

Straßen sind wichtiger als Gebäude und Plätze noch wichtiger als Straßen

Stadtentwicklung und Verkehr in Dalian

Hans-Joachim Becker

Juni 2002 Landeanflug auf Dalian, nordöstliches China. In der Nähe, in Südkorea, findet gerade die Fußballweltmeisterschaft statt und China ist zum ersten Mal dabei. Von Peking kommend fliegen wir über das Bohai Meer, auf dem plötzlich Betriebsamkeit herrscht, optisch angereichert durch das Funkeln treibender Ölflecke. Dann die Stadt, getaucht in graugelbliche Farbe - Hafenanlagen, ankernde Containerschiffe, petrochemische Industrie, Schwerindustrie, Verkehrsschneisen, Wohnanlagen, in ihrer Dichte an das steinerne Berlin erinnernd. Direkt neben der Landebahn ein neues Wohnviertel, Massenneubau - Flughafen Tempelhof-Atmosphäre. Technischer Fortschritt als Bestandteil des Alltags. Ich werde an meine Besuche in der UdSSR erinnert, in den siebziger Jahren, und an die Diskussionen über Umweltschutz und Sozialismus. China hat ein neues Kapitel in seiner Geschichte aufgeschlagen, das Kapitel Sozialismus und Marktwirtschaft.

Dalian ist das Fenster zum Nordosten Chinas

Die Stadt ist jung, gerade einhundert Jahre alt und hat in ihrer kurzen Geschichte eine rasante Entwicklung mitgemacht. Die Stadt ist geprägt vom Hafen, dem Handel,



Bummeln und Flanieren in der Altstadt von Dalian (Foto: H.-J. Becker)

der Produktion und neuerdings von moderner Industrie und Tourismus. Die Wirtschaftskraft begründet sich auf einem breiten Spektrum an Wirtschaftszweigen und einer Vielfalt innerhalb der Zweige. Die Stadt vereint alte Wirtschaftskraft mit neuer, Produktionszentrum mit Finanzzentrum, Forschung mit Bildung, Kultur mit Sport. Schwerindustrie, Landwirtschaft, Lebensmittelindustrie, Petrochemie, Maschinenbau, Textilindustrie. Die alten wirtschaftlichen Säulen der Stadt unterzogen sich dramatischen Veränderungen, und neue Bereiche wie Elektronik, Informationstechnologie, Tourismus und andere Dienstleistungssektoren entstanden und schufen neue Arbeitsplätze. Die Stadt verschrieb sich einer einmaligen Umweltpolitik, verzeichnet beachtliche Erfolge in der

Verbesserung der Luft- und Lebensqualität und erzielt breite Anerkennung. Es wurden strenge Vorschriften für den Umweltschutz und den Anteil an Grün auf Privatflächen eingeführt. Der Erfolg: etwa 40% der Stadtfläche sind Grünflächen, und Investoren sind dennoch nicht abgeschreckt worden. Das Stadtbild, zuvor geprägt vom Hafen, der Schwerindustrie und dem Wirtschaftsverkehr, veränderte sein Gesicht radikal, sowohl in der Wohnbebauung als auch in der gewerblichen Bebauung.

Dalians alte Stadtgebiete sind geprägt durch hohe Dichte, sowohl in der Bebauung als auch in der Zahl der Bewohner und Arbeitsplätze und durch eine Vielfalt und Mischung von Nutzungen. Die Lebendigkeit in den engen Straßen und Gassen ist unter

anderem auf die Enge in den Wohnungen zurückzuführen. Durchschnittlich verfügt ein Stadtbewohner über rund 8 m² Wohnfläche, wenig verglichen mit deutschen Standards. So ist es nicht verwunderlich, dass ein Teil des familiären und sozialen Lebens auf die Straße verlegt wird. In den neuen Wohnstädten ist die Wohnfläche auf fast das Doppelte erhöht.

In den 90er Jahren wurden alte Fabriken, kleinteilige Bebauung und Arbeitersiedlungen niedrigerissen, ganze Viertel flächensaniert. Mehr als einhundert umweltschädliche Fabrikanlagen und ganze Arbeiterwohnsiedlungen aus dem letzten Jahrhundert mussten neuen Straßen, Plätzen, Wohnsiedlungen und Grünflächen weichen. Eine Millionen Bewohner sind in den letzten Jahren aus alten Wohnungen in neue Wohnungen umgezogen. Elemente der globalisierten Stadtentwicklung mischten sich mit dem Wunsch nach besseren Wohnverhältnissen, nach mehr Natur in der Stadt und einer Kultur der großzügigen Straßen und noch großzügigeren Plätzen.

Straßen und Plätze spielen eine besondere Rolle

Straßen sind in Dalian wichtiger als Gebäude und Plätze noch wichtiger als Straßen heißt es in einer Werbebroschüre. Die gesellschaftliche Rolle der Plätze drückt sich in einer einzigartigen Platzkultur aus. Plätze sind großzügig angelegt, in den Dimensionen mit dem Alexanderplatz in Berlin zu vergleichen. Es gibt viele Plätze in dieser Stadt, mehr als 15 Großplätze. Plätze sind monumental. Plätze sind beliebte Orte, gesellschaftliche Orte und Vergnügungsorte. Gemeinsam fieberten die sportbegeisterten Dalianer auf Plätzen mit ihrer Fußballelf bei der ersten WM-Teilnahme. Tanzveranstaltungen, Sport und Gymnastik und andere Freizeitveranstaltungen finden auf diesen Plätzen statt. Paraden und Aufmärsche werden auf Plätzen abgehalten. Hochzeitspaare statten den Plätzen einen Besuch ab. Und Plätze sind ein beliebtes Tourismusziel. Flanieren, erleben, sehen und gesehen werden, fotografieren und fotografiert werden, in einem Oldtimer oder in einer Pferdedroschke fahren, mit einem Ultraleichtflieger sich in die Lüfte erheben oder nur Karussell fahren und sich an Süßigkeiten erfreuen sind die Freuden der chinesischen alltäglichen Platzkultur.

Vor dem Flughafen empfangen uns die motorisierte Betriebsamkeit und die großzügige Straßenerschließung. Der weit ausgelegte Parkplatz ist nur mit wenigen Autos belegt, die Zu- und Abfahrtsstraßen sind breit, für eine hoch mobile Zukunft geplant. Großformatige Werbetafeln, die neuen Kommunikationsflächen und Einnahmenquellen der Kommunen rund um den Globus, stechen ins Auge und verstellen den Blick.

Um den Innenstadtbereich sind einige neue, aufgelockerte Wohnanlagen, Wohnparks angelegt, mit großzügigen Grünanlagen. Erschlossen werden die Gebiete mit Hauptverkehrsstraßen, die neben der verkehrlichen Erschließung, Gestaltungsfunktionen und räumliche Gliederungsfunktionen übernehmen. Der öffentliche Raum wird mit Stadtmöbeln dekoriert. Die Ideen von Zürich, New York, London und Berlin



Kontrasträume: Moderne und Tradition in Dalian (Foto: H.-J. Becker)

werden aufgegriffen und nach empfunden. Lebensgroße Kühe, Reiher und andere Fabelwesen finden sich über die ganze Stadt verteilt.

Die Stadt stellt sich als eine Zusammenstellung von Themenbereichen dar: der Themenbereich Kultur, Freizeit und Sport mit seinen Anlagen und Bauwerken; der Themenbereich Wohnen, der sich mit einer Vielzahl von neuen Wohnvierteln über die gesamte Stadt verteilt; der Themenbereich Innenstadt oder Central Business District und der Themenbereich Arbeiten, der ebenso wie die anderen Themenbereiche funktional getrennt auf eine Vielzahl von Standorten verteilt ist.



Modeschau in Golden Pebble Beach (Foto: H.-J. Becker)



Gesellschaftliche Nutzung des Straßenraums: Tai Chi Gruppe auf dem Gehweg (Foto: H.-J. Becker)

In den wenigen Tagen, die wir in Dalian und Umgebung verbringen, erschließt sich nicht alles unseren Augen und Ohren. Wir sind in einem Tagungsort 40 km außerhalb der Stadt untergebracht und erleben die Stadt Dalian nur sporadisch. In den fünf Tagen besuchen wir einige Neubauviertel, bewohnte und im Aufbau begriffene, und staunen über den sozialen Veränderungsprozess, das zu vermutende hohe Einkommensniveau und den wirtschaftlichen Fortschrittsglauben. Das Gegenteil erahnen wir bei einem Besuch des russischen Viertels. Neben der für den Tourismus mit Altbauimitationen bestückten Flaniermeile liegen die Häuser aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Großzügigkeit und die damit verbundene Sterilität des Fußgängerbereichs werden durch eine etwa einhundert Jahre zurück liegende Architektur, Kleinräumigkeit und Improvisationskunst der Menschen, die sich nicht an strenge Regeln halten, aufgebrochen. Hier leben offensichtlich Bewohner der unteren Sozialschichten. Die Häuser sind mit den materiellen Überbleibseln der modernen Gesellschaft instand gehalten. Anbauten richten sich nicht nach architektonischen Vorstellungen, sondern nach Notwendigkeit, Verfügbarkeit von Materialien und Kreativität. Armut macht kreativ lautet die Devise. Rikschas, sonst kaum im Stadtbild zu sehen, sind hier das Kapital der kleinen Leute. Mit ihnen wird der Lebensunterhalt verdient. Mit ihnen wird die Lücke in der Feinverteilung der Güter und Menschen in der modernen Großstadt gefüllt. Doch sie stellen Rückschritt dar, wie wir später in dem modernen Museum erfahren, in dem Dalians Stadtentwicklung ausführlich dargestellt ist. Fahrräder werden nicht mit Umweltschutz in Verbindung gebracht und stellen keinen Fortschritt dar. Technischer Fortschritt drückt sich dadurch aus, dass menschliche Muskelkraft ersetzt wird. Fahrradfahren statt Laufen ist der erste technische Fortschritt, motorisierte Bewegung statt

Muskelkraftbewegung ist der zweite technische Fortschritt. Die Figur des ärmlichen Rikschafahrers, der mit seiner Muskelkraft Mitglieder der Oberschicht durch die Stadt transportieren muss, ist das Symbol dieser Rückständigkeit.

Nicht am Alten festhalten sondern nach Modernem streben

Das Museum macht sehr eindrucksvoll klar, warum nicht am Alten festgehalten wird sondern nach Modernem gestrebt wird. Die historische Fotosammlung und die Sammlung der Alltagsgegenstände vermitteln eindeutig, dass ‚alt‘ zurückgeblieben, Unterdrückung, Armut und Wohnungselend bedeutet. ‚Modern‘ dagegen symbolisiert Freiheit, Reichtum, mehr Licht und mehr Luft. Da meldet sich gleich die Berliner Stadtplanungsgeschichte. Hobrecht betonte für die Berliner Stadtplanung Ende des vorletzten Jahrhunderts: „Mehr Licht und mehr Luft... Fort mit den Kellerwohnungen....Raum für die Höfe“ (Hobrecht: Über öffentliche Gesundheitspflege; 1886). In Dalian sind behutsame Stadterneuerung, Stadtgedächtnis und Bekämpfung des Wohnungselends

offensichtlich schwer mit einander in Einklang zu bringen. Der Blick der Dalianer ist nach vorn, in die Zukunft gerichtet.

Dalian ist eine pulsierende Hafenstadt, die Selbstbewusstsein und Tatendrang ausstrahlt und in der sich ein beispielloses städtisches Wachstum in die Fläche und in die Höhe vollzieht. Die stadtplanerischen Aufbruchsideen orientieren sich ausschließlich an den Prinzipien der Funktionstrennung. Große Wohnsiedlungen mit Wohnungen für jeweils zigtausend Stadtbewohner sind monostrukturiert ebenso wie die Bürogebiete, Universitäts-siedlungen, Hochtechnologiegebiete, Gewerbegebiete und Industrieflächen oder der Innenstadtbezirk, der mit gigantischen Bürohochhäusern einen scharfen Kontrast zur historischen Stadt bildet. Aber Funktionstrennung und Monostruktur machen lange und aufwändige Fahrten erforderlich und erfordern entsprechende Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur.



Dreistöckige Straßenkreuzung in Dalian (Foto: H.-J. Becker)

Die Bauentwicklung und Infrastrukturbereitstellung ist auf politische Vorgaben, auf die Deckung eines errechneten künftigen Fehlbedarfs ausgerichtet. Diese Vorgaben stehen jedoch im starken Kontrast zur augenblicklichen Entwicklung. Das Angebot ist größer als die Nachfrage, und Leerstand sowie schwache Auslastung spiegeln diese Situation wider. Ob der Blick in die Zukunft und die Vorhersagen der Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung richtig waren, wird sich erst in einer Dekade oder später sagen lassen. Doch die Weichen für die Entwicklungen werden heute gestellt und die physischen Strukturen werden heute gebaut.

Der Themenbereich Arbeiten erschließt sich für uns nur indirekt und, wie es sich für Touristen gebührt, hauptsächlich über den Dienstleistungssektor. Die Hochhäuser im Innenstadtbereich symbolisieren den wirtschaftlichen Strukturwandel. Banken, Verwaltungsgebäude, Büroflächen, Hotels, Einkaufsflächen breiten sich jetzt aus und verdrängen die alten Strukturen mit ihrer Mischung aus Arbeiten, Wohnen und nahen Versorgungseinrichtungen. Um den Omnibusbahnhof herum wachsen moderne Einkaufszentren und Hochhäuser immer tiefer in die historischen Stadtstrukturen hinein. Gegensätze prägen den zentralen Bereich. Architektonische Gegensätze sind augenfällig - Höhe und Monofunktion statt Mischung und stadtverträgliche Dichte. Soziale Gegensätze ergeben sich - Management und Büroarbeitskräfte statt Kleingewerbe und die damit verbundene Vielfalt an Berufen und sozialen Schichten. Verkehrliche Gegensätze sind die Folge - die vertikale Erschließung der Stadt und Monostrukturen führen zu einer Stadt der langen, aufwändigen Wege statt zu einer Stadt der kurzen Wege.

Eine autofreundliche Stadt

Der Massentransport von Arbeitskräften in die hochverdichtete Innenstadt, zeitlich und in der Richtung gebunden, der Massentransport von Konsumenten in die

Einkaufs- und Erlebniszentren, die notwendig gewordenen neuen Versorgungs- und Entsorgungsverkehre erfordern Transportmittel sowie eine entsprechende Infrastruktur, die für den Personen- und den Güterverkehr geeignet sind. Die Transportentfernungen werden größer, und fußläufige Erreichbarkeit wird durch automobiler Erreichbarkeit ersetzt. Das Massentransportmittel Bus und das Individualtransportmittel Auto ersetzen die langsamen Verkehrsmittel Fahrrad und zu Fuß gehen. Die auf Fahrrad und Kleintransporter basierende Feinverteilung und Entsorgung wird durch Lastkraftwagen jeglicher Größe abgelöst. Eine verkehrliche Orientierung auf die Straße führt zu einem sprunghaften Anstieg des verkehrsbedingten Primärenergieverbrauchs sowie einer dramatischen Steigerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen.



Eröffnung 6. deutsch-chinesisches Symposium zu Architektur und Stadtentwicklung
(Foto: H.-J. Becker)



Das russische Viertel in Dalian
(Foto: H.-J. Becker)

Das fußläufige Erschließen der Stadt, das Flanieren und Bummeln wird in die Einkaufstraßen und Nebenstraßen verlagert. Das Überqueren der Hauptverkehrsstraßen ist nur noch auf den Fußgängerbrücken und Unterführungen möglich. Sechsspürige Innenstadtstraßen, ergänzt durch zweispürige Halte-, Versorgungs- und Entsorgungsspuren machen das Überqueren unmöglich. Fahrräder und Fußgänger werden offensichtlich nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer angesehen – sie spielen beim Design der Querschnitte eine untergeordnete Rolle. Die Gehwege sind schmal. Und auffällig sind die wenigen Fahrradfahrer und Motorradfahrer in den Straßen.

Leider hatten wir keine Gelegenheit, eigene Erfahrungen über die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel, Busse und Straßenbahn zu sammeln. Wie auch immer, ein flächendeckendes Busnetz mit Doppeldeckerbussen erschließt die Stadt und ihre Teilräume. Zwar wurde die alte Busflotte durch umweltfreundlichere Busse ersetzt, aber umweltschonende Verkehrstechnologien wie Oberleitungsbusse oder gasbetriebene Busse, sind nicht zu sehen.

Dalian vermittelt den Eindruck einer automobilfreundlichen Stadt. Im städtischen Güterverkehr, im Geschäftsverkehr und im Personenverkehr richtet sich die Stadt fast ausschließlich auf die Straße aus. Die verkehrlichen Gestaltungselemente sind einfach und klar: eine eindeutige Hierarchie der Straßen, die im Ausbaustandard sichtbar wird, und das Prinzip der Konfliktvermeidung für den automobilen Verkehr dominieren. Trennung und Kreuzungsfreiheit werden strikt angewendet. Sie prägen das Straßenbild durch mehrspurige Hauptverkehrsstraßen, Stadtautobahnen, Hochstraßen, mehrstöckige Überführungen von Kreuzungen, separate Abbiegespuren. In Höhe des vierten Stocks, unmittelbar neben Wohn- und Büro- und Fabrikgebäuden, rauscht der Schwer- und Personenverkehr vorbei. Der Fortschritt hat Vorfahrt, ungeachtet der Lärmbelastigungen, Erschütterungen und Abgase. Kreuzungen werden in der Stadt mit eindrucksvollen Ingenieurbauten bebaut in der Hoffnung Staus zu vermeiden, und freie Fahrt zu ermöglichen. Fahrstreifen werden aufgeständert und auf verschiedenen Ebenen mit Rampen, Aus- und Einfahrbereichen verbunden. Der dazu nötige Flächenverbrauch übersteigt ein Vielfaches einer konventionellen Lösung.

Der Ressourcenverbrauch besonders der Verkehrsflächenverbrauch ist enorm. Zwar sind Straßen und Kreuzungsbereiche oft durchgrünt, doch sie sind planerisch als Reserve gedacht und sollen den weiteren Ausbau ermöglichen. Wie auch immer, die Dimensionierung der Straßen ist nicht allein dem derzeitigen oder zukünftigen Autoverkehr geschuldet. Straßen stellen ein stadtplanerisches Gestaltungsmittel dar. Mit Straßen lassen sich Macht und Ideologie ausdrücken. Geschickt gestaltet können sie die Einordnung des Individuums in die Gesellschaft, und die Ideen von Großzügigkeit,

Freiheit, Technik und Fortschritt sinnlich erfahrbar machen. Die Bemessung von Straßen aufgrund von Verkehrsbelastungen erfolgte in Europa erst mit dem Einsetzen der Massenmotorisierung. Davor spielte eine Vielzahl von Aspekten bei der Gestaltung von Straßen eine Rolle. Der Feudalismus mit seinen Sichtachsen und Plätzen prägte das vorindustrielle Stadtbild maßgeblich. Traufhöhen haben aus brandschutztechnischen Gründen die Breite von Stadtstraßen mit bestimmt, und Hygienegründe spielten im vorletzten Jahrhundert eine maßgebliche Rolle bei der Gestaltung der technischen Infrastruktur und der damit verbundenen Veränderung des europäischen Stadtbildes.

Auch Dalian ist seit seiner Gründung vom klassischen Formalismus mit seinen sternförmigen Elementen, diagonalen Linien und runden Plätzen sowie von einer strikten Trennung der Funktionen geprägt. All diese Elemente wurden in die Gegenwart übernommen. Zudem wurde das Prinzip der Trennung der Funktionen als grundlegendes stadtplanerisches Gestaltungsprinzip anerkannt und konsequent beibehalten.

Straßen haben in Dalian die Funktion von Sichtachsen. Störende Elemente sind dabei herausgenommen. Man sieht keine den Blick verstellenden Masten und Oberleitungen. Der Straßenverkehr wird nicht durch Straßenverkauf gestört. Gradlinigkeit und freier Raum werden konsequent angewendet. Die Sicht- und Verkehrsachsen sind breiter als für den Verkehr erforderlich und stets durchgrünt. Straßenbeleuchtung wird als gestalterisches Element begriffen und jede Straße erhält mit ihren Beleuchtungskörper ihre eigene Handschrift.

Straßenbau mit seinen Asphalt- und Betonstraßen, seinen aus Beton gegossenen Ingenieurbauten benötigt Zement, Stahl, Schotter, Sand und Asphalt. Ressourcen die erst produziert, über große Entfernungen herangeschafft und die finanziert werden müssen. Eine Frage stellt sich in den wenigen Tagen oft: wie finanzieren sich diese großzügigen Bauvorhaben? Wie finanzieren sich die Wohnsiedlungen, in die zahlungskräftige Mieter einziehen müssen damit sie sich rechnen? Wie finanzieren sich die Gewerbeentwicklungsgebiete, in die Investoren ihre Produktionen verlegen sollen? Und wie rechnen sich die verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen, für die es derzeit keinen entsprechenden Bedarf gibt? Wer kommt für die Unterhaltung und die Instandsetzung auf? Die betonfarbenen sechsspurigen Zubringerachsen nach Dalian sind leer und werden von Zeit zu Zeit mit blauen Kleinlastern belebt. In ihrer Leere erinnern sie an bundesdeutsche Autobahnen der 50er Jahre und an Le Corbusiers Darstellungen der Stadt der Gegenwart, in denen die Hauptverkehrsachsen großzügig angelegt sind und von wenigen Automobilen befahren werden. Erst nachdem wir die Stadtgrenzen überfahren haben verdichtet sich der Verkehr und mündet in den großstädtischen Stau und die verstopften Hauptverkehrsstraßen trotz großzügiger Verkehrsführung.

Die Schiene spielt für den Hafen, die Schwerindustrie und den damit verbundenen Massengüterverkehr nach wie vor eine bedeutende Rolle. Im Personentransport wird derzeit eine Alternative zum straßenorientierten Bussystem gebaut. Dalian und sein nordöstlich gelegenes Naherholungsgebiet sowie die wie Perlen aufgeschnürten Entwicklungszonen werden zukünftig mit einem Schienennahverkehrssystem verbunden.



Transportrikscha in Dalian (Foto: H.-J. Becker)

Goldkieselstrand

Die unmittelbarsten Erfahrungen machten wir mit dem Themenbereich Erlebnis, Freizeit und Erholung, da wir im nordöstlich gelegenen Naherholungsgebiet Dalian Golden Pebble Beach wohnten und dort auch das 6. Deutsch-Chinesische Symposium für Architektur und Stadtentwicklung im International Convention Centre durchgeführt wurde. Zusätzlich kamen wir in den Genuss, den südlichen Teil von Dalian mit seinem 40 km langen malerischen Küstenstreifen und seiner Vielzahl von Freizeiteinrichtungen und Erholungsorten kennen zu lernen. Dalian Golden Pebble Beach ist ein anspruchsvolles Naherholungsgebiet, dem die Konzeption einer ganzjährigen Nutzung verbunden mit Massen-, Individual- und ökologischem Tourismus zu Grunde liegt. Noch befindet sich das Gesamtprojekt in den Anfängen und für eine Vielzahl von Teilprojekten werden noch Investoren benötigt, doch die ambitionierten Zielsetzungen möchten Golden Pebble Beach zum Florida des Nordenostens erblühen lassen. Die technische Infrastruktur dazu ist bereit gestellt. Eine Hochbelastungsstraße erschließt das Erholungsgebiet von außen und ein dichtes Straßennetz verbindet Golfplätze, Hotelanlagen, Strände und die Teilgebiete der 62 km² großen Anlage. In naher Zukunft wird das Gebiet zusätzlich von einem Hochleistungsschienennahverkehrssystem erschlossen. Ein internes Verkehrskonzept, das im Einklang mit der ökologischen Orientierung liegt, gibt es noch nicht. Augenscheinlich ist die automobiler Ausrichtung. Obwohl für das Erholungsgebiet eine Energiebilanz erstellt wurde, fehlt darin der verkehrliche Energieanteil.

Der Besuch der stadtnahen Freizeitanlagen führte uns zur südlichen Küste und zu Dalians „Zoologischem Wald“, einem Tierpark. Der Tierpark mit Tieren aus aller Welt, ist eingebettet in eine ökologische Erlebnislandschaft. Mit dieselgetriebenen Bussen oder einer Hochbahn fahren die Besucher durch den Park und können die Tiere hautnah in ihrer Landschaft erleben. Die Verbindung Erlebnispark, Ökologie und umweltfreundlicher Besuchertransport ist noch nicht ganz gelungen. Sieht man von den Dieselnissen ab, besitzt der Park bisher keine umweltschonende Fahrzeugflotte. Elektrobusse oder gasbetriebene Busse kommen nicht zum Einsatz.

Zielkonflikte und Lösungsansätze

Dalian hat sich wie andere Großstädte in China für die automobiler Zukunft entschieden. Orientierung an polyzentrischer Raumstruktur, Anwendung des Prinzips der Funktionstrennung als stadtplanerisches Gestaltungsmittel, Ausrichtung auf moderne Wirtschaftssektoren und neue Produktions-, Organisations- und Distributionsmethoden sowie ein ungebrochenes Vertrauen in die Technik prägen diese Entscheidung maßgeblich mit. Die Entscheidung für moderne und transportintensive Produktionsmethoden wie lean production und just-in-time-Konzepte, die Entscheidung für die Auslagerung von Gewerbestandorten und Entwicklungszonen sowie die großzügige Bereitstellung verkehrlicher Infrastruktur besonders von Straßen sind Entscheidungen für den motorisierten Straßenverkehr. Es sind Entscheidungen für den Lastkraftwagen, der die Transporterfordernisse des Wirtschaftsverkehrs erfüllen, und für den motorisierten Individualverkehr, der die privaten Mobilitätswünsche der Menschen befriedigen soll.

Raumstruktur bestimmt maßgeblich die Mobilität von Personen und Gütern und wirkt sich unmittelbar auf das Stadtklima aus. Verkehrstechnologie und Verkehrsinfrastruktur sind einerseits Antworten darauf, wie und mit welchen Verkehrsmitteln die Mobilität realisiert wird, aber gleichzeitig sind sie der Grund für die Herausbildung

dieser Raumstrukturen. Die Frage nach Henne oder Ei stellt sich nicht, Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung bedingen sich gegenseitig. Technische Infrastruktur beeinflusst im hohen Maße die Lebensqualität in Städten. Für Großstädte und Ballungsräume stellt ein gut funktionierender öffentlicher Stadtverkehr die einzige Chance im neuen Jahrtausend dar, Mobilität stadtverträglich zu gestalten. Sollen unerwünschte Wirkungen wie Zersiedlung des Raums, hohe Verkehrsbelastungen, hohe Umweltbelastungen, Staus, Unfälle vermieden werden, ist jedoch eine Umorientierung in der Stadt- und Verkehrsplanung sowie Verkehrstechnologie notwendig. China hat diese Chance jetzt und kann sich viele negative Auswirkungen ersparen, unter denen europäische Städte heute leiden.

Um die negativen Wirkungen des Stadtverkehrs zu verringern, fördert beispielsweise die Europäische Gemeinschaft mit 50 Millionen Euros ein Großprojekt, an dem 19 europäische Städte beteiligt sind. Innovative Ansätze für einen nachhaltigen städtischen Verkehr sollen umgesetzt werden. Die ambitionierten Ziele dieses Vorhabens sind: negative Auswirkungen auf die Lebensqualität in den Städten sollen merklich verringert werden, die bisher gemeinschaftlich getragenen Kosten der Reduzierung oder Beseitigung der Mängel sollen den Verursachern übertragen werden und tragbare Alternativen zum automobilen Individualverkehr sollen entwickelt werden. An acht Handlungsfeldern orientieren sich die Vorhaben:

- Zugangsbeschränkungen für emissionsensible Gebiete,
- integrierte Kostenanlastung für Verursacher,
- Alternative Automobilnutzungen und Besitzformen,
- integrierte Verkehrsmanagementkonzepte,
- „weiche“ planerische Ansätze der Verkehrsbeeinflussung,
- Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs,
- neue Konzepte für den städtischen Güterverkehr sowie
- stadtverträgliche saubere Fahrzeuge im Personen- und Güterverkehr.

Dalian greift schon heute einige dieser Ansätze auf. Auf dem Hochleistungszubringer nach Dalian werden Straßenbenutzungsgebühren an einer dafür eingerichteten mehrspurigen Gebührenstation erhoben. Verkehr wird mittels dynamischer Richtungsanzeigen gelenkt. Das innerstädtische Parkproblem wird durch Parkhochhäuser, die Bereitstellung von Parkplätzen auf den Grundstücken sowie Parkbeschränkungen angegangen. In der Innenstadt erhält der Versorgungs- und Entsorgungsverkehr höchste Priorität.

Die fortschrittlichen Ansätze und vielfältigen Bemühungen, Umwelt, Luftqualität und Lebensqualität zu verbessern, bieten geeignete Anknüpfungspunkte, um Dalians Ruf als die fortschrittliche Stadt in Nordostchina auszubauen. Dabei misst sich Fortschrittlichkeit an einer Stadtentwicklung, die Nachhaltigkeit, sparsamen Ressourceneinsatz, Verminderung der Immission, Landschaftserhaltung und besseres Klima anstrebt. „Wir streben nicht danach am größten sondern am besten zu sein“, lautet ein Motto der Stadt Dalian. Für die Stadt- und Verkehrsentwicklung in Dalian sehe ich vier Punkte vorrangig auf der Tagesordnung: die Erarbeitung von Zielen für eine nachhaltige Entwicklung der Region, die Bestimmung von Handlungsfeldern für den regionalen und städtischen Verkehr, die Erarbeitung eines interdisziplinären Handlungsansatzes für Stadt-, Infrastruktur- und Umweltplanung sowie die Erstellung eines Stadtentwicklungsplans und seines Teilplans Verkehrs. Dalian steht noch vor großen Aufgaben.

(Der Autor ist Verkehrsplaner und wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Technischen Universität Berlin, Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung)