

46

U C

## Schanghai schlechtes Image

### Langfristige Entwicklungspläne für eine umfassende Sanierung

Kl. Schanghai, im Juli

Wenn man sich mit Chinesen über ihre Lieblingsstädte unterhält und danach fragt, wo es sich am besten leben lässt oder welche Städte als die fortschrittlichsten gelten, fällt der Name Schanghai selten. Von *Kanton* ist spontan und zuallererst die Rede. Dort, in der Nähe von Chinas Sonderwirtschaftszonen, locken wirtschaftliche Freizügigkeiten und bessere Verdienstmöglichkeiten ebenso wie der flottere und offener Lebensstil unter der Ausstrahlung des Nachbarn Hongkong. Auch das nordöstliche Tientsin (Tianjin) schneidet gut und sogar besser als Peking ab, seitdem sich der zum Modellbürgermeister avancierte Zimmermann *Li Ruihuan* mit vorausschauender Verkehrsplanung, Altstadtsanierung und einer bürgernäheren Verwaltung landesweit einen Namen machte.

Aber Schanghai? Die bevölkerungsreichste Stadt und der wichtigste Hafen der Republik, mit 12,49 Millionen Einwohnern nach Tokio, Mexiko City, São Paulo und New York die fünftgrösste der Welt, hat seit Beginn der Reformpolitik mehr Negativschlagzeilen als lobende Worte auf sich gezogen. «Chinas kosmopolitischste Stadt», rühmt der lokale Werbeprospekt. «Mühseliger Weg zu neuem Glanz», tönte die englischsprachige Zeitung «China Daily» noch kürzlich in einer düster gestimmten Titelgeschichte dagegen.

Die etwas schadenfrohe Genüßlichkeit, mit der die hauptstädtische Presse den Lebensproblemen der Metropole im Mündungsdelta des mächtigen Yangtse-Stroms nachspürt – von der akuten Wohnungsnot bis zu den unbewältigten Verkehrs- und Umweltproblemen – und sie bisweilen sogar in die Nähe eines Reformversagers rückt, ist unverkennbar. Dass Schanghai ins Schlingern und auf einigen seiner einstigen Domänen ins Hintertreffen geraten ist, lässt sich dennoch nicht wegleugnen und auch nicht nur als Folge des regionalen Strukturwandels erklären. In weniger als drei Jahren hat der Stadtstaat, der wie Peking und Tientsin den Status einer Provinz genießt und der Zentralregierung direkt untersteht, zwei Oberbürgermeister verschlissen. Den Rang als grösster Exporteur hat die Südprovinz Guangdong eingenommen. Wichtigster Industrieproduzent – gemessen am Gesamtwert der hergestellten Güter – ist seit 1985 nicht mehr Schanghai, sondern die von einer energiegelichen Frau regierte Nachbarprovinz Jiangsu. Beim industriellen Wachstum erreichte die Stadt vergangenes Jahr im nationalen Vergleich eine der niedrigsten Zuwachsraten, die nur noch von Tibet unterboten wurde.

#### Renovierung alter Gebäude

Erste Beobachtung, wenn man nach mehr als zwei Jahren Schanghai nun besucht: Es lohnt sich, wieder mit Farbe zu photographieren. Nicht wegen der Platanen – von den Chinesen in der Kolonialzeit Franzosenbäume getauft –, deren dichte Säume um die Strassen im Zentrum beide Revolutionen immer grün überstanden haben. Auch nicht mal wegen der breitflächig-bunten Reklamewände; denn die haben

sich schon bald, nachdem Deng Xiaoping das Land vor zehn Jahren auf den Kurs von Reform und Öffnung setzte, allmählich ausgebreitet. Für neue Farbtupfer sorgt der Eifer, mit der sich die Stadtregierung seit einigen Jahren um die Auffrischung und Renovierung der alten, nach jahrzehntelanger Vernachlässigung heruntergekommenen Fassaden aus *Viktorianischem Jugendstil* und *Art Déco* bunt zusammengewürfelten baugeschichtlichen Ahnengalerie bemüht.

Das zweite, was einem in Schanghai auffällt, ist, wie *klein* das städtische Zentrum im Vergleich zu anderen Metropolen der Welt ist. Bereits 20 Autominuten östlich des Zhongshan (Sun-Yatsen-)Rings, der um die Innenstadt mit dem seit der Revolution kaum veränderten Gitternetz enger Strassen des früheren International Settlement und der französischen Konzession herumführt, beginnt das flache Land, und die Stadtkulisse zerbröckelt in Gerste- und Gemüsefeldern. Das Stadtgebiet von Schanghai hat sich seit der «Befreiung» im Jahre 1949 zwar auf nun 375 Quadratkilometer mehr als verdoppelt, aber der Grossteil der Erweiterung durch Neubausiedlungen entstand erst seit Beginn der siebziger Jahre. Das Gesamtgebiet von Schanghai, das sich in zwölf Stadt- und zehn Landkreise gliedert, erstreckt sich über eine Fläche von 6340 Quadratkilometern, aber die sieben Millionen Städter unter den rund 12,5 Millionen Einwohnern leben auf einem Bruchteil davon zusammengedrängt.

Der späte Beginn einer planmässigen Stadtentwicklungspolitik hat im Verkehrswesen und im Wohnungsbau einen *gewaltigen Nachholbedarf* erzeugt, der nicht nur auf dem Fiskus wie ein Albtraum lastet. Die Bevölkerungsdichte in der Stadt ist mit rund 19 000 Menschen pro Quadratkilometer die bei weitem höchste in China, und das ist auch nur ein Teil der Misere. Man braucht sich nur 100 Meter von der Hauptgeschäftsstrasse Nanjinglu in eine der alten Wohngassen zu verirren, schon gehören die vor den Haustüren abholbereit aufgereihten *Biantong*, die Familiennachtöpfe, zum allmorgendlichen Bild, nur dass sie – zum Leidwesen von Sammlern – heute nicht mehr aus Holz, sondern aus Kunststoff sind. Auch der Anschluss der alten Viertel an die städtische Gasversorgung macht nur sehr langsam Fortschritte. Gekocht und geheizt wird in der Regel mit Kohle, und die fettig-schwarzen Russpartikeln (bei einer Stichprobenuntersuchung Ende 1986 wurde eine monatliche Russmenge von 26,2 Tonnen pro Quadratkilometer gemessen) verschärfen Schanghai's *Umweltprobleme*.

Neue Zürcher Zeitung

17. 7. 88, 5

2/



### Unbeliebte Trabantenstädte

Paradox oder nicht: Obwohl der durchschnittliche Wohnraum pro Kopf nicht mehr als vier Quadratmeter beträgt, halten sich viele Schanghaier an die immer wieder zu hörende Devise «Lieber ein Bett in der Stadt als ein Haus auf dem Land» und lassen umzugsunwillig neugebaute Wohnsiedlungen in den Aussenbezirken lange leerstehen. Der Elektrofacharbeiter Xu Ming etwa, der sich in der schwer zu sanierenden Altstadt mit seiner fünfköpfigen Familie zwei Zimmer teilt, argumentiert sehr praktisch. Was bringe es, sagt er, wenn er in die neue Trabantenstadt Minhang im Südosten umziehe, solange es dort weder Geschäfte noch eine Schule gebe und der Bus für die Fahrt ins Zentrum zwei Stunden brauche?

Die öffentliche Kritik an der schleppenden Fahrt Schanghais ins Reformzeitalter kam ins Rollen, als sich Chinas starker Mann, *Deng Xiaoping*, im Herbst 1984 persönlich einschaltete und den damaligen Oberbürgermeister *Wang Daohan* zusammen mit dem lokalen Parteichef ins Prominentenbad Beidaihe zitierte. Um die gleiche Zeit begann ein von der Zentralregierung beauftragtes Expertenteam einen langfristigen Entwicklungsplan auszuarbeiten, unter dem Schanghai bis zur Jahrhundertwende zum *führenden Finanz- und Bankenplatz* wie technologieintensiven *Industriezentrum* aufsteigen und seine *Infrastruktur* generalüberholt werden soll. Zu den vorrangigen Verkehrsprojekten gehören zum Beispiel ein 180 Kilometer langes Stadt-U-Bahn-Netz – um die Beteiligung rivalisieren bereits Firmen aus fünf westlichen Ländern – und die erste Brücke über den 306 Meter breiten Huangpu für das neue Siedlungs- und Industriegebiet auf der östlichen Uferseite.

Vor dem Ausbruch des chinesisch-japanischen Krieges 1937 lebten rund 60 000 Ausländer in Schanghai. 1200 Engländer, die auch nach dem Einmarsch der Kommunisten noch auf die Rückkehr des Business as usual hofften, hielten sich bis zum Ausbruch des Korea-Krieges im Sommer 1950. Nun, zehn Jahre nach der Öffnung, sind es etwas mehr als 2000 Ausländer, davon fast die Hälfte japanische Geschäftsleute und – etwa gleich stark wie die amerikanische Kolonie – knapp 500 Deutsche. Dass ihre Zahl wachsen muss und sie mehr von den dringend benötigten Investitionen hereinbringen, davon ist in allen offiziellen Gesprächen die Rede.

Längst nicht alles von den offiziell genannten 1,8 Milliarden Dollar an zugesagten Direktinvestitionen hat sich realisiert, aber unter den Gemeinschaftsunternehmen gibt es einige grosse Namen wie die zusammen mit VW betriebene Autofabrik. Dass das Joint venture keine Mühe hatte, seine gesamte Jahresproduktion von etwa 10 000 Santana allein im motorisierungshungrigen Grossraum Schanghai abzusetzen, zeigt der *Schwarzmarktpreis*: Zwicklichtige Dealer verkaufen das VW-Produkt inzwischen für mehr als 180 000 Yuan (rund 60 000 Franken). Vor drei Jahren noch fast auf dem Nullpunkt, zeigen sich mittlerweile mit einem Dutzend neugebauter Hotel- und Bürohochhäuser Ansätze einer besseren Infrastruktur fürs Auslandsgeschäft. Die Vorstellungen über das, was man voneinander will, klaffen jedoch noch oft weit auseinander, was hochgesteckte Anfangerwartungen abkühlt. «Unsere Firmen wollen hauptsächlich *exportieren*, während die

Chinesen vor allem *Investitionen*, am liebsten in Joint ventures, erwarten», klagt etwa der ständige Vertreter von Hamburg, der deutschen Schwesterstadt von Schanghai. Für ziemliches Missvergnügen sorgt ausserdem, dass Schanghai trotz seinen Schwächen bei den Preisen bereits an Plätzen wie Hongkong oder Tokio Mass nimmt. Ein 70 Quadratmeter grosses Appartement in der Innenstadt kostet monatlich im Schnitt 2000 Dollar, und im flughafennahen Stadtteil Hongqiao, der zum Ausländerviertel ausgebaut wird, werden vor einem halben Jahr fertiggestellte Neubauwohnungen für über 6000 Dollar vermietet, stehen aber noch fast leer.

### Abwanderung des Nachwuchses

Wie es sich in Schanghai leben lässt? Bis zur Kulturrevolution hatten die Einheimischen keine Mühe mit dieser Frage. Als führende Industriestadt im sozialistischen Plansystem bot sie, verglichen mit weniger bevorzugten Plätzen, das grösste Warenangebot, die niedrigsten Preise und – trotz dem revolutionären Kahlschlag – ein noch relativ abwechslungsreiches kulturelles Leben. Auch jetzt, wo man sich auf bessere Tage zurückzubedenken beginnt, wachsen in Schanghai schneller als anderswo Keime eines *urbanen Lebens*, sei es in der Vielzahl von kleinen Bistros und Cafés, den ersten privaten Galerien und bei den Neubauten mit gefällig-modernistischen Einsprengseln, die sich wohlthuend von der eintönigen Brutalarchitektur Peking abheben.

Dennoch kehren gerade von den jungen und begabten Nachwuchskräften heute der Stadt viele lieber den Rücken. Die verlockenden Plätze sind die Sonderwirtschaftszonen Shenzhen und Kanton und mehr noch das westliche Ausland. An der Länge der *Schlangen*, die sich schon Stunden vor den Öffnungszeiten vor den in Schanghai ansässigen Generalkonsulaten bilden, lässt sich jeweils ablesen, welches Land bei den Bewerbungen gerade Hochkonjunktur hat. Als sich Monate vor der 200-Jahr-Feier Australiens das Gerücht verbreitete, man werde dort aus diesem Anlass alle illegalen Einwanderer amnestieren, wurde das australische Konsulat mit einer Flut von Visaanträgen bestürmt. Nun blockieren allmorgendlich junge Schanghaier den schmalen Bürgersteig vor der japanischen Vertretung, seitdem Tokio in grösserem Umfang Aufenthaltsgenehmigungen für Sprachstudien bietet, für die meisten ein Sprungbrett, um sich beim reichen Nachbarn einen Job zu suchen.

Die Abwanderung der jungen Intelligenz macht den Stadtvätern ähnliche Sorgen wie – auf lange Sicht – die *Überalterung der Bevölkerung* Schanghais. Bereits 1985 lag der Anteil der über 65jährigen Einwohner mit 8,7 Prozent um mehr als das *Doppelte* über dem Landesdurchschnitt. Das Problem des Jahres 2000 überschattet den Erfolg, mit dem Schanghai zum Paradebeispiel für die chinesische *Geburtenkontrollpolitik* wurde. Sie begann hier – zunächst beschränkt auf die Familien von Funktionären und Angestellten – schon 1962, also zehn Jahre bevor Peking sie landesweit einführte, und hat, wenn jüngste Umfragen tatsächlich repräsentativ sind, in der Stadtbevölkerung von Schanghai vor allen chinesischen Millionenstädten die höchste Akzeptanz.