



Fussgängerzone Dalian (Foto: P.Meuser)

Stadt als Freizeitpark

von Philipp Meuser

Die Küstenmetropole Dalian offenbart die Defizite der aktuellen chinesischen Architektur

»Die Stadt gehört nicht dem Bürgermeister«, provozierte der Architekt Sun Yi Min seine Berufskollegen während des »6. deutsch-chinesische Symposium für Architektur und Stadtentwicklung«. Damit wollte der kantonesische Hochschulprofessor auf das nach wie vor autokratische und wenig kooperative Planungssystem im bevölkerungsreichsten Land der Welt aufmerksam machen. Denn immer noch fehlt es in der chinesischen Stadtentwicklung an einer qualifizierten Auseinandersetzung mit Schlüsselthemen wie Bestandserneuerung und Nutzungsmischung. Während etwa im südchinesischen Guangzhou (Kanton) erste Modellprojekte zur Stadtreparatur in Planung sind, werden in den Mega-Cities Shanghai und Peking historisch wertvolle Altstadtbereiche abgerissen. Hier müsse, wie Sun forderte, ein grundlegendes Umdenken erfolgen, wolle man das Gesicht der chinesischen Städte nicht ganz der Globalisierung preisgeben.

Die nordchinesische Küstenstadt Dalian, Veranstaltungsort des Symposiums, hat in China neben Shenzhen und Shanghai mit jährlich über 20 Prozent die höchsten wirtschaftlichen Wachstumsraten zu verzeichnen. Dieser Prosperität entsprechend steht

die drei Millionen Einwohner zählende Stadt unter einem hohen Planungsdruck, dem die örtlichen Architekten allerdings kaum gerecht werden können. Wang Zhenggang, Chefplaner des Dalian Urban Planning and Land Resources Bureau (DUPLRB), prognostiziert bis zum Jahre 2020 einen Anstieg der städtischen Bevölkerung von 35 Prozent und der ländlichen Bevölkerung von weiteren 50 Prozent. Um die Zuwanderung in die umliegenden Gebiete der Provinz Liaoning zu kanalisieren, werden insgesamt vier Satellitenstädte errichtet, die eine Schnellbahn mit dem Zentrum verbinden soll. Zudem ist geplant, die über ein Dutzend Industriegebiete auf drei Bereiche zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund liegt der Schwerpunkt der Stadtentwicklung in der technischen Realisierung der notwendigen Infrastruktur und der Schaffung neuen Wohnungsraums. Denn pro Kopf stehen heute gerade 14 Quadratmeter Wohnfläche zur Verfügung (zum Vergleich: 1960 waren es lediglich vier Quadratmeter).

Bei der Gestaltung der Gebäude scheinen sich die Architekten ihre Anregungen allerdings in den internationalen Hochglanzmagazinen zu suchen. Der chinesische Stilmix geht so weit, dass Repliken des französischen Klassizismus und amerikanischem Neo-Traditionalismus neben japanischem High-Tech und kanadischer Blockhaus-Architektur in dichter Nachbarschaft stehen. In Sichtweite des Jahrhundertparks, der 1998 zum 100-jährigen Stadtjubiläum eröffnet wurde, entsteht derzeit sogar eine exklusive Wohnanlage in der Form des deutschen Schloss Neuschwansteins. In den Erkern und Türmchen wird sich in Kürze der neue Geldadel der chinesischen Gesellschaft niederlassen. Denn die exklusiven Apartments erzielen auf dem Immobilienmarkt inzwischen Quadratmeterpreise, die durchaus mit westeuropäischen City-Lagen konkurrieren können. Fast ausschließlich handelt es sich um Eigentumswohnungen, die von privaten Projektentwicklern angeboten werden. Immer wieder setzen dabei die Vermarkter auf eine gewisse Sehnsucht nach europäischer Romantik oder US-amerikanischer Vorstadt-Idylle.

Die Schwierigkeit, aus Kieseln Gold zu machen

Besonders deutlich wird der Verlust von architektonischer Identität in einer der städtischen Neugründungen, die knapp 50 Kilometer nördlich von Dalian liegt. Die Bucht von »Golden Pebble Beach« (Goldkieselstrand), die seit zwei Jahren mehr einer Filmkulisse denn einer funktionierenden Tourismusstadt gleicht, umfasst einen 60 Quadratkilometer großen Bereich. Nach dem Vorbild europäischer Entwicklungsmaßnahmen hat die Stadt das gesamte Areal von den ansässigen Bauern und Fischern aufgekauft, um Bodenspekulationen zu vermeiden. Doch nach euphorischen Anfangsjahren, in denen der Staat Straßen, Plätze und Promenaden anlegte und für die Mehrzahl der Gebäude sorgte,

Planen in China

Meu. Stadtplanung im westlichen Verständnis ist in China ein verhältnismäßig junger Bereich. Das 1990 verabschiedete Stadtplanungsgesetz gilt, wie der Direktor der Chinesischen Akademie für städtische Planung und Forschung anmerkt, als erste offizielle Anerkennung der Disziplin. Seitdem gebe es, wie Yang Baojun weiter ausführt, ein System der gesetzlichen Planung. Die insgesamt vier Ebenen der Planung, entsprechen den staatlichen Hierarchien und sind nach Aufgaben des Volkskongress, des Staatsrats, der Provinzen und der Städte gegliedert. Bei der Erstellung der Planungen lassen sich die Behörden von Büros unterstützen, die auf dem freien Markt tätig sind.

Grundsätzlich gilt, dass die einzelnen Planungsebenen eigenverantwortlich planen. So etwa ist das Bauministerium für die Planung auf gesamtstaatlicher Ebene zuständig, die sie als Gesetz vom Parlament beschließen lässt. Auf Kreisebene muss die Rahmenplanung an die Provinzebene gemeldet werden. Insgesamt 80 Städte in China dürfen ihre Planungen alleine erstellen. Dies entspricht einem Anteil von zwölf Prozent. Einen Novellierungsbedarf des Planungsgesetzes sieht Yang im Bereich der Kooperation zwischen Stadt und Region. Es müsse hierbei darum gehen, die fachübergreifende Planung auf eine gesetzliche Basis zu stellen.

Der käufliche Erwerb von Grundstücken ist für Investoren noch nicht möglich. Die Bodennutzung, für die eine behördliche Genehmigung erforderlich ist, erfolgt für einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren nach einer Art Erbbaurecht. Boden und Haus sind daher – im Gegensatz zu Europa – voneinander getrennt zu betrachten. Will ein Investor beispielsweise auf einer landwirtschaftlich genutzten Fläche ein Projekt realisieren, so tritt der Staat als Käufer auf, um das Grundstück an den Investoren zur Nutzung zu überlassen. Der Alteigentümer – in einem solchen Fall etwa ein Bauernkollektiv – wird damit vom Staat entschädigt und erhält in der Regel zusätzliches Geld für den Umzug. Die Fläche verbleibt allerdings im Eigentum des Staates.

ist in der Freizeitlandschaft eine gewisse Stagnation eingetreten. Sie geht soweit, dass selbst im Juni kaum Besucher in der ohnehin weitläufigen Landschaft zu sehen sind. Daher stellt sich die Frage, wie eine ganze Region von prognostizierten Sommergästen in den Monaten Juli und August überleben will. Solange »Golden Pebble Beach« als saisonal bewohnte Stadt profiliert werden soll, in der es keinen Alltag der Einheimischen und damit keine Mischung von Bevölkerungsgruppen und Funktionen gibt, wird das Konzept kaum aufgehen.

Möglicherweise hängt der bisherige Misserfolg auch damit zusammen, dass das Projekt bis heute eine Idee von Stadtplanern geblieben ist, die lieber auf ihre eigenen



Instinkte vertrauten als eine professionelle Beratung durch Fremdenverkehrs-Experten hinzuzuziehen. Denn auch eine von Touristen und wohlhabenden Rentnern gut lebende Region wie etwa das US-amerikanische Florida, das immer wieder als Vorbild genannt wird, hat sein wirtschaftliches Schicksal nicht in die Hände von Stadtplanern gelegt. Auf diese Weise offenbart Dalian unweigerlich die Grenzen des Wachstums – ein Umstand, der für China noch relativ unbekannt ist.

Während eine herkömmliche Stadtentwicklung die notwendige Infrastruktur dem jeweiligen Wachstum anpasst, gelten im China des beginnenden 21. Jahrhunderts ganz offensichtlich andere Parameter. Da die städtische Bevölkerung in China bis 2020 einer Studie der Vereinten Nationen zufolge um 400 Millionen Menschen vor allem durch Zuwanderung ansteigen wird, stehen die Stadtplaner vor einer der größten Herausforderungen überhaupt. Wie will man eine Infrastruktur für eine Bevölkerung schaffen, über deren Quantität man bislang allenfalls vage Informationen besitzt. Was die neuen Stadtbewohner genau nachfragen werden, bleibt bis zu ihrem Eintreffen eher nebulös, so dass die Infrastruktur möglichst flexibel errichtet wird. Für Ende 2002 etwa ist die Fertigstellung einer Schnellbahn vom Stadtzentrum nach »Golden Pebble Beach« vorgesehen. Dann wird eine öffentliche Nahverkehrsader zu schlagen beginnen, deren gut ein Dutzend Haltepunkte vom baulichen Aufwand her einem deutschen ICE-Bahnhof sehr ähnlich sind, allerdings nur zu einem Bruchteil ausgelastet sein werden.



Bunte Mischung als Erfolgsrezept

Ein erfolgreicherer Konzept hat das Wohnviertel »Pao Wai« zu bieten. Das Gebiet in Sichtweite des Flughafens gleicht einem Bilderbuch-Dorf, in dem sich Einfamilienhäuser nach US-amerikanischem Vorbild

um kleine Grüninsel gruppieren, auf denen lebensgroße Kühe und überdimensionierte Gartenzwerge eine infantile und surreale Kulisse bilden. Oberhalb des von Hügeln umringten Hauptplatzes ragen sogar Dinosaurier-Köpfe aus dem Felsen. Sie sind so groß, dass die daneben stehenden Häuser wie Miniaturen in einer Modelllandschaft wirken. Offensichtlich drückt sich darin der Wunsch aus, das endlose Meer eines und desselben Haustypus zu differenzieren. Zwischen den Attrappen, die genau so gut in einem Filmstudio stehen könnten, und den weißen Wohngebäuden, deren Erker und Giebel dem »New Urbanism« nacheifern, sorgen Dutzende von Gärtnern für eine Blumenpracht, wie man sie eher zu einem Nationalfeiertag erwarten würde. Doch die Grünanlagen mit ihren pseudo-antiken Statuen gehören zum Vermarktungskonzept des Viertels. Mit Erfolg: Selbst die Häuserreihen mit direktem Blick auf den Flughafen erfreuen sich bei den lärmresistenten Chinesen größter Beliebtheit.

Neubaugebiet in unmittelbarer Nähe des Flughafens (Fotos: P.Meuser)

Die Gründung Daliens geht auf das Jahr 1898 zurück, als die Halbinsel Liadong unter russischer Herrschaft stand. Die für die zaristischen Stadtgründungen im 19. Jahrhundert typischen Blöcke und Plätze bilden auch heute noch das Muster des Stadtgrundrisses. Dies hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass der Plan des Russen Sacharow nach 1905 von den Japanern zu Ende geführt wurde. Nach dem russisch-japanischen Krieg hatte das Zarenreich die Hafenstadt Dalian abtreten müssen. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges verantworteten Japaner die Stadtentwicklung. Die Monumentalarchitektur, die vor allem in den Dreißigerjahren entstand, prägt bis heute das Stadtbild.

Russisch-japanisches Architekturmuseum

Während die neuen Projekte im öffentlichen Raum wie nahezu überall in China die offizielle Nationalgeschichte thematisieren, hat Dalian mit der Sanierung und Rekonstruktion des russischen Viertels einen Sonderweg eingeschlagen. Noch Anfang der Neunzigerjahre wurde über einen Abriss der Holzhäuser aus dem frühen 20. Jahrhundert nachgedacht. Vor dem Hintergrund eines zunehmenden Tourismus rückte die Stadt jedoch von dieser Idee ab und entschied sich für eine Konservierung dieses – wenn auch nicht-chinesischen – Kapitels der Stadtgeschichte. Soziologisch betrachtet hat das Quartier freilich einen nicht mehr zu reparierenden Bruch erlebt. Die Bewohner der Straße, die mit ihrer teilweise mehrköpfigen Familie in nur einem Raum ohne fließendes Wasser leben mussten, wurden allesamt in Neubauwohnungen am Stadtrand umgesiedelt. Seitdem präsentieren sich die russischen Holzgebäude wie in einem Architekturmuseum unter freiem Himmel: unbewohnt und mit einem Souvenirgeschäft im Erdgeschoss. Nach Ladenschluss gleicht der Ort daher einer Geisterstadt. Die Chance, einen Teil der erst im Jahre 2000 umgesiedelten Menschen wieder in ihr angestammtes Quartier zurückzuholen und damit die notwendige Lebendigkeit und Urbanität einer für den Tourismus so wichtigen Urbanität wiederherzustellen, wurde vertan. Immerhin wurden die Fassaden aufwändig restauriert, so dass die Straße annähernd dem ursprünglichen Stadtbild entspricht. Genauso gut hätte die Stadtregierung aber auch ein neues russisches Viertel vor den Toren der Stadt errichten können. Der Charakter wäre ohne Zweifel derselbe gewesen. Denn das russische Viertel leidet unter der schlechten funktionalen und verkehrlichen Anbindung an das umgebende Stadtgefüge.

Weitaus besser in die Stadtstruktur integriert sind dagegen die zahlreichen Villen aus der japanischen Besatzungszeit. Viele von ihnen thronen auf den umliegenden Hügeln mit grandiosen Aussichten auf die Stadt und das Meer. Wegen der Topographie des Geländes sind sie vor einem Zugriff durch Projektentwickler weitgehend sicher, können sie doch inmitten der kleinteiligen Nachbarschaft und den engen Gassen kaum



Innenstadt Daliens (Foto: P.Meuser)

durch anonyme Wohnblocks ersetzt werden. Hinzu kommt, dass die Stadtverwaltung inzwischen auch die japanische Besatzungszeit als Teil der architektonischen Identität Dalians anerkennt.

Gigantische Projekte

Neben den zaghafte Versuchen einer denkmalpflegerischen Konservierung liegt das Hauptaugenmerk der Planer auf gigantischen stadtentwicklungspolitischen Projekten. So etwa ist im benachbarten Lundu ein großes Fährterminal geplant, das als Nukleus für eine weitere Stadterweiterung dienen soll. In den kommenden 20 Jahren gehen die Stadtplaner allein für diesen Ort von einem potenziellen Bevölkerungszuwachs von zwei Millionen Menschen aus. Darüber hinaus ist im Nordosten der Halbinsel Liadong eine – nach Lundu und »Golden Pebble Beach« – dritte Stadtgründung in Planung. Im Innenstadtbereich steht dagegen die Verlegung des Hafens mitsamt weitläufiger Industrieareale auf dem Programm. In den kommenden zehn Jahren soll auch der stadtnahe internationale Flughafen in den Norden verlegt werden. Die Flugzeuge werden dann nicht mehr wie heute in den Vorgärten des neuen Wohnviertels »Pao Wai« starten und landen. Mit dem geschlossenen Flughafen stünde dann das nächste Areal für einen weiteren Stadtbaustein des »Freizeitparks Dalian« zur Verfügung – vorausgesetzt, die Stadt weist dann noch immer ökonomische und demografische Wachstumszahlen auf. Vielleicht hat sich bis dahin das politische Klima in der Region soweit entspannt, dass auch Nordkorea in den Fokus der Dalianer Tourismusstrategen und Wirtschaftsförderer gerückt ist. Bis zur Grenze sind es lediglich 250 Kilometer.

(Philipp Meuser ist Architekt und Journalist in Berlin)