Ämter StBez die Bebauungspläne der kleineren Bezirke erarbeiten. Sie sind zum großen Teil Planungsinstitute, die dem jeweiligen Stadtbezirk zugehörig sind.

Da die Stadtplanung ein interdisziplinärer Bereich ist, arbeiten nicht nur eine Verwaltungsbehörde wie das Amt SPSH und seine untergeordneten Ämter StBez an der Stadtplanung, sondern es übernehmen viele entsprechende Behörden der Stadtverwaltung die Aufgaben unterschiedlicher Bereiche gemeinsam. Zu den Behörden gehören z.B. „Shanghai Housing and Land Resources Administration“, „Shanghai Urban Transport Bureau“,

---

<sup>140</sup> Wichtige Anmerkungen: a) Die „New Cities“ und „New Towns“ befinden sich in den jeweiligen Stadtbezirken außerhalb der Innenstadt und sind denen untergeordnet. Siehe weiter unten Kapitel 5.3.2.2 New Cities/New Towns b) Hier werden zwei englischen Bezeichnungen „City“ und „Town“ benutzt, um zwei chinesische Begriffe für „kleine“ Städte in den Originaltexten zu differenzieren. Sie sind jeweils „cheng (城)“ und „zhen (镇)“. Beide gehören zur Kategorie „Stadt“ (cheng shi 城市), aber können ggf. einer Großstadt bzw. im Fall von Shanghai sogar den Vorstadtbezirken administrativ untergeordnet werden. Im alten chinesischen Verwaltungssystem war „cheng“ (city) eine Stufe höher als „zhen“ (Town). Heute gilt diese Unterscheidung nicht mehr so streng. Die Verwendung dieser zwei Begriffe ruft die Assoziation hervor, dass „cheng“ flächen- und bevölkerungsmäßig größer ist als „zhen“. Im Fall von Shanghai unterscheiden sich „New Cities“ von den „New Towns“ dadurch dass die Masterpläne der „New Cities“ vom Amt SPSH und den Ämtern StBez zusammen erstellt werden, während die Masterpläne der „New Towns“ die Sache der Ämter StBez sind. Diese Anmerkungen gelten für die Bezeichnungen von „New Cities“ (xin cheng 新城) und „New Towns“ (xin zhen 新镇) in den Vorstädten Shanghais, die in den Originaltexten immer wieder synonym verwendet werden.

<sup>141</sup> „Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai“: Vorschriften. a.a.O. Art. 16-20.

<sup>142</sup> Das Institut hat den englischen Namen „Shanghai Urban Planning & Design Research Institute“.

<sup>143</sup> Song Xiaodong/Xu Jian: a.a.O. S. 15.

„Shanghai Municipal Bureau of Environmental Protection“, „Shanghai Construction and Management Commission“.<sup>144</sup>

Zwar folgt die Stadtplanung lange nicht mehr rigoros dem sowjetischen Modell der „Fortsetzung und Konkretisierung der Wirtschaftsplanung“, aber sie ist weiterhin an der Wirtschaftsplanung orientiert. Die Wirtschaftsziele spielen eine wichtige Rolle in der Erstellung einer Stadtplanung. Der Masterplan Shanghais 1999 - 2020 wurde unter der Leitung des 9. Fünfjahresplans (9. FJP, 1995-2000) erstellt und im Lauf der Zeit nach dem 10. Fünfjahresplan (10. FJP, 2001-2005) revidiert. Der Fünfjahresplan ist der wichtigste Plan für die Wirtschaft einer Stadt. Mit ihm wird festgelegt, was zu entwickeln, zu planen und zu realisieren ist. (Die ausführliche Erklärung folgt im Kapitel 5.3.1.4 „*Masterplan Shanghais 1999 – 2020*“.)

Von der Entstehung eines städtebaulichen Vorhabens bis zur Konkretisierung in der Planung entspricht der Verlauf in China bzw. in Shanghai dem Top-Down-Modell. Die Konzepte stammen meistens von der Stadtregierung, genauer gesagt von dem Parteisekretär und dem Oberbürgermeister einschließlich ihrer fachlichen Berater, die zum Teil von der Tongji-Universität stammen. Nach den von der Verfasserin dieser Arbeit in Shanghai geführten Gesprächen beteiligten sich Prof. Wu Zhiqiang vom Institut für Architektur und Stadtplanung und Prof. Zhu Dajian vom Institut für Management und Wirtschaft der Tongji-Universität als Berater an den Diskussionen mit der Stadtverwaltung über die Stadtplanung.<sup>145</sup> Ihre Ideen basieren auf den langfristigen und aktuellen Strategien und den Vorgaben der Zentrale in Beijing. Unvermeidlich beeinflussen ihre persönlichen Vorstellungen auch den Städtebau.<sup>146</sup> Nach dem Gespräch mit Prof. Dong Jianhong vom Institut für Architektur und Stadtplanung sei die Stadtplanung Shanghai eine Form der „Kommando-Planung“.<sup>147</sup> Er nannte folgendes Beispiel: Die flachen Dächer der alten Wohnungen in Shanghai sollen nach dem Geschmack eines Spitzenpolitikers nicht schön ausgesehen haben. Sie mussten nach der Anordnung des Politikers rasch einheitlich in rote schräge Dächer umgebaut werden.<sup>148</sup>

Aus dem Top-Down-Modell ergibt sich ein großes Problem. Die Beamten und Kader der Partei sind nur gegenüber ihren höheren Rängen verantwortlich, ohne Rücksicht auf die Konsequenzen falscher Entscheidungen nehmen zu müssen. Breite Straßen, extravagante Hochhäuser und kolossale Plätze mit großzügigen Grünflächen werden als sichtbarste „politische Leistungen“ („Zheng Ji“) der lokalen Regierung angesehen, die sich den Kadern

---

<sup>144</sup> Die englischen Namen dieser Behörden sind der amtlichen Webseite der Stadt Shanghai entnommen. Wegen der allgemeinen Verständlichkeit wird hier auf die deutschen Übersetzungen verzichtet. [www.shanghai.gov.cn](http://www.shanghai.gov.cn) (14. März 2003).

<sup>145</sup> Vgl. Gesprächsnotizen in Shanghai. (Die Gespräche wurden von der Verfasserin geführt und in den Gesprächsnotizen zusammengefasst.)

<sup>146</sup> Ein nicht belegtes Beispiel dafür ist die Gestaltung des Zentrums für internationale Messen und Tagungen in Pudong. Nach Auskunft eines Shanghaier Architekten habe ein Spitzenpolitiker Shanghais eine persönliche Neigung zur Kugelform in der Architektur. Das Zentrum für internationale Messe und Tagungen neben dem Shanghaier Fernsehturm in der CBD der „Neuen Zone Pudong“ wurde nach seinem persönlichen Geschmack in Kugelform gebaut, die nachher vielfach kritisiert wurde. Die Kritik wurde nur in Fachkreisen laut, ohne öffentlich zu werden.

<sup>147</sup> Vgl. Gesprächsnotizen in Shanghai: a. a. O.

<sup>148</sup> Die erste Aktion des Umbaus der flachen zu schrägen Dächern fing 1999 an 13 Wohnhäuser an, die an den Hochstraßen liegen. Seit dem hat der Umbau der Dächer einen Namen „Ping Gai Po“ (das Flache zum Schrägen) und ist als „Praxisprojekt“ in die „langfristigen Verwaltungspläne“ der Stadtregierung aufgenommen. Bis 2003 wurden insgesamt 1600 alte Wohnhäuser nach diesem Konzept umgebaut. Vgl. Xu Mingqian: Shanghai Zhongxincheng Jiuzhuqu Fazhan Fangshi Xinlun (Stadterneuerung in der Innenstadt Shanghai). Shanghai 2004. S. 185-186.

Im Gegensatz zu Prof. Dong wird das Projekt „Ping Gai Po“ von manchen Architekten positiv bewertet. Ihre Argumente: Die Wohnqualität würde durch den Umbau erhöht und das Stadtbild verschönt. Siehe: Xu Mingqian: a. a. O. S. 185-188.

der höheren Ränge leicht vorzeigen lassen und damit rasch die Karriere der Kader befördern. Ob die Projekte zugunsten des „Volks“ sinnvoll sind, spielt dabei keine Rolle.<sup>149</sup>

### 5.3.1.3 Unterschiedliche Ebenen der Stadtplanung

Die Stadtplanung in China hat normalerweise zwei Ebenen. Zur der ersten gehört die strategische Planung zur Stadtentwicklung, der „Masterplan“ oder „Gesamtplan“ (Zong Ti Gui Hua). Zur zweiten gehören die Bauleitplanung und die Bebauungsplanung.

Bevor der Masterplan erarbeitet wird, stellt die Stadtregierung zunächst die „Leitsätze der Stadtplanung“ (master planning outline<sup>150</sup>) auf, die die Hauptziele und -richtungen der Stadtentwicklung als Richtlinien festlegen. Die wesentlichen Punkte der Leitsätze sind folgende<sup>151</sup>:

- Ziele der Stadtentwicklung, die je nach dem Entwicklungsstand der Volkswirtschaft und den gesellschaftlichen Verhältnissen festgelegt werden.
- Struktur und Verteilung der Stadtteile und Stadtbezirke<sup>152</sup>, die je nach der Stellung der Stadt in der regionalen Entwicklung festgelegt werden.
- Hauptfunktion<sup>153</sup> der Stadt, Ausmaß/Größe der Stadt (in Bezug auf die Bevölkerung), Gesamtstrukturierung der Stadt; Verhältnis der Bodennutzung zur Stadterweiterung.
- Hauptprinzipien der Energie- und Wasserversorgung, des Verkehrs sowie der Infrastruktur.

Der Masterplan, der für den Zeitraum von 20 Jahren erstellt wird und zwischendurch je nach den Veränderungen der Realität revidiert werden kann, spiegelt direkt den Willen und das Vorhaben der Stadtregierung wider.

Da der Masterplan von Shanghai durch den Staatsrat in Beijing genehmigt werden muss, sind die Urteile und Anweisungen aus Beijing sehr wichtig. Wenn die Urteile von Beijing und Shanghai übereinstimmen, werden die Aufgaben zur Umsetzung weitergegeben. Das Institut für Stadtplanung und –design Shanghais ist die zuständige Behörde für die Erstellung des Masterplans. Die Planungen in spezifischen Bereichen wie z.B. Wasserversorgung und Verkehrsplanung werden zunächst von speziellen Behörden erstellt und anschließend in den Masterplan eingefügt.

„Bauleitplanung“ und „Bebauungsplanung“ sind deutsche Begriffe, die den Bezeichnungen der chinesischen Begriffe für Planungen nicht vollkommen entsprechen. In Shanghai gibt es in der ersten Stufe den „Masterplan“<sup>154</sup> bzw. den „Gesamtplan“, in der

---

<sup>149</sup> Das Gespräch mit Prof. Zhu Dajian hat diese Aussage bestätigt. Er sagte: „Unsere Politik ist Machtpolitik. Die Kader und die Beamten der kommunistischen Partei sind nur gegenüber ihren höheren Organen verantwortlich. Sie vertreten weder das Volk noch die Interessen des Volkes.“ Vgl. Gesprächsnotizen in Shanghai: a. a. O.

<sup>150</sup> Vgl. Ministry of Construction P.R. China: Standard for Basic Terminology of Urban Planning GB/T 50280—98. Inkrafttr. am 1. Feb. 1999.

<sup>151</sup> Li Dehua (Hg.): chengshi guihua yuanli. (Grundlegende Kenntnisse zur Stadtplanung). Beijing 2004. S. 49.

<sup>152</sup> „Struktur und Verteilung der Stadtteile und Stadtbezirke“ entspricht jeweils den englischen Begriffen „urban structure“ und „urban layout“. „Urban structure“ bezieht sich auf die wichtigen Faktoren und deren Beziehungen in Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt der Stadt, die sich gegenseitig beeinflussen und miteinander zusammenhängen. „Urban layout“ bezieht sich auf die räumliche Struktur, die Form und den Zustand der Flächennutzung in der Stadt. Vgl. Standard for Basic Terminology of Urban Planning GB/T 50280—98. a.a.O.

<sup>153</sup> „Hauptfunktion der Stadt“ ist die Übersetzung der Verfasserin für den chinesischen Ausdruck „cheng shi xing zhi“ (城市性质). Es bezieht sich auf die Stellung und die Arbeitsteilung, über die die Stadt als Standort in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft innerhalb der größeren Region, des territorialen Landes und der noch größeren überterritorialen Gebiete verfügt. In den chinesischen stadtplanerischen Fachbegriffen gibt es noch einen anderen Begriff „cheng shi zhi neng“ (城市职能), dessen deutsche Übersetzung „Funktionen der Stadt“ heißt. Er unterscheidet sich von „cheng shi xing zhi“ („Hauptfunktion der Stadt“) dadurch, dass er sich auf die Funktionen innerhalb einer bestimmten geographischen Region bezieht. Vgl. Standard for Basic Terminology of Urban Planning GB/T 50280—98. a.a.O.

<sup>154</sup> Das Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai hat eine „Skizze des Masterplans 1999 - 2020 Shanghais“ in Chinesisch und Englisch veröffentlicht. Die englische Übersetzung für den „Masterplan“ heißt „the comprehensive Plan“. Vgl. Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and



weiteren Stufe die „detaillierte Steuerungsplanung“ und die „detaillierte Bebauungsplanung“<sup>155</sup>. Bevor die „detaillierte Steuerungsplanung“ und die „detaillierte Bebauungsplanung“ erarbeitet werden, stellt das „Amt für Stadtplanung- und -verwaltung der Stadt Shanghai“ einen Leitplan auf, der die Erstellung der „detaillierten Steuerungsplanung“ leitet. In dem Leitplan stehen die Zwangsanordnungen für die Flächennutzung, das Bauvolumen, die Baudichte, die Bauhöhe, die Grünflächen, die Infrastrukturen und die öffentlichen Einrichtungen. Die „detaillierte Steuerungsplanung“ und die „detaillierte Bebauungsplanung“ können von den Planungsämtern der Stadtbezirke oder von den Baufirmen erarbeitet werden.<sup>156</sup>

In dieser Arbeit werden hauptsächlich der neueste Masterplan Shanghais und die Masterpläne der New Cities/New Towns als Grundlagen zur Analyse der Stadtplanung und der aktuellen Stadtentwicklung herangezogen.

#### 5.3.1.4 Masterplan Shanghais 1999 – 2020; seine Rahmenbedingungen und Richtlinien

Der neueste Masterplan Shanghais ist der im Januar 2000 erstellte für die Jahre 1999-2020. (Abb. 49) Am 11. Mai 2001 wurde dieser „*Masterplan Shanghais 1999-2020*“ vom Staatsrat genehmigt und trat im gleichen Jahr in Kraft.

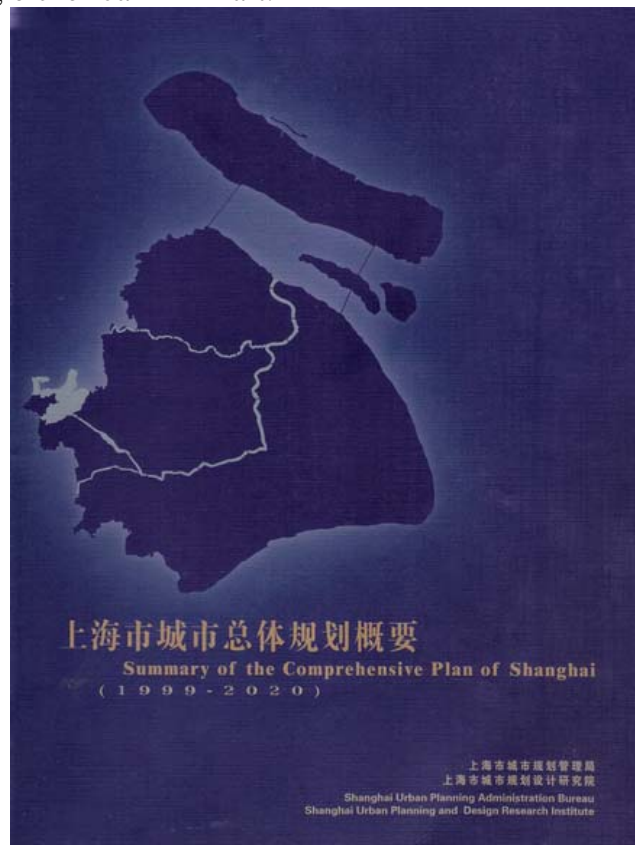


Abb. 49: „Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020)“<sup>157</sup>

Zur Stellung und Bedeutung dieses Masterplans heißt es: ‘The Comprehensive Plan of Shanghai’ ist a legal document guiding development and construction of the City, and a basic foundation for implementing city construction and management. This plan shall be implemented in every municipal constructive activity and in drafting short-term plan of

---

Design Research Institute: shanghai shi cheng shi zong ti gui hua gai yao 1999-2020 (Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020)). Shanghai o. J.

<sup>155</sup> Nach dem „Standard for Basic Terminology of Urban Planning GB/T 50280—98“ mit der englischen Übersetzung stehen die „detaillierte Steuerungsplanung“ und die „detaillierte Bebauungsplanung“ jeweils für „regulatory plan“ und „site plan“. a.a.O.

<sup>156</sup> Das Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai: Vorschriften. a.a.O. Art 23.

<sup>157</sup> Ebd.

national economic and social development, area plans, district (country) plans, detailed plans and subject plans.“<sup>158</sup>

Die aktuelle Stadtplanungspolitik Shanghais schlägt sich direkt in diesem „Masterplan 1999 - 2020 Shanghais“ nieder.<sup>159</sup> Diesem Masterplan liegen folgende Planungen zugrunde: „City Planning Law of P.R. China“, „Measures for the Making of City Plan“, „Regulation for City Planing, Shanghai Municipality“ und „The ninth Five-Year Plan of National Economic and Social Development of Shanghai and the Compendium of Long-Range Prospective Goal to 2010“.<sup>160</sup> Die ersten drei enthalten den rechtlichen Rahmen für den Masterplan, während im Neunten Fünfjahresplan (9. FJP) die inhaltlichen Richtlinien für den Masterplan Shanghais festgelegt waren.

„Der Neunte Fünfjahresplan für die Volkswirtschaft und die gesellschaftliche Entwicklung Shanghais und dessen langfristigen Ziele und Aussichten bis 2010“ (9. FJP)<sup>161</sup>, der am 9. Februar 1996 im 4. Plenum des 10. Volkskongresses der Stadt Shanghai genehmigt wurde, setzte ein Ziel: Shanghai soll bis zum Jahre 2010 das Fundament für ein internationales Wirtschafts-, Finanz- und Handelszentrum legen und sich als internationales Wirtschaftszentrum etablieren.<sup>162</sup> Für dieses Ziel werden folgende Vorgaben gemacht:<sup>163</sup>

- 1) Shanghai soll die Wirtschaftskraft und Gesamtstärke einer „modernen internationalen Metropole“ (xiandaihua guoji dadushi) gewinnen. Bis 2010 soll das BIP das Niveau vergleichbarer Städte der Industrieländer erreichen. Ebenso soll das Verhältnis von Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor angeglichen werden.
- 2) Es soll eine Stadtstruktur für die „Stadt als internationales Wirtschaftszentrums“ (guoji jingji zhongxin chengshi) geschaffen werden. Die Stadt soll nach dem Modell „Multizentren, Multiebenen, Gruppierungen“ (duohe, duoceng, zutuan) aufgebaut sein. Das Modell besteht aus der Kernstadt, den Nebenstädten und den Vorstädten. Shanghai soll mit anderen Städten des Jangtse-Deltas zu der größten Stadtglomeration Chinas zusammenwachsen.
- 3) Eine offene und umfassende Beziehung zur Innen- und Außenwirtschaft soll aufgebaut werden. Shanghai soll 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.
- 4) Die Funktionsweisen der Marktwirtschaft sollen an international gängigen Regeln ausgerichtet werden. Bis 2020 soll ein Reformpaket mit dem Arbeitstitel „Vier in Einem“ (die Unternehmen, die Märkte, die Gesellschaft<sup>164</sup> und die Regierung) umgesetzt werden. Der Mechanismus der Marktwirtschaft soll sich in vollem Maß zur Verteilung der Ressourcen bzw. Produktionsmittel entfalten und die Märkte in Shanghai sollen die zentrale Rolle für die Verteilung der Ressourcen bzw. Produktionsmittel spielen. Dabei werde sich ein modernes System des Großraumes bilden, in dem der Kapital-, Waren-, Technik-, Fachkräfte- und Informationsfluss reguliert wird. Shanghai soll über alle Funktionen einer modernen zentralen Stadt der internationalen Wirtschaft verfügen, z.B. Aggregation, Verteilung, Produktion, Management, Dienstleistung und Innovation.

---

<sup>158</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020). [in Chinesisch und Englisch]. a.a.O. S. 8.

<sup>159</sup> Ebd. S.6.

<sup>160</sup> Ebd. S. 8.

<sup>161</sup> Stadregierung Shanghai: Der Neunte Fünfjahresplan für die Volkswirtschaft und die gesellschaftliche Entwicklung Shanghais und dessen langfristigen Ziele und Aussichten bis 2010. Shanghai 1996.

<sup>162</sup> Ebd. S. 3.

<sup>163</sup> Ebd.

<sup>164</sup> Das Wort „Gesellschaft“ wurde aus Chinesisch direkt übersetzt und es bezieht sich auf die sozialen Beziehungen und die Bevölkerungsstruktur.

- 5) Die Infrastrukturen für die moderne internationale Stadt sollen ausgebaut werden. Bis 2010 sollen ein modernes Luftportal im Zusammenhang mit dem internationalen Flughafen Pudong, ein Tiefseehafen für Containerschiffe als internationales Wassertransportzentrum und ein internationaler Informationshafen mit Vernetzung der Informationsressourcen aufgebaut werden. Die Infrastrukturen für den Verkehr, den Umweltschutz und die Katastrophenvorbeugung sollen quantitativ und qualitativ so aufgebaut werden, dass sie die Ansprüche der Wirtschaft und der Einwohner erfüllen.
- 6) Die Gesellschaft, die eine „vielseitige Entwicklung“ (quanmian fazhan) der Menschen gewährleistet, soll der Mittelpunkt der Entwicklungsziele sein. Das ökologische System, in dem die Menschen und die Natur harmonisch zusammenleben, soll erhalten werden. Bis 2010 soll Shanghai eine nachhaltige Entwicklung in Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verwirklichen, wobei die Fortschritte der Gesellschaft und die Verbesserung der Umwelt gefördert werden sollen. Gleichzeitig soll der Aufbau der materiellen sowie der geistigen Zivilisation<sup>165</sup> gefördert werden.

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

Im 9. FJP spielt ein Prinzip eine zentrale Rolle, auf das sich alle Aspekte der Stadtentwicklung Shanghais ausrichten: „das Festhalten am wirtschaftlichen Aufbau als Mittelpunkt...Die Entwicklung ist das oberste Prinzip“<sup>166</sup>. Alle Unternehmungen müssen dem wirtschaftlichen Aufbau dienen.“<sup>167</sup>

An diesem Prinzip und diesen oben genannten Planungszielen ist nicht zu erkennen, dass in China die drei Aspekte Ökonomie, Gesellschaft und Umwelt gleichwertig sein sollen. Diese drei Grundsäulen „der nachhaltigen Entwicklung“ sind in den Augen der chinesischen führenden Politiker nie gleichgewichtig. Die ökonomische Entwicklung steht ohne Zweifel an der ersten Stelle. Zhang Fan, Direktor des „Büros für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai“, ehemaliges Mitglied des „Aktionsteams für die ‚Lokale Agenda 21 Shanghais‘“, sagte sinngemäß: In unserem Team [Aktionsteam für die ‚Lokale Agenda 21 Shanghais‘ – A.d.V.] waren wir uns alle von Anfang an in einem Punkt einig, zuerst sollte die Wirtschaft entwickelt werden, danach können erst der Umweltschutz und Wirtschaft gleichgewichtig berücksichtigt werden.<sup>168</sup> Diese Aussage hielt Herr Zhang in diesem Gespräch für ungeeignet zur Veröffentlichung.

Laut „*Masterplan 1999 – 2020*“ Shanghais liegt dem Städtebau von Shanghai die Vorstellung eines „Drachenkopfs mit drei Zentren“<sup>169</sup> zugrunde.

„The strategic status 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 River [falsch gedruckt und „Yangtze River“ ist Jangtse-Fluss in Deutsch – A.d.V.] 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 Yangtze River Valley‘. This is

<sup>165</sup> Die geistige Zivilisation bezieht sich auf die sozialistische geistige Zivilisation, der die kommunistische Ideologie und die sozialistische Erziehung zugrunde liegen.

<sup>166</sup> Die „Entwicklung“ hier bezieht sich unter diesem Kontext auf die ökonomische Entwicklung. „Entwicklung ist das oberste Prinzip“ (Fa Zhan Shi Ying Dao Li 发展是硬道理) ist das bekannte, überall zitierte Motto des Reformers Deng Xiaoping.

<sup>167</sup> Die Shanghaier Stadtregierung: Der Neunten Fünfjahresplan. a.a.O. S. 2.

<sup>168</sup> Gesprächsnotizen in Shanghai: a.a.O.

<sup>169</sup> Stadtplanungsamt Shanghais: Flächennutzungsplan Shanghai 1996. S. 9.

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.“<sup>170</sup>

Laut *“Masterplan 1999 - 2020”* soll Shanghai die folgenden Rollen spielen: „Shanghai is an important economic and shipping center, a famous historic city in our country, and will be constructed progressively into a socialist modernized international metropolis and one of the international economic, financial, trading and shipping centers.“<sup>171</sup>

Die im Masterplan festgelegten „Ziele der Stadtentwicklung“ sind demnach identisch mit den „Kampfzielen“ Shanghais im 9. FJP, die sich als rein wirtschaftsorientiert erweisen.

Der Raumplanung der Stadt zufolge soll sich in Shanghai ein Gefüge von „Multiachsen, Multiebenen und Multizentren“ (duozhou, duoceng, duohe) ausbilden. „Multiachsen“ (duozhou) bestehen aus „the Shanghai-Nanjing development axis, the Shanghai-Hangzhou development axis and the development axis along the riverside and the seaside, also a key component of the Yangtze River Delta cities‘ belt.“<sup>172</sup> Dadurch sollen die Stellung und der Einfluss Shanghais im Jangtse-Delta hervorgehoben werden. „Multiebenen“ (duoceng) beziehen sich auf fünf Ebenen: „the Central City, New Cities, Central Towns and the Ordinary Towns, and Central Villages.“<sup>173</sup> Die fünf Ebenen, die räumlich in unterschiedlichen Größen und Ausmaßen „ausgeglichen“ aufgebaut werden sollen, sollen durch Autobahnen und mittels Schienenverkehr verbunden werden. „Multizentren“ (duohe) bilden sich als „the Central City and 11 New Cities“ (zhongxin cheng, xin cheng). In der Abb. 50 aus dem Masterplan werden die „Central City“ und die 11 „New Cities“ mit roten Kreisen gekennzeichnet. Die 11 „New Cities“ 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.<sup>174</sup>

Das Konzept der „New Cities“ in den Vorstädten bleibt unverändert, aber Zahl und Namen der New Cities wurden später mehrmals geändert. Die mehrfachen Veränderungen führen leicht zur Verwechslung bzw. Verwirrung. Diese „11 New Cities“ im Masterplan (Januar 2000) sind also später zum Projekt „One City - Nine Towns“ (2001-2002) umgewandelt worden. In diesem Projekt wurden die „New Towns“ zum Teil umbenannt oder zum Teil in die anderen Orte verlagert. Das Projekt „One City - Nine Towns“ ist im Jahr 2003 wiederum so abgeändert worden, dass es letztendlich drei „New Cities“ (xin cheng) und acht „New Towns“ (xin zhen) in der Planung gibt. Ihre jeweiligen Namen und Besonderheiten werden weiter unten im Kapitel 5.3.2.2 noch ausführlich dargestellt. Kurz: Das Konzept, bei dem der große Bevölkerungsdruck der Innenstadt durch „New Cities“/„New Towns“ in den Vorstädten entlastet werden soll, wird beibehalten.

Was in dem Plan betont wird, ist, dass die „New Cities“ (xin cheng) einen eigenen Wirtschaftssektor bzw. Industriesektor und wichtige Infrastrukturen haben sollen. Statt „Satellitenstadt“ wird der Begriff „New City“/„New Town“ benutzt, um die negativen Assoziationen von Satellitenstädten zu vermeiden. Den Shanghaier Stadtplanern klingt der Begriff „Satellitenstädte“ altmodisch. Daran ist zu erkennen, dass die Planer die Nachteile der Satellitenstädte im traditionellen Sinne sehr wohl kennen, die nur als Schlafstädte der

---

<sup>170</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020) a. a. O. S. 6.

<sup>171</sup> Ebd. S. 10.

<sup>172</sup> Ebd., S. 14.

<sup>173</sup> Ebd., S. 14. Die englischen Bezeichnungen „the Central City, New Cities, Central Towns and the Ordinary Towns, and Central Villages“ sind aus dem originalen Text entnommen. In chinesisches heißen sie jeweils „zhongxin cheng (中心城)“, „xin cheng (新城)“, „zhongxin zhen (中心镇)“, „yiban zhen (一般镇)“ und „zhongxin cun (中心村)“.

<sup>174</sup> Diese englischen Namen sind aus dem originalen Text entnommen. Die Bezeichnung „New Town“ hier hat keine Unterscheidung zu „New City“. Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: a.a.O. S. 14, S. 16-17.

Mutterstadt dienen und die keine ausreichenden Arbeitsplätze für die Bewohner schaffen konnten.



Abb. 50: Stadtstruktur mit der „Central City“ und New Towns. Aus: “The Comprehensive Plan of Shanghai Metro-Region (1999 - 2020)”<sup>175</sup>

### 5.3.2 Ausführung und Umsetzung der Stadtplanung

Die Funktionstrennung, die durch die Charta von Athen eine Maxime der modernen Stadtplanung geworden ist, hat seit den 1960er Jahren in Europa zunehmend negative Auswirkungen gezeigt. Die festgestellten Nachteile kennen auch die Stadtplaner und Architekten von Shanghai schon seit ihrem Studium in China. In den neuen Stadtplanungen Shanghais wird die Formulierung von „Funktionstrennung“ vermieden. Stattdessen heißt es „rational rearrangement of districts“<sup>176</sup>. Doch die tatsächliche, unmittelbar wirkende Funktionstrennung lässt sich in der Stadtplanung deutlich erkennen. Im folgenden Kapitel wird die Ausführung und Umsetzung der Stadtplanung Shanghais in vier Bereichen dargestellt und erörtert: Central-City, New Cities/New Towns, Wohnungsbaupolitik und Wohnungsbau sowie Verkehr.

<sup>175</sup> Ebd.

<sup>176</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: a.a.O. S. 15.

### 5.3.2.1 Central-City

Dem Masterplan zufolge gliedert sich die Innenstadt in zwei Kategorien: in den CBD (Central Business District) und die „Main public activity centers“. Sie umschließen die „commercial streets“ und die Gebiete für „administration, official business, shopping, sightseeing, cultural recreation and tourism“. <sup>177</sup>Der Planung zufolge sollten die „Main public activity centers“ ein Hauptzentrum (um den Volksplatz herum einschließlich des Bunds und der „Altstadt“) und vier Sub-Zentren (Xu Jiahui im Südwesten, Jiangwan-Wujiaochang im Nordosten, Zhenru im Nordwesten und Huamu in der Neu-Zone Pudong) einschließen.



Abb. 51: Stadtmitte Shanghai, Westufer des Huangpu-Flusses. (2004)<sup>178</sup>

Die Innenstadt dient hauptsächlich der Arbeit und der Freizeit, genauer gesagt, der Arbeit im Bereich Dienstleistungen, Finanz, Handel und Freizeit im Sinne von Tourismus und Shopping. Aus der neuen Wirtschaftszone Pudong in Verbindung mit dem Bund, der in der Kolonialzeit schon das wichtigste Geschäfts- bzw. Finanzgebiet auf der anderen Seite des Huangpu-Flusses war, soll ein moderner CBD mit einer Fläche von 3 km<sup>2</sup> werden. <sup>179</sup>(Abb.51 und 52)



Abb. 52: CBD in Pudong-Lu Jiazui, Ostufer des Huangpu-Flusses (2003)<sup>180</sup>

Der Plan ist bereits zum großen Teil verwirklicht. In diesem CBD zu beiden Seiten des Flusses gibt es außer Bürogebäuden, Luxushotels, Golfplätzen, Grünanlagen, Restaurants, gigantischen Shoppingmalls und Luxuswohnhäusern keine Wohnungen mehr für Einwohner mit durchschnittlichen Einkommen, was durch den Bodenwert leicht begründet werden kann. Der Bau von Luxuswohnhäusern orientiert sich an den reichen Schichten (einschließlich

<sup>177</sup> Ebd.

<sup>178</sup> Die Quelle dieses Fotos ist unbekannt. Auf diesem Foto sind der „Bund“ – ehemalige Konzessionsgebiete –, die bekannteste Geschäftsstraße „Nanjing-Straße“ und die zwei Flüsse Huangpu und Suzhou gut zu erkennen.

<sup>179</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: a.a.O. S. 15.

<sup>180</sup> Die Quelle dieses Bild ist unbekannt.

wohlhabender Ausländer) mit einem Preis von 1.500 Euro/m<sup>2</sup> an der unteren Grenze<sup>181</sup> Die ehemaligen Einwohner sind längst zwangsweise an den Rand der Innenstadt oder an den noch weiteren Stadtrand umgesiedelt worden, wo neue Wohnsiedlungen in hoher Dichte mit großen Bauvolumen gebaut wurden.

Die Entstehung der Central-City setzte bereits vor der Erstellung des Masterplans 1999-2020 ein, und zwar durch mehrere Phasen der Innenstadterneuerung seit 1990.

Die Innenstadterneuerung vor 1990 ist wesentlich vom Umbau der alten mittlerweile slummäßigen Wohnungen mit extrem schlechten Wohnbedingungen gekennzeichnet. In den 1950er und 1960er Jahren wurden die „Slums“ mit selbstgebauten Wohnzelten<sup>182</sup> aus Stroh, Bambus oder Holzbrettern mitten in der Innenstadt in großem Umfang abgerissen. Stattdessen wurden mehrere große Wohnsiedlungen mit wesentlich verbesserter Qualität und einer Basisinfrastruktur für die Arbeiterschaft gebaut.<sup>183</sup> „Luft, Licht, Sonne für alle“ waren die Voraussetzungen für die neuen Wohnsiedlungen.<sup>184</sup> Die Merkmale dieser Innenstadterneuerung waren: Erstens sind die Bewohner nach der Erneuerung wieder zurückgezogen. Zweitens wurde die Erneuerung streng nach der Planung durchgesetzt. Drittens wurden fast alle Kosten von der Stadtregierung oder dem Kollektiv (z.B. den Arbeitseinheiten) unter den Rahmenbedingungen der sozialistischen Planwirtschaft aufgebracht. Die Mittel waren deswegen begrenzt. Dies führte dazu, dass das alte Stadtgefüge nicht grundsätzlich verändert wurde. Dies war deswegen möglich, weil die Wohnungspolitik noch auf der Basis der Zuteilung durch die „Arbeitseinheiten“ stand. Es gab keinen spekulativen Immobilienmarkt.

Seit 1990 setzt die Stadtregierung den Schwerpunkt jedoch auf die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts und das Anziehen ausländischer Investitionen. Die neuen Phasen der Innenstadterneuerung schienen sehr dringend zu sein. In Folge der Einführung der neuen Wirtschaftsformen ist die Finanzierung für die Stadterneuerung privaten Investoren oder den städtischen Unternehmen überlassen. Um dem Immobilienmarkt einen Anreiz zu geben, die alten Stadtviertel zu erneuern und darüber hinaus städtische Einnahmen zu erhalten, räumten die Stadtregierung bzw. die Stadtbezirksregierungen den Investoren verschiedene wirtschaftliche Begünstigungen ein. Die Folge war, dass die Verwaltung in Sachen der Ansprüche und der Vorgaben der Stadtplanung den Investoren gegenüber Kompromisse machte und macht. Dies bedeutet, dass Bauherren und Investoren die Gebäude profitabler in hoher Dichte und in großen Bauvolumen bauen ließen, dass Bürogebäude statt Wohnsiedlungen gebaut wurden, dass alte Bauten in Massen abgerissen wurden, ohne ihre historischen, architektonischen und kulturellen Werte zu berücksichtigen. Die Einwohner mussten aus ihren alten Wohnhäusern in der Innenstadt ausziehen und konnten wegen der hohen Wohnungspreise nach der Erneuerung nicht wieder zurückkehren. Von 1990 bis 2003 mussten ca. eine Mio. Haushalte aus ihren alten Wohnhäusern in der Innenstadt ausziehen,

---

<sup>181</sup> Yang Shanguang / Wang Chunlan: Shanghai chengshi juzhu kongjian fenyi de shehui xue yanjiu (Über die Differenzierung der Wohnräume Shanghai). In: She Hui (Society) 26 (2006.6) S. 117-137. Hier: S. 120.

<sup>182</sup> Die „Wohnzelte“ haben einen speziellen chinesischen Namen „Peng Hu“. Die Slums, in denen es nur derartigen Wohnzelte gab und in großem Umfang in der Innenstadt Shanghais vor 1949 existiert, wurden „Peng Hu Qu“ (Wohnzelte-Zone) genannt.

<sup>183</sup> In Shanghai wurden derartige Siedlungen „Arbeitersiedlung“ genannt, die aus der UdSSR eingeführt wurden, eine äußerliche Ähnlichkeit mit den Plattenbauten in der DDR zeigten und der „sozialistische Lebensweise“ entsprachen. Die erste (Chinas) und auch berühmteste „Arbeitersiedlung“ Shanghais ist die in der Innenstadt liegende Caoyang-Neusiedlung (Caoyang Xincun), die 1951 gebaut und von 20.000 Einwohnern bewohnt wurde. Der Zeilenbau ist mehrgeschossig mit gemeinsamer Küchen und Toiletten. Die ersten Einwohner waren Arbeiter, die als „vorbildliche Arbeiter“ oder „Bestarbeiter“ ausgezeichnet wurden.

Vgl. Yu Yifan: zhuzhai bianqian de xingtaixue yanjiu. Shanghai 1949-2000 (Forschung der Wohnhäuser Shanghais: 1949-2000). Shanghai 2003. S. 67-71.

Vgl. Zhu Dake: shikumen yu gongren xincun (Shi Kumen vs. Arbeitersiedlung). In: Nan Fengchuang. Nr.12/2003. S. 80.

<sup>184</sup> Xu Mingqian: a. a. O. S. 159 und Yu Yifan: a. a. O. S. 61.

höchstens 10% von ihnen sind wieder zurückgezogen.<sup>185</sup> Die aus dem langjährigen Zusammenwachsen entstandenen sozialen und kulturellen Verhältnisse sowie Strukturen wurden in kürzester Zeit aufgelöst. Statt der traditionellen zwischenmenschlichen Beziehungen in der Innenstadt sind die kommerziellen Verhältnisse dominierend geworden. Dies wurde von manchen Shanghaier Fachleuten als „Unausgewogenheit der urbanen geistigen Umgebung“ bezeichnet. Auf diesen Aspekt wird in den folgenden Punkten noch eingegangen.

Die dichten und hochgezogenen Wolkenkratzer im CBD sowie in den anderen Gebieten der Innenstadt tragen das einheitliche und monotone Gesicht der „Moderne“: hoch, groß, neu, glänzend durch Verglasung. Als Symbole des Reichtums und der Macht verändern sie das physiognomische Stadtgefüge grundlegend. Die menschlichen und persönlichen Maßstäbe der Gebäude und Straßen wurden durch übermäßig hohe Wolkenkratzer und überaus breite Straßen ersetzt. Bis 2003 gab es in Shanghai insgesamt 5671 Hochhäuser mit mehr als 8 Stockwerken, davon waren etwa 200 höher als 100 Meter.<sup>186</sup>



Abb. 53: Wohnsiedlung in der Innenstadt Shanghai (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)



Abb. 54: Modell für die Innenstadt in der „Ausstellungshalle der Stadtplanung Shanghais“<sup>187</sup>

<sup>185</sup> Xu Mingqian: a. a. O. S. 209.

<sup>186</sup> Statistisches Jahrbuch 2004 und Xu Nan: Shanghai Gaoceng Jianzhu de ai yu tong (Liebe und Schmerzen zu Hochbauten Shanghais). In: Huaxia Renwen Dili (Cultural Geography) Nr. 8/2006. S. 77-92, hier: S. 78.

<sup>187</sup> Aus <http://sh.focus.cn> (22. August 2004).



Was die Stadtgestaltung und das Stadtgefüge während der Innenstadterneuerung betrifft, so ist in einem chinesischen Fachbuch die folgende Bewertung zu lesen: „...Die zu bedauernden Ergebnisse sind bei weitem mehr als die guten.“<sup>188</sup>

Die „Central City“ Shanghais zeichnet sich seit 1990 durch folgende Merkmale aus:

- 1) Im Kern der Innenstadt konzentriert sich die tertiäre Nutzung der Grundstücke und Bauten.
- 2) Die in der Kolonialzeit entstandenen alten Wohnungen wurden in großen Massen abgerissen.
- 3) Die alteingesessenen Einwohner wurden gezwungen, an den Rand der Innenstadt oder in weit entfernte Vorstädte umzuziehen, während einkommenstärkere oder statushöhere Einwohner zugezogen sind. Die sogenannte „Peripherisierung der sozial Schwächeren“ und „Gentrification“ zeichnen sich sehr deutlich ab.<sup>189</sup>
- 4) Entgegen den Zielen der Stadtregierung und der Stadtplaner des Amts für Stadtplanung ist die Innenstadt noch dichter geworden, denn sowohl Wohnhäuser als auch Bürogebäude sind verdichteter sowie höher gebaut worden. ( Abb. 53 und 54)
- 5) Die Infrastruktur ist überlastet und die Verkehrsbelastung ist wegen des Pendelverkehrs wesentlich größer geworden, denn die Arbeitsorte konzentrieren sich im Kern der Innenstadt, während sich immer mehr Wohnungen am weit entfernten Stadtrand befinden.

### 5.3.2.2 New Cities/New Towns

Der Druck der schnell wachsenden Bevölkerung Shanghais und die extrem hohe Bevölkerungsdichte veranlasste die Shanghaier Stadtplaner, den Einwohnern den Anreiz zu bieten, aus der engen Innenstadt in die Vorstädte zu ziehen. Nach dem „Aktionsplan für mittel- und langfristigen Aufbau der Stadt Shanghai (1999-2020)“ soll die Bevölkerungszahl in der Stadtmitte bis 2020 von heute 9,1 Millionen auf 8 Millionen gesenkt werden.<sup>190</sup>

Darüber hinaus verlangt die Beschleunigung des Verstärkerungsprozesses in China, der auch die Vorstädte Shanghais betrifft, nach einer Lösung, die dafür sorgen soll, für die überschüssigen Arbeitskräfte auf dem Land Arbeitsplätze in den Vorstädten zu schaffen. Dementsprechend hat die Zentralregierung in Beijing Richtlinien die beschleunigte Verstärkerung betreffend festgelegt. Am 13. Juni 2000 erließ sie „Vorschläge zur Förderung der gesunden Entwicklung der kleinen Städte“, die den Aufbau der kleineren „Cities“ (cheng) und „Towns“ (zhen) unterstützen sollten.<sup>191</sup> „Cities“ und „Towns“ sind Orte, in denen es eine große Zahl von ländlicher Bevölkerung und zahllose kleine Fabriken gibt. Diese Orte sollten die zunehmend arbeitslose ländliche Bevölkerung aus dem Land aufnehmen.<sup>192</sup> Aufgrund dieser Richtlinie der Parteizentrale haben sich die Stadtregierung und die Stadtplaner Shanghais für eine Lösung entschieden, New Cities (xin cheng) bzw. New Towns (xin zhen) in den Vorstädten Shanghais aufzubauen. Mit dieser Strategie sollte der Verstärkerungsprozess in den Vorstädten beschleunigt werden.<sup>193</sup>

---

<sup>188</sup> Xu Mingqian: a. a. O. S. 205.

<sup>189</sup> Vgl. Yang Shanguang: dachengshi shehui kongjian jigou yanbian yanjiu (Räumliche Veränderung der sozialen Polarisierung in den Großstädten, aufgezeigt am Beispiel Shanghai). Shanghai 2005.

<sup>190</sup> Shanghaishi zongti guihua 1999-2020 zhong jinqi jianshe xingdong jihua („Aktionsplan für mittel- und langfristigen Bau des Masterplans der Stadt Shanghai (1999-2020)“): In Bulletin der Shanghaier Stadtregierung 04. Dezember 2003.

<sup>191</sup> Zentrale der KPCh und des Staatsrats: Zhonggong zhongyang, guowuyuan guanyu cujin xiaochengzhen jiankang fazhan de ruogan yijian („Vorschläge zur Förderung der gesunden Entwicklung der kleinen Städte der Parteizentrale und des Staatsrats Chinas“). Beijing 13. Juni 2000.

<sup>192</sup> Ebd.

<sup>193</sup> Stadtregierung Shanghai: guanyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan shidian yijian („Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“). In: Shanghai zhengfu gongbao (Bulletin der Shanghaier Regierung). Shanghai 07. Dezember. 2002.

### 5.3.2.2.1 Planungen der New Cities / New Towns

Im Masterplan 1999 - 2020 Shanghais wird der Aufbau der „New Cities“ (xin cheng) als Richtlinie des Städtebaus festgelegt. Am 5. Januar 2001 verabschiedete die Shanghaier Regierung „Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“, in denen die Planung „One City - Nine Towns“ (yicheng jiuzhen) als Schwerpunkt des Zehnten Fünfjahresplanes (10. FJP) festgelegt wurde. Die Planung „One City - Nine Towns“ ist auf der Basis der Planung von „11 New Cities“ im Masterplan (Januar 2000) erstellt worden. Sie ist eine Planung für den Aufbau der Vorstädte außerhalb der „Central City“. „One City“ bezieht sich auf „Songjiang New City“ (Songjiang xincheng), und die „Nine Towns“ liegen in den nahen und fernen Vorstädten Shanghais. Ihre Namen: Anting New Town, Chenjiazhen New Town, Fengcheng New Town, Fengjing New Town, Gaoqiao New Town, Luo Dian New Town, Luchaogang-Habor, Pujiang New Town und Zhujiajiao New Town.<sup>194</sup> (siehe Abb. 55) Diese waren die Namen, die als erste in der Planung „One City – Nine Towns“ (Mai 2000) standen. Bis 2003 wurden die Namen der New Towns mehrmals geändert. Die aktuellen Namen stehen im Tab.-13.



Abb. 55: Karte für „One City - Nine Towns“ (Der **dunkle** Punkt ist die Songjiang-New City. Die **orange** Punkte sind die New Towns)<sup>195</sup>

<sup>194</sup> Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): Arbeitsbericht über „One City – Nine New Towns“ Shanghais. (Shanghaishi yicheng jiuzhen zongti guihua he tese fengmao guihua bianzhi gongzuo huibian). Mai 2000.

<sup>195</sup> Vorlage dieser Karte aus <http://shimg.focus.cn/upload/photos/1507/PY2dn1eu.jpg> (15. Juni 2004), bearbeitet von der Verfasserin. Die Luchao New Town wurde später „Lin Gang New City“ umbenannt.

Wie die „City“ und „Towns“ aussehen sollten, steht in den „Vorschlägen zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“: „Unter der Berücksichtigung der Funktionsorientierung, der Besonderheiten der Vorstädte, der Besonderheiten des einheimischen Industrie- oder Wirtschaftssektors und des historischen Kontextes sollen die Erfahrungen, die im Ausland mit dem Aufbau von Cities und Towns mit eigenständigem Profil gemacht wurden, herangezogen werden. Die unterschiedlichen architektonischen Stile Chinas und des Auslandes sollen beim Bau dieser Städte angewendet werden. Der Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau neuer Stadtzonen mit eigenständigem Profil.“<sup>196</sup> Was die Erfahrungen von ausländischen Städten und ihr eigenständiges Profil bedeuten, wird allerdings in den „Vorschlägen zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“ nicht weiter erläutert.

Die „City“ und die „Towns“ mit „eigenständigem Profil“ sollten in ihrer Basis bis 2005 aufgebaut werden. Das bedeutet, dass dem Plan zufolge „One City - Nine Towns“ in Shanghai innerhalb von vier Jahren errichtet werden sollte.

Da der Masterplan und der Flächennutzungsplan für die neuen Städte von den Stadtplanungsbüros der jeweiligen Stadtbezirke erstellt werden, haben die dem Shanghaier Stadtplanungsamt unterstellten Planungsbüros die Befugnis, selbst das „Profil“ „ihrer“ City and Town zu bestimmen. Die Pläne müssen jedoch vom Stadtplanungsamt geprüft und genehmigt werden. „Gefördert wird, gut qualifizierte inländische oder ausländische Fachkräfte in den New Cities einzusetzen, damit jede ihr eigenständiges Profil erhält und die internationalen fortschrittlichen Erfahrungen bei der Planung berücksichtigt werden. Die Stadtbezirke, die erstklassige ausländische Fachkräfte zur Planung der New City/Towns heranziehen werden, bekommen von der Stadtregierung entsprechend den Möglichkeiten bestimmte finanzielle Zuschüsse.“<sup>197</sup> Was „die internationalen fortschrittlichen Erfahrungen“ bedeuten, wird in den „Vorschlägen“ ebenfalls nicht weiter erklärt.

Mai 2000 hat das Stadtplanungsamt Shanghai (Amt SPSH) die Masterpläne der neuen „City“ und „Towns“ in einem Dokument zusammengefasst. Demzufolge wurde das jeweilige „eigenständige Profil“ der „One New City - Nine New Towns“ wie folgt dargestellt:

---

<sup>196</sup> Stadtregierung Shanghai: „Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“.  
a.a.O.

<sup>197</sup> Ebd.

Name der New Town	Die zuständigen Stadtbezirke	Geplante Stil der New Town	Entfernung zum Stadtzentrum (in km)	Geplante Baufläche (in km <sup>2</sup> )	Geplante Bevölkerungszahl
New City Songjiang <sup>198</sup>	Songjiang	englisch	40	22,4	300.000
New City Anting <sup>199</sup>	Jiading	deutsch	32	20	100.000
New Town Pujiang <sup>200</sup>	Minghang	italienisch	17,5	20 <sup>201</sup>	100.000
New Town Gaoqiao <sup>202</sup>	Pudong	holländisch	40	34,87	110.000
New Town Fengcheng <sup>203</sup>	Fengxian	spanisch	50	8,5	96.000
New Town Luodian <sup>204</sup>	Baoshan	nordeuropäisch (schwedisch)	30	11,6	50.000
New Town Zhu Jiajiao <sup>205</sup>	Qingpu	südchinesisch	60	9	55.000
New Town Fengjing <sup>206</sup>	Jinshan	nordamerikanisch	80	6,3	40.000
New Town Zhoupu <sup>207</sup>	Nanhui	französisch	--	--	--
Baozhen <sup>208</sup>	Chongming-Insel	australisch oder neuseeländisch <sup>209</sup>	--	--	--
New City Lingang <sup>210</sup>	Nanhui	Im ursprünglichen Dokument gibt es keine konkreten Angaben, aber „modern“ sollte sie sein.	50	164,8	830.000

<sup>198</sup> Ebd. Vgl. Xu Chun: shiji xincheng dianfan – shanghai songjiang xincheng (Vorbild der New Towns – Songjiang New City Shanghai). In: Shanghai chengshi guihua (Stadtplanung Shanghais). Nr. 6/2002. S. 27-29.

<sup>199</sup> Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): a.a.O.

<sup>200</sup> Stadtplanungsamt Shanghai: guanyu „pujiangzhen zhongxinqu 2,6 pingfang gongli jiujiianxing xiangxi guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Detaillierter Bebauungsplanung der zentralen Zone von 2,6 km<sup>2</sup> der Pujiang Town‘“). Dokument-Nr.: Huguohua [2003] 963, Shanghai November 2003.

Stadtregierung Shanghai: Genehmigung zu „Masterplan der zentralen Zonen“. In: Jahrbuch zum Stadtbau Shanghais 2002. www.shucm.sh.cn/home/jsnj/jsnj\_01/jsnj0102.htm. (16. September 2005).

<sup>201</sup> Davon beträgt die zentrale Zone 2,6 km<sup>2</sup>. Ebd.

<sup>202</sup> Stadtregierung Shanghai: guanyu dui „gaoqiaozhen zhenyu jiegouxing zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Detaillierter Bebauungsplanung der holländischen Town Gaoqiao Pudong‘“). Dokument-Nr.: Huguohua [2005]121. Shanghai Februar. 2005.

Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): a.a.O.

<sup>203</sup> Stadtplanungsamt Shanghai: guanyu dui „shanghaishi fengcheng zhongxinzhen zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der zentralen Town Fengcheng der Stadt Shanghai‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2003]1739. Shanghai Mai 2003

<sup>204</sup> Stadtregierung Shanghai: guanyu dui „luodian zhongxinzhen zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der zentralen Town Luodian der Stadt Shanghai‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2002]4546. Shanghai Dezember 2002.

<sup>205</sup> Shanghai Stadtplanungsamt: Dokument „Genehmigung zu ‚Planung zur Struktur der zentralen Town Zhu Jiajiao‘“ (guan yu dui „zhujiijiao zhongxinzhen jiegou guihua“ de pifu), Nr. des Dokuments: Hufu [2002]3744. Shanghai Oktober 2002 .

<sup>206</sup> Kommunenregierung Fengjing der Stadt Shanghai: www.fengjing.gov.cn, (9. August 2003)

Stadtplanungsamt Shanghai: guanyu dui „jinshanqu fengjing zhongxinzhen zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der zentralen Town Fengjing des Stadtbezirks Jinshan‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2003]1374. Shanghai April 2003.

<sup>207</sup> „Jiefang-Tageszeitung“ vom 1. Januar 2001. Das Projekt für New Town Zhoupu wurde seit 2003 von dem Projekt der Hafenstadt Lingang ersetzt. Es wurde keine genauen Angaben für die geplanten Baufläche und Bevölkerungszahl gemacht.

<sup>208</sup> Nach der amtlichen Webseite des Stadtbezirks Chongming (www.cmx.gov.cn) soll Chen Jiazhen eine der neuen New Towns sein. Nach der amtlichen Webseite Shanghais (www.shanghai.gov.cn) und der internen Unterlagen des Stadtplanungsamts Shanghai „Arbeitsbericht“ (a.a.O.) ist aber Baozhen die vorgesehene New Town. Es gab in der „Arbeitsbericht“ keine genauen Angaben für die geplanten Baufläche und Bevölkerungszahl.

<sup>209</sup> „Jiefang-Tageszeitung“ vom 1. Januar 2001, Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): a.a.O.

Tab. 13: „One City-Nine New Towns“ Shanghai<sup>211</sup>

Die in Tab. 13 aufgelisteten New Towns/New Cities werden nicht auf einem Niemandsland neu aufgebaut, sondern neben ihren alten Stadtzonen<sup>212</sup> ausgebaut. Denn sie haben seit langem ihre Altstadtzonen. Mehrere davon sind mindestens hundertjährig.<sup>213</sup> Zwischen den 1950er und 1980er Jahren wurden in den Vorstädten mehrere Satellitenstädte mit verschiedenen Industriebranchen gebaut (siehe 5.1.2.2, Tab-5). Nach den Vorgaben der Stadtregierung steht bei dem neuen Projekt „One City - Nine New Towns“ der „Aufbau der neuen Zonen“ im Vordergrund, während die Erneuerung der alten Stadtzonen nur „nebenbei“ erfolgen sollte.<sup>214</sup>

Die New City Songjiang, die New Town Anting, Pujiang, Gaoqiao, Zhu Jiajiao und Luodian haben bereits als „Pilotprojekte“ mit dem Aufbau begonnen. Ab 22. Oktober 2003 war der Name „One City - Nine Towns“ überholt. Nach einer Entscheidung<sup>215</sup> des Shanghaier Stadtplanungsamts wurde „New Town Anting“ in „New City Anting-Jiading“ umbenannt und eine neue Hafenstadt namens „New City Lingang“<sup>216</sup> wurde ebenfalls in die Kategorie der New Cities aufgenommen.<sup>217</sup> D.h. es gibt jetzt insgesamt drei New Cities. Seither wird wenig von „One City – Nine Towns“, sondern allgemein „New Cities“/„New Towns“ (xin cheng/xin zhen) bzw. 10 „New Cities“ von Shanghai gesprochen. In Tab.13 werden 11 New Towns aufgelistet. Die New Town „Zhou Pu“, die 2001 noch in Planung stand, wurde von der „New City Lingang“ ersetzt und steht nicht mehr in der Planung.

Im Grunde genommen haben sich die Stadtbezirksregierungen um die Finanzierung des Aufbaus der neuen Stadt zu kümmern. Die Stadtbezirke bekommen entsprechende Zuschüsse und Vergünstigungen in der Steuer- und Bodenpolitik von der Shanghaier Stadtregierung. Die Stadtregierung übt Einfluss auf die staatlichen Banken aus, die langfristige Kredite für den Aufbau der neuen Städte geben. Die Stadt- und Stadtbezirksregierung könnten nach einem bestimmten Schlüssel die Zinsen für diese Kredite zur Entwicklung der Infrastrukturen in den

---

<sup>210</sup> Nach der internen Unterlagen „Arbeitsbericht“ (a.a.O.) sollte die geplante Baufläche 25 km<sup>2</sup> und die geplante Bevölkerungszahl 300.000 betragen. Nach dem neuesten Plan beträgt die geplante Fläche zum Städtebau 164,8 km<sup>2</sup> und bis zu 2020 sollen es 830.000 Einwohner geben. (Vgl. Die amtliche Webseite der Lingang New City: [www.lgxc.gov.cn/aboutus/plan.htm](http://www.lgxc.gov.cn/aboutus/plan.htm) Stand 2007)

<sup>211</sup> Diese Tabelle wurde auf der Basis des internen Dokuments vom Stadtplanungsamt Shanghais (Mai 2000) erstellt. Aber die Namen und die Zahl der New Towns wurden immer wieder geändert. Diese Tabelle hat noch die neuesten Dokumente zwischen 2002-2005 herangezogen, um den neuesten Zustand wiederzugeben. Vgl. Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): Arbeitsbericht über „One City – Nine New Towns“ Shanghais. (Shanghaishi yicheng jiuzhen zongti guihua he tese fengmao guihua bianzhi gongzuo huibian). Mai 2000.

<sup>212</sup> Diese Orte wurden erst zwischen den 1950er und 1970er Jahren in die Stadt Shanghai eingemeindet. (Siehe 5.1.2.2) Vor der Eingemeindung hatten sie ihre eigenen Stadtzonen.

<sup>213</sup> Die Altstadt Songjiang ist älter als die Altstadt Shanghai. Sie war seit der Yuan-Dynastie (1278) das politische Zentrum des Gebiets Shanghai gewesen. Seit 1805 war sie sowohl das politische als auch das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Gebiets Shanghai. Bis zur Öffnung des Hafens in Shanghai wurde die wichtige Rolle Songjiang von Shanghai ersetzt. 1958 wurde Songjiang in die Stadt Shanghai eingemeindet. Vgl. He Quanda: songjiang lishi he songjiang fu jianzhi yange shulue. (The History of Song-Jiang Fu as a Government Organ.) In: Shilin. Nr. 4/2001. S. 49-58.

Die Gründungsgeschichte der Altstadt Jiading ist auf die Song-Dynastie (1218) zurückzuführen.

<sup>214</sup> Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): Arbeitsbericht. a.a.O. S. 3.

<sup>215</sup> Dies wurde im November 2003 vom Shanghaier Stadtplanungsamt nach einer Sitzung über „Stadtplanung und Qualität des Stadtdesigns“ bekannt gemacht. Vgl. dongfang zaobao („Morgenzeitung Ostens“) vom 24. November 2004.

<sup>216</sup> Lingang New City (lingang xincheng 临港新城) hieß eine Zeit lang „Hafenstadt Lu Chao“ (luchao gang 芦潮港). Das Hamburger Architekturbüro gmp - von Gerkan, Marg und Partner hat die Satellitenstadt entworfen.

<sup>217</sup> Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi renmin zhengfu guangyu yuanze tongyi lingang xincheng zongti guihua de pifu (Dokument „Genehmigung zu „Masterplan der Lingang New City““), Dokument-Nr.: Hufu [2004] 0005. Januar 2004 Shanghai.

„Pilotprojekten“ der New Towns erstatten.<sup>218</sup> Zudem werden die Bauprojekte von einer oder mehreren Investitions- oder Baufirmen betrieben, die der Stadt oder den Stadtbezirken gehören. Der Prozess soll nach marktwirtschaftlichen Regeln ablaufen, deshalb sind private Investitionsfirmen willkommen, am Ausbau der Infrastrukturen in den neuen Städten mitzuwirken. Die Infrastrukturen und öffentlichen Einrichtungen sind für die Benutzer gebührenpflichtig.

In der Verlautbarung des Stadtplanungsamts und auch in den Medien sowie in der Werbung der Developer sollen die „New Towns“ und die „New Cities“ grundsätzlich anders sein als die traditionellen Satellitenstädte: sie sind oder sollen z.B. nach dem Konzept des „New Urbanism“<sup>219</sup> oder nach „dem echten europäischen Stadtmodell“ entworfen und gebaut werden. Was bedeutet nun in diesen Texten „New Urbanism“ oder das „echte europäische Stadtmodell“? Folgende Begriffe tauchen in diesem Zusammenhang häufig auf: „Ökologische Stadt“, „großer Anteil der Grünfläche“, „niedrige Dichte“, „niedriges Bauvolumen“ und „europäische moderne Züge“. Solche ansprechenden Vokabeln werden ständig mit den noch zu bauenden oder schon gebauten New Towns von Shanghai in Zusammenhang gebracht. In Wirklichkeit wurden die Begriffe „New Town“ oder „New City“ längst inhaltlich auf erstklassige Wohnsiedlungen für bestimmte soziale Schichten reduziert. Die Schaffung von Arbeitsplätzen, was allerdings am wichtigsten für eine echte „New Town“ und deren entscheidender Unterschied zur alten Wohnsiedlung ist, wird nirgendwo ernsthaft erwähnt. In den „Vorschlägen zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“ wurden zwar eine eigenständige „besondere Wirtschaft“ und „Industriebranche“<sup>220</sup> betont, die zu einem vollständigen Konzept von New Towns gehören, doch seit dem Beginn des Aufbaus 2001 sind die Inhalte der New Towns ins Leere gelaufen. Stattdessen erreichte der Immobilienmarkt einen Höhepunkt. Großflächige Wohnsiedlungen in ausländischen, vor allem in europäischen architektonischen Stilen wurden gebaut, ohne die Ästhetik im Zusammenhang mit der chinesischen Umgebung und ohne den sozialen und kulturellen Kontext zu berücksichtigen. Die Akzente und Verlautbarungen der Werbung und die der Medien sind werbewirksam, aber irreführend, sie preisen die New Towns als die schönsten Wohnsiedlungen in jeweils ausländischem Stil.

---

<sup>218</sup> Stadtregierung Shanghai: guanyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan shidian yijian („Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“). In: Shanghai zhengfu gongbao (Bulletin der Shanghaier Regierung). Shanghai 07. Dezember. 2002.

<sup>219</sup> Vgl. Xu Jie: jiedu Anting xinzhen (Reading of Anting New Town). Shanghai 2004. S. 63.

<sup>220</sup> Stadtregierung Shanghai: „Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“. a. a. O.

### 5.3.2.2.2 Beispiel: „Luodian New Town“



Abb. 56: Prospekt der Stadtbezirksregierung über New Town Luodian (Chinesische Schrift: Oben links: Luodian New Town, einer der Schwerpunkte der Strategie „One City - Nine New Towns“ der Stadtregierung Shanghai, Eigenheime der Shanghaier im nordeuropäischen Stil; Unten links: Volksregierung des Stadtbezirks Baoshan der Stadt Shanghai, Volksregierung des Kreises Luodian, „Golden-Luodian“ Shanghai Ltd. Adresse:...Tel:...; Obenrechts: New Town Luodian, Untenrechts: Nordeuropäischer Stil)



Abb. 57: Prospekt der Stadtbezirksregierung für die New Town Luodian mit Karte (Große chinesische Schrift: Links: Echtes nordeuropäisches Blut • Moderne Öko-City. „Norwegischer Wald“, Garten im Norden von Groß-Shanghai --- New Town Luodian. Oben rechts: Bilder des nordeuropäischen Stils)

Für die Propaganda- und Werbungselemente wird hier ein Beispiel angeführt. Es geht um den Prospekt der New Town Luodian (Abb. 56) im Stadtbezirk Baoshan. In Abb. 56 wird die erste Seite des Prospekts über die New Town Luodian gezeigt, auf der europäische Wohnhäuser mit einer großzügigen Grünanlage und Wasserfläche mit Segelbooten abgebildet werden. Dies sollte eine New Town im „nordeuropäischen“ oder nach den „Vorschlägen“ im

„schwedischen Stil“ sein. Abb. 56 zeigte den Plan mit wenigen schriftlichen Erklärungen. Die Übersetzung der größten chinesischen Schriftzeichen lautet: „Echtes nordeuropäisches Blut. Die moderne Öko-Stadt.“ In mittelgroßer Schrift steht: „Norwegischer Wald’, Garten im Norden von Groß-Shanghai – New Town Luodian“. Im weiteren Text steht, dass der Gesamtplan der New Town Luodian von dem schwedischen Architekturbüro SWECO FFNS erarbeitet würde.<sup>221</sup> In welchem Zusammenhang dieser Plan des schwedischen Architekturbüros mit dem „Norwegischen Wald“ steht, scheint keine Frage für den Prospekt zu sein.

Die schriftliche Darstellung der New Town in diesem Prospekt ist stichwortartig. Neben der Vorstellung der Größe des Projekts, des Architekturbüros und der Investoren wird ein Punkt besonders hervorgehoben: Der größte Golfplatz Shanghais an einem künstlich angelegten See – mit 36 Löchern<sup>222</sup> – und ein Fünfsterne-Golfclub bieten allen einen erstklassigen Service an.

Nach dem Prospekt gibt es in dieser New Town drei Typen von Wohnhäusern:

- 1) „Öko-Typ“: Die Häuser in diesem Typ befinden sich am See, im Wald und am Park. Sie sind Einzel- und Reihenvillen mit großen Grünanlagen und in einer niedrigen Bebauungsdichte.
- 2) „Garten-Typ“: Die Häuser sind im nordeuropäischen Stil und 3-4stöckig mit schrägen Dächern.
- 3) „Moderne-Typ“: Die Häuser sind eine Mischung verschiedener Haustypen wie Einzel- und Reihenvillen und Mehrfamilienhäuser in mittlerer und niedriger Dichte. Die Stockwerkzahl ist zwei bis fünf.

Die Werbung im Prospekt entspricht der selektiven Wahrnehmung der Zielgruppen, die sich als moderne und wohlhabende Schichten identifizieren. Mit dem nordeuropäischen Stil, dem „Öko-Typ“, dem „Garten-Typ“ und dem „Moderne-Typ“ zu werben, trifft den Geschmack und die Vorstellung der schnell reich werdenden und nach Reichtum strebenden Chinesen. Dabei handelt es sich aber um kaum mehr als um modische Attribute. Denn die hochgespielten Konzepte wie „Öko-Typ“ und großzügige Grünanlagen spekulieren auf das in Ansätzen vorhandene Umweltbewusstsein, mit dem Begriff „nachhaltiger Entwicklung“ hat dieses Konzept nichts zu tun. Es dient der Werbewirkung der profitorientierten Immobilienbranche. Steht die niedrige Dichte der Bauten nicht gerade der „nachhaltigen Stadtentwicklung“ wie dem sparsamen Umgang mit Energie und mit Grund und Boden entgegen?

Die erste Bauphase der New Town Luodian war mit der so genannten „Kernzone“ Ende 2004 abgeschlossen. Sie umfasst ein internationales Konferenzzentrum, einen künstlichen See, einen Park, Geschäftsstraßen und Wohnhäuser auf einer Fläche von 70.000 m<sup>2</sup>. Planmäßig sollte der Aufbau der New Town bis 2008 fertig sein. Abb. 58 und 59 zeigen die neugebauten Geschäfte und Straßen aus dem Jahr 2005. Die in Abb.-56 gezeigten Läden vertreten weltberühmte Marken wie „Dior“ und „Louis Vuitton“. Die breiten Straßen (Abb. 59) für den Autoverkehr stehen in keinem Maßstab zu den Häusern im „nordeuropäischen Stil“.

---

<sup>221</sup> Prospekt der Stadtbezirksregierung über New Town Luodian. o.J., vermutlich 2003.

<sup>222</sup> Nach dem Prospekt wird ein künstlicher See – Meilan See von 0,19 km<sup>2</sup> geplant.





Abb. 58 (oben): Straßenbild in der New Town – Luodian, Läden „Dior“ und „Louis Vuitton“ (Foto: Wolf Zahn. 2005)

Abb. 59 (unten): Straßebild in der New Town – Luodian: breite Straßen (Foto: Wolf Zahn. 2005)

### 5.3.2.2.3 Beispiel: „Thames Town“ in der Songjiang New City



Abb. 60 (links): Plakate der Songjiang New City im Verkaufszentrum der Thames Town (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)

Abb. 61 (rechts): Plakate der Thames Town im Verkaufszentrum der Thames Town (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)



Abb. 62 (links): Modell der Thames Town in Songjiang New City (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)



Abb. 63 (rechts): Eine Burg im Modell der Thames Town in der Songjing New City (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)



Abb. 64 (links): ein Muster-Villa in der „Thames Town“ (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)



Abb. 65 (rechts): Baustelle der „Thames Town“ (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)

„Thames Town“ (Abb. 61) auf einer Fläche von 1 km<sup>2</sup> ist eine Vorzeigewohnsiedlung innerhalb der Songjiang New City (Abb. 55 und 60), die angeblich in englischem Stil gebaut werden sollte. Ihr Name enthält zwar das Wort „Town“, hat aber mit „New Towns“/“New Cities“ im wörtlichen Sinne nichts zu tun, was leicht zum Missverständnis führen kann.

Eine Stadt kann wohl nicht so einfach „echt englisch“ sein, nur weil sie eine Wohnsiedlung mit der Fassade im so genannten „englischen Stil“ hat. Die aufgezwungenen und künstlich erfundenen „Besonderheiten“ der Städte sind lediglich Äußerlichkeiten, was in der Wohnsiedlung „Thames Town“ gut zu erkennen ist.

Das Modell in Abb. 62 und 63, das im Verkaufszentrum der Thames Town präsentiert wurde, enthielt alle vermeintlichen Merkmale einer englischen Stadt: Einfamilienhaus mit zwei Garagen, Villen mit großen Gärten, einschließlich einer Burg auf einer künstlichen Insel und einen Marktplatz mit einer aus der Mitte aufragenden Kirche, deren Bedeutung wohl weniger eine religiöse ist, als viel mehr ein Symbol der westlichen Lebensweise, eher eine Dekoration oder eine Inszenierung eines „echten“ Elements englischer Stadtgestaltung. Es ist kaum anzunehmen, dass sich die zukünftigen Bewohner vom kommunistischen Glauben zum Christentum bekehren werden.

#### **5.3.2.2 4 Beispiel: „Anting New Town“**

Am Beispiel „Anting New Town“ - die „German Town“ in der Mediensprache - wird deutlich, für wen die neuen Städte Shanghais gebaut werden.

Der Masterplan der Anting New Town wurde von mehreren deutschen Architekturfirmer erarbeitet, darunter Albert Speer & Partner GmbH, Braun & Schlockermann und Partner, Auer + Weber + Architekten, ABB-Architekten, gmp – von Gerkan, Marg & Partner.<sup>223</sup> Die „Anting New Town“ ist auf 4,8 km<sup>2</sup> für 50.000 Einwohner geplant. Um die Wohnsiedlung herum werden ein Golfplatz und ein „Central Park“ liegen. Neben der New Town stehen die VW Automobilfabrik (SIAC) und die neu gebaute Formel-1- Rennstrecke. Die erste Bauphase für 1600 Haushalte wurde 2005 bereits abgeschlossen.

Mit dem Namen „Anting New Town“ werden je nach dem Kontext zwei Dinge gemeint. Eines bezieht sich auf eine von den 10 New Cities. Sie wird wegen der VW-Fabrik auch als „Internationale Automobil City“ („Autocity“) bezeichnet. Das andere bezieht sich auf die große Wohnsiedlung innerhalb dieser New Town. In diesem Beispiel wird mit „Anting New Town“ die große Wohnsiedlung in „echtem deutschem Stil“ gemeint.

Im Immobilienwerbeteil der „Xinming-Abendzeitung“, einer verbreiteten Lokalzeitung Shanghais, werden entsprechend den Wünschen der Investoren die zukünftigen Bewohner in der Anting New Town angesprochen. Hier wird besonders deutlich, für wen die New Cities/New Towns gebaut werden. Es werden folgende zehn Typen von Bewohnern aufgezählt, die in der Anting New Town wohnen sollen und die „wissen, das Leben zu genießen“<sup>224</sup>:

- „Typ 1: Junge urbane Menschen mit weißem Kragen: 35%  
Sie sind um die 30 Jahre alt, Geschäftsführer, lieben die Natur, wissen die moderne urbane Zivilisation zu genießen (z.B. den Schienenverkehr oder den privaten PKW zu benutzen).
- Typ 2: Menschen, die das Familienleben für sehr wichtig halten: 12%  
Sie sind wohlhabend, lieben die Familie, wollen das Wochenende unbedingt mit der Familie verbringen, besitzen bereits eine Wohnung in der Innenstadt,
- Typ 3: Großfamilien: 6%  
Drei Generationen leben unter einem Dach. Sie bevorzugen eine große Wohnung.
- Typ 4: Menschen, die vom Stadtleben ‚die Nase voll‘ haben: 2%  
Dies können junge oder wohlhabende Menschen mittleren Alters sein. Für sie steht die Arbeit an zweiter Stelle hinter dem Privatleben. Sie sind häufig Umweltschützer.
- Typ 5: Anleger mit langfristigen Anlagen: 8%

<sup>223</sup> Unterlagen des Architectural Workshop Anting New Town. 19. August – 4. September 2002.

<sup>224</sup> Xinmin-Wanbao (Xinmin-Abendzeitung) vom 30. März 2005.

- Sie gehören zur reichen Schicht, suchen langfristige Geldanlagen, beurteilen den Immobilienmarkt in den New Towns positiv.
- Typ 6: Golfspieler: 4%  
Sie gehören zur reichen Schicht, spielen jeden Tag Golf, möchten eine zweite Wohnung in der Vorstadt haben.
- Typ 7: Menschen, die sowohl Zeit als auch Geld haben: 3%  
Sie können Rentner sein, haben eine kleine Familie, achten auf ihre Gesundheit, bevorzugen das zurückgezogene Leben außerhalb der lauten Stadt, interessieren sich für den Central Park neben der VW-Automobilfabrik (SIAC)
- Typ 8: Autoliebhaber: 1%  
Sie sind von dieser internationalen Autocity beeindruckt und möchten täglich mindestens 100 km mit dem Auto schnell fahren können.
- Typ 9: Internationale Bewohner: 5%  
Ausländer aus Deutschland, England, Frankreich, Amerika usw.
- Typ 10: Menschen, die in der Nähe der New Town arbeiten: 10%  
Sie arbeiten in der internationalen Autocity.“<sup>225</sup>

Abgesehen von der unlogischen Kategorisierung, der weit hergeholt Einordnung in zehn Typen und deren Merkmalszuordnung sowie den fragwürdigen Prozentanteilen der jeweiligen Gruppe belegt die oben stehende Darstellung, dass die Anting New Town nur für gut verdienende, wohlhabende bis reiche Menschen gedacht ist, die sich durch eine besonders begehrte und „gehobene“ und „westliche“ Lebensweise von den anderen Wohnsiedlungen abheben wollen.

In „Anting New Town“ wird im Vergleich zu chinesischen Verhältnissen energiesparende Technik aus Deutschland angewandt.<sup>226</sup> Dies ist den deutschen Architekten, die an den Bauplänen beteiligt sind, wichtig, während für die chinesischen Bauherren die Reproduktion traditioneller deutscher Architektur – idyllische Altstädte wie Heidelberg oder Rothenburg ob der Tauber – im Vordergrund steht.<sup>227</sup> Das erklärt auch, warum die energiesparende Technik in Anting in der Propaganda nicht so hervorgehoben wird, sondern mit Schlagwörtern wie „Lebensstil“, „echt deutsch“, „Leitbild der europäischen mittelalterlichen Kleinstadt“ oder „New Urbanism“ geworben wird.<sup>228</sup> 2003 hat die Anting New Town eine Partnerschaft mit Weimar abgeschlossen und nun wird die „Anting New Town“ in der Propaganda und Immobilienwerbung auch mit „Weimar“ und „Bauhaus“ in Verbindung gebracht,<sup>229</sup> was jedoch mit dem ursprünglichen Konzept des Architekten Speer nichts zu tun hat. (Siehe Abb. 66)

Bevor sich eigene Industrie- und Wirtschaftsbranchen in der jeweiligen neuen Stadt etablieren, laufen die „New Towns“ und „New Cities“ Gefahr, wie in Europa und Amerika auch zu Schlafstädten zu werden. Diese New Towns sind flächenmäßig viel größer, daher gleichen sie noch mehr Disney-artigen Schlafstädten.

<sup>225</sup> Ebd.

<sup>226</sup> In den Wohnhäusern in der „Anting New Town“ werden Zentralheizung und als erstes Mal in China eine europäischen Maßstäben genügende Wärmedämmung verwendet. So sollte es nur 1/3 des Energieverbrauchs der üblichen chinesischen Verhältnisse sein.

Vgl. Zhongguo Fangdichan Bao (Zeitung für Immobilien Chinas) vom 26. Februar 2004, Ganze Städte aus deutscher Hand. In: Merian Heft 8/2003. S. 45-49. Ron Gluckman: Shanghai hat keine Vorbilder. In: GEO spezial. Nr. 4 Aug/Sept. 2003. S. 26-29.

<sup>227</sup> Trialog 75/2002. S. 18.

<sup>228</sup> Vgl. Xu Jie (Hg.): a.a.O. S. 8. Vgl. auch Anting xinzhen, meiti huibian. (News about Anting New Town): Shanghai International Automobile City. Real Estate Co., LTD. von Januar - Juni 2004. S. 37.

<sup>229</sup> Vgl. Xu Jie (Hg.): a. a. O.



Abb. 66: Die Skulptur von Goethe und Schiller in der „Anting-New Town“. (Foto: Ye Ang, 11. Mai 2007)

### 5.3.2.2.5 Für wen werden die neuen Städte gebaut?

Theoretisch waren die New Towns zum Teil für Bauern gedacht, die nicht auf dem Land arbeiten konnten oder wollten. Eines der Ziele der New Towns liegt darin, „die Bauern zu unterstützen, in den neuen Towns Wohnungen zu kaufen oder zu bauen...die Bauern in der umgebenden Vorstadt zu motivieren, in die New Towns umzuziehen.“<sup>230</sup> Die geplanten New Towns und New Cities liegen alle in den Vorstädten Shanghais, wo es sich bei den Einheimischen meistens um ländliche Bevölkerung handelt. Wo bleiben die Bauern, wenn die New Towns ausgebaut werden? Berücksichtigt die englische, deutsche, italienische oder spanische New Town tatsächlich in ihrer Planung ernsthaft die Interessen der Bauern? Dies ist auszuschließen. Die New Towns können nicht einmal für die Städter in der Innenstadt gedacht sein, die wegen der Innenstadterneuerung umziehen müssen. Doch dies sollte ein weiteres und entscheidendes Ziel des Aufbaus der 10 New Towns sein. Nach den „Vorschlägen zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“ sollen die New Cities bzw. die New Towns den Einwohnern in der Innenstadt eine Alternative anbieten. Das große Gefälle der Bodenpreise in der Stadtmitte und in den Vorstädten soll eine Triebkraft für den Umzug der Einwohner aus der Stadtmitte sein. Was in Wirklichkeit aber geschieht, ist, dass der Aufbau der neuen Städte ein Spekulationsfieber auf dem Immobilienmarkt auslöst. Beispielsweise kostete das Grundstück für die Thames Town in der Songjiang New City vor dem Start des Aufbaus im Jahr 2001 27 Mio. Yuan pro km<sup>2</sup>, während es nach dem Start im Jahr 2002 60 Mio. Yuan pro km<sup>2</sup> kostete.<sup>231</sup> Manche Developer ließen deswegen das Grundstück unbebaut, um auf noch höhere Verkaufspreise zu spekulieren. Der hohe Grundstückspreis führte unmittelbar zu hohen Wohnungspreisen. Die Zwangsforderung des niedrigen Bauvolumens<sup>232</sup> in den New Towns durch das Shanghaier Stadtplanungsamt trägt ebenfalls dazu bei, dass eher Villen als mehrstöckige, verdichtete Wohnhäuser gebaut werden, was wiederum die Preise der Wohnungen in die Höhe getrieben und gleichzeitig die Familien mit niedrigen und mittleren Einkommen ausgeschlossen hat. Der Plan der 10 New

<sup>230</sup> Stadtregierung Shanghai: guanyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan shidian yijian („Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“) a.a.O.

<sup>231</sup> Zhongguo Fangdichan Bao (Zeitung für Immobilien Chinas) vom 26. November. 2002

<sup>232</sup> Das Bauvolumen muss unter 0,6 sein. Stadtregierung Shanghai: „Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“: a. a. O.

Towns bot und bietet den Investoren und Bauherren die beste Gelegenheit, die Spekulation auf dem Immobilienmarkt und die Profite hochzutreiben.

Möglicherweise ist es im Blick auf die politische Grundvorgabe zu rechtfertigen, dass Shanghai als Metropole unbedingt eine „erstklassige“ Vorzeigewohnsiedlung wie Anting New Town braucht, die den Erfolgreichen bzw. wohlhabenden Menschen zur Verfügung stehen soll. Wie lässt es sich jedoch erklären, dass sich alle zehn neuen Städte auf internationales Lebensniveau ausrichten, das durch Einfamilienhäuser mit großzügigen Grünanlagen, durch Reihenhäuser mit Garagen und durch „internationale Golfplätze“ gekennzeichnet ist? In der Thames Town sollen die Einfamilienhäuser durchschnittlich 600 bis 880 Euro/m<sup>2</sup> kosten.<sup>233</sup> In der „nordeuropäischen Town“ Luodian wird ein internationaler 36-Löcher-Golfplatz von 220.000 m<sup>2</sup> gebaut. Spielen die einheimischen Bauern oder die zugezogenen Einwohner der Innenstadt, die sich die Wohnungen dort nicht mehr leisten können, Golf? Können sie in den Villen wohnen? Wo können sie denn überhaupt hin, wenn sie zwangsweise von der Innenstadt bzw. vom Land umziehen müssen? Offensichtlich werden sie von den Planern, den Bauherren, den Investoren und auch (bedauerlicherweise) von den entscheidungstreffenden Politikern der Stadtregierung Shanghai aus dem Projekt der New Cities/New Towns ausgeschlossen.

Als ein Journalist der „Morgenzeitung des Ostens“ die Frage stellte, wie die Stadt Shanghai es nach dem Plan schaffen könnte, eine Million Einwohner aus der Innenstadt in die neuen Städte zu dezentralisieren, antwortete Wu Jiang, Vizedirektor des Shanghaier Stadtplanungsamtes, dass die Zahl der Bewohner, die sich eine teure Innenstadtwohnung nicht leisten können, eine Million weit überschritten hätte. Wenn außerhalb der Innenstadt günstigere und bequemere Wohnungen angeboten würden, würden die Menschen mit Sicherheit aus der Innenstadt ausziehen.<sup>234</sup> Die Aussage Wu Jangs kann nach der tatsächlichen Entwicklung in den „New Towns“ nicht bestätigt werden.

Die heute erkennbare Wirklichkeit weicht grundsätzlich vom ursprünglichen Ziel ab, eine Einheit von Arbeiten und Wohnen anzustreben. Es besteht die Gefahr, dass die neuen Städte ohne Entwicklung der Wirtschaftskraft nicht in der Lage sein werden, die Funktion einer „echten Stadt“ mit einem „Aggregationseffekt“ zu übernehmen. Außer Anting New Town, die wegen der VW-Fabrik eine Internationale Automobile City (SIAC) werden soll, und der Hafenstadt Lingang, die am zukünftigen Tiefhafen liegt, haben die anderen New Towns im Vergleich zu ihrer boomenden Immobilienschließung fast keine Industriebranche in Sicht. Die Funktionen wie Tourismus, Geschäfte und Handel, die als schöne und aussichtsvolle Konzepte im Plan stehen, machen die Investoren und die Stadtregierenden jedoch euphorisch.

Die Songjiang New City z.B. wurde kurzfristig bis zum Ende 2005 für 300.000 Einwohner auf einer Fläche von 36km<sup>2</sup> geplant, langfristig für 500.000 Einwohner auf einer Fläche von 60km<sup>2</sup>.<sup>235</sup> Woher sollen die 500.000 Menschen kommen und wovon sollen sie auf einer Fläche von 60km<sup>2</sup> leben? Das sind die Fragen, die bisher noch völlig offen geblieben sind. Die Songjiang New City ist auch als Universitäts-City geplant. Es wurden 8 Universitäten bzw. Hochschulen in einem Gebiet von 12 km<sup>2</sup> gebaut. Insgesamt sollen 80.000 Studierende in dem Gebiet studieren. Allein von den Universitäten und Hochschulen können aber die 500.000 Menschen nicht leben. Der Schienenverkehr und andere Infrastrukturen für die Einwohner sind bei weitem hinter dem Wohnungsbau zurückgeblieben.

Gründe für den Widerspruch zwischen der problemorientierten Absicht und der ertragsorientierten Wirklichkeit liegen in der Konzentration auf marktwirtschaftliche Erfordernisse (Investitionen anzuziehen) und im Top-Down-Bewusstsein der Kader, die nur ihren Vorgesetzten gegenüber verantwortlich sind. Der Gedanke der Leistungsrepräsentation dominiert in Pudong so deutlich wie in den „New Towns“. Auch die ursprüngliche problemorientierte Absicht, New Towns innerhalb von vier bis fünf Jahren als individuell

---

<sup>233</sup> Information vom Verkaufszentrum der Thames Town: Stand Mai 2004.

<sup>234</sup> Dongfang Zaobao (Morgenzeitung des Ostens) vom 23. November 2003.

<sup>235</sup> www.newcity.net.cn (20. Juli 2004).

identifizierbare Stadtteile mit eigenständigem Profil aufzubauen, ist illusionistisch. Vielmehr zeigt sich die Zweckrationalität und der Utilitarismus in den stadtplanerischen Vorstellungen. Diese Vorstellungen sind technokratisch, konsumorientiert und statusbewusst.

Im Grunde werden zwei Punkte im Konzept der 10 New Towns immer wieder in Frage gestellt.

Die erste Frage ist, kann der großflächige Aufbau der New Towns auf dem Weg der Immobilienschließung und Investitionsanlockung das stadtplanerische Ziel erreichen, die Probleme wie die Bevölkerungsdichte, den zunehmenden Autoverkehr, die Umweltverschmutzung und die Infrastrukturüberlastung der Innenstadt bzw. in der Stadtentwicklung Shanghais zu lösen?

Bei der zweiten Frage handelt es sich um die Stadtkultur und den stadtplanerischen Geschmack als „Baukultur“. Ist dieses Konzept mit den verschiedenen westlichen architektonischen Stilen nicht eine Folge der Auswirkung der Kolonialzeit auf die kollektive Psyche Shanghais? Gehören diese Cities und Towns zur Stadtkultur oder darüber hinaus zur Identität Shanghais? Oder: Ist das die Shanghaier Interpretation der „modernen“ Stadtplanung oder sogar der „modernen“ Zivilisation? Diese Fragen machen die hybride Wirklichkeitswahrnehmung des derzeitigen Shanghais sehr deutlich. Wieder wird in den negativen Antworten auf diese Fragen deutlich wie sehr die ökonomisch-machtpolitische Zielsetzung entscheidend und dominant ist.

### **5.3.2.3 Wohnungsbaupolitik und Wohnungsbau**

Im Hinblick auf den Wohnungsbau im Masterplan Shanghais 1999 – 2020 sind die folgenden Prinzipien leitend:

„The residence should be developed with improving the quality of residence environment and the level of living service facilities as the center, combined with the construction of old area residence, developing relatively centralized, adapting the development trend of residence commercialization, adjusting the structure of residence construction, realizing residence multi pattern and selectibility, meeting the family requirements with different income level, and strictly controlling high-rise residence.

The residence layout in new cities shall follow the criteria to coordinate the direction for urban development, the mass transit system and establishment of foundational facilities, combined with suburb towns given top priority to developing; approximately 20 large-scale residential districts will be established between Inner and Outer Ring Roads in the Center City, the suburbs emphasize the residence construction of New Cities and central Towns...“<sup>236</sup>

Diesen Prinzipien zufolge sollte die Kommerzialisierung der Wohnungen die Voraussetzung der Wohnungspolitik Shanghais sein. Dies wurde seit Anfang der 1990er Jahre schrittweise verwirklicht und hat große Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Shanghais gehabt.

#### **5.3.2.3.1 Überblick über die Wohnungspolitik**

In den letzten 15 Jahren erlebte Shanghai einen florierenden Immobilienmarkt. Die Erschließung der Immobilien im Zuge der Innenstadterneuerung (siehe 5.3.2.1) und des Aufbaus der Satellitenstädte kurbelte die Wirtschaft Shanghais an. 2003 betrug der Umsatz auf dem Immobilienmarkt 155,753 Milliarden Yuan (ca.15,6 Milliarden Euro) auf einer Fläche von 22.244.700m<sup>2</sup>.<sup>237</sup> Die Zahl der abgerissenen und neu gebauten Häuser erreichte eine Dimension, wie es sie in der Stadtgeschichte Shanghais noch nie gegeben hat.

Die folgenden Tabellen (Tab. 14 und 15) geben Auskunft über das Ausmaß des Wohnungsbaus.

---

<sup>236</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999 - 2020) a.a.O. S. 44.

<sup>237</sup> Statistisches Jahrbuch 2004 Shanghai.

Jahr	Abgerissene Familieneinheiten	Abrissfläche (in m <sup>2</sup> )	Jahr	Bebaute Wohnungsfläche (in m <sup>2</sup> )	Durchschnittliche Wohnfläche pro Person <sup>238</sup> (in m <sup>2</sup> )
1995	73.695	2.539.000	1985	21.120.400	5,4
1996	86.481	2.588.600	1990	13.390.200	6,6
1997	77.388	3.631.600	1993	10.175.400	7,3
1998	75.157	3.439.400	1996	18.726.500	8,7
1999	73.709	2.481.700	1999	17.315.500	10,9
2000	68.293	2.883.500	2000	17.240.200	11,8
2001	71.909	3.866.600	2001	17.439.000	12,5
2002	98.714	4.850.000	2002	18.805.000	13,1
2003	79.077	4.754.700	2003	22.807.900	13,8

Tab. 14 (links): Abgerissene Familieneinheiten und Abrissfläche in der Innenstadt (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2004 Shanghai)

Tab. 15 (rechts): Bebaute Wohnungsfläche und durchschnittliche Wohnfläche pro Person (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2004 Shanghai)

Vor 1990 war die Stadt Shanghai bekannt für ihre Wohnungsnot, durch die Verstädterung wurde das Problem noch kritischer. Wohnungen zu bauen ist deshalb nach wie vor ein wichtiger Teil des Städtebaus von Shanghai. Um den Wohnungsbau zu finanzieren, wurde eine Reihe von Reformmaßnahmen ergriffen, die einen Privatisierungsprozess einleiteten.

Vor der Reform der Wohnungspolitik wurden Wohnungen von jeder Arbeitseinheit, der „Dan Wei“ (Siehe 5.2.1.5), finanziert und gebaut. Die Wohnungen waren staatlich und wurden von der Arbeitseinheit an ihre Arbeiter bzw. Angestellten verteilt. Dafür bezahlten die Bewohner ihren Arbeitseinheiten sehr niedrige Mieten ohne große Differenzierung nach Lage und Wohnungstypen.

Die 1991 begonnenen Reformmaßnahmen haben diese Regeln geändert: nach und nach wurden die Wohnungen als „Ware auf dem Markt kommerzialisiert“. <sup>239</sup> Die den Arbeitseinheiten gehörenden Wohnungen mussten entweder an die Bewohner verkauft (mit 5-20% des Marktpreises) oder zu viel höheren Mieten vermietet werden. Ab 1998 sollte es keine staatlichen Wohnungen <sup>240</sup> (Gong Fang) und keine Verteilungspolitik der Wohnungen mehr geben. <sup>241</sup> Durch diese Reformmaßnahmen sind ca. 75% der ehemaligen staatlichen Wohnungen in Eigentumswohnungen umgewandelt worden. <sup>242</sup> Solche privatisierten Wohnungen dürfen weiterverkauft werden. Neu gebaute Wohnungen sind fast nur als Eigentumswohnungen <sup>243</sup> zu bekommen. An Stelle des Staates wird der Wohnungsbau jetzt von den Immobilienfirmen finanziert. Die Einwohner bekommen „ihre eigenen Wohnungen durch eigene Fähigkeit“ <sup>244</sup>, und nicht mehr von den Arbeitseinheiten zugeteilt. Die Reformen der Wohnungspolitik haben zur Entwicklung des Immobilienmarkts und des Kreditgeschäfts

<sup>238</sup> Die durchschnittliche Wohnfläche bezieht sich ausschließlich auf die Einwohner, die Shanghaier Hukou haben und deren Zahl 13.417.700 beträgt. (siehe 5.2.2.1) Die Zuwanderer ohne Shanghaier Hukou, wie z.B. Wanderarbeiter, werden nicht mitgerechnet.

<sup>239</sup> Am 8. Februar 1991 hat der Volkskongress der Stadt Shanghai die „Durchsetzungsagenda der Reformen der Wohnungspolitik“ (Shanghaishi zhufang zhidu gaige shishi fangan) genehmigt, die am 1. Mai 1991 in Kraft getreten ist.

<sup>240</sup> Die staatlichen Wohnungen, die für jedermann zugänglich waren, sind von den Sozialwohnungen zu unterscheiden, die nur den Familien mit extrem niedrigen Einkommen zur Verfügung stehen.

<sup>241</sup> Vgl. Stadtregierung Shanghai: guanyu jinyibu shenhua benshi chengzhen zhufang zhidu gaige de ruogan yijian („Vorschläge zu den weiteren Reformen der Wohnungspolitik“). Shanghai Dezember 1998.

<sup>242</sup> Zhenyu Li / Shenglei Hu: Die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai. In: Die Alte Stadt 32. (2005.2). S. 154-163. Hier: S. 162.

<sup>243</sup> In China gehört das Grundstück nicht dem Besitzer der Eigentumswohnung, sondern dem Staat. Der Begriff „Eigentumswohnungen“ wird im Westen anders verstanden. Siehe 5.2.1.5.

<sup>244</sup> Rückblick über die Reformen der Wohnungspolitik Shanghai. In: Wenhui-Zeitung: 25. August 2005



durch Banken erheblich beigetragen. Durch den Einsatz von privatem Kapital und privaten Investitionen hat der Wohnungsbau seither eine große wirtschaftliche Dynamik erhalten.

Die Stadterneuerung erfolgt in einer atemberaubenden Radikalität. Ohne Bedenken werden die Altbaubestände abgerissen, die die historische Identität der Stadt prägten. Zwischen 1996 und 2003 wurde eine Fläche von etwa 30 Millionen m<sup>2</sup> abgerissen, womit 70% der in der neueren Geschichte gebauten Altbaubestände verschwand.<sup>245</sup> Der Wunsch, Wachstum zu erzielen und sich zu modernisieren, dominiert alle anderen Erwägungen. Die alten Wohnungen in verfallendem Zustand und mit mangelhafter Ausstattung wie Einzeltoilette und -küche gelten als Symbol der alten Zeit mit ihrer materiellen Not. Die Marktwirtschaft, die Dengs Theorie zufolge auch für eine sozialistische Gesellschaft gelten soll, löste die radikalen Veränderungen aus, die nicht mehr rückgängig gemacht werden können.

Die Wohnungspolitik von Shanghai ist in den letzten 15 Jahren zu einem markt- und gewinnorientierten System herangewachsen. Der Immobilienmarkt hat sich zu einer der sechs Säulen der Volkswirtschaft von Shanghai entwickelt.<sup>246</sup> Der Kern des Wohnungsbaus in Shanghai liegt in der Kommerzialisierung der Wohnungen und der maximalen Ausnutzung des Bodenwertes. Der Boden wird seit den 1990er Jahren als Kapital betrachtet und die Bodenwerte bestimmen die Verteilung der Wohnungen.

Dabei werden die Wohngebiete nach sozialen Schichten, vor allem aber nach Einkommen der Bewohner differenziert. Die teuersten Grundstücke, die hauptsächlich im Stadtzentrum liegen, wurden im Zuge der Stadterneuerung an Immobilienfirmen verpachtet, die später entweder die Büro-, Geschäfts- und Gewerbegebäude oder hochwertige Wohnhäuser für Bestverdienende bauen ließen. Die alten Wohnungen auf den Grundstücken wurden zwangsweise abgerissen. Die bisherigen Bewohner bekamen eine sogenannte „Abriss-Entschädigung“, die, wenn überhaupt, nur für den Kauf einer Wohnung am weit entfernten Stadtrand reichte. Ein Beispiel dafür: Die Bewohner einer alten, 30 m<sup>2</sup> großen „Gassenwohnung“<sup>247</sup> ohne eigene sanitäre Einrichtung und getrennte Küche im Stadtbezirk Luwan (im Zentrum der Stadt) bekamen 2003 eine Abriss-Entschädigung von 150.000 Yuan (ca. 15.000 Euro). Die Bewohner mussten entweder in das relativ neuere Wohnappartement in der Nähe mit besseren Einrichtungen oder in die neue Wohnung in der weit entfernten Vorstadt ziehen. Die erste kostete mindestens 400.000 Yuan und die letztere 250.000 Yuan. Beide Preise waren viel höher als die Entschädigung.<sup>248</sup>

Der Stadterneuerung entsprechend wurden umfangreiche Wohnblocks bzw. Wohnsiedlungen am Stadtrand gebaut. In kürzester Zeit entstanden zahllose uniforme Wohnungen, ohne dass Qualität, ökologische und ästhetische Aspekte berücksichtigt wurden. Die Vermarktung passt sich dem Massengeschmack an. Ein wenig grüne Fläche oder die sogenannten exotischen kulturellen Elemente spielen eine wichtige Rolle in der Werbung. Abb. 65 zeigt eine nachgeahmte „römische“ Skulptur vor einem Wohnhochhaus. Die roten chinesischen Schriftzeichen über den „griechischen“ Säulen bedeuten „Schönbrunnpalast“. Die Uniformität der Massenprodukte kann jedoch dadurch nicht vermieden werden. (Siehe Abb. 67 und 68)

---

<sup>245</sup> Zheng Shiling: wie mingtian dahao jichu (Gute Basis für die Zukunft legen). In: Wenhui- Zeitung: 10. April 2003.

<sup>246</sup> Shanghaier Stadtregierung: Der Zehnte Fünfjahresplan für Entwicklung der Wohnungen von Shanghai. 2001.

<sup>247</sup> Die „Gassenwohnung“ (linong fang) bezieht sich auf den Wohntyp im alten Shanghai, der seit den 1920er Jahren in großem Umfang gebaut wurde und als der traditionelle Wohntyp Shanghais angesehen wird. Vgl.: Luo Xiaowei / Wu Jiang (Hg.): Shanghai Longtang. Shanghai 1997.

<sup>248</sup> Das Beispiel stammt aus: Xu Mingqian: a. a. O. S. 278-279.

Da jede Wohnsiedlung unterschiedlichen Investoren gehört und als „Mikro-Residential-District“(MRD, xiao qu)<sup>249</sup> angesehen wird, ist die Wohnsiedlung ein geschlossenes Gelände mit Mauern und einem Pfortner. Es gibt keine Nachbarschaft mehr im traditionellen Sinne. Die alten sozialen Beziehungen, die in den Altbauwohnungen bestanden, gehen hier verloren.



Abb. 67: Eine Wohnsiedlung (MRD) außerhalb des Stadtrandes (Foto: Zhu Miaomiao, April 2004)



Abb. 68: Eine Wohnsiedlung (MRD) am Stadtrand (Foto: Zhu Miaomiao, April 2004)

### 5.3.2.3.2 Wohnungspreise und soziale Segregation

Durch die Kommerzialisierung der Wohnungen und die Zunahme der Eigentumswohnungen hat sich die Verteilung der gesellschaftlichen Schichten in der Stadt entsprechend den Einkommen sehr verändert. „Die Gesamtplanung und der Städtebau Shanghais in den letzten Jahren führten zwangsläufig dazu, dass die Einwohner mit niedrigen Einkommen aus dem Stadtzentrum ausgezogen sind, dass sich die verschiedenen Wohnsiedlungen aufgrund der Einkommen der Bewohner herausbildeten und dass sich die gesellschaftlichen Schichten voneinander deutlicher differenzierten.“<sup>250</sup> In der Planwirtschaft wohnten die Menschen mit niedrigen und hohen Einkommen in denselben Siedlungen und Bezirken. Mit Einführung der Marktwirtschaft haben sich die Wohnsiedlungen sowie die Stadtteile in Bezug auf die

<sup>249</sup> „Micro-Residential-Districts“ heißt auf Chinesisch „xiao qu“ (kleine Zone). Nach Eduard Kögel ähneln „Micro-Residential-Districts“ in einigen Punkten „Gated Communities“. Eduard Kögel: Architektur am Horizont: China baut. In: build DAS ARCHITEKTEN-Magazin 4 (2004.6) S. 28-31.

<sup>250</sup> Zitat von Liu Junde, Professor der Pädagogischen Universität Südchinas in Shanghai, Direktor des Instituts für die Stadtforschung Chinas. In: Xu Kai / Zhang Yan: Verteilungskarte der Wohnsiedlungen der Reichen Shanghais. Gehören Sie zu den Reichen? In: Wai Tan Hua Bao (Zeitschrift „Bund“) Nr. 1/2005.

Sozialstruktur gewandelt, was vorher bezogen auf unterschiedliche Einkommen heterogen war, wird homogenisiert: „von der Heterogenität zur Homogenität“.<sup>251</sup>

In einer vom „National Natural Science Foundation of China“ (NSFC) unterstützten soziologischen Studie zur Veränderung der sozialen Strukturen in Großstädten Chinas (2005) wurde belegt, dass die sozialen Schichten in Shanghai räumlich sehr deutlich nach den Einkommen ausdifferenziert sind.<sup>252</sup> Nach dieser Studie existieren in Shanghai vier Stufen von Wohnbereichen:

- 1) Direkt neben der CBD im Stadtzentrum (innerhalb des inneren Autorings) wohnen die einkommensstärksten Schichten in renovierten alten Gartenwohnungen, Gartenvillen oder neu gebauten Luxushäusern. Gleichzeitig gibt es trotz der großflächigen Innenstadterneuerung einige Orte, in denen sich nur verfallende alte Gassenwohnungen ohne sanitäre Einrichtungen befinden. Dort wohnen in kleiner Zahl sehr einkommensschwache Schichten und Wanderarbeiter. Solche Orte verschwinden jedoch schnell mit der weiteren Sanierung der Innenstadt.
- 2) Am Rand der Innenstadt (in der Nähe des äußeren Autorings) konzentrieren sich die Schichten mit Durchschnittseinkommen.
- 3) In den einfachen Wohnungen in schlechtem Zustand und mangelnder Qualität in nahen Vorstädten wohnen die einkommensschwachen Schichten und die meisten Wanderarbeiter.
- 4) In den fernen Vorstädten, in denen Villen und Luxuswohnungen in großer Zahl neu gebaut wurden und werden, wohnen wieder die einkommensstärksten Schichten, die mit privaten Autos in die Innenstadt pendeln.<sup>253</sup>

Diese Studie kam zu der Schlussfolgerung, dass sich die Polarisierung von Arm und Reich in Shanghai und die räumliche Segregation verschiedener Einkommensschichten bereits deutlich herausgebildet hat. Dieser Prozess verschärft die ungerechte Verteilung der räumlichen Ressourcen der Stadt und den Gegensatz zwischen armen und reichen Schichten weiter.<sup>254</sup> Es entsteht die aus den westlichen Ländern vertraute Klassenstruktur.

Ein Vergleich der durchschnittlichen Einkommen der Shanghaier Berufstätigen (Siehe 5.2.2) mit den Wohnungspreisen verdeutlicht die Ursache für die Neuverteilung der gesellschaftlichen Schichten in Shanghai. Die aktuellen Wohnungspreise in Shanghai lassen sich schwer feststellen. Außer dem Index der Preiserhöhung sind die tatsächlich erzielten Wohnungspreise im Statistischen Jahrbuch nicht zu finden. Stattdessen steht darin lediglich, dass die Wohnungspreise von 2002 bis 2003 um 20% angestiegen sind.<sup>255</sup> Zur Frage, von welchen Grundpreisen sie anstiegen, fehlt die Angabe. Zur Beantwortung der Frage werden die aktuellen Wohnungspreise 2004/05 zwei unterschiedlichen Webseiten für den Immobilienmarkt von Shanghai entnommen. (Tab. 16 und 17) *Fangdi.com* ist die Quellenwebseite des Verwaltungsamts für Immobilien und Bodenressourcen Shanghais.<sup>256</sup> Hier werden die aktuellen Informationen über die abgewickelten Immobilienverträge veröffentlicht. Dies kann als amtliche Information angesehen werden, während die *ehomeday.com* eine registrierte bekannte Webseite aus Shanghai für das private Immobiliengeschäft ist. Die veröffentlichten Preise auf diesen beiden Webseiten sind die im Handel erzielten Preise zur Information für die Kunden, deshalb sind sie als Quelle geeignet.

---

<sup>251</sup> Ebd.

<sup>252</sup> Vgl. Yang Shangguang / Wang Chunlan: a.a.O. Vgl. auch Yang Shangguang: Räumliche Veränderung der sozialen Polarisierung in den Großstädten, aufgezeigt am Beispiel Shanghai. Shanghai 2005.

<sup>253</sup> Ebd.

<sup>254</sup> Ebd.

<sup>255</sup> Statistisches Jahrbuch 2004 Shanghais: Tab. 5-13.

<sup>256</sup> Das Verwaltungsamt für Immobilien und Bodenressourcen Shanghais (Shanghaishi fangwu tudi ziyuan guanliju) zählt zu den der Stadtregierung untergeordneten Behörden und Ämtern. Die amtliche Webseite: <http://www.shfdz.gov.cn/>.

Tab. 16: Durchschnittliche Wohnungspreise in Shanghai 2004<sup>257</sup>

Durchschnittliche Wohnungspreise 2004 (in Yuan: Yuan/m <sup>2</sup> , ein Euro = ca. 10 Yuan)							
Innerhalb des inneren Autobahnringes		Zwischen dem inneren und äußeren Autobahnring			Außerhalb des äußeren Autobahnringes		
17.432		9.756			5.250		
Durchschnittliche Wohnungspreise im jeweiligen Stadtbezirk 2004 (RMB: Yuan/m <sup>2</sup> )							
Luwan	29.413	Pudong	11.135	Baoshan	6.717	Jinshan	3.334
Xuhui	13.670	Putuo	8.986	Songjiang	6.416	Minhang	8.306
Changning	18.092	Zhabei	10.098	Qingpu	6.455	Nanhui	5.741
Jing'An	18.904	Yangpu	8.083	Jiading	5.186	Chongming (Insel)	2.869
Huangpu	19.270	Hongkou	12.287	Fengxian	4.151		

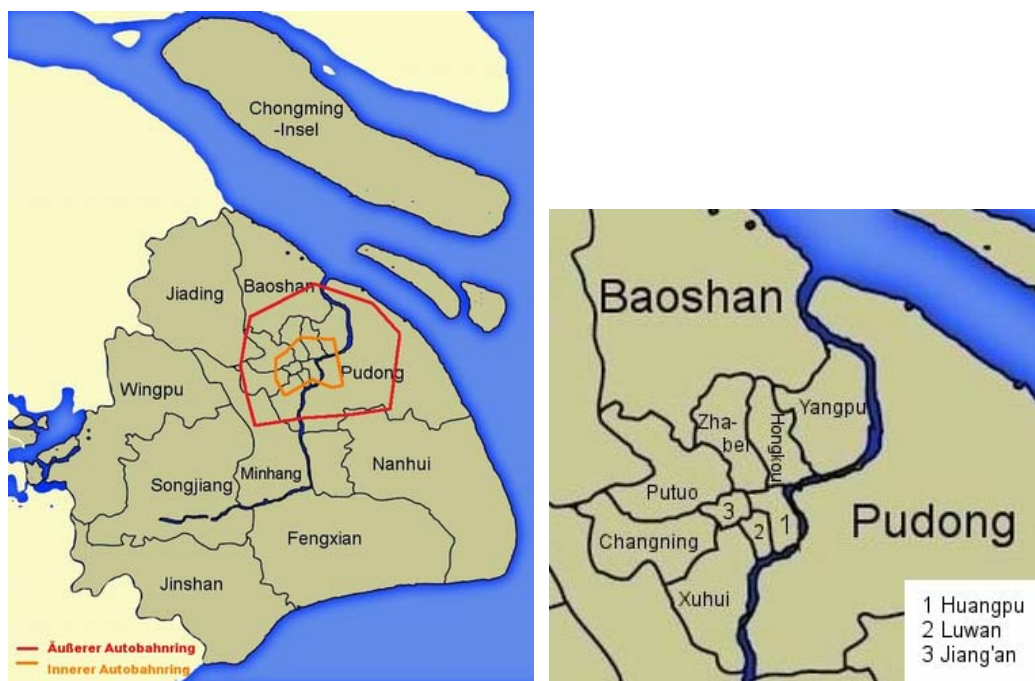


Abb. 69: Stadtkarte Shanghais (Innenstadt und Vorstädte)

Durchschnittliche Wohnungspreise 2004 (RMB: Yuan/m <sup>2</sup> , ein Euro ist ca. 10 Yuan)				
Innerhalb des inneren Autobahnringes	Zwischen dem inneren und mittleren Autobahnring <sup>258</sup>	Zwischen dem mittleren und äußeren Autobahnring	Nahe Vorstädte	Ferne Vorstädte
17.307	11.634	7.426	6.120	4.210

Tab.17: Durchschnittliche Wohnungspreise in Shanghai 2005<sup>259</sup>

Der vom privaten Kapital bestimmte Wohnungsmarkt orientiert sich aus Ertragsgründen an den Bedürfnissen der mittleren und oberen Schichten. Nach der Statistik nahm der Anteil der Villen und hochwertigen Wohnungen sowohl in der Innenstadt als auch in den Satellitenstädten jährlich erheblich zu.<sup>260</sup> Die Wohnungsgröße stieg dabei weiter an, Minimum 100 m<sup>2</sup>. Im Stadtzentrum (Stadtbezirke Huangpu, Jing'an und Luwan) sind die

<sup>257</sup> www.ehomeday.com/ (26.06.2005).

<sup>258</sup> Der mittlere Autobahnring steht noch in der Bauphase. Hier wird der auch als eine Grenzlinie für die Lage der Immobilien verwendet. Der mittlere Autobahnring ist insgesamt 70 km und besteht aus dem Teil auf der Westseite des Huangpu-Flusses (Puxi) und dem Teil der Ostseite (Pudong). Vgl. <http://sh.house.sina.com.cn/2004-08-05/9808.html>. Ursprüngliche Quelle aus Stadtplanungsamt: zhonghuanxian yanxian diqu zonghe jiaotong shuniu buju guihua) („Verkehrsplanung für das Gebiet um den mittleren Autobahnring“) (16. September 2005).

<sup>259</sup> www.fangdi.com.cn/ (16. September 2005).

<sup>260</sup> Statistische Jahrbücher Shanghais 2003-2006.

Wohnungen in einer Größe von 130-160 m<sup>2</sup> üblich. Im Stadtbezirk Xu Hui und Changning, am Rand der Innenstadt, sind sie zum großen Teil zwischen 130-170 m<sup>2</sup> groß, während sie im Stadtbezirk Putuo, Zhabei, Yangpu und Hongkou etwa 100-130 m<sup>2</sup> groß sind.<sup>261</sup> Wohnungen in der Größe von 60-80 m<sup>2</sup>, die dem Einkommens- und Konsumniveau einer Familie mit durchschnittlichem Einkommen entsprechen, sind selten zu finden.

Die Wohnungsreform von 1990 beinhaltete auch eine Maßnahme zur Unterstützung weniger bemittelter Wohnungskäufer. 1991 wurde die „Unterstützungskasse für Wohnungen“ (UKW) gegründet, mit der Arbeiter und Angestellte beim Wohnungskauf unterstützt werden sollen. Je nach Einkommen der Arbeitnehmer und Wirtschaftskraft der Arbeitgeber wird von beiden Seiten monatlich eine Summe zwischen 64 Yuan und 854 Yuan (ca. 6,4 und 85,4 Euro) eingezahlt.<sup>262</sup> Das Geld fließt auf das Konto dieser „Unterstützungskasse“, die Arbeitnehmern ausschließlich zum Wohnungskauf zur Verfügung stehen soll. Jeder Arbeitnehmer sollte ein eigenes Konto bei der UKW haben. Seit 1998 erlaubte die Stadtregierung auch nichtstaatlichen Unternehmen, sich an dem System UKW zu beteiligen. In der Realität zahlen jedoch die meisten privaten Unternehmen kein Geld auf dieses Konto für die Arbeitnehmer ein.<sup>263</sup> Wie die anderen Maßnahmen der Sozialpolitik Shanghais gilt auch die UKW nur für Arbeitnehmer mit einer Shanghaier „Hukou“ (Wohnmeldung). Die Millionen Wanderarbeiter und die Zuwanderer ohne diese „Hukou“ sind von der UKW ausgeschlossen.

Neben der UKW trat im Jahr 2000 die Politik für „Wohnungen mit Mietvergünstigung“ in Kraft, die zu den Maßnahmen der Sozialversorgung gehören soll.<sup>264</sup> Sie hilft Familien, die sehr niedrige Einkommen haben bzw. Sozialhilfe erhalten und deren Pro-Kopf-Wohnfläche weniger als 5 m<sup>2</sup> beträgt.<sup>265</sup> Jedoch auch diese Maßnahme gilt ausschließlich für Einwohner mit einer Shanghaier „Hukou“. Die Verordnung „Erprobung zu Wohnungen mit Mietvergünstigung der Stadt Shanghai“ schreibt vor, dass die eine Wohnung beantragende Familie „mindestens ein Familienmitglied hat, das die langfristige nichtländliche Shanghaier ‚Hukou‘ für über fünf Jahre innehat“.<sup>266</sup>

Neben der UKW und „Wohnungen mit Mietvergünstigung“ hat die Shanghaier Stadtregierung noch eine weitere neue Maßnahme ergriffen, um die rasant steigenden Wohnungspreise zu stabilisieren. Ab 2003 sollten jährlich 3 Millionen m<sup>2</sup> Eigentumswohnungen mit einer Größe von 60 bis 80 m<sup>2</sup> zu niedrigen oder mittleren Preisen gebaut werden. Diese Baumaßnahme sollte drei Jahre ununterbrochen durchgeführt werden.<sup>267</sup> Dieses ist inzwischen geschehen. Zu diesen Wohnungen gehören die sogenannten „Stadtprojekt-orientierten Eigentumswohnungen“, die gezielt den Bewohnern angeboten werden, die im Zuge städtebaulicher Projekte wie Straßenausbau, Bau der U-Bahn, Projekte für die EXPO 2010 zwangsweise umziehen müssen und nur niedrige Einkommen beziehen. Abb. 70 zeigt die drei von der Stadtregierung unterstützten günstigen Wohnsiedlungen für niedrig verdienende Familien und „Stadtprojekt-orientierte Eigentumswohnungen“ in den weit entfernten Vorstädten Shanghais: Gucun Zhen im Stadtbezirk Baoshan, Jiangqiao Zhen im Stadtbezirk Jiading und Zhoupu Zhen im Stadtbezirk Nanhui. Die drei Orte liegen außerhalb der „Central City“, etwa 30-40 km vom Stadtzentrum entfernt.

---

<sup>261</sup> Yang Shanguang / Wang Chunlan: a. a. O. S. 118-119.

<sup>262</sup> Verwaltungszentrum für Unterstützungskasse für Wohnungen Shanghais (Shanghai Provident Fund Management Center): guanyu tiaozheng 2005 niandu zhufang gongjijin jiaocun jishu de tongzhi („Mitteilung über Abgabe in die Unterstützungskasse für Wohnungen 2005“). Shanghai 2005. S. 2.

<sup>263</sup> Wu Weiping /Wang Hansheng: beijing shanghai liudong renkou juzhu xianzhuang fenxi (Analyse der Wohnverhältnisse der „fließenden Bevölkerung“ in Beijing und Shanghai). In: Shehuixue Xanjiu (Sociological Research) Nr. 3/2002. S. 92-110.

<sup>264</sup> Vgl. Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi chengzhen lianzu zhufang shixing banfa („Erprobung zu Wohnungen mit Mietvergünstigung der Stadt Shanghai“). September 2000.

<sup>265</sup> Ebd.

<sup>266</sup> Ebd., §7.4.

<sup>267</sup> Jiefang-Tageszeitung (Jiefang Ribao): 17. Juli 2003.



Abb. 70: Die drei von der Stadtregierung unterstützten günstigen Wohnsiedlungen für niedrig verdienende Familien in den Vorstädten Shanghai. (Quelle: <http://house.online.sh.cn> 28.Sept 2003 )

Die Projekte „günstige“ Wohnungen bringen jedoch Probleme mit sich: Erstens die Wohnsiedlungen liegen sehr weit vom Stadtzentrum entfernt. Die Verkehrsverbindungen sind nicht günstig für die Menschen, die überwiegend in der Innenstadt arbeiten. Zweitens, die Zielgruppe des sozialen Wohnungsbaus schließt die Wanderarbeiter ohne Shanghai-er „Hukou“ aus. So werden jene aus den niedrigsten sozialen Schichten weiterhin ausgegrenzt und die tatsächlichen sozialen Spannungen werden nicht wesentlich verändert. Drittens, nach der Erfahrung mit Großsiedlungen in Deutschland in den 1960er Jahren könnten sich die massenhaften günstigen Wohnsiedlungen zu sozialen Brennpunkten entwickeln und sich mit der Zeit in „Gettos“ der modernen Metropolen wandeln. Denn denjenigen, die sich bessere Wohnungen andernorts nicht leisten können, bleibt keine andere Wahl, als in solche Wohnsiedlungen umzuziehen. Die Größe dieser Wohnsiedlungen ist so enorm, dass sie zahlreiche Menschen aus unteren sozialen Schichten gleichzeitig aufnehmen können. Dies führt dazu, dass diese Wohnsiedlungen von Anfang an keine Mischung sozialer Schichten zeigen.

Diese drei Probleme machen die Gefahr deutlich, dass die ursprüngliche Sozialmaßnahme letztlich eine Segregationspolitik bewirkt.

Eine der bisher ignorierten sozialen Gruppen in der Stadt sind die Zuwanderer und Wanderarbeiter, die keine Shanghai-er „Hukou“ (Wohnmeldung) und nicht die Rechte der städtischen Shanghai-er Bevölkerung besitzen (siehe 5.2.1.4). Ihre Wohnverhältnisse wurden bis jetzt in China nur wenig erforscht. Eine chinesische Studie zu den Wohnverhältnissen der „fließenden“<sup>268</sup> Bevölkerung in Beijing und Shanghai 2002, die vom amerikanischen „National Science Foundation“ (NSF) und dem Bildungsministerium der USA unterstützt wurde, wird hier herangezogen. Ihre Forschungsergebnisse gelten für die Zeit bis 2000. Seit 2000 nahm die Zahl der „fließenden Bevölkerung“ in Shanghai ununterbrochen weiter zu.

<sup>268</sup> Die „fließende Bevölkerung“ wird in der englischen Zusammenfassung dieser Studie zwar als „migrants“ übersetzt, aber die Wissenschaftler haben diesen China eigentümlichen Begriff im Rahmen der Forschung wie folgt abgegrenzt: Die im Englisch als „migrants“ gezeichnete „fließende Bevölkerung“ bezieht sich auf die chinesischen Einwohner, die aus wirtschaftlichen und beruflichen Gründen in die anderen Großstädte zuwandern und für eine unabsehbare Zeit bleiben. Sie behalten ihre alte Wohnmeldung, besitzen keine Wohnmeldung ihrer Zielstadt und sind zum großen Teil ländliche Bevölkerung und arbeitslosen Bauern. Vgl. Wu Weiping / Wang Hansheng: a.a.O.

Der Begriff „fließende Bevölkerung“ wird auch in 5.2.1.4 in dieser Dissertation behandelt mit übereinstimmender Erklärung wie in der Forschung von Wu Weiping / Wang Hansheng.

Deren Wohnverhältnisse spitzen sich dementsprechend ebenfalls schnell zu. Eine aktuelle Studie ist nicht bekannt.

Nach dieser Studie von 2002 zeichneten sich die Wohnverhältnisse der „fließenden Bevölkerung“ in Shanghai durch folgende Merkmale aus:

- 1) Die „fließende Bevölkerung“ ist aus dem normalen Wohnungssystem ausgegrenzt. Weder die von der Stadt unterstützten „Wohnungen mit Mietvergünstigung“ noch die „Stadtprojekt-orientierte Eigentumswohnungen“ sind für sie zugänglich.
- 2) Nach der Lockerung der Wohnmeldungs politik in Shanghai 1999 durfte die „fließende Bevölkerung“ eine „Blaue Shanghai-Wohnmeldung (Hukou)“ bekommen, wenn sie eine Wohnung im Werte über 100.000 Yuan (ca. 10.000 Euro) in bar gekauft hat. Mit der „Blauen Shanghai-Wohnmeldung“ durften sie nach fünf Jahren eine langfristige Shanghai Wohnmeldung (Hukou) erhalten. Diejenigen, die sich die „Blaue Shanghai-Wohnmeldung“ leisten konnten, waren Investoren, Kapitalanleger und gut qualifizierte Fachleute, die einen sehr kleinen Anteil der „fließenden Bevölkerung“ ausmachten, im Jahr 2000 etwa 0,7 %<sup>269</sup>
- 3) Die meisten Zuwanderer und Wanderarbeiter wohnen in privaten Mietwohnungen<sup>270</sup> (60%), in mangelhaft ausgestatteten Containern oder Schlafzellen auf der Baustelle bzw. in den Fabriken (28,8%), bei „Shanghaiern“<sup>271</sup> (4,6%), oder in anderen Wohnformen (5,4%), womit „die selbstgebauten einfachen Wohnzelte“, „in den Straßen“, „in der Flur“, „auf dem Boot“, „im Gasthaus“ gemeint sind.<sup>272</sup>
- 4) Die Mietwohnungen oder die selbst gebauten einfachen Wohnungen der „fließenden Bevölkerung“ liegen meist in den Vorstädten, wo es sowohl landwirtschaftliche Nutzflächen als auch städtische Bebauungsflächen gibt und deren Infrastruktur und soziale Einrichtungen auf einem niedrigen Niveau stehen. Es bildeten sich dort in den letzten Jahren die sogenannten „Dörfer in der Stadt“, in denen sich die Zuwanderer und Wanderarbeiter konzentrieren.
- 5) Wegen mangelnder Gesetze für den Mietwohnungsmarkt und des fehlenden städtischen Status werden die Rechte der „fließenden Bevölkerung“ als Mieter nicht gesetzlich geschützt und abgesichert.
- 6) Die durchschnittliche Wohnfläche/Person der „fließenden Bevölkerung“ betrug nur ein Drittel der „Shanghaiern“, ca. 8,1 m<sup>2</sup>. 89,1% der Wohnungen haben keine Toilette, 74,1% der Wohnungen hatten keine Küche, 63,5% kein Gas und 18,5% kein fließendes Wasser.<sup>273</sup>

### 5.3.2.3.3 Immobilienmarkt und Spekulation

Diese Merkmale deuten darauf hin, dass sich kapitalistisch geprägte Verhältnisse auf der Wirtschaftsebene bereits sehr stark ausgeprägt haben. Die deutlichste Kennzeichnung im Wohnungsbau und der Wohnungspolitik für den kapitalisierten Immobilienmarkt von Shanghai liegt in der ertragsorientierten und exorbitanten Spekulation der Boden- und Wohnungspreise. Dies ist eine unvermeidbare Folge einer „Marktwirtschaft“, gleichgültig, ob es um eine „sozialistische Marktwirtschaft mit chinesischer Prägung“ oder um die in westlichen Industrieländern praktizierte Marktwirtschaft handelt. Doch ein großer Unterschied scheint zu sein, dass in Shanghai die von der KPCh beherrschte Stadtregierung, die Parteikader und diejenigen, die enge Beziehungen zur Partei oder zu den wichtigen Parteikadern haben, von der Spekulation am meisten profitieren. Dabei wurden die Risiken

<sup>269</sup> Wu Weiping/Wang Hansheng: a.a.O. S. 99.

<sup>270</sup> Die privaten Mietwohnungen beziehen sich auf zwei Typen. Einer bezieht sich auf die selbst gebauten privaten Wohnungen der Bauern in den Vorstädten. Der andere Typ sind alte mehrstöckige Wohnungen aus den 1970er und 1980er Jahren in der Innenstadt, die von „Arbeitseinheiten“ gebaut und nach der Reformen der Wohnungspolitik privatisiert wurden. Wu Weiping / Wang Hansheng: a.a.O. S. 98-99.

<sup>271</sup> Dies bezieht sich hauptsächlich auf Baby-Sitterinnen, Altpflegerinnen oder Haushaltshilfen. Ebd.

<sup>272</sup> Ebd.

<sup>273</sup> Ebd.

jedoch von den staatlichen Banken übernommen, bei denen die Bevölkerung ihr Geld anlegt. In einem Interview hat Zhu Yongmin, Geschäftsführer der Immobilienfirma Shengji in Shanghai, gesagt: „Sollte der Immobilienmarkt zusammenbrechen, würden die Investoren keinen Schaden nehmen. Pech haben nur die Banken.“<sup>274</sup> In der Tat aber tragen nicht die Banken, sondern die Bevölkerung die wirklichen Risiken, denn die Bevölkerung kann ihre Ersparnisse nirgendwo anders als in den staatlichen Banken anlegen. Seit 2000 ist die Immobilienspekulation Shanghais ständig gestiegen. Von 2001 bis 2003 betrug die Erhöhung der Wohnungspreise jeweils 2,1%, 8,2% und 29,1%.<sup>275</sup> (Über die Wohnungspreise vom Jahr 2004 und 2005 siehe Tab. 15 und 16) Die Erhöhungsraten 2003 ist doppelt so hoch wie die des BIP desselben Jahrgangs von 11,8%.<sup>276</sup> Der Wohnungspreis in Shanghai und die Preiserhöhung haben bereits das durchschnittliche Einkommen und die Einkommenserhöhung bei weitem überschritten. Eine Wohnung von 80 m<sup>2</sup> im Stadtzentrum Shanghais entspricht dem 27,54-fachen des durchschnittlichen Einkommens der Einwohner.<sup>277</sup>

Der offiziellen Stellungnahme der Stadtregierung zufolge gibt es keine Spekulationsblasen und keine Überhitzung, stattdessen heißt es, es „boomt der Immobilienmarkt sowohl im Angebot als auch im Bedarf, d.h. es gibt keine vielen Spekulationsblasen [...] Im Grunde genommen entwickelt sich der Immobilienmarkt ganz gesund und ordentlich...Die Investitionen auf dem Immobilienmarkt von Shanghai bringen absolut hohen Gewinn [...]“<sup>278</sup>

Die Shanghaier Stadtregierung und die Immobiliengeschäftsleute sind überhaupt der Auffassung, dass die steigenden Wohnungspreise durch den Markt „rational“ gesteuert würden. Ihrer Meinung nach könnten und sollten die Wohnungen und die Grundstücke in Shanghai sogar gleich hohe Preise wie in Hongkong, Tokio oder New York erreichen, weil Shanghai seine Wirtschaftskraft erhöhte und schrittweise zu einer internationalen Metropole würde.<sup>279</sup> Dieses Argument vernachlässigt die Tatsache, dass das durchschnittliche Einkommen der Hongkong-Chinesen 10mal höher ist als das der Einwohner Shanghais, während die Wohnungspreise nur 3mal teurer sind als die von Shanghai. Dies bedeutet, dass es sehr viel mehr Einwohner in Shanghai als in Hongkong geben wird, die sich keine Wohnung leisten können.

Als zweites Argument für die zügellos erhöhten Wohnungspreise wird angeführt, dass es in Shanghai immer mehr Menschen, aber immer weniger freie Flächen gäbe. Dieses Argument kann jedoch nicht dafür sprechen, dass keine Spekulationen auf dem Immobilienmarkt Shanghais vorhanden sei, dass die Spekulation für die Stadtentwicklung „harmlos“ und „notwendig“ sei. Denn die Bevölkerungsdichte in Hongkong und Japan ist nicht kleiner als die in Shanghai. Bereits 1998 wurde die hohe Bevölkerungsdichte ebenfalls als ein Argument benutzt, um die gefährlichen Spekulationsblasen auf dem Immobilienmarkt in Hongkong und Japan klein zu reden. Trotzdem ist der Immobilienmarkt in den beiden Ländern wegen der Spekulation in 1997/1998 zusammengebrochen, was der einheimischen Wirtschaft schwer geschadet hat.

Ein weiterer wichtiger Einwand gegen das Argument des Flächenmangels ist, dass eine große Menge von unbebauten Grundstücken von Immobilienspekulanten „gehamstert“ wurden. Die genaue Zahl derartiger Grundstücke ist ein tabuisiertes Thema. Nach der bekannten chinesischen Zeitschrift „Finanz und Wirtschaft“ („Caijing Magazine“) sollten

---

<sup>274</sup> „Wochenzeitung vom Süden“ (Nanfang Zhoumo): 4. August 2005. Version im Internet: <http://www.nanfangdaily.com.cn/zm/20050904/> vom 16. August 2006.

<sup>275</sup> Ning Nan/Xu Lei: shanghai – fangjia zuigui de chengshi. (Shanghai - Stadt mit teuersten Wohnungspreisen). Ursprüngliche Quelle: Guangzhou-Tageszeitung.

Aus: <http://www.businesswatch.com.cn/printpage.asp?ArticleID=334>. 28. April 2004.

<sup>276</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghai 2004.

<sup>277</sup> Ning Nan / Xu Lei: Ebd.

<sup>278</sup> Zitat vom Oberbürgermeister Shanghai Han Zheng September 2003 am Forbus CEO Forum 2003, Shanghai. Aus: <http://business.sohu.com/56/53/article213345356.shtml>. (6. Mai 2004).

<sup>279</sup> Ebd.



diese Grundstück allein im Stadtzentrum Shanghais bis 2004 eine Fläche von 800 ha bedeckt haben. Die bereits verpachteten, aber nicht bebauten Grundstücke für die gesamte Stadt sollten Anfang 2004 für die gesamte Stadt insgesamt eine Fläche von 3600 ha ausgemacht haben. Eine große Zahl dieser Grundstücke wurde bereits in den 1990er Jahren von der Stadtregierung verpachtet.<sup>280</sup> Viele Besitzer der „gehamsterten“ Grundstücke waren städtische Immobilienunternehmen wie „Shanghai Chengkai“, „Zhonghua“ und „Shanghai Dichan“. Allein „Zhonghua“ sollte 2005 eine Grundstückreserve von 930 ha gehabt haben.<sup>281</sup>

Es hat keinen Sinn zu prognostizieren, wann die Seifenblase auf dem Shanghaier Immobilienmarkt platzen und der Markt zusammenbrechen könnte. Viel wichtiger ist es zu erkennen, dass die Spekulation und die Profitmaximierung auf dem Immobilienmarkt eine negative Auswirkung auf die Stadtentwicklung Shanghais ausübt. Spekulation und Profitmaximierung sind Kennzeichen der Geschäftsleute und des liberalen Marktes, während es, nach öffentlicher Lesart, eine der Pflichten der Stadtregierung ist, sich für soziale Gerechtigkeit und Gegenmaßnahmen gegen die negativen Auswirkungen des Marktes einzusetzen. Doch die Stadtregierung Shanghais scheint diese Pflicht nicht ernst genommen zu haben, strebt als Entscheidungsträger nach hohen Gewinnen durch Bodenverpachtung und will die Investitionen aus der ganzen Welt möglichst stark nach Shanghai ziehen. Das politische System in China bzw. in Shanghai entspricht nicht mehr der jetzigen Wirtschaftsform. Der Wille der Stadtregierenden hat viel stärkeren Einfluss auf den Städtebau und die Stadtpolitik als der der Kommunen in den Industrieländern. Die Spielregeln der westlichen Marktwirtschaft können daher in Shanghai nicht gelten, weil die politischen Einflüsse der Stadtregierenden nach wie vor sehr stark sein können. Der Immobilienmarkt in Shanghai wurde einerseits vom Markt bestimmt, andererseits stark von der Stadtregierung gelenkt. Denn die Bodenverpachtung, die Vergabe der Bankkredite und die politischen Vergünstigungen stehen streng unter der Kontrolle der Stadtregierung bzw. der Parteikader. Diese drei wichtigsten Institutionen steuern das Angebot, die Preise und den Verkauf auf dem Immobilienmarkt. Die Stadtregierung kann die Grundstücke zu sehr hohen oder sehr niedrigen Preisen verpachten. Es fehlen die transparenten und gesetzmäßigen Vorgänge bei der Bodenverpachtung. Der Fall von Zhou Zhengyi 2004, dessen Immobilienfirma ein Grundstück von 40.000 m<sup>2</sup> in der Innenstadt von der Regierung des Stadtbezirks Jing'an kostenlos (!) gepachtet hat, ist ein typisches Beispiel für den intransparenten „Blackbox“-Verpachtungsprozess. (Siehe 5.2.2.1)

Abgesehen von solcher Korruption der Parteikader könnte die Stadtregierung sehr wohl mit unterschiedlichen Maßnahmen den zügellosen Immobilienmarkt unter Kontrolle bringen, damit die Interessen der schwächeren Sozialschichten einigermaßen gesichert werden. Die Maßnahmen würden aber bedeuten, dass der Stadthaushalt Einkünfte, die durch die Preiserhöhung und Überhitzung der Investitionen des Immobilienmarktes entstanden sind, einbüßen würde. Es geht nicht darum, ob die Stadtregierung die Spekulationen im Immobilienmarkt unter Kontrolle bringen kann, sondern ob sie es wirklich will. Für sie haben die Wirtschaftskräfte und die Wettbewerbsfähigkeit von Shanghai als „Weltstadt“ Priorität.

#### **5.3.2.3.4 Probleme mit Wohnhochhäusern**

Nach der Statistik 2003 haben bei den neu gebauten Häusern in der Stadtmitte Villen, hochwertige Wohnungen, Bürogebäude, Geschäfts- und Gewerbehäuser einen großen Anteil, während die Wohnhochhäuser für normale Einwohner sich vor allem am Stadtrand oder in den Vorstädten konzentrieren.<sup>282</sup> Doch die Villen und hochwertigen Wohnungen nehmen

---

<sup>280</sup> Shanghai biaodi neimu. (Über den Preiserhöhung im Grundstück- und Wohnungsmarkt in Shanghai) In: Caijing Zazhi („Caijing Magazine“) vom 23. Februar 2005.

<sup>281</sup> Ebd.

<sup>282</sup> 2003 gab es im Zentrum 7.478.200 im Bau stehenden Villen, hochwertige Wohnungen und Geschäfts- und Gewerbehäuser, während allein in den Stadtbezirken am Stadtrand 16.126.400 Wohnhochhäuser im Bau standen. Vgl. Statistisches Jahrbuch Shanghais 2004.

auch in den Vorstädten zu, wo es mehr unbebautes und ländliches Gelände oder Grünflächen gibt. Die German-Town in Anting, die Thames-Town in Songjiang und die Nordeuropäische Town in Gaoqiao vertreten diese Tendenz. Für die Zielgruppe der Villen und gehobenen Wohnungen ist die europaähnliche idyllische Wohnumgebung ein Symbol des Wohlstandes und Status. Der Preis ist jedoch, dass immer mehr Ackerland großflächig bebaut und die freie Grünfläche versiegelt wurde und wird. Von den Planungsprinzipien ökologischer oder nachhaltiger Stadtentwicklung ist dieses weit entfernt. Eine große Diskrepanz ergibt sich aus dem Missverständnis gegenüber den Prinzipien der Nachhaltigkeit und der „modernen westlichen“ Lebensweise. Das CBD mit extravaganten Wolkenkratzern gehört, nach der allgemeinen Meinung, zur Moderne der Industrieländer, wie sie die chinesischen Städte bzw. Shanghai ebenfalls gerne haben möchten. Gleichzeitig werden die Einfamilienhäuser, die nicht so dicht gebaut werden wie Hochhauswohnungen und weit entfernt von der engen und lauten Stadtmitte sind, als Vorbilder der begehrten westlichen Lebensweise betrachtet. Weder die Moderne mit Wolkenkratzern wie in New York noch die westliche Lebensweise mit Einfamilienhäusern wie in Europa sollten für Shanghai erstrebenswerte Leitbilder werden.

Ob in Shanghai weiterhin Hochhäuser (sowohl für Büros als auch für Wohnungen) gebaut werden sollen oder nicht, ist umstritten. Die Befürworter gehen davon aus, dass der Boden in Shanghai immer knapper und kostbarer würde. Hochhäuser seien ökonomischer und flächensparender. Sie könnten die Wohnungsnot in Shanghai mindern.<sup>283</sup> Viele Befürworter sprachen von der einzigartigen Silhouette mit Wolkenkratzen im Stadtzentrum, die wiederum ein vorbildliches Schaufenster der städtebaulichen Leistungen sowie der boomenden Wirtschaftsentwicklung Shanghais gegenüber der Welt sei, und sie sind der Meinung, dass das Stadtimago mit Hochhäusern dem Entwicklungsziel, eine „internationale Metropole“ zu sein, entsprechen würde.<sup>284</sup>

Gegenmeinungen gegen das erweiterte Bauen von Hochhäusern in Shanghai wurden nach den Terroranschlägen vom 11. 9. 2001 laut. Die Gegner haben verschiedene Gründe. Einer ist das Sicherheitsproblem, wie das extreme Beispiel der Terroranschläge in New York bewiesen hat. Ein konkreter Shanghai-bezogener Grund ist die Bodenabsenkung. Nach der Untersuchung soll der Boden Shanghais jährlich durchschnittlich 1,5 cm absinken. 2002 ist der Boden im CBD 3cm abgesunken. Der Boden des höchsten Gebäude Shanghais Jinmao (420m) ist von 6,3 cm abgesunken.<sup>285</sup> Der dritte Grund gegen Wohnhochhäuser (im Unterschied zu Bürohochhäusern) ist, dass diese die Stadt noch dichter machen. Der Wohnkomfort würde eingebüßt und die Parkplatzsituation sei problematisch.<sup>286</sup> Der vierte Grund ist, dass Hochhäuser energieschluckend seien und „Wärme-Effekte“ erzeugen würden. Dies gilt sowohl für die hohen Büro- und Gewerbehäuser als auch für die Wohnhochhäuser. Tatsächlich hat die Stadtverwaltung 2003 beschlossen, die Bauvolumen und die Höhe der Bauten in der Innenstadt zu beschränken.<sup>287</sup>

Darüber, ob mehr Wohnhochhäuser gebaut werden sollen, ist in der Fachwelt von Shanghai keine einhellige Meinung zu finden. Eines ist klar: China hat einen entscheidenden Unterschied zum Westen: viel zu viel Menschen, vor allem in den Großstädten wie Shanghai. Und die Bevölkerungszahl wächst unaufhörlich. Die deutschen Architekten, Stadtplaner und

<sup>283</sup> Xu Nan: Shanghai Gaoceng Jianzhu de ai yu tong (Liebe und Schmerzen zu Hochbauten Shanghais). In: Huaxia Renwen Dili (Cultural Geography) Nr. 8/2006. S. 77-92. Hier: S. 78.

<sup>284</sup> Vgl. Xu Nan: a. a. O. S. 77-92.

Vgl. Zhang Yuanda / Yuan Feng: chuizhi chengshi – shanghai motianlou de fazhan licheng yi xianxiang jiedu (Vertical City: Interpretation of Process and Phenomenon of Skyscrapers in Shanghai). In: shidai jianzhu (Time + Architecture) Nr. 4/2005. S. 50-54.

<sup>285</sup> Zhang Yuanda/Yuan Feng: a.a.O. S. 52.

<sup>286</sup> Ebd.

<sup>287</sup> Shanghai chengshi guihua sida liangdian (Vier Highlights in der neuen Stadtplanung Shanghais). In: Information for Deciders Magazine (Lingdao juece xinxi) Nr. 46/2003. S.17.

auch Touristen halten das Stadtbild für „monoton“, „zu eng“, „gesichtslos“ und sehen Shanghai als „Stadt ohne Seele“.<sup>288</sup>

Dabei haben sie aber das Bevölkerungsproblem von Shanghai übersehen. In Shanghai müssten Mehrfamilienhäuser und Hochhäuser statt Einfamilienhäuser, Villen und erstklassige Wohnungen mit Gärten gebaut werden – unter den Gesichtspunkten wie Bevölkerungszahl, Energie- und Bodenverbrauch. Einfamilienhäuser und Wohnungen mit Gärten sind ohne Zweifel schöner. Sie sind tatsächlich erstrebenswert für die wachsende Mittelklasse Chinas, wie es in den 60er und 70er Jahren in Europa gewesen ist. Die Propaganda und die Werbungen vermitteln ständig das „ideale“ Bild der Einfamilien-, Reihenhäuser und Villen aus Europa wie aus den USA. Um es noch einmal zu betonen, es können sich die chinesischen Großstädte wie Shanghai Derartiges nicht leisten. Dieses Argument rechtfertigt jedoch auch nicht den Bau von Wolkenkratzern und eintönigen Hochhauswohnungen mit 20 bis 30 Stockwerken, was in Shanghai seit 1992 üblich ist, denn sie wurden nicht aus Rücksicht auf die soziale Gerechtigkeit, auf sparsamen Flächen- und Energieverbrauch oder gar wegen der nachhaltigen Entwicklung gebaut. Sie sind eher aus Gründen des spekulativen Bodenwertes und der politisch organisierten Spekulation des Immobilienmarktes entstanden. Dies erklärt, warum es in Shanghai einerseits so viele Wolkenkratzer und Hochhäuser gibt und andererseits auch immer mehr Einfamilienhäuser, Villen und hochwertige Wohnungen,<sup>289</sup> während die notwendigen, umweltschonenden, energiesparenden mehrstöckigen Wohnhäuser so gut wie kaum zu finden sind.

#### 5.3.2.4 Verkehr

Es gibt zwei Verkehrsplanungen im „*Masterplan von Shanghai 1999-2020*“: die Planung des Fernverkehrs und die Planung des Nahverkehrs innerhalb der Stadt.

Im Hinblick auf das Ziel, Weltstadt zu werden, sieht die Planung für den Fernverkehr wie folgt aus:

„Taking the construction of ‚three ports and two ways‘ as key point to build up Shanghai as an international shipping center, international container pivotal port, pivotal airport in Pacific-Asian region, modernized information port and a water-land-air transportation system with the frame of express way, high speed railways and key waterways forming a speedy and convenient cargo/passenger transit network linking inland and abroad radiating to Yangtze River Delta.“<sup>290</sup>

Diese Planung mit der ehrgeizigen Zielsetzung soll eine langfristige Wirkung auf die Stadtentwicklung, vor allem auf die wirtschaftliche Entwicklung, haben. Der Flughafen und die Häfen sollen zu den eindrucksvollsten Vorzeigeprojekten werden.

Was das Stadtbild und die Einwohner unmittelbar beeinflusst, ist jedoch die Planung für den Nahverkehr innerhalb der Stadt. Die Lebensqualität der Einwohner und die nachhaltige Entwicklung der Stadt hängen eng mit diesem Stadtverkehr zusammen. Die Prinzipien der Verkehrspolitik werden im *Masterplan (1999 – 2020)* wie folgt formuliert:

„The main part of urban transit ist planned to be ‚two networks‘<sup>291</sup>, and speed the construction of urban mass rapid transit system. To form the network of city expressway, improve rad network in Central City, strengthen the connection between inter and inner city transit, to build up passenger transfer pivots and parking lots, to give fully play to comprehensive efficiency of transit system, to implement the basic policy of city passenger transit with priority of public transit, making closed link between rail transit and ground bus system forming a modernised city transit system based on coordinated growth of every kind of transit tools.“<sup>292</sup>

---

<sup>288</sup> Vgl. Der Spiegel: Nr. 12/2003.

<sup>289</sup> Nach der Statistik 2004 hat die Fläche von im Bau stehenden Villen und hochwertigen Wohnungen von 1995 bis 2003 um 244% zugenommen. Vgl. Statistisches Jahrbuch Shanghais 2004.

<sup>290</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: a. O. S. 23.

<sup>291</sup> Sie beziehen sich auf das Autobahnnetz und das Stadtstraßennetz. Vgl. Ebd. S.26.

<sup>292</sup> Ebd., S. 26.

Dem Masterplan zufolge soll dem öffentlichen Verkehr die Priorität im Stadtverkehr eingeräumt werden. Doch der steigende Bedarf an Verkehrsflächen im Zusammenhang mit dem wohlstandsbedingt wachsenden Mobilitäts- und Motorisierungsgrad der Bevölkerung führt zur unaufhörlichen Vergrößerung der Verkehrsflächen zugunsten des PKW-Verkehrs. Laut Flächennutzungsplan von 1998 muss die Vergrößerung der Verkehrsflächen garantiert werden, um die Verkehrsprobleme zu lösen.<sup>293</sup> Im Vergleich zu anderen Städten in den Industrieländern sei – auf dem Stand von 1996 – die durchschnittliche Straßenfläche pro Person von 2m<sup>2</sup> in Shanghai „zu wenig...Sie beträgt nur 1/10 soviel wie London und 1/4 wie Paris.“<sup>294</sup> Die Hauptstraßen sollten dabei von 690 km im Jahr 2000 bis 2005 auf 719 km verlängert werden.<sup>295</sup> Die Verkehrsflächen sollten von 192,44 km<sup>2</sup> (1996) bis 2005 auf 240 km<sup>2</sup> vergrößert werden.<sup>296</sup> Die im „Weißbuch für den Stadtverkehr Shanghais“ (2002) vorausgesehene Zahl der Fahrzeuge wurde im Jahr 2003 bereits überschritten. (Siehe Abb. 74 ) Das bedeutet, die Straßen reichen für den zunehmenden Motorisierungsgrad bei weitem nicht aus, obwohl in der Stadt weitere Straßen neu gebaut und ausgebaut werden. (Abb.71)

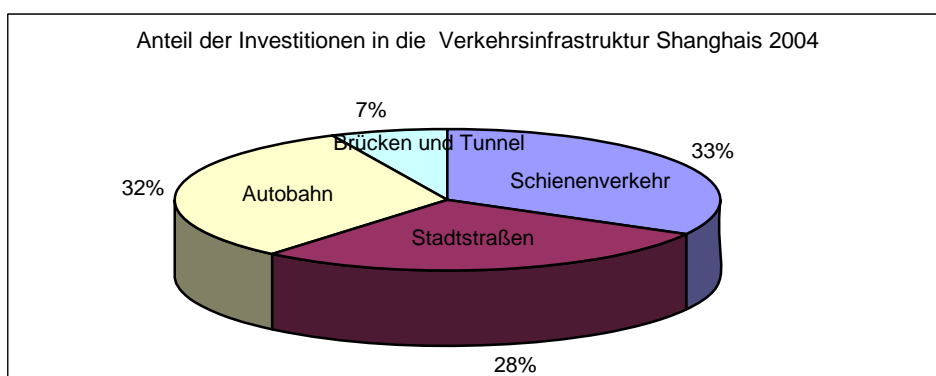


Abb. 71: Anteil der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Shanghais 2004 (Quelle: Statistik von Shanghai City Comprehensive Transportation Planning Institut)



Abb. 72: Hochstraßen in der Innenstadt. Quelle aus „The New York Times“ www.nytimes.com. (12. Juli 2005)

<sup>293</sup> Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: Flächennutzungsplan von Shanghai. 1998 S. 5/ Der Zehnte Fünfjahresplan für die Bodenressourcen Shanghai und der langfristige Plan vom 2015. Shanghai 2000. S. 2.

<sup>294</sup> Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: Flächennutzungsplan von Shanghai 1998. S. 9.

<sup>295</sup> Shanghaier Stadtregierung: Zusammenfassung des Weißen Buches für den Stadtverkehr Shanghai (2002): www.shanghai.gov.cn. April 2004.

<sup>296</sup> Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: a.a.O.



Abb. 73: Hochstraßen in der Innenstadt. (Foto: Zhu Miaomiao, Mai 2004)

Damit ist die Verkehrssituation in Shanghai bereits in einen Teufelskreis geraten, wie es in den 60er und 70er Jahren im Westen der Fall war. Die Zahl der PKWs steigt unaufhaltsam, was die Stadtregierenden und Stadtplaner zum großzügigen Straßenausbau veranlasst. Mehr Straßen ziehen aber mehr Autos an. Die Straßen werden schnell wieder überfüllt, was noch mehr Straßen erforderlich macht. (Abb.- 72 und 73)

Verkehrsrealität und Verkehrsplanung stehen in Shanghai in großem Widerspruch zueinander. Einerseits soll der öffentliche Verkehr Priorität haben, andererseits misst die Stadt der Autoindustrie als einer der sechs Säulen der Wirtschaftskraft und einer der vier wichtigen Standorte<sup>297</sup> großen Stellenwert bei. Im Projekt „One City - Nine Towns“ wurde im September 2001 mit großer Unterstützung der Stadtregierenden begonnen, in der Vorstadt Jiading die „Shanghai Internationale Automobil City“ (SIAC) aufzubauen, das „Detroit im Osten“<sup>298</sup>. In der SIAC sollen bis 2007 insgesamt eine Million Fahrzeuge hergestellt werden. Ein Formel-1 Autorennen, das in der SIAC im Jahre 2004 stattfand, hat geradezu ein Autofieber in Shanghai ausgelöst. Ohne Zweifel gibt der Standort Jiading dauerhaft einen wesentlichen Impuls zur PKW-Besitzer-orientierten Stadtentwicklung Shanghais. Der motorisierte Individualverkehr wird als Fortschritt und Symbol der modernen Stadt gesehen und zur begehrten Lebensweise zahlreicher Shanghai Chinesen, während der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wegen der unbequemen Drängelei, des großen Zeitaufwandes und der ungünstigen Verbindungen nur als Verkehrsmittel der armen Menschen oder als Notlösung angesehen wird. Es gibt heute in Shanghai 9 Mio. Fahrräder. 30% aller Verkehrsteilnehmer benutzen Fahrräder als Verkehrsmittel. Anders als Europäer fahren die Chinesen Rad, nicht weil es ökologisch und eine gesunde Sportart ist, sondern weil es ökonomisch notwendig ist bzw. weil es für sie keine andere Möglichkeit gibt sich rascher fortzubewegen.

Es ist nicht zu übersehen, dass in Shanghai auch der Ausbau des Schienenverkehrs geplant wurde. Dem zufolge soll das Schienennetz während des Zehnten Fünfjahresplanes um 200 km Länge erweitert werden.<sup>299</sup> Der Schienenverkehr in Paris, London und Tokyo soll das Vorbild für Shanghai sein.<sup>300</sup> Doch der Ausbau der Schnellstraßen und Autobahnen entwickelt sich immer schneller und umfangreicher. 2005 sollten nach dem Masterplan mehrere U-Bahnnetze, die die neuen Städte und das Stadtzentrum verbinden, fertig gebaut

<sup>297</sup> Die anderen fünf Säulen der Wirtschaftskraft von Shanghai sind Informatik, Finanz, Geschäft und Handel, Immobilienmarkt und komplette Maschinenanlagen. Die vier wichtigen Standorte sind Pudong im Osten für die Informatikindustrie, Jiading im Westen für die Autoindustrie, Jinshan (im Süden) für die petrochemische Industrie und Baoshan im Norden für die Stahlindustrie. Vgl. Der Zehnte Fünfjahresplan für die Volkswirtschaft und die gesellschaftliche Entwicklung der Stadt Shanghai. 2001.

<sup>298</sup> www.people.com.cn (04. August 2004).

<sup>299</sup> Shanghai Stadtregierung: Zusammenfassung des Weißbuches für Stadtverkehr Shanghais: April 2002. www.shanghai.org.cn (26. August 2004).

<sup>300</sup> Vgl. Ebd.

sein. 2005 betragen die Investitionen jedoch 1,9 Milliarden Yuan (ca. 0,19 Milliarden Euro) weniger<sup>301</sup> als im vorangegangenen Jahr. Der Ausbau des Schienennetzes kann mit dem Aufbau der neuen Städte nicht Schritt halten. Im Vergleich dazu haben die Straßen (Stadtstraßen und Autostraßen) 2004 um 13,1% erheblich zugenommen.<sup>302</sup> Darunter sind vorwiegend Autostraßen.

Mit dem steigenden Wirtschaftsniveau hat der Motorisierungsgrad in Shanghai rasant zugenommen. Die Zunahme der Kraftfahrzeuge einschließlich der privaten PKWs in Shanghai ist in der folgenden Abbildung dargestellt:

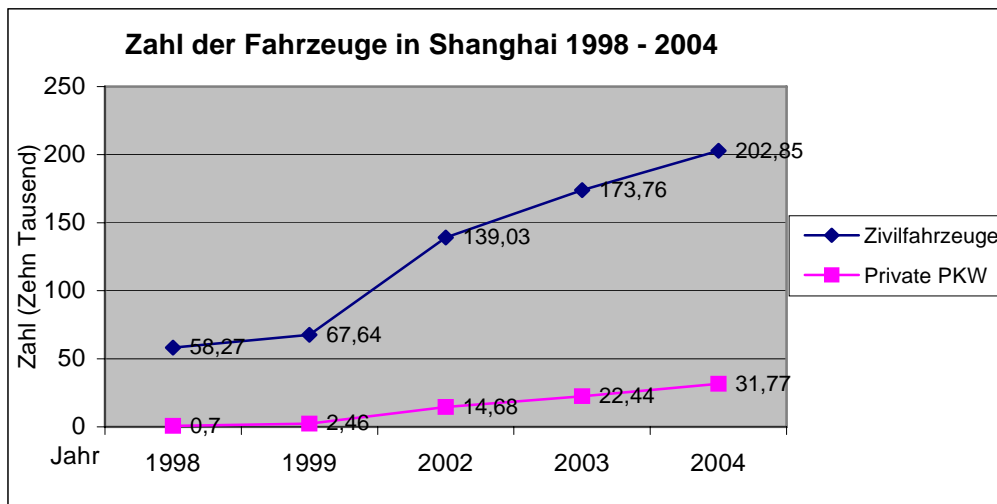


Abb. 74: Zahl der Fahrzeuge in Shanghai 1998 - 2004<sup>303</sup>

Dabei stiegen (Abb. 74) die Zahlen der „Zivildfahrzeuge“<sup>304</sup> und der privaten PKW von 1998 bis 2004 mit Zuwachsraten von jeweils 70% und 100%. Die Zahlen zwischen den privaten PKW und der „Zivildfahrzeuge“ zeigen einen großen Unterschied, weil die „Zivildfahrzeuge“ auch öffentliche Fahrzeuge und Dienstwagen einschließen. Unter den „Zivildfahrzeugen“ gibt es eine große Menge PKW, die als Dienstwagen registriert sind, aber als private Autos benutzt werden. Die Zahl der „Zivildfahrzeuge“ kann die wirkliche Verkehrsbelastung besser belegen als die der privaten PKW, während die hohe Zuwachsrates der privaten PKW die große potenzielle Verkehrsbelastung viel deutlicher darstellt.

Auf eine weitere Zunahme des Verkehrs wird in der Verkehrspolitik Shanghais immer wieder mit dem massiven Ausbau der Straßen und Autobahnen reagiert, was die Verkehrsprobleme nicht langfristig lösen kann, sondern einer nachhaltigen Entwicklung eher entgegen wirkt.

Der erforderliche Ausbau der Parkplätze vergrößert das Problem. Nach dem „Weißbuch für den Stadtverkehr Shanghais“ (2002) sollen bis 2005 die Stellplätze von 8.000 auf 60.000 ausgebaut werden, und in der Innenstadt sollen die Stellplätze von 3.000 auf 28.000 anwachsen.<sup>305</sup> Eine Einschränkungspolitik für den Aufbau von Parkplätzen und Parkhäusern gibt es nicht, während die Gesamtzahl der Pkws durch Versteigerung der

<sup>301</sup> Quelle aus der Statistik von Shanghai City Comprehensive Transportation Planning Institut.

<sup>302</sup> Ebd.

<sup>303</sup> Quellen: die Daten vom Jahr 2004 aus dem Bulletin des Shanghaier Statistikamts vom 25. Januar 2005, die Daten vom Jahr 2002 und 2003 aus dem Statistischen Jahrbuch Shanghai 2004, die Daten der Zivildfahrzeuge von 1998 und 1999 aus dem Statistischen Jahrbuch Shanghai 2002, die Zahl der privaten PKW vom Jahr 1999 aus dem Statistischen Jahrbuch Chinas 2000 und die Zahl der privaten PKW vom Jahr 1998 aus der Information in [www.sh.xinhua.org](http://www.sh.xinhua.org) (11. Dezember 2003).

Vgl. Statistisches Jahrbuch 2004.

<sup>304</sup> Die „Zivildfahrzeuge“ (minyong che) sind eine chinaspezifische Kategorie. Sie beziehen sich auf Pkw, Lkw, Busse, elektrische Busse, Motorräder, Fahrzeuge der Landwirtschaft, Traktoren. Vgl. Statistisches Jahrbuch 2004.

<sup>305</sup> Vgl. Shanghaier Stadtregierung: Zusammenfassung des Weißen Buches für den Stadtverkehr Shanghai (2002): [www.shanghai.gov.cn](http://www.shanghai.gov.cn). (April 2004).

Fahrzeugkennzeichen eingeschränkt werden soll. Ganz im Gegenteil, es soll der Neubau der Parkplätze nach dem „Weißbuch“ als Standard der Infrastruktur gefördert werden. „Die Parkplätze für dienstliche Fahrzeuge um Wohnsiedlungen und Bürogebäuden sollen privaten Pkws zur Verfügung stehen. Jedem Pkw soll ein Stellplatz in der Wohnsiedlung gesichert werden. Dieses Kriterium soll bis 2005 zu 70% erreicht werden.“<sup>306</sup>

Um der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken, wurden seit 1994 Fahrzeugkennzeichen für private Autos monatlich versteigert.<sup>307</sup> Das Kontingent der versteigerten Fahrzeugkennzeichen ist jährlich eingeschränkt, wird jedoch stetig erhöht. Von 2000 bis 2004 betrug die Zahl der versteigerten Fahrzeugkennzeichen für private Autos jeweils 14.000, 16.000, 32.000, 53.000 und 71.800 Yuan.<sup>308</sup> Wegen des immer größer werdenden Bedarfs wurden die Preise ständig in die Höhe getrieben. Der Preis für ein Kennzeichen schwankt von 30.000 bis 45.000 Yuan (ca. 3000 bis 4500 Euro), während ein günstiges chinesisches Auto nicht einmal 30.000 Yuan kostet.<sup>309</sup> Durch die Versteigerung bezog und bezieht die Shanghaier Regierung große Städteinkünfte. Nach der amtlichen Verlautbarung habe die Stadt von 1994 bis zum Juni 2004 durch die Versteigerung etwa 4,05 Milliarden Yuan eingenommen.<sup>310</sup>

Legitimation und Auswirkung der Versteigerungspolitik der Stadtregierung sind nicht unumstritten. Was die Legitimation betrifft, so geht es um die rechtlichen Befugnisse der Shanghaier Stadtregierung, um das Verhältnis zwischen den zentralen und den örtlichen Verordnungen und auch um die Gerechtigkeit zwischen Reichen und Armen.<sup>311</sup> Dass das Handelsministerium der Zentralregierung diese Einschränkungsmethode von Shanghai in Frage stellte, wurde bereits dargestellt. (Kapitel 5.2.1) Die erhoffte Verkehrsreduzierung wurde und wird durch die Versteigerungspraxis nicht erreicht. Trotz der Versteigerung hat die Zahl der privaten Autos in Shanghai zugenommen und die Tendenz ist weiter steigend. Die Maßnahme der Kontingentversteigerung erweist sich als eine Reaktion auf die verschlechterte Verkehrslage und die spürbare potentielle Verkehrskrise in Shanghai. Die Realität zeigt jedoch, dass diese Maßnahme keine Rücksicht auf die Grenzen des Wachstums nimmt und weit entfernt ist von einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Die jährliche enorme Zunahme des zugelassenen Kontingents, das der Versteigerung zur Verfügung steht, ist ein guter Beleg für die Feststellung. Sollte diese Politik einen positiven Effekt haben, so ist sie jetzt eher ein Spagat zwischen politischen und wirtschaftlichen Interessen. Shanghai ist die einzige Stadt Chinas, die solche Kontingentsversteigerung trotz der Infragestellung der Zentrale anwendet. Die sprichwörtliche Geschäftstüchtigkeit der Shanghai-Chinesen sorgt für die Durchsetzung dieser Maßnahme. Die dadurch erworbenen beträchtlichen Einkommen stärken die Wirtschaftskraft der Stadt. Die Einschränkung schmälert weder die Unterstützung der Autoindustrie noch das PKW-Fieber, was die Stadtregierung auch nicht wirklich will. Tatsächlich zielt die PKW-Politik Shanghais nicht auf die Beschränkung, sondern

---

<sup>306</sup> Ebd.

<sup>307</sup> [www.shanghai.org.cn](http://www.shanghai.org.cn) (November 2004).

<sup>308</sup> „Zeitung für Wirtschaftsführung Chinas“: 24. April 2004. „Zeitung für Beobachtung der Wirtschaft“, Version im Internet: [www.eobserver.com.cn](http://www.eobserver.com.cn) (1. März 2005).

<sup>309</sup> Die Preise der chinesischen Autos sind sehr unterschiedlich. Nach dem aktuellen Stand 2005 auf dem Markt für die von den chinesischen Autofabriken produzierten Autos liegen die Preise je nach dem Modell zwischen 25.000 bis 100.000 Yuan. Vgl. Webseite für den Automarkt. <http://price.pcauto.com.cn>. (1. März 2005).

<sup>310</sup> Pressekonferenz der Shanghaier Stadtregierung vom 7. Juli 2004. Vgl. Yang Xiaoxin: Rechtliche Probleme der Einschränkung und Versteigerung des Kontingents für private Autos in Shanghai. [www.southlawyer.net](http://www.southlawyer.net). (1. März 2005).

<sup>311</sup> Über das Thema Legitimation hat Yang Xiaoxin, ein chinesischer Rechtsanwalt, in seiner Abhandlung „Rechtliche Probleme der Einschränkung und Versteigerung des Kontingents für private Autos in Shanghai“ ausführlich analysiert. Die erste Fassung der Abhandlung war am 20. April 2005 fertig und wurde seit 11. Mai 2005 in mehreren jurabezogenen Webseiten veröffentlicht, wie z.B. [Southlawyer.net](http://www.southlawyer.net), [chinalawedu.com](http://chinalawedu.com), [law.com.cn](http://law.com.cn), [law-thinker.com](http://law-thinker.com). ([www.southlawyer.net](http://www.southlawyer.net) 31. August 2005).

„Entwicklung nach einer Ordnung“.<sup>312</sup> „Der Anteil privater Autos soll erhöht werden.“<sup>313</sup> Die Stadtregierung hält an der Versteigerungspraxis fest, um den Geldfluss nicht zu beenden. Der durch die Zunahme der PKW ansteigende Verkehr wird durch die Kennzeichenversteigerung nicht reguliert. Doch die durch die Zunahme der PKW ständig verschlechterte Verkehrssituation ist zum Druckmittel geworden, um die Versteigerung der Fahrzeugkennzeichen privater Autos weiter durchführen zu können, ohne dass die grundsätzlichen Ursachen der Verkehrsprobleme beachtet werden müssen. Zu den grundsätzlichen Ursachen gehören die Funktionstrennung sowie die durch den Aufbau der Satellitenstädte auf Dezentralisierung setzende Stadtpolitik. Hinzu kommen die Wissenslücken über die Bedeutung des Begriffs einer „nachhaltigen Entwicklung“, das weiterhin fehlende Umweltschutzbewusstsein, der Glaube an das stetige und unbegrenzte Wachstum der Wirtschaft und an die Allmacht der Technik und des Marktes, und schließlich das Streben, die westliche Lebensweise nachzuahmen und der Ehrgeiz, die Industrieländer in allen Aspekten zu überholen.

All dies führt zu den oben genannten Fehlentwicklungen. Die Trennung von Arbeit und Wohnen nimmt immer mehr zu und lässt den Verkehr exponentiell ansteigen. Der Wohnungsbau in den weit entfernten New Cities/New Towns ist dem Aufbau des öffentlichen Verkehrs vorangegangen, die Infrastruktur folgte der Spekulation und dem Bauboom. Die Zielgruppe der Bewohner in den New Cities/New Towns ist als Menschen mit PKWs gedacht. Daher werden die Ausdehnung der Verkehrsflächen und der motorisierte Individualverkehr nachdrücklich gefördert. Dass angeblich die Einwohner aus der Innenstadt durch die New Cities/New Towns „dezentralisiert“ würden (um dort zu arbeiten und zu leben), widerspricht der Realität, dass immer mehr Menschen pendeln müssen. Nehmen wir das Beispiel Songjiang „Unicity“: Trotz des neu gebauten Studentenwohnheims fahren die Studierenden, die aus Shanghai kommen, jede Woche zu ihren Eltern in die Innenstadt. Die Lehrkräfte, die auch in anderen Teilen des Campus in der Innenstadt arbeiten und noch in der Innenstadt wohnen, müssen jedoch jeden Tag mit Shuttlebussen oder PKWs ca. 40 km pendeln.

Ein privates Auto ist für Chinesen zu einem der wichtigsten Statussymbole für Wohlstand geworden. Dies gilt besonders für die Shanghaier Chinesen, denn die Stadt stellt sich als die modernste chinesische Stadt dar und ein privates Auto ist eines der wichtigsten Zeichen der modernen westlichen Zivilisation mit hohem Wohlstand. Diese Wertschätzung stellt ein massives Hindernis für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel nach dem eigentlich verbindlichen Masterplan dar. Dazu tragen sowohl die den umfangreichen Straßenbau fördernde Verkehrspolitik Shanghais als auch die Massenmedien bei, deren Tenor von den politischen Richtlinien der Stadtregierung manipuliert ist. In diesen Richtlinien spielt die Förderung und Unterstützung des Straßenbaus und der Autoindustrie eine sehr wichtige Rolle, was sich in den Massenmedien als Reklame für den Autokonsum niederschlägt. Es gibt keine Internetportale und keine Zeitungen bzw. Zeitschriften, die den Stellenwert des Autos nicht hervorheben oder die nicht von einer Lebensweise mit eigenem Auto schwärmen. Kritische Stimmen, die auf die negativen Folgen für die Umwelt hinweisen und eine nachhaltige Entwicklung vertreten, werden nicht gehört. Die Menschen lassen sich von den Massenmedien beeinflussen. Die von den Medien geprägte Einstellung zum Auto ist wiederum auch Ausfluss politischer Zielsetzung durch die Stadtregierung und die allgemeine politische Kaderlinie.

Nach einer Umfrage zum Thema „Ideale Stadt“ durch die Zeitschrift „Chinanews Week“ und eines der wichtigen chinesischen Internetportale sina.com wählten 59,58% der Befragten auf die Frage „was wäre für Sie die ideale Breite der Straßen?“ die folgende Antwort aus: „Es ist egal, wie breit die Straßen sind. Das Kriterium soll darin liegen, dass man ohne

---

<sup>312</sup> Shanghaier Stadtregierung: Zusammenfassung des Weißen Buches für den Stadtverkehr Shanghai (2002): [www.shanghai.gov.cn](http://www.shanghai.gov.cn). (April 2004).

<sup>313</sup> Ebd.



Verkehrsstau Auto fahren kann.“<sup>314</sup> Der Wunsch nach einer autogerechten Stadt ist deutlich. Das Ergebnis erinnert an eine Umfrage in Deutschland in den 1980er Jahren, der zufolge die Deutschen “lieber auf bessere Nahrung oder auf ein Stück Gartenland verzichten als auf ihr Auto“. ‘Denn das Auto ist zum wichtigsten Lebensmittel geworden’”.<sup>315</sup>

Ein anderes Interview macht die Einstellung der Chinesen zum Auto noch deutlicher. Yu Qiang, ein 31-jähriger Geschäftsmann, sagte in einem Interview der “The New York Times”:

„A new subway line will be completed to my neighbourhood later this year, and I’m hoping many other people will ride it so that the traffic will get better [...] I’ll keep driving my car, though. It’s more comfortable because I can listen to music, use the air-conditioner, and it’s not crowded [...] In China everybody wants to have a car, and I’m just one of them,“ sagte er [...]”We think of it as changing our lives. The government has a lot to do to improve the traffic, and I believe they will do it.“<sup>316</sup>

Es wird kaum ernsthaft gefragt: Hat die Stadt genug Ressourcen, genug Flächen, genug Räume und genug frische Luft, damit jedermann mit seinem privaten Auto in die Stadt fahren kann? Diese Frage wird auch in der Stadtpolitik Shanghais nicht gestellt. Es bestehen der Taumel und die Zuversicht, dass der PKW bald in jede Familie kommen wird und dass die mit dem Autoverkehr einhergehenden Probleme technisch endgültig zu lösen seien. Die Entwicklung ist sorglos, schnell und fortschrittsgläubig, alles scheint rationalisiert werden zu können und technisch machbar zu sein.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die im Masterplan vorgesehene Priorität des öffentlichen Verkehrs bisher zu wenig umgesetzt wurde. In der Realität bevorzugten die Stadtplaner den privaten Autoverkehr, in dem Schnellstraßen und Autobahnen den absoluten Vorrang erhielten. Den Fußgängern, den Fahrradfahrern und den aus unterschiedlichen Gründen Mobilitätseingeschränkten wurde wenig Rechnung getragen. Die Nanjing Straße, die seit Ende des 19. Jahrhunderts während der Konzessionszeit bereits die wichtigste Geschäftsstraße Shanghais war, wurde 1999 zur prächtigen Fußgängerzone ausgebaut, nicht weil die Fußgänger von den Stadtplanern beachtet worden wären, sondern weil kommerzielle Interessen an erster Stelle der Planung standen.<sup>317</sup> Die im Masterplan festgestellte stadtplanerische Maxime „on the basis of human being“<sup>318</sup> muss wie folgt eingeschränkt werden in: „auf der Basis der Autos“ oder „auf der Basis der Menschen, die Auto fahren“.

### 5.3.3. Auswirkungen der aktuellen Stadtentwicklung

Im folgenden Kapitel werden die Auswirkungen der Stadtplanung auf den Städtebau und die Stadtentwicklung Shanghais erläutert. Es wird versucht, die Probleme der derzeitigen Stadtpolitik zu zeigen. Auf die Probleme in einzelnen Bereichen wurde zum Teil bereits in den letzten Kapiteln eingegangen. In diesem Kapitel sollen die Auswirkungen jedoch unter drei Aspekten beschrieben werden, die auch den bereits erläuterten „drei Säulen“ einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen: ökonomisch, sozial und ökologisch. Dabei liegen den nachstehenden Ausführungen folgende Fragen zugrunde:

- Welches sind die heutigen Probleme in der Stadtentwicklung Shanghais?

<sup>314</sup> <http://news.survey.sina.com.cn/> vom 30. Juli 2005. Die anderen angebotenen Antworten sind: A. Es ist egal, wie breit die Straßen sind. Das Kriterium soll darin liegen, dass die Fußgänger die Straßen leicht überqueren können. (23,68%) B. je breiter desto besser. (12,34%) C. so breit, dass die Straßen mit etwa zehn Schritten überquerbar sind. (4,39%).

<sup>315</sup> Huber Weinziertl: Einhundertjähriger Krieg gegen die Schöpfung. In: Bode, Peter M. / Hamberger, Sylvia / Zängl, Wolfgang: Alpträum Auto: eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen (= Begleitbuch zur gleichnamigen Photo-Ausstellung „Alpträum Auto“). München 1991. S. 167.

<sup>316</sup> A city’s traffic plans are snarled by China’s car culture: In: „The New York Times“ [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com). (12. Juli 2005).

<sup>317</sup> Randolph Wang: Teilnehmer der Planung der Fußgängerzone der Nanjing-Straße. Aus dem Emailaustausch mit ihm am 28. August 2005.

<sup>318</sup> Shanghai Urban Planning Administration Bureau/Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: a.a.O. S. 9.

- Auf welche Leitbilder können die Probleme zurückgeführt werden und welche Auswirkungen haben sie auf die weitere Stadtentwicklung?

Es ist besonders darauf hinzuweisen, dass viele der allgemeinen Probleme in den chinesischen Städten aufgrund der Verstädterung, der wirtschaftlichen Umbrüche sowie der spezifischen politischen Verhältnisse des Landes eine wesentliche Rolle auch in Shanghai spielen. Shanghai ist keine Insel, seine Probleme sind allgemeiner Art und stehen in Wechselwirkungen mit der asiatischen Region – Singapur, Hongkong oder japanische Städte. Darüber hinaus können Darstellungen mancher Probleme in der Stadtentwicklung Shanghais nicht verstanden werden, ohne die allgemeinen Probleme Chinas zu berücksichtigen, wie sie im Bereich der Bodenverpachtung, Ökologie bzw. der Umweltverschmutzung zu erkennen sind. Deswegen werden in den folgenden Abschnitten die Probleme chinesischer Städte im Allgemeinen auch als die Probleme Shanghais betrachtet.

### 5.3.3.1 Ökonomische Ebene

Die Stadtplanung und der Städtebau in Shanghai verfolgen den in den Industrieländern sehr vertrauten Ansatz des „Stadtmarketings“<sup>319</sup> (Cheng Shi Jing Ying). Der Begriff „Stadtmarketing“ ist seit Ende der 1990er Jahre mit der beschleunigten Verstädterung und der Verstärkung der Partei-Richtlinie „sozialistische Marktwirtschaft mit chinesischer Prägung“ verbunden und setzt einen freien Markt und Handel voraus. Alles in der Stadt – die materiellen und immateriellen Ressourcen – soll auf den Markt gesetzt, kommerzialisiert und aufgewertet werden. Die Ressourcen der Stadt sollen als „Kapital der Stadt“ und die Stadt als „Firma“ bzw. „Unternehmen“ angesehen werden.<sup>320</sup>

Nach Xie Wenhui, Professorin für Wirtschaft und Management der Qinghua-Universität (Beijing), gehören alle Naturressourcen und materiellen Gegenstände im städtischen Raum, wie z.B. Boden, Berge, Seen, Wälder, zum Kapital des „Stadtmarketing“. Das städtische immaterielle Kapital wie „Recht auf Erschließungs-, Nutzungs-, Betreibungsrecht sowie Recht auf Werbung, Namensgebung und eigenständige Kulturen“<sup>321</sup> gehört ebenfalls zum Kapital des „Stadtmarketings“ und sollte kommerzialisiert und aufgewertet werden.<sup>322</sup>

Die Infrastruktur wie Straßen und Brücken, die den Bürgern der Stadt zur Verfügung stehen, sollen nicht ohne Entgelt benutzt werden, sondern als Waren auf dem Markt einen „Austauschwert“ bekommen.<sup>323</sup>

Außer dem Kapital, das die Stadt bereits besitzt, sollte die Stadt andere potenzielle Kapitalquellen bzw. Investoren suchen und an sich ziehen. Aus diesem Grund spielt das attraktive Image einer Stadt eine besonders wichtige Rolle.

Diesem Verständnis des „Stadtmarketings“ zufolge, stehen kommerzielle Ziele und das Erzielen von Einnahmen im Vordergrund. Die städtische Regierung soll zum Hauptakteur der „Firma Stadt“ werden. Die Stadt soll zu einem Objekt werden, das als „ein besonderer Sektor“<sup>324</sup> oder als Firma/Unternehmen zu betreiben ist. Dies wird gerechtfertigt mit der Begründung, dass die Stadt Kapital zur ökonomischen Entwicklung benötige. Aber wenn der

<sup>319</sup> Der Begriff „Stadtmarketing“ in chinesisch (Cheng Shi Jing Ying) wird in den USA und in Europa auch „City-Management“, „City-Marketing“ genannt und „Stadtmanagement“ ist in der Praxis gebräuchlich. Über die Definition des Begriffs „Stadtmarketing“ in der deutschen Literatur siehe Grabow, Busso / Holbach-Grömig, Beate: Stadtmarketing – eine kritische Zwischenbilanz. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 25, Berlin 1998. S. 30.

<sup>320</sup> Xie Wenhui: Ansätze und Modelle des Stadtmarketing. Aus der Webseite der „Chinese Academy of Sciences“ (CAS) [www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm](http://www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm) (7. Aug. 2004).

<sup>321</sup> „Eigständige Kulturen“ –Te Se Wenhua-, so heißt es in Chinesisch, beziehen sich nach Xie Wenhui auf das „Stadtprofil und -kultur“. Ein Beispiel: Die Stadt Qufu, der Geburtsort Konfuzius, hat die Altbauten und Denkmäler, die mit Konfuzius und dem Konfuzianismus zu tun haben, renoviert oder nachgebaut, um den Tourismus anzukurbeln. Xie Wenhui: Ansätze und Modelle des Stadtmarketing. Aus der Webseite der „Chinese Academy of Sciences“ (CAS) [www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm](http://www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm) (7. Aug. 2004).

<sup>322</sup> Xie Wenhui: Ansätze und Modelle des Stadtmarketing. Aus der Webseite der „Chinese Academy of Sciences“ (CAS) [www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm](http://www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm) (7. Aug. 2004).

<sup>323</sup> Ebd.

<sup>324</sup> Ebd.

Inhalt des „Stadtmarketings“ de facto auf die Gewinnerzielung und Anwerbung von Investitionen und Investoren reduziert wird, besteht die Gefahr, dass die Stadtregierung ebenfalls ihre wichtigen Aufgaben und Funktionen – das Bemühen um „Gerechtigkeit“ und um das Gemeinwohl der Bevölkerung – vernachlässigt. „Wettbewerbsfähigkeit“ und „Leistung“ werden als entscheidende Kriterien für den Erfolg der Stadt hervorgehoben. Die hohe Effizienz und der schnell wirkende Effekt im Erzielen von Gewinnen durch das „Stadtmarketing“ sind bei den Regierenden der chinesischen Städte gut angekommen, so dass „Stadtmarketing“ rasch ein erstrebens- und nachahmenswerter Ansatz für Entscheidungsträger sowie Stadtplaner wurde.

In der gängigen Praxis wird der Gewinn aus dem „Stadtmarketing“ durch den „Verkauf“ von Staats- und Kollektiveigentum, vor allem durch den „Bodenverkauf“ erzielt. Zwar darf nach der chinesischen Gesetzgebung das staatliche sowie öffentliche Eigentum nicht verkauft, sondern nur gegen entsprechendes Entgelt langfristig verpachtet werden. Damit bekommen die Pächter das Nutzungs- bzw. Erschließungsrecht. Aber es wird in China üblicherweise als „Verkauf“ (卖 mai) bezeichnet. So ist „Bodenverkauf“ ein gängiger Ausdruck für die Grundstückverpachtung in China. Dem Gesetz entsprechend muss es als Verkauf des Nutzungs- oder Erschließungsrechts verstanden werden. „In den Augen vieler Stadtregierungen bedeutet Stadtmarketing gleich Boden zu verkaufen.“<sup>325</sup> Shanghai ist in diesem Sinne für andere chinesische Städte zum erfolgreichsten Vorbild für Stadtmarketing geworden. Denn durch Bodenüberlassung und Grundstücksverpachtung hat die Stadtregierung enormes Kapital gewonnen. So hat Yu Sijia, ein Funktionär des Stadtplanungsamts Shanghais (SPSH), mit Stolz gesagt: „Mit Erfolg hat Shanghai in den 1990er Jahren die Phase der Kapitalakkumulation [durch Bodenüberlassung und Grundstückverpachtung] abgeschlossen“.<sup>326</sup>

Mit „Stadtmarketing“ eng verbunden erhielt der Begriff „Wettbewerbsfähigkeit“ eine immer wichtigere Funktion im Bereich der Stadtplanung. Die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt soll dabei das Ziel des „Stadtmarketings“ sein. Dafür vergleicht sich Shanghai – im eigenen Bewusstsein – in Augenhöhe mit New York, Tokio, London und Hongkong. Es ist dies eine direkte Reaktion auf die Globalisierungsfolgen und die global wachsende Städtekonkurrenz; wollte sich die Stadt dem internationalen Markt anpassen, so war sie gezwungen – in eigener Überzeugung – diesem Trend zu folgen. In der Fachwelt des Städtebaus und der Stadtplanung Chinas besteht die allgemeine Aussicht, dass es das oberste Ziel der Stadtplanung Chinas unter den Rahmenbedingungen der Globalisierung sei, Wettbewerbsvorteile der eigenen Städte gegenüber den anderen, besonders gegenüber den ausländischen Städten zu schaffen.<sup>327</sup>

Die „Wettbewerbsfähigkeit“ der Stadt wurde als „Leitfaden“ des 10. FJP (2001-2005) Shanghais festgelegt und in mehreren umfangreichen Zeitungsartikeln immer wieder betont.<sup>328</sup> In Hinsicht auf „Wettbewerbsfähigkeit“ und „Globalisierung“ bringen die Aussagen von Wu Zhiqing, Professor des Instituts für Architektur und Stadtplanung der Tongji-Universität Shanghais, die eindeutige Position eines Beraters der Stadtregierung zum Ausdruck.<sup>329</sup>

---

<sup>325</sup> Yuan Xiaomeng: Keine Verwechslung zwischen „Stadtmarketing“ und „Bodenmarketing“. In: Zeitung der „Chinese Academy of Social Sciences (CASS)“ (Zhongguo Shehui Kexue Xueyuan Xuebao). 8. Juni 2004. Anm.: Der Autor hat tatsächlich das chinesische Wort „Verkauf“ verwendet.

<sup>326</sup> Vgl. Gesprächsnotizen des Gespräches mit Yu Sijia in Shanghai, das von der Verfasserin am 28. April 2004 geführt wurde.

<sup>327</sup> Zhao Yanjing / Ma Chiyu: Zhongguo chengshi guihua mianlin de sanda tiaozhan (Drei Herausforderungen der Stadtplanung in China). In: Guihua Shi (Planners) 19 (2003.4) S. 67-71.

<sup>328</sup> Vgl. Leitfaden des 10. FJP Shanghai – Verstärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt. In: Wenhui-Zeitung. 20. November 2000.

<sup>329</sup> Vgl. Gesprächsnotizen mit Wu Zhiqing in Shanghai. Das Gespräch wurde von der Verfasserin am 9. April 2004 geführt. siehe „Gesprächsnotizen in Shanghai“.

- Das Thema „Nachhaltigkeit“ sei überholt. Die Phase, „einer nachhaltigen Entwicklung“ sei in eine neue Phase übergegangen, in die Phase der „Globalisierung“.
- Die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt sei sehr wichtig. Chinesische Städte bzw. Shanghai bemühen sich sehr, wettbewerbsfähig in der Welt zu werden. Die (ökonomischen) Schwerpunkte der Welt des 21. Jahrhunderts werden sich nach China verlagern.
- Shanghai habe das Potential, in einigen Jahren „die beste Stadt der Welt“ zu werden. Sie würde wie ein „schwarzes Loch im All“ kontinuierlich Kapital, Investitionen und Ressourcen von anderen Ländern und Städten anziehen, einen großen Anteil des Marktes besetzen und sich als die dynamischste der Welt Stadt erweisen. Der Prozess habe einen „Schneeballeffekt“. Diese sich beschleunigende Tendenz könnten sich die Europäer kaum vorstellen. Viele westliche Unternehmen erweiterten ihre Märkte und hätten sich in Shanghai niedergelassen, um hier neue Märkte zu erschließen. Die Spielregeln der Welt seien die Wettbewerbsregeln des Kapitalismus. Shanghai mache mit, und zwar mit chinesischen politischen Besonderheiten.

Die Resultate, die sich aus „Stadtmarketing“ und „Wettbewerbsfähigkeit“ für China ergeben, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Stadtmarketing führt zu weiterer „Verwandlung von Kollektiv- in Privateigentum (Hua gong wei si)“<sup>330</sup>. Dies trägt zur Spannung zwischen den kapitalistischen Marktregeln und der sozialistischen Politikstruktur in China bei, obwohl Deng Xiaoping die sozialistische Ideologie und die kapitalistische Marktwirtschaft mit der Bezeichnung „Sozialismus mit chinesischer Prägung“ unter einem Dach zusammenbringen wollte, so dass private Unternehmer in die KPCh eintreten dürfen.
- Diese Art Verwandlung von städtischen Ressourcen in Privateigentum ist zugleich ein Prozess der Umverteilung des Staatseigentums. Da die KPCh die politische, soziale und ideologische Macht besitzt, wird während dieser Verwandlung eine extreme soziale Ungleichheit erzeugt. Die Funktionäre, die Seilschaften der Partei und die Elitegruppen profitieren davon am meisten. Ihre Entscheidungsmacht macht es ohne tatsächliche Kontrolle leicht, im Namen der Bevölkerung und deren Interessen das staatliche und städtische Eigentum in ihre eigene Tasche zu verlagern. Ferner hat die Mehrheit des Volkes, besonders die sozial Schwächeren keine Möglichkeit, sich gegen die institutionalisierte Gewalt zu wehren.<sup>331</sup> So wurde z.B. den Bauern im Umland der Stadt das Ackerland zur Immobilienschließung mit nur geringen Entschädigungen genommen oder die städtischen Einwohner wurden gegen ihren Willen gezwungen, an den Stadtrand zu ziehen.
- Die Orientierung an Gewinn und Profit verursachte den kurzsichtigen Städtebau. Die ökologischen Aspekte wurden unter diesen Bedingungen weitgehend vernachlässigt.
- Die „Wettbewerbsfähigkeit der Stadt“ erfordert die Demonstration der „starken Wirtschaftskräfte“ und der „Zuversicht“ der Stadt, was von der Stadtregierung meistens mit kostspieligen „Imageprojekten“ gleichgesetzt wird. Im Gegensatz zur „imponierten“ Fassade wird die Infrastruktur vernachlässigt. Übergroße Plätze, übergroße Rasen, überbreite Alleen, „das größte Gebäude“, „die erstklassige CBD (Central Business District)“, „pompöse Rathäuser“ oder Themenparks sind in chinesischen Städten verbreitete Phänomene.<sup>332</sup> Die hohen Kosten dafür sollen durch „Verkauf“ des städtischen Eigentums aufgebracht werden.

<sup>330</sup> He Qinglian: China in der Modernisierungsfalle. Aus dem Chinesischen von Christine Reisner. Hamburg 2006. S. 482.

<sup>331</sup> He Qinglian: a.a.O. S. 495.

<sup>332</sup> Qiu Baoxing: Fünf Irrtürme im Stadtmarketing. In: Planners (Guihua Shi). Nr. 5/2003 S. 5-7. Der Autor ist der amtierende Minister des Ministeriums für Bauen Chinas.

- Die wirtschaftlichen Risiken, die unter der Prämisse des „Stadtmarketings“ entstehen könnten, sind groß. Es besteht die Gefahr der Spekulationsblase in der Immobilienbranche.<sup>333</sup>

Ohne Zweifel hat der Städtebau in Shanghai vom „Stadtmarketing“ profitiert. Der schnelle Ausbau der Infrastrukturen und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sind darauf zurückzuführen. Aus ökonomischer Sicht wurde und wird die Stadtentwicklung Shanghais fast ausschließlich positiv bewertet. Jedoch sind die negativen Folgen, die eine „nachhaltige Entwicklung“ außer Acht lassen, nicht mehr zu übersehen. Die Stadtregierung müsste Gegenmaßnahmen ergreifen, um den negativen Auswirkungen entgegenzutreten. Dabei geht es um eine sehr entscheidende und wesentliche Frage: Kann unter den Bedingungen der sozialistischen Marktwirtschaft mit chinesischem Charakter die Shanghaier Stadtregierung überhaupt selbst verantwortlich handeln, sich Entscheidungsspielräume öffnen, oder ist sie dazu überhaupt entschlossen; will sie durch soziale und ökonomische Maßnahmen der radikalen und zugleich negativen Entwicklung des gewinnorientierten, zugleich dynamikanregenden Stadtmarketings entgegenwirken?

Es wird ein Beispiel angeführt, das aus einem Aufsatz in der FAZ stammt, um eine Anregung zur Beantwortung der eben formulierten Frage zu erhalten. In Shanghai gibt es in ausgewiesenen Denkmalschutzgebieten Hunderte von Projekten und Grundstücken, die die Stadtregierung bereits privaten Bauunternehmen zugeschlagen hat. Die Verträge mit den privaten Bauunternehmen müssen eingehalten werden, auch wenn das heißt, dass „eigentlich Schützenswertes verschwinden wird.“ Als Wu Jiang, Direktor des Stadtplanungsamts Shanghai, nach den willkürlichen und planlosen Abrissen der Altbauten in Shanghai gefragt wurde, sagte er: „Wir verhandeln jetzt mit jedem einzelnen Bauunternehmen und versuchen sie zu bewegen, sich so weit wie möglich an unseren Plan zu halten. Manche kooperieren, andere gar nicht. Das tut uns sehr weh, aber wir können nichts machen.“<sup>334</sup> Die Aussage dieses hochrangigen Leiters kann wie folgt interpretiert werden.

Erstens: wenn seine Aussage der Wahrheit entspricht, heißt das, dass die Stadtregierung unter den Bedingungen des Stadtmarketings nicht in der Lage ist, die privaten Bauunternehmen unter ihre Kontrolle zu bringen, um ihre möglicherweise sozialen Planungen zu verwirklichen. Wenn die Stadtregierung gegen die planlosen Abrisse teilweise „nichts machen kann“, spricht dieses eher dafür, dass das Stadtmarketing Probleme ausgelöst hat, die der Stadtentwicklung offenbar schaden.

Zweitens: Wenn seine Aussage der Wahrheit nicht entspricht, bedeutet dies, dass die Stadtregierung in der Tat doch etwas gegen die Abrisse unternehmen könnte, wenn sie es wollte. Sie scheint es aber nicht zu wollen. Der tatsächliche Grund, warum die Regierenden „nichts machen können“, kann dann eigentlich nur in den ökonomischen Interessen liegen. Die Begründung „wir können nichts machen“, sollte die Botschaft an die kontrollierten Medien übermitteln, dass die Stadtregierung an der Fehlentwicklung unschuldig sei. Die Gründe des Profits und der ökonomischen Interessen werden dabei vertuscht.

Die beiden Erklärungen führen zu einer weiteren Erkenntnis: die Stadtpolitik orientiert sich zum großen Teil an ökonomischen Interessen, aber Gegenmaßnahmen können offenbar nicht problemlos durchgesetzt werden. Es geht dabei nicht um die Frage, ob die Stadtregierung es kann, sondern ob sie es will.

Dass sich Shanghai sowohl an den kapitalistischen Regeln als auch an den Ansätzen des Stadtmarketings orientiert, umgesetzt in der Stadtpolitik, im Städtebau und in der Stadtplanung, birgt eine Gefahr, dass die politischen Strukturen mit den neuen wirtschaftlichen Regeln offenbar nicht in Einklang gebracht werden können, sondern miteinander in Konflikt geraten. Denn die „Sachzwänge“ kapitalistischer Regeln werden immer größer und stärker, deren negative Folgen spitzen sich weiter zu. Wie kann die Stadt

<sup>333</sup> Seit Beginn des Jahres 2002 wird in China jährlich eine „Rangliste der Gewerbe mit Wuchergewinnen“ veröffentlicht, das Immobiliengewerbe nimmt dabei jedes Jahr den ersten Platz ein. He Qinglian: a.a.O. S. 84.

<sup>334</sup> Vgl. Die Boom-City entdeckt ihre Historie. Aus: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 31. Oktober 2004.

einerseits mit der Spannung zwischen den politischen Strukturen und den wirtschaftlichen Regeln zurechtkommen und andererseits die negativen Folgen der Sachzwänge korrigieren? Dies ist ein entscheidendes Problem für die Stadtentwicklung Shanghais. Und dies lässt sich auf der ökonomischen Ebene sehr gut beobachten.

### **5.3.3.2 Soziale Ebene**

In den folgenden Kapiteln werden die Auswirkungen des aktuellen Städtebaus Shanghais auf der sozialen Ebene dargestellt und analysiert. Es wird auf drei Aspekte fokussiert: die Identität der Stadt, die Mitsprachemöglichkeiten der Stadtbewohner und das Problem der Gentrifizierung und Segregation der Einwohner.

#### **5.3.3.2.1 Verlust der Identität?**

Die chinesischen Städte werden einander immer ähnlicher, als ob sie durch das Fließband einer Fabrik produziert worden wären. Mitte der 1980er Jahre war Hongkong unbestritten das Vorbild für die chinesischen Städte. Ende der 1990er Jahre war Shanghai zum Vorbild des ganzen Landes geworden. Während Shanghai die amerikanischen Städte mit ihren Wolkenkratzern, ihren Hochhäusern in hoher Dichte, mit großen Plätzen und breiten Straßen, mit vielen Pkws für vorbildlich und nachahmenswert hält, ist dies, über Shanghai vermittelt, in den Augen der Chinesen das Image einer modernen Stadt schlechthin. Dabei sind die extravaganten Bauten und exzessiven Planungen der Niederschlag einer eher widersprüchlichen Denkweise. Einerseits ist eine Art Xenophilie festzustellen. Was aus dem Westen und Amerika kommt, gilt sicher als etwas Moderneres, Besseres und Fortschrittlicheres. Andererseits aber wird diese Xenophilie umgedeutet in ein eigenes Selbstbewusstsein, das so angeeignete Vorbild wird nicht als Nachahmung beurteilt und empfunden, sondern als Demonstration der eigenen Stärke nach Außen eingesetzt, vor allem gegenüber dem Westen. Man will dadurch den Ausländern, besonders denjenigen aus Industrieländern, die Botschaft vermitteln, dass die Chinesen jetzt alles können. Da Hongkong vom 1840 bis 1997 nicht unter chinesischer Herrschaft stand, ist Shanghai nun das ideale Vorbild für die Chinesen, die ihr nationales Selbstbewusstsein durch ein enormes BIP-Wachstum und neue Stadtbilder wieder finden wollen.

Doch es wird absichtlich oder auch unabsichtlich vergessen, dass Shanghai selbst ohne den kulturellen Zusammenprall von Ost und West in der bitteren kolonialen Zeit des 19. Jahrhunderts nie eine moderne Stadt wie heute hätte werden können. Das 19. Jahrhundert, bis weit hinein in das zwanzigste, war eine demütigende Zeit für alle Chinesen; sie rief jenes Minderwertigkeitsgefühl unter Chinesen hervor, das zu überwinden heute mit auf der Tagesordnung steht und für viele Entwicklungen und Entscheidungen mitbedacht werden muss. Es gibt viele Shanghaier, die diese Geschichte nicht vergessen haben und immer wieder auf die besondere, westlich geprägte Stadtgeschichte zurückgreifen und sie bewusst einbringen in den gegenwärtigen Kontext der Globalisierung. „Yang Qi“ ist eine der Eigenschaften der Stadt. Offene Gedanken sind ihre Vorteile. Dafür gibt es ein chinesisches Sprichwort: Das Meer nimmt hunderte Flüsse in sich auf.<sup>335</sup> Diese Eigenschaft soll, nach der gängigen Beurteilung in China, Shanghai international attraktiv gemacht haben. In diesem Sinne wurde die Planung der „One City – Nine Towns“, die in „echt“ ausländischen Stilrichtungen gebaut werden sollen, begründet. Die Wohnsiedlungen mit den Namen wie „Thames Town“, „German Town“ sowie „Nordeuropäische Town“ sind sehr beliebt. Bedeutet dies wirklich, dass Shanghai „echt“ international sein will, oder gründet seine Identität nur auf Leitbildern des Westens?

Nehmen wir an, dass Shanghai eine echt internationale Stadt, also Weltstadt werden will. Warum sind dann alle die ausländischen Stile von „One City - Nine Towns“ ausgerechnet nur europäisch oder amerikanisch? Es gibt dort nichts von Afrika, nichts von Südamerika, ebenso

---

<sup>335</sup> Dieses Sprichwort heißt auf chinesisches Hai Na Bai Chuan (海纳百川). Der chinesische Name „Shanghai“ beinhaltet ein Wort „Meer“. Deshalb wird dieses Sprichwort auf Shanghai übertragen.

nichts von Westasien zu sehen. Es kann nur eine Erklärung geben: Für die Planer und die Entscheidungsträger der Stadt bedeutet „international“ automatisch und selbstverständlich „europäisch“ und „amerikanisch“. Nicht zuletzt werden diese Länder als wohlhabend, fortgeschritten und modern angesehen. Shanghai will ausschließlich diese Länder als Vorbild nehmen. Im Klima der Globalisierung scheint die westliche Moderne ein entscheidendes und universales Kriterium zu sein. Und diese Moderne will Shanghai nachholen, überholen, selbst Vorbild werden, sich an die Spitze stellen.

Der Wunsch, sich zu internationalisieren und sich dementsprechend zu entwickeln, ist unaufhaltsam. „Jedes Jahr eine Veränderung, alle drei Jahre eine große Veränderung,“ wie Deng Xiaoping sagte, ist seit Anfang der 1990er Jahre eine Parole für den Städtebau Shanghai, die die Planer, die Politiker, die Einwohner beflügelt, die Stadt schnell zu ändern, zu bauen und zu „verbessern“.

Für die Einwohner in Shanghai ist der Wunsch „immer besser zu leben“, stärker denn je. Ein großes Haus und ein eigenes Auto zählen zu den wichtigen Kriterien des besseren Lebens. Dies sind Luxuskonsumgüter, von denen zu träumen sich die vor den 1970er Jahren geborenen Chinesen früher nie getraut hatten. Die rasante ökonomische Entwicklung lässt sie aber glauben, dass die Träume realisierbar sind. Ihre individuelle Begierde reizt das Konsumfieber an, was zwangsläufig Auswirkungen auf das Stadtbild, auch die Stadtbilder und Organisation der anderen chinesischen Städte hat. Diese rasante Entwicklung produziert jedoch eher eine „oberflächliche Fassade“, nur das äußere Bild einer modernen Stadt, und ignoriert die damit verbundenen Probleme. (Abb.73 und 74 )

Wo ist aber die Identität der chinesischen Stadt geblieben? Wie verkörpert die heutige chinesische Stadt durch ihren Städtebau und ihre stadtplanerischen Vorstellungen ihre „Identität“, über ein „mehr als...“ oder „größer als...“ hinaus?

Sie will ganz offensichtlich diese neue Identität in einem „mehr als“, „größer als“ finden. In steigendem Wohlstand, in disziplinierter Stabilität und im erneuerten Patriotismus? Die Metropole Shanghai symbolisiert „mit ihrer auftrumpfenden Architektur am sichtbarsten das Wesen des neuen ‚Gesellschaftsvertrags‘: technokratisch, konsumorientiert, statusbewusst - aber politisch und intellektuell eher steril.“<sup>336</sup>

Shanghai war und ist Handelsstadt und Konsumstadt. Sie galt immer als Drehscheibe zum Ausland, stand immer in Spannung zu Beijing, war immer offen, war Stadt der Händler, der Kaufleute, der Banken, war aber auch die Stadt der Massen von Tagelöhnern, Armen, Immigranten und deswegen revolutionär. Shanghai war Inbegriff des „blauen Chinas“, dem Meer zugewandt, im Gegensatz zu den Kaiserstädten, dem Inbegriff des „gelben Chinas“, dem Land zugewandt.

---

<sup>336</sup> Ron Gluckman: Shanghai hat keine Vorbilder. In: GEO Special Nr. 4 Aug./Sep. 2003 S. 28-29.

Abb. 75: Ein im Bau stehendes Hochhaus in der Innenstadt Shanghai (Foto: Zhu Miaomiao, April 2004)



Abb. 76: Weihnachtsbaum im Yu-Garten in Shanghai (entnommen aus [www.cnd.org](http://www.cnd.org), Februar 2005. )

### 5.3.3.2 Mitsprachemöglichkeiten der Einwohner

Mitspracherechte oder „Bürgerbeteiligung“ der Einwohner im Städtebau und in der Stadtplanung wurden in der chinesischen Fachliteratur des Städtebaus und der Stadtplanung selten thematisiert. Aus verschiedenen fachlichen Artikeln werden zu diesem Thema folgende Aussagen herangezogen, und sie werden als die gängige Auffassung zur Bürgerbeteiligung in China dargestellt:

- „Es gibt in China keine Bürgerbeteiligung wie sie im Westen seit den 1960er Jahren praktiziert wird. In China bleibt Bürgerbeteiligung ausschließlich auf einer Ebene der Begriffserklärung und der Nachahmung der Form ohne praktischen und echten Inhalt...“<sup>337</sup>
- „Die Diskussion über die Bürgerbeteiligung fing in den 1980er Jahren in China an. Aber bis jetzt gab es nur punktuelle Versuche in spezifischen Bereichen. Von tatsächlicher Umsetzung und Praxis ist noch nicht die Rede. ...Es gibt so gut wie kaum Handeln in der Bürgerbeteiligung. Die Fachliteratur beschränkt sich ausschließlich auf die allgemeine Vorstellung des Begriffes oder der Theorie. Es gibt keine Handlungsansätze zu diskutieren...“<sup>338</sup>

<sup>337</sup> Chen Jingfu: Public Participation. S. 54 In: Cityplanung Review. (Chengshi Guihua) Nr. 7/2000. S. 54-57.

<sup>338</sup> Sun Shiwen: Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung. In: Stadtplanung vom Ausland. (Guowai Chengshi Guihua). Nr. 2/2002. S. 1, S. 14.



- „Im Grunde ist die Bürgerbeteiligung in China ein nebensächliches Thema in den Massenmedien, welches nur punktuell angesprochen wird.“<sup>339</sup>
- „In China befindet sich die Bürgerbeteiligung in einer Frühphase, in der den Bürgern Entscheidungen mitgeteilt werden, die passiv zu akzeptieren sind oder die Bürger sind als Alibi-Vertreter der Bevölkerung bei Diskussionen anwesend, ohne tatsächliches Mitspracherecht zu haben....Die Vertreter der Bevölkerung sind deswegen anwesend, weil die Regierung die Unzufriedenheit abmildern will, ohne die tatsächlichen tieferen Ursachen der Unzufriedenheit zu beseitigen.“<sup>340</sup>

In Shanghai wird Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung meistens mit der Offenlegung eines Planes oder der Bekanntmachung in den Medien gleichgesetzt. Darüber hinaus wird die Teilnahme der Experten an einer Diskussion über ein stadtplanerisches oder städtebauliches Thema als Bürgerbeteiligung betrachtet. Dies ist den Aussagen eines hochrangigen Beamten im Stadtplanungsamt und einer Stadtplanerin im Institut für Stadtplanung und -design Shanghai zu entnehmen.

Tang Zhiping, Vizedirektor des Stadtplanungsamts Shanghai (SPSH), sagte, dass zur Bürgerbeteiligung gehören: Offenlegung der Projekte in der Öffentlichkeit sowie Expertenbeteiligung (z.B. die Professoren der Tongji-Universität beteiligen sich an fachlichen Diskussionen im Stadtplanungsamt). Briefe der Einwohner seien eine wichtige Weise zur Bürgerbeteiligung. Tang sagte, dass das Stadtplanungsamt jeden Monat viele solcher Briefe bearbeitet. Die darin enthaltenen Vorschläge und Beschwerden würden bei den Planungsentscheidungen berücksichtigt. Als die Verfasserin ihn nach den schriftlichen Unterlagen dafür befragte, sagte er: „Nein, es gibt sie nicht.“<sup>341</sup>

Nach Tangs Meinung seien die brieflich eingehenden Vorschläge und Beschwerden der Einwohner problematisch. Denn erstens dächten die Einwohner nur an ihre eigenen Interessen, ohne die gemeinsamen Interessen der ganzen Stadt oder die der anderen Bürger zu berücksichtigen; und zweitens hätten sie keinerlei Ahnung von Stadtplanung und von Städtebau und sie könnten nichts davon verstehen.<sup>342</sup>

Xiong Luxia, Oberingenieurin des Instituts für Stadtplanung und -design Shanghai<sup>343</sup>, sagte, dass es in China bzw. in Shanghai Bürgerbeteiligungen gäbe und zwar erstens durch die Teilnahme der Experten, die auch zu Bürgern zählen und so den Willen der Bürger vertreten. Sie [die Experten – A.d.V.] diskutieren mit den führenden Kadern der Stadtregierung; zweitens im Stadtvolkskongress (SVK) und in der Politischen Konsultativkonferenz<sup>344</sup>, beides Organe, in denen die Stadtplanung besprochen wird. Gleichzeitig räumte Xiong ein, dass die Bürgerbeteiligung in China anders sei als in westlichen Ländern. Über die Gründe, sagte sie, soll man nicht viel reden.<sup>345</sup>

Obwohl die Bürgerbeteiligung im Westen, z.B. in Deutschland, so verstanden wird, dass die Bürger aktiver am Planungs- und Bebauungsprozess teilnehmen, ist dieses natürlich nicht

<sup>339</sup> Sun Tieming: Stadtplanung und Bürgerbeteiligung. S. 41 In: City (Chengshi). Nr.5./2004. S. 41-43.

<sup>340</sup> Hu Yun: Über die Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung Chinas. (lun woguo chengshi guihua de gongchong canyu) In: Themen über Stadt (Chengshi Wenti). Nr. 4/2005. S. 74-78.

<sup>341</sup> Gesprächsnotizen in Shanghai. Das Gespräch wurde am 19. April 2004 im Stadtplanungsamt Shanghai geführt. a.a.O.

<sup>342</sup> Ebd.

<sup>343</sup> Dieses Institut ist die dem Stadtplanungsamt zugehörige Behörde, die nach der Anweisung des Planungsamts wichtige Stadtplanungsaufgaben erarbeitet. Siehe Kapitel 5.3.1 Behörden und Organe für Städtebau und Stadtplanung

<sup>344</sup> Die Politische Konsultativkonferenz des chinesischen Volkes (PKKCV) ist ein Organ, um die „Mehrparteienkooperation“ der KPCh mit den anderen Parteien und sonstigen Gesellschaftsgruppen zu demonstrieren. Es gibt neben KPCh noch acht „demokratische Parteien“ in China, die an der PKKCV teilnehmen. Die PKKCV hat in Wirklichkeit keine Beschluss- oder Entscheidungsbefugnisse. Wie Nationaler Volkskongress (NVK) gibt es auf der Provinz- und Stadtebene auch entsprechend die Konsultativkonferenz. Vgl. Sebastian Heilmann: Das politische System der Volksrepublik China. Wiesbaden 2002. S. 138ff.

<sup>345</sup> Gesprächsnotizen in Shanghai. Das Gespräch wurde am 19. April im Institut für Stadtplanung und -design Shanghai geführt. a.a.O.

die Regel, sondern eher die Ausnahme. Die Beispiele von Vauban und Rieselfeld in Freiburg belegen eine solche Ausnahme, stellen sogar eine „erweiterte Bürgerbeteiligung“ dar. (siehe Kapitel 4.4) In Shanghai gibt es eine Bürgerbeteiligung in diesem Sinne nicht. Die Erklärung ist eher im (politischen) System zu finden wie in vielen fachlichen Artikeln mit folgenden Argumenten erläutert wird:

- Das Planungssystem in China sei ein „Top-Down-Modell“. Die Staat- und Stadtregierung habe die absolute Autorität und Macht in der Stadtplanung.<sup>346</sup>
- Es fehlten die politischen Rahmenbedingungen und Instrumente, um die Bürger zur Beteiligung zu motivieren und zu organisieren.
- Die Architekten und Stadtplaner sähen sich als „technische Fachkräfte“ der Regierung oder der Bauherren und seien nur gegenüber der Regierung und den Bauherren verantwortlich. Es sei nicht ihre Aufgabe, der Bevölkerung städtebauliche Konzepte zu vermitteln oder die Bedürfnisse und Wünsche der Einwohner gut zu kennen.<sup>347</sup>
- Die Kompetenz und Fähigkeit der Stadtregierung und der Architekten/Experten wird idealisiert, als wären sie „Alleswischer“ und „gerechte Schiedsrichter“ und könnten als solche eher die Interessen der Gesamtbevölkerung vertreten.<sup>348</sup>
- Den Bürgern fehlte ein Beteiligungsbewusstsein. Da sie in einem autoritären System und in der Planwirtschaft früherer Zeit erzogen worden wären, wäre ihre Individualität verloren gegangen und durch eine einheitliche Ideologie ersetzt worden.<sup>349</sup>
- In den letzten 20 Jahren seien „Macht“ und „Geld“ im Planungs- und Entscheidungsprozess in den Vordergrund getreten, während öffentliche Interessen oft ignoriert würden und die „Pseudobürgerbeteiligung“ unter dem Deckmantel öffentlicher Interessen präsent sei.<sup>350</sup>

Die oben genannten Argumente sind überzeugend, wenn man sich das Instrumentarium für Städtebau und Stadtplanung vor Augen hält. In Kapitel 5.3.1 wurde bereits dargestellt, dass die Stadtregierung eine „Kommando-Regierung“ oder ein „Starkes-Regierungs-Modell“ ist. Demokratische Einrichtungen im europäischen Sinne als Voraussetzung für Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung fehlen in China. Unter den politischen Rahmenbedingungen wird die Teilnahme der Experten aus verschiedenen Disziplinen an Planungsverfahren als ein „Fortschritt“ in der Bürgerbeteiligung angesehen und deswegen positiv bewertet, wie die Gespräche in Shanghai zum Ausdruck gebracht haben. Zur Expertenteilnahme hat Yu Sijia, Direktor der Abteilung für Stadtplanung des Stadtplanungsamts gesagt:

„...Bei Besprechungen sind Gegenmeinungen von Experten gegen die der Stadtregierenden zu hören. Die Entscheidungsträger werden alle unterschiedlichen Meinungen bzw. Ratschläge abwägen, bevor sie eine Entscheidung treffen. Die Stadtregierung lässt natürlich auf keinen Fall die Auseinandersetzungen mit unterschiedlichen Positionen offen legen, sondern es wird nur das endgültige Ergebnis bekannt gegeben. Die Meinungen von Experten können manchmal einseitig sein, denn sie gehen vorwiegend von technischen Aspekten aus und haben selten einen strategischen Blick. Nur die Entscheidungsträger können die Gesamtsituation berücksichtigen, was zu richtigen Entscheidungen führen wird.“<sup>351</sup>

Damit relativiert Yu Sijia die Funktion der Experten. Um diesen Punkt zu verdeutlichen wird das folgende Beispiel angeführt, das jeweils in den beiden Gesprächen mit Yu und Zhu Dajian, Professor vom Institut für Management und Wirtschaft der Tongji-Universität, erwähnt wurde.

---

<sup>346</sup> Sun Shiwen: a.a.O. S.1 und Chen Jingfu: a.a.O. S. 55.

<sup>347</sup> Sun Shiwen: Ebd. und Hu Yun: a.a.O. S. 77.

<sup>348</sup> Chen Jingfu: Ebd.

<sup>349</sup> Chen Jingfu: a.a.O. S.55.

<sup>350</sup> Sun Shiwen: a.a.O.

<sup>351</sup> Gesprächsnotizen in Shanghai. Das Gespräch wurde am 28. April 2004 im Stadtplanungsamt geführt. a.a.O.

Als das Bauprojekt der Nanpu-Brücke<sup>352</sup> über den Huangpu-Fluss Anfang der 1990er Jahre besprochen wurde, waren die Experten dagegen, stattdessen sollte ein Tunnel unter dem Fluss gebaut werden. Die Experten gingen von technischen Gesichtspunkten aus und kamen zu dem Ergebnis, dass ein Tunnel viel preisgünstiger und seine Wirkung viel effizienter sei, während die führenden Kader der Stadt die Meinung vertraten, Shanghai brauche eine gigantische Brücke als Repräsentationsobjekt. Sie sollte den internationalen Investoren Zuversicht, Entschlossenheit, Kompetenz sowie Stärke zeigen, damit sie gerne in die Erschließung des geplanten Wirtschaft- und Handelszentrum Pudong investieren. Letztendlich wurde die Nanpu-Brücke gebaut. Yu Sijia und Zhu Dajian haben in ihren Gesprächen unabhängig voneinander dasselbe Beispiel genannt und eine ähnliche Meinung vertreten: die führenden Kader der Stadt hätten Recht und sie hätten eine strategisch richtige Entscheidung getroffen, obwohl die Nanpu-Brücke viel mehr gekostet hatte als ein Tunnel. Sie meinten, dass die Stadtregierung einen strategischen Blick bewiesen hätte und Repräsentationsobjekte oder „Verpackungen für die Entwicklung“ für eine Stadt wie Shanghai von entscheidender Bedeutung wären. Die Stadt müsse zuerst ihre „materiellen Bilder“ („Hardware“) zeigen.<sup>353</sup>

Es bleibt anzumerken, dass in beiden Gesprächen nicht erwähnt wurde, ob damals unter den führenden Kadern und Experten über die Konsequenzen der Umsiedlung von 5000 Haushalten und 180 Unternehmen, Geschäften bzw. Fabriken<sup>354</sup> diskutiert wurde. Es wurde ebenso nicht die Frage gestellt, ob die Experten mit ihrem Eintreten für einen Tunnel die Interessen der Bürger, also der Einwohner vertraten.

Darüber hinaus kann durch die oben genannte Aussage von Yu festgestellt werden, dass die verschiedenen Meinungen der Experten in Besprechungen nicht an die Öffentlichkeit gelangen, schon gar nicht ihre Auseinandersetzungen. Dieses Beispiel über die Meinungsverschiedenheit zum Thema des Brückenbaus hätte die Verfasserin ohne diese Gespräche nirgendwo erfahren können. Man kann sich vorstellen, wie die Meinungen und Vorschläge der Einwohner, die angeblich „keine Ahnung von Städtebau und Stadtplanung haben“, behandelt werden.

### 5.3.3.2.3 Gentrifizierung und Segregation der Einwohner

Um die Schere zwischen Reichtum und Armut zu veranschaulichen, ist es üblich, den Ginikoeffizient<sup>355</sup> heranzuziehen. Nach den Statistiken der Weltbank betrug der Ginikoeffizient in China im Jahr 1978 0,2, was eine ziemliche Gleichheit der Lebensverhältnisse besagt. Von 1992 bis 1998 ist der Koeffizient von 0,376 auf 0,403 angestiegen. Die Ungleichheit ist also sprunghaft gewachsen, der Abstand zwischen Reichen und Armen ist in einer kurzen Zeit sehr schnell größer geworden. 2001 betrug der Ginikoeffizient 0,447.<sup>356</sup> Und er steigt weiter. Im Vergleich zu den anderen Ländern, in denen die Schere zwischen Reichen und Armen am größten ist, wie z.B. in Kolumbien (0,576, 1999), Brasilien (0,593, 2001), nähert sich China allmählich auch jenen Ländern mit besonders großer sozialer Ungleichheit an.<sup>357</sup>

---

<sup>352</sup> Nanpu-Brücke wurde 1991 fertig gebaut und hat 820 Mio. Yuan (ca. 82 Mio. Euro) gekostet.

<sup>353</sup> Gesprächsnotizen in Shanghai. Das Gespräch mit Yu wurde am 28. April 2004 im Stadtplanungsamt und das mit Zhu am 29. April 2004 bei ihm zu Hause geführt. a.a.O.

<sup>354</sup> In: Zeitschrift „Xin Zhoukan“ vom 15. Juni 2004 S. 36.

<sup>355</sup> Der Ginikoeffizient (auch Gini-Index) ist ein statistisches Maß für Verteilungsgleichheit. Er wird besonders in der Wohlfahrtsökonomie verwendet. Der Wert kann beliebige Größen zwischen 0 und 1 (bzw. 0 und 100 Prozent) annehmen. Je näher an 1 der Ginikoeffizient ist, desto größer ist die Ungleichheit (zum Beispiel einer Einkommensverteilung).

<sup>356</sup> Statistiken aus dem „Human Development Report 2005“ der UN. Der Ginikoeffizient von Deutschland und Amerika 2000 betrug jeweils 0,283 und 0,408.

<sup>357</sup> Statistiken aus dem „Human Development Report 2005“ der UN.

Die Struktur der Einkommensverteilung Chinas zeigt außerdem die Form einer Pyramide.<sup>358</sup>

Die große Spaltung zwischen arm und reich findet ihren krassen Niederschlag im Kontrast zwischen reichen Städten an der Ostküste und den abgelegenen Dörfern im Westen. 2006 betrug der BIP/Person Shanghais ca. 7000 Dollar<sup>359</sup>, während der Wert der Provinz Sichuan in Westchina bei ca. 1200 Dollar<sup>360</sup> lag. Der Abstand vergrößerte sich in den letzten 15 Jahren.<sup>361</sup>

Doch selbst innerhalb derselben Stadt tritt oft eine drastische Spaltung zu Tage. Gerade in der Metropole Shanghai, in der die Wirtschaft einen großen Aufschwung erlebt und die Magnetwirkung auf das Hinterland sehr stark ist, zeigt sich diese Spaltung besonders deutlich.

Die Chinesische Akademie für Sozialwissenschaft<sup>362</sup> (Chinese Academy of Social Sciences: CAAS) hat 2002 einen „Studienreport zu sozialen Schichten des modernen Chinas“ veröffentlicht. In diesem Report handelt es sich um den Wandel der sozialen Schichten Chinas seit Deng's Reform- und Öffnungspolitik. Es war die erste landesweite wissenschaftliche Studie auf diesem Gebiet. Durch eine umfangreiche empirische Recherche auf dem Land wie in den Städten Chinas wurden Chinesen in diesem Report in 10 soziale Schichten eingeteilt. Dabei wurde als Resultat festgehalten: „Die Chinesische Gesellschaft hat sich von einer Struktur ‚zwei Klassen und eine Schicht‘ zu einer modernen Struktur von zehn unterschiedlichen sozialen Schichten gewandelt.“<sup>363</sup>

Über die zehn Schichten wurden in diesem Report, hierarchisiert und abgestuft, folgende Angaben gemacht. (Abb. 77) Die drei oberen, politisch und ökonomisch führenden Schichten repräsentieren das Verwaltungspersonal des Staats und der Gesellschaft<sup>364</sup> mit 2,1%, die Manager und Geschäftsführer<sup>365</sup> mit 1,6%, und private „Unternehmer“ mit 1,0%. Sie stellen 4,7% der Bevölkerung dar. Die zweite Großgruppierung umfasst Fachkräfte<sup>366</sup> (4,6%), Sachbearbeiter/Angestellte (7,2%) und Kleinhändler, Kleingewerbebesitzer (7,1%); das sind weitere 18,9% der Bevölkerung. Die dritte Gruppe umfasst die Arbeiter in den Geschäfts- und Dienstleistungsbranchen (11,2%) und die Arbeiter in produzierenden Gewerben und auf Baustellen<sup>367</sup> (17,5%); das sind also 28,7%. Der größte Anteil sind ländliche Arbeiter (42,9%), gefolgt von Erwerbslosen und Nichterwerbsspersonen in der Stadt und auf dem Land<sup>368</sup> (4,8%).<sup>369</sup> Übertragen auf eine bildliche Pyramidalstruktur sieht die Struktur aller

---

<sup>358</sup> Arbeitsgruppe für Soziologie der Qinghua-Universität : Harmonische Entwicklung der Wirtschaft und Gesellschaft Chinas 2004. Aus: „China Economic Times“ (Zhong Guo Jing Ji Shibao) 23. März 2004

<sup>359</sup> Die Zahl wird auf Basis der Zahl der dauerhaften Einwohner Shanghai (17,78 Mio.) gerechnet. Statistisches Amt Shanghai. 8. Februar 2007

<sup>360</sup> Nach der Quelle des Statistischen Amtes der Provinz Sichuan betrug 2005 der BIP/Person 9060 Yuan RMB. www.sc.stats.gov.cn. 14. November 2006. Die Zahl wird mit dem Währungswechsel von Dollar zu RMB 1:8 umgerechnet.

<sup>361</sup> Ebd.

<sup>362</sup> *Chinese Academy of Social Sciences* (CASS) ist die höchste akademische Forschungsinstitution für Philosophie und soziale Wissenschaft Chinas. Die Forschungsbereiche erreichen von Philosophie, Geschichte, Literatur, Soziologie, Linguistik, Ökonomie bis zur Kulturforschung.

<sup>363</sup> Vgl. Lu Xueyi (Hg.): Soziale Mobilität im gegenwärtigen China. Beijing 2004.

<sup>364</sup> Diese Gruppe bezieht sich auf die hochrangigen Funktionäre und Beamte, die in den Parteiorganisationen, Behörden und Institutionen führende Verwaltungsstellen besitzen, wie z.B. Parteisekretäre einer Stadt oder einer Universität; Chefs der staatsanwaltschaftlichen Organe, des Gerichts und der Polizei. Sie beherrschen die entscheidendsten Ressourcen des Landes: organisatorische Ressourcen und entscheiden, wie die gesamten Ressourcen lokalisiert und verteilt werden. Vgl. Lu Xueyi: a.a.O. S. 15.

<sup>365</sup> Diese Gruppe besteht aus Managern und Geschäftsführern, die meistens für staatliche Unternehmen/Firmen arbeiten. Vgl. Ebd. S. 16.

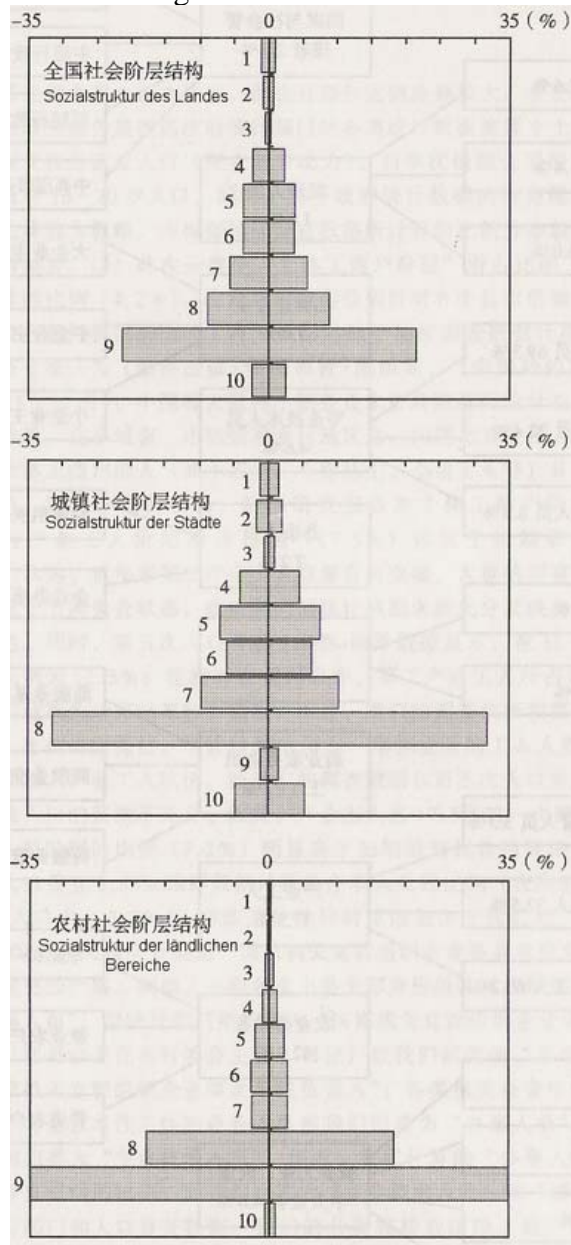
<sup>366</sup> Die Fachkräfte beziehen sich auf die Menschen, die für einen speziellen Bereich gut ausgebildet sind und sich mit geistiger Arbeit beschäftigen. Sie sind z.B. Ingenieure, Lehrkräfte, Buchhalter u.ä. Vgl. Ebd. S.18.

<sup>367</sup> Eine große Veränderung in dieser Gruppe liegt daran, dass die Wanderarbeiter mit ländlichen Hu Kou über die Hälfte der gesamten Zahl einnehmen. Vgl. Ebd. S. 21.

<sup>368</sup> Schüler, Studierenden und Hausfrauen, die noch nie gearbeitet haben, wurden nicht mitgezählt.

<sup>369</sup> Vgl. Lu Xueyi (Hg.): Soziale Mobilität im gegenwärtigen China. Beijing 2004. S. 13.

sozialen Schichten in den chinesischen Städten (nach der offiziellen Statistik) wie auf dem Land wie folgt aus:



- |     |  |
|-----|--|
| 1.  | Verwaltungspersonal des Staats und der Gesellschaft    |
| 2.  | Manager und Geschäftsführer                            |
| 3.  | Private „Unternehmer“                                  |
| 4.  | Fachkräfte   |
| 5.  | Sacharbeiter/Angestellte                               |
| 6.  | Kleinhändler, Kleingewerbebesitzer                     |
| 7.  | Arbeiter in den Geschäfts- und Dienstleistungsbranchen |
| 8.  | Arbeiter im produzierenden Gewerbe und auf Baustellen  |
| 9.  | Ländliche Arbeiter                                     |
| 10. | Erwerbslosen und Nichterwerbspersonen in der Stadt     |

Abb. 77: Struktur sozialer Schichte in chinesischen Städten (entnommen aus dem „Soziale Mobilität im gegenwärtigen China“<sup>370</sup>)

Eine zwiebelförmige Bevölkerungsstruktur wie sie in den Industrieländern typisch ist, ist in China also noch lange nicht ausgebildet. Stattdessen prägt die Gesellschaft eine instabile pyramidenförmige Sozialstruktur und dies geht einher mit allen sozialen und politischen Problemen.

Zwei Jahre später veröffentlichte dieselbe Studiengruppe einen zweiten Report, in dem es um die Mobilität sozialer Schichten im modernen China geht. In beiden Reporten werden die Polarisierung der oberen und unteren Schichten in der Stadt und deren Gründe analysiert. Ergebnis: Wenige Eliten beherrschen die meisten Ressourcen und die Verfügungsrechte darüber. Die aus dem Land in die Stadt kommenden Wanderarbeiter<sup>371</sup> „haben die unterste

<sup>370</sup> Lu Xueyi (Hg.): a.a.O. Abb. 1-4 S. 14. Die Daten in dieser Tabelle stammen offenbar aus der offiziellen Statistik. Die Zahlen der Gruppen 9 und 10 könnten in Wirklichkeit viel größer sein.

<sup>371</sup> Der Begriff „Wanderarbeiter“ in Deutsch führt leicht zum Missverständnis. In China hat der Begriff eine bestimmte Definition. In dieser Arbeit wird die Definition „Wanderarbeiter“ dem Report der Chinese Academy

Sozialstellung [...] Ihre Arbeit ist viel härter und schwerer als die der städtischen Arbeiter, aber sie werden bei weitem niedriger bezahlt, haben keinerlei Sozialabsicherung wie Kranken- und Rentenversicherung [...] Sie werden in der Gesellschaft abgedrängt und diskriminiert. Die städtischen Einwohner sowie die städtische Verwaltung schreiben die Stadtprobleme, wie z.B. hygienischen und kriminellen Probleme und ein unordentliches Stadtimage, den Wanderarbeitern zu und behandeln sie ungerecht...“<sup>372</sup> Die extreme Ungerechtigkeit zwischen Stadt und Land, zwischen reich und arm wird in diesem Report als ein großes Risiko für die Stadtentwicklung Chinas angesehen.<sup>373</sup>

Shanghai ist als Metropole Nr. 1 von solchen Problemen besonders getroffen. Nach dem Report der CAAC lag der Grund der Spaltung in der „unausgewogenen Strategie“<sup>374</sup> des Staats, bei der der Staat in Sachen Lokalisierung öffentlicher Ressourcen die Stärkeren statt die Schwächeren unterstütze. Das Prinzip „Effizienz zuerst, Gerechtigkeit nebenbei berücksichtigen“<sup>375</sup> hat zahlreichen Menschen die Chance zu einer gleichberechtigten Lebensexistenz von vornherein genommen, sie gleichsam „weggesperrt“.<sup>376</sup>

Segregation ist ein Ergebnis sozialer Ungleichheit.<sup>377</sup> Sie wird als „disproportionale Verteilung von Bevölkerungsgruppen über die städtischen Teilgebiete“ definiert.<sup>378</sup> Normalerweise ist die Verteilung nach dem sozialen und ethnischen Status das ausschlaggebende Merkmal für Segregation. Doch der ethnische Status spielt in Shanghai keine Rolle. Die Verteilung nach dem sozialen Status hat aber seit den 1990er Jahren die soziale Stadtentwicklung entscheidend geprägt und wird immer deutlicher erkennbar. Die Ungleichheit der Gesellschaft in dieser Phase der Stadtentwicklung hat tiefe Spuren hinterlassen. Sie wurde wesentlich durch die Veränderungen der Wirtschaftsformen ausgelöst und durch Städtebau und die Stadtplanung verstärkt.

### 5.3.3.3 Ökologische Ebene

Das Wachstum Chinas gleicht dem Wachstum, das die modernen Industriegesellschaften heute generell kennzeichnet: ressourcenintensives Produktions- und Konsummuster, Verkehr erzeugend und Freiflächen vernichtend, Zersiedlungstendenzen fördernd. All dies hat ökologische Konsequenzen, die in diesem Abschnitt am Beispiel der Energieengpässe und der Umweltverschmutzung erörtert werden.

#### 5.3.3.3.1 Energieengpässe: Probleme der Energieversorgung

Das Wirtschaftswachstum Shanghais von 13,5%<sup>379</sup> im Jahre 2004 wird weltweit nicht nur anerkannt, sondern bestaunt. Die glänzende Zahl vertuscht allerdings den Preis, den die Stadt dafür bezahlt hat. Jedes Stückchen Wachstum wurde mit viel höherem Energiekonsum und noch schlimmerer Umweltzerstörung bezahlt. Pan Yue, der stellvertretender Direktor der

---

of Social Sciences (CASS) „Soziale Mobilität im gegenwärtigen China“ entnommen. „Wanderarbeiter“ bezieht sich auf die Menschen, die früher als landwirtschaftliche Arbeitskräfte auf dem Land arbeiteten, einen ländlichen Status bzw. eine ländliche Wohnmeldung besitzen, ihre Heimat dann verlassen und in der Stadt als nichtlandwirtschaftliche Arbeitskräfte tätig sind. Vgl. Lu Xueyi (Hg.): a.a.O. S. 307.

<sup>372</sup> Lu Xueyi (Hg.): a.a.O. S. 317.

<sup>373</sup> Lu Xueyi (Hg.): a.a.O. S. 14-19.

<sup>374</sup> „unausgewogene Strategie“ bedeutet, dass die Zentrale Regierung Chinas durch unterschiedliche Politik und Strategien Städte oder Regionen sich ungleich entwickeln lässt.

<sup>375</sup> „Effizienz zuerst, Gerechtigkeit nebenbei berücksichtigen“ ist das Verteilungsprinzip Chinas seit Anfang der 1980er Jahren bis heute. Dieses Prinzip ist als eine der Richtlinien für den Aufbau des Sozialismus mit chinesischer Prägung von der KPCh festgelegt. Dies entspricht dem berühmten Zitat von Deng Xiaoping: Einige zuerst reich werden lassen.

<sup>376</sup> Lu Xueyi (Hrsg.): a.a.O. S. 14-19.

<sup>377</sup> Jürgen Friedrichs: Stadtsoziologie. Opladen 1995. S. 79.

<sup>378</sup> Jürgen Friedrichs: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. 3.A.Opladen 1983. S. 217.

<sup>379</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghai 2005. Tab.4-3. <http://www.stats-sh.gov.cn/2004shtj/tjnj/tjnj2005.htm> (20. September 2005)

staatlichen chinesischen Umweltschutzbehörde SEPA, warnte, dass langfristig gesehen die Umweltschäden und die Ressourcenverluste sämtliche Ergebnisse der wirtschaftlichen Entwicklung aufheben werden.<sup>380</sup> Dies zeigt sich vor allem in der Zunahme des Energiebedarfs und des Energieverbrauchs. Folgende Abbildungen zeigen den rasanten Zuwachs.

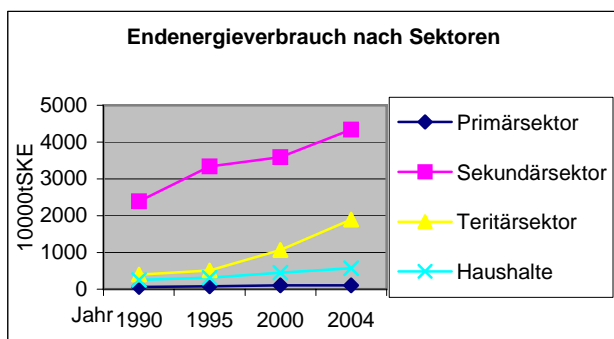


Abb. 78: Endenergiebedarf nach Sektoren von Shanghai 1990 - 2004 (Quelle: Statistisches Jahrbuch Shanghais 2005)

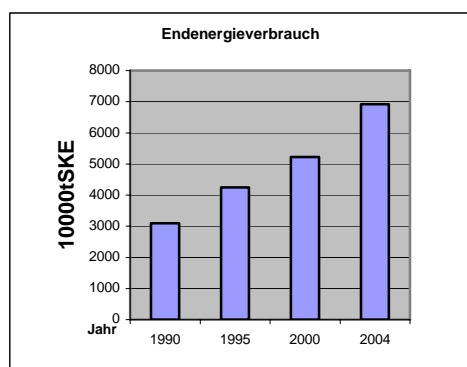


Abb. 79: Endenergiebedarf von Shanghai 1990 - 2004 (Quelle: Statistisches Jahrbuch Shanghai 2005)

Jahr	Zunahme des Energieverbrauchs zum vorigen Jahr (%)	Zunahme der BIP zum vorigen Jahr (%)	Zunahme des Energieverbrauchs zum vorigen Jahr/Zunahme der BIP zum vorigen Jahr
1990	3,7	3,5	1,06
1995	6,7	14,1	0,48
2000	7,3	10,8	0,68
2003	9,5	11,8	0,81
2004	9,3	13,6	0,68

Tab. 18: Zunahme des Energieverbrauchs und Vergleich von der Zunahme des Energieverbrauchs zu der Zunahme der BIP Shanghais (Quelle: Statistisches Jahrbuch Shanghais 2005)

Wie Abb.78 und 79 zeigen, nahm der Endenergieverbrauch von Shanghai in den letzten Jahren rasant zu. Dem entsprach das Wachstum des BIP. (Siehe Tab. 18) Um den großen Bedarf der wachsenden Wirtschaft zu decken, ist die beschleunigte Zunahme des Energieverbrauchs nicht zu bremsen.

Im Vergleich zu den Industrieländern steht Shanghai noch mit Abstand hinter deren Energieverbrauch. Dies ist an drei Aspekten erkennbar.

- Dem wachsenden Bedarf gegenüber ist die Energieproduktivität in Shanghai im Vergleich zu den entwickelten Industrieländern sehr niedrig. In Shanghai produzierte

<sup>380</sup> Ein ZEIT-Gespräch mit Pan Yue, Vize-Umweltminister: DIE ZEIT. 20 Oktober 2005

jede Energieverbrauchseinheit (in GJ) den BIP-Wert von 33,12 Euro<sup>381</sup>, während in Deutschland 174,6 Euro<sup>382</sup> von einem GJ gewann. Shanghai hat also etwa 5mal so viel Energie verbraucht wie Deutschland, um das gleiche BIP zu produzieren.

- Der durchschnittliche Energieverbrauch pro Person in Shanghai ist fast mit den Industrieländern zu vergleichen, während der BIP-Wert pro Person mit großem Abstand hinter dem der Europäer, Amerikaner und Japaner steht. 2003 betrug der durchschnittliche Energieverbrauch pro Person in Shanghai 4,99 tSKE und das BIP pro Person ca. 5000 Dollar.<sup>383</sup> Das BIP pro Person in Deutschland betrug 2004 26,754 Euro und jede Person verbrauchte durchschnittlich 5,9 tSKE.<sup>384</sup> Sollte Shanghai den gleichen Wert des BIP/Person in Deutschland unter Beibehaltung des jetzigen Wachstums- und Konsummodell erreichen, könnte sein Energiesystem nicht aufrechterhalten werden.
- Von den Primärenergieträgern her gesehen dominieren Kohle (60%) und Erdöl (37%) den Energieverbrauch Shanghais.<sup>385</sup> In Deutschland betrug 2004 der Anteil der Kohle 25,6%, der damit ähnlich hoch liegt wie in anderen Industrieländern.<sup>386</sup> 2004 wurden in Shanghai täglich 138.800 tSKE Kohle verbraucht, was 69% des Tagesenergieverbrauchs entspricht.<sup>387</sup> Die Emissionen von SO<sub>2</sub> und Staub steigen deswegen kontinuierlich auf einem sehr hohen Niveau.

	1990	2000	2003	2004
Verfügbare Energie	3193,79	5490,16	6657,47	7252,90
Vorratveränderung	41,63	69,08	6,45	-59,97
Produktion der Primärenergie	-	103,39	127,6	130,64
Einfuhren aus anderen Provinzen oder Städten	4186,21	8531,65	9964,79	10993,92
Import vom Ausland	88,89	1475,47	2306,6	2793,69
Ausfluss in andere Gebieten	936,67	4432,35	5822,65	6982,70
Export ins Ausland	81,31	179,95	368,42	217,13

Tab. 19: Energiefluss Shanghais (in 10000 tSKE)<sup>388</sup>

Shanghai selbst hat einen großen Mangel an Energieträgern. Die Stadt muss diese entweder aus anderen Gebieten (z.B. Kohle aus der Provinz Shanxi) oder aus dem Ausland beziehen. Allein der Erdölverbrauch nimmt einen Anteil von 34% am gesamten Energieverbrauchs ein, was Shanghai immer stärker abhängig vom internationalen Ölpreis

<sup>381</sup> Diese statistische Zahl stammt aus dem Jahr 2004. Die originale Statistik ist 1,03tSKE/10000Yuan. Sie wurde von der Verfasserin in MJ/1000Euro umgerechnet. Es ist davon ausgegangen, dass ein Euro 10 Yuan wert ist. Quelle: Statistisches Jahrbuch Shanghais 2004. (1 SKE=29,3076 MJ; 1 tSKE = 29,3076 GJ).

<sup>382</sup> Nach den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR) 2004 betrug die Energieproduktivität Deutschlands im Jahr 2002 174,6 Euro/GJ. Quelle: Umweltökonomische Gesamtrechnungen (UGR) 2004 Deutschland vom Statistischen Amt Deutschland [www.destatis.de/allg/d/veroe/d\\_ugr03.htm](http://www.destatis.de/allg/d/veroe/d_ugr03.htm) (21. Oktober 2005).

<sup>383</sup> Statistisches Jahrbuch 2004 Shanghai.

<sup>384</sup> Statistisches Bundesamt Deutschland. Inlandsproduktberechnung: Pro-Kopf und Pro-Stunde-Angaben. Tabellen: Verwendung von Primärmaterial nach Produktionsbereichen und Materialarten 1995-2002. In der Quelle wird die Statistik für Energieverbrauch in TJ (Terajoule=10<sup>12</sup> Joule) angegeben. [www.destatis.de](http://www.destatis.de). Ebd.

<sup>385</sup> Die Daten stammen aus einer Rede vom Li Wuwei (Direktor des Instituts für Wirtschaftsforschung der Akademie für Sozialwissenschaft Shanghais). Aus: Wenhui-Zeitung. 17. Januar 2005.

Vgl. Tang Yiwen/Shen Luying: Energieverbrauch und -strategie Shanghais. In: Wirtschaftsforschung Shanghai (Shanghai Jingji Yanjiu). Nr. 2/2005. S. 52-61.

<sup>386</sup> Statistisches Amt Deutschland [www.destatis.de](http://www.destatis.de). Ebd.

<sup>387</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghais 2005.

<sup>388</sup> Statistische Jahrbücher Shanghais 2000-2005.



macht.<sup>389</sup> Tab. 19 zeigt, dass sich die Einfuhr der Energieträger aus anderen Provinzen oder Städten nach Shanghai von 1990 bis 2004 fast verdreifacht hat. Eine noch massivere Zunahme zeigt der Energieimport, der sich 30fach erhöhte. Allein der Transport für Energieträger macht schon 1/5 der gesamten Transportkapazität Shanghais aus.<sup>390</sup>

Es ist darauf hinzuweisen, dass die zunehmenden Bergbauunglücke in den weit entfernten „Kohleregionen“ wie Shanxi mit dem rasant wachsenden Energiebedarf der Städte wie Shanghai im engen Zusammenhang stehen.

Sollte sich das Wirtschaftswachstum Shanghais weiter bei über 10% stabilisieren, dann wird dementsprechend der Energiebedarf im gleichen Ausmaß zunehmen wie bisher und Shanghai wird bis zum Jahre 2010 100 Mio. tSKE benötigen. Sowohl der Transport der Energieträger als auch die beim Einsatz entstehenden Abgase und Emissionen werden die Umwelt außerordentlich belasten. „Energieprobleme werden in den kommenden Jahren ein großer Engpass für die nachhaltige Wirtschaftsentwicklung Shanghais sein“, prognostizierte Li Wuwei, Direktor des Instituts für Wirtschaftsforschung der Akademie für Sozialwissenschaft Shanghais 2004.

Die Krisen, die der ansteigende Energieverbrauch verursacht, sind jetzt schon nicht mehr zu übersehen. Der Strommangel ist ein typischer Beweis dafür. Am 28. Juli 2003 konnte das Stromversorgungsnetz der großen Nachfrage nicht mehr standhalten, so dass der Strom in den Stadtbezirken Pudong, Minghan, Songjiang, Jinshan, Yangpu und Zhabei ohne Vorwarnung abgestellt wurde.<sup>391</sup> Schon zuvor wurde der Strom mehrmals abgestellt oder rationiert. Die einheimische Versorgungskapazität von etwa 9,3 Mio. Kilowatt konnte der Nachfrage von über 13 Mio. Kilowatt nicht mehr nachkommen.<sup>392</sup> Die Lücke wurde zum Teil vom „Stromnetz Ostchinas“<sup>393</sup>, dem größten regionalen Stromversorgungsnetz Chinas, ausgefüllt, das aber schon selbst durch die umgebenden Städte und Provinzen Shanghais völlig überlastet war. Im Sommer 2003 betrug die Versorgungslücke in Shanghai 2,5 Mio. Kilowatt.<sup>394</sup> So mussten 800 Betriebe in den heißen Sommermonaten ihren Starkstromverbrauch und damit ihre Produktion vom Tag auf die Nacht oder das Wochenende verlegen. Für über tausend Betriebe wurden die Kontingente der Stromversorgung eingeschränkt.<sup>395</sup> Im Winter 2003 und im Sommer/ Winter 2004 musste der Strom in Shanghai wieder mehrmals abgestellt werden. Die Versorgungslücke wuchs bis zum Jahre 2005 auf 3,9 Mio. Kilowatt an.<sup>396</sup> Der Strommangel in Shanghai ist ein Spiegel des Energieproblems ganz Chinas, aber nur eine kleine Facette der Probleme innerhalb der Stadtentwicklung. Die Probleme können jedoch nicht hinreichend analysiert werden, ohne den Kontext im ganzen Land zu berücksichtigen. Die Folgeerscheinungen der Probleme in der Stadtentwicklung wirken nicht nur innerhalb der Stadt, sondern wie ein Schneeballeffekt im ganzen Land. Die direkte Reaktion der Regierung und Partei auf den Strommangel ist,

---

<sup>389</sup> Vgl. Tang Yiwen/Shen Luying: Energieverbrauch und –strategie Shanghais. In: Wirtschaftsforschung Shanghai (Shanghai Jingji Yanjiu). Nr. 2/2005. S. 52-61.

<sup>390</sup> Die Daten stammen aus einer Rede von Li Wuwei (Direktor des Instituts für Wirtschaftsforschung der Akademie für Sozialwissenschaft Shanghais). Aus: Wenhui-Zeitung. 17. Januar 2005.

<sup>391</sup> [www.chinanews.com.cn/n/2003-07-29/26/329315.html](http://www.chinanews.com.cn/n/2003-07-29/26/329315.html) (26. Sept. 2005).

<sup>392</sup> Ebd.

<sup>393</sup> „Stromnetz Ostchinas“, auf Englisch „East China Grid Company Limited“ (ECGC), ist zuständig für die Stromversorgung im Jangtse-Delta. Zu seinen Deckungsgebieten gehören vier Provinzen und eine Stadt. Es sind die Provinzen Jiangsu, Zhejiang, An’hui, Fujian und die Stadt Shanghai. Dies sind alles Gebiete, in denen sich die Wirtschaft sehr schnell entwickelt hat und die Stromnachfrage und –lücken am größten sind. Im Jahr 2004 betrug die Versorgungslücke des ECGC über 18 Mio. Kilowatt, die 60% der gesamten Lücke Chinas ausmachte. Vgl. [www.people.com.cn/GB/shizheng/1026/2635714.html](http://www.people.com.cn/GB/shizheng/1026/2635714.html). (26. Sept.2005)

<sup>394</sup> Arbeitsgruppe für die Forschung über die Maßnahmen und Strategie gegen Stromversorgungsmangel in Shanghai: Forschungsbericht über die Maßnahmen und Strategie gegen Stromversorgungsmangel in Shanghai (Shanghaishi yindui dianli duanque celue yanjiu baogao). In: Shanghai Energy Lonservation (Shanghai jieneng). Nr. 2/2004.

<sup>395</sup> [www.chinanews.com.cn/n/2003-07-25/26/328283.html](http://www.chinanews.com.cn/n/2003-07-25/26/328283.html) (26. Sept.2005)

<sup>396</sup> „Wenhui-Zeitung“: 3. Juni 2005.

weitere größere Atomkraftwerke zu bauen. Doch der Bau neuer Kraftwerke begründet erhebliche, vor allem ökologische Probleme (Dieses ist natürlich die deutsche Perspektive; französische Politiker sehen wie chinesische in 50 AKWs überhaupt kein Problem!) So sollen in China mehr Atomkraftwerke (AKW) gebaut werden, um die enorme Nachfrage zu decken. Der größte AKW-Standort Qinshan befindet sich in der Provinz Zhejiang, die in unmittelbarer Nähe Shanghais liegt und die Stadt mit Strom versorgt. Bis September 2004 hatte China bereits drei AKW-Standorte mit neun AKW-Anlagen, deren Erzeugungskapazität 7 Mio. Kilowatt betragen. Der Anteil der Kernenergie an der gesamten Stromerzeugung Chinas beträgt ungefähr 2,3%.<sup>397</sup> Bis 2020 sollen nach Plan die chinesischen AKW 40 Mio. Kilowatt erzeugen, es sollen von 2004 bis 2020 noch weitere 32 AKW gebaut werden, deren Bruttoleistung 36 Mio. Kilowatt liegen soll.<sup>398</sup> Über die Risiken der AKW und den anfallenden Atommüll wird in China so gut wie nicht diskutiert. China sieht in der Atomenergie die Hoffnung und Absicherung seiner Wirtschaftsentwicklung. „Sowohl wegen der sozio-ökonomischen Entwicklung als auch wegen der Staatssicherung muss das Atomwesen gut entwickelt werden“, so Parteisekretär Hu Jintao.<sup>399</sup>

Das andere ehrgeizige Projekt – der riesige Staudamm „Drei-Schluchten“ am Jangtse-Fluss – verursacht noch kritischere, bereits heute erkennbare ökologische Folgen. Seit 2003 funktioniert die Stromgewinnung am Staudamm Drei-Schluchten und liefert Shanghai Strom. Ab 2009 erwartet Shanghai vom Staudamm „Drei-Schluchten“ 2,88 Mio. Kilowatt Strom.<sup>400</sup> Die Stadt wollte und will von dem Projekt profitieren, das viele negative ökologische Auswirkungen nach sich ziehen könnte. Vom geologischen Gefährdungspotential über einen radikalen biologischen Wandel der Region bis zu den soziokulturellen Folgen sind mit dem Riesenstaudamm Probleme verbunden, die aber nicht oder nur im Verborgenen diskutiert werden. Der Damm wird aber als „Projekt des Jahrhunderts“ von Chinas Partei und Regierung vorangetrieben. So umstritten er auch außerhalb Chinas beurteilt und diskutiert wird, er wird aber offiziell beurteilt als ein Projekt wie „nirgendwo anders auf der Welt“.<sup>401</sup>

Die öffentliche Thematisierung der negativen ökologischen Folgen des Staudamms ist ein Tabu in China.<sup>402</sup> Selbst die wissenschaftliche Auseinandersetzung darüber wurde in der Öffentlichkeit unterdrückt, ja sogar verboten. Bis jetzt wurde diese Thematik nur im Internet angesprochen. Doch die Kritik ist heftig. Die negativen Auswirkungen des Staudamms

---

<sup>397</sup> Die drei AKW-Standorte liegen jeweils in der Provinz Zhejiang (Qin Shan), Guangdong (Da Yawan) und Jiangsu (Tian Wan). Quelle aus dem „China Atomic Information Network“. [www.atominform.com.cn/newsreport/news-ztbd/news-ztbd-fzxz.htm](http://www.atominform.com.cn/newsreport/news-ztbd/news-ztbd-fzxz.htm) (26. September 2005).

<sup>398</sup> Ebd.

<sup>399</sup> Zitat von Hu Jintao beim Besuch der Ausstellung „Errungenschaft des 50jährigen Atomwesens Chinas“. Aus: „China Atomic Information Network“. <http://caini.cnn.com.cn/zhuanti/04-05qingdian/hedian/p2.htm> 26. September 2005

<sup>400</sup> „Wirtschaftszeitung des 21. Jahrhundert“ (21 Shi Ji Jingji Daobao): 15. Oktober 2005 Version im Internet: [www.nanfangdaily.com.cn/jj/200310150614.asp](http://www.nanfangdaily.com.cn/jj/200310150614.asp). (26. September 2005).

<sup>401</sup> Nach den offiziellen einheitlichen Informationen Chinas soll der Drei-Schluchten-Staudamm nur Vorteile mit sich bringen: A. Hochwasserschutz, B. Energieerzeugung (Wasserkraftwerk), C. Verbesserung der Schifffahrt. Da jede Kritik dem Projekt gegenüber untersagt wurde, konnten sich Kritiker nur im Ausland über die negativen Folgen äußern: a) Die Selbstreinigung des Jangtse-Flusses würde durch die Talsperre verhindert werden und die Staukapazität durch Versandung zurückgehen, denn der Jangtse-Fluss führt jährlich Millionen Tonnen an Treibsand und Sediment mit sich. b) Unzählige Tier- und Pflanzenarten seien durch das Projekt bedroht, weil deren natürlicher Lebensraum zerstört werde und die Gifte aus den großflächigen überfluteten Gebieten sehr gefährlich wären. c) Unzählbare Denkmale, Kulturorte und archäologisch wertvolle Standorte könnten nicht vor der Überschwemmung geschützt werden. d) Über eine Millionen Einwohner müssten zwangsweise umgesiedelt werden, was soziologische und ökonomische Probleme mit sich brächte.

<sup>402</sup> Das Projekt des Drei-Schluchten-Staudamms wurde 1992 im Nationalen Volkskongress (NVK) genehmigt. Mit einem Negativrekord, denn noch nie in der Geschichte des NVKs haben ein Drittel der Stimmberechtigten nicht zugestimmt (Ergebnis: 1767 ja, 177 nein und 664 Enthaltungen). Doch die potentiellen Nachteile des Projektes dürfen nicht in den Medien vorkommen.

werden im Internet nicht mehr als Annahme oder Vermutung diskutiert, sondern als belegte und nachweisbare Tatsachen.<sup>403</sup>

Erstaunlich wenig wurde in China dagegen noch bis vor kurzem über das Thema Energiesparen gesprochen. Seit Jahren spricht kaum ein Mensch vom Sparen, weil „Sparen“ in China an Armut erinnert. In den aufstrebenden großen chinesischen Städten wurde das Wort Armut mit allen seinen Assoziationen mehr oder weniger verdrängt. Es geht um Gesichtsverlust – Gesicht des Individuums sowie des Landes. In China, vor allem in Shanghai, werden selbst moderne Hochhäuser nach wie vor nur einfach verglast und die Bürogebäude werden, aus Prestige Gründen, auch nachts beleuchtet. Im Sommer 2003 wurde die dekorative Beleuchtung, z.B. am Bund und auf dem Fernsehturm, wegen der großen Stromversorgungslücke zwangsweise vorübergehend abgeschaltet.

### 5.3.3.2 Problem der Umweltverschmutzung

Was die Luftverschmutzung angeht, ist die steigende Tendenz in Shanghai ebenfalls nicht unproblematisch (um es zurückhaltend zu formulieren), vor allem in Verbindung mit der drastischen Zunahme der Pkws. Dem „Shanghai City Comprehensive Transportation Planning Institute“ zufolge war die Emission von Fahrzeugen der Hauptgrund der Luftverschmutzung.<sup>404</sup> Nach dessen Quellen stieg der SO<sub>2</sub>-Wert in der Innenstadt 2004 um 5µg/m<sup>3</sup> auf 55µg/m<sup>3</sup>, der NO<sub>2</sub>-Wert um 12µg/m<sup>3</sup> auf 62µg/m<sup>3</sup>. Auch der Feinstaub (PM10) hat um 2µg/m<sup>3</sup> zugenommen.<sup>405</sup> „Die Umweltverschmutzung durch den Verkehr hat sich verschlimmert“.<sup>406</sup> Das Statistische Jahrbuch Shanghais 2005 gab jedoch etwas unterschiedlichere Daten an. Diese sind wie folgt:

	2003	2004	Veränderung
SO <sub>2</sub> in der Innenstadt (in µg/m <sup>3</sup> ) <sup>407</sup>	40	60	+20
NO <sub>2</sub> in der Innenstadt(in µg/m <sup>3</sup> )	60	60	--
Feinstaub (PM 10) (in µg/m <sup>3</sup> )	10	10	--

Nach den offiziellen vom Staat kontrollierten Statistiken des Statistischen Jahrbuches haben NO<sub>2</sub> und Feinstaub nicht zugenommen und die Luftqualität wurde mit einem Zufriedenheitswert von 85,2% positiv bewertet.<sup>408</sup> Die Tagesanzahl mit guter Luftqualität im Jahr 2004 betrug 311 Tage.<sup>409</sup> Der persönliche Eindruck spricht aber eine andere Sprache und auch ausländische Beobachter argumentieren mit ganz anderen Erfahrungen, wie z.B. Kalle

<sup>403</sup> Unter den kritischen Auseinandersetzungen nehmen die wissenschaftlichen Abhandlungen des Wasserbauexperten, Prof. Huang Wanli (1911-2001), eine wichtige Stellung ein. Er war der erste Wissenschaftler, der schon in den 1980er Jahren mehrmals seine Kritik gegenüber dem Drei-Schluchten-Staudamm bei der Zentralregierung Chinas einreichte. Seine wissenschaftlichen Ansichten wurden nicht nur außer Acht gelassen, sondern auch unterdrückt. Nach seinem Tod 2001 wurden seine Abhandlungen über den Staudamm durch seine Schüler im Internet verbreitet und von vielen Chinesen und Wissenschaftlern sehr ernst genommen. Seine Ansichten sind deswegen so glaubwürdig, weil Prof. Huang in den 1950er Jahren den Bau des anderen großen Staudamms am Gelbfluss Chinas ebenso in Frage gestellt hat. Die negativen Folgen, die er durch eingehende Forschungen, Rechnungen und Erläuterungen vorausgesehen hat, die ebenso vernachlässigt wurden, wurden nach 50 Jahren bei dem Staudamm am Gelbfluss bestätigt. Zu der Kritik an dem Drei-Schluchten-Staudamm gehören noch die Bücher und Aufsätze von Dai Qing und Wan Luowei.

<sup>404</sup> Shanghai City Comprehensive Transportation Planning Institute: Shanghai City Comprehensive Transportation Report 2005. Version im Internet: www.scctpi.gov.cn. (22.August 2005).

<sup>405</sup> Die originalen Daten sind in mg/m<sup>3</sup> angegeben. D.h. 2004 war der SO<sub>2</sub>-Wert in der Innenstadt 0,055mg/m<sup>3</sup>, NO<sub>2</sub> 0,062mg/m<sup>3</sup>, im Vergleich zum Jahr 2003 haben die Werte jeweils um 0,012mg/m<sup>3</sup> und 0,005mg/m<sup>3</sup>. Der Feinstaub-Wert hat um 0,002mg/m<sup>3</sup> zugenommen. Vgl. Shanghai City Comprehensive Transportation Planning Institute: Shanghai City Comprehensive Transportation Report 2005. Version im Internet: www.scctpi.gov.cn. (22.August 2005).

<sup>406</sup> Ebd. Zur Kenntnis sind die vergleichbaren Indexe von Berlin 2004 wie folgt ausgeführt: SO<sub>2</sub> 4µg/m<sup>3</sup>, NO<sub>2</sub> an Hauptverkehrsstraßen 46µg/m<sup>3</sup>, Feinstaub (PM 10) 35µg/m<sup>3</sup>. Quelle: Die kleine Berlin-Statistik 2005 aus www.statistik-berlin.de/kbst/kbst.htm. (26. September 2005).

<sup>407</sup> Die originalen Daten sind in mg/m<sup>3</sup> angegeben.

<sup>408</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghais 2005.

<sup>409</sup> Ebd.

Hallding, einer der Autoren des China-Umweltberichtes der UN-Organisation UNDP. Im Jahr 2002 hatte er in Peking gemeinsam mit der Sepa (State Environmental Protection Administration China) die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt und damals bereits gewarnt, China stehe an einem Scheideweg, die Regierung müsse sofort handeln. 2004 zog Hallding ein noch pessimistischeres Resümée: „Fast alle Maßnahmen der Regierung sind unnütz und dienen lediglich der Schau.“ Hallding sagte: „Ich sehe mehr und mehr den Zusammenhang zwischen Umweltzerstörung und dem politischen System... Es ist diese Regierung, die nicht gut ist für eine nachhaltige Entwicklung.“<sup>410</sup> China würde wohl die Diskussion in den Westen zurücktragen und der Welt die Grenzen ihres Wachstums aufzeigen.<sup>411</sup>

### 5.3.3.3 Mangel an Umweltbewußtsein: Irrtümer über Ökologie und Umweltschutz

„Umweltschutz“, „Ökologie“ und „Nachhaltigkeit“ sind keine Fremdwörter mehr für Shanghai-Chinesen. Im Gegenteil, diese Begriffe drängen sich immer mehr in die Medien und die Fachwelt der Stadtplanung und des Städtebaus.

Doch die Inhalte der Begriffe spielen dabei eine sekundäre Rolle. Wo es um den Markt und das Geschäft geht, dienen die chinesischen Begriffe eher den Vermarktungsmethoden und kommerziellen Zielen. Häufig werden Umweltschutzmaßnahmen lediglich auf den Bau von Grünanlagen reduziert. Es bildete sich allmählich ein Irrtum heraus: Man glaubt, wo es Grünes gibt, ist es umweltschonend und ökologisch. Deswegen wurden in den vergangenen Jahren „Begrünung“ und „Grünanlage“ zu beliebten Begriffen. Die Wohnanlagen der gut Verdienenden sind mittlerweile ohne dekorative Begrünung nicht gut zu verkaufen, denn Grün wird als Zeichen von Lebensqualität betrachtet. „Die Natur – Berge, Wasser und Vegetation – sind zur Verfügungsmasse und zur Dekoration der Stadt geworden.“<sup>412</sup> Die hier gemeinte Natur bezieht sich auf künstliche und damit ressourcenverzehrende empfindliche Grünanlagen wie Abb. 80 zeigt.



Abb. 80: Haupteingang des neuen Campus der Fremdsprachenuniversität in Songjing New City (Foto: Zhu Miaomiao, den 6. Mai 2004)

<sup>410</sup> Süddeutsche Zeitung: Nr.174, 2004. S. 7.

<sup>411</sup> Ebd.

<sup>412</sup> Eduard Kögel: funktionale Garten-Melange - Wertigkeit von Freiräumen in der Vergangenheit und heute. In: Garten+Landschaft. 12/2004.



Abb. 81: Chinesischer Titel: „Chinas erste ökologische Landschaftsstraße --- Jahrhundert Allee“<sup>413</sup>



Abb. 82: Jahrhundertallee<sup>414</sup>

Die Stadtregierung ließ immer mehr Grünanlagen in der Innenstadt bauen, denn sie gehören zum Umweltschutzplan Shanghais. Die in Abb. 81 und 82 gezeigte „Jahrhundertallee“<sup>415</sup> in Shanghai wurde z.B. in der Wenhui-Zeitung als „die erste ökologische Landschaftsstraße Chinas“ bezeichnet.<sup>416</sup> Die angeblichen positiven Wirkungen auf die Stadtlandschaft und die Verkehrssituation in der Allee und der Umgebung wurden bereits in den letzten Jahren mehrmals in Frage gestellt.<sup>417</sup>

<sup>413</sup> Entnommen aus „Wenhui-Zeitung“, 18. April 2000.

<sup>414</sup> Entnommen aus www.cnd.org. 2003 Ein Anonymes Foto.

<sup>415</sup> „Die Jahrhundertallee“ in der neuen Wirtschaftszone Pudong wurde 1999 fertig gebaut, ist 5,5 km lang und 100 Meter breit mit 8 Fahrspuren. Sie soll die erste Allee der Stadtlandschaft sein und ist zu einer der wichtigsten Sehenswürdigkeiten Shanghais geworden.

<sup>416</sup> Wenhui-Zeitung: 18. April 2000.

<sup>417</sup> Zur Kritik an der Fehlkonstruktion der „Jahrhundertallee“ und den von der Allee verursachten Verkehrsproblemen gibt es zwei chinesische Aufsätze:

Lu Xijun: Pudong shiji dadao chengshi sheji zhi deshi (Positive und Negative Seiten der Jahrhundertsallee in Pudong) In: guihua shi (Planer). 21 (2005.10) S. 106-107.

#### 5.3.3.4 Reaktion auf die Probleme im Städtebau Shanghais: „Stadtkritik“

„Stadtkritik“ ist ein Begriff, der in den 1960er Jahren in Europa gängig geworden ist. Damit waren die grundlegenden kritischen Betrachtungen der Stadtprobleme aus der Sicht der verschiedenen Disziplinen – Architektur, Städtebau, Soziologie, Psychologie, Geschichte usw. – gemeint, die das städtebauliche Leitbild der Moderne in Frage stellten. Die „Stadtkritik“ war zugleich eine Reaktion auf die große Krise der Moderne in den modernen Gesellschaften der hoch entwickelten Industrieländer. Der „Stadtkritik“ wurde in der städtebaulichen Geschichte des Westens eine wichtige Bedeutung beigemessen, weil sie zu einem grundlegenden Umdenken in der Fachwelt führte. Daraus sind neue Leitbilder wie „Öko-Stadt“ und „Soziale Stadt“ entstanden, deren Ansätze später in das Leitbild „nachhaltige Stadtentwicklung“ eingeflossen sind.

In diesem Kapitel wird die Frage gestellt, ob es eine „Stadtkritik“ bzw. eine kritische Reaktion auf die Probleme der gegenwärtigen Stadtentwicklung in Shanghai gibt, um aufzuzeigen, wie man in Shanghai mit den Problemen umgeht.

Eines ist vorab festzustellen: zweifelsohne gibt es in Shanghai Kritik an den Problemen und an den städtebaulichen bzw. stadtplanerischen Tätigkeiten der Stadt. Sowohl in der Öffentlichkeit als auch im virtuellen Internet sind kritische Äußerungen häufig zu finden. Es muss jedoch inhaltlich zwischen „Kritik“ und „Beschwerde“ unterschieden werden. Viele kritische Äußerungen sind nur „Beschwerden“, die sich auf konkrete Situationen und deren Folgen oder allein auf ein „Jammern“ beschränken, ohne auf den Grund einzugehen, während „Kritik“ umfassend, grundlegend und reflexiv sein sollte. Im Fall von Shanghai wird in diesem Kapitel auf diesen Unterschied hingewiesen.

Zur Thematik „Kritik“ werden zuerst zwei Professoren für Städtebau zitiert, mit denen die Verfasserin 2004 in Shanghai auch zu diesem Punkt Gespräche geführt hat.

Äußerung von Dong Jianhong (Professor im Institut für Stadtplanung und Städtebau der Tongji-Universität Shanghai, emeritiert), im Zusammenhang mit „Bürgerprotest“ und „Stadtkritik“ im Westen:

„Es darf gegenwärtig keine Kritik am politischen System Chinas ausgeübt werden. Es gibt höchstens Meinungsverschiedenheiten, die bei uns ‚Feedback‘ oder ‚Ratschläge‘ genannt werden.“<sup>418</sup>

Äußerung von Wu Zhiqiang (Professor für Stadtplanung und Städtebau der Tongji-Universität Shanghai), im Zusammenhang mit der kritischen Diskussion über die menschlichen Ursachen der Umweltprobleme und der Wachstumsgrenzen in Deutschland:

„[...] Die Deutschen sind manchmal zu kritisch und haben Vorurteile gegenüber China. Die Deutschen beschimpfen alles. Statt der deutschen kritischen Einstellung ist es für uns Chinesen sinnvoller, Schönes und Gutes in der Welt zu entdecken.“<sup>419</sup>

Aus diesen beiden Zitaten können zwei Merkmale in Hinblick auf die Einstellung gegenüber kritischen Meinungen abgeleitet werden. Erstens: die Anti-Partei-Kritik und Anti-Sozialismus-Kritik werden (offiziell) nicht geduldet. Zweitens: (Shanghai) Chinesen neigen dazu, euphorisch statt selbstkritisch mit den Problemen umzugehen.

Im Einzelnen lässt sich die Kritik an den Stadtproblemen, am Städtebau oder an der Stadtplanung in drei Bereichen betrachten: 1) in den Massenmedien, besonders in den lokalen Zeitungen, 2) in den Fachzeitschriften und 3) im Internet. Je nach den Zuordnungen lassen sich unterschiedliche Merkmale der Kritik mit den zugrunde liegenden Begründungen erkennen. Darüber hinaus sind die Kritikpunkte Indizien für die tatsächlichen Vorstellungen und Leitbilder der Menschen.

---

Wen Yicheng: Facing directly the traffic difficulties in the Century Boulevard in Pudong, Shanghai. In: Zeitung der Berufsschule für Stadtmanagement Shanghai. Nr.3/2004. S. 55-56.

<sup>418</sup> Gesprächsnotizen mit Dong: a.a.O.

<sup>419</sup> Gesprächsnotizen mit Wu: a.a.O.

#### 5.3.3.4.1 Kritik in den Massenmedien

Die Massenmedien werden in China streng zensiert. In den lokalen Zeitungen<sup>420</sup> Shanghais geben die Nachrichten und Artikel zum größten Teil das positive Image der Stadt und der Stadtregierung wieder. Die Unternehmungen im Städtebau werden als „Leistung“ und „Errungenschaft“ berichtet. Die Schlagzeilen wie „die Volkswirtschaft Shanghais entwickelt sich kontinuierlich, stabil und harmonisch“,<sup>421</sup> „Empfangen den Frühling des Wohnungskonsums“<sup>422</sup>, „Neue Heime bauen, die sich das Volk leisten kann“<sup>423</sup>, „moderner Wohngebiete in der Altstadt bauen – Maßnahme zur Vermeidung der Entleerung der Innenstadt“<sup>424</sup> und „Ultimatum für die 111 umweltverschmutzenden Fabriken in Shanghai“<sup>425</sup> sind typisch für die positiven Berichte in den Zeitungen.

Die Kritik in den Zeitungen beschränkt sich oft auf Hinweise auf problematische Phänomene ohne gründliche Nachfrage nach den Ursachen und den Zusammenhängen zwischen den Problemen. Es ist üblich, dass der Kritikpunkt ohne genaue Bezeichnung des gemeinten Objekts geäußert wird. So kritisierten z. B. in der Wenhui-Zeitung vom 9. November 2000 „Experten“ die bedenkenlose und schlechte Nachahmung der europäischen und amerikanischen Architektur in Shanghai. Dies gälte sowohl für Wohnhäuser als auch für öffentliche Bauten. In diesem Zeitungsartikel wurde – ohne es zu benennen – das Bezirksgerichtsgebäude eines Stadtbezirks in Shanghai kritisiert. Das Gebäude sei eine Kopie des Kapitols in Washington DC. Gemeint war das Bezirksgericht des Stadtbezirks Minhang in Shanghai, was nur ein Teil der Shanghaier Bevölkerung weiß. (Siehe Abb. 83) Die „Experten“ plädierten daher für „Repräsentationsbauten“ mit „Shanghaier Profil“.<sup>426</sup>



Abb. 83: Das Bezirksgericht des Stadtbezirks Minhang Shanghai<sup>427</sup>

<sup>420</sup> Es wurden in diesem Kapitel hauptsächlich aus einer lokalen Zeitung „Xinming-Abendzeitung“ und zwei überregionalen Zeitungen „Wenhui-Zeitung“ und „Jiefang-Tageszeitung“ zwischen 1999-2000 recherchiert.

<sup>421</sup> Jiefang-Tageszeitung: 8. Januar 2000.

<sup>422</sup> Jiefang-Tageszeitung: 6. Januar 2000.

<sup>423</sup> Jiefang-Tageszeitung: 13. Januar 2000.

<sup>424</sup> „Entleerung“ ist die Übersetzung des chinesischen Ausdrucks „Kong Xin Hua“. Wenhui-Zeitung: 29. März 2000.

<sup>425</sup> Xinmin-Abendzeitung: 17. Januar 2000.

<sup>426</sup> Wenhui-Zeitung: 9. November 2000.

<sup>427</sup> Entnommen aus der Webseite der <http://www.a-court.gov.cn/yzitw/gweb/introduct/mh.jsp>. (März 2007).

Der Schutz historischer Bauten ist in den letzten drei Jahren ein von den Zeitungen häufig aufgegriffener Gegenstand von Kritik geworden. In der Wenhui-Zeitung erschien am 10. April 2003 ein Artikel des renommierten Architekten Professor Zheng Shilin, der darauf hinweist, dass 70% der historischen Bauten in Shanghai seit Ende der 1990er Jahre abgerissen wurden und noch mehr dem umfangreichen Bauen in Zukunft zum Opfer fallen werden.<sup>428</sup> Dennoch hat der Artikel einen deutlichen Tenor, bei dem der Städtebau in Shanghai als „internationale Metropole“ positiv, zukunftsorientiert, erfolgsversprechend und vorbildlich dargestellt wurde. Im Vergleich zu seiner Kritik, geäußert in einem Interview in einer deutschen Sendung<sup>429</sup> über den bedenkenlosen Abriss der Altbauten während der schnellen Innenstadterneuerung, ist die kritische Äußerung von Zheng in diesem Artikel in der lokalen Zeitung Shanghais sanft und harmlos.

Die Kritik am Abriss der Altbauten darf in den Zeitungen erscheinen, während die Wut der Einwohner gegen den erzwungenen Abriss ihrer Wohnungen im Stadtzentrum nicht vorkommen darf. Generell kommen Themen über die sozialen Folgen des Städtebaus so gut wie nie in den Zeitungen vor.

#### 5.3.3.4.2 Kritik in den Fachzeitschriften

In den Fachzeitschriften tauchen kritische Äußerungen oft unter den Überschrift „Herausforderungen“ und „Krise“ auf. Es ist selten, dass die „Kritik“ direkt zum Titel gemacht wird.

Die „Stadtkritik“ des Westens aus den 1960er und 1970er Jahren ist zusammen mit den stadtplanerischen Theorien des Westens in Artikeln von Fachleuten der Stadtplanung und des Städtebaus in China vorgestellt worden. „Schlafstadt“, „Stadtprobleme“, „Suburbanisierung“, „Entleerung der Innenstadt“, „urban sprawl“, „Verkehrsbelastung“ und „Luftverschmutzung durch Autoemissionen“ sind für die stadtplanerische Fachwelt bekannte Stichwörter, die aus der westlichen Literatur übernommen wurden. Als Beispiel dafür werden die Artikel „Warum hält der Charme ‚The Death and Life of Great American Cities‘ so lange an?“<sup>430</sup> („Charme“), oder „Einführung der ‚Geschichte der hundertjährigen stadtplanerischen Theorien des Westens‘“<sup>431</sup> („Einführung“) und „Anregungen des Wandels der westlichen stadtplanerischen Theorien für China“<sup>432</sup> („Anregungen“) genannt.

Im Artikel „Charme“ wurde der historische und gesellschaftliche Hintergrund des international bekannten Buches von Jane Jacobs „The Death and Life of Great American Cities“ dargestellt, ihre kritische Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der städtebaulichen Moderne, ohne sich auf aktuelle chinesische Probleme zu beziehen.<sup>433</sup>

Der Artikel „Einführung“ stellt die Kritik an der Moderne, an Le Corbusier und der Funktionstrennung in der westlichen Stadtplanung vor,<sup>434</sup> ebenfalls ohne auf chinesische Gegebenheiten Bezug zu nehmen.

Im Artikel „Anregungen“ hat Zhou Lan darauf hingewiesen, dass die negativen Seiten der Stadtentwicklung im Westen bereits in großem Maß auch in China vorgekommen sind. Zu den negativen Seiten gehörten die Vergrößerung der Kluft zwischen Arm und Reich in der

---

<sup>428</sup> Wenhui-Zeitung: 10. April 2003.

<sup>429</sup> Weltzeit. Aus dem Radionprogramm hr2 vom 29. 09. 2002.

<sup>430</sup> Fang Ke/Zhang Yan: Warum hält der Charme ‚The Death and Life of Great American Cities‘ lange an? In: Stadtplanung vom Ausland (Guowai Chengshi Guihua). Nr. 4/1999. S. 26-29.

<sup>431</sup> Wu Zhiqiang: Einführung der ‚Geschichte der hundertjährigen stadtplanerischen Theorien des Westens‘. In: Zeitschrift für Stadtplanung (Chengshi Guihua Huikan). Nr.2/2000. S. 9-18. Wu Zhiqiang hat ausschließlich die Einführung seines im Plan stehenden Buches über die Geschichte der stadtplanerischen Theorien des Westens im Jahr 2000 veröffentlichen lassen. Dieses Buch ist bis Anfang 2007 noch nicht erschienen.

<sup>432</sup> Zhou Lan: Anregungen des Wandels der westlichen stadtplanerischen Theorien für China. In: Stadtplanung vom Ausland (Guowai Chengshi Guihua). Nr. 1/2001. S. 34-37.

<sup>433</sup> Vgl. Fang Ke/Zhang Yan: a.a.O.

<sup>434</sup> Vgl. Wu Zhiqiang: a.a.O.



Stadt, das Ignorieren der Interessen der sozial Schwächeren bei der Stadtplanung und die Technokratisierung der Stadtplanung.

Ihre Kritik liegt darin, dass die Partizipation der Einwohner in China nur eine „oberflächliche Form“ habe. Vom Westen lernen heißt in diesem Fall: Die Kader und Experten definieren das „öffentliche Interesse“, nicht die Bevölkerung, die in der Stadtplanung nichts zu sagen hat.<sup>435</sup>

Gelegentlich werden in den Fachzeitschriften neben der Vermittlung kritischer Meinungen über westliche Stadtplanung und Stadtentwicklung die Probleme chinesischer Stadtplanung behandelt. Im Vergleich zur Kritik in den Zeitungen sind die kritischen Äußerungen in den Fachzeitschriften direkter, sachlicher und ehrlicher.

In „Crisis & Challenge – On Shanghai’s Urban Construction by Specialists“<sup>436</sup> haben „Experten“ darauf hingewiesen,

- dass „die weltberühmte Architekturkultur und der historische Kontext im Städtebau Shanghais in die Krise der Zerstörung geraten ist“<sup>437</sup>,
- dass die Erschließung und der Bau in Shanghai „außer Kontrolle“ sei, das positive Stadtgefüge und –maß in Zerstörung steht und der Verlust unwiederbringlich sein könne,<sup>438</sup>
- dass der Stadtraum Shanghais „eintönig und chaotisch“ wirke und die „ordnungslose Architektur“ und „die chaotische Verkehrsorganisation“ die Menschen in unruhige Stimmung versetze,<sup>439</sup>
- dass sich die Planungen in Shanghai gerne mit „ausländischer“ und „internationaler“ „Autorität“ schmückten. Als Beispiel wird die Wirtschaftszone Pudong genannt. Ihre Planung sei „nach der autoritären Axialtheorie des Landes X“ – eigentlich einer überholten Planungstheorie – erfolgt,<sup>440</sup>
- dass die neue Wirtschaftszone Pudong in den letzten 10 Jahren, unterstützt mit reichlichen Mitteln, die gute Gelegenheit verpasst habe, ein den echten chinesischen Stil vertretendes Vorbild für die zukünftigen Städte zu werden.<sup>441</sup>

Im gleichen Artikel wird auch die kritische Stimme des französischen Architekten Paul Andreau zitiert: „Es fehlt [im Städtebau Shanghais – A.d.V.] der kritische Geist gegenüber den scheinbar überzeugenden Fortschritten“.<sup>442</sup>

An diesem Beispiel ist die Kritik zwar direkter, aber nach den Ursachen und Lösungen wurde nicht gefragt.

Wenn es um konkrete Probleme im Städtebau Chinas geht, gibt es einen Mangel an reflexiven Vergleichen zwischen den westlichen und chinesischen Stadtproblemen, doch zeigt sich eine Abkoppelung der Kenntnisse über die westlichen Stadtplanungstheorien von chinesischen Verhältnissen. Es wird nicht oft nachgefragt, in welchen Zusammenhängen die aktuellen chinesischen Stadtprobleme mit den bereits in den 1960er Jahren in den Industrieländern wahrgenommenen Problemen stehen, obwohl diese Probleme des Westens für die Fachleute Chinas ganz und gar nicht fremd sein müssen.

Was bei der Kritik über Städtebau und Stadtentwicklung in Fachzeitschriften fehlt, ist die sozialwissenschaftliche Betrachtung der Auswirkungen des Städtebaus auf die Einwohner.

---

<sup>435</sup> Vgl. Zhou Lan: a.a.O.

<sup>436</sup> Crisis & Challenge – On Shanghai’s Urban Construction by Specialists. In: Time+Architecture. Nr.1/2000 S.46-51.

<sup>437</sup> Zhang Jiezheng – Chefarchitekt der Shanghai Xian Dai Architekural Design (Group) Co. Ltd. In: Crisis & Challenge – On Shanghai’s Urban Construction by Specialists. a.a.O.

<sup>438</sup> Tai Youguo – Professor des Instituts für Architektur der Qinghua-Universität. In: Ebd.

<sup>439</sup> Cheng Taining – Chefarchitekt des Instituts für Architekturdesign der Stadt Hangzhou. In: ebenda

<sup>440</sup> Gu Mengchao – Chefarchitekt der „Architectural Society of China“. In: Ebd.

Land X bezieht sich in Wirklichkeit auf Frankreich und die Achse bezieht sich auf die Nachahmung der Avenue des Champs-Élysées in Paris.

<sup>441</sup> Li Zuyuan – Chefarchitektur des Architekturbüros Li Zuyuan Taiwan. In: Ebd.

<sup>442</sup> Ebd.

Der kritische Diskurs über die Zusammenhänge zwischen der Stadtplanung bzw. dem Städtebau und dem politischen System Chinas bleibt in den fachlichen Diskussionen ebenfalls ausgeklammert.

#### **5.3.3.4.3 Kritik im Internet**

Das Internet wird in China zwar ebenfalls von der chinesischen Regierung zensiert, dennoch kann die Zensur aus technischen Gründen nicht lückenlos vorgehen. Dazu kommt noch der Faktor der Anonymität. Dies führt dazu, dass die Kritik in der virtuellen Welt freier und relativ ungehemmter ist. Darüber hinaus können die chinesischen Webseiten im Ausland nicht zensiert werden. Das Problem ist jedoch, dass die Internetnutzer in VR. China diese wegen der Sperrung nicht immer besuchen können. Nur ein Teil von ihnen kann durch besondere technische Kenntnisse die Sperrung umgehen.

Neben Hinweisen auf die Probleme, wie sie in den Zeitungen und Fachzeitschriften erscheinen, richtet sich die Kritik im Internet oft auch gegen das Planungssystem und gegen das „undemokratische“ von der Obrigkeit gesteuerte Politiksystem.

Für den Bereich Architektur, Städtebau und Stadtplanung gibt es ein bekanntes chinesisches Internetforum ABBS, in dem verschiedene Themen diskutiert werden, eines davon nennt sich „Forum der Idealstadt – Stadtplanung“ und in diesem wird offen über Stadtplanung und Städtebau diskutiert.

Es ist kaum möglich, die Identität der Besucher des Forums präzise zu festzustellen, aber an den Informationen im Meinungsaustausch ist zu erkennen, dass es sich überwiegend um chinesische Architekten, Stadtplaner, Studenten für Städtebau und Stadtplanung handelt, sowohl aus China selbst als auch aus dem Ausland z.B. aus Kanada, Großbritannien, Japan, Frankreich und Deutschland. Jeder Besucher, der seine Meinungen in diesem Forum mit anderen austauscht, hat einen Internetnutzernamen, also ein Pseudonym. Ein Problem ist, dass die Genauigkeit und Richtigkeit der von anonymen Besuchern dargestellten (zum Teil internen) Fakten schwer nachzuprüfen ist. Dennoch bieten ihre kritischen Einsichten die Möglichkeit, die Unterschiede zur Kritik in den konventionellen Zeitungen und Fachzeitschriften vor Augen zu führen.

Über die Situation der Stadtplanung Chinas werden folgende Meinungen aus diesem Internetforum angeführt, die den kritischen Grundton seit dem Jahre 2000 sehr eindrucksvoll hervorheben.

Ein sich als „bihippo“ bezeichneter Forumteilnehmer hebt mit aller Schärfe und in Anspielung an den „Großen Sprung nach vorne“ Maos (und damit auch auf alle katastrophalen Folgen dieser Zeit) hervor:

„In China vollzieht sich wieder ein ‚Großer Sprung nach vorne‘ und zwar im Bereich des Städtebaus.... Die protzenden und kostspieligen Bauten in der Stadt sind das Kapital der Kader, das sie zu ihrer hierarchischen Steigerung benutzen. ... Niemand kontrolliert, wie das Steuergeld ausgegeben wird. Niemand kümmert sich wirklich darum, wie das Wohnumfeld des Volks verbessert werden kann... Die chinesischen Städte sind Städte der Kader, nicht Städte des Volks. Die Kader sind verantwortlich ausschließlich gegenüber ihren Vorgesetzten, nicht gegenüber der kein echtes Wahlrecht habenden Bevölkerung. Das ist die Ursache aller Probleme in chinesischen Städten.“<sup>443</sup>

Derselbe Teilnehmer verweist auf die mangelnde Kontrolle und die besondere Form der Kaderpolitik und Kaderabhängigkeit der Stadtpolitik:

„Stadtplanung ist Politik der Regierung. Die Auseinandersetzungen über Stadtplanung, ohne politische Themen anzusprechen, können keine Probleme im Städtebau lösen.“<sup>444</sup>

Weiter sieht er die enge Verbindung von Stadtplanung und Politik:

---

<sup>443</sup> Internetnutzernamen: bihippo, 5. September 2000. www.abbs.com.cn (24.Juni 2004).

<sup>444</sup> Internetnutzernamen: bihippo, 8. September 2000. Ebd.

„Die Stadtplanung in China ist die Verkörperung des politischen Ehrgeizes der Kader, ist das Resultat der Politik. [Chinesische] Stadtplaner sind nichts mehr als Werkzeug zum Zeichnen.“<sup>445</sup>

Ein sich als „liyiarc“ nennender Sprecher sieht noch allgemeiner:

„In China wärmt die Stadtplanung das Blut der Kader auf und sie ist ein Instrument, mit dem die Regierung das Volk manipuliert. Das Volk hätte eigentlich das Recht, seine Zukunft zu planen, es wird aber von Kadern angeordnet, die das Leben des Volks nicht wirklich kennen... Sobald die Stadtplanung ein Resultat der demokratischen Besprechungen von Regierung und dem Volk, nicht mehr eine geheime Sache gegenüber dem Volk ist, beginnt erst die Stadtplanung Chinas mit neuem Leben.“<sup>446</sup>

Kritisch zur *Charta von Athen* und zur Funktionstrennung, die den chinesischen Städtebau immer noch beeinflussen, äußert sich ein sich als „Fengchen Wangshi“ bezeichnender Teilnehmer:

„Es ist 70 Jahre her, als die Charta von Athen entstanden ist. Unsere Stadtplanungsgedanken [in China] sind immer noch tief von Le Corbusier gefesselt: strenge Funktionstrennung, klare Raumtrennung und keine Duldung von irgendeiner Unordnung... Unser Leitbild der Stadtplanung ist dominiert vom Top-Down-Modell und Macht-Kontrolle-Modell, was dem sozialistischen Politiksystem entspricht.“<sup>447</sup>

Der Teilnehmer „Mojiang“ weist auf die allgemeinen Probleme am Beispiel des Projekts „One City-Nine Towns“ hin. Er kritisiert vor allem, dass einerseits die Einwohner Shanghais keine Partizipationschancen hätten und andererseits die Stimme der Stadtplaner die Einwohner nicht erreichen könne:

„Die Planung von ‚One City - Nine Towns‘ wird wahrscheinlich trotz Gegenmeinungen durchgesetzt, denn unsere akademische Atmosphäre ist nicht so frei. ... Zwar sind viele Stadtplaner gegen diese Planung der Regierung, aber ihre Stimme kann das Volk nicht erreichen. Das Volk hat wenig unterschiedliche Meinungen bei der Beurteilung um zu vergleichen. Die Partizipation erfordert mehr Chancen für das Volk, verschiedenen Stimmen zuzuhören.“<sup>448</sup>

Ebenfalls kritisch äußert auch der Teilnehmer „ad-arch“ seine Meinung zu demselben Projekt:

„Die Stadtregierung entschied sich für die Planung von ‚One City - Nine Towns‘. Das bedeutet, dass Shanghai sich bis heute des Einflusses des Kolonialismus der 1920er Jahre nicht entledigt hat. Shanghai ist wieder das Paradies der neueren Generationen der westlichen Abenteurer.“<sup>449</sup>

Ein weiterer Teilnehmer „Coolsun“ vergleicht die Stadtplanung mit dem „Großen Sprung“ Maos und sieht in dem Projekt „One City – Nine Towns“ eine Abkehr von den „Entwicklungsgesetzmäßigkeiten“ (ohne diese zu konkretisieren):

„Das Planungskonzept ‚One City – Nine Towns‘ stinkt stark nach Geld. Der geplante Umfang der New Towns ist überdimensional. Es ist ähnlich wie ‚der Großer Sprung nach vorne‘... Das Planungskonzept hat die Ansätze der New Towns vom Ausland übernommen und es zeigt sich die Tendenz der Suburbanisierung... Die Stadtplanung Shanghais hätte nach ihren Entwicklungsgesetzmäßigkeiten erarbeitet werden sollen...“<sup>450</sup>

---

<sup>445</sup> Internetnutzernamen: liyiarc, 21. Juni 2004. Ebd.

<sup>446</sup> Internetnutzernamen: Fengchen Wangshi, 23. Juni 2004. Ebd.

<sup>447</sup> Internetnutzernamen: Mojiang, 12. April 2007. www.abbs.com.cn (15. Mai 2007).

<sup>448</sup> Internetnutzernamen: Randolph, 18. November 2002. www.abbs.com.cn (24. Juni 2004).

<sup>449</sup> Internetnutzernamen: ad-arch, 3. September 2003. Ebd.

<sup>450</sup> Internetnutzernamen: coolsun, 25. November 2003. Ebd.

Resignierend und pessimistisch hat ein Sprecher dieses Forums namens „Chen Daqing“ seine Meinung zum Städtebau Shanghais bzw. Chinas mitgeteilt:

„Wir können ganz klar sagen: Die Stadterneuerung Beijings ist misslungen, die Stadterneuerung Shanghais ist ebenso misslungen. Selbst wenn wir unsere Geschichte der Stadt vergessen könnten, können wir den gegenwärtigen Problemen in der Stadt nicht ausweichen....Wir haben keine andere Wahl und können es nicht rückgängig machen. Außer der Stadtregierung, den Investoren und Architekten kann niemand die Situation steuern.“<sup>451</sup>

Er hat auch das Thema „Denkmalschutz“ angesprochen. Er weist darauf hin, dass die Regierung alles bestimme und die Meinungen der Einwohner ignoriere:

„Der historische Denkmalschutz in Europa und Amerika wurde zum Großteil vom Volk getragen. Dazu kommen die Gesetze und Vorschriften der Regierung. In China entscheidet die Regierung alles mit Kommandos. Die Stimme ortansässiger Einwohner in der zu beschützenden Altstadt wird total ignoriert und sie sind völlig passiv.“<sup>452</sup>

Zusammenfassend haben diese Stimmen aus dem Internet einige gemeinsame kritische Punkte:

- 1) Die Stadtplanung in China und Shanghai sei von der Partei- und Kaderpolitik bestimmt. Die Autorität und Macht der Regierung und der dazu gehörigen Kader könnten sogar über die Gesetze hinaus den Städtebau und die Stadtplanung beeinflussen.
- 2) Die städtebaulichen Leitgedanken der Regierung und der Kader orientierten sich überwiegend an wirtschaftlichen Interessen. Nicht die Einwohner, sondern die Kader und Investoren würden davon profitieren.
- 3) Die Interessen und die Meinungen der Mehrheit der Einwohner würden in den Hintergrund gestellt oder gar völlig ignoriert.
- 4) Es gäbe keine Verbindung zwischen Stadtplanern und Einwohnern, über die sie ihre Meinungen austauschen könnten.

### **5.3.4 Umgang mit dem Leitbild „nachhaltiger Entwicklung“**

Das Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ oder „Nachhaltigkeit“ ist seit der Rio-Konferenz 1992 kein fremder Begriff mehr in China bzw. in Shanghai. „Ke Chi Xu Fazhan“ oder „Ke Chi Xu Xing“ heißt es auf Chinesisch. In diesem Kapitel wird dargestellt, wie dieses Leitbild in Shanghai auf verschiedenen Ebenen angekommen ist, wie es im Bereich Städtebau und Stadtplanung wahrgenommen und interpretiert wird.

#### **5.3.4.1 Reaktionen auf das neue Leitbild**

In den folgenden Kapiteln wird jeweils aus der Sicht der Verlautbarungen der Zentrale und der Stadtregierung Shanghai und von den Reaktionen der Medien, vor allem der lokalen Zeitungen analysiert, wie die Begriffe „Nachhaltigkeit“ und eine „nachhaltige Stadtentwicklung“ in Shanghai erläutert und verstanden werden.

##### **5.3.4.1.1 Verlautbarungen der Zentrale und der Stadtregierung**

China hat auf die Rio-Konferenz 1992 und die daraus erarbeitete Agenda 21 sehr schnell reagiert. Knapp einen Monat nach der Rio-Konferenz hat der Staatsrat im Juli 1992 eine Arbeitsgruppe gegründet, die aus 300 Experten aus 52 verschiedenen Bereichen bestand, um

---

<sup>451</sup> Internetnutzernamen: Chen Daqing, 9. August 2004. www.abbs.com.cn (21. April 2005).

<sup>452</sup> Internetnutzernamen: Ebd. Es geht in dieser Äußerung um die Kritik an der Planung der New Towns in der Vorstadt Shanghais. Die zu beschützende Altstadt bezieht sich auf den Kern des Towns Zhu Jiajiao, eine der 10 geplanten New Towns in Shanghai.

die „Agenda 21 China“ zu verfassen.<sup>453</sup> Im März 1994 wurde die „Agenda 21 China“ vom Staatsrat genehmigt. China gehört zu den Ländern, die die „Agenda 21“ am schnellsten schriftlich verfasst haben.<sup>454</sup>

Im September 1994 wurde die „nachhaltige Entwicklung“ als Entwicklungsstrategie von der KPCh auf der 4. Tagung des 14. Plenums KPCh in den 9. FJP und den „Volkswirtschafts- und Gesellschaftsplan 2010“ schriftlich eingebracht. Seit 1994 wurden mehrere akademische Forschungsinstitutionen zu diesem Thema gegründet. Dazu gehören das „Forschungszentrum nachhaltiger Entwicklung Chinas“ an der Peking-Universität (Beijing, 1994) und das „Forschungszentrum nachhaltiger Entwicklung für Großstädte“ an der Tongji-Universität (Shanghai, 1995).

1996 wurde Shanghai von der Zentralregierung als Pilotstadt für die Umsetzung der „Agenda 21 China“ festgelegt. Im Februar 1997 hat die Stadtregierung das „Büro der Leitungsgruppe zur Durchsetzung der ‚Agenda 21 Chinas‘ für Shanghai“ gegründet, um einen Aktionsplan zu erarbeiten. Die Mitglieder der Leitungsgruppe waren hochrangige Parteikader aus der Stadtregierung und aus 20 Stadtbezirksregierungen sowie die Leiter von 27 städtischen Behörden.<sup>455</sup>

Während des Erarbeitungsprozesses des „Aktionsplans“ wurden viele Parteikader und Beamte zum Lernen nach Beijing geschickt. Im März 1998 kam eine Studiendelegation aus der Leitungsgruppe nach Deutschland, um den Umsetzungszustand der nachhaltigen Entwicklung Deutschlands zu untersuchen und zu studieren. In Bezug auf die Textform wurden die „Agenda 21 USA“ (1996) und „Agenda 21 Seoul“ (1997) als Vorbild genommen.<sup>456</sup>

Im Januar 1999 wurde die „Agenda 21 Chinas – Aktionsplan Shanghai“ („Aktionsplan“), die auch als „Lokale Agenda 21“ Shanghais verstanden wird, in der Leitungsgruppe verabschiedet und von Oberbürgermeister Xu Kuangdi unterschrieben. Im Mai 1999 erschien der „Aktionsplan“ in chinesischer und englischer Sprache. Das war der offizielle Anfang der politischen Vorgabe einer „nachhaltigen Entwicklung“ Shanghais.

Das „Büro der Leitungsgruppe zur Durchsetzung der ‚Agenda 21 Chinas‘ für Shanghai“ existiert heute nicht mehr, denn es wurde aufgelöst, nachdem der „Aktionsplan“ fertiggestellt war. Zhang Fan, ehemaliges Mitglied dieses Büros, erklärte:

„Für die Durchsetzung der Nachhaltigkeit brauchen wir nicht mehr das Büro, das nur zum Verfassen des Aktionsplans diente. Die Prinzipien und die Durchsetzung der Nachhaltigkeit sollen von jeder unteren Behörde in ihrer konkreten Arbeit übernommen und verwirklicht werden... Das ist nicht mehr die Aufgabe des Büros...“ Als er von der Verfasserin nach schriftlichen Unterlagen des Büros gefragt wurde, konnte er nichts vorlegen, denn es gäbe viel zu viel und sie wären nicht sortiert worden. Er müsse sie ausfindig machen.<sup>457</sup> Dies war aber nicht geschah.

Der Begriff „nachhaltige Entwicklung“ macht in China Karriere, seitdem er in den amtlichen Verlautbarungen vorgekommen ist. Nach der Aussage von Zhu Dajian war die Zeit 1998 – 2000 eine Phase, in der der Begriff „nachhaltige Entwicklung“ bzw. „Nachhaltigkeit“ allmählich in die Gebiete Wirtschaft, Gesellschaft und Planung eingeführt wurde. In dieser

---

<sup>453</sup> Die amtliche Webseite des „Administrative Center for China’s Agenda 21“. [www.acca21.org.cn](http://www.acca21.org.cn). (04. Juni 2006) und vgl. Zhu Dajian: Building up the green mega-city: Research on sustainable development of Shanghai in the 21th century. Shanghai 2003. S. 5.

<sup>454</sup> Ebd.

<sup>455</sup> Aus der Stadtregierung kamen die beiden Bürgermeister Chen Liangyu und Zuo Huanchen. Zu den städtischen Behörden gehörten z.B. die Wirtschaftskommission, die Aufbaukommission, die Kommission für Außenhandel, das Stadtplanungsamt, das Umweltschutzamt, das Amt für Boden und Wohnungen, das Amt für öffentliche Sicherheit etc.

Agenda 21 China – Aktionsplan Shanghais: Shanghai 1999 S. 97-98.

<sup>456</sup> Agenda 21 China – Aktionsplan Shanghais: Shanghai 1999 S. 101.

Zhu Dajian: a.a.O. S. 100.

<sup>457</sup> Gesprächsnotizen mit Zhang: a.a.O.

Phase war der Begriff „nur eine Mode“ und wurde oft missbraucht. Die Kader und die Beamten folgten der Mode, ohne den Begriff zu verstehen, sie haben ihn entweder missverstanden oder auf ihre eigene Weise interpretiert.<sup>458</sup> Von 2000 bis 2003 ist sowohl in den Diskussionen als auch im Handeln kein Fortschritt in Richtung des neuen Leitbildes erkennbar. Seit 2004 erhält das Thema „nachhaltige Entwicklung“ erneut einen Aufschwung durch die Anweisung der Parteizentrale unter dem Motto, „die wissenschaftliche Grundhaltung zur Entwicklung zu gestalten und durchzusetzen“. Die sogenannte „wissenschaftliche Auffassung über Entwicklung“ sollte eine „allseitige, harmonische und nachhaltige Entwicklung“ als Kerninhalt haben.<sup>459</sup> Das alte Entwicklungsmodell wurde erneut in Frage gestellt und es wurde nachgefragt, was „nachhaltige Entwicklung“ bedeutet. Aus der „wissenschaftlichen Auffassung über Entwicklung“ leitete die Parteizentrale bzw. der Staatsrat die „sparende Gesellschaft“ (27. Juni 2005) und später die „harmonische Gesellschaft“ (8. Oktober 2006) ab. Diese Vorgaben wurden im 11. FJP (2006-2010) Chinas festgeschrieben.<sup>460</sup> Die erste richtet sich gegen den zunehmenden Ressourcenverbrauch und die letztere auf die sich immer vergrößernde Kluft zwischen Reich und Arm und die daraus resultierenden sozialen Spannungen.

Im Hinblick auf den Städtebau und die Stadtplanung hat die Stadtregierung das Leitbild einer „nachhaltigen Entwicklung“ in den neuesten Masterplan (1999-2020) aufgenommen. Dem zufolge zielt der Masterplan auf „buildup a new image of Shanghai City“ und „promote sustainable development of Shanghai“.<sup>461</sup>



Abb. 84: Transparent über Nachhaltigkeit in der Straße im Stadtbezirk Xuhui Shanghai. Chinesische Schrift: Lass uns einen ökologischen Stadtbezirk aufbauen und eine allseitige, harmonische und nachhaltige Entwicklung verwirklichen (Foto: Zhu Miaomiao, den 4. Mai 2004)

#### 5.3.4.1.2 Reaktionen der Medien

Um die Reaktionen der Medien auf das Leitbild „nachhaltige [Stadt]Entwicklung“ darzustellen, hat die Verfasserin beispielhaft zwei Zeitungen in Shanghai zwischen 1999-

<sup>458</sup> Gesprächsnotizen mit Zhu: a.a.O.

<sup>459</sup> Die „wissenschaftliche Auffassung über Entwicklung“, auf Chinesisch „Kexue Fazhan Guan“, wurde im Oktober 2003 auf der 3. Tagung des 16. Plenums der KPCh als „Leitkurs“ der Partei und des Landes festgelegt. „Resolutionen über mehrere Probleme bezüglich der Verbesserung des sozialistischen Marktwirtschaftssystems der KPCh“: Beijing 2003.

<sup>460</sup> Dokument „Rundschreiben des Staatsrats bezüglich des Aufbaus einer sparenden Gesellschaft“ (Guowuyuan guanyu zuohao jianshe jieyuexing shehui jinqi zhongdian gongzuo de tongzhi): [Guofa] Nr. 21. Staatsrat 2005. Ministerpräsident Wen Jiabao: Einige Erklärungen zu den Vorschlägen der Erarbeitung des 11. Fünfjahresplan für Volkswirtschafts- und Gesellschaft Chinas. 2005.

<sup>461</sup> Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai: a.a.O. Siehe auch Kap. 5.3.1 „Masterplan 1999-2020“.

2000 ausgewählt und analysiert. Eine ist die einflussreichste lokale „Xinmin- Abendzeitung“, die andere die wichtige in Shanghai erscheinende überregionale „Wenhui-Zeitung (Shanghai)“<sup>462</sup>.

Die Zeitungsartikel über das Thema „nachhaltige [Stadt]Entwicklung“ lassen sich nach Inhalt in fünf Kategorien einteilen:

- 1) Propaganda der Partei,
- 2) (fast nur positive) Nachrichten und Kommentare über die städtebauliche Bilanz Shanghais,
- 3) Vermittlung von Wissen und Informationen über „Nachhaltigkeit“, Umweltschutz und ökologischen Städtebau,
- 4) Nachrichten mit kommerziellen Werbungseffekten mit Mottos wie „Öko-Siedlung“, „Grünes Wohnen“ und „nachhaltiger Wohnungsbau“,
- 5) Diskussionen und Auseinandersetzungen zwischen bekannten Politikern, Professoren und Experten über städtebauliche Themen im Hinblick auf „Nachhaltigkeit“.

Zu 1) Propaganda der Partei. Dazu gehören hauptsächlich „Vorschläge“, „Anweisungen“ und „Resolutionen“ der Partei- und Regierungszentrale aus Beijing sowie „Reden“ und „Gespräche“ der Spitzenpolitiker der Stadtregierung. Dies wird auch „Geist der leitenden Kader“ oder „Geist vom Oben“ („Lingdao Jingshen“ oder „Shangji Jingshen“) genannt, den die Bevölkerung und untergeordneten Funktionäre zur Kenntnis nehmen, auch lernen und befolgen sollten. Hier sind einige typische Beispiele der Schlagworte und „Anweisungen“.

In der nachstehenden Schlagzeile in der Wuhui-Zeitung vom 25. Januar 2000 wurde Umweltschutz als „Schlachtfeld im Städtebau“ bezeichnet:

„Drei Schlachtfelder im Städtebau Shanghais: Der Städtebau Shanghais hat den Aufbau der Autobahnen, der U-Bahnen und den Umweltschutz als Hauptinhalt.“<sup>463</sup>

Im Jahr 2000 hat der damalige Oberbürgermeister Xukuangdi als hochrangiger Parteifunktionär die Wichtigkeit einer nachhaltigen Entwicklung unterstrichen. Eine Propaganda-Nachricht in der Wenhui-Zeitung vom 6. Juni 2000 berichtet:

„Anlässlich des internationalen Umwelttages forderte Oberbürgermeister Xu Kuangdi in einem Fernsehgespräch Shanghaier Bürger auf, das Zivilisationsbewusstsein für Ökologie und Umwelt zu bilden. [...] Xu sagte, dass Umweltschutz und ‚nachhaltige Entwicklung‘ eine grundlegende Politik Chinas seien. Seit den [19]90er Jahren haben das Parteikomitee und die Stadtregierung Shanghais dem Umweltschutz einen wichtigen Stellenwert beigemessen. Sie haben eine Serie Maßnahmen ergriffen, um die Arbeit im Umweltschutz zu verstärken. Zu den Maßnahmen gehören Behandlungen der Wasser- und Luftqualität, der festen Abfälle, Begrünung und Verbesserung der Umweltqualität in Industriegebieten der Stadt. [...]“<sup>464</sup>

In einem Zeitungsbericht vom 20. November 2000 hat die Stadtregierung Shanghais gegenüber der Zentrale im Blick auf Nachhaltigkeit die Linientreue gezeigt:

„Auf der 5. Tagung des 15. Plenums der KPCh wurden die ‚Vorschläge zum Fünfjahresplan‘ genehmigt, mit denen die Schwerpunkte, der Leitfaden und die Ausgangspunkte der Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung unseres Landes vorgegeben worden sind. Die ‚Vorschläge‘ haben auf die Orientierung des Sozialismus mit chinesischem Charakter deutlich hingewiesen. Die neulich stattgefundene 7. Tagung des 7. Plenums des Parteikomitees der Stadt Shanghai hat auch die Ziele des 11. Fünfjahresplanes der Stadt festgelegt und verdeutlicht, dass Verstärkung der umfassenden Wettbewerbsfähigkeit der Stadt der Leitfaden des 11. Fünfjahresplanes Shanghais ist. [...] Vier Umwandlungen haben sich in den Strategien der Stadtentwicklung vollzogen: vom Fokus auf Produktionsfähigkeit und

---

<sup>462</sup> Es gibt noch eine Hongkonger „Wenhui-Zeitung“. Beiden haben denselben Ursprung. Das erste Exemplar der Wenhui-Zeitung Shanghai erschien im Jahr 1938. „Wenhui-Zeitung (Shanghai)“ ist eine überregionale Zeitung. 2/3 der Exemplare werden in Shanghai verkauft.

<sup>463</sup> Wenhui-Zeitung: 25. Januar 2000.

<sup>464</sup> Wenhui-Zeitung: 6. Juni 2000.

Wachstumsgeschwindigkeit zum Fokus auf die umfassende Wettbewerbsfähigkeit; vom Fokus auf die Entwicklung staatlicher Unternehmen und Branchen zum Fokus auf Rücksicht auf die Wirtschaft in verschiedenen Eigentumsformen und die Gesamtgesellschaft; vom Fokus auf die kleinen Verwaltungsregionen zum Fokus auf die größeren Regionen; vom Fokus ausschließlich auf die Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung zum Fokus auf Rücksicht auf die harmonische Entwicklung von Wirtschaft, Gesellschaft, Ressourcen, Bevölkerung und Umwelt. Die vier Umwandlungen sind die neue Orientierung der zukünftigen Stadtentwicklung. [...].“<sup>465</sup>

Zu 2) städtebauliche Bilanz. Erfreuliche Nachrichten sorgen für ein positives Stadtimage bzw. ein gutes Image der Stadtregierung. (Siehe Abb. 85) Ob alle Nachrichten und positive Bewertungen der Wirklichkeit entsprechen, lässt sich jedoch nicht nachprüfen.



Abb. 85: Titel der Bilder: „Höhe“ Shanghais. Links – Die Wolkenkratzer sind zum neuen Symbol Shanghai geworden. Rechts – Das 1934 gebaute Internationale Hotel war über einen hälften Jahrhundert lang „die erste Höhe“ Shanghais.<sup>466</sup>

Die Direktorin des Umweltschutzsamts Shanghais Lu Shuping hat in der Wenhui-Zeitung vom 7. März 2000 die Stadt Shanghai in Sachen Umweltschutz gepriesen und die Entwicklungstendenz positiv beurteilt:

„[...] Shanghai hält sich an die staatlichen Umweltschutzpolitik und setzt die Strategie einer nachhaltigen Entwicklung durch. [...] Die Umweltqualität in Shanghai verbessert sich täglich. [...] Das wirtschaftliche Wachstumsmodell Shanghais wandelt sich gerade von der ressourcenintensiven zur sparsamen Weise um. Die den Umweltschutz symbolisierende ‚grüne‘ Welle ist in Shanghai hochgeschlagen. ‚Grüne‘ Technik, ‚grüne‘ Produkte, ‚grünes‘ Konsumverhalten ist zur Mode geworden [...].“<sup>467</sup>

Der Zeitpunkt dieser Nachricht liegt sechs Jahre zurück. Für die Behauptung, dass sich die Umweltqualität in Shanghai täglich verbessere, kann bisher keine Bestätigung gefunden werden.

Die folgenden Nachrichten könnten Lesern den Eindruck erwecken, dass die Stadt Shanghai auf dem Gebiet des Umweltschutzes viel geleistet hätte.

„Nachricht: ‚Grüner Traum‘ von Wohnungen der Shanghaier Bürger in Erfüllung gegangen. [...] Die Wohnsiedlungen in Shanghai sind immer grüner geworden. Die Grünflächen der

<sup>465</sup> Wenhui-Zeitung: 20. November 2000.

<sup>466</sup> Wenhui-Zeitung: 30. Dezember 1999.

<sup>467</sup> Wenhui-Zeitung: 17. März 2000.



Wohnsiedlungen haben sich 1996 von 140 ha auf 310 ha 1999 vergrößert. [...] Grünfläche ist bereits zu einem Indiz für Wohnqualität der Shanghaier Bürger geworden. [...].<sup>468</sup>

„Nachricht: Grünflächen im Städtebau Shanghais haben sich vergrößert.[...] Es werden 800 ha Grünfläche 70 Einzelparzellen in Shanghai aufgebaut. [...] Die Kosten für Umweltschutz in Shanghai nehmen jährlich einen Anteil von 3% der BIP der Stadt, ca. 12 Milliarden Yuan/RMB [ca.1,2 Milliarden Euro- A.d.V], ein.“<sup>469</sup>

„[...] 300 Millionen wurden in eine große Grünfläche im Stadtbezirk Xuhui investiert, dafür wurde eine Gummifabrik umgelagert. [...] Die Umwelt und eine ‚nachhaltige Entwicklung‘ sind unentbehrlich. Denn die Begrünung verbessert die Umwelt, was mehr Menschen anziehen, zu steigendem Boomen des Geschäftsgebiets Xu Jiahui führen und unmessbare wirtschaftliche Effekte erzeugen kann. [...] Begrünung ist ein sehr wichtiger Ansatzpunkt der Verbesserung der Umweltqualität. [...].“<sup>470</sup>

Zu 3) Vermittlung von Wissen über Umweltschutz. In den Zeitungen Xinmin und Wenhui wurde das Stichwort „nachhaltige Entwicklung“ zum ersten Mal jeweils im Februar und Oktober 1995 erwähnt. Seitdem nahm die Zahl der Artikel zur Begriffserklärung und zur Information darüber schnell und ständig zu. 1999 und 2000 war ein Höhepunkt der Berichterstattung. Die Recherche der Verfasserin in beiden Zeitungen zwischen 1999-2000 ergab, dass „Umweltschutz“, „ökologisches Konsumverhalten“, „ökologiegerechtes Wohnumfeld“ und „Begrünung der Stadt“ bereits vielfach thematisiert wurde. Solche Themen wurden in Artikeln zu Erziehungszwecken aufgegriffen. Sie sollten Wissen, Begriffserklärungen und sachliche Informationen vermitteln.

Eine nüchterne Feststellung über die Luftverschmutzung durch Fahrzeuge in Shanghai und eine vernünftige Aufforderung zum Bau öffentlicher Verkehrsmittel sind in einem Artikel der Xinmin-Abendzeitung 2000 zu lesen:

„Um Emission der Fahrzeuge zu reduzieren, muss möglichst schnell ein Öko-Verkehrssystem aufgebaut werden: [...] In Hinsicht auf die zunehmende Emission der Fahrzeuge steht Shanghai auf der Rangliste der 70 verschmutzten Städte der Welt. [...] Wir sollten als Maximalwert die Emission Europas einsetzen, den Bau von U-Bahn und Schienen-Bahn beschleunigen, elektrische Busse und Radfahren fördern.“<sup>471</sup>

Auch das Thema Abfälle und der Zusammenhang zwischen Abfall, Verschmutzung von Grund und Boden und Stadtentwicklung wurden in der Wenhui-Zeitung vom 18. März 2000 aufgegriffen, aber mit recht neutralem Grundton.

„Abfälle und Menschen: [...] Die Verschmutzung durch Abfälle gefährdet direkt Grund und Boden sowie unsere Gesundheit. [...] Im Vergleich zu den Bürgern und Kindern in den Industrieländern haben die städtischen Bewohner in China großen Mangel an Wissen und Bewusstsein über Bodenschutz durch Reduzieren bzw. Vermeiden von Abfällen. [...] Parallel zur Stadtentwicklung produziert Shanghai immer mehr Industrie- und Haushaltsabfälle. Die Haushaltsabfälle nehmen jährlich 6%-8% zu.“<sup>472</sup>

Es gab auch Vorschläge zum Umweltschutz-Verhalten im Alltagsleben:

„Umweltschutz – Handeln im Alltagsleben: Wasser sollte mehrfach benutzt werden. Man sollte möglichst einheimische Landwirtschaftsprodukte kaufen.“<sup>473</sup>

Der Vorschlag zum Wassersparen war nichts Neues für die Stadtbewohner. Es gab des öfteren derartige Appelle, aber da der Wasserpreis in Shanghai wie überall in China sehr

<sup>468</sup> Wenhui-Zeitung: 20. Januar 2000.

<sup>469</sup> Wenhui-Zeitung: 31. Mai 2000.

<sup>470</sup> Ebd.

<sup>471</sup> Xinmin-Abendzeitung: 23. Januar 2000.

<sup>472</sup> Wenhui-Zeitung: 18. März 2000.

<sup>473</sup> Wenhui-Zeitung: 29. April 2000.

niedrig ist, achtet man nicht viel auf diesen Aspekt, am wenigsten aus dem Grund, die Umwelt zu schützen.

Dabei gab es auch Warnungen hinsichtlich der Umweltprobleme:

„Die UNO hat bekannt gegeben, dass Shanghai eine der sechs Städte ist, die den schlimmsten Trinkwassermangel haben. Die nutzbaren Wasserressourcen Shanghais sind sehr begrenzt. Jede Person verfügt durchschnittlich über 1049 m<sup>3</sup> von den Wasserressourcen, was 40% des durchschnittlichen Werts Chinas und 10% des Werts der Welt einnimmt.“<sup>474</sup>

In einem umfangreichen Artikel „Philosophische Gesinnung im Hinblick auf Umweltprobleme“ geht es um einen Dialog zwischen einem japanischen Professor für Soziologie und einem Shanghaier Professor für Wirtschaftswissenschaft. Die menschlichen Ursachen der Umweltzerstörung in der modernen Zeit, die anthropozentrische und umweltzentrische Einstellung wurden in diesem Artikel thematisiert.<sup>475</sup>

In der Presse wurde über ein Symposium mit dem Thema „Ökologie, Umwelt und nachhaltige Entwicklung von Großstädten“ berichtet. Stadtplanung und nachhaltige Entwicklung wurden in einen Zusammenhang gebracht:

„Grüne Stadtplanung, Grüne Chemie und Grüner Konsum: Drei Experten für Umweltschutz aus der chinesischen Akademie sprechen auf dem internationalen Symposium ‚Ökologie, Umwelt und nachhaltige Entwicklung von Großstädten‘ in Shanghai über Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung. [...]“<sup>476</sup>

Ein besonderes Thema auf dem Gebiet Städtebau und Stadtplanung, das auf den ersten Blick nicht direkt mit Nachhaltigkeit zu tun hat, hängt doch mit der Auseinandersetzung über „Wachstum“, „radikale Stadtentwicklung“ und „Entwicklung mit Erhaltung der Altbausubstanzen und Traditionen“ zusammen. In einem Beitrag versucht Ruan Yisan, ein bekannter Architekt und Spezialist des städtebaulichen Denkmalschutzes aus Shanghai, dieses Problem den Lesern – den Stadtbewohnern – zu erklären:

„Bauen ist notwendig für die Stadtentwicklung und die Verbesserung des Wohnumfeldes des Volkes. Aber beim Bauen sollte Rücksicht auf historische Denkmale und Altbauten genommen werden. Menschen brauchen nicht nur materielle sondern auch geistige Zivilisation, nicht nur eine materielle, sondern auch eine geistige Welt. Wir dürfen Kultur und Geschichte nicht auslöschen. [...] Altstraßen, Altbauhöfe, Altbauten, die zur traditionellen Kultur gehören, sollten geschützt werden. [...] Schutz traditioneller Kultur ist die Basis der Schaffung neuer Kultur... Chinesische Architekten und Stadtplaner sollten sich verpflichtet fühlen, neue Architektur und neue Städte mit chinesischen Profilen aufzubauen.“<sup>477</sup>

Zu 4) Werbung mit Umweltschutz. Es ist ein auffälliges Phänomen, dass die Themen „Umweltschutz“, „Ökologie“ und „Begrünung“ als Nachrichten, gekoppelt mit kommerziellen Werbungseffekten in der Immobilienbranche sehr beliebt geworden sind. In Wirklichkeit hat der Inhalt derartiger Nachrichten mit dem Bewusstsein „nachhaltiger Entwicklung“ wenig zu tun.

Stichwörter und Schlagzeilen wie „Begrünung“, „Grünes Wohnen“ und „Wohnen des Umweltschutzes“ sind seit 2000 zu einer wichtigen Marketingstrategie der Immobilienfirmen geworden.<sup>478</sup> So ist in der Wenhui-Zeitung vom 10. Juni 2000 zu lesen:

„Auf der neuesten Wohnungsmesse wurde der Begriff ‚Umwelt‘ als Schwerpunkt stark hervorgehoben. Die Natur wird in das Wohnungskonzept eingeführt... Im Modell der Wohnsiedlung sind ein Rasen von 160 m<sup>2</sup> und echte tropische Pflanzen in der Wohnsiedlung

<sup>474</sup> Wenhui-Zeitung: 10. Juni 2000.

<sup>475</sup> Wenhui-Zeitung: 22. Januar 2000.

<sup>476</sup> Wenhui-Zeitung: 29. Juli 2000.

<sup>477</sup> Ruan Yisan: Bauen neuer Architektur und neuer Städte mit chinesischen Profilen. In: Wenhui-Zeitung. 15. Januar 2000. Ruan Yisan ist ein renommierter Professor für Architektur aus Shanghai, der auf Denkmalschutz und Schutz der Altstädte spezialisiert ist.

<sup>478</sup> Wenhui-Zeitung: 20. Januar 2000, 10. Juni 2000, 6. Juni 2000.

eingepflanzt. Ein künstlicher Wasserfall und Goldfische gehören ebenfalls zur Planung der Wohnsiedlung.“<sup>479</sup>

„Das Öko-Bewusstsein wurde in die Wohnsiedlung Hongqiao eingeführt:[...]Die Wohnsiedlung liegt im Stadtgebiet Hongqiao, hat eine seltene Grünflächenrate von 67,4%. Die Begrünung beträgt insgesamt 10.000 m<sup>2</sup> und der Golfplatz wird mit welliger Grünfläche bedeckt. Dazu kommt noch ein naturähnlicher künstlicher See. All dies schafft einen ökologischen Wohnraum. [...]Es ist weit blickend vom Investor der Wohnsiedlung Hongqiao, dass er das zukunftsweisende Öko-Bewusstsein eingeführt hat. [...].“<sup>480</sup>

Diese Kategorie bestätigt den in Kapitel 5.3.3.3 festgestellten „Mangel an Umweltbewusstsein: Irrtümer im Umweltschutz“ und bestärkt die Aussage über die Irrtümer im Umweltbewusstsein. Gleichzeitig spiegelt das Phänomen der „Öko-Mode“ die erhöhten Ansprüche der Shanghaier auf materiellen Komfort und Lebensqualität wider, was sich aus dem schnellen Wirtschaftswachstum ergeben hat. Diese Ansprüche stehen wiederum eng in Zusammenhang mit dem sich am westlichen Lebensniveau und seiner modernen Lebensweise orientierten Leitbild. Sie wurden zum großen Teil ausschließlich auf der materiellen Ebene diskutiert.

Zu 5) Diskussion auf fachlicher Ebene. Hinzu zählen die Diskussionen und Auseinandersetzungen über städtebauliche Themen im Hinblick auf „Nachhaltigkeit“ unter den bekannten Experten. Der Anteil dieser Kategorie ist im Vergleich zu den anderen relativ gering.

Wie in Kategorie 3) schon erwähnt, wurde über das Thema städtebaulicher Denkmalschutz in Shanghai bereits diskutiert:

„Das hundertjährige Gesicht Shanghais aufrechterhalten: Experten glauben, dass der Schutz der Altstadt Shanghais gut für die nachhaltige Entwicklung des Tourismus ist. [...] Nicht die nachgeahmten Pseudo-Denkmale, sondern die echte Altstadt und die echten Altbauten sind attraktiv. [...] Die historischen Straßen sollten in großem Umfang geschützt werden. [...] Die Altarchitektur in der Stadt ist die authentische Geschichte. [...].“<sup>481</sup>

In diesem Zitat wird der Begriff „nachhaltige Entwicklung“ mit „Schutz der Altstadt“ in Zusammenhang gebracht. Der Zweck des Schutzes – so kann man dieses Zitat verstehen – läge jedoch in „der nachhaltigen Entwicklung des Tourismus“.

Eine andere Auseinandersetzung über die harmonische Entwicklung von Städtebau und Denkmalschutz hat andere Einsichten hervorgebracht. Die Befürworter des städtebaulichen Denkmalschutzes sahen im Schutz von Altstädten und Altbausubstanzen keine Widersprüche zum Aufbau und zur Erneuerung der Städte:

„Pro-Seite: Denkmalschutz und Stadtentwicklung können gleichzeitig berücksichtigt werden. Die Altstadt und die alten Straßen müssen geschützt werden. [...] Sie [Schutz der Altstadt sowie der alten Straßen und Aufbau der Stadt] sollen keine Widersprüche haben. [...] Dem Denkmalschutz sollte im Städtebau ein wichtiger Stellenwert beigemessen werden. [...].“

„Pro-Seite: [...] Während des Modernisierungsprozesses ist der Schutz von Altstadt, alten Straßen und Altbauten in großem Umfang durchaus möglich und machbar. Entscheidend sind die richtige Einstellung dazu und die entsprechende Technik.“

Die Gegenposition vertritt die Meinung, dass zu viel Denkmalschutz der Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung im Weg stehen würde und die Entwicklung heutiger Generation wichtiger sei als die Traditionen der Vergangenheit. Von der zukünftigen Generation und vom Wert der Altbauten wird in den Aussagen der Kontra-Seite nicht gesprochen:

---

<sup>479</sup> Wenhui-Zeitung: 10. Juni 2000.

<sup>480</sup> Wenhui-Zeitung: 29. März 2000.

<sup>481</sup> Wenhui-Zeitung: 10. Februar 2000.

„Kontra-Seite: [...] Die Altbauten sollen in ein kleines bestimmtes Gebiet (in ein Museum z.B.) verlagert und geschützt werden. [...] Dadurch kann die moderne Architektur größeren und freieren Raum zur Entwicklung bekommen. [...]“

„Kontra-Seite: Der rigorose Denkmalschutz ist nicht empfehlenswert. Wenn Denkmale den staatlichen Großprojekten und der Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung im Weg stehen, sollen sie dorthin verlagert werden, wo sie entweder besser genutzt oder geschützt werden. Wir sollen die Hinterlassenschaft alter Zeit nicht im Weg der Entwicklung heutiger Generationen stehen lassen. [...] Entwicklung ist das unerschütterliche Prinzip.“<sup>482</sup>

Zusammenfassend können folgende Schlüsse gezogen werden. Der Begriff „Nachhaltige [Stadt]Entwicklung“ ist kein fremdes Wort in Shanghai. Das Leitbild ist bereits in die Propaganda der Parteizentrale und der Stadtregierung eingeführt und gewinnt in den Medien ebenfalls zunehmend Aufmerksamkeit. Jedoch blieb das Leitbild bisher eher eine modische Worthülse oder eine Formsache. Die drei Aspekte der Nachhaltigkeit – der ökologische, der ökonomische und der soziale – wurden zwar thematisiert, aber nicht gründlich und ausreichend. Was den ökonomischen Aspekt im Städtebau Shanghais angeht, ist in den öffentlichen Medien fast nur Positives zu finden. Der ökologische und soziale Aspekt spielt in diesen offiziellen Meldungen und Kommentaren eine Alibi-Rolle im Hintergrund. Der ökologische Aspekt wird zwar immer mehr beachtet, aber es gibt entweder irreführende Einstellungen oder er dient kommerziellen Zwecken. Es ist auffallend, dass dem sozialen Aspekt in den Bereichen Städtebau und Stadtplanung in den recherchierten Zeitungen sehr geringe Aufmerksamkeit geschenkt wurde, eine geringere als dem ökologischen.

Die Kategorien 3) und 5) können als positive Seiten zur Verbreiterung des Leitbildes „Nachhaltigkeit“ betrachtet werden. Da die kritischen Stimmen nicht laut sein dürfen oder können, können ihre Auswirkungen auch nur begrenzt sein. Darüber hinaus sind die Experten – trotz ihres Fachwissens – in ihren öffentlichen Äußerungen überzeugt, dass das Wirtschaftswachstum an erster Stelle bzw. im Zentrum der Stadtentwicklung stehen sollte. Dafür ist auch kennzeichnend, dass neue Argumente wie Tourismus oder alte Baukultur in dieses Schema eingepasst werden.

#### **5.3.4.1 „Nachhaltige Entwicklung“ im Verständnis der Stadtverwaltung und der Experten**

Aus den öffentlichen Äußerungen der Shanghaier Beamten oder Experten über den Städtebau und die Stadtplanung können lediglich Rückschlüsse auf die Leitbilder in ihren Köpfen gezogen werden. In den Aussagen der inoffiziellen Gespräche sind diese Leitbilder viel direkter erkennbar.

In diesem Kapitel werden die Gespräche ausgewertet, die die Verfasserin 2004 in Shanghai geführt hat, um das Verständnis „nachhaltiger Stadtentwicklung“ seitens der Beamten und Experten kennen zu lernen.

Die Gespräche wurden im April und Mai 2004 mit sieben Personen aus unterschiedlichen Funktionen und Bereichen geführt.<sup>483</sup> Das Ziel der Gespräche lag in der Sammlung von Informationen über die gegenwärtige Situation des Städtebaus und der Stadtplanung im Hinblick auf „nachhaltige Stadtentwicklung“, ohne den Gesprächspartnern feste Fragenkataloge vorzulegen. Die Gespräche wurden nicht auf Tonband aufgenommen, denn die Befragten hätten sich bei ihrer Meinungsäußerung sehr zurückhaltend verhalten und sich nicht frei gefühlt. Die Gespräche wurden als Gesprächsnotizen zusammengefasst, die als Quelle in diesem Kapitel analysiert werden.

---

<sup>482</sup> Wenhui-Zeitung: 11. Dezember 2000.

<sup>483</sup> Bei einem Gespräch waren zwei Sprechpartner zusammen: Zhang Fan und Li Xuan. Siehe Gesprächsnotizen Shanghai.

Sechs von den sieben Gesprächspartnern haben sich direkt zur „nachhaltige (Stadt)Entwicklung“ geäußert, dies sind:<sup>484</sup>

- Wu Zhiqiang, Professor und Dekan<sup>485</sup> des Instituts für Architektur und Stadtplanung der Tongji-Universität Shanghai (Fachrichtung: Theorie der Stadtplanung), Berater der Stadtregierung; er hat an der Tongji-Universität studiert, an der TU Berlin promoviert und eine Dissertation „Globalisierung der Großstädte um die Jahrtausendwende“ (1994) verfasst. Er ist 2005 zum Chefplaner der EXPO 2010 in Shanghai geworden. Die Zeitschrift „Die ZEIT“ bezeichnet ihn in ihrer Ausgabe vom 16. Mai 2007 als „Liebhaber alles Deutschen“, und auf seiner Visitenkarte steht der Name „Wu Siegfried Zhiqiang“.<sup>486</sup> Laut der chinesischen Zeitschrift „Life Magazine“ „hat er furchtbar große Macht in der Hand. ... die ganze Stadt steht unter seiner Planung und die ganze Stadt ist seine Requisite. [die Stadt’ bezieht sich hier auf das zu bebauende Gelände des EXPO 2010 an der Ufer Huangpu – A.d.V.]“<sup>487</sup>
- Tang Zhiping, Vizedirektor des Stadtplanungsamtes der Stadt Shanghai, hat im Institut für Architektur und Stadtplanung an der Tongji-Universität studiert.
- Zhang Fan, Direktor des Büros für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai
- Li Xuan, Mitarbeiterin des Büros für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai, hat im Institut für Architektur und Stadtplanung an der Tongji-Universität studiert.<sup>488</sup>
- Yu Sijia, Direktor der Abteilung für Stadtplanung des Stadtplanungsamts der Stadt Shanghai, hat im Institut für Architektur und Stadtplanung an der Tongji-Universität studiert.
- Zhu Dajian, Professor am Institut für Management und Wirtschaft der Tongji-Universität mit dem Forschungsgebiet: Nachhaltige Entwicklung und Entwicklungsstrategie von Shanghai, Berater der Stadtregierung als Experte für „nachhaltige Entwicklung“ und Strategien der Stadtentwicklung.

Allein an der Herkunft und ihrer Ausbildung ist zu erkennen, dass die wichtigen Positionen in der Branche Städtebau und Stadtplanung Shanghais von denjenigen besetzt sind, die im Institut für Architektur und Stadtplanung der Tongji-Universität ausgebildet worden sind.

Aus den Gesprächen ergeben sich drei Varianten, eine „nachhaltige (Stadt)Entwicklung“ zu interpretieren.

Variante eins entspricht den Aussagen von Wu Zhiqiang und Tang Zhiping, für die „nachhaltige Entwicklung“ Teil der kapitalistischen Ideologie ist. Sie stellen die Verhältnisse Chinas denen des Westens entweder entgegen oder sehen sie in einer Konkurrenz miteinander. Darüber hinaus sind sie der Meinung, dass man in Shanghai großen Wert auf eine „nachhaltigen Stadtentwicklung“ lege.

In einem ersten Gespräch mit Wu Zhiqiang äußerte dieser die folgende Meinung und kritisierte nach seinen mehrjährigen Aufenthaltserfahrungen in Deutschland, dass die Lebensweise der Deutschen viel mehr Energie beansprucht würde als die der Chinesen:

„Die am wenigsten nachhaltige Entwicklung vollzog und vollzieht sich in Europa, es gibt viele Einfamilienhäuser; die Heizung wird sehr früh eingeschaltet, auch wenn es noch nicht sehr kalt ist; es gibt immer mehr Arbeitslose, und die Industrie schrumpft. Die Europäer beachten nur die Beziehung zwischen Menschen und Natur, ignorieren die Beziehung zwischen Menschen, Natur(-ressourcen) und Ökonomie als einen Komplex. In diesem Sinne sind die Chinesen sehr nachhaltig. Sie wohnen in dichten und engen Räumen, ohne Schwierigkeiten

<sup>484</sup> Die Titel und Positionen des jeweiligen Gesprächspartners waren die zum Zeitpunkt der Gespräche. Außer bei Wu Zhiqiang sind Veränderungen bei den anderen nicht bekannt.

<sup>485</sup> In China hat der Titel „Dekan“ in der Regel mehr Wert als „Professor“. In der Hierarchie symbolisiert ein Verwaltungstitel die entsprechende „Macht“, den ein akademischer Titel nicht ersetzen kann.

<sup>486</sup> DIE ZEIT: S. 99. Nr. 21. 16. Mai 2007.

<sup>487</sup> LIFE MAGAZINE (SHENG HUO): Nr.18. 18. Mai 2007. Dieses Zitat ist aus der Internetversion.

<sup>488</sup> Mit Zhang Fan und Li Xuan wurde ein gemeinsames Gespräch geführt.

und Konflikte miteinander zu haben. Sie wissen den Boden sparsam zu nutzen, indem sie viele hohe multifunktionelle Häuser und Gebäude bauen. Die Chinesen entwickeln sich dauerhaft und nachhaltig...“<sup>489</sup>

Er hat insofern Recht, als dass die jetzige Lebensweise der Europäer nicht so nachhaltig ist wie die Agenda 21 es fordert. Diese Lebensweise ist nicht allgemein übertragbar, schon gar nicht auf das bevölkerungsreichste Land China. Aber er hat – mit oder ohne Absicht wie auch immer – nicht eingesehen, dass die einkommensstarken Chinesen dazu neigen, die europäische Lebensweise anzustreben. Die Chinesen (vor allem im Süden) leben nicht freiwillig ohne Heizung im kalten Winter, sie wohnen ebenfalls nicht freiwillig in dichten und engen Räumen. Wenn sie eines Tages wirtschaftlich stärker würden, würden sie wohl sehr gerne so bequem leben wie die Europäer. Die Tatsache, dass die Einfamilienhäuser und die stromschluckenden Klimaanlage bei wohlhabenden Shanghai-Chinesen sehr begehrt sind, ist ein eindeutiger Beleg dafür. Darüber hinaus ist es falsch zu behaupten, dass der Grund der Arbeitslosigkeit und schrumpfender Industrien in Europa darin läge, dass dort statt Natur und Ökonomie einseitig die Belange der Natur beachtet worden wären.

In einem zweiten Gespräch betonte Wu noch einmal, dass in Europa nicht von einer „nachhaltigen Entwicklung“ geredet werden könne, weil die Wirtschaft dort nicht dynamisch sei:

„Die Europäer reden gerne von Nachhaltigkeit, aber sie können nicht einmal ihre Wirtschaft und Entwicklung dynamisch halten. Wie kann es dann ‚nachhaltig‘ sein? Es gibt keine ‚Nachhaltigkeit‘, sondern nur ‚nachhaltige Entwicklung‘. Im Begriff ‚nachhaltiger Entwicklung‘ ist ‚Entwicklung‘ das entscheidende Wort. So haben wir Chinesen den Begriff richtig verstanden und uns auch daran gehalten. Unter diesem Begriff verstehen wir etwas anders als die Europäer.“<sup>490</sup>

Wu äußerte eine kapitalismuskritische Meinung und wies auf die „Auswüchse“ des Kapitalismus hin, die große immanente und unlösbare Widersprüche zum Leitbild der Nachhaltigkeit aufweisen und die Probleme wie z.B. Gerechtigkeit in Wirklichkeit mit dem „Slogan Umweltschutz“ verschlimmern würden. Er kritisierte den Kapitalismus so scharf, als ob die jetzige rasante Entwicklung in China nichts mit dieser kapitalistischen Wirtschaft zu tun hätte:

„Warum ist der Begriff ‚nachhaltige Entwicklung‘ so beliebt in den westlichen Ländern? Die westlichen Politiker benutzen gerne den Begriff, um ihre kapitalistische Politik zu unterstützen. Der Begriff vertuscht die Wirklichkeit der kapitalistischen Auswüchse. Aufgrund der Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung, die Gerechtigkeit erfordert, sollten die Ressourcen und der Reichtum auf der Erde gerecht verteilt werden. Dies wollen die kapitalistischen Länder ganz und gar nicht. Dies ist auch dort nicht realisierbar. Die kapitalistischen Länder wollen mit dem Slogan ‚Umweltschutz‘ ihre Produkte den Entwicklungsländern verkaufen. Die Verschwendung der Amerikaner an Energie und Ressourcen ist entsetzlich. ... Die Idee der ‚nachhaltigen Entwicklung‘ kann die kapitalistischen Auswüchse in den Industrieländern nicht ändern, denn das Merkmal des Kapitalismus liegt darin, das Kapital zu konzentrieren und die Gewinne auf Kosten der Natur und der Menschen zu maximieren.“<sup>491</sup>

Eine ähnliche Position ist auch im Gespräch mit Tang Zhiping, dem Vizedirektor des Stadtplanungsamts, erkennbar:

„China und auch Shanghai stehen in einer ungerechten internationalen ökonomischen Ordnung. Wir können nicht die Maßstäbe und Kriterien der ‚nachhaltigen Entwicklung‘ von westlichen Ländern direkt in unseren Städten einführen. Sonst könnten sich die Städte

---

<sup>489</sup> Dieses Zitat stammt aus dem ersten Gespräch vom 9. April 2004 mit Wu an der Tongji-Universität. Siehe Gesprächsnotizen in Shanghai. a.a.O.

<sup>490</sup> Dieses Zitat stammt aus dem zweiten Gespräch vom 23. April 2004 mit Wu im Flugzeug nach Wuhan. Das Beispiel mit der Heizung war deswegen eine Wiederholung. Gesprächsnotizen in Shanghai. a.a.O.

<sup>491</sup> Ebd.

überhaupt nicht mehr entwickeln. Die Industrieländer monopolisieren die High-Technik und Technologie, mit denen die Produktion weniger Ressourcen und Energie verbraucht. Um die High-Technik und Technologie zu erwerben und beherrschen, müssen wir viel bezahlen oder abwarten, bis wir unsere erfinden. Den Aufwand an Zeit und Geld können wir uns nicht leisten. Wie können wir also unsere Energienutzungseffizienz auf das westliche Niveau bringen? Sollten wir das machen, hätten wir schon längst den internationalen Wirtschaftswettbewerb verloren. Die Phase, in der China sich im Moment befindet und in der mehr Energie und Ressourcen verbraucht werden, ist unvermeidbar. Alle Industrieländer haben die ähnliche Phase schon hinter sich. Die ‚nachhaltige Entwicklung‘ braucht diesen Prozess als Anlaufphase. Es geht auch um die Wettbewerbsfähigkeit der Städte. Die Stadt muss Arbeitsplätze schaffen. Nur wenn das Land wirtschaftlich und geistig ein bestimmtes hohes Niveau erreicht, kann erst von ‚nachhaltiger Entwicklung‘ im westlichen Verständnis die Rede sein. Wir bemühen uns nun, unsere Stadt ‚nachhaltig‘ zu entwickeln.“<sup>492</sup>

Mit diesen Aussagen hat Tang die harte Wirklichkeit ganz offen, zum Teil auch zutreffend dargestellt und analysiert. Er hat das Dilemma Chinas eingesehen. Zu der Darstellung dieses Dilemmas bzw. der Sachzwänge ist die Verfasserin der gleichen Meinung. Aber er sah in dieser harten Realität keine Alternative zur wirtschaftlichen Entwicklung, die vorrangig sein müsse. Hinter diesen Gedanken steht die Überzeugung, dass China im Zuge der Globalisierung den Westen wirtschaftlich auf- und sogar überholen werde, und dass erst danach eine nachhaltige Entwicklung ins Auge gefasst werden könne. Auch das mit der Wirtschaftsentwicklung einhergehende soziale Gefälle sei zur Zeit unvermeidbar.

Tang wollte die Wichtigkeit der nachhaltigen Entwicklung nicht leugnen. Er als Parteifunktionär verteidigte die Stadtregierung und behauptete, dass die Stadtregierung Shanghai Nachhaltigkeit beachte:

„‚nachhaltige Entwicklung‘ ist natürlich sehr wichtig. Ihre Wichtigkeit ist der Stadtregierung bewußt. Wir betrachten es als eines unserer Arbeitsprinzipien. Ein anderes Prinzip unserer Arbeit ist ‚Menschen als Basis‘ [auf Chinesisch Yi Ren Wei Ben – A.d.V.]. Wir legen immer größeren Wert auf die Umwelt. Shanghai ist eine Mischung aus ganz unterschiedlichen Entwicklungsphasen, die die westlichen Länder in der Geschichte jahrhundertlang hintereinander zurücklegten. Die gemischten und ungleichmäßigen Phasen in Shanghai zu differenzieren und zu analysieren ist sehr wichtig für das Verständnis der ‚nachhaltigen Entwicklung‘. Je nach den unterschiedlichen Konstellationen in der Stadt gibt es unterschiedliche Maßnahmen im Städtebau.

Tangs Verteidigung der Stadtregierung und seine gleichzeitige Rechtfertigung der Probleme, wie z.B. das Gefälle zwischen Reichen und Armen, werden in seinem folgenden Zitat deutlich:

„Es ist vollkommen normal, dass ein Gefälle zwischen Reichen und Armen während des Entwicklungsprozesses entsteht. Es soll auch ein Gefälle geben. Die Stadtregierung weiß es zu koordinieren und sie sorgt für das Minimum zum Leben der Armen in der Stadt, z.B. es gibt in Shanghai eine Politik ‚Wohnung mit niedrigen Mieten‘ für Familien mit niedrigen Einkommen.“<sup>493</sup>

Auch das Problem der Abfallentsorgung könne Shanghai, so Yu in dem mit ihm geführten Gespräch, nur in ähnlicher Weise wie die Industrieländer lösen:

„Es ist völlig normal, dass Shanghai seine Verschmutzung in andere rückständige Städte des Binnenlandes bringt, wie es die Industrieländer gegenüber China getan haben. Sollten eines Tages die rückständigen chinesischen Städte reicher werden, bringen sie dann die

---

<sup>492</sup> Gesprächsnotizen in Shanghai. Das Gespräch wurde am 19. April 2004 in dem Büro von Tang Zhiping geführt.

<sup>493</sup> Ebd.

Verschmutzung wahrscheinlich nach Afrika. Das ist doch ganz normal für den Entwicklungsprozess.“<sup>494</sup>

Die zweite Variante der Interpretation lieferten Li Xuan, Mitarbeiterin des „Büros für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai“ und zum Teil auch Yu Sijia, Direktor der Abteilung für Stadtplanung des Stadtplanungsamts Shanghai. In den Gesprächen gaben sie offen zu, dass man zwar in Shanghai den Begriff einer „nachhaltigen Entwicklung“ bereits thematisiert habe, dass aber die Stadt Shanghai damit noch gar nicht so weit sei.

„Die ‚nachhaltige Entwicklung‘ ist bei uns immer noch nur als Wort vorhanden. Von Durchsetzung ist überhaupt nicht die Rede“,<sup>495</sup> so Li Xuan,

und Yu Sijia:

„Es wird in Shanghai viel von ‚nachhaltiger Entwicklung‘ geredet. Ein vollständiges Theoriesystem dafür gibt es noch nicht. Das ist ein modisches Wort. Im Vergleich zu dem Masterplan von Shanghai 84‘ hat der neue Masterplan [Masterplan 1999-2020 – A.d.V.] weniger mit Ökologie oder ‚nachhaltiger Entwicklung‘ zu tun.... Im neuen Masterplan von Shanghai ist die Nachhaltigkeit kaum zu erkennen.“<sup>496</sup>

Die beiden Aussagen stehen offensichtlich im Gegensatz und Widerspruch zu den Behauptungen von Wu und Tang, die meinten, dass Shanghai sich nachhaltig entwickeln würde.

Trotz der verschiedenen Formulierungen über ihr Verständnis von „nachhaltiger Entwicklung“ haben die Aussagen der Gesprächspartner eine Gemeinsamkeit, nämlich die Widersprüchlichkeit ihrer Äußerungen, die ihre zwiespältigen Einstellungen gegenüber „nachhaltiger Entwicklung“ widerspiegeln. Einerseits gaben fast alle Gesprächspartner die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer „nachhaltigen Entwicklung“ für Shanghai zu und betonten sie sogar. Andererseits räumten sie sofort dem wirtschaftlichen Wachstum Priorität ein, sobald beide Ziele in Widerspruch zueinander geraten. Obwohl die Antworten in den Gesprächen nicht immer eindeutig formuliert wurden, sind sie sich doch offensichtlich in dem Punkt einig, dass sich die Widersprüche zwischen „nachhaltiger Entwicklung“ und dem wirtschaftlichen Wachstum in Shanghai zugespritzt hätten. Die tatsächliche Entwicklung habe sich fast immer zugunsten des Wirtschaftswachstums und zu Lasten der Nachhaltigkeit vollzogen, weil – so argumentierten sie - China bzw. Shanghai dringend das Wachstum benötige, um in der internationalen Konkurrenz „wettbewerbsfähig“ zu werden.<sup>497</sup> Dies wird durch die Aussage von Zhang Fan bestätigt und erklärt, warum im „Büro der Leitungsgruppe zur Durchsetzung der ‚Agenda 21 Chinas‘ für Shanghai“ eine einheitliche Stellung – entsprechend der allgemeinen politischen Linie – zum Verhältnis der wirtschaftlichen Entwicklung und des Umweltschutzes bezogen wurde: Zuerst die Wirtschaft entwickeln, dann Wirtschaft und Umweltschutz gleichzeitig entwickeln.<sup>498</sup> Es wurde nicht gefragt, wie lange dieses „Zuerst-die-Wirtschaft“ dauert und wann die „gleichzeitige Entwicklung“ der Wirtschaft und des Umweltschutzes beginnt.

Variante drei der Interpretation – eine reflexive Einstellung – wird von Zhu Dajian vertreten, Professor vom Institut für Management und Wirtschaft der Tongji-Universität. Anders als Wu, Tang und Yu, die auf die Gegensätze zwischen der kapitalistischen und chinesischen Ideologien verweisen, sagte Zhu, dass er versuche, „den hochrangigen Kadern/Beamten klar

---

<sup>494</sup> Gesprächsnotizen mit Yu: a.a.O. Das Gespräch wurde am 28. April 2004 im Stadtplanungsamt Shanghai geführt.

<sup>495</sup> Gesprächsnotizen mit Li: a.a.O. Das Gespräch wurde am 23. April 2004 im „Büro für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai“ geführt.

<sup>496</sup> Gesprächsnotizen mit Yu: a.a.O.

<sup>497</sup> Vgl. Gesprächsnotizen mit Wu, mit Tang und mit Yu: a.a.O.

<sup>498</sup> Gesprächsnotizen mit Zhang: a.a.O. Das Gespräch wurde am 23. April 2004 im „Büro für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai“ geführt.



zu machen, was eine ‚nachhaltige Entwicklung‘ bedeutet, warum Shanghai nachhaltige Entwicklung braucht und was wir vom Westen lernen können.“<sup>499</sup>

Sein Verständnis von „nachhaltiger Entwicklung“ wird in folgenden Aussagen deutlich:

„Ein allgemeines Missverständnis von ‚nachhaltiger Entwicklung‘ ist, dass die Wirtschaftsentwicklung und der Umweltschutz Widersprüche hätten, dass nachhaltige Entwicklung unterbrochene Entwicklung bedeutet. Wir verbrauchen viel zu viel Energie und Ressourcen. Die Produktion bringt zu viele Abfälle mit sich. Das BIP in China ist erfreulich, doch im Verhältnis zum Energieverbrauch sind wir gegenüber europäischen Ländern zu verschwenderisch. Die Idee von Nachhaltigkeit bietet den Entwicklungsländern eine gute Chance, sich gesund zu entwickeln. Wir dürfen die gleichen Fehler, die die alten Industrieländer gemacht haben, nicht mehr wiederholen.

[...]

Sowohl der moderne Sozialismus, der immer nach scheinbarer Größe und Ehre trachtet, als auch der traditionelle Kapitalismus sind ‚anti-nachhaltig‘.

In den kapitalistischen Ländern ist das Konzept der Nachhaltigkeit entstanden. Bei uns wird seit Ende des letzten Jahres [Jahr 2003 – A.d.V.] ‚die wissenschaftliche Auffassung über Entwicklung‘ gefordert.“<sup>500</sup>

Zhu räumte ein, dass „sich ‚nachhaltige Entwicklung‘ in der Verwaltung und in den Behörden Shanghais, hinsichtlich Handeln und Durchsetzung, immer noch nicht etabliert habe“. Der Grund sei: „Unser System ist problematisch... Unsere Politik ist Machtpolitik. Die Kader und die Beamten der kommunistischen Partei sind nur gegenüber ihren höheren Organen verantwortlich.“<sup>501</sup>

Trotz der System-Kritik wirkte Zhu durch seine Aussagen positiv und optimistisch gegenüber der Stadtregierung, die einen „strategischen Blick“ habe und bereit sei, vom Westen zu lernen und in Richtung auf eine nachhaltige Entwicklung umzudenken. Er stimmte dem Arbeitsprinzip der Stadtregierung „Menschen als Basis“ (Yi Ren Wie Ben) zu, das er für „richtig“ hält und erklärte dazu: „Das Ziel, die Natur vor Zerstörung zu schützen, liegt darin, den Menschen ein gutes Leben zu schaffen. Die Menschen sind schließlich wichtiger als die Natur.“<sup>502</sup> An diesem Argument ist zu erkennen, dass diese seine Einsicht „anthropozentrisch“ geprägt ist. Darüber hinaus ist an diesem Arbeitsprinzip „Menschen als Basis“ eine entscheidende Frage unklar: auf welche „Menschen“ es sich bezieht? Dieser Frage wird ausgewichen. Das Prinzip steht in deutlichem Gegensatz zur aktuellen Realität eines großen Teils der Menschen in Shanghai.

### **5.3.4.3 Umsetzung des Leitbildes einer „nachhaltigen Entwicklung“: Beispiele Jiangwan-Feuchtbiotop und Chongming-Insel**

Nachdem das Leitbild „nachhaltige Stadtentwicklung“ in den offiziellen Verlautbarungen der Stadtregierung bzw. des Stadtplanungsamts Eingang gefunden hat, wurden die Stichwörter „Nachhaltigkeit“ und „Ökologie“ immer beliebter. Es ist deswegen notwendig nachzufragen, wo die Ansätze einer „nachhaltigen Entwicklung“ im Städtebau Shanghais praktiziert werden. In diesem Kapitel werden zwei Beispiele angeführt, die einerseits als „nachhaltige Entwicklung“ oder „ökologische Planung“ etikettiert wurden, aber andererseits in der Umsetzung fragwürdig sind.

#### **5.3.4.3.1 Wandel des Feuchtbiotops Jiangwan zur „Neuen Jiangwan-Town“**

Im Nordosten Shanghais gab es den alten Flughafen Jiangwan, der 1939 von Japanern als militärischer Flughafen errichtet und ab 1986 stillgelegt wurde. Das umgebende Gelände von

---

<sup>499</sup> Gesprächsnotizen mit Zhu: a.a.O. Das Gespräch wurde am 29. April 2004 bei Zhu Dajian zu Hause geführt.

<sup>500</sup> Ebd.

<sup>501</sup> Ebd.

<sup>502</sup> Ebd.

8 km<sup>2</sup> war während der Betriebszeit von 1939 bis 1986 aus militärischen Gründen abgesperrt und daher konnte ein seltenes naturnahes Biotop entstehen. Seit der Stilllegung von 1986 bis 2001 hat sich das Gelände zu einem Feuchtbiotop mit einer großen Artenvielfalt entwickelt.<sup>503</sup> Die Wasserfläche nahm 60% der gesamten Fläche ein,<sup>504</sup> das Gewässernetz war fast identisch mit dem auf der Karte des 18. Jahrhunderts. Im Jahr 2000 hat sich die Stadtbezirksregierung Yangpu entschieden, das Gelände für Immobilienzwecke zu erschließen bzw. zu bebauen. Nach der Vorstellung der Investoren der „Neuen Jiangwan-Town“ sollten 100.000 Menschen dieses Gebiet bewohnen. Bereits vor dieser Entscheidung der Erschließung war den einheimischen Bürgern, Biologen und Umweltschützern der hohe ökologische und wissenschaftliche Wert des Feuchtbiotops Jiangwan bekannt und sie richteten ihr Augenmerk auf dieses Gebiet, das für sie „der einzige Grünedelstein der Ökologie in der Stadt“ war.<sup>505</sup> Nach dem Erschließungsbescheid Anfang 2001 haben zahlreiche Wissenschaftler, Bewohner und Umweltschützer begonnen, der Zerstörung dieses Naturgebiets entgegenzuwirken. Sie entwickelten zwei Initiativen: eine Webseite zum Protest gegen die Wohnsiedlungsplanung und einen schriftlichen Einwand bzw. Vorschlag an die Stadtregierung.

Auf ihrer Webseite namens „Ereignis Jiangwan“ veröffentlichten sie die Ergebnisse ihrer wissenschaftlichen Untersuchungen bezüglich des geographischen und natürlichen Wandels des Biotops, über seine Topographie mit seiner biologischen Vielfältigkeit und argumentierten gegen die Erschließungsplanung der Stadtbezirksregierung Yangpu. Dort dokumentierten sie ebenfalls ihre Auseinandersetzungen mit der Stadtregierung. Um die verärgerten Bürger zu beruhigen, hat die Stadtbezirksregierung Ende 2001 eine „Expertengruppe“ beauftragt, den ökologischen Zustand des Jiangwan-Biotops zu untersuchen.<sup>506</sup> Gleichzeitig führte eine selbstorganisierte Gruppe von Wissenschaftlern eine Untersuchung durch. Beide Gruppen kamen zu zwei gegensätzlichen Schlussfolgerungen. Die Gruppe der Stadtbezirksregierung erklärte, dass das Biotop erschlossen werden könne, während die andere Gruppe der Bürger sich für den behutsamen Schutz des Gebiets aussprach.

Während des Stadtvollkongresses im Februar 2002 haben einige Professoren, Botaniker und Zoologen der Stadtregierung gemeinsamen einen gemeinsamen „Vorschlagbrief zum Schutz des Naturgebiets Jiangwan“ eingereicht.<sup>507</sup> Dennoch wurde die Planung für die „Neue Jiangwan-Town“, die vor der Zeit des „Vorschlagbriefs“ und des Protests der Bürger bereits erfolgt war, vom Stadtplanungsamt Shanghai im August 2002 genehmigt. Der Planung zufolge betrug die geplante Bebauungsfläche 9,45 km<sup>2</sup>, davon 3,66 km<sup>2</sup> für Wohnsiedlungen, 1,13 km<sup>2</sup> für Straßen, 0,41 km<sup>2</sup> für einen neuen Campus der Universität Fudan, 0,19 km<sup>2</sup> für die öffentlichen Einrichtungen. Die Gewässerfläche sollte mehr als 0,77 km<sup>2</sup> betragen,<sup>508</sup> und

---

<sup>503</sup> Es gab bis 2003 850 Arten Tiere, 230 Arten Pflanzen und mehreren davon gehören zu den staatlich geschützten Arten. Jin Xinbao/Zhou Baochun: Biologische Vielfältigkeit des Flughafens Jiangwan Shanghai. In: Abhandlungen des Symposiums für Artenschutz und sein Untersuchungszustand Chinas. 2003. S.394-S.429, Internetversion.

<sup>504</sup> Ebd.

<sup>505</sup> Die Initiativen der Einwohner und Wissenschaftler: „Vorschlagsbrief zum Schutz des Naturgebiets Jiangwan“, aus der Webseite „Ereignis Jiangwan“ 2002.

<sup>506</sup> Nanfang-Wochenzeitung: Schutzkampf für das Feuchtbiotop Jiangwan. 21. März 2003.

Webseite „Ereignis Jiangwan“.

<sup>507</sup> Ein Teil der unterzeichneten Namen auf dem Vorschlagbrief: Lu Jianjian, Biologe für Vögel und Tiere des Feuchtbiotops aus der Pädagogischen Universität Ostchinas; Zhang Liqian, Landschaftsökologe; Da Liangjun, Stadtökologe; Wang Xiangrong, Stadtökologe der Universität Fudan; Cui Zhixing, Ornithologe des Naturmuseums Shanghai; Wang Jianhua, Biologe der Beteuerungsstation für Wissenschaft und Technik für Jugendlichen Shanghai; Xu Shiyuan, Direktor des Forschungszentrums für Umweltwissenschaft der Pädagogischen Universität Ostchinas; Liu Zhongling, Vizedirektor des Museums für Wissenschaft und Technik Shanghai.

Vgl. Jiefang-Tageszeitung: 8. April 2003; Nanfang-Wochenzeitung: a.a.O.; Webseite „Ereignis Jiangwan“ <http://member.netease.com/~blkhorse/> (23. Februar 2003).

<sup>508</sup> Stadtplanungsamt Shanghai (SPSH): [www.shghj.gov.cn/News\\_Show.aspx?id=379](http://www.shghj.gov.cn/News_Show.aspx?id=379)

es sollte ein Yachtkai dafür gebaut werden.<sup>509</sup> Die „Neue Jiangwan-Town“ sollte ein „Wohngebiet für Ökologie und Wissen“ und einen „Gartenstadtteil“<sup>510</sup> bauen. Die „gehobenen“ Wohnungen dort sollten auf die Mittel- und Oberschichten ausgerichtet werden.<sup>511</sup> Die Planung soll Ideen und Konzepte ausländischer Architekturbüros wie Johnson Fain aus Amerika, Stadtbauatelier (SBA) aus Deutschland, Woodsbagot aus Australien und Gregotti aus Italien übernommen haben.<sup>512</sup>

Nach Bekanntmachung der Planung waren die kritischen Stimmen noch lauter geworden. Die kritischen Einwohner und Wissenschaftler sahen in der Planung mit der Hauptfunktion Wohnen eine Bedrohung des originalen Naturgebiets. Nach den Informationen der Webseite „Ereignis Jiangwan“ gehörten das Büro WWF (World Wide Fund For Nature) in Shanghai und verschiedene Umweltschutzinitiativen der Bürger zu den Initiatoren.<sup>513</sup> 2003 haben die Initiativen auf die Schutzbedürftigkeit Jiangwans sowohl in den lokalen als auch in den landesweiten Medien aufmerksam gemacht. Zweifel an der Planung und die Kritik der Wissenschaftler wurden 2003 in mindestens zwei wichtigen Zeitungen in gewissem Maße thematisiert: Nanfang-Wochenzeitung (21. März 2003), Jiefang-Tageszeitung (08. April 2003).<sup>514</sup> Die Deutlichkeit dieses Berichts wurde als „in gewissem Maße“ beurteilt, weil eine noch schärfere Kritik, interne Informationen und umfassende Argumente der Bürger bzw. Wissenschaftler, wie sie in ihrer Webseite zu finden waren, in den Zeitungen nicht angesprochen wurden.

In der Nanfang-Wochenzeitung vom 21. März 2003 sagte Lu Jianjian, Biologe für „Vögel und Tiere des Feuchtbiotops“ an der Pädagogischen Universität Ostchinas, der den „Vorschlagsbrief“ mit unterschrieben hatte: „nach künstlicher Regulierung wird der Boden zur künstlichen feuchten Landschaft gemacht, die völlig anders ist als das jetzige ökologische Feuchtbiotop. Die geplante ‚grüne Insel‘ steht isoliert zwischen den modernen Bauten, was zur Auflösung des Ökosystems führt.“<sup>515</sup> Nach diesem Bericht in der Nanfang-Wochenzeitung reagierte Lu verärgert, als die Investoren ihn einluden, das „Öko-Konzept“ der „Neuen Jiangwan-Town“ zu „beschönigen“.<sup>516</sup> Die Planung der „Neuen Jiangwan-Town“ wurde tatsächlich auf Druck der Kritik leicht geändert. „Die dicht besiedelten Wohnsiedlungen nach der Planung wurden zum erstklassigen ‚Wohngebiet für Ökologie und Wissen‘ abgeändert. Doch nichts ist wirklich im Wesen geändert worden, denn der krümelige natürliche Boden wird letztendlich verfestigt, die ökologischen Ketten werden von Menschen zerrissen...“<sup>517</sup>, berichtet die Nanfang-Wochenzeitung vom 8. April 2003.

In der Jiefang-Tageszeitung wurde von einer Auseinandersetzung zum Thema Ökologie und Entwicklung berichtet, die zwischen mehreren Wissenschaftlern und Funktionären der Stadtverwaltung stattfand. Song Yongchang, Professor für Umweltwissenschaften der Pädagogischen Universität Ostchinas, meinte, es hätte wenig Sinn, dass die Stadtregierung 2 Milliarden Yuan (ca. 200 Mio. Euro) für eine künstliche Grünfläche im Stadtzentrum ausbebe, die nicht als echtes Ökosystem angesehen werden kann, statt mit viel geringeren Kosten das originale Biotop Jiangwan als echtes Ökosystem zum Naturschutzgebiet zu

---

<sup>509</sup> Jiefang-Tageszeitung: 8. April 2003.

<sup>510</sup> Ebd.

<sup>511</sup> Der Hauptinvestor des Neuen Jiangwan-Town „Firma Chentou“ (über die Firma Chentou siehe auch 5.2.2.3): [www.chengtou.com/sybk\\_3a.php](http://www.chengtou.com/sybk_3a.php) (7. Mai 2007).

<sup>512</sup> Stadtplanungsamt Shanghai: [www.shghj.gov.cn/News\\_Show.aspx?id=379](http://www.shghj.gov.cn/News_Show.aspx?id=379) (7. Mai 2007).

<sup>513</sup> Die Verfasserin hat einen Teil der Informationen aus der Webseite „Ereignis Jiangwan“ 2003 gespeichert. Die weiteren Informationen über die genauen Namen der Initiativen zum Umweltschutz wurden gelöscht, denn die Webseite „Ereignis Jiangwan“ existiert jetzt nicht mehr. Die Kopie der unvollständigen Auszüge dieser Webseite ist auf einer anderen Webseite ([www.green-web.org/infocenter/show.php?id=5003](http://www.green-web.org/infocenter/show.php?id=5003), Mai 2007) noch zu lesen.

<sup>514</sup> Nanfang-Wochenzeitung: Schutzkampf für das Feuchtbiotop Shanghai. 21. März 2003.

Jiefang-Tageszeitung: Was soll man während der Stadtentwicklung mit der Ökologie umgehen? 8. April 2003.

<sup>515</sup> Nanfang-Wochenzeitung: Schutzkampf für das Feuchtbiotop Shanghais. 21. März 2003.

<sup>516</sup> Ebd.

<sup>517</sup> Ebd.

machen. Yuan Huie, Juristin für Umweltgesetze der Juristischen Hochschule Ostchinas, fragte: „Einen Yachtkai zu bauen ist eine Maßnahme zur Ankurbelung des Konsums, aber wird die Verschmutzung des Gewässers berücksichtigt?“<sup>518</sup> Es gab zwar in diesem Zeitungsbericht auch nachdenkliche Fragestellungen und Argumente zur Bebauung des Jiangwan-Biotops, doch niemand hat die klare Position bezogen, dass die Planung des Wohngebietes grundsätzlich verhindert werden müsste.

Nachdem die Medien 2003 ihre Aufmerksamkeit auf die Planung des Gebiets gelenkt hatten, war der Druck auf die Stadtbezirksregierung und die Investoren noch größer geworden. Die Stadtregierung nahm Stellung und hat „die Investoren wiederholt aufgefordert“, während der Bebauung die Prinzipien „Respekt vor der Natur und Schutz der Ökologie“, „Harmonisches Verhältnis von Menschen und Natur“ zu beachten und die „Neue Jiangwan-Town“ zu dem „Vorzeigewohngebiet des 21. Jahrhunderts“ zu machen.<sup>519</sup>

Darüber hinaus beauftragte die Kommission für Wissenschaft und Technik Shanghai das Naturkundemuseum, eine Studie über das Ökosystem des Gebiets durchzuführen, wie es die Initiative der Bürger und Wissenschaftler verlangte. Ziel der Bürger war, die originalen Daten und den aktuellen Zustand des Ökosystems zu erforschen, damit der ökologische und wissenschaftliche Wert des Gebiets untermauert würde. Die Studie wurde zwar im Auftrag der „Kommandostelle der Bebauung der Neuen Jiangwan-Town“ durchgeführt. Das heißt, dass die Studie aber erst durchgeführt wurde, nachdem die Bebauung bereits in Gang gesetzt worden war. Sie wurde von den Immobilienfirmen, die in der Neuen Jiangwan-Town bauen wollten, finanziert<sup>520</sup>

Die Wissenschaftler schrieben in ihrem Studienbericht: „Zwar können wir den Prozess der Bebauung Jiangwan nicht mehr rückgängig machen, aber wir fühlen uns verpflichtet, den natürlichen Zustand des Ökosystems und seine erstaunliche Artenvielfalt zu dokumentieren, damit ein geschichtliches Archiv über die einheimischen Tier- und Pflanzenarten sowie die biologische Sphäre Shanghais hinterlassen werden kann.“<sup>521</sup> Über den Zustand nach dem Bauungsanfang heißt es in dem Studienbericht: „[2001-2003 – A.d.V.] wegen der Bebauung wurde eine große Menge von Bäumen umgepflanzt, Wasser wurde abgesaugt und die Pflanzendecke ist verschwunden. Die ökologische Umgebung wurde zerstört und Tiere sind vertrieben worden.“<sup>522</sup>

2003 erreichten der Protest und die Kritik gegen die Bebauung Jiangwan mit der Einmischung der Zeitungen einen Höhepunkt. Doch Ende 2003/Anfang 2004 sind die kritischen Äußerungen bzw. der Protest der Bürger verstummt. Bei der Recherche nach Informationen darüber sind ab der zweiten Hälfte 2003 keine Proteststimmen bzw. kritische Stimmen mehr zu finden, die Webseite „Ereignis Jiangwan“ existiert nicht mehr. Aus welchen Gründen, ist nicht bekannt. Stattdessen ist die Werbung für die „Neue Jiangwan-Town“ in den Vordergrund getreten. „Gartenstadtteil von Ökologie und Wissen“ wird als Leistung der Stadtplanung im Hinblick auf eine „nachhaltige Stadtteilentwicklung“ lobend hervorgehoben.

---

<sup>518</sup> Jiefang-Tageszeitung: was soll man während der Stadtentwicklung mit der Ökologie umgehen?

8. April 2003.

<sup>519</sup> Bericht aus der offiziellen Webseite der Stadtregierung Shanghai: Moderner Ökogeist, Harmonisches Zusammensein von Menschen und Natur in der Neuen Jiangwan-Town.

<sup>520</sup> Nanfang-Wochenzeitung: Schutzkampf für das Feuchtbiotop Shanghai. 21. März 2003 und Jin Xinbao/Zhou Baochun: Biologische Vielfältigkeit des Flughafens Jiangwan Shanghai. S. 395 In: Abhandlungen des Symposiums für Artenschutz und sein Untersuchungszustand in China. 2003. S. 394-429, Internetversion.

<sup>521</sup> Jin Xinbao/Zhou Baochun: Ebd. S. 395.

<sup>522</sup> Ebd. S. 396.

### 5.3.4.3.2 „Öko-Inseln“: Chongming-Inseln<sup>523</sup>



Abb. 86: Karte von der Stadt Shanghai (links) und der „Drei-Inseln-Chongming“ (rechts)<sup>524</sup>

Das zweite Beispiel „Chongming-Inseln“ (Siehe Abb. 86.) ist ebenfalls ein aktuelles Projekt der Stadtregierung, das sich am Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ orientieren soll. Der erste Ansatz zur Planung der Insel steht im „Masterplan Shanghais 1999-2020“. 2003 arbeitete das Stadtplanungsamt Shanghai bereits daran. Im Juli 2003 wurde als strategisches Ziel der Planung bereits proklamiert, eine städtische „Öko-Insel“ und einen „Garten auf dem Meer“ in Weltklasseformat aufzubauen. Das wird in der Planung mit den folgenden Begriffen beschrieben: „Wald-Garten-Insel“, „Insel für Öko-Habitat“, „Urlaub- und Freizeitinsel“, „Insel für Öko-Produkte“, „Insel für Meerschiffahrtsindustrie“ und „Insel für Innovation und Forschung der Wissenschaft und Technik“.<sup>525</sup>

Yu Sijia, Direktor der Abteilung für Stadtplanung des Stadtplanungsamts hat im Gespräch am 28. April 2003 die Inseln-Planung im Hinblick auf „Nachhaltigkeit“ so dargestellt:

„Die Chongming-Insel ist der letzte Boden Shanghais, der noch nicht von der Immobilienbebauung und Bodenvermarktung erschlossen wurde. Wir beabsichtigen, die Insel genau nach unseren Konzepten zu bebauen. Wir wollen den Boden auf der Insel gut verwalten. Wir sehen in der Chongming-Insel unsere Strategiereserve. Sie wird in Zukunft eine erstklassige ökologische Insel, was sich als sehr ‚nachhaltig‘ erweisen wird. Haben die Europäer und die Amerikaner einen überdachten Golfplatz schon einmal gesehen? Haben sie jemals einen großen künstlichen auf dem Meer schwimmenden Nistplatz für Vögel gesehen?“<sup>526</sup>

<sup>523</sup> Die Chongming-Insel liegt an der Mündung des Jangtse-Flusses. Sie ist 1267 km<sup>2</sup> groß und zählt als die drittgrößte Insel Chinas. Administrativ ist die Insel dem „Kreis Chongming“ (siehe Kapitel 5.2.2.2) unterordnet, zu dessen Verwaltungsterritorium ab Mai 2005 auch die Insel Changxing (88 km<sup>2</sup>) und die Insel Hengsha (56 km<sup>2</sup>) gehören. Die drei werden auch als Ganze „Drei-Inseln-Chongming“ („Chongming Sandao“) genannt. Die Stadtregierung Shanghai ist die vorgesetzte Institution. In diesem Kapitel beziehen sich „Chongming-Inseln“ auf die Inselgruppe aus Insel Chongming, Changxing und Hengsha.

<sup>524</sup> Die Karte der „Drei-Inseln-Chongming“ ist nach der Vorlage des veröffentlichten Masterplans der Inseln bearbeitet. Dieser Masterplan ist in der amtlichen Webseite der Stadtregierung Shanghai zu finden. [www.shghj.gov.cn/News\\_Show.aspx?id=8805](http://www.shghj.gov.cn/News_Show.aspx?id=8805) (01. Oktober 2006).

<sup>525</sup> 2003 wurde mit Chongming-Insel nur eine Insel gemeint. Erst ab 2005 werden die anderen zwei einbezogen und „Chongming-Inseln“ genannt. Masterplan für Drei-Inseln-Chongming aus der amtlichen Webseite der Kreisregierung Chongming <http://cmx.sh.gov.cn>. (08. Mai 2006).

Stadtregierung Shanghai: Shanghai shi renmin zhengfu guanyu yuanze tongyi <<chongming sandao zongtiguihua (chongmingxian quyue zongtiguihua) 2005-2020 de pifuhua>> (Dokumente „Über den Masterplan der Chongming-Inseln (2005-2020)“). Nr. des Dokuments: Hufu [2005] 37. Shanghai 2006. Aus der amtlichen Webseite der Stadtregierung Shanghai: [www.shghj.gov.cn/News\\_Show.aspx?id=8805](http://www.shghj.gov.cn/News_Show.aspx?id=8805) (01. Oktober 2006).

<sup>526</sup> Gespräch mit Yu Sijia a.a.O.

2003 fand ein internationaler Ideenwettbewerb des Stadtplanungsamts Shanghai (SPSH) und der Kreisregierung Chongming für die Planungskonzeption statt. Von vier Firmen aus USA, Japan und England hat die amerikanische Firma SOM den ersten Preis erhalten.<sup>527</sup>

Am 16. November 2005 gab das Stadtplanungsamt Shanghai bei einem regierungsamtlichen Pressegespräch den vom städtischen Parteikomitee und der Stadtregierung genehmigten „Masterplan für die Chongming-Inseln“ bekannt. Im Masterplan werden die Chongming-Inseln als „der wichtige strategische Raum für die nachhaltige Entwicklung Shanghais im 21. Jahrhundert“ angesehen. Die geplante Bevölkerungszahl der gesamten Inseln beträgt 800.000.<sup>528</sup> Für Urlaub und Freizeit werden eine Pferderennbahn mit einer Investition von 2,7 Milliarden Yuan (ca. 2700 Mio. Euro) und Themenparks wie z.B. ein Disney-Park geplant.<sup>529</sup> Zwei neue Städte stehen als die ersten wichtigen Projekte im Plan: Die „New City Chongming“ (auch „New City Chengqiao“ genannt)<sup>530</sup> und „Town Chenjiazhen (Oststrand)“. Die Zahl der geplanten Bevölkerung liegt jeweils bei 200.000 bzw. 100.000-120.000. Die „New City Chongming“ soll das Profil einer lebensgerechten „Garten-Wasser-Stadt“ (Tianyuan Shuicheng) haben, während Chenjiazhen die „Öko-Town“ mit einer „ökologischen Experimentierungszone“ sein soll. In „Town Chenjiazhen (Oststrand)“ ist seit langem ein staatliches Naturschutzgebiet für Vögel vorhanden. Dieses Naturschutzgebiet soll in die neu plante „ökologische Experimentierungszone“ einbezogen werden. Beide neue Städte werden durch zwei Meerbrücken mit dem Festland Shanghai verbunden.<sup>531</sup> Die Planungen beider New Towns wurden von der Stadtregierung 2005 genehmigt.<sup>532</sup>

Der neue Masterplan der Inseln mit einem enormen Flächenangebot übte sehr schnell einen großen Anreiz auf den Boden- und Immobilienmarkt aus. Nach der Bekanntmachung der Planung hat sich der Bodenpreis versiebenfacht,<sup>533</sup> und zwar nur innerhalb von zwei Jahren. Dieses traf in gleicher Weise auf die Erhöhung der Wohnungspreise zu. 2003 betrug der durchschnittliche Preis 2500 Yuan/m<sup>2</sup> (ca. 250 Euro/m<sup>2</sup>), während 2005 der Preis bereits zwischen 4000-7000 Yuan/m<sup>2</sup> (ca. 400-700 Euro/m<sup>2</sup>) lag.<sup>534</sup> Da die Umsetzung der städtebaulichen Planungen ein langfristiger Prozess ist, ist die Gefahr nicht auszuschließen, dass das anfänglich großzügige Bodenangebot der Regierung den Immobilienfirmen Gelegenheit gibt, Grund und Boden ohne Bebauung zu Spekulationszwecken zu horten. Angesichts dessen hat das Stadtplanungsamt wie folgt Stellung genommen: „Wir haben eine einheitliche Planung erarbeitet. Welche Firma auch immer, sie muss die Bautätigkeiten nach dem Masterplan unternehmen.“<sup>535</sup>

---

<sup>527</sup> Vorwort des Masterplan von Drei-Inseln-Chongming“: a.a.O.

<sup>528</sup> Auf der Insel Chongming ist eine Bevölkerungszahl von 680.000 geplant, Changxing 100.000 und Hengsha 20.000. Ihre jetzige Bevölkerungszahl ist jeweils 635.000, 36.000 und 33.000. Ebd.

<sup>529</sup> In: Wirtschaftsbericht des 21. Jahrhundert (21 Shiji Jingji Baodao): 27. Februar 2003 und 24. November 2005.

<sup>530</sup> Die „New City Chongming“ wird auch im Dokument der Stadtregierung „New City Chengqiao“ genannt. Vgl.: Stadtregierung Shanghai: Dokument „Über den Masterplan der Chongming-Inseln (2005-2020).“ (guanyu yuanze tongyi <<chongming sandao zongtiguohua (chongmingxian quyue zongti guihua)2005-2020nian>>de pifu). Nr. des Dokuments: Hufu [2005] 37. Shanghai 2006.

Aus der amtlichen Webseite der Stadtregierung Shanghai: [www.shghj.gov.cn/News\\_Show.aspx?id=8805](http://www.shghj.gov.cn/News_Show.aspx?id=8805) (5. Mai 2006).

<sup>531</sup> Bereits Ende 2004 begann der Bau der Brücke-Tunnel-Verbindung zwischen der New Town Chenjiazhen und dem Stadtzentrum Shanghais, der 25,5 km lang ist und teils aus einer Brücke (10,3 km), teils aus einem Tunnel (8,9 km) und teils aus der Straße (6,3 km) besteht. Das Projekt soll die größte Brücke-Tunnel-Verbindung der Welt sein. In: Chongming Weekly. 29. Dezember 2004. [www.cmx.gov.cn/cmzfw/cmb524/index565.asp](http://www.cmx.gov.cn/cmzfw/cmb524/index565.asp) (5. Mai 2006).

<sup>532</sup> Masterplan für Drei-Inseln-Chongming aus der amtlichen Webseite der Kreisregierung Chongming <http://cmx.sh.gov.cn>. (5. Mai 2006).

<sup>533</sup> In: Wirtschaftsbericht des 21. Jahrhundert (21 Shiji Jingji Baodao): 24. November 2005.

<sup>534</sup> Ebd.

<sup>535</sup> Ebd.

Dieses Beispiel soll keine fachliche Bewertung hinsichtlich einer ökologischen und nachhaltigen Planung der Chongming-Inseln sein. Ebenso einseitig wäre es, den Masterplan ohne konkrete Kenntnis der Bebauungspläne und technischen Details zu bewerten. Auch eine Prognose über das zukünftige Bild der Inseln kann nicht erstellt werden. Aber aus der Darstellung der strategischen Entwicklungsziele im Masterplan und der Vorgehensweise auf dem Immobilienmarkt kann auf das städtebauliche Leitbild des Planungsamts Shanghais geschlossen werden.

Wie dieses Beispiel zeigt, wurde das Leitbild „nachhaltige Entwicklung“ bereits vom Planungsamt – zumindest schriftlich – in eine so große Dimension übertragen. Auch wenn in dieser Planung Vokabeln wie „Ökologie“, „Natur“ und „Nachhaltigkeit“ verwendet werden, blieben wichtige Fragen offen und stellen die Umsetzung des Leitbildes Nachhaltigkeit grundsätzlich in Frage.

Die folgenden Fragen können in diesem Zusammenhang gestellt werden:

- Der jetzige GDP-Wert der Chongming-Insel ist 1/70 der Stadt Shanghai und die Armutsbevölkerung umfasst 1/3 der gesamten Armutsbevölkerung der Stadt.<sup>536</sup> Wodurch werden die Öko-Inseln in der neuen Planung wirtschaftlich getragen?
- Wer zieht ein in die „Garten-Wasser-Stadt“ (Chongming-Town) und die „Öko-Town“ (New Town Chenjiazhen)? Wo bleiben die einheimischen Inseleinwohner mit ihren niedrigen Einkommen, wenn die zwei New Towns mit hochwertigen und gehobenen Wohnungen und Villen bebaut werden?
- Die ländliche Bevölkerung auf den Inseln (Bevölkerung mit nichtstädtischer Wohnmeldung „Hukou“) macht 72% der gesamten Bevölkerung aus. Die Wirtschaftsstruktur ist von der Landwirtschaft dominiert.<sup>537</sup> Wie integriert sich der Aufbau der zwei New Towns in die gegebene Wirtschaftsstruktur der Inseln und was bedeuten die den von der Stadt geplante „Urbanisierungsstrategie“ und der so genannte „Urbanisierungsprozess“ für die gegebene Bevölkerung?<sup>538</sup>
- Wie wird vermieden, dass die wohlhabenden Shanghaier in den New Towns auf den Inseln wohnen und in 45 Minuten in eigenen Autos durch die Brücken und Tunnel ins Stadtzentrum zur Arbeit pendeln?
- Wie kann garantiert werden, dass die für ein Naturschutzgebiet unentbehrliche Ruhe für Vögel nicht von neu gebauten Wohngebieten und der zunehmenden Einwohnerzahl gestört wird?
- Wer bezahlt die kostspieligen „Öko-Projekte“?
- Wer profitiert davon?
- Was haben die einheimischen Inseleinwohner von den „ökologischen“ Projekten?
- Kann diese Planung ohne Partizipation der Einwohner eine „nachhaltige Stadtentwicklung“ voranbringen?

Zusammenfassend haben die Führungskader Shanghais hinsichtlich einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ eine zwiespältige Haltung eingenommen: einerseits wollten sie offiziell und zustimmend den Anweisungen der Zentralregierung folgen, die seit 2003 die Prinzipien der Nachhaltigkeit immer wieder unterstrichen hat, aber mit ihrem tatsächlichen Handeln verfolgte die Stadtregierung andererseits jedoch weiterhin die Zielsetzung, Wirtschaftswachstum auch auf Kosten der Umwelt, des ökologischen und sozialen Ausgleiches zu fördern. Aus der Perspektive der Stadtpolitiker gibt es vor allem drei Erklärungen für das Festhalten am wachstumsorientierten Planungsdenken:

---

<sup>536</sup> Volkszeitung (Renmin Ribao): 9. August 2005.

<sup>537</sup> Statistisches Jahrbuch Shanghai 2006.

<sup>538</sup> Masterplan für Drei-Inseln-Chongming aus der amtlichen Webseite der Kreisregierung Chongming <http://cmx.sh.gov.cn>. (5. Mai 2006).

- 1) Die Wirtschaft Shanghais habe sich noch nicht weit genug entwickelt, um sich eine umfassende nachhaltige Entwicklung leisten zu können. Die Stadt brauche weiterhin ein starkes Wirtschaftswachstum.
- 2) Der Druck des internationalen Marktes und seiner von den kapitalistischen Industrieländern gesteuerten ungerechten Konkurrenzbedingungen würden die Durchsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung besonders schwierig machen. Um diesen harten Bedingungen gewachsen zu sein, müsse die Stadt wirtschaftlich stark sein.
- 3) Die für China eigentümliche Konstellation (bevölkerungsreich, sozialistische Staatsformation, im Vergleich zu den wohlhabenden Industrieländern noch rückständig in Industrialisierung und Wirtschaft) würde eine nachhaltige Stadtentwicklung benötigen, die nicht die gleiche ist, wie sie im Westen gefordert wird. Das westliche Leitbild der Nachhaltigkeit setzt ein hohes Wirtschaftsniveau und eine politische Demokratie voraus, was zu den chinesischen Städten nicht passen würde.

Diese Erklärungen geben die unter den Führungskadern und Stadtplanern der Stadt Shanghai verbreiteten Ansichten wieder. Doch eine gegenläufige Meinung ist auf der Ebene der Entscheidungsträger bereits angekommen. Sie stammt aus dem intellektuellen Beraterkreis der Stadtregierung, der zum Teil westlichem Denken, Wissen und westlicher Technologie gegenüber sehr offen ist. Nach dieser Auffassung sollte die Stadt im Blick auf Nachhaltigkeit sofort handeln. Nur dann werde sich das Wirtschaftswachstum weiter stabil entwickeln können. Die Übernahme dieser Meinung durch die Planungspraxis allerdings hängt ausschließlich davon ab, ob die Führungskader dies wollen oder nicht. In diesem Zusammenhang wird das Fehlen eines transparenten Instrumentariums deutlich sichtbar, das eine breite öffentliche Debatte ermöglicht und im Ergebnis zu gemeinsamen Entscheidungen führen kann.

Auf technischer Ebene aber haben die Diskussion und das Handeln, wie die Nachhaltigkeit machbar ist, schon begonnen, denn neue technische und technologische Entwicklungen werden in Shanghai schnell aufgenommen. Die energiesparende oder umweltschonende Bautechnik und -technologie sowie entsprechende Baumaterialien aus dem Westen werden in einzelnen Bauprojekten bereits verwendet. Städtebau und Stadtplanung werden vor allem als eine technokratische Aufgabe begriffen und praktiziert. Wenn es um nachhaltige oder ökologische Stadtentwicklung geht, stehen fast ausschließlich die technischen und Finanzierungsaspekte im Mittelpunkt. Die Diskussion über nachhaltige Stadtentwicklung und deren Umsetzung im Handeln hören sofort an der Stelle auf, an der es in Städtebau und Stadtplanung um Bürgerbeteiligung, Mitsprache der Einwohner, um Fragen sozialer Gerechtigkeit und im Schutz der sozial Schwächeren geht.

In Shanghai wurden von der Stadtregierung noch keine Institutionen geschaffen, die eine Bürgerbeteiligung unterstützen und die städtebauliche Projekte unter den Kriterien der Nachhaltigkeit und der Lokalen Agenda mit Bürgerengagement in Verbindung bringen. Sowohl in der Stadtregierung als auch in der breiten Masse der Bevölkerung hat ein Umdenken noch nicht stattgefunden.

Hinzu kommt, dass es bislang noch kaum Verbindungen der Sozialwissenschaften mit Städtebau und Stadtplanung gibt. Es fehlt weitgehend das Bewusstsein, Stadtplanung aus sozialwissenschaftlichen Perspektiven zu betrachten und es fehlt die Kritik der Sozialwissenschaften am Städtebau.



## 6. Schlusswort

Das gegenwärtige China kann zwischen verschiedenen städtebaulichen Entwicklungspfaden wählen. Zu unterscheiden ist, welcher Entwicklungspfad wahrscheinlich verfolgt wird und welcher empfehlenswert wäre. Wahrscheinlich wird man in China – erst recht in Shanghai – weiter dem eingeschlagenen Weg des hemmungslosen Wachstums folgen. Die Empfehlungen der Verfasserin weichen hiervon ab. Beides ist getrennt zu behandeln.

Den Schlussfolgerungen aus der vorliegenden Arbeit (6.1) folgen Vorschläge für zukünftige Forschung (6.2) und anschließend eine persönliche Schlussbemerkung.

### 6.1 Was ist das grundsätzliche Dilemma?

Entgegen der Überzeugung der Führungskader Shanghais bringt das Wirtschaftswachstum nicht zwangsläufig ein Bewusstsein für Umweltschutz hervor, jedenfalls nicht in absehbarer Zeit. In Europa hingegen ist das Umweltbewusstsein Folge einer langen Reihe von Krisen, der Kritik an deren Ursachen und zahlreicher Protestbewegungen gegen diese Entwicklung.

Die Kritik an der Wachstumsentwicklung in China dagegen, die von Seiten weniger Bürger und Stadtplaner vorgetragen wird, die allerdings auf den Entscheidungsprozess über wichtige Projekte keinen Einfluss haben, ist sehr schwach ausgebildet und zeigt kaum Auswirkungen sowohl auf die Entscheidung wie auf die Meinungsbildung der einfachen Einwohner. Ursächlich dafür ist vor allem der Mangel an Bürgerbeteiligung, die gewisser demokratischer Grundlagen bedarf. Das Top-Down-Modell des bürokratischen und hierarchischen Parteiensystems lässt eine solche demokratische Bürgerbeteiligung nicht entstehen.

Die Abkopplung des Willens und der Wünsche der Einwohner von der Gestaltungshoheit der Politiker bzw. der Experten führt dazu, dass der Städtebau Shanghais die Bedürfnisse der Mehrheit der Einwohner nicht befriedigen kann. Diese Abkopplung ist ein Ergebnis des chinesischen Politiksystems, also der Parteipolitik. Die Tradition der westlichen Demokratie und der politischen Mitbestimmung ist diesem System fremd. Gerade dieser Mangel an demokratischen Rahmenbedingungen – anders ausgedrückt: die politische Autorität der Partei – ermöglichte es, den Städtebau Shanghais in derartig immensem Umfang und in der anhaltend atemberaubenden Geschwindigkeit zu entwickeln, ohne Hindernisse und Widerstände von Seiten der Einwohner befürchten zu müssen.

Am Beispiel Freiburgs kann man sehen, dass noch ein weiterer Grund hinzukommt. Die Tradition der Bürgerbeteiligung und Bürgerinitiativen (nicht nur) in Freiburg hat erstens viel mit der regionalen Geschichte und dem lokalen Charakter zu tun, zweitens hat sie der Anerkennung der bürgerlichen Werte des „Individualismus“ und „Liberalismus“ viel zu verdanken. In China waren und sind individualistische Ideen und die ihnen äquivalenten Begriffe wie Freiheit und Demokratie aus doppeltem Grund unbekannt: wegen der überlieferten konfuzianischen Pflichtenethik und wegen der Kollektiverziehung durch die KPCh. Selbst in einer Stadt wie Shanghai, die seit den 1840er Jahren von der Moderne aus dem Westen stark geprägt wurde, waren die Einwohner nicht aufgeklärt und zu einem politischen Bewusstsein erzogen, um ihre Wünsche und ihren Willen durch Bürgerinitiativen, Proteste und Mitbestimmung irgendwann zum Ausdruck zu bringen, geschweige denn sie durchzusetzen. Die „Ehrfurcht“ der Massen vor Autorität in verschiedener Art und vor Gemeinschaft spielt an dieser Stelle eine wichtige Rolle. Selbst die Experten und Fachleute unterwerfen sich allzu rasch der staatlichen und politischen Autorität.

Die Politiker, Stadtplaner, Architekten und auch die wohlhabenden Mittelschichten Shanghais mögen diese Wertung – Shanghai habe auf das städtebauliche Leitbild der Moderne aus dem Westen zurückgegriffen und Shanghais Moderne sei „nachholend“ – als Beleidigung zurückweisen. Sie sind stolz auf das jahrelange wirtschaftliche Wachstum in anhaltender Geschwindigkeit und auf dessen beispiellose städtebauliche Dimension, die zugleich ihre Wirtschaftskraft repräsentiert. Diese Dimension gibt es in Europa heute definitiv

nicht. Tatsächlich durchläuft Shanghai keine „nachholende Moderne“, sondern eine „aufholende“ – und dies in einer mit der Entwicklung europäischer Städte nicht zu vergleichenden Dimension, was auch der Nobelpreisträger für Ökonomie (1970) Paul Samuelson neidlos anerkennt. Aus der Erfahrung eines 90jährigen Lebens erlaubt er sich einen Scherz: „Schreibt man die Entwicklung fort, wird China bald die beherrschende Volkswirtschaft der Welt sein. China ist schon heute ein 800 Pfund schwerer Gorilla, der mitten im Wohnzimmer steht.“<sup>1</sup>

Es erscheint durchaus möglich, dass sich die „glänzende“ Zukunft Shanghais den Weltstädten wie dem heutigen Hongkong, Tokio und New York annähert. Das würde bedeuten, dass die Stadt „das Paradies der Abenteurer“ – ein bereits in den 1920er gebräuchlicher Topos – bleibt und damit dem Versprechen der KPCh, ein allgemeines Wohlergehen der Bevölkerung des ganzen Landes anzustreben, entgegen stehen würde. Um den Bestand und die Entwicklung einer solchen Weltstadt ökonomisch zu tragen, müssen die anderen Städte und Menschen an anderen Orten Chinas einen hohen Preis bezahlen. Die Risiken der Umweltbelastungen, der Energieknappheit und der ungesicherten Kredite sind nicht nur von den Einwohnern Shanghais zu tragen, sondern von der Gesamtbevölkerung. Dass die Kosten des Aufstiegs zur Weltstadt nicht allein von der Stadt Shanghai und deren Bewohnern zu übernehmen sind, ist den Führungskadern der Stadtregierung und auch der Zentralregierung in Beijing bewusst. Sie halten dies für verantwortbar und auch für notwendig. Ihnen geht es dabei nicht nur um den Aufstieg der Stadt, sondern auch um den Aufstieg Chinas als Weltmacht. Dieser wirtschaftliche Aufstieg erscheint ihnen ausschlaggebend für die innere politische Stabilität und gleichzeitig für die Legitimität der Alleinherrschaft der KPCh. Dass die Interessen und die politische Stabilität des Staates vorrangig sind, rechtfertigt nach ihrer Auffassung auch den hohen Preis für die Stadtentwicklung Shanghais, der vom großen Teil der Gesamtbevölkerung bezahlt werden muss. Individuelle Interessen nehmen hierbei nur eine untergeordnete Stelle ein.

Die „Freiheit“, von der die jungen „Mittelschichten“ in diesem Zusammenhang gerne und oft reden, beschränkt sich in Wirklichkeit auf die Freiheit, die neueste Mode zu übernehmen, teure Autos zu besitzen, luxuriöse Villen zu kaufen und sich an der „westlichen Lebensweise“ zu orientieren. Die politische Freiheit in Form von Mitbestimmung beim Städtebau und bei der Stadtplanung ist ihnen entweder fremd oder wird von ihnen dank übernommener Wachstumsorientierung verdrängt.

Die „Mittelschichten“ werden in China so genannt, weil sie ein hohes Einkommen haben. Es verbinden sie aber keineswegs gemeinsame Wertvorstellungen, vielmehr bilden eher Konsumismus und der „Individualismus“, der in Wirklichkeit eine Art von auf Genussfreiheit reduzierter Liberalismus darstellt, den gemeinsamen Nenner. Diese „Mittelschichten“ profitieren von der Politik des Status quo, den sie lieber aufrechterhalten als ändern wollen. Das anhaltende Wachstum wirkt dabei als ideales Beruhigungsmittel für diese Schichten, die damit die Hoffnung verbinden, eines Tages ein Leben wie die wohlhabenden Europäer und Amerikaner führen zu können.

Was hätte Shanghai seit den 1990er Jahren im globalisierten Wettbewerb für die schnell wachsende Stadt zum städtebaulichen Leitbild nehmen können? Man war von der sozialistischen Ideologie abgewichen. Das Vorbild der sowjetischen Städte existiert nicht mehr, es passte auch nicht mehr für diese neue Metropole. Es entstand ein Vakuum. Das unter der Führung der Parteikader aufsteigende China hatte in der zunehmenden Geschwindigkeit des Wirtschaftswachstums aber kaum Zeit, seine eigene Identität oder einen eigenen „Stil“ zu entwickeln und auszugestalten. Es gab wenige Möglichkeiten: Entweder musste auf die alten chinesischen Leitbilder wie etwa das der „Wasser- und Bergstadt“<sup>2</sup> oder das der

---

<sup>1</sup> Gespräch mit Paul A. Samuelson. In: Gabor Steingart: Weltkrieg um Wohlstand. Wie Macht und Reichtum neu verteilt werden. München 2006. S. 382.

<sup>2</sup> Vgl. Wu, Liangyong: Über Wasser- und Bergstadt. (guanyu shanshui chengshi). In: Urban Studies (chengshi fazhan yanjiu) Nr. 2/2001. S. 17-18.

„Kaiserlichen Stadt“ zurückgegriffen werden, oder eben auf das Leitbild der Moderne, das sich aus der Industrialisierung und Urbanisierung des 19. Jahrhundert ergeben und nach dem Zweiten Weltkrieg weiter entwickelt hatte. Das Leitbild der Moderne erscheint besonders für technisch und naturwissenschaftlich ausgebildete Parteikader verlockend, während die anderen Leitbilder den Anforderungen einer nationalen Modernisierung im Sinne der Partei nicht mehr entsprachen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass auch in Europa die städtebauliche Moderne besonders von den sozialdemokratischen und linken Gruppierungen unterstützt wurde.

Dies erinnert an das aufstrebende Bürgertum des Deutschen Reichs nach 1870, das kein eigenständiges Leitbild hatte und die Baustile früherer Zeiten übernahm, bevor die Moderne entstand. Aber anders als das damalige Bürgertum in Deutschland verfügen die heutigen Shanghaier bereits über eine Basis, nämlich die eigentümliche Mischung von chinesischer Tradition und westlicher Moderne aus der Kolonialzeit. Es fiel ihnen nicht schwer, den Bogen von der maoistischen Ideologie zur pragmatisch gehandhabten „sozialistischen Marktwirtschaft“ zu schlagen und die Stadt nach dem Leitbild der Moderne in eine Global City umzuwandeln. Die Moderne in Shanghai stellt nicht nur eine nachgeholte, sondern vor allem eine aufholende, möglichst sogar eine überholende Moderne dar, andererseits weist sie auch eine charakteristische Shanghaier Prägung auf. Es ist vorauszusehen, dass die Dynamik dieser Moderne zur städtebaulichen Krise der Stadt führen wird, dass also das städtebauliche Leitbild geändert werden müsste, wenn eine künftige Krise vermieden oder überwunden werden soll.

Der Ehrgeiz Shanghais, ständig auf- und überholen zu wollen, scheint nicht aufhaltbar zu sein. Die Stadt funktioniert wie eine von diesem Ehrgeiz nach ständigem Wettbewerb angetriebene Maschine. Solange die Maschine unter den Bedingungen der Globalisierung läuft, ist ihr Mechanismus grundsätzlich kaum zu ändern, es sei denn, eine abrupte und tiefgreifende Krise störte diesen Mechanismus und brächte ihn zum Erliegen.<sup>3</sup> Zu diesem Mechanismus gehören aber genau die Fehler, die die westlichen Städte schon vor Jahrzehnten gemacht haben und Shanghai ist aktuell dabei, gerade solche Fehler zu machen. Die Warnung, die alten Fehler der anderen nicht zu wiederholen, scheint angesichts der übermächtigen Wachstumseuphorie auf taube Ohren zu stoßen.<sup>4</sup>

Aber – so ist zu fragen – sollte nicht in Betracht gezogen werden, dass Großstädte wie London und Paris, immerhin von den zeitgenössischen Dichtern im 19. Jahrhundert als „Kathedralen des Fortschritts“ gefeiert, noch viel schlimmere Fehlentwicklungen durchlaufen haben?<sup>5</sup> Waren die damaligen Stadtprobleme nicht viel eklatanter und sind diese Städte nicht etwa heute schillernde und reiche Metropolen? Warum soll „unser Shanghai“ in naher Zukunft nicht die gleiche Entwicklung nehmen können? Das jedenfalls ist die Überzeugung der meisten Shanghai-Chinesen.

## **6.2 Vorschläge für weitere Forschungsfelder**

Es bleiben Fragen und Probleme offen, die zwar mit dem Thema der vorliegenden Arbeit zusammenhängen, hier aber nicht näher bearbeitet werden konnten.

---

<sup>3</sup> Ein inländischer Bürgerkrieg wäre eine solche abrupte Krise, Krieg wäre eine andere. Vgl. Jean-Francois Susbielle: China – USA: der programmierte Krieg. Berlin 2007.

<sup>4</sup> In: Thomas Sieverts: Neue Aufgaben für den Städtebau im alten Europa – Voraussetzungen, Prinzipien, Beispiele S. 2. In: Thomas Sieverts (Hg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf 1990. S.1-34. „Der Versuch, unsere Erfahrungen anderen Weltteilen mit dem Ziel der Fehlervermeidung zu vermitteln, dürfte wohl vergeblich sein – die ‚Fehler‘ sind offensichtlich untrennbare Bestandteile unvermeidlicher Entwicklungsstufen. Als ich in China von unseren Erfahrungen mit Großsiedlungen und Hochhäusern berichtet habe, wurde diese Erfahrung abgewehrt und verdrängt: Das Modell Hongkong hat jenseits aller Rationalität die Faszination eines ‚Himmlichen Jerusalem‘.“

<sup>5</sup> Vgl. Friedrich Engels: „Die großen Städte“. In: Die Lage der arbeitenden Klasse in England [1845]. Marx-Engels-Werke. Bd. 2. Berlin 1970. S. 256-305. Ähnlich ist die Beschreibung von Dickens oder Heine, die Benevolo zitiert. Bd. 1 Kapitel 5. Die Industriestadt und ihre Kritiker S. 177-196. Vgl. Leonardo Benevolo: Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. Bd.1/2 München 1984.

1) Bezüglich der politischen Aussichten Chinas werden im Westen immer wieder verschiedene Szenarien vorgestellt,<sup>6</sup> sei es das Szenario einer demokratisch-politischen Reform unter Beibehaltung der Herrschaft der KPCh, sei es das Szenario einer Transformation zum Rechtsstaat westlicher Prägung oder aber die Ablösung der Alleinherrschaft der KPCh. In allen diesen Szenarien werden die sozio-kulturellen Faktoren nicht ausreichend behandelt. So ist auch die vorliegende Arbeit bei der Untersuchung städtebaulicher Leitbilder nicht ausdrücklich auf die kulturspezifischen Elemente und Wurzeln im chinesischen Selbstverständnis eingegangen.

Der Einfluss der traditionellen chinesischen Kultur, auch die davon geprägte chinesische Mentalität sind schwer einzuschätzen, ebenso die Reaktion der Chinesen auf die Globalisierung und deren Folgen.<sup>7</sup> Die chinesische Hochkultur, deren viertausendjährige Geschichte zu den auch für Europäer faszinierendsten Traditionsbeständen zählt, hatte zu einem Staatsgebilde geführt, dessen Grundtypus unter anderem auf einem strikt hierarchisierten Beamtenapparat und auf konfuzianischer Pflichtenethik beruhte. Diese Prägung ist trotz der kommunistischen Ideologie bis heute spürbar geblieben.<sup>8</sup> Die Renaissance der traditionellen chinesischen Lehren wie Konfuzianismus und Taoismus in den letzten fünf Jahren ist ein starkes Signal dafür, dass ein Teil der Chinesen angesichts der aktuellen Probleme auch auf traditionelles Gedankengut zurückgreifen will, um Lösungen zu finden. Die neueste Parole der Parteizentrale zum „Aufbau einer harmonischen Gesellschaft“ hat ihre Wurzel im Ethiksystem des Konfuzianismus. Diese Entwicklung konnte in der vorliegenden Arbeit nicht untersucht werden, gehört jedoch zu den Faktoren, die das städtebauliche Leitbild in China mitprägen werden. Die notwendige Untersuchung dieser kulturspezifischen Aspekte bzw. Strukturen überschneidet sich zum Teil mit Ansätzen der Sinologie, die sich mit chinesischer Philosophie und Geschichte beschäftigt.<sup>9</sup>

2) Zuerst schien mir klar zu sein, dass Partizipation ein elementarer Bestandteil der Demokratie ist, d.h. in China gibt es – im Unterschied zu Deutschland – keine Bürgerbeteiligung. Nach intensiver Analyse der politischen Praxis in Freiburg wurde mein Urteil unsicher, meine Zweifel an der Wirksamkeit von Partizipation wuchsen, weil auch dort von Seiten der Politik oft zum Nachteil der Bürgerbeteiligung interveniert wurde und, wenn es sein musste, durch Manipulation. Dennoch meint die Verfasserin, ihr Vor-Urteil über China nicht ändern zu müssen. Ein historischer Vergleich mag in Bezug auf Partizipation den Unterschied zwischen der Entwicklung in Deutschland und derjenigen in China verdeutlichen: die Akteure der Industrialisierung trafen ab Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland auf Widerstände, als Gegenfaktor entwickelte sich eine einheitliche Arbeiterorganisation und deren Partei, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Ordnung wurden in diesem Antagonismus neu fundiert.<sup>10</sup> Im heutigen China bilden dagegen beide Entwicklungskräfte der Industrialisierung und Modernisierung eine Einheit – in chinesischer Denkweise: „Eins teilt sich in zwei“, womit gemeint ist: Partizipation richtet sich nicht gegen

---

<sup>6</sup> Dies zeigt z.B. Sebastian Heilmann: Das politische System der Volksrepublik China. Wiesbaden 2002.

<sup>7</sup> Allerdings liegen viele Arbeiten des französischen Sinologen Jullien auf Deutsch vor – zuletzt, mit überraschenden Einblicken. François Jullien: Vortrag vor Managern über Wirksamkeit und Effizienz in China und im Westen Berlin 2006.

<sup>8</sup> Dass diese philosophischen Traditionen so ungebrochen fortwirken, kann versuchsweise auch marxistisch erklärt werden. Marx hatte die These, dass China eine von der Reihenfolge Antike-Feudalismus-Kapitalismus abweichende Gesellschaftsformation war, die „Asiatische Produktionsweise“. Vgl. die Studie des Sinologen Ferenc Tökei: Zur Frage der asiatischen Produktionsweise. Neuwied und Berlin 1969.

<sup>9</sup> Der Sinologe Marchal referiert aktuelle Arbeiten von Liu Xiaofeng und Gan Yang zur Neugründung der politischen Philosophie in China. „Dieses Projekt verwirft die politischen Strömungen westlicher politischer Philosophie nicht, gründet aber in einer Haltung der Kritik und bewussten Distanznahme, da aus dem Blickwinkel der chinesischen Gelehrtenwelt jeder westlichen Theorie notwendigerweise erst einmal der Makel des provincialism (xia'ai difang zhuyi 狭隘地方主义) anhafte. Kai Marchal: „Die ‚eigentlich konfuzianische Verschärfung‘“. In: minima sinica 19 (2007.1). S. 1-14. Hier: S. 9. Fn. 20.

<sup>10</sup> Helmut Böhme: Prolegomena zu einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main 1969. S. 76.

die politische Herrschaft der Partei, vielmehr vereinigt die Partei in sich Herrschaft und Gegenbewegung. Erforscht werden müssten die divergenten Formen der gegenseitigen Abhängigkeit von Partizipation und Herrschaft, um einen gemeinsamen generalisierbaren Maßstab zu gewinnen, an dem dann die konkreten Verhältnisse zu messen sind. Welche Züge von Partizipation liegen – vielleicht rudimentär – in den Herrschaftsformen Chinas? Welche Anteile von Herrschaft aber sind – vielleicht unbewusst – in Beteiligungsbewegungen enthalten?<sup>11</sup> Die Klärung dieser Frage gehört in den Bereich der Politikwissenschaft.

3) Die Gegenüberstellung Freiburg – Shanghai in dieser Arbeit war nur unter der Bedingung vieler Zusatzannahmen möglich. Es ging nicht um einen unmittelbaren Vergleich, der auch wenig sinnvoll gewesen wäre, sondern um die Gegenüberstellung unterschiedlicher Entwicklungsstufen. Innerhalb der „Moderne“ können Entwicklungsstufen ausgemacht werden: Freiburg könnte der fortgeschrittenen Entwicklungsstufe der Nachhaltigkeit zugeordnet werden, Shanghai wäre dann innerhalb dieses Schemas „eine Stufe zurück“, hätte die Stufe der Nachhaltigkeit somit noch vor sich. Eine nächste Forschung müsste sich den spezifischen Stadtproblemen von „global cities“ zuwenden, die auf derselben Raum-Zeit-Ebene liegen wie z.B. Tokio, Hongkong, London oder New York.<sup>12</sup> Dies wäre wohl ein Forschungsthema für die Stadtsoziologie. Vielleicht ist „Nachhaltigkeit“ in Zukunft bewusstseinsfähig einzig für Teile der bürgerlichen Mittelschichten Shanghais, wenn die krisenhaften Folgen des Leitbilds der Moderne deutlich werden – auch das wäre ein Thema für die Soziologie und die Psychologie.

4) „Die Vielfalt und der ständige Wandel der Moderne“ wurde von Eisenstadt auf die vielfältigen Merkmale der Moderne in Europa, den USA und in Japan im soziologischen Sinne verwendet.<sup>13</sup> Trifft diese Vielfalt auch auf die städtebauliche Moderne in Shanghai zu? Wie sich in der vorliegenden Arbeit herausgestellt hat, sind im heutigen Städtebau Shanghais die Elemente der städtebaulichen Moderne sehr stark präsent, darüber hinaus aber überlagern sich zeitgleich auch die Elemente der Postmoderne, des „New Urbanism“, der pseudotraditionellen, nostalgischen Architektur und nicht zuletzt der nachhaltigen Stadtentwicklung. Wird dieses Phänomen der Überlagerung weiterhin die städtebauliche „Moderne“ genannt, oder soll man einen neuen Begriff dafür prägen wie z.B. „Patchwork-Moderne“ oder „Shanghai-Moderne“, um die Eigenart Shanghais von den vorhergehenden westlichen modernen Industriestädten zu unterscheiden? Eisenstadt widerspricht der „Konvergenzannahme“ der klassischen Modernisierungsstudien und vertritt die Meinung, dass Westeuropa, die USA und Japan ihre eigenen Merkmale und „grundlegende“ Unterschiede während der Modernisierung aufweisen.<sup>14</sup> Trotzdem wird nicht bezweifelt, dass die historische Phase und die daraus gewachsenen Gesellschaften in den Ländern, sei es Frankreich, sei es die USA, sei es Japan, „die Moderne“ genannt werden. Die Verfasserin vertritt die These, dass sich Shanghai in einer Phase der „nachholenden“ und „aufholenden“ Moderne befindet. Es ist jedoch ein weiteres Forschungsfeld für Architekten und Stadtsoziologen, die Verflechtung und die Überlagerung der vielfältigen neuen, der klassischen Moderne sowie alten nicht-modernen Elemente Shanghais detailliert in Hinsicht auf ihre Präsentationen, Ursachen, Entwicklungspotenziale und ihre tendenziellen Auswirkungen zu erforschen.

---

<sup>11</sup> In Brasilien liegen vielfältige Erfahrungen mit Partizipation und Macht vor, es hätte die Arbeit gesprengt, die umfangreiche Literatur einzuarbeiten. Vgl. Clóvis Zimmerman: Politische Partizipation in Brasilien: ein Vergleich der Stadtplanungsmodelle von Porto Alegre und Curitiba. Frankfurt am Main 2006. Bernhard Leubolt: Staat als Gemeinwesen: das partizipative Budget in Rio Grande do Sul und Porto Alegre. Wien 2006.

<sup>12</sup> Man müsste die bekannten Studien von Saskia Sassen um eine chinesische Dimension erweitern. Vgl. Saskia Sassen: The global city: New York, London, Tokio. Princeton/NJ 2001. Allein das Literaturverzeichnis umfasst 50 Druckseiten! S. 393-433.

<sup>13</sup> Vgl.: S.N.Eisenstadt: Die Vielfalt der Moderne. Weilerswist 2000. S. 12.

<sup>14</sup> Eisenstadt: a.a.O. S. 10-11, S.111.

### **6.3 Persönliche Schlussbemerkung**

Auch wenn Zweifel daran aufkommen können, welcher wissenschaftlichen Disziplin im herkömmlichen Sinn die vorliegende Arbeit zuzuordnen ist, erscheint der Verfasserin die Zuordnung zur Geschichtswissenschaft zutreffend und sogar zwingend. Ohne Darstellung und Analyse der historischen Entwicklung ist weder die Genese des Leitbilds der Moderne noch die des Leitbilds der Nachhaltigkeit zu verstehen. Gleichwohl ist die enge Verbindung der Thematik der Arbeit zur Politikwissenschaft und auch zur Stadtsoziologie unübersehbar. Aber auch eine ihren Schwerpunkt auf die Geschichte der Leitbildentwicklung legende Arbeit kann letztlich der Frage nach der praktischen Relevanz historischer Erfahrung nicht ausweichen. Für die Verfasserin hängt – auch sehr persönlich – eine Antwort auf diese Frage eng mit der Entwicklung der in dramatischer Bewegung befindlichen chinesischen Gesellschaft und Politik zusammen. Der Versuch selbst einer zurückhaltenden Prognose wäre nicht nur gewagt, er wäre im Rahmen einer geschichtswissenschaftlichen Arbeit auch unangemessen. Das Wissen um die städtische Geschichte hat sich in dieser Arbeit immer wieder als ein guter Wegweiser zum Verständnis der Gegenwart erwiesen. Aber die wechselvolle Geschichte der Stadt zeigt doch auch, dass die Stadtforscherin immer für überraschende Wendungen offen sein muss. Ganz sicher wird Shanghai kein ins Gigantische gesteigertes Freiburg werden. Aber das kreative Potenzial der chinesischen Gesellschaft, ihre aus einem 5000-jährigen Erbe gespeiste Kreativität und kritische Lernfähigkeit dürfen nicht unterschätzt werden. China hat sich gerade in jüngerer Zeit als ein Gebilde gezeigt, das aus sich selbst heraus Entwicklung in Gang setzen kann, das Einflüsse von außen nicht ablehnt, aber sie in eigener Weise reflektiert und weiter entwickelt. Shanghai dürfte dafür auch weiterhin ein faszinierendes Untersuchungsfeld bieten.

# Literaturverzeichnis:

## 1. Sekundärliteratur

### *Deutsch- und Englischsprachig*

- Amt für Statistik und Einwohnerwesen Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.)/Höflin, Peter: Werkstattbericht "Nachhaltigkeitsindikatoren für die Stadt Freiburg", Freiburg 2004
- Albers, Gerd: Nachhaltige Stadtentwicklung – Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept? In: Die Alte Stadt 24 (1997.4). S. 283-293.
- Albers, Gerd: Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Braunschweig 1997.
- Andersen, Arne: Das 50er-Jahre-Syndrom – Umweltfragen in der Demokratisierung des Technikkonsums, in: Technikgeschichte 65 (1998.4). S. 329-344.
- Arbeitsgemeinschaft Freiburger Stadtbild e.V. (Hg.): Freiburg Stadtbild. Freiburg 2003.
- Aron, Raymond: Die industrielle Gesellschaft: 18 Vorlesungen. Frankfurt am Main 1964.
- Ausstellungskatalog: Ideen, Orte, Entwürfe 1949 - 1990: Architektur und Städtebau in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin 1990.
- Bahrdt, Hans Paul: Die moderne Großstadt. Reinbek bei Hamburg 1961.
- Bahro, Rudolf: Logik der Rettung: wer kann die Apokalypse aufhalten? Ein Versuch über die Grundlagen ökologischer Politik. Stuttgart 1987.
- Beck, Ulrich: Risikogesellschaft. Frankfurt am Main. 1996.
- Becker, Heidede / Jessen, Johann / Sander, Robert: Ohne Leitbilder? – Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart/Zürich 1999.
- Benevolo, Leonardo: Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. Bd.1/2 München 1984.
- Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt am Main/New York 1990.
- Benevolo, Leonardo: Die Stadt in der europäischen Geschichte. München 1993.
- Bergmann, Eckhard / Gatzweiler, Hans-Peter / Schmitz, Stefan / Wiegandt, Claus-Christian: Nachhaltige Stadtentwicklung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.): Informationen zu Raumentwicklung. Heft 2/3 1996. S. 71-98.
- Berndt, Heide / Lorenzer, Alfred / Klaus, Horn: Architektur als Ideologie. Frankfurt am Main 1968.
- Berndt, Heide: Die Städte bewohnbar halten! In: Die Alte Stadt 19 (1992.1) S. 30-50
- Bert, Paul: Freiburg – Städtebau nach 1945: „Im Achsenkreuz Kapstadt/Hammerfest und Colmar/Donaueschingen“. In: Freiburger Forum: ein Magazin von Stadt und Freiburger Hochschulen Nr. 14 / Juni 1989. S. 41-43.
- Bert, Paul: Immer die Nase vorn, die Zeit von 1965 – 1982 beim Stadtplanungsamt. In: Heinz Nagler und Volker Rosenstiel (Hg.): Klaus Humpert, Materialsammlung zum 60. Geburtstag. Mit Beiträgen von Kollegen, Freunden, Verehren und heimlichen Kritikern. Eigenverlag, Freiburg 1989.
- Bert, Paul: Anknüpfungen an Vorkriegsplanungen. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 85-89.
- Bert, Paul: Ein spannendes Kapitel der Baugeschichte mit vielen bunten Facetten. Die Durchführung des Wiederaufbaus der Stadt. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 91-106.
- Blinkert, Baldo / Haumann, Heiko / Köser, Helmut: Wachstum ohne Grenzen? Freiburg in den letzten Jahrzehnten (1952-1990): In: Heiko Haumann und Hans Schadek (Hg.): Geschichte der Stadt Freiburg im Breisgau. Band 3. Von der badischen Herrschaft bis zur Gegenwart. Stuttgart 2001.
- Bode, Peter M. / Hamberger, Sylvia / Zängl, Wolfgang: Alptraum Auto: eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen (= Begleitbuch zur gleichnamigen Photo-Ausstellung „Alptraum Auto“). München 1991.
- Bodenschatz, Harald: Alte Stadt – neu gebaut. In: Die Alte Stadt 25 (1998.4). S. 299-317.
- Böhm, Klaus Dieter / Ehret, Balthasar: Wyhl – Eine Region im Widerstand. In: Grumbach, Jürgen (Hg.): Grünbuch Ökologie. Köln 1982.
- Böhme, Helmut: Prolegomena zu einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main 1969.

- Böhme, Helmut: Bismarcks Schutzzollpolitik und die Festigung des konservativen Staates. In: Ders. (Hg.): Probleme der Reichsgründungszeit, 1848-1879, Köln 1973. S. 328-352.
- Böhme, Helmut: Städtebau als konservative Gesellschaftskritik. Bemerkungen zu Karl Grubers „Gestalt der deutschen Stadt“. In: Die Alte Stadt 14 (1987.1). S. 1-27.
- Böhme, Helmut: Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. Zu den Anfängen der wissenschaftlich begründeten Stadtentwurfslehre. In: Die Alte Stadt 16 (1989.2-3) S. 141-163.
- Böhme, Helmut: Historisch-philosophische Randnotizen. In: Rudolf Wildenmann (Hg.): Stadt, Kultur, Natur. Chancen zukünftiger Lebensgestaltung. Baden-Baden 1989. S. 31-58.
- Böhme, Helmut: Die Erfindung der „Alten Stadt“. Begriffsbegründung und Begriffswandel im Spiegel ihrer Störungen. In: Die Alte Stadt 26 (1999.3). S. 169-204.
- Böhme, Helmut: Thesen zur „europäischen Stadt“ aus historischer Sicht. In: Hassenpflug, Dieter (Hg.): Die Europäische Stadt Mythos und Wirklichkeit. Münster 2000. S. 49-102.
- Böhme, Helmut: Brachte Infrastruktur immer Wohlstand? Ein historischer Rückblick. In: Infrastruktur und Wohlstand. (Schriftenreihe der Stiftung Bauwesen zu „Der Bauingenieur und die Gesellschaft“, Heft 8) Stuttgart 2003. S. 13-35.
- Böhme, Helmut: Stadt im Wandel. Vortrag auf dem II. Nationaler Städtebaukongress vom 10. bis 11. Mai 2004.
- Böhme, Helmut: Städtebau im Wandel. Thesen zur Zukunft der „Alten Stadt“ zwischen „öffentlicher Verantwortung“ und „privatem Einfluss“. In: Die Alte Stadt 32 (2005.2). S.101-121.
- Böhme, Helmut: Stadt im Wandel – Wo bleibt die Baukultur? Erweitertes und Überarbeitetes Manuskript eines Vortrages auf der Arbeitstagung der VNW in Travemünde vom 18. September 2006.
- Böhme, Rolf: „Pioniergeist“ im neuen Stadtteil Rieselfeld. In: Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt. Stuttgart 1997.
- Bollerey, Franziska (Hg.): Im Grünen wohnen – im Blauen planen: ein Lesebuch zur Gartenstadt mit Beiträgen und Zeitdokumenten. Hamburg 1990.
- Brandt, Karl-Werner: Nachhaltige Entwicklung: Eine Herausforderung an die Soziologie, Opladen 1997.
- Brunold, Andreas: Globales Lernen und lokale Agenda 21. Aspekte kommunaler Bildungsprozesse in der „einen Welt“. Wiesbaden 2004.
- Buchholz, Kai / Latocha, Rita / Peckmann, Hilke/ Wolbert, Klaus (Hg.) Die Lebensreform. Band I und II. Darmstadt 2001.
- BUND/Misereor (Hg.): Zukunftsfähiges Deutschland. Basel/Boston/Berlin 1996.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Städte der Zukunft. Gesamtliste der Nachhaltigkeitsindikatoren. Bonn 2003.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.): Handbuch Lokale Agenda 21; Wege zur nachhaltigen Entwicklung in den Kommunen. Bonn 1998.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Referat Öffentlichkeitsarbeit: Lokale Agenda 21 und nachhaltige Entwicklung in deutschen Kommunen. 10 Jahren nach Rio. Bilanz und Perspektiven. Berlin 2002.
- Cho, Hyekyung: Chinas Weg zum Staatskapitalismus. In: Zeitschrift Marxistische Erneuerung 17 (2006). S. 76-88.
- Campbell, Joan: Der Deutsche Werkbund 1907-1934. München 1989.
- Castells, Manuel : Kampf in den Städten. Berlin 1975.
- Dangschat, Jens S.: Modernisierte Stadt. Opladen 1999.
- Danner, Michael: Ökologische und soziale Nachhaltigkeit beim Aufbau neuer Stadtteile. Lüneburg 2005 (PDF-Version im Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek)
- Dell, Johannes / Speer, Albert: Anting New Town, Shanghai. Europäische Planungsprinzipien in Asiens Boomtown. In: Dialog 75 (2002). S. 17-20.
- Durth, Werner: Vom Sieg der Zahlen über die Bilder. Anmerkungen zum Bedeutungswandel der Städte im Denken der Planer. In: Bauwelt 76 (1985.48). S. 362-368.
- Durth, Werner: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970. Braunschweig/Wiesbaden 1986.
- Durth, Werner / Gutschow, Niels: Träumen in Trümmern Bd. 1-2. Braunschweig/Wiesbaden 1988.
- Durth, Werner / Nerding, Winfried: Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre. Bonn 1993.



- Durth, Werner: Phasen der Stadtentwicklung und des Wandels städtischer Leitbilder. In: Rudolf Wildenmann (Hg.): Stadt, Kultur, Natur. Chancen zukünftiger Lebensgestaltung. Baden-Baden 1989. S. 101-117.
- Ecker, Ulrich P.: Die Zerstörung Freiburgs im Zweiten Weltkrieg. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 13-70.
- Eisenstadt, S.N.: Die Vielfalt der Moderne. Weilerswist 2000.
- Engelhardt, Marc / Steigenberger, Markus: Umwelt: verhandelt und verkauft?. Hamburg 2003.
- Engels, Jens Ivo: Südbaden im Widerstand. Der Fall Wyhl. In: Kretschmer, Kerstin / Fuchsloch, Norman (Hg.): Wahrnehmung, Bewusstsein, Identifikation. Umweltprobleme und Umweltschutz als Triebfedern regionaler Entwicklung. Freiburg 2003. S. 103-130.
- Engels, Friedrich: „Die großen Städte“. In: Die Lage der arbeitenden Klasse in England [1845]. Marx-Engels-Werke. Bd. 2. Berlin 1970. S. 256-305
- Englert, Siegfried / Reichert, Folker (Hg.): Shanghai-Stadt über dem Meer. Heidelberg 1985.
- Fassbinder, Helga: Einleitung. In: Castells, Manuel (Hg.): Kampf in den Städten. Gesellschaftliche Widersprüche und politische Macht. Berlin 1975.
- Fischer, Wend / Lehmbrock, Josef: Profitopoli\$ oder Der Mensch braucht eine andere Stadt: eine Ausstellung über den miserablen Zustand unserer Städte und über die Notwendigkeit, diesen Zustand zu ändern, damit der Mensch wieder menschenwürdig in seiner Stadt leben kann. München 1971.
- Fischer, Wend / Lehmbrock, Josef: Von Profitopolis zur Stadt der Menschen. München 1979.
- Fischer, Wend (Hg.): Zwischen Kunst und Industrie, der Deutsche Werkbund. Stuttgart 1987.
- Flagge, Ingeborg (Hg.): Geschichte des Wohnens. Bd. 5. 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart 1996.
- Flecken, Ursula: Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau. Die Entwicklung städtebaulicher Entwürfe zwischen 1960 und 1975 in Westdeutschland. Berlin 1999.
- Frampton, Kenneth: Die Architektur der Moderne. Eine kritische Baugeschichte. Stuttgart 1995.
- Frese, Matthias / Paulus, Julia / Tepe, Karl (Hg.): Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik. Paderborn 2003.
- Friedrichs, Jürgen: Stadtsoziologie. Opladen 1995.
- Friedrichs, Jürgen: Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Opladen<sup>3</sup>1983.
- Fülberth Georg: G Strich - Kleine Geschichte des Kapitalismus. Köln 2005.
- Gauzin-Müller, Dominique: Nachhaltigkeit in Architektur und Städtebau. Basel/Berlin/Boston/Birhäuser 2002.
- Gehrlein, Ulrich: Nachhaltigkeit Entwicklung: Geschichte, Gegenwart und Umsetzungsperspektiven eines Leitbildes. In: Ders. (Hg.): Wege zur Zukunftsbeständigkeit: Strategien und Instrumente zur Umsetzung des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung. Münster 2000. S. 11-34.
- Gehrlein, Ulrich (Hg.): Wege zur Zukunftsbeständigkeit: Strategien und Instrumente zur Umsetzung des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung. Münster 2000.
- Giedion, Sigfried: Die Herrschaft der Mechanisierung. Frankfurt am Main 1982.
- Giedion, Sigfried: Raum, Zeit, Architektur. Basel/Boston/Berlin 1996.
- Girouard, Mark: Die Stadt. Frankfurt am Main 1987.
- Göderitz, Johannes / Rainer, Roland / Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen 1957.
- Grabow, Busso/Holbach-Grömig, Beate: Stadtmarketing – eine kritische Zwischenbilanz Berlin 1998
- Gropius, Walter: „Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung, Zusammenfassung“ [1929]. In: Steinmann, Martin (Hg.): CIAM – Dokumente 1928-1939. Basel/Boston/Stuttgart 1979. S. 49.
- Grube, Oswald w.: 100 Jahre Architektur in Chicago: Kontinuität von Struktur und Form. Die Neue Sammlung, Staatliches Museum für angewandte Kunst München.[Ausstellungskatalog] Staatliches Museum für angewandte Kunst. München 1973.
- Gruber, Karl: Die Gestalt der deutschen Stadt. München 1977.
- Grumbach, Jürgen: Grünbuch Ökologie. Köln 1982.
- Habermas, Jürgen: Die Moderne – ein unvollendetes Projekt. In: Jürgen Habermas (Hg.): Die Moderne – ein unvollendetes Projekt. Leipzig 1990. S. 32-54.

- Habermas, Jürgen: Moderne und postmoderne Architektur. In: Jürgen Habermas (Hg.): Die Moderne – ein unvollendetes Projekt. Leipzig 1990. S. 55-74.
- Hall, Peter: Weltstädte. München 1966.
- Harlander, Tilman: Zentralität und Dezentralisierung – Großstadtentwicklung und städtebauliche Leitbilder im 20. Jahrhundert. In: Zimmermann, Clements (Hg.): Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert. Stuttgart 2006. S.23-40.
- Hartmann, Kristiana: Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform. München 1976.
- Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter: Neue Urbanität. Frankfurt am Main 1987.
- Häußermann, Hartmut: Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen 1998.
- Hauff, Volker (Hg.): Unsere gemeinsame Zukunft. Greven 1987.
- Haumann, Heiko / Schadek, Hans (Hg.): Geschichte der Stadt Freiburg im Breisgau. Bd. 3. Von der badischen Herrschaft bis zur Gegenwart. Stuttgart 2001.
- Harlander, Tilman / Kuhn, Gerd: Der Wunsch nach den eigenen vier Wänden. Tendenzen der Wohneigentumsbildung in Baden-Württemberg. Stuttgart 2003.
- Havey, David: Kleine Geschichte des Neoliberalismus. Zürich 2007.
- He Qianliang: China in der Modernisierungsfalle. Aus dem Chinesischen von Christine Reisner. Hamburg 2006.
- Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe. Braunschweig 1978.
- Hilpert, Thilo: Le Corbusiers „Charta von Athen“. Texte und Dokumente. Braunschweig/Wiesbaden 1984.
- Hirdina, Heinz: Neues Bauen, neues Gestalten. Das neue Frankfurt. Eine Zeitschrift zwischen 1926 und 1933. Berlin (West) 1984.
- Hoffmann, Hilmar / Klotz, Heinrich (Hg.): Die Kultur unseres Jahrhunderts. Bd. 5. Die Sechziger. Düsseldorf/Wien/New York 1987.
- Hoffmann, Hilmar / Klotz, Heinrich (Hg.): Die Kultur unseres Jahrhunderts. Bd. 1. 1900-1918. Düsseldorf/Wien/New York 1987.
- Holz, Hans Heinz: Widerspruch in China. München 1970. Holbig, Heike: Politik in Shanghai: Einzigartigkeit als Kapital und Bürde. In: Institut für Asienkunde Hamburg / Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.): Shanghai-Hamburgs Partnerstadt in China. Hamburg 2002. S. 51-81.
- Hünemörder, Kai F.: Die Frühgeschichte der globalen Umweltkrise und die Formierung der deutschen Umweltpolitik (1950 - 1973). Stuttgart 2004.
- Humpert, Klaus / Oehm, Hans-Jörg: Soziale Gliederung. Sortierungsprozeß in Freiburg i. Br. In: Stadtbauwelt 41 (1974). S. 58-59.
- Humpert, Klaus / Rosenstiel, Volker: Werkstattbericht: Stadtgestaltung in Freiburg. In: Stadtbauwelt 48 (1975). S. 228-235.
- Humpert, Klaus (Hg.): Stadterweiterung: Freiburg Rieselfeld. Modell für eine wachsende Stadt. Stuttgart 1997.
- Inglehart, Ronald: Wertewandel in der westlichen Welt. Frankfurt am Main 1989.
- Institut für Asienkunde (Hg.): Shanghai-Chinas Tor zur Welt. Hamburg 1997.
- Institut für Asienkunde und Landeszentrale für politische Bildung (Hg.): Shanghai – Hamburgs Partnerstadt. Hamburg 2002
- Ipsen, Dirk / Schmidt, Jan C. (Hg.): Dynamiken der Nachhaltigkeit (Ökologie und Wirtschaftsforschung, Bd. 53). Marburg 2004.
- Irion, Ilse / Sieverts, Thomas: Neue Städte: Experimentierfelder der Moderne. Stuttgart 1991.
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin 1963.
- Jehle, Stefan: Bürgerbeteiligung bei Planungsprozessen der Stadterweiterung und des Stadtumbaus. Fallstudie: Die „erweiterte Bürgerbeteiligung Vauban“ in Freiburg im Breisgau. Karlsruhe 1999.
- Jullien, François: Vortrag vor Managern über Wirksamkeit und Effizienz in China und im Westen Berlin 2006.
- Kähler, Gert (Hg.): Geschichte des Wohnens. Bd. 4. 1918-1945. Reform, Reaktion Zerstörung. Stuttgart 1996.

- Kalchthaler, Peter: Kleine Stilgeschichte der Freiburger Architektur. In: Arbeitsgemeinschaft Freiburger Stadtbild e.V. (Hg.): Freiburg Stadtbild. Freiburg i. Br. 2003. S. 19-31.
- Kalchthaler, Peter: Kleine Geschichte der Stadt Freiburg. Freiburg i. Br. 2004.
- Kaltenbrunner, Robert: Minhang, Shanghai: Die Satellitenstadt als intermediäre Planung. Berlin 1993.
- Kaufmann, Stefan: Nachhaltigkeit. In: Bröckling, Ulrich / Krasmann, Susanne / Lemke, Thomas (Hg.): Glossar der Gegenwart. Frankfurt am Main 2004.
- King, Anthony D.: Colonial Cities: Global Pivots of Change. In: Ross, Robert J. /Telkamp, Gerard J. (Hg.): Colonial Cities. Essays on Urbanism in a Colonial Context. Dordrecht / Boston / Lancaster 1985. S. 7-32.
- Kirsch, Karin / Cohen, Jean-Louis / Sack, Manfred: Neues Bauen International 1927/2002 [eine Ausstellung des Instituts für Auslandsbeziehungen e.V., Stuttgart]. Berlin 2002.
- Klein, Markus: „Wieviel Platz bleibt im Prokrustesbett Wertewandel in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1973 und 1992 gemessen anhand des Inglehart-Index“. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 47 (1995). S. 207-230.
- Klotz, Heinrich: Kunst im 20. Jahrhundert. Moderne-Postmoderne-Zweite Moderne. München 1999.
- Klug, Wolfgang: Entkernen, Erschließen, Arrondieren. Die Baulandumlegung in Freiburg nach dem Badischen Aufbaugesetz. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg. 1944-1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994.
- Kögel, Eduard: Funktionale Garten-Melange – Wertigkeit von Freiräumen in der Vergangenheit und heute. In: Garten + Landschaft 114 (2004.12). S. 9-12.
- Kögel, Eduard: Architektur am Horizont: China baut. In: build DAS ARCHITEKTEN-Magazin 4 (2004.6). S. 28-31.
- Kostof, Spiro: Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt. Frankfurt a.M./New York. 1992
- Kösters, Winfried: Umweltpolitik. München 2002.
- Korte, Hermann: „Multifunktionaler Städtebau – und politische Öffentlichkeit“. In: Korte, Hermann / Bauer, Eckhardt / Brake, Klaus / Gude, Sigmar (Hg.): Zur Politisierung der Stadtplanung, Düsseldorf 1971. S. 127-183.
- Kretschmer, Kerstin / Fuchsloch, Norman (Hg.): Wahrnehmung, Bewusstsein, Identifikation. Umweltprobleme und Umweltschutz als Triebfedern regionaler Entwicklung, Freiberg 2003.
- Kurz, Robert: Der Kollaps der Modernisierung. Frankfurt am Main 1991.
- Lampugnani, Vittorio Magnago (Hg.): Hatje-Lexikon der Architektur des 20. Jahrhunderts. Ostfildern-Ruit 1998.
- Le Corbusier: An die Studenten. Die „Charte d' Athènes“. Hamburg 1962.
- Le Corbusier: Städtebau. Stuttgart/Berlin/Leipzig 1929.
- Leubolt, Bernhard: Staat als Gemeinwesen: das partizipative Budget in Rio Grande do Sul und Porto Alegre. Wien 2006.
- Linse, Ulrich: Ökopax und Anarchie. Eine Geschichte der ökologischen Bewegungen in Deutschland. München 1986.
- Liu Jen-Kai: Verwaltung in Shanghai. In: Institut für Asienkunde und Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.). Shanghai – Hamburgs Partnerstadt. Hamburg 2002. S. 82-99.
- Löffelhardt, Markus: Architektur in Freiburg. Freiburg i. Br. 2006.
- Löw, Martina / Steets, Silke / Stoetzer, Sergej: Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. Opladen 2007.
- Luo Xiaowei: Das Lilong-Haus - Eine weit verbreitete Wohnform im alten Shanghai. In: Kai Vöckler / Dirk Luckow (Hg.): Peking-Shanghai-Shenzhen. Frankfurt/New York. S. 208-217.
- Maier, Konrad / Sommerfeld, Peter / Hoch, Hans: Inszenierung des Sozialen im Wohnquartier. Darstellung, Evaluation und Ertrag des Projektes „Quartiersaufbau Rieselfeld“. Freiburg i. Br. 2004.
- Maier, Konrad: Quartiersarbeit als Chance sozialer Kommunalpolitik. Das Freiburger Projekt „Quartiersaufbau Rieselfeld“: Ergebnisse und Schlussfolgerungen. In: Nachrichtendienst des deutschen Vereins Nr. 5/2003. S. 217-225.
- Maier, Konrad: Für eine nachhaltige kommunale Wohnungspolitik. In: Ders. / Meßmer, Manfred (Hg.): Soziale Kommunalpolitik für lebenswerte Wohnquartiere. Freiburg i. Br. 2004. S. 121-147
- Maier, Konrad / Michelsen, Gerd (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung. Eine Herausforderung für Umweltkommunikation und Soziale Arbeit. Stuttgart 2003.

- Marchal, Kai: „Die ‚eigentlich konfuzianische Verschärfung‘“. In: *minima sinica*. 19 (2007.1). S. 1-14.
- Meadows, Dennis: *Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit*. Stuttgart 1972.
- Meadows, Donella und Dennis / Randers, Jørgen: *Die neuen Grenzen des Wachstums*. Stuttgart 1992.
- Mitscherlich, Alexander: *Die Unwirtlichkeit unserer Städte Anstiftung zum Unfrieden*. Frankfurt am Main 1965.
- Mohr, Christoph / Müller, Michael: *Funktionalität und Moderne. Das Neue Frankfurt und seine Bauten 1925-1933*. Köln 1984.
- Müller-Raemisch, Hans-Reiner (Hg.): *Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945 – 1985*, Frankfurt am Main 1990.
- Mumford, Lewis: *Die Stadt*. Bd. 1 und 2. Köln/Berlin 1963.
- Murphey, Rhoads: *Shanghai key to modern china*. Harvard university press-cambridge 1953.
- Nagler, Heinz / Rosenstiel, Volker (Hg.): *Klaus Humpert, Materialsammlung zum 60. Geburtstag. Mit Beiträgen von Kollegen, Freunden, Verehrern und heimlichen Kritikern*. Freiburg i. Br. 1989.
- Neder, Chirstina: *Flusselegie Chinas Identitätskrise. Die Debatte um die chinesische Fernsehserie Heshang 1988-1994*. Dortmund 1996.
- Neumann, Eckhard (Hg.): *Bauhaus und Bauhäusler*. Köln 1985.
- Öko-Institut (Hg.): *Forschungsprojekt. Nachhaltige Stadtteile auf innerstädtischen Konversionsflächen: Stoffstromanalyse als Bewertungsinstrument*. Darmstadt/Freiburg/Berlin 2000.
- Osterhammel, Jürgen: *Kolonialismus: Geschichte – Formen – Folgen*. München 1997.
- Osterhammel, Jürgen: *Gesellschaftsgeschichtliche Parameter chinesischer Modernität*. In: *Geschichte und Gesellschaft* 28 (2002.1). S. 71-108.
- Pilz, Erich: *Shanghai: Die Perle des Ostens*. In: *Feldbauer, Peter / Husa, Karl / Pilz, Erich / Stacher Irene (Hg.): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung*. Frankfurt am Main 1997. S. 176-195.
- 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-Shenzhen. Städte des 21. Jahrhunderts*. Frankfurt am Main/New York 2000. S. 308-315.
- Reichert, Folker: *„Heimat der Ballen und Fässer“ Grundzüge einer Stadtgeschichte*. In: *Englert, Siegfried / Reichert, Folker (Hg.): Shanghai-Stadt über dem Meer*. Heidelberg 1985. S. 41-89.
- Reichow, Hans Bernhard: *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Ravensburg 1959.
- Reinborn, Dietmar: *Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert*. Stuttgart 1996.
- Roth, Eike: *Globale Umweltprobleme*. München 2004.
- Reulecke, Jürgen (Hg.): *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter*. Wuppertal 1978.
- Reulecke, Jürgen: *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*. Frankfurt/Main 1985.
- Ruck Michael: *Die öffentliche Wohnungsbaufinanzierung in der Weimarer Republik*. In: *Axel Schildt/Arnold Sywottek (Hg.): Massenwohnung und Eigenheim. Wohnungsbau und Wohnen in der Großstadt seit dem Ersten Weltkrieg*. Frankfurt a.M. / New York 1988. S. 150-200.
- Sassen, Saskia: *The global city: New York, London, Tokio*. Princeton/NJ 2001.
- Sachs, Wolfgang: *Sustainable Development. Zur politischen Anatomie eines internationalen Leitbilds*. Karl-Werner Brand: *Problem und Potentiale einer Neubestimmung des Projekts der Moderne unter dem Leitbild „Nachhaltige Entwicklung“*. In: *Brand, Karl-Werner (Hg.): Nachhaltige Entwicklung. Eine Herausforderung an die Soziologie*. Opladen 1997. S. 93-110.
- Sabine Peschel (Hg.) und Redaktionsgruppe Heshang: *Der Film Heshang: Traditionskritik in China*. Unkel/Reihn/Bad Honnef 1991.
- San-Hui Nam: *Leben und Wohnen in Raum und Zeit. Die Verknüpfung von Stadt- und Biographieforschung am Beispiel des Freiburger Stadtteils Weingarten*. Freiburg i. Br. 1997.

- Schachtschneider, Ulrich: Nachhaltigkeit als geänderte Moderne?. Frankfurt am Main 2005.
- Schäfers, Bernhard / Kühler, Gabriele: Leitbilder der Stadtentwicklung. Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil. Pfaffenweiler 1989.
- Schelkes Reinhard: Bürgerbeteiligung. In: Klaus Humpert (Hg.): Stadterweiterung. Freiburg Rieselfeld. S. 173-176.
- Schemionek, Christoph: New Urbanism in US-Amerikanischen Stadtregionen. Ein effektives Planungskonzept gegen Urban Sprawl?. Würzburg 2005.
- Schickel, Joachim (Hg.): Der große strategische Plan. Dokumente zur Kulturrevolution. Berlin 1969.
- Schier, Peter: Verwaltung und politische Führung von Shanghai. Institut für Asienkunde (Hg.): Shanghai-Chinas Tor zur Welt. Hamburg 1997.
- Schmitz, Angela / Stephan, Petra: „Die Weltkonferenz zu Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992“. In: Dirk Messner / Franz Nuscheler (Hg.): Weltkonferenzen und Weltberichte. Ein Wegweiser durch die internationale Diskussion. Dietz/Bonn 1996. S. 175-185.
- Schott, Dieter / Skroblied, Hanni: „Die ursprüngliche Vernetzung“. In: Die Alte Stadt 14 (1987.1). S. 72-99.
- Schott, Dieter: Zur Genese der Kolonialstadt in Südostasien: Batavia und Singapur. In: Trialog 56/1996. S. 13-19.
- Schott, Dieter: Lichter und Ströme der Großstadt. Technische Vernetzung als Handlungsfeld für die Stadt-Umland-Beziehung um 1900. In: Zimmermann, Clements/Reulecke, Jürgen (Hg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell?. Basel/Boston/Berlin. 1999. S. 117-140.
- Schott, Dieter: Zukunft und Geschichte der Stadt: Stadtrepräsentationen im 20. Jahrhundert. In: Georg Iggers/Dieter Schott/Hanns Seidler/Michael Toyka-Seid (Hg.): Hochschule – Geschichte – Stadt. Festschrift für Helmut Böhme. Darmstadt 2004. S. 319-341.
- Schott, Dieter: Stadt und Moderne: Die Stadt als Modernisierungsagent? In: Schneider, Ute/Raphael, Lutz: Dimensionen der Moderne. Frankfurt am Main 2008. S. 459-481.
- Schott, Dieter/Toyka-Seid, Michael: Die europäische Stadt und ihre Umwelt. Darmstadt 2008.
- Schubert, Dirk: Großstadtfeindschaft und Stadtplanung. Neue Anmerkungen zu einer alten Diskussion. In: Die Alte Stadt 13 (1986.1). S. 22-41.
- Schüller, Margot: Das chinesische Wirtschaftssystem. In: Staiger, Brundhild (Hg.): Länderbericht China. Darmstadt 2000.
- Schulz, Günther: Wohnungspolitik in Deutschland und England 1900-1939. In: Clemens Zimmermann (Hg.): Europäische Wohnungspolitik in vergleichender Perspektive 1900 – 1930. S. 153-165.
- Schwab, Alexander: „Das Buch vom Bauen.“ Erschienen 1930 unter dem Pseudonym Albert Sigrüst. Düsseldorf 1973.
- Schwarz, Karl (Hrsg): Ausstellung „Die Zukunft der Metropolen: Paris. London. New York. Berlin“. Berlin 1984.
- Siedler, Wolf Jobst: Die gemordete Stadt – Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum. Berlin 1993.
- Sieferle, Rolf-Peter/Zimmermann, Clemens: Die Stadt als Rassengrab. In: Manfred Smuda (Hg.): Die Großstadt als Text. München 1992. S. 53-72.
- Siemann, Wolfram (Hg.): Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven. München 2003.
- Sieverts, Thomas (Hg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf 1990.
- Sieverts, Thomas: „Neue Aufgaben für den Städtebau im alten Europa – Voraussetzungen, Prinzipien, Beispiele“ In: Thomas Sieverts (Hg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf 1990. S. 1-34.
- Sieverts, Thomas: „Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive“. In: Helmut Böhme/Marianne Viefhaus (Hg.): Partner im Dialog, Dokumentation der gemeinsamen Veranstaltungen der Technischen Universität Darmstadt mit der Universität Warschau. Darmstadt 1999. S. 95-135.
- Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen küsterischen Grundsätzen. Nachdruck der 3. Auflage, Wien 1901 und des Originalmanuskriptes aus dem Jahre 1889. Wien / New York 1972
- Sohn-Rethel, Alfred: Die ökonomische Doppelnatur des Spätkapitalismus. Darmstadt/Neuwied 1972.
- Spence, Jonathan D.: Das Tor des himmlischen Friedens. Die Chinesen und ihre Revolution 1895-1980. München 1985.

- Sperling, Carsten (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugemeinschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban. Freiburg i. Br. 1999.
- Sperling, Carsten: Partizipative Stadtentwicklung in Freiburg-Vauban - ein Bürgerverein als Beteiligungsträger. PDF-Version aus [www.carstensperling.de](http://www.carstensperling.de). (21. Dezember 2006) Verfasst im Frühjahr 2004 für das Buch „Kommunikation gestalten – Beispiele und Erfahrungen aus der Praxis für die Praxis“ von Britta Rösener und Klaus Selle (Hg.), erschienen im Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur (2005).
- Stadelbauer, Jörg: Wiederaufbau, Strukturwandel und funktionale Umgestaltung. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg 1944-1994, Zerstörung und Wiederaufbau. Begleitbuch zur Ausstellung von Stadtarchiv und Augustinermuseum anlässlich des 50. Jahrestags der Zerstörung Freiburgs im Luftkrieg am 27. November 1944. Freiburg i. Br. 1994. S. 107-132.
- Stadt Freiburg i. Br. (Hg.): Freiburg 1944 – 1994, Zerstörung und Wiederaufbau. Begleitbuch zur Ausstellung von Stadtarchiv und Augustinermuseum anlässlich des 50. Jahrestags der Zerstörung Freiburgs im Luftkrieg am 27. November 1944. Freiburg i. Br. 1994.
- Stadt Freiburg i. Br., Baudezernat Bauverwaltungsamt/Geschäftsstelle Rieselfeld (Hg.): Wo Freiburg weiter wächst. Rieselfeld. Freiburg 2002.
- Staiger, Brundhild / Friedrich, Stefan / Schütte, Hans-Wilm (Hg.): Das Grosse China-Lexikon. Darmstadt 2003.
- Steingart, Gabor: Weltkrieg um Wohlstand. Wie Macht und Reichtum neu verteilt werden. München 2006.
- Steinmann, Martin (Hg.): CIAM – Dokumente 1928-1939. Basel/Boston/Stuttgart 1979.
- Su Xiaokang / Wang Luxiang: Flusselegie (He Shang). Übersetzung in: Sabine Peschel (Hg.) und Redaktionsgruppe Heshang. Der Film Heshang: Traditionskritik in China. Unkel / Reihn / Bad Honnef 1991.
- Taubmann, Wolfgang: Shanghai: Geburtsstätte des modernen China. In: Der Bürger im Staat. Großstädte. Heft 2/1997. S. 119-124.
- Teschner, Klaus: Bericht von der UN-Sondergeneralversammlung: Istanbul – 5. Habitat Initiative Deutschland. Berlin 27. Juni 2001. [www.habitants-nrw.de/international/ungass2001/statement/HID270601.htm](http://www.habitants-nrw.de/international/ungass2001/statement/HID270601.htm) (26. Mai 2005).
- Tökei Ferenc: Zur Frage der asiatischen Produktionsweise. Neuwied und Berlin 1969.
- Vedral, Bernhard: Altstadtsanierung und Wiederaufbauplanung in Freiburg i. Br. 1925-1951. Freiburg i. Br. 1985.
- Vedral, Bernhard: „Ein Unglück ja – aber auch eine Gelegenheit“. Die Wiederaufbauplanung 1945 – 1949. In: Stadt Freiburg (Hg.): Freiburg 1949 – 1994. Zerstörung und Wiederaufbau. Freiburg 1994. S. 71-90.
- Vetter, Walter (Hg.): Freiburg in Trümmern 1944-1952. Teil I und Teil II. Freiburg i. Br. 1984.
- Vöckler, Kai / Luckow, Dirk (Hg.): Peking Shanghai Shenzhen-Städte des 21. Jahrhunderts. Frankfurt am Main/New York 2000.
- Wagner-Kyora, Georg: „Das Zweckmäßige ist fast immer auch schön“ – Stadtplanung, Wohnkultur und Lebensstile in der Bundesrepublik der sechziger Jahre. In: Matthias Frese / Julia Paulus / Karl Teepe (Hg.): Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik. Paderborn. 2003. S. 615-645.
- Weggel, Oskar: Geschichte Chinas im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1989.
- Welsch, Wolfgang: Orte des Menschen? Rede auf dem Kongress „Baukultur in Deutschland“ vom 3.-5.12.2001 in Köln. Hg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Köln 2001.
- Welsch, Wolfgang: Unsere postmoderne Moderne. Berlin 2002.
- Wingler, Hans M.: Das Bauhaus. Köln 2002.
- Wolfrum, Rüdiger (Hg.): Handbuch Vereinte Nationen. München 1991.
- Worster, Donald: Auf schwankendem Boden. Zum Begriffswirrwarr um „nachhaltige Entwicklung“. In: Wolfgang Sachs (Hg.): Der Planet als Patient. Berlin/Basel/Boston 1994.

- Wu Jiang: Bauhausprinzipien in der Architektur Shanghai. In: Vöckler, Kai / Luckow, Dirk (Hg.): Peking Shanghai Shenzhen-Städte des 21. Jahrhunderts. Frankfurt am Main/New York 2000. S. 218-229.
- Xie Wenhui: Ansätze und Modelle des Stadtmarketing. Aus der Webseite der „Chinese Academy of Sciences“ (CAS) [www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm](http://www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm) (7. August 2004).
- Ziebur, Gilbert: Weltwirtschaft und Weltpolitik 1922/24-1931. Frankfurt am Main 1984.
- Zimmermann, Clements/Reulecke, Jürgen (Hg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell?. Basel/Boston/Berlin. 1999
- Zimmermann, Clements: Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadt. Frankfurt am Main 2000.
- Zimmermann, Clements (Hg.): Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert. Stuttgart 2006
- Zimmerman, Clóvis: Politische Partizipation in Brasilien: ein Vergleich der Stadtplanungsmodelle von Porto Alegre und Curitiba. Frankfurt am Main 2006.
- Zhenyu Li / Shenglei Hu: Die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai. In: Die Alte Stadt 32 (2005.2). S. 154-163.
- Zhi Hao Chu: Die moderne chinesische Architektur im Spannungsfeld zwischen eigener Tradition und fremden Kulturen. Frankfurt am Main 2003.
- Zukowsky, John (Hg.): Chicago-Architektur: 1872-1922. Die Entstehung der kosmopolitischen Architektur des 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 1988.

### *Chinesisch*<sup>1</sup>

- Bao Jingjing: duiwai maoyi yu wanqing shanghai waiguo yinhang de xingqi (Aufstieg des Außenhandels und ausländischer Banken in Shanghai in der Spätqing-Dynastie). In: Lishi Jiaoxue Wenti (Geschichtsdidaktik) Nr. 2/1999 S. 31-33.
- Bao Shixing: Zhongguo dalu chengshi guihua bianqian yu zhanwang (Wandel der Stadtplanung der VR China). In: Cheng Shi Fazhan Yanjiu (Forschung zur Stadtentwicklung) Nr. 1/1994. S. 19-23.
- Chen Liangyu: shanghai xiandaihua chengshi jianshe yu tourongzi tizhi gaige (Rede bei der Tagung der Asian Development Bank am 9. Mai 2002). In: Lingdao Juecexinxi (Information for Deciders Magazine) Mai, Nr. 19/2002. S. 13.
- Chen Boda: Chiang, Song, Kong, Chen - Die vier chinesischen großen Familien. Hongkong 1947.
- Chen Congzhou / Zhang Ming: Shanghai jidai jianzhu shigao (Geschichte der modernen Architektur in Shanghai.) Shanghai 1988.
- Chen Dong: chengshi gongyong shiye yunying moshi gaige: yi Shanghai weili de yanjiu (Reform des Finanzierungsmodells für die öffentlichen Einrichtungen, am Beispiel Shanghai). In: Shanghai jingji yanjiu (Wirtschaftsforschung Shanghai) Nr. 11/2006. S. 40-47.
- Chen He: Lao Shanghai (Shanghai old days). Shanghai 1998.
- Chen Yingfang (Zentrum für Stadtforschung der chinesischen Städte an der Pädagogischen Universität Ostchinas): nongmingong: zhidu anpai yu shenfen rentong („Wanderarbeiter: System und Identität“). In: Shehuixue Yanjiu (Forschung der Soziologie) Nr. 3/2005. S. 119-132.
- Chen Jingfu: Public Participation. In: Chengshi Guihua (Cityplanning Review) Nr. 7/2000. S. 54-57.
- Chen Zhengshu: zujie yu jindai Shanghai gongye de sanda zhizhu (Die drei Stützsäulen der Industrie und der Konzessionen in Shanghai in der neueren Zeit). In: Shilin. Nr. 3/2002. S. 74-80.
- Chang Qing (Hg.): da duhui - cong zheli kaishi (Metropolis. A study on the Bund Section of Nanjing Road in Shanghai). Shanghai 2005.

<sup>1</sup> Da viele chinesische akademische Zeitschriften nicht mit Jahrgangsnummer versehen sind, können hier lediglich die Heftnummer und die Jahreszahl angegeben werden. Solange chinesische Zeitschriften auf Jahrgangsnummer verweisen, werden sie in der üblichen Zitierweise (wie deutsche Zeitschriften) angegeben. Deutsche Übersetzungen von Aufsatztiteln und Zeitschriftennamen sind von der Verfasserin der vorliegenden Dissertation übersetzt und der Literaturangabe angefügt worden, während englische Titel den Publikationen entstammen.

- Ding Jinhong: zei buju tiaozhen peihe xia shixian shanghai renkou de zongliang zengzhang. (Steuerung der Bevölkerungszahl in Shanghai). In: Online-Zeitschrift „Renkou“ („Bevölkerung“). Nr. 3/2003. www.popinfo.gov.cn (20. November 2003).
- Ding Richu: zailun Shanghai chengwei jindai zhongguo jingji zhongxin de tiaojian (Zu den Voraussetzungen Shanghais als Wirtschaftszentrum Chinas in der neueren Zeit.) In: Jindaishi Yanjiu (Forschung der neueren Geschichte) Nr. 1/1994. S. 85-98.
- Dong Jianhong: zhongguo jindai yixie chengshi guiuhatu de pingxi (Analyse der stadtplanerischen Zeichnungen einiger chinesischer Städte in der neueren Zeit) In: Tongji Daxue Xuebao jianzhuban (Akademische Zeitung der Tongji-Universität für Architektur) Nr. 4/1979. S. 36-47.
- Dong Jianhong: ji woguo guihua jiaoyu dianjiren - Jin jingchang (Über den Gründer der stadtplanerischen Pädagogik Chinas Jin Jingchang) In: Guihua Shi (Planners) 14 (1998.2). S. 106-108.
- Dong Zhikai: xin zhongguo chengjian linian de yanjin (Wandel der städtebaulichen Kurse des neuen Chinas 1949 - 2001). In: Zhongguo jingjishi yanjiu (Forschung zur chinesischen Wirtschaftsgeschichte) Nr. 1/2003. S. 25-35.
- Fang Ke / Zhang Yan: “meiguo dachengshi sheng yu si” zhi meili yuanhe jingjiu bushuai? (Warum hält die Charme ‚The Death and Life of Great American Cities‘ lange an?). In: Guowai Chengshi Guihua (Stadtplanung vom Ausland) Nr. 4/1999. S. 26-29.
- Guo Ji: tudi pizu: Shanghai dangzuzhi zhizheng nengli jianshe guochengzhong de yige chenggong fanli (Bodenverpachtung: Ein erfolgreiches Beispiel für die Regierungsfähigkeit der KPCh Shanghais). In: Shanghai Dangshi yu Dangjian (Parteigeschichte und -aufbau in Shanghai) Nr. 9/2005. S. 44-45.
- He Jinpu: Zhongguo gongchandang yuanhe zai Shanghai dansheng? (Warum wurde die Kommunistische Partei Chinas in Shanghai gegründet?). In: Xuexi Luntan (Studienforum) Nr. 8/1998. S. 10-12.
- He Jiadong / Yu Xilai: chengxiang eryuan shehui shi zenyang xingcheng de (Wie hat sich das Stadt-Land-Dualsystem herausgebildet). In: Shu Wu. Nr. 5/2003. S. 4-8
- He Jun: Shanghai „shenhua“ shifou nenggou yanxu. (Can Shanghai Myth Be Sustained?). In: Xibu Luntan (Westchina-Forum). Nr. 11/2006. S. 90.
- He Quanda: songjiang lishi he songjiang fu jianzhi yange shulue. (The History of Song-Jiang Fu as a Government Organ). In: Shilin. Nr. 4/2001. S. 49-58.
- Huang Fei: 1990nian hou shanghai zhongda daolu jiaotong jichu sheshi xiangmu tourongzi yanjiu (A Study on Financing for Large Transportation Facilities in Shanghai since 1990). In: Chengshi Fazhan Yanjiu (Forschung zur Stadtentwicklung) 11 (2004.6). S. 64-72.
- Hu Yun: lun woguo chengshi guihua de gongchong canyu (Über die Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung Chinas). In: Chengshi Wenti (Themen über Stadt) 126 (2005.4). S. 74-78.
- Ji Shuoming: Shanghai shida youhuan (Zehn Besorgnisse in Shanghai). In: Jing Ji (Economic Monthly) Nr. 7/2003. S. 19-21.
- Jin Taijun / Zhao Hui (Hg.): zhongyang zhengfu yu difang zhengfu guanxi jiangou yu tiaoxie (Beziehung zwischen der Zentralregierung und den lokalen Regierungen). Guangzhou (Kanton) 2005.
- Kang Yan: jiedu Shanghai (Understanding Shanghai). Shanghai 2001.
- Li Dehua (Hg.): chengshi guihua yuanli. (Grundlegende Kenntnisse der Stadtplanung). Beijing 2004.
- Li Shaobin / Wang Li: ershi shiji sishi niandai yilai zhongguo dalu „sida guanliao ziben“ wenti yanjiu (Über die Forschungen zur „bürokratischen Kompradorenbourgeoisie der vier großen Familien“). In: Shixue Yuekan (Monatszeitschrift für Geschichtswissenschaft) Nr. 3/2005. S. 100-105.
- Lu Xijun: Pudong shiji dadao chengshi sheji zhi deshi (Positive und Negative Seiten der Jahrhundertallee in Pudong). In: Guihua Shi (Planners) 21 (2005.10). S. 106-107.
- Luo Xiaowei / Wu Jiang (Hg.): Shanghai Longtang. Shanghai 1997.
- Lu Xueyi (Hg.): Dangdai zhongguo shehui jieceng liudong (Soziale Mobilität im gegenwärtigen China). Beijing 2004.



- Pan Liangui: Shanghai kaibu zaoqi de waiguo yinhang (Ausländische Banken in Shanghai nach der Hafeneröffnung). In: Shanghai Jinrong (Finanzwirtschaft in Shanghai) Nr. 12/2002. S. 58-60.
- Puxin: xin zhengce wei pudong kaifa zaizhu huoli (Neue Politik für die Entwicklung Pudongs). In: Zhongguo duiwai maoyi (Außenhandel Chinas) Nr. 3/1996. S. 32-33.
- Qiu Baoxing: chengshi jingying yao fangzhi zouru wuge wuqu (Fünf Irrtümer im Stadtmarketing). In: Guihua Shi (Planners) 19 (2003.5). S. 5-7.
- renzhen linhui zhongyang fuyu pudong zhengce de jiben tezheng (Pudong-Politik der Parteizentrale). In: Pudong fazhan (Pudong Development) Nr. 10. 1995. S. 26-27.
- Shanghaishi yindui dianli duanque celue yanjiu baogao (Forschungsbericht über die Maßnahmen und Strategien zum Stromversorgungsmangel in Shanghai) von Arbeitsgruppe für die Forschung über die Maßnahmen und Strategie gegen Stromversorgungsmangel in Shanghai: In: Shanghai jieneng (Shanghai Energy Conservation) Nr. 2/2004. S. 3-15.
- 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. 14-18.
- Sun Shiwen: chengshi guihua zhongde gongzhong canyu (Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung). In: Guowai Chengshi Guihua (Stadtplanung vom Ausland) Nr. 2/2002. S. 1 und S. 14.
- Sun Shiwen / Deng Yongcheng: shanghai chengshi guihua zuoyong de yanjiu (Studien zur Funktion der Stadtplanung Shanghais). In: Chengshi guihua huikan (Zeitschrift für Stadtplanung) Nr. 2/1997. S. 31-40.
- Sun Ping (Hg.): Shanghai chengshi guihua zhi (Geschichte der Stadtplanung von Shanghai). Shanghai 1999.
- Sun Tieming: chengshi guihua yu gongchong canyu (Stadtplanung und Bürgerbeteiligung). In: Chengshi (City) Nr. 5/2004. S. 41-43.
- Tang Yiwen / Shen Luying: shanghai nengyuan xiaofei jieyou yu nengyuan zhanlue (Energieverbrauch und –strategie Shanghais). In: Shanghai Jingji Yanjiu (Wirtschaftsforschung Shanghai) Nr. 2/2005. S. 52-61.
- Tang Zhiping / Wang Lin: Shanghaishi renkou buju daoxiang zhanlue yanjiu (Forschung zur Strategie der Bevölkerungsverteilung in der Stadt Shanghai). In: chengshi guihua (City Planning Review) Nr. 5/2003. S. 63-67.
- Wang Dehua: zhongguo chengshi guihua shigang (Geschichte der Stadtplanung Chinas). Nanjing 2005.
- Wang Kai: woguo chengshi guihua wushinian zhidao sixiang de bianqian ji yingxiang (Wandel und Auswirkungen der Leitlinien der Stadtplanung Chinas seit 1949). In: Guihua Shi (Planners) 15 (1999.4). S. 24-26.
- Wen Yicheng: Facing directly the traffic difficulties in the Century Boulevard in Pudong, Shanghai. In: Zeitung der Berufsschule für Stadtmanagement Shanghai Nr.3/2004. S. 55-56.
- Wu Jiang: Shanghai bainian jianzhu shi (The history of Shanghai Architecture 1840-1949). Shanghai 1999.
- Wu Li (武力): 1978-2000 nian zhongguo chengshihua jincheng yanjiu (Forschung zur Verstädterung Chinas zwischen 1978-2000). In: zhongguo jingjishi yanjiu (Forschung zur chinesischen Wirtschaftsgeschichte) Nr. 3/2002. S. 73-82.
- Wu Li (伍理): renkou guimo gengxu guanzhu de shi renkou midu (Shanghai- Bevölkerungsdichte soll mehr berücksichtigt werden als das Bevölkerungsausmaß). In: Online-Zeitschrift Renkou („Bevölkerung“). Version im Internet: [www.popinfo.gov.cn](http://www.popinfo.gov.cn) (12. Mai 2004).
- Wu Liangyong: guanyu shanshui chengshi (Über Wasser- und Bergstadt). In: chengshi fazhan yanjiu (Urban Studies) Nr. 2/2001. S. 17-18.
- Wu Weiping /Wang Hansheng: beijing shanghai liudong renkou juzhu xianzhuang fenxi (Analyse der Wohnverhältnisse der „fließenden Bevölkerung“ in Beijing und Shanghai). In: Shehuixue Xanjiu (Sociological Research) Nr. 3/2002. S. 92-110.

- Wu Zhiqiang: „beinian xifang chengshi guihua lilun shigang“ daolun (Einführung in die „Geschichte der hundertjährigen stadtplanerischen Theorien des Westens“). In: Zeitschrift für Stadtplanung (Chengshi Guihua Huikan) Nr. 2/2000. S. 9-18.
- Xie Wenhui: Ansätze und Modelle des Stadtmarketing. Aus der Webseite der „Chinese Academy of Sciences“ (CAS) [www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm](http://www.cas.ac.cn/html/Dir/2003/08/19/9473.htm) (7. August 2004).
- Xiong Yuezhi: kaifang yu tiaoshi: Shanghai kaibu chuqi hunzaxing shehui xingcheng (Herausbildung der gemischten Gesellschaft Shanghais in der Zeit der Hafensöffnung). In: Xueshu yuekan (Monatsschrift für akademische Forschung) Nr. 7/2005. S. 59-67.
- Xu Mingqian: Shanghai Zhongxincheng Jiuzhuqu Fazhan Fangshi Xinlun (Stadterneuerung in der Innenstadt Shanghais). Shanghai 2004.
- Xu Chun: shiji xincheng dianfan – shanghai songjiang xincheng (Vorbild der New Towns – Songjiang New City Shanghai). In: Shanghai chengshi guihua (Stadtplanung Shanghais) Nr. 6/2002. S. 27-29.
- Xu Jie (Hg.): Reading of Anting New Town. Shanghai 2004
- Xu Nan: Shanghai Gaoceng Jianzhu de ai yu tong (Liebe und Schmerzen zu Hochbauten Shanghais). In: Huaxia Renwen Dili (Cultural Geography) Nr. 8/2006. S. 77-92.
- Xu Xixian / Xu Jianrong: Baibian Shanghai (A Changing Shanghai). Shanghai 2006.
- Yang Shangguang: dachengshi shehui kongjian jiegou yanbian yanjiu (Räumliche Veränderung der sozialen Polarisierung in den Großstädten, aufgezeigt am Beispiel Shanghai). Shanghai 2005.
- Yang Shangguang / Wang Chunlan: Shanghai chengshi juzhu kongjian fenyi de shehui xue yanjiu (Über die Differenzierung der Wohnräume Shanghai). In: She Hui (Society) 26 (2006.6). S. 117-137.
- Yi Chao: jiuwu waishang touzi pudong renke xiangshou youhui zhengce (Begünstigungen der ausländischen Investitionen in Pudong während des Neunten Jahresplanes). In: Shanghai gongye (Industrie Shanghais) Nr. 3/1996. S. 33-34.
- You Yi: Lantu zhiyao (Frühtod der Pläne für Groß-Shanghai). In: Dang An Chun Qiu (Zeitschrift für Archive) Nr.7/2006, S. 25-31.
- Yu Yifan: zhuzhai bianqian de xingtaixue yanjiu. Shanghai 1949-2000 (Forschung der Wohnhäuser Shanghais: 1949-2000). Shanghai 2003.
- Yu Longsheng / Wu Yaojiu: Shanghai chengwei zhongguo gongchandang yaolan de biranxing he ouranxing (Die Zwangsläufigkeit und die Zufälligkeit für das, warum Shanghai die Wiege der Kommunistischen Partei Chinas geworden ist). In: Shanghai Dangshi Yanjiu (Forschung der Geschichte der Kommunistischen Partei Chinas in Shanghai) Nr. 4/1999. S. 17-19.
- Zeng Mingxing / Zhang Shanyu: qiyu bijiao yanjiu de shanghai renkou guimo zai sikao. (Überlegungen zum Bevölkerungsausmaß in Shanghai.) In: Online-Zeitschrift Renkou („Bevölkerung“). Version im Internet: [www.popinfo.gov.cn](http://www.popinfo.gov.cn) (24. März 2004).
- Zhang Genfu: yimin cujin le jindai Shanghai wenhua xingtai de kaifang (Immigranten förderten die offene Einstellung der Shanghaier Kultur in der neueren Zeit). In: tansuo yu zhengming (Fragen und Auseinandersetzung) Nr. 4/1997. S. 33-34.
- Zhang Kaizheng / Tai Youguo / Andreau Paul/ Liu Taige / Gu Qiwei / Gu Fengchao / Cheng Taining / Li Zuyuan / Fu Haicong: weiji yu tiaozhan: zhuangjia changtai shanghai de chengshi jianshe (Crisis & Challenge – On Shanghai’s Urban Construction by Specialists). In: shidai jianzhu (Time + Architecture) Nr. 1/2000. S. 46-51.
- Zhang Yuanda / Yuan Feng: chuizhi chengshi – shanghai motianlou de fazhan licheng yi xianxiang jiedu (Vertical City: Interpretation of Process and Phenomenon of Skyscrapers in Shanghai). In: shidai jianzhu (Time + Architecture) Nr. 4/2005. S. 50-54.
- Zhang Yulin: qianxi de ziyou shi ruhe shiqu de – guanyu 1950 niandai zhongqi de nongmin liudong yu huji zhidu (Wie ist die Einzugsfreiheit verlorengegangen – zum Wandern der Bauern und der Wohnmeldungs politik in den 1950er Jahren). In: Wang Siming (Hg.): 20 shiji zhongguo nongye yu nongcun bianqian yanjiu. (Forschung zur chinesischen Landwirtschaft und zum Wandel des Landes Chinas im 20. Jahrhundert). Beijing 2003. Hier: Internetversion: [www.usc.cuhk.edu.hk/wk\\_wzdetails.asp?id=2704](http://www.usc.cuhk.edu.hk/wk_wzdetails.asp?id=2704) (August 2006).

- Zhang Wei: Jindai Shanghai chaichu jiuchengqiang de lishi beijing (Geschichtlicher Hintergrund des Abrisses der Shanghaier Stadtmauer). In: Wenshi Zazhi (Zeitschrift für Literatur und Geschichte) Nr. 6/2002. S. 44-47.
- Zhang Zhongli (Hg.): Jindai Shanghai chengshi yanjiu (Stadtforschung zu Shanghai in der neueren Zeit). Shanghai 1990.
- Zhang Zhongmin: jindai Shanghai jingji zhongxin diwei de xingcheng he queli (Herausbildung und Etablierung des Wirtschaftszentrums Shanghai in der neueren Zeit). In: Shanghai Jingji Yanjiu (Forschung zur Wirtschaft Shanghais) Nr. 10/1996. S. 61-64.
- Zhao Yanjing / Ma Chiyu: Zhongguo chengshi guihua mianlin de sanda tiaozhan (Drei Herausforderungen der Stadtplanung in China). In: Guihua Shi (Planners) 19 (2003.4). S. 67-71.
- Zheng Zhengzhen: Shanghai Chengqiang de xingfei: yige gongneng yu xiangzheng de biaoda (Funktion und Symbol der Shanghaier Stadtmauer). In: Lishi Yanjiu (Geschichtsforschung) Nr. 6/2004. S. 92-191.
- Zheng Gongcheng / Huang Liruolian: Zhongguo nongmingong wenti: li luo panduan yu zhengce silu (Probleme der Wanderarbeiter Chinas). In: Renmin daxue xuebao (Akademische Hochschulzeitung der Volksuniversität China) Nr. 6/2006. S. 2-13.
- Zhongguo nongmingong wenti yanjiu baogao (Reporting on the Problems of Chinese Farmer-turned Workers) von Arbeitsgruppe für Forschung zu Problemen der Wanderarbeiter in China. Erschien ursprünglich in „Reform“ Nr. 5/2006. Internetversion auf der Internetwebseite von „The Chinese University of Hong Kong“. [www.usc.cuhk.edu.hk/wkgb.asp](http://www.usc.cuhk.edu.hk/wkgb.asp) (16. April 2007).
- Zhou Lan: Xifang chengshi guihua lilun fazhan dui zhongguo zhi qidi (Anregungen des Wandels der westlichen stadtplanerischen Theorien für China). In: Guowai Chengshi Guihua (Stadtplanung vom Ausland) Nr. 1/2001. S. 34-37.
- Zhou Zugen: shanghai renkou guimo zongliang yanjiu (Forschung der Bevölkerungsdimension Shanghais). In: Nanfang Renkou (Bevölkerung im Süden) Nr. 1/1996. S. 14-21.
- Zhu Dajian: Building up the green mega-city: Research on sustaninabe development of Shanghai in the 21th century. Shanghai 2003.
- Zou Yiren: jiu Shanghai Renkou Bianqian de Yanjiu (Forschung der demographischen Veränderung des alten Shanghais). Shanghai 1980.

## 2. Quellen<sup>2</sup>

### *Deutsch- und Englischsprachig*

- Abschiedsbrief des Forums Vauban vom 12. November 2004. <http://www.vauban.de/forum/thema-1322.html> (26. November 2006).
- Arbeitsgruppe Stadtentwicklung Freiburg i.Br. (Hg.): Diskussionspapier der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung Freiburg. Freiburg 1989.
- Amt für Statistik und Einwohnerwesen der Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.): Wähler Gemeinderäte und Wahl der Ortschaftsräte am 13. Juni 2004 in Freiburg. Ergebnisse und Analyse. Freiburg 2004
- Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung: Die Neubaugebiete Rieselfeld und Vauban. Freiburg 2005.
- Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung der Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.): Bürgerumfrage 2003 in Freiburg. Freiburg 2005.
- Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung Freiburgs (Hg.): Beiträge zur Statistik. Bürgerentscheid am 12. November 2006. Freiburg 2006.
- Amt für Statistik und Einwohnerwesen Freiburg (Hg.): Statistischer Infodienst – Vor der Bundestagswahl und der Oberbürgermeisterwahl 1998. Freiburg 1998.
- Bauverwaltungsamt Geschäftsstelle Vauban Freiburg (Text): Quartier Vauban (Informationsflyer).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro – Dokumente – : Agenda 21. Bonn 1993.
- Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro – Dokumente – Klimakonvention/Konvention über die Biologische Vielfalt/Rio-Deklaration/Walderklärung. Bonn o.J.
- Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit (Charta von Aalborg): Internationaler Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI) 1994. Aus [www.bmu.de](http://www.bmu.de) (26. Mai 2005).
- Council on Environmental Quality, United States Department (Hg.): Global 2000. Der Bericht an den Präsidenten. Reinhard Kaiser (Hg. der deutschen Übersetzung). Frankfurt am Main 1980.
- Council on Environmental Quality, United States Department (Hg.): Global Future. Es ist Zeit zu handeln. Arnim Bechmann / Gerd Michelsen (Hg. der deutschen Übersetzung). Freiburg i. Br. 1981.
- Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm 16. Juni 1972: Text aus der Webseite des UN-Umweltprogramms. <http://www.unep.org/Documents/multilingual/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1503&l=en> (Januar 2006).
- Die Habitat Agenda: Absatz 29. <http://www.unchs.org/unchs/english/hagenda/ch-1a.htm> (26. Februar 2006).
- Freiburger Forum 21: Freiburger Agenda 21. Leitbild – Zukunftsbild „Freiburg im 21. Jahrhundert“. (Text) Freiburg 1999.
- Freiburger Agenda 21-Büro: Leitbild – Zukunftsbild „Freiburg im 21. Jahrhundert“. (Informationsflyer). Freiburg 1999.
- Freiburger Forum 21: Leitziele der Freiburger Agenda 21, Freiburg 2001. [www.treffpunktfreiburg.de](http://www.treffpunktfreiburg.de) (1. Oktober 2006).
- Istanbul Declaration on Human Settlements: Absatz 3. <http://www.unchs.org/unchs/english/hagenda/ist-dec.htm> (26. Februar 2006).
- Interview mit dem Ersten Bürgermeister Dr. Sven von Ungern-Sternberg. In: Architektur und Wirtschaft. Journal Freiburg. Wiesbaden 1994.
- LEG Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH/ Stadt Freiburg i.Br. (Hg.): Dokumentation und Zwischenbilanz zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban. Freiburg 1999.
- Nord-Süd-Kommission: Das Überleben sichern: Brandt-Report. Frankfurt 1981.

---

<sup>2</sup> Viele Quellen sind (nur) im Internet zugänglich und deshalb werden sie in diese Kategorie „Quellen“ statt in die Kategorie „Internet“ eingeordnet.

Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung Freiburgs (PRISE): DRUCKSACHE G-06/004. 2. Juni 2006

Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung Freiburgs (PRISE) (Hg.): Leitzielbroschüre: Leitziele der Bürgerschaft zum Flächennutzungsplan 2020. Freiburg 2004.

Stadt Freiburg i. Br.: Auslobungstext für den Ideenwettbewerb des Wettbewerbs Rieselfeld. Freiburg 1991.

Stadt Freiburg im Breisgau Projektgruppe Rieselfeld in Zusammenarbeit mit der Bürgergemeinschaft zur Entwicklung des Stadtteils Rieselfeld e.V. (Hg.): Wohnen ohne (eigenes) Auto. Freiburg 1998.

Stadtplanungsamt Freiburg (Hg.): Zur Diskussion: 1975 Freiburger Innenstadt. Freiburg 1975.

Stadt Freiburg: Amtsblatt, April 2004, Dezember 2004, November 2005, Sonderausgabe Oktober 2006.

Stadt Freiburg: DRUCKSACHE G-06/078, G 97191, G-06/132, STEA-00/001.

Stadt Freiburg: Entwicklungsmaßnahme Vauban, Pressemitteilung vom 29.3.2006.

Stadt Freiburg: Flächennutzungsplan 2020 – Begründung mit Umweltbericht. [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de) (November 2006).

Vorstand des Stadtteilverein Vauban e.V.: Brief an den OB wegen Überschusses Vauban. 21.04.2006. [www.vauban.de/forum/thema-1625.html](http://www.vauban.de/forum/thema-1625.html) (21. Dezember 2006).

### *Chinesisch*<sup>3</sup>

Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: Flächennutzungsplanung Shanghais 1997-2010. Shanghai 1996.

Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai: Jahresbericht. 1993-1996.

Amt für Stadtplanung und -verwaltung der Stadt Shanghai: chengshi guihua guanli tiaoli (Die Vorschriften für die Stadtplanung der Stadt Shanghai). November 2003.

Amt für Boden- und Immobilienverwaltung der Stadt Shanghai: Shanghaishi tudi ziyuan „shiwu“ jihua he 2015 nian changyuan guihua (Der Zehnte Fünfjahresplan für die Bodenressourcen Shanghai und die langfristige Planung vom 2015). Shanghai 2000.

Bulletin der 1. Tagung des XV. ZK-Plenums. 15. November 2002. [www.people.com.cn](http://www.people.com.cn) (28. Oktober 2004).

Bulletin des Shanghai Statistikkamts vom (25. Januar 2005).

„Bulletin über die fünfte Volkszählung 2000 in Shanghai“ vom Statistikamt Shanghai, 2001. [www.shanghai.gov.cn](http://www.shanghai.gov.cn) (26. Juni 2004).

Deng Xiaoping: zai wuchang, shenzhen, zhuhai, shanghai dengdi de tanhua yaodian. (Reden in Wuchang, Shenzhen, Zhuhai und Shanghai usw. vom 18. Jan. bis 21. Febr. 1992). O.O. 1992.

„Design code for residential buildings (GB 50096-1999)“ der VR China.

Dokument „guanyu zhizhi nongming mangmu liuru chengshi de jinji tongzhi“ („Anweisung zum Verhindern des Blindlings-Einzugs der Bauern in die Stadt“) des Staatsrats Chinas. 17. April 1953.

Dokument: „Guowuyuan guanyu zuohao jianshe jieyuexing shehui jinqi zhongdian gongzuo de tongzhi“ („Rundschreiben des Staatsrats bezüglich des Aufbaus einer sparenden Gesellschaft“): [Guofa] Nr. 21. Staatsrat 2005.

Dokument „Shanghaishi renmin zhengfu guanyu fabu ‚shanghaishi renmin zhengfu guanyu xiugai shanghaishi lanyin hukou guanli zanzheng guiding de jueding‘ de tongzhi“ („Mitteilung der Shanghai Regierung betreffend ‚provisorischer Vorschriften über Verwaltung der Shanghai-Hu Kou mit blauem Stempel“). Shanghai 1998.

Dokument „Zhonggong zhongyang guanyu wanshan shehui zhuyi shichangjingji tizhi ruogan weiti de jueiding“ („Beschluss der Kommunistischen Partei Chinas über einige Fragen zur Verbesserung des sozialistischen Marktwirtschaftssystems“). Beijing 2003.

Aus: [www.china.org.cn/chinese/zhuanti/jjtzgg/450640.htm](http://www.china.org.cn/chinese/zhuanti/jjtzgg/450640.htm) (23. November 2005)

Han Zheng (Oberbürgermeister Shanghais) am Forbus CEO Forum vom September 2003, Shanghai. <http://business.sohu.com/56/53/article213345356.shtml>. (6. Mai 2004).

<sup>3</sup> Die folgenden angegebenen Dokumente sind fast alle über die amtlichen Webseiten der Stadtregierung, der Stadtbezirksregierungen und der entsprechenden Behörden zugänglich. Stadtregierung Shanghai: [www.sh.org.cn](http://www.sh.org.cn). (2004-2007), Stadtplanungsamt Shanghai: [www.shghj.gov.cn](http://www.shghj.gov.cn). (2004-2007). Mehr siehe weiter unten das Verzeichnis der Webseiten.

- Mao Zedong: Über die zehn großen Beziehungen. In: Martin, Helmut (Hg.): Mao Zedong Texte. Zweiter Band 1956-1957. Schriften, Dokumente, Reden und Gespräche. Deutsche Bearbeitung und chinesische Originalfassung. München/Wien 1979. S. 360-370.
- Masterplan für Drei-Inseln-Chongming aus der amtlichen Webseite der Kreisregierung Chongming <http://cmx.sh.gov.cn> (08. Mai 2006).
- Ministry of Construction P.R. China: Standard for Basic Terminology of Urban Planning GB/T 50280—98. Inkrafttr. am 1. Feb. 1999
- Ministerpräsident Wen Jiabao: Einige Erklärungen zu den Vorschlägen der Erarbeitung des 11. Fünfjahresplan für Volkswirtschafts- und Gesellschaft Chinas 2005.
- Pressekonferenz der Shanghaier Stadtregierung vom 7. Juli 2004. Vgl. Yang Xiaoxin: Rechtliche Probleme der Einschränkung und Versteigerung des Kontingents für private Autos in Shanghai. [www.southlawyer.net](http://www.southlawyer.net) (31. August 2005).
- Prospekt der Stadtbezirkregierung über New Town Luodian. o.J., vermutlich 2003.
- Randolph Wang: Teilnehmer der Planung der Fußgängerzone der Nanjing-Straße. Aus dem Emailaustausch der Verfasserin mit ihm am 28. August 2005.
- Richard Paulick / Zhong Yaohua / Cheng Shifu / Jin Jingchang: 1949 nian Shanghai dushi jihua shiliao, „shanghai dushi jihua zongtu sangao chuqi caoan“ shuoming (Begründung der dritten Fassung des Masterplans für Groß-Shanghai. 1949). In: dang'an yu shixue („Archiv und Geschichtswissenschaft“) Nr. 1/1996. S. 22-29.
- Shanghaishi zongti guihua 1999-2020 zhong jinqi jianshe xingdong jihua („Aktionsplan für mittel- und langfristigen Bau des Masterplans der Stadt Shanghai (1999-2020)“): In Bulletin der Shanghaier Stadtregierung, 4. Dezember 2003.
- Shanghai chengshi guihua sida liangdian (Vier Highlights in der neuen Stadtplanung Shanghais). In: Lingdao juece xinxi (Information for Deciders Magazine) Nr. 46/2003. S. 17.
- Shanghai Urban Planning Administration Bureau / Shanghai Urban Planning and Design Research Institute: shanghaishi chengshi zongti guihua gaiyao 1999-2020 (Summary of the Comprehensive Plan of Shanghai (1999-2020)). Shanghai o.J.
- Stadtplanungsamt Shanghai: guanyu „pujiangzhen zhongxinqu 2,6 pinfang gongli jiujiannxing xiangxi guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Detaillierter Bebauungsplanung der zentralen Zone von 2,6 km<sup>2</sup> der Pujiang Town‘“). Dokument-Nr.: Huguihua [2003] 963. Shanghai November 2003.
- Stadtregierung Shanghai: guangyu dui „gaoqiaozen zhenyu jiegouxing zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Detaillierter Bebauungsplanung der holländischen Town Gaoqiao Pudong‘“). Dokument-Nr.: Huguihua [2005]121. Shanghai Februar 2005.
- Stadtplanungsamt Shanghai: guangyu dui „shanghaishi fengcheng zhongxinzhen zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der zentralen Town Fengcheng der Stadt Shanghai‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2003]1739. Shanghai Mai 2003.
- Stadtregierung Shanghai: guangyu dui „luodian zhongxinzhen zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der zentralen Town Luodian der Stadt Shanghai‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2002]4546. Shanghai Dezember 2002.
- Stadtplanungsamt Shanghai: guan yu dui „zhujiajiao zhongxinzhen jiegou guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Planung zur Struktur der zentralen Town Zhu Jiajiao‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2002]3744. Shanghai Oktober 2002.
- Stadtplanungsamt Shanghai: guanyu dui „jinshanqu fengjing zhongxinzhen zongti guihua“ de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der zentralen Town Fengjing des Stadtbezirks Jinshan‘“). Dokument-Nr.: Hufu [2003]1374. Shanghai April 2003.
- Stadtplanungsamt Shanghai: Flächennutzungsplan Shanghai 1996.
- Stadtregierung Shanghai: Der Neunten Fünfjahresplan für die Volkswirtschaft und die gesellschaftliche Entwicklung Shanghais und dessen langfristigen Zielen und Prospekten bis 2010. Shanghai 1996.
- Stadtregierung Shanghai: guanyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan shidian yijian („Vorschläge zur Förderung der Entwicklung der Cities und Towns von Shanghai“). In: Shanghai zhengfu gongbao (Bulletin der Shanghaier Regierung). Shanghai 7. Dezember 2002.
- Stadtregierung Shanghai: guanyu jinyibu jiaqiang chengshi guihua guanli, shishi „shanghaishi chengshi zongti guihua (1999-2020)“ de gangyao. (Dokument „zur Verstärkung der Stadtplanungsverwaltung und zur Umsetzung des ‚Masterplans Shanghai‘“) Hufufa [2003] Nr. 75. Shanghai 24. Dezember 2003.

- Stadtregierung Shanghai: guanyu jinyibu shenhua benshi chengzhen zhufang zhidu gaige de ruogan yijian („Vorschläge zu den weiteren Reformen der Wohnungspolitik“). Shanghai Dezember 1998.
- Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi renmin zhengfu guanyu fabu „shanghaishi renmin zhengfu guanyu xiugai shanghai shi lanyin hukou guanli zanxing guiding de jue ding“ de tongzhi („Mitteilung der Shanghai-Regierung betreffend ‚provisorischer Vorschriften über Verwaltung der Shanghai-Hu Kou mit blauem Stempel‘“). Shanghai 1998.
- Stadtregierung Shanghai: Der Zehnte Fünfjahresplan für Entwicklung der Wohnungen von Shanghai.
- Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi chengzhen lianzu zhufang shixing banfa („Erprobung zu Wohnungen mit Mietvergünstigung der Stadt Shanghai“). September 2000.
- Stadtregierung Shanghai: Zusammenfassung des Weißen Buches für den Stadtverkehr Shanghai (2002). www.shanghai.gov.cn. (April 2004).
- Stadtregierung Shanghai: Genehmigung zu „Masterplan der zentralen Zonen“. In: Jahrbuch zum Stadtbau Shanghais 2002. www.shucm.sh.cn/home/jsnj/jsnj\_01/jsnj0102.htm (16. September 2005).
- Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi renmin zhengfu guanyu yuanze tongyi lingang xincheng zongti guihua de pifu (Dokument „Genehmigung zu ‚Masterplan der Lingang New City‘“), Dokument-Nr.: Hufu [2004] 0005. Shanghai Januar 2004.
- Stadtplanungsamt Shanghai: zhonghuanxian diqu zonghe jiaotong shuniu buju guihua („Verkehrsplanung für das Gebiet um den mittleren Autobahnring“) <http://sh.house.sina.com.cn/2004-08-05/9808.html> (16. September 2005).
- Stadtplanungsamt Shanghai (Interne Unterlagen): Arbeitsbericht über „One City – Nine New Towns“ Shanghais. (Shanghaishi yicheng juzhen zongti guihua he tese fengmao guihua bianzhi gongzuo huibian). Mai 2000.
- Stadt Shanghai: Shanghaishi zhufang zhidu gaige shishi fangan („Durchsetzungsagenda der Reformen der Wohnungspolitik“) 1. Mai 1991.
- Stadtregierung Shanghai: Shanghaishi renmin zhengfu guanyu yuanze tongyi <<chongming sandao zongtiguohua (chongmingxian quyue zongtiguohua) 2005-2020 de pifu. (Dokumente „Über den Masterplan der Chongming-Inseln (2005-2020)“). Nr. des Dokuments: Hufu [2005] 37. Shanghai 2006. Aus der amtlichen Webseite der Stadtregierung Shanghai: www.shghj.gov.cn/News\_Show.aspx?id=8805 (01. Oktober 2006).
- Stadtregierung Shanghai: yinjin rencai shixing „shanghaishi juzhuzheng“ zhidu zanxing guiding („Verordnungen betreffend der eingeführten qualifizierten Köpfe und der Umsetzung ‚der Wohnnerlaubnis Shanghais‘“), gültig vom Juni 2002 bis September 2004. Shanghai April 2002.
- Statistische Jahrbücher Shanghais 2000-2006. www.stats-sh.gov.cn.
- Statistisches Amt Chinas: 2001 zhongguo fazhan baogao – zhongguo de „jiuwu“ (Bericht der Entwicklung Chinas 2001 – der Neunten Fünfjahresplan Chinas). China 2001.
- Unterlagen der Architectural Workshop Anting New Town. 19. August – 4. September 2002.
- Verwaltungszentrum für Unterstützungskasse für Wohnungen Shanghais (Shanghai Provident Fund Management Center): guanyu tiaozheng 2005 niandu zhufang gongjijin jiaocun jishu de tongzhi („Mitteilung über Abgabe in die Unterstützungskasse für Wohnungen 2005“). Shanghai 2005.
- Zentrale der KPCh und des Staatsrats: Zhonggong zhongyang, guowuyuan guanyu cujin xiaochengzhen jiankang fazhan de ruogan yijian („Vorschläge zur Förderung der gesunden Entwicklung der kleinen Städte der Parteizentrale und des Staatsrats Chinas“). 13. Juni 2000.
- Zhonghua renmin gongheguo chengshi guihua fa („Gesetz für Stadtplanung der VR China“) 1990.
- Zhonghua renmin gongheguo chengzhen jiti suoyou zhi qiye tiaoli („Vorschriften für städtische Kollektivenunternehmen der VR. China“) §1, 2, 3 und 4: Staatsrat der VR. China September 1991.
- Zhonghua renmin gongheguo xianfa („Verfassung der VR China“) vom 4. Dezember 1982. Art 57ff
- Zhonghua renmin gongheguo xianfa xiuzhengan („Revision der Verfassung der VR. China“) §4: 12. April 1988.
- Zhongguo gongchandang dangzheng („Statut der Kommunistischen Partei Chinas“), revidiert und genehmigt am 14. Dezember 2002 am XVI. Parteitag der KPCh: Präambel.
- Zhongguo shizhang xiehui (Verein der chinesischen (Ober)Bürgermeister) / „Zhongguo chengshi fazhan baogao“ bianji weiyuanhui (Kommission für „Bericht zur Entwicklung der chinesischen Städte“): Zhongguo chengshi fazhan baogao 2002-2003 (Bericht zur Entwicklung der chinesischen Städte 2002-2003). Beijing 2004.

Zhonghua renmin gongheguo chengzhen guoyou tudi zhiyongquan he zhuanrangquan zanzheng tiaoli („Vorläufigen Vorschriften betreffend die Überlassung und Übertragung von Landnutzungsrechten an staatseigenem Land in städtischen Gebieten der VR. China“): Artikel 43, 44 und 45. Staatsrat der VR. China 19. Mai 1990.

### 3. Gesprächsnotizen

#### *Gesprächsnotizen in Freiburg: Oktober - November 2006<sup>4</sup>*

- 1) Herr Reinhard Schelkes, arbeitet im Stadtplanungsamt der Stadt Freiburg i.Br.  
Zeit: 16. Oktober 2006, Dauer: ca. 2 Stunden, Ort: Stadtplanungsamt in Freiburg i. Br.
- 2) Herr Dietrich Limberger,<sup>5</sup> Regionalplaner, arbeitet im Agenda 21-Büro und in PRISE (Projektgruppe Integrierte Stadtentwicklung)  
Zeit: 16. Oktober 2006, Dauer: ca. 2 Stunden und 20 Minuten, Ort: In PRISE Freiburg i.Br.
- 3) Herr Bernd Nußbaumer, Leiter der Koordinations- und Regionalstelle der Stadt Freiburg im Breisgau  
Zeit: 17. Okt. 2006, Dauer: 1 Stunde, Ort: Rathaus Freiburg i. B.
- 4) Prof. Klaus Humpert<sup>6</sup>, Architekturstudium in Karlsruhe. Tätigkeit in freiem Architekturbüro, staatlichen Bauverwaltung, Stadtbauamt Freiburg. Von 1965 bis 1983 Leiter des Stadtplanungsamts der Stadt Freiburg i. Br., danach 12 Jahre Professor für Städtebau in Stuttgart, seit 12 Jahren in Pension.  
Zeit: 18. Okt 2006, Dauer: ca. 2 Stunden, Ort: Am Münster in Freiburg i.Br.
- 5) Herr Dieter Salomon, Oberbürgermeister Freiburgs,  
Zeit: 2. November 2006, Dauer: ca. 50 Minuten, Ort: Dienstzimmer des OBs im Rathaus Freiburgs
- 6) Frau Rita Stoephius war Lehrerin, kommt ursprünglich aus der Lokalen Agenda 21, hat jahrelang die GRÜNEN gewählt. Mitglied des Koordinationsausschusses des Freiburger Forums 21.  
Zeit: 3. November 2006, Dauer: ca. 2 Stunden, Ort: Bei Frau Stoephasius zu Hause

#### *Gesprächsnotizen in Shanghai: April 2004<sup>7</sup>*

- 1) Dong Jianhong: emeritierte Professor vom Institut für Architektur und Stadtplanung der Tongji-Universität Shanghai (Forschungsgebiet Geschichte des Städtebaus und der Stadtplanung)  
Zeit: 6. April 2004, Dauer: 40 Minuten,  
Ort: im Institut für Architektur und Stadtplanung an der Tongji-Universität,
- 2) Wu Zhiqing: Professor vom Institut für Architektur und Stadtplanung der Tongji-Universität Shanghai (Fachrichtung: Theorie der Stadtplanung)  
„Globalisierung der Großstädte um die Jahrtausendwende“ (1994)  
Das erste Gespräch mit Wu:  
Zeit: 9. April 2004, Dauer ca. 30 Minuten, Ort: in der Mensa an der Tongji-Universität,  
Das zweite Gespräch mit Wu:  
Zeit: 23. April 2004, Dauer: ca. 30 Minuten, Ort: im Flugzeug nach Wuhan
- 3) Xiong Luxia: Oberingenieurin des „Instituts für Stadtplanung und -design der Stadt Shanghai“, hat ihr Studium an der Tongji-Universität absolviert.

---

<sup>4</sup> Die Gespräche wurden vor Ort auf Tonband aufgenommen und später verschriftlicht.

<sup>5</sup> Mit Herrn Dietrich Limberger hat die Verfasserin noch ein zweites Gespräch am 5. Dezember 2006 im Büro der PRISE Freiburg geführt. Dieses Gespräch hat ca. 20 Minuten gedauert und wurde zwar protokolliert, aber nicht auf Tonband aufgenommen.

<sup>6</sup> Mit Professor Klaus Humpert hat die Verfasserin noch ein zweites Gespräch am 6. Dezember 2006 in Freiburg geführt. Dieses Gespräch hat ca. 1.50 Stunden gedauert, wurde auf Tonband aufgenommen, aber nicht in diesen Gesprächsnotizen verschriftlicht.

<sup>7</sup> Die Gespräche in Shanghai wurden nicht auf Tonband aufgenommen, sondern vor Ort schriftlich protokolliert und später zusammengefasst.



- Zeit: 19. April, 2004, Dauer: ca. 20 Minuten, Ort: In ihrem Büro im Institut für Stadtplanung und -design der Stadt Shanghai
- 4) Tang Zhiping: Vizedirektor des Stadtplanungsamtes der Stadt Shanghai, hat Stadtplanung an der Tongji-Universität studiert.  
Zeit: 19. April 2004, Dauer: ca. 40 Minuten, Ort: In seinem Büro beim Stadtplanungsamt der Stadt Shanghai
  - 5) Zhang Fan: Direktor des Büros für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai.  
Zeit: 23. April 2004, Dauer: ca. 50 Minuten,  
Ort: Büro für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai
  - 6) Li Xuan<sup>8</sup>: Mitarbeiterin des Büros für Erschließung der Uferzonen am Huangpu-Fluss der Stadt Shanghai. Sie hat an der Tongji-Universität studiert.
  - 7) Yu Sijia: Direktor der Stadtplanungsabteilung des Stadtplanungsamtes der Stadt Shanghai. Er hat Stadtplanung an der Tongji-Universität studiert.  
Zeit: 28. April 2004, Dauer: ca. eine Stunde, Ort: Stadtplanungsamt von der Stadt Shanghai
  - 8) Zhu Dajian: Professor vom Institut für Management und Wirtschaft der Tongji-Universität (Forschungsgebiet: Nachhaltige Entwicklung und Entwicklungsstrategie von Shanghai), Berater als Experte für nachhaltige Entwicklung und Strategien der Stadtentwicklung für die Stadtregierung  
Zeit: 29. April 2004, Dauer: ca. eine Stunde, Ort: Bei Zhu zu Hause

#### 4. Zeitungen und Zeitschriften

##### *Deutschsprachig*

Freiburger Forum 21 (Hg.): AgenDA. Nr.1/1998.

Badische Zeitung vom 3. Juli 2001, 7. Januar 2004, 3. Februar 2004, 6. April 2004 und vom 10. Februar 2005.

Bernhard Pötter: Bilanz der Halbherzigkeit. In: die tageszeitung. 28. Januar 2002.

Bert, Paul: Als Freiburg noch für 500000 Einwohner gut war. In: Badische Zeitung. 9. Oktober 1999  
„China muss grüner werden“. Ein ZEIT-Gespräch mit Pan Yue, Vize-Umweltminister. In: Die ZEIT. 20 Oktober. Nr. 43/2005.

Der Frühlingsbote Nr. 2 /1996, Nr. 3/1996.

Der Spiegel Nr. 24/1971.

Der Spiegel Nr. 40/2006.

Die Boom-City entdeckt ihre Historie. Aus: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung. 31. Oktober 2004.

Die ZEIT: Nr. 21/2007.

Ganze Städte aus deutscher Hand. In: Merian Heft 8/2003. S. 45-49.

Grill, Bartholomäus: Die Ergebnisse des UN-Gipfels von Johannesburg nähren die Zweifel am Sinn solcher Mammutveranstaltungen. Eine Bilanz. In: DIE ZEIT Nr. 37/2002.

Gluckman, Ron: Shanghai hat keine Vorbilder. In: GEO spezial. Nr. 4 Aug/Sept. 2003. S. 26-29.

Grober, Ulrich: Der Erfinder der Nachhaltigkeit. In: DIE ZEIT Nr. 48/1999.

Grober, Ulrich: Denken wie ein Berg. In: DIE ZEIT Nr. 35/2002.

Sachs, Wolfgang: Die reichen Räuber. In: DIE ZEIT Nr. 34/2002.

Schlauch, Rezzo: Unsägliche Vehikel. In: DIE ZEIT Nr. 8/2003.

Schnurr, Eva-Maria: Dann lasst Euch das Geld mal gut schmecken. In Frankfurter Rundschau. 11. August 2004.

Stadtteilzeitung Vauban Actuel: Nr. 5/1996 – Nr. 1/2005. Online-Version: [www.vauban.de/vauban-actuel/index.html](http://www.vauban.de/vauban-actuel/index.html).

Steingart, Gabor: „Weltkrieg um Wohlstand“. In: Spiegel Nr. 37, 11. September 2006. S. 44-75.  
Trialog 75/2002.

Vorholz, Fritz: Nachhaltig? Kurzsichtig. In: DIE ZEIT Nr.18/2002.

---

<sup>8</sup> Es war ein gemeinsames Gespräch mit Zhang Fan und Li Xuan.

## **Chinesisch**

- Anting xinzhen, meiti huibian. (News about Anting New Town): Shanghai International Automobile City. Real Estate Co., LTD. von Januar – Juni 2004.
- Di shiyige wunian jihua gangyao – zengqiang chengshi jingzhengli (Leitfaden des 11. FJP Shanghai – Verstärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt). In: Wenhui-Zeitung. 20. November 2000.
- Dongfang Zaobao (Morgenzeitung Ostens) vom 23. November 2003 und vom 24. November 2004.
- Jiangwan shidi baoweizhan (Schutzkampf für das Feuchtbiotop Jiangwan) In: Nanfang Zhoumo (Nanfang-Wochenzeitung) vom 21. März 2003.
- Jiefang Ribao (Jiefang-Tageszeitung): Jahrgang 2000, 8. April 2003, 17. Juli 2003.
- Ning Nan/Xu Lei: shanghai – fangjia zuigui de chengshi. (Shanghai – Stadt mit teuersten Wohnungspreisen). Ursprüngliche Quelle: Guangzhou-Tageszeitung. <http://www.businesswatch.com.cn/printpage.asp?ArticleID=334> (28. April 2004).
- Renmin Ribao (Volkszeitung) vom 9. August 2005.
- Rückblick über die Reformen der Wohnungspolitik Shanghai. In: Wenhui Bao (Wenhui-Zeitung). 25. August 2005.
- Ruhe chuli chengshi fazhan zhong de shengtai wenti? (Was soll man während der Stadtentwicklung mit der Ökologie umgehen?) In: Jiefang Ribao (Jiefang-Tageszeitung). 8. April 2003
- Shanghai biaodi neimu. (Über den Preiserhöhung im Grundstück- und Wohnungsmarkt in Shanghai) In: Caijing Zazhi („Caijing Magazine“). 23. Februar 2005.
- Sheng Huo (LIFE MAGAZINE): Nr.18, 18. Mai 2007.
- Shisan dao keti yanjiu „xin Shanghai moshi“ (Dreizehn Fragestellungen für die Forschung des „Neu-Shanghai-Modells“). In: 21 Shiji Jingji Baodao (Wirtschaftszeitung des 21. Jahrhunderts). 27. September 2006.
- Xu Kai / Zhang Yan: Verteilungskarte der Wohnsiedlungen der Reichen Shanghais. Gehören Sie zu den Reichen? In: Wai Tan Hua Bao (Zeitschrift „Bund“) Nr. 1/2005.
- Xinmin Wanbao (Xinmin-Abendzeitung): Jahrgang 2000, 30. März 2005.
- Wang Hongwei: Deng Xiaoping und Wirtschaftsentwicklung Shanghais. In: Waitan Huabao (Zeitschrift „Bund“). 19. August 2004.
- Wenhui Bao (Wenhui-Zeitung): Jahrgänge 1999-2000, 10. April 2003, 17. Januar 2005.
- Zhongguo Fangdichan Bao (Zeitung für Immobilien Chinas) vom 26. November. 2002 und vom 26. Februar 2004.
- Zhengquan Shibao (Zeitung für Börse und Wertpapiere) vom 22. Januar 2003.
- Zhu Dake: shikumen yu gongren xincun. (Shi Kumen vs. Arbeitersiedlung). In: Nan Fengchuang. Nr.12/2003. S.80.
- Zheng Shiling: wie mingtian dahao jichu (Gute Basis für die Zukunft legen). In: Wenhui- Zeitung: 10. April 2003.
- 21 Shiji Jingji Baodao (Wirtschaftsbericht des 21. Jahrhunderts). 24. November 2005.

## **5. Internet**

### **Deutsch- und Englischsprachig**

- Amtliche Webseite der Stadt Freiburg: [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de)
- Casten Sperling, engagierter Bürger Vaubans und Autor der Veröffentlichungen über Vauban: [www.carstensperling.de](http://www.carstensperling.de)
- Der Brief des OB an den Stadtteilverein Vauban e.V., 10.11.2005 Aus: <http://www.vauban.de/forum/thema-1503.html> (26. November 2006).
- Die Grünen: Pressemitteilung zum Thema Abriss. [www.fraktion.gruene-freiburg.de/presse/mitteilungen/pm\\_13\\_01\\_04.html](http://www.fraktion.gruene-freiburg.de/presse/mitteilungen/pm_13_01_04.html) (09. Januar 2007).
- Die Selbstorganisierte, unabhängige Siedlungsinitiative S.U.S.I. GmbH: [www.susi-gmbh.de](http://www.susi-gmbh.de)
- Flächennutzungsplan Freiburg: [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146328\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146328_11/index.html)
- Freiburger Agenda 21 Büro: [www.treffpunktfreiburg.de/agenda](http://www.treffpunktfreiburg.de/agenda) 21/
- Freiburger Statistik: <http://fritz.freiburg.de/scripts/fritz/fritz-view.exe?aw=Gesamtstadt%20Wirtschaft%20Bruttowertschoepfung> (11. November 2006).

Nachrichten über Vauban in Badischer Zeitung. „Newsletter Vauban“ Online-Version:  
[www.vauban.de/info/newsletter.html](http://www.vauban.de/info/newsletter.html)  
Statistik auf der amtlichen Webseite Baden-Württemberg:  
<http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Pressemitt/2006188.asp>(11. November 2006).  
Stadtteil Vauban: [www.vauban.de](http://www.vauban.de)  
Stadtteilzeitung Vauban Actuel: Nr. 5/1996 – Nr. 1/2005. Online-Version: [www.vauban.de/vauban-actuel/index.html](http://www.vauban.de/vauban-actuel/index.html)  
Vorstand des Stadtteilverein Vauban e.V.: Brief an den OB wegen Überschusses Vauban. 21.04.2006.  
[www.vauban.de/forum/thema-1625.html](http://www.vauban.de/forum/thema-1625.html) (21. Dezember 2006).

### **Chinesisch**

Amtliche Webseite des „Administrative Center for China’s Agenda 21“. [www.acca21.org.cn](http://www.acca21.org.cn)  
Amtliche Webseite der Stadtregierung Shanghais. [www.sh.gov.cn](http://www.sh.gov.cn)  
Amtliche Webseite des Stadtplanungsamts Shanghais (shanghaishi chengshiguihua guanliju)  
[www.shghj.gov.cn](http://www.shghj.gov.cn)  
Amtliche Webseite der Lingang New City Shanghai: [www.lgxc.gov.cn/aboutus/plan.htm](http://www.lgxc.gov.cn/aboutus/plan.htm)  
Amtliche Webseite des Volkskongresses Shanghais (shanghaishi renda): [www.spsc.sh.cn](http://www.spsc.sh.cn)  
Amtliche Webseite der administrativen Gliederung Chinas von der chinesischen Zentralregierung.  
<http://www.xzqh.org.cn/yange/2002/tj.htm> (01.09.2004).  
Amtlichen Webseite der Kreisregierung Chongming, Shanghai: <http://cmx.sh.gov.cn>  
„China Atomic Information Network“:  
[www.atominform.com.cn/newsreport/news-ztbd/news-ztbd-fzxz.htm](http://www.atominform.com.cn/newsreport/news-ztbd/news-ztbd-fzxz.htm) (26. September 2005)  
„Chinese Academy of Sciences“ (CAS) [www.cas.ac.cn](http://www.cas.ac.cn)  
„China’s official Gateway für News and Informations“: [www.china.org.cn](http://www.china.org.cn) (chinesisch, deutsch und englisch)  
Databank für China Studies (DCS) of The Chinese University of Hong Kong (chinesisch und english):  
[www.usc.cuhk.edu.hk/databank.asp](http://www.usc.cuhk.edu.hk/databank.asp)  
Der Hauptinvestor des Neuen Jiangwan-Town „Firma Chentou“: [www.chengtou.com/sybk\\_3a.php](http://www.chengtou.com/sybk_3a.php)  
Ein chinesisches Portal Xinlang: [www.sina.com.cn](http://www.sina.com.cn)  
„Ereignis Jiangwan“ <http://member.netease.com/~blkhorse/> (23. Februar 2003).  
Forum für Architektur Chinas: [www.abbs.com.cn/bbs](http://www.abbs.com.cn/bbs) (2004-2007).  
Institut für Geschichte der Akademie für Sozialwissenschaft Shanghai: Shanghai Tongshi (Geschichte Shanghai). Verkürzte Version vom Internet: [www.historyshanghai.com](http://www.historyshanghai.com)  
Nanfang Zhoumo (Nanfang-Wochenzeitung): [www.nanfangdaily.com.cn](http://www.nanfangdaily.com.cn)  
Renmin Ribao (Volkstageszeitung): [www.people.com.cn](http://www.people.com.cn)  
Shanghai Agriculture & Forestry Bureau (shanghai nonglinju): [www.shaf.gov.cn](http://www.shaf.gov.cn) (26. Juni 2003).  
Songjiang-New City: [www.newcity.net.cn](http://www.newcity.net.cn) (20. Juli 2004).  
Shanghai Institute of Finance und Law. [www.sifl.org.cn](http://www.sifl.org.cn). (12. März 2007).  
Statistische Jahrbücher Shanghais 2000-2006. [www.stats-sh.gov.cn](http://www.stats-sh.gov.cn). (2003-2007).  
Verwaltungsamt für Immobilien und Bodenressourcen Shanghais (Shanghaishi fangwu tudi ziyuan guanliju): [www.shfdz.gov.cn/](http://www.shfdz.gov.cn/)

### **6. Hörfunk und Fernsehen:**

ARTE mit dem Thema „Wohnen in Shanghai“ vom 5. Juni. 2005.  
Weltzeit. Aufnahme aus dem hr2 vom 29. September. 2002.

## Eidesstattliche Erklärung

Die vorliegende Arbeit wurde von mir selbständig verfasst. Die zur Bearbeitung des Themas herangezogenen Quellen, die Literatur und sonstige Hilfsmittel wurden entsprechend gekennzeichnet.

Darmstadt, 15. November 2007

# Curriculum Vitae

---

## Person

ZHU, Miaomiao  
geboren am 26. Okt. 1977, in Wuhan, VR China

---

## Hochschulausbildung

- |                     |  |
|---------------------|--|
| 10/2002 bis 05/2008 | Promotion am Institut für Geschichte der TU Darmstadt<br>Abschluss mit der Gesamtnote: Sehr gut  |
| 09/1999 bis 03/2002 | Studium am Institut für Studien zur Bundesrepublik<br>Deutschland der Tongji-Universität Shanghai.<br>Fach: Deutschlandstudien<br>M.A.- Abschluss<br>Bewertung: Sehr gut |
| 09/1995 bis 07/1999 | Studium am Fremdspracheninstitut der Universität Wuhan.<br>Fach: Germanistik<br>B.A.- Abschluss<br>Bewertung: Ausgezeichnet  |

Darmstadt, den 20. August 2008