

Shanghai: ungebremste Dynamik auf hochverdichtetem Raum

Der erste Eindruck eines jeden Shanghai-Besuchers ist immer wieder das Gefühl von Dichte. Der Verkehr auf den Straßen, die Hochhausschluchten, die Menschenmassen in den Fußgängerzonen: all dies addiert sich zu einem Bild von hochverdichtetem Raum, in dem ein rasendes Tempo herrscht. Die Dimensionen sind andere in Hamburgs Partnerstadt. Um sie zu begreifen, müssen neue Maßstäbe angelegt werden. Immer wieder befassen sich daher Experten im In- und Ausland aus den verschiedensten Blickwinkeln mit dieser Thematik. Martin Kohler, vom Arbeitsbereich Stadt- und Quartiersplanung der TU Hamburg-Harburg, beschreibt die gebaute Charakteristik Shanghais und plant gemeinsame Projekte Shanghaier und Hamburger Studenten in diesem Bereich.

Tempo und Dichte Shanghais als Risiken für Umwelt und Lebensraum *Von Martin Kohler, Arbeitsbereich Stadt- und Quartiersplanung der TU Hamburg-Harburg*

Die gebaute Charakteristik Shanghais ist - Dichte. 155 Personen pro ha leben durchschnittlich im Grossraum Shanghai. Verglichen mit dem Mittelwert westeuropäischer Großstädte ist das ein etwa dreimal höherer Wert. Bedingt durch diese Konzentration der Stadtbewohner und die städtische Baukultur der chinesischen Stadt (was in diesem Aspekt auch auf den Sonderfall Shanghai zutrifft) fehlten im Shanghai der Achtziger freie Räume als öffentlicher Raum. Eine westeuropäischer Städte vergleichbare Grünstruktur spielte in Shanghai keine nennenswerte Rolle, wie auch Stadtplätze von untergeordneter Bedeutung sind. Kommunikation im öffentlichen Raum war keine der notwendigen Funktionen einer Stadt.

Durch die Öffnung zum Westen und vor allem der wirtschaftlichen Kräfte erfindet sich Shanghai neu. Dies betrifft alle Ebenen der Stadtplanung und -gestaltung. Eine geradezu diametrale Umkehr bedeutet dies jedoch für den Aspekt des Grünraums dieser Stadt. Aus der marginalen Bedeutung für die Stadtplanung des letzten Jahrhunderts hat sich ein Faktor entwickelt, der zentral im Zielkorridor der Shanghaier Stadtplanung steht. Während in der Vergangenheit Shanghai, was die Vegetationsfläche und die öffentliche aufgeforstete Fläche pro Kopf angeht, unter den grossen Städten Chinas an letzter Stelle zu finden war, ist im letzten Jahrzehnt die Grünfläche der Stadt ausserordentlich schnell gewachsen. In den letzten drei Jahren entwickelten Grünflächen belegen eine grössere Fläche als die Gesamtfläche der in den letzten 50 Jahren Entstandenen.

Diese radikale Neuerfindung der Stadt in so kurzen Zyklen hat ihren Preis. Der Aufbau von Spielregeln für Unternehmen und Verbraucher hat mit der Befreiung aus der Planwirtschaft nicht Schritt gehalten. Die Folge ist eine oft katastrophale Umweltsituation. Nicht nur in Shanghai, überall in den Städten des Landes nehmen Smog-Probleme deutlich zu.

Nach einer Schätzung der Umweltbehörde Sepa kosten diese Schäden jedes Jahr

zehn Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Die Anstrengungen der chinesischen Regierung die Umweltprobleme in den Griff zu bekommen sind beachtlich, jedoch nach Ansicht der Weltbank noch immer zu wenig. Bis 2020 müsste China zwei Prozent des BIP allein für Wasser- und Luftreinhaltung ausgeben, fordert sie in einer neuen Studie.

Dies sind Zustände die wir in Europa längst in der Vergangenheit wähen. In den Jahrzehnten der Diskussion über Stadt, Stadtwachstum und die Debatte der Nachhaltigkeit als zentrales Kriterium verträglichen Wachstums, hat sich hier ein Instrumentarium entwickelt zur Steuerung von städtischen Wachstumsprozessen, dessen Effektivität uns diese Probleme überkommen erscheinen lässt.

Genau wie in der Frage zu Freiraumstrukturen und zum ökologischen Management, sind andere zentrale Fragen der Stadtplanung als Forschungsfragen inzwischen mehr in eine Phase der Konsolidierung eingetreten auch bedingt durch das Nichtvorhandenseins zu steuernder Wachstumsprozesse des Städtischen in Europa. In der Verbindung mit dem rasanten chinesischen Wachstum der Städte ergibt sich die Chance, den Wert dieser jahrzehntelangen Reflektionen auszutesten und auf ihre Übertragbarkeit hin zu prüfen. Am Wachstum der Wirtschaft müssen sich auch andere Felder messen und vielleicht gibt eine Übertragbarkeit die Möglichkeit Stadtmanagement und -planung ebenso schnell wachsen zu lassen und viele Missstände zu vermeiden, die gerade in der Phase des stürmischen, wirtschaftlichen Wachstums eintreten, weil ein entwickeltes Instrumentarium fehlt, diese Prozesse zu koordinieren.

Eine einfache Übertragbarkeit wird aber wenig Erfolge nach sich ziehen. Wir gehen hier mit teilweise grundsätzlich unterschiedlichen Situationen um für die unsere Methoden nicht gemacht sind. Das Wissen um die Stadt ist generell, aber nicht die Methoden. Abgesehen auch von Problemen bei der Vermittlung und Akzeptanz solcher von außen kommenden Lösungen, kann eine Umsetzung eins-zu-eins deswegen nicht das Ziel sein. Diese Kompetenz und dieses Wissen akkumuliert sich jedoch in angehenden, engagierten Experten wie sie hier im Fachbereich Stadtplanung der Technischen Universität Hamburg-Harburg ausgebildet werden. Wenn man diese jungen Experten mit ihren Pendants in Shanghai zusammenbringt, führt dies zu Ideen und Konzepten, die sich zwar aus der Erfahrung des „alten“ Europa speisen, die Unterschiede des Neuen aber schon in sich haben. Ein Projekt als Austausch und Zusammenarbeit von Studenten der Technischen Universität Hamburg und der Tongji-Universität Shanghai ist momentan in Vorbereitung um diese Idee umzusetzen und dieses bedeutende Potential einer Verbindung Shanghai-Hamburg zu erschließen.

Kontakt

Technische Universität Hamburg-Harburg
Arbeitsbereich 1-07 (Stadt- und Quartiersplanung)
Dipl.-Ing. Martin Kohler
Kasernenstr. 10
21073 Hamburg
mail: m.kohler@tu-harburg.de
fon: +49.40.42878-3589
fax: +49.40.42878-2480