

3.6 Verstädterungsprozesse



1 Skyline von Chongqing

Größte Ballungsgebiete der Erde 2006

Einwohner
in Mio.

1. Tokio-Yokohama 36,7
 2. New York 22,5
 3. Mexico-Stadt 22,4
 4. Seoul 22,1
 5. Mumbai (Bombay) 19,9
- <http://bevoelkerungsstatistik.de>, 9. 5. 07

Verstädterung

2 Chongqing – größte Stadt der Welt?

„Am nächsten Morgen, zwanzig Stunden von den Schluchten entfernt, endet die Jangtse-Reise. Die Passagiere blicken auf die Hochhäuser von Chongqing. Das soll nun die größte Stadt der Welt sein? 32 Millionen Einwohner im Einzugsgebiet der Metropole. ... Die Größe der 3000 Jahre alten Stadt vermittelt sich dem Europäer nur schwer. Für China findet er kein richtiges Stadtbild. Der vermeintliche Mittelpunkt der Weltstadt entpuppt sich wieder als Versammlungsraum, diesmal in Gestalt einer Kopie des Himmelstempels.“

K. Franke: Ein Land unter Strom. In: Süddeutsche Zeitung, 29. 3. 05, S. V2/1

3 Daten zu Chongqing (2006)

Gebiet	Bevölkerungszahl (Ew.)	Fläche in km ²	Bevölkerungsdichte (Ew./km ²)
eigentliche Stadt	4 133 000	1 473	2 805
Region	7 572 000	9 622	787
Provinz	31 823 000	82 402	386

Daten und Berechnungen nach: <http://de.wikipedia.org/wiki/Chongqing> (26. 04. 2007)

4 Verwaltungsgliederung der Stadt Chongqing

„1997 wurde die eigentliche Stadt, die damals gut 3 Mio. Einwohner aufwies, mit mehr als 40 stromabwärts am Jangtsekiang gelegenen Distrikten und Kleinstädten, die bis dahin zur Provinz Sichuan gehört hatten, zur regierungsunmittelbaren Stadtgemeinde Chongqing zusammengefasst. Somit untersteht die Stadt unmittelbar der Zentralregierung in Peking (Beijing) und hat damit den Status einer chinesischen Provinz. Diese gliedert sich derzeit in 15 Bezirke, vier Städte (von denen einige selbst zwischen hundert- und zweihunderttausend Einwohner haben), 17 Landkreise und vier autonome Landkreise. Die eigentliche Stadt Chongqing unterteilt sich weiter in sieben Stadtbezirke. ... Die größte Ausdehnung Chongqings beträgt in Ost-West-Richtung ca. 470 km, in Nord-Süd-Richtung 450 km.“

Franz Xaver Heckl: Chongqing – größte Stadt der Welt? Nach: www.klett.de

5 Komponenten des Verstädterungsprozesses in China

„Angesichts der relativ komplizierten und z. T. unsicheren Datengrundlage ist es außerordentlich schwierig, die einzelnen Komponenten des Urbanisierungsprozesses zu erfassen. Es kommen folgende Ursachen des städtischen Bevölkerungswachstums in Betracht:

- 1) Zuwanderungsüberschüsse,
- 2) natürlicher Bevölkerungszuwachs,
- 3) Stadterhebungen (Aufwertungen von Landstädten oder Gemeinden in Städte ...),
- 4) administrative Veränderungen in bestehenden Städten wie etwa die Ausweitung der Stadtbezirke oder die Umwandlung von Landkreisen in Stadtbezirke.“

Wolfgang Taubmann: Naturräumliche Gliederung und wirtschaftsgeographische Grundlagen. In: Länderbericht China, S. 43f. Nach: www.hphein.de/staedte.htm, 23. 3. 07

3.6 Verstdterungsprozesse

Verstädterung Chinas nach 1978

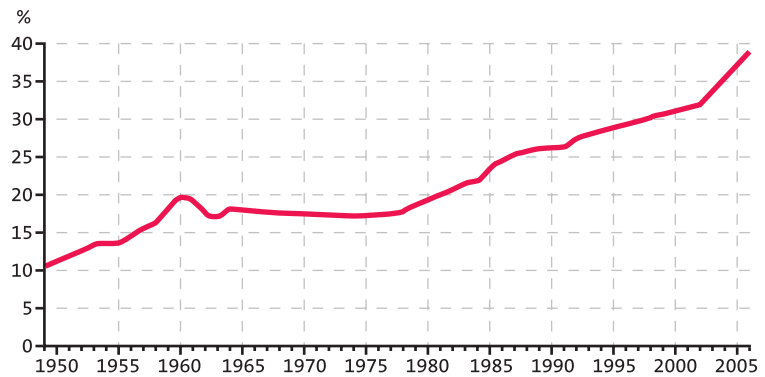
Die Öffnung des Landes (s. S. 100 ff.) und die anderen Reformen ab dem Jahre 1978 führten zu einem verstärkten Verstdterungsprozess, insbesondere im Küstengebiet, aber auch in größeren → Metropolen im Innern des Landes (z. B. rumqi, eine Oasenstadt in der Region Xinjiang, die über 3 Mio. Einwohner aufweist). Die Öffnung des Landes war – wenn auch zeitversetzt – verbunden mit einer Öffnung der Städte für die ländliche Bevölkerung.

Das Größenspektrum chinesischer Städte reicht von Global Cities wie Shanghai mit ca. 18 Mio. Einwohnern bis hin zu kleinen Landstdten mit einigen 10 000 Einwohnern. Besonders eindrucksvoll zeigt sich die → Verstädterung in der Entwicklung der Millionenstädte. Betrug deren Zahl 1952 nur 7 und 1988 immerhin schon 28, so ist sie zwischenzeitlich auf 72 gestiegen. Riesige Stadttagglomerationen sind im Ksterraum und dessen Hinterland zu finden. Im Einzelnen sind dies (s. Karte 16 S. 85):

- a) Shenyang und die südliche Provinz Liaoning bis Dalian,
- b) Peking (Beijing) – Tientsin (Tianjin) – Tangshan,
- c) Shanghai – Nanking (Nanjing) – Hangzhou,
- d) Hongkong (Xianggang) – Guangzhou (Kanton).

Diese Gebiete sind das in Beton gegossene Zeugnis des wirtschaftlichen Aufschwungs Chinas. Architektonisch ist offensichtlich erlaubt, was gefällt. Wolkenkratzer in Raketenform, mit Pilzhaube oder im Pagodenstil und natürlich auch manchmal mit riesigen Öffnungen, damit die bösen Geister durchziehen können, finden sich neben Kopien des Chrysler-Buildings (Manhattan). Architekten aus der ganzen Welt dürfen sich in ganzen Siedlungen, Messehallen, Bahnhöfen, Sportstadien usw. selbst verwirklichen.

- 1 Stellen Sie einen Vergleich hinsichtlich Fläche, Ausdehnung und Einwohnerzahl bzw. -dichte zwischen der Stadt Chongqing und dem Land Niedersachsen an.



6 Anteil der Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung Chinas 1949–2006 (in %)

Bearbeitet und ergänzt nach: Thomas Scharping: Bevölkerungspolitik in China. Nach: www.berlin-institut.org/pdfs/Scharping_China.pdf

7 Migrationspolitik bis zur Reformära – die Ursache für verzögerte Verstädterung Chinas

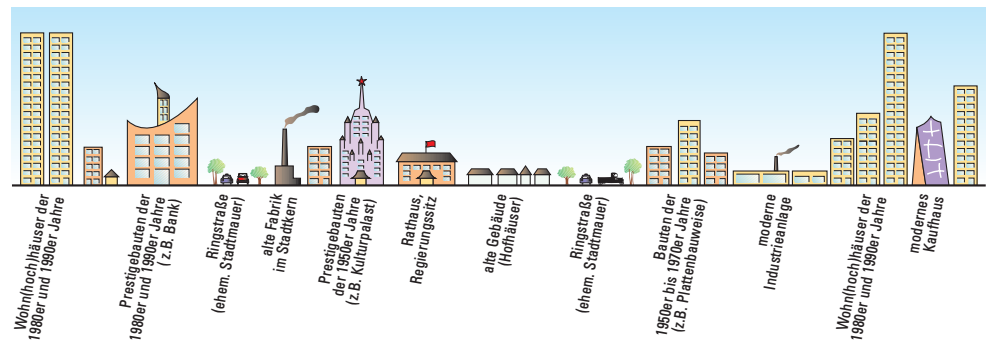
„Seit 1949 sind aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen immer wieder planvolle Umsiedlungen in dünn besiedelte Gebiete im Norden, Nordosten und Westen des Landes durchgeführt worden.... Landerschlieung und agrarische Modernisierung verbanden sich dabei mit Motiven wie Entlastung der Städte und Bekämpfung der Arbeitslosigkeit sowie Umerziehungs- und Strafmaßnahmen gegen politische Gegner. ... Die Abschaffung des freien Arbeitsmarktes, Zuteilungswirtschaft sowie 1958 erlassene rigide Meldebestimmungen machten es möglich, die Freizügigkeit weitgehend aufzuheben. Auch umfangreiche Rucksiedlungen von Bauern aus den Städten auf das Land wurden durchgeführt. All diese Maßnahmen haben die Urbanisationsraten in den 60er- und 70er-Jahren stagnieren lassen – ein weltweit einzigartiges Phänomen.“

Thomas Scharping: Bevölkerungspolitik in China. Nach: www.berlin-institut.org/pdfs/Scharping_China.pdf

Arten der Verstädterung:

1. physiognomisch: Ausbreitung städtischer Wohnformen,
2. funktional: Verflechtung zwischen Stadt und Umland, aber auch Veränderungen der Aufgabenverteilung/Funktionenverteilung zwischen Stadt und Land,
3. sozial: Adaption und Ausbreitung städtischer Lebens- und Wirtschaftsformen auf dem Land,
4. demographisch: Anteil der in Städten lebenden Bevölkerung nimmt zu,
5. verdichtend: Zunahme der Zahl der Städte durch Neugründungen, Stadterhebungen usw.

- 2 Begründen Sie, warum die Verwendung und Interpretation statistischer Zahlen zum Verstdterungsprozess in China nur bedingt möglich ist.



8 Schema einer chinesischen Stadtsilhouette in der Gegenwart

„Ihr in Deutschland habt zweimal am Tag Stau: in den Morgen- und Abendstunden. Wir in Shanghai haben nur einmal Stau, dafür aber den ganzen Tag.“
(eine Bewohnerin Shanghais)

Wandel der chinesischen Stadt

Etappen jüngerer Stadtentwicklung

Die Überformung der traditionellen chinesischen Stadt vollzog sich bis zur Gegenwart in folgenden Etappen:

- a) Europäer, die sich während der halbkolonialen Phase ansiedelten, brachten ihren Kolonialstil in einzelne chinesische Städte ein.
- b) Im Sinne der kommunistischen Ideologie sollten ab 1949 die parasitären „Konsumentenstädte“ in „Produzentenstädte“ umgewandelt werden. Dies bedeutete für die chinesischen Städte unter anderem die Ansiedlung von → Kombinat am damaligen Stadtrand und den Bau von Plattensiedlungen für die Angehörigen der jeweiligen Danweis. Es wurde die räumliche Zuordnung der verschiedenen Grunddaseinsfunktionen angestrebt. Der Stadtrand war auch das Ansiedlungsgebiet großflächiger Universitäts- und Forschungsanlagen. In den Stadtzentren wurden Monumentalbauten im sowjetischen Zuckerbäckerstil errichtet und für Aufmärsche der kommunistischen Massenorganisationen ein großer Platz geschaffen (s. S. 64/65).
- c) Seit den Reformen von 1978 wurden die chinesischen Städte Ausdruck einer hemmungslosen wirtschaftlichen Entwicklung, wobei Stadt-sanierung hauptsächlich als flächenhafter Abriss und anschließender Neuaufbau ganzer Stadtviertel im westlichen Stil verstanden wird. Das führt zur totalen Überformung der boomenden chinesischen → Metropolen.

9 Gegenwärtige chinesische Stadt

„Die gegenwärtige chinesische Stadt spiegelt in ihrer baulichen und funktionalen Struktur die durchgreifenden wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen wider ... War die klassische sozialistische Stadt in China gekennzeichnet durch eine weitgehende Monotonie ihrer baulichen Gestalt ... so ist die heutige Stadt durch ein breites Spektrum unterschiedlicher architektonischer Formen gekennzeichnet. Bürotürme, Luxushotels, Einkaufszentren, Einzelhausquartiere oder andere Wahrzeichen der westlichen Welt haben auch in der chinesischen Stadt Einzug gehalten. Leider gibt es nur sehr begrenzte Beispiele gelungener Erhaltung oder Sanierung traditioneller Straßenlandschaften oder Wohnhöfe ...“

Wolfgang Taubmann: Stadt und Urbanisierung. In: Institut für Asienkunde (Hrsg.): Das große China Lexikon. Darmstadt, 2003, S. 718

10 Stadterneuerung mit der Abrissbirne

„In Peking sind die Bagger losgelassen. Die Regierung will ein „neues Peking“, sie hat dieses Versprechen tausendmal plakatiert, und seit dem Zuschlag für die Olympischen Spiele 2008 ist endgültig kein Halten mehr ... So vernarrt in die Moderne ist die Regierung, dass sie dabei ist, einen Frevel zu begehen, der nicht einmal den Invasoren der vergangenen Jahrhunderte gelang: die praktisch restlose Auslöschung des alten Peking. Ganze Viertel verwandeln sich über Nacht in einen Haufen Schutt.“

Kai Strittmatter: Chai, das Todesmal. In: Süddeutsche Zeitung vom 3. 12. 2001. München, S. 12

**Die moderne chinesische Stadt**

„Städte, noch vor zehn Jahren mit ihrem für unser westliches Auge exotischen Straßenleben, mit lebhaften Märkten, Garküchen und Eselskarren in holprigen Gassen, haben eine kurze Zeit der Metamorphose durchlebt und präsentieren sich heutzutage mit ihren schnell hochgezogenen, gleichartigen Wolkenkratzern monoton, um nicht zu sagen atmosphärisch langweilig... Selbst in Peking sind kaum noch pittoreske Viertel zu entdecken. Monumentale Neubauten säumen achtspurige Schnellstraßen, Avenuen und Fußgängerzonen. ...“

Kiki Baron: Den Osten träumen, den Westen bekommen. In: Süddeutsche Zeitung vom 17.12.02. München, S. 42

Autogerechte Stadt

Waren bis vor wenigen Jahren westliche Besucher chinesischer Städte noch von den Massen Rad fahrender Verkehrsteilnehmer beeindruckt, so sind sie es heute von der Masse teurer Luxuslimousinen westlicher oder japanischer Herkunft. Dabei ist der Kfz-Bestand Chinas absolut und relativ betrachtet – etwa im Vergleich zu Deutschland – gering. Jedoch stellt sich durch die Konzentration der Bevölkerung im Küstenraum und in den großen Städten bei einer rasch ansteigenden Motorisierung die Frage, wie der zunehmende Individualverkehr mit Pkws zu bewältigen ist. Die Antwort ist bisher der autogerechte Um- und Ausbau der großen Ballungsräume. Dieser dokumentiert sich in mehrstöckigen Autobahnen auf Stelzen, breiten Boulevards, die als Aus- und Einfallwege dienen, und in konzentrisch angelegten Autobahnringen.

Die Behörden versuchen über verschiedene Maßnahmen die Entwicklung des Kfz-Bestandes zu steuern. So fallen je nach Provinz bzw. Stadt unterschiedlich hohe staatliche Gebühren und Abgaben beim Betrieb eines Autos an. Daneben hat z.B. die Stadt Shanghai Zulassungsgrenzen für Pkws eingeführt, der Kauf eines Kennzeichens kostet umgerechnet mehrere Tausend Euros. Aber ein Land, dessen Bevölkerung „autoverrückt“ ist und dessen Wirtschaftsaufschwung auch von der Automobilindustrie getragen wird, wird letzten Endes über die für 2010 geschätzten 80 Mio.

Fahrzeuge verfügen. An den Ausfallstraßen haben sich Commercial Strips herausgebildet, die von Möbelhäusern, Bau- und Großmärkten (z.B. Metro, Carrefour) dominiert werden.

Erfolge und Widersprüche des Verstädterungsprozesses

Für den Großteil der in Städten lebenden Chinesen hat sich in den letzten Jahrzehnten das Leben extrem verbessert. 1978 standen jedem Bürger in chinesischen Städten durchschnittlich nur 3,6 m² Wohnraum zur Verfügung. Seitdem hat sich der Wert verdoppelt. Auch Elemente städtischen Lebens, wie ein breites kulturelles Angebot und zahlreiche differenzierte Einkaufsmöglichkeiten, sind stark angewachsen. Allerdings zeigt sich auch eine deutliche soziale Differenzierung in der modernen chinesischen Stadt: Verschiedene Einkommens- und Sozialschichten führen neuerdings zu einer früher nicht gekannten sozialräumlichen Differenzierung bzw. Viertelsbildung. Teuren Wolkenkratzerquartieren, bewohnt von der New-Economy-Generation, stehen Elendsunterkünfte der Wanderarbeiter gegenüber. Die einst herrschende Arbeiterklasse wurde zum „Strandgut der Revolution von 1978“. Des Weiteren können sich ältere oder ärmere Menschen die neuen, teuren Wohnungen nicht leisten, weshalb sie durch den Abriss ihrer alten Häuser vor dem Nichts stehen. In jüngerer Zeit kommt es deshalb in China immer wieder zu Protesten.

Kaufpreise für Eigentumswohnungen (ohne Grundstück und Innenausbau) pro m², umgerechnet in Euro im Großraum Shanghai im Jahre 2007:

Shanghai: 1000 € (in einem modernen mehrgeschossigen Wohnhaus) bis 10 000 € (Luxus-Penthauswohnung, am Huangpo gelegen)

Hangzhou: 3000 bis 5000 € (in mehrgeschossigen Wohnhäusern, schön gelegen in der Nähe des Westsees)

Suzhou: 800 € (modernes, mehrgeschossiges Wohnhaus) Vergleichswert für das Jahr 2003: 200 €

Hinweis: In China kann man nicht die Grundstücksfläche kaufen, sie ist Eigentum des Staates.

Internet

<http://peking-hofhaus.de>

- 4 Erarbeiten Sie in Gruppenarbeit u. a. mithilfe des Internets die Elemente und Strukturen der traditionellen chinesischen Stadt.



13 Skyline von Pudong (Shanghai)

Satellitenstädte – Lösung des Verstädterungsproblems?

Ewige Baustelle

„Die Stadt Shanghai muss alle 3 Monate ihr Gesicht ändern“, so der Bürgermeister der Metropole 1990. „Im Moment ändert die Stadt jeden Monat ihr Gesicht“, so eine Bürgerin im Jahre 2007. Tatsächlich wird an allen Ecken und Enden gebaut und das 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche. Traditionelle Wohnhausviertel werden abgerissen, um die Baustellen werden temporäre Siedlungen für die Wanderarbeiter aus Containern oder Hütten errichtet, die nach Fertigstellung des Baus zur nächsten Baustelle verlagert werden.

Shanghai platzt aus allen Nähten

Ganz Shanghai scheint gleichzeitig Tag und Nacht beim Shoppen zu sein. Es herrscht dringvolle Enge in der Fußgängerzone der Nanjing-Road. Bei McDonalds oder Starbucks, obwohl dutzendfach vorhanden, ist kaum ein freier Platz zu finden. Ausländer und auch chinesische Touristen werden von fliegenden Händlern in Seitenstraßen gelockt, um dort garantiert „echte“ Rolex-Watches, Prada-Taschen oder T-Shirts mit dem Krokodil zu einem Spottpreis zu erwerben. Vor den Shopping Malls, in denen die Originale der sündhaft teuren Marken tatsächlich verkauft werden, durchwühlen gar nicht ärmlich aussehende Menschen Abfalleimer nach leeren Plastikflaschen, Bierdosen und Resten von Lebensmitteln. Tauchen Polizisten auf, suchen die fliegenden Händler blitzartig das Weite. Als Hierarchieprinzip in diesem Gewühle hat sich wie in vielen chinesischen Großstädten herausgebildet: Kleingewerbe, Suppenküchen und Handel mit Raubkopien in den Seitenstraßen, Einzelhandel in Kaufhäusern und Fachgeschäften auf der Hauptstraße, große, internationale Marken in den Shopping Malls.

Drangvolle Enge

Shanghai ist – von Chongqing abgesehen – die größte Stadt Chinas. In der regierungsunmittelbaren Stadt mit Provinzstatus lebten 2006 auf einer Fläche von ca. 6 300 Quadratkilometern offiziell mehr als 14 Mio. Einwohner mit ständiger Wohnsitz und mehr als 4 Mio. temporäre Einwohner mit befristeter Aufenthaltserlaubnis. Weitere drei Millionen Menschen sollen illegal hier leben. Die Bevölkerungsdichte auf dem administrativen Stadtgebiet liegt bei über 3 100 Ew./km², im Kerngebiet sind es jedoch ca. 17 000. Das Bevölkerungswachstum der Stadt wurde und wird seit ca. 2000 nur noch durch Zuwanderung getragen, da die → Geburtenrate in der Stadt negativ ist (ein Sonderfall in ganz China).

Die Öffnung des Landes – neuer Schwung für die Stadtentwicklung

Mit der „Öffnung des Landes“ wurde der Startschuss gegeben, die Bedeutung Shanghais als Hafen- und Industriestadt wiederherzustellen. In maoistischer Zeit wurde der Stadt eine nachgeordnete Rolle zugewiesen. Dies änderte sich jedoch 1986, als im Generalentwicklungsplan für Shanghai festgeschrieben wurde, hier das größte Handels- und Wirtschaftszentrum Asiens aufzubauen. Shanghai wurde zum Kulminationspunkt moderner chinesischer Stadtentwicklung. Der „Kopf des Drachens“ (der Jangtsekiang

3.6 Verstadterungsprozesse



15 Funktionale Stadtgliederung von Shanghai mit der Wirtschaftszone Pudong

erschließt von hier aus ein Gebiet bis Chongqing mit einem Viertel der chinesischen Bevölkerung) weist ein hervorragendes Standortpotenzial auf: Zentrum einer fruchtbaren Ebene mit mehr als 200 Mio. Einwohnern, traditionsreicher chinesischer Industriestandort seit ca. 150 Jahren, die Kaufkraft der Bevölkerung ist mit am höchsten in ganz China, es gibt ein gut ausgebildetes Arbeitskräftepotenzial, nicht zuletzt wegen zahlreicher Hochschulen und Universitäten. Shanghai ist zur → Global City geworden, die „Washington Post“ ernannte Shanghai zur derzeit aufregendsten Stadt des Planeten.

Aufgrund der wirtschaftlichen und bevolkerungsmaigen Entwicklung der Stadt ist ein extremer Flächendruck sowohl in vertikaler als auch in horizontaler Richtung entstanden. Der vertikale Druck zeigt sich im Bau von Hochhäusern; die Anzahl betrug bereits im Jahre 2003 rund 5000. Der horizontale Druck äußert sich darin, dass der neue Masterplan der Stadt vorsieht, u.a. 3000 Dörfer und 60 Städte im Umland in Vororte zu erweitern sowie neue Satellitenstädte mit bis zu 800000 Bewohnern zu realisieren.

Pudong – ein Wachstumsmotor Shanghais

Gegenüber dem alten Stadtzentrum wurde auf der Ostseite des Flusses Huangpo ab 1990 die → Wirtschaftszone Pudong errichtet, die zu einem der Wachstumsmotoren Shanghais wurde. Wie Pilze schießen dort seitdem die Hochhäuser aus dem Boden, weshalb man auch vom „Manhattan des Ostens“ spricht. In Pudong wurden auf einer Fläche von über 570 km² Entwicklungsgebiete mit unterschiedlichen Funktionen errichtet: Neben einem Finanz- und Dienstleistungszentrum, einer Exportindustriezone sowie einer Hafen- und → Freihandelszone, einem Wissenschaftszentrum gibt es auch Wohnzonen mit ca. 1,76 Mio. registrierten Einwohnern (2007). Im Jahre 2010 wird hier entlang des Flusses Huangpo die Expo stattfinden. Die Außenorientierung der Stadt zeigt sich an ihrer Kustentange mit 46 km am Jangtse und mit 43 km am Huangpo.



16 **Luftbild und Modell Luchao Harbour City/ heute Lingang genannt**

Eine **Satellitenstadt** ist eine kleinere Stadt, die im Umfeld einer größeren Stadt angesiedelt ist, aber eine vielfältige Ausstattung mit Arbeitsplätzen, Einkaufszentren, Behörden, Krankenhäusern, Freizeiteinrichtungen, Wohnsiedlungen usw. besitzt. Nur bei höheren zentralörtlichen Funktionen ist die Satellitenstadt von der größeren Kernstadt abhängig. **Gartenstädte** gelten als besonders positive Ausprägungen der Satellitenstadt. Im Gegensatz zur Satellitenstadt besitzt die **Trabantenstadt** nur Wohnfunktion und ist in den anderen Funktionen von der Kernstadt abhängig.

Satellitenstädte im Großraum Shanghai

In China werden die → Satellitenstädte, die zur Entlastung der → Kernstadt führen sollen, häufig in größerer Entfernung vom Stadtzentrum errichtet, da der unmittelbare Stadtrand für die Landwirtschaft, insbesondere auch den stadtnahen Gemüseanbau, freizuhalten ist. In den Entlastungsstädten konzentriert man sich in der Regel auf einen bestimmten Wirtschaftszweig/ Branche oder auf ein bestimmtes Thema. Allerdings mangelt es gelegentlich doch noch an öffentlichen und privaten Nachfolgeeinrichtungen der → Infrastruktur. Die Satelliten sind deshalb für die Innenstadtbewohner unattraktiv und eher das Zielgebiet von Migranten aus dem Umland bzw. Hinterland. So wird von alteingesessenen Shanghainesen immer wieder geäußert: „Lieber ein Bett links des Huangpo (Anmerkung: also im Stadtzentrum) als eine Villa rechts des Huangpo (Anmerkung: also z. B. in Pudong).“

17 **Gartenstadt in Shanghai**

„Die Stadt Luchao Harbour City wird nach dem Plan des Architekten Meinrad von Gerkan aus Hamburg entstehen, und zwar in der Südostecke der Alluvialebene westlich der Yangtse-Mündung unmittelbar hinter dem Seedeich, wo der Boden dem Meer abgerungen wird. Das metaphorische Leitbild der Stadtstruktur ist das Bild konzentrischer Wellen, die ein ins Wasser fallender Tropfen bildet. Die städtischen Nutzungsstrukturen gliedern sich gemäß dieser Allegorie in Ringen von innen nach außen um einen kreisrunden See von 2,5 km Durchmesser mit 8 km langer Promenade und Kulturbauten auf Inseln im See. Die konzentrische Struktur wird radial in Form von Straßen und Wegen nach dem Prinzip der Windrose überlagert. Sie geben der Stadt ein klares Ordnungsprinzip und unterteilen die bebauten Ringe in einzelne Sektoren. Die offene Landschaft dringt keilförmig bis zum zweiten Ring vor. Die rechteckigen Wohnquartiere im dritten Ring folgen dem Prinzip der gegliederten und aufgelockerten Stadt und gruppieren sich um kleine Wasserflächen. Der Entwurf kommt mit seinen einfachen geometrischen Teilstrukturen den Vorstellungen einer europäischen Idealstadt der Frühen Neuzeit nahe, in Überlagerung mit dem Modell der Gartenstadt von Ebenezer Howard. Es wäre aber nicht abwegig, nachträglich geomantische Implikationen der klassischen chinesischen Stadtplaner hineinzuinterpretieren. Die Stadt wurde für 300 000 Einwohner projektiert, die Auftraggeber forderten nach Annahme des Entwurfs, einen erweiterten Plan für 800 000 Bewohner einzubringen.

Jürgen Lafrenz: Shanghai. Städtebauliche Konzeptionen im Aufstieg zur progressiven Handelsmetropole. In: Geographie und Schule. 2006, H. 163, S. 22

Eine deutsche Stadt in China

„Deutschland in China liegt 30 Kilometer außerhalb Schanghais. Dort haben die Planer eine ‚GermanTown‘ aus dem Boden gestampft, die ‚deutsche Stadt‘, für die geworben wird auf allen Fernsehkanälen, allen Flughäfen, auf turmhohen Plakatgerüsten. Die Regionalpolitiker testen, ob in China die Prinzipien deutschen Städtebaus funktionieren.

Jedes Jahr entstehen (in China) 500 Millionen Quadratmeter Wohnfläche, mehr Gebäude als in der Europäischen Union binnen eines Jahrzehnts. Für die Führung der Kommunistischen Partei ist es ein Bauen gegen den Untergang. Sie will nicht zermahlen werden vom Strom der 25 Millionen Menschen, die jedes Jahr vom Land in die Städte drängen. 500 Millionen werden es bis 2025 sein. ...

Der Einzug in die neue Stadt katapultierte Frau Lu in die Nomadenzeit zurück. Kein Strom, kein Wasser, weit und breit kein Lebensmittelgeschäft. Nur Staub, Müll und eine Kompanie Wachmänner, die die Rentnerin auf ihren Spaziergängen immerzu streng verhöhren ...

Die Speer-Stadt ist für den Durchschnitts-Schanghaiensener unerreichbarer Luxus. Der Durchschnitts-Schanghaienser lebt auf durchschnittlich 7,5 Quadratmetern, eingepfercht in geduckten Altstadthäusern oder kaserniert in Wohntürmen, 40-stöckige Betonwände, dicht aufgestellt wie Dominosteine, sich einander alle Aussicht nehmend. ...

Gleich vorm Haupteingang, aufwendig beleuchtet wie ein Ferienressort, leben in Wohnbaracken 5000 Menschen, Bauarbeiter und Servicepersonal. Die Bordelle sind hier in rosa Licht getaucht. Werbeplakate preisen Quacksalbermittel gegen Geschlechtskrankheiten und die Vorzüge von Jobvermittlungsagenturen. „Zehn Prozent mehr Lohn!“ Eine Traube Arbeiter steht davor. Den Pass mussten die meisten ihren Bossen aushändigen, so verhindern sie, dass die Männer und Frauen sich woanders was suchen. ...“

Wolfgang Bauer: Aufbau Ost. In: Hannoversche Allgemeine. Wochenendbeilage. 9.12.2006, S. 1f.

Anting – Automobilstadt

Ein weiteres Projekt der Satellitenstädte unter dem Motto „One City – Nine Towns“ ist die Großgemeinde Anting, in der VW bereits seit 1985 ein Joint Venture betreibt. Der Ort ist ein Beispiel dafür, dass Satellitenstädte jeweils unter ein bestimmtes Thema gestellt werden. Die Stadt wird wiederum alle Infrastruktureinrichtungen erhalten, um als vollwertige Stadt mit allen Funktionen existieren zu können. Das Thema der Stadt ist der Automobilbau. Die Planung für diese Satellitenstadt stammt von dem deutschen Architekturbüro Albert Speer & Partner.

Augenfälligster Ausdruck der Verbindung „steigende Mobilität – Automobil – Stadtentwicklung“ ist dabei die „Automotive City“. Die in der Entstehung sich befindliche Automotive City ist ein → Industriepark für Entwicklung, Produktion – einschließlich Zulieferern – und Vertrieb von Autos, ergänzt mit Wohn- und Freizeitkomplexen. Bereits seit 2004 befindet sich hier die erste chinesische Formel-1-Strecke.

- 5 Entwickeln Sie mithilfe von Karte 15 S. 115 sowie der Infothek Geographie bei www.klett.de/extra (Stichwort „Shanghai“) ein Modell der funktionsräumlichen Gliederung der modernen chinesischen Stadt.
- 6 Erörtern Sie die grundsätzlichen Vor- und Nachteile von Satellitenstädten im Vergleich zu Trabantenstädten.