



Koloniale Überbleibsel: Haus aus der russischen Einflussphase

Geschichte der Stadtplanung und die Zukunft der Stadt Dalian

Dong Wei

1.: Natürliche Gegebenheiten

Dalian liegt im Süden von Nordostchina, an der Südspitze der Halbinsel Liaodong zwischen dem Gelben Meer im Osten und dem Bohai Meer im Westen. Südlich liegt, abgegrenzt vom Bohai Meer die Halbinsel von Shandong. Die Landfläche beträgt 12.000 km² auf denen 5,5 Millionen Menschen leben. Das Gebiet ist bergig mit wenig ebenen Flächen. Die durchschnittliche Höhe liegt bei ca. 50 m über dem Meeresspiegel.

Dalian liegt an den mittleren Breitengraden der Nordhalbkugel. Im Norden wird die Stadt von Bergen begrenzt, nach Westen, Süden und Osten ist sie vom Meer umgeben. Klimatisch herrscht eine Mischung von Kontinental- und maritimen Klima. Hauptkennzeichen ist die klare Trennung der vier Jahreszeiten, gemäßigte Temperaturen, gleichzeitig warm und feucht, konzentrierte Regenzeiten, viel Sonnenschein und viel Monsun.

2.: Entwicklung der Stadtplanung

Der Name Dalian kommt vom russischen Wort „daliy“ für „weit entfernt“. Er entstand nach der Besetzung des Gebietes Lüda (Lüshun und Dalian) durch das zaristische Russland 1898. Nach der Besetzung durch Japaner infolge des russisch-japanischen Kriegs wurde am 11.2.1905 der offizielle Name Dalian eingeführt.

Das Bild des heutigen Dalian entwickelte sich maßgeblich während der Zeit der russischen Konzession (1898-1904) und der japanischen Besatzungszeit (1905-1945). In den sieben Jahren der russischen Konzession wurde die Grundform der Stadt geschaffen. In der vierzigjährigen Besatzungszeit der Japaner dehnte sie sich stark aus. Ende der dreißiger Jahre war Dalian bereits ein international bekannter Hafen, die Bevölkerungszahl war von 40.000 am Anfang des 20. Jahrhunderts auf ca. 700.000 gestiegen.

2.1.: Die Zeit der Russischen Konzession

1895 verlor China durch den Vertrag von Shimonoseki die Halbinsel Liaodong, Taiwan und die Inselgruppe Penghu (Pescadoreen). Im März 1898 erzwang Russland das Konzessionsrecht über das Gebiet Lüda. (Südspitze der Halbinsel Liaodong)

Die heutige Teilstadt Lüshun wurde Militärhafen, das heutige Stadtzentrum Dalian wurde als großer Handelshafen für den Verkehr mit Europa und Asien ausgebaut. 1899 begann der Bau von Stadt und Hafen nach den Plänen von Sacharov und Gerbitz.

Im Zentrum standen „Hafen, Wirtschaft und Handel“. Das Planungsgebiet umfasste 6,5 km². Ausgangspunkte des Plans waren die Verkehrswege und Baukörper. Benutzt wurden Planungsmethoden des europäischen klassischen Formalismus (sternförmige und diagonale Linien, runde Plätze). Gleichzeitig wurde die Idee der klaren Funktionstrennung aufgegriffen. Die Stadt wurde in drei Zonen geteilt: Verwaltungs- und Regierungszone, Europäische Zone und Chinesische Zone. Die Verwaltungszone bildete das Verwaltungs- und Regierungszentrum, die Europäische Zone war der Bereich von Handel und Wirtschaft sowie das Wohngebiet der Russen, die Chinesische Zone wurde den Chinesen zum Wohnen und Arbeiten zugeteilt. Die Planung berücksichtigte vortrefflich die günstigen geografischen Bedingungen. Der Bau von Hafen und Eisenbahnen war das zentrale Element des Plans. Die Verkehrsverbindungen wurden damit zum wichtigsten strategischen Element auch der weiteren Stadtentwicklung.

Die russische Planung zeigte deutlich Merkmale einer Kolonialstadt. Die Zahl der chinesischen Bevölkerung war zehnmal so hoch wie die der russischen, aber die Fläche für die chinesische Bevölkerung betrug im Plan nur ein Viertel der Europäischen Zone. Außerdem war dieses Gebiet bergig, weit entfernt vom Stadtzentrum und nicht verkehrsgünstig gelegen. Das Ziel war eine Trennung von russischen und chinesischen Einwohnern. Die so genannte Chinesische Zone wurde als Wohn- und Arbeitsgebiet der chinesischen Bevölkerung ohne weitere inhaltliche Bestimmung im Plan ausgewiesen.

Zwar zeigte sich, dass das Verkehrsnetz der russischen Planung sich nicht den Bedürfnissen des nachfolgenden Autozeitalters anpassen ließ. Dennoch lässt sich von dieser Planung lernen:

1. Nutzung der Küstenzonen: Tiefwassergebiete als Hafen nutzen, die flacheren Ufer als Wohngebiete
2. Nutzung geographischer Bedingungen: z.B. Bergspitzen in Ufernähe abtragen und für den Bau von Kais nutzen; vorhandene tiefere Gewässer reinigen und als Wasserreservoir ausbauen; sumpfige Flussufer bepflanzen und Parks und Grünflächen anlegen.
3. Gestaltung der Straßen, z.B. wichtige Gebäude und Wahrzeichen, Meeres- oder Berglandschaften durch die Hauptstraßen hervorheben; an beiden Seiten der Straßen Grüngürtel einplanen, sowohl um die Stadt zu verschönern, als auch um einen Spielraum für eine Straßenverbreiterung zu lassen.
4. Stellenwert der technischen Infrastruktur, z.B. Entwicklung von Wasserquellen und Stauseen, Abwasserentsorgung, langfristige Planung von Kraftwerken und Grünanlagen.

2.2.: Japanische Besatzungszeit (1905-1945)

Als Japan das Gebiet Lüda besetzte, wurde entschieden, Dalian zu einem Freihafen zu machen, und die ursprüngliche russische Planung weiterzuführen. 1909 erarbeiteten Chang Yong Liangfu und Qian Tianyun (japanische Namen, die hier in der chinesischen Umschrift wiedergegeben sind) auf der Grundlage des russischen Plans den „Innen-



Planung Dalians aus dem Jahr 1899



Masterplan der Spezialverwaltungszone Dalian aus dem Jahr 1901

stadtplan Dalian“, der den bereits realisierten Teil des russischen Plans respektierte, aber den noch nicht realisierten Teil verfeinerte oder anpasste.

Zum Beispiel wurde die Gegend um den heutigen „Platz des internationalen Frauentags“ zu einer klassischen Wohnsiedlung. Die ursprünglich geplanten breiten Straßen wurden im neuen Plan über das Gebiet verteilt und zu kleinen Wohnstraßen; der Platz und die gerade Straße im Süden der Renmin-Straße und der Zhongshan-Straße wurden erhalten, gewundene Straßen wurden begradigt. Danach wurden „Baurichtlinien der Stadt Dalian“ erlassen: der Abstand zu Straße, die Gebäudehöhe, die Gebäude-dichte und die Funktion der Gebäude wurden darin klar geregelt. Durch die schnelle Entwicklung der Wirtschaft der Stadt stieg die Bevölkerungszahl der Innenstadt auf 108.000, und mit ihr wuchs der Bedarf an Bauflächen. 1919 erstellte die japanische Besatzungsregierung einen „Stadterweiterungsplan“. Die Stadt wurde nach Westen hin ausgedehnt, die Nutzfläche stieg von 16,7 km² auf 35,6 km². Die Realisierungen in diesem Zeitraum legten die Grundform der Stadt Dalian fest und beeinflussten stark den weiteren Ausbau.



Regionalplan aus dem Jahr 1934 für die Region Dalian

Bis zum Jahr 1930 stieg die Bevölkerung der Innenstadt auf 282.000 Menschen. Um die Planung an den neuen Bedarf anzupassen, gründete die japanische Regierung ein Stadtplanungskomitee, welches die Vorbereitungsarbeiten, Grundlagenerhebungen und Messungen durchführte und einen topografischen Plan erstellte. Zugleich wurden neun Spezialpläne erarbeitet, um eilige Projekte zu realisieren. Diese Vorbereitungsarbeiten legten die Basis für eine umfassende Großstadtplanung.

1934 wurde der Entwurf für die Gebietsplanung der Stadt Dalian fertig gestellt: Danach wurde die Changpi Brücke (heute Qingniwa Brücke) als Zentrum der Stadt mit einem Radius von 16 km bestimmt. In diesem Planungsgebiet lagen die Stadt Dalian und 11 Landkreise. Die Gesamtfläche betrug 516 km², davon betrug die bebaubare Fläche 195 km², die projektierte Bevölkerungszahl lag bei 1.220.000. Die Realisierung sollte bis 1976 erfolgen. Das war der erste wirkliche Gesamtplan, der zukünftige Entwicklungen berücksichtigte. Kurz darauf brach der zweite Weltkrieg aus. Deshalb wurde dieser Plan nicht verwirklicht.

Während der japanischen Besatzungszeit wurde Dalian zu einem Brückenkopf der Aggressionspolitik Japans gegenüber dem chinesischen Festland und zu einem Verkehrsknotenpunkt für den Raub der chinesischen Ressourcen und den Export japanischer Waren nach China. Die Planung war noch kolonialistischer als unter den Russen. Militär und Wirtschaft standen an erster Stelle, alle anderen Prinzipien wurden geopfert. Zum Beispiel wurden im gesamten Uferbereich Hafen-, Kai- und Fabrikanlagen gebaut. Die natürliche Umwelt wurde nicht beachtet und viele Grünzonen wurden vernichtet. Das Meer wurde zugeschüttet, um Land zu gewinnen. Eine negative Nebenwirkung davon ist die zunehmende Hochwassergefahr. Abwasser wurde beliebig entsorgt und verschmutzte die Ufergebiete. Manche dieser Probleme sind bis heute nicht gelöst.



Stadtplanung Stadt Dalian 1935

2.3.: Nach der Gründung der Volksrepublik (1949-2000)

2.3.1 Planung von 1958

Nach der Gründung der Volksrepublik änderte sich die wirtschaftliche Lage während der dreijährigen Wiederaufbauperiode und der Zeit des ersten Fünfjahresplans auch in Dalian. Ab 1957 begannen neue Arbeiten an der Stadtplanung und führten 1958 zum „Plan 1958“, dem ersten Gesamtplan für Dalian nach der Gründung der VR China. Damals betrug die bebaute Fläche der Innenstadt 70 km², die Bevölkerungszahl 800.000. Die wichtigsten Branchen der städtischen Wirtschaft waren die Schwerindustrie (Maschinenbau und Chemie) sowie die Transportwirtschaft mit Hafen und Eisenbahn.

Die Leitidee des „Plans 1958“ war, dass die Stadt der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, der Landesverteidigung und dem arbeitenden Volk zu dienen habe. Der Charakter der Stadt wurde als Industriestadt mit Maschinenbau und Chemie als Kernindustrie festgelegt. Die Flächenausdehnung der Stadt sollte 102 km² betragen, die projektierte Bevölkerungszahl 1.3 Millionen. Schwerpunkt der Planung

waren die auszuweisenden Industrieflächen. Neben 10 Industriegebieten wurden. das Straßensystem, die städtische Grundversorgung, Grünanlagen und Wohngebiete, hygienische Einrichtungen, Erholungsgebiete, Handel und Dienstleistungszentren und die Sanierung alter Gebiete geplant.

Insgesamt betrachtet war der „Plan 1958“ in Bezug auf die Prinzipien der Entwicklung, der stadträumlichen Gestaltung, die Planziffern der Nutzflächen und die Verteilung der Funktionen angemessen. Allerdings führte die Überbetonung der industriellen Entwicklung, die offensichtlich durch die störenden Einflüsse einer „linken“ Politik und den „Großen Sprung nach vorne“ beeinflusst war, zu einer ungezügelter Entwicklung der Industrie, zu hemmungsloser Bodennutzung und zu einer Vernachlässigung der Infrastruktur. Die Gelegenheit, die japanische Planung zu korrigieren, die an der Küste keinen Raum für Wohnen und Arbeiten vorsah, wurde verpasst. Die spätere Entwicklung bewies, dass der Hafen der wichtigste Motor für die wirtschaftliche Entwicklung von Dalian war. Dessen war man sich in der damaligen Planung nicht bewusst.



Vereinfachter Masterplan der Stadt Dalian 1958

2.3.2 Planung von 1980

Während der zehnjährigen Kulturrevolution war der Städtebau in jeder Hinsicht chaotisch. Eine neue Planung wurde dringend benötigt. Dalian entwarf 1980 einen neuen Masterplan, der 1985 die Genehmigung vom Staatsrat erhielt und kurz als „Plan 1980“ bezeichnet wurde.

Der Zeithorizont des „Plans 1980“ war das Jahr 2000. Hauptpunkte der Planung waren vier Gebiete im Zentrum (Lüshun erhielt einen eigenen Masterplan). Die Entwicklung der Stadt sollte von Hafen, Industrie und Tourismus bestimmt sein. Die Nutzfläche umfasste 118 km², die projektierte Bevölkerungszahl 1,4 Millionen. Die Planung betonte von neuem die Bedeutung der Häfen, schlug den Bau eines neuen Hafens „Dayaowan“ und kleinerer und mittlerer Spezialhäfen vor. Die Planung regelte das Ausmaß der industriellen Nutzflächen, wies 13 Industriebezirke aus und forderte, dass in den alten Stadtbezirken keine neuen Industrieprojekte angesiedelt werden sollten. In Übereinstimmung mit der nationalen Reform- und Öffnungspolitik wurde eine drei km² große Zone für Exportproduktion im Dorf Maqiaozi im Kreis Jin geplant, die Vorgängerin der Wirtschafts- und Technikentwicklungszone von Dalian. Sie sollte ausländische Investitionen anziehen und eine Hochtechnologieindustrie entwickeln. Zu den zahlreichen kurz- und mittelfristigen Zielen zählten die Erschließung neuer Tourismusgebiete und Sehenswürdigkeiten und der Ausbau der kleineren Städte.

Der „Plan 1980“ war der erste Masterplan der Stadt Dalian, der vom Staatsrat genehmigt und in Kraft gesetzt wurde. Um seine Realisierung zu garantieren und die Planung der einzelnen Zonen zu präzisieren, wurde eine Serie von lokalen Bauordnungen erlassen, die sich für den Aufbau der Stadt als sehr nützlich erwiesen haben. Insgesamt war es ein notwendiger Plan. In den folgenden zehn Jahren erlebte Dalian eine rapide wirtschaftliche Entwicklung, während der die Bedeutung Dalians innerhalb der gesamtchinesischen Wirtschaftsstruktur deutlich stieg und die Stadt ein vollständig neues Gesicht bekam.

Jedoch hatte auch der „Plan 1980“ Mängel. Z.B. wurde die Geschwindigkeit des Wirtschaftswachstums unterschätzt. Das führte dazu, dass die für das Jahr 2000 vorgesehenen Planziffern bereits am Ende des Jahres 1989 übertroffen waren.

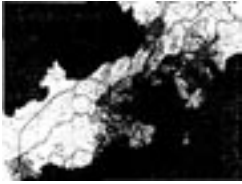


Planung Dalian 1980

2.3.3. Planung von 1990

Weil die Planziffern des „Plans 1980“ vorzeitig übertroffen waren, entwarf die Stadtregierung 1990 „Bestimmungen zur Neuregelung der Stadtplanung für Dalian“, kurz „Plan 1990“.

Der „Plan 1990“ veränderte nicht den Charakter der Stadt, aber er schlug ein weiteres Entwicklungsziel vor: den Aufbau zu einer internationalen Stadt. Er beschäftigte sich hauptsächlich mit der Abgrenzung der verschiedenen Planungszonen, der Richtung der Stadtentwicklung, dem Aufbau und der Infrastruktur der Stadt. Zum ersten Mal wurde die Struktur der Stadt Dalian definiert: Dalian ist eine Bandstadt, die aus einzelnen Stadtgebieten gebildet wird. Die Funktion jeden Teils wurde definiert, was sich günstig auf die Planung und Entwicklung der einzelnen Gebiete auswirkte. Die



Planung des städtischen Ballungsraumes 1990

Planung unterstützte die jeweilige Grundidee der neuen Stadtgebiete. Sie unterstrich die Absicht, in der Wirtschafts- und Technikentwicklungszone, am Hafen Dayaowan, in Wanli und Dongjiagou neue Stadtviertel zu errichten. Zum ersten Mal wurde die Stadtentwicklungsstrategie in einen Planungstext gefasst. Das führte dazu, dass der Bau wichtiger Elemente der städtischen Infrastruktur vorzeitig realisiert wurde.

Der „Plan 1990“ war eine Verbesserung und Vertiefung des „Plans 1980“. Beide zusammen waren Leitlinien des Städtebaus im Zeitalter der Reform- und Öffnungspolitik und legten die Basis für die Erreichung des Ziels, Dalian zu einer internationalen Stadt zu machen.

3.: Zukünftige Stadtentwicklung

Nach 1995 entwarf Dalian im Hinblick auf das kommende 21. Jahrhundert und den baldigen WTO-Eintritt in einem Zeitraum von fünf Jahren einen neuen Masterplan, der helfen soll, die Entwicklung, die Modernisierung und die Internationalisierung der Stadt zu beschleunigen.

3.1.: Neue Entwicklung und Perspektiven

Das Projekt der kombinierten Schiffs- und Eisenbahnverbindung zwischen Dalian und Yantai (Shandong) ist ein wichtiger Bestandteil der ostchinesischen Küstenverbindungen. Diese Küstenverbindung wird vom Norden der Provinz Heilongjiang bis in den Süden zur Provinz Hainan reichen. Insgesamt ist sie 5700 km lang und verbindet direkt die drei Wirtschaftsdreiecke am Bohai (Liaoning, Hebei, Shandong, Tianjin), am Yangzi (Shanghai, Jiangsu, Zhejiang) und am Perflusdelta (Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai).

3.2.: Ziel der Stadtentwicklung

Dalian soll sich zukünftig zu einem internationalen Schifffahrtszentrum mit regionalem Charakter, zu einem Handels-, Tourismus-, Finanz- und Informationszentrum an der Ostküste des Pazifik entwickeln und ein Zielort des internationalen Tourismus werden, der auf die Wirtschaftsentwicklung von ganz Nordostasien ausstrahlt.

3.3.: Stadtbezirksgrenzen und Stadtstruktur

Innerhalb des 2415 km² großen Stadtgebietes soll die bebaute Fläche im Stadtzentrum auf 450 km² die der Unterzentren ca. 180 km² begrenzt werden. Das Kerngebiet soll als Zentrum, die neuen Stadtgebiete als Unterzentren und die Stadtgebiete von Jinzhou und Lüshunkou als Nebenzentren gestaltet werden. Jede dieser Gruppen soll durch Wälder und Parks von den anderen getrennt werden, so dass eine ökologische Stadt entsteht. In Zukunft werden das Bohai Meer und das Gelbe Meer die Hauptentwicklungsachsen bilden. Das Zentrum, die neuen Stadtgebiete sowie Jinzhou werden die Zentrumsgruppe bilden. Lüshun und das in Zukunft zu entwickelnde Dengshahe werden als Satellitenstädte südlich und nördlich zur Zentrumsgruppe liegen. Die städtische Baufläche sollen damit auf 530 km² und die Bevölkerung 4 Millionen begrenzt werden.

3.4.: Funktionen der Stadtgebiete

Die Funktionen der einzelnen Knotenpunkte der Stadt sollen weiter gestärkt werden. Im Zentrum werden vor allem Verwaltung, Kultur, Technologie, Finanzen, Information, Handel, Tourismus, Sport, Bildung und Ausstellungswesen sowie technische Dienstleistungen und Handel angesiedelt werden während in den neuen Stadtgebieten Verkehrswesen, Tourismus, Sport und Kultur eine wichtige Rolle spielen werden. Dort liegen auch die steuerbegünstigten Gewerbegebiete und die Häfen „Dayaowan“ und „Shuang Di“ und „Beiliang“. Das Stadtgebiet von Lüshunkou im Süden wird ein umweltfreundliches Tourismuszentrum mit Spezialfunktionen und verschiedenen Nutzungen sein. Im Norden wird Jinzhou wegen der Nähe zu der Autobahn Shenyang-Dalian, zur Bahnlinie Changchun-Dalian, zu den neuen Stadtgebieten und zum Golden Pebble Beach Resort und dem Dahegebirge die Aufgaben eines Verkehrsknotenpunktes, des Tourismus und der produzierenden Industrie mit einander vereinen und die Voraussetzungen für die Verschiebung des Stadtzentrums nach Norden schaffen.

(Der Autor ist Chefplaner des Planungs- und staatli. Liegenschaftsamts der Stadt Dalian)