



Kein Mensch. Nirgends.

China ist auf der Suche nach der Stadt der Zukunft. Dabei probiert das Land vieles aus – und produziert auch Hochhauswüsten und Geisterstädte

Text: Katrin Kampling, **Fotos:** Katrin Kampling & Yolanda vom Hagen

Rushhour in Lingang: Guo Yanqi spaziert nach Hause. „Wenn ich in Shanghai wäre, stünde ich jetzt im Stau“, sagt er und lacht.

Unterschied zwischen den beiden Bildern: Das linke Bild zeigt eine leere Straße in Lingang, das rechte Bild zeigt eine volle Straße in Shanghai.

Die Luft flimmert in der Hitze über dem Asphalt. Geradezu stoisch still spreizen die Palmen am Straßenrand ihre Blätter der Sonne entgegen, ungerührt von der leichten Brise, die durch die menschenleeren Straßen weht. Die Fenster der unbewohnten Häuser wirken wie Milchglas, sind aber nur noch nie gereinigt worden. Kein Mensch. Nirgends. Nicht einmal ein Vogel ist zu sehen. Um das Bild abzurunden, fehlt eigentlich nur ein Heubüschel, das wie im Westen einsam durch die Stadt treibt.

Guo Yanqi blickt sich um und lächelt. Er fühlt sich wohl in dieser Geisterstadt namens

Lingang; für ihn ist sie eine Oase der Ruhe. Frische Seeluft, große Grünflächen und verhältnismäßig günstige Mieten – all das hat er in Shanghai nicht. Guo ist gerade auf dem Heimweg. Er arbeitet für die Stadtverwaltung, genau wie ein großer Teil der wenigen Bewohner Lingangs.

„Ich will gar nicht, dass noch mehr Leute herziehen“,

sagt Guo. Jeder neue Nachbar Sorge nur für mehr Dreck.

Vor etwa einem halben Jahrhundert gab es in China rund 600 Millionen Menschen. Heute sind es bereits 1,4

Milliarden. Gleichzeitig zieht es immer mehr Menschen in Großstädte: 2030 sollen nach Schätzungen von Experten drei von vier Chinesen in Städten leben – von denen es viele noch gar nicht gibt. Die bestehenden Metropolen ächzen schon jetzt unter den Massen. Allein in Shanghai wohnen bereits mehr als 23 Millionen Menschen.

Eine Lösung muss her. Lingang, auf dem Reißbrett geplant für 800.000 Bewohner, ist eine von neun Satellitenstädten, die das Stadtgebiet von Shanghai entlasten sollen. Alle kämpfen mit dem gleichen Problem: mit gähnender Leere. Und alle sind weit, weit weg von der Shanghaier Innenstadt. Allein für die Strecke nach Lingang braucht man ohne eigenes Auto schon mal drei Stunden – und viele chinesische Pendler haben keines. Eine direkte Anbindung an das Stadtbahnnetz gibt es noch nicht.

Den Masterplan für Lingang hatte das deutsche Architektenbüro Gerkan, Marg und Partner 2002 entwickelt. Knapp zehn Jahre später beschlossen die chinesischen Bauherren, Lingang bis 2015 in eine Ökostadt zu verwandeln und so unter anderem die CO₂-Emissionen zu halbieren. Das Ziel, bis 2020 die Stadt fertig zu stellen, blieb unverändert. „Natürlich haben wir damals nach modernsten Erkenntnissen entworfen“, sagt die Architektin Fanny Hoffmann-Loss, die als Projektmanagerin für Lingang zuständig war. „Aber eben nicht mit dem Ziel einer fast emissionsfreien Stadt, wie sie heute definiert wird.“ Auch darum hält Hoffmann-Loss es für nicht machbar, Lingang fristgerecht fertigzustellen, obwohl die chinesische Regierung das ehrgeizige Projekt nun vorantreibt – ohne die Hamburger

Architekten, die schon seit Jahren nicht mehr mit im Boot sind.

Eigentlich bringt Lingang schon viele gute Zutaten mit, um Vorbild für modernes, umweltfreundliches Stadtleben zu werden. Der Offshore-Windpark mit 40 Windrädern vor der Küste kommt im Jahr auf eine Leistung von 260 Mio. kWh. Das würde nach aktuellem chinesischem Stromverbrauch für alle 450.000 Einwohner reichen, die einmal in der Kernstadt Lingangs wohnen sollen. In Hochhauskomplexen und öffentlichen Einrichtungen sorgen Solaranlagen auf dem Dach für warmes Wasser. Trotzdem: So richtig klappen will es nicht. Wang Hui, Professorin für Städteplanung an der Universität von Xiamen, ist besorgt.

„Wir befinden uns in einem Wettrennen mit der Zeit, wenn wir Shanghai noch retten wollen“,

sagt sie. Nachhaltigkeit sei wichtiger als Wirtschaftswachstum. „Aber das will keiner hören.“

Das mit der Nachhaltigkeit ist aber auch nicht so einfach. Denn in China sind viele Öko-Träume geplatzt. Ein prominentes Beispiel ist Dongtan, eine Planstadt für

Auch wenn die Zukunft der Stadt noch unklar ist – zumindest auf den Schildern in Lingang weiß man schon, wo es langgeht.

„Aber das will keiner hören.“



500.000 Menschen auf der Insel Chongming im Norden

Info

Lingang New City
Bau: 2003-2020
Geplante Bewohner:
 800.000
Distanz zum
Stadtzentrum
von Shanghai:
 ca. 74 km

Jiashan Market
Umbau: 2009-2010
Geplante Bewohner:
 11 Parteien
Distanz zum
Stadtzentrum
von Shanghai:
 ca. 4 km

Grünes Konzept bis
 aufs Dach: Jiashan
 Market.

嘉善坊——从头到尾的
 绿色概念。

Shanghais. Pünktlich zur Expo 2010 sollte das Bauprojekt internationale Besucher beeindrucken, 2020 zu großen Teilen fertig sein. Aber was einst die erste rundum nachhaltige Großstadt der Welt werden sollte, ist heute Brachland mit ein paar Windkraftträgern. Keine Wohnhäuser, kein Wasserwerk, keine Solaranlage. Denn bezahlen wollte das teure Projekt niemand.

Selbst wenn wirklich jedes einzelne der über 30 Ökostadt-Projekte in China dem Plan nach verwirklicht würde und auch noch funktionierte – eine Lösung für das Problem der voranschreitenden Urbanisierung des Landes wäre auch das nicht. Denn die Megastädte einfach grüner zu bauen als bisher ändert nichts am Druck der Bevölkerungsmassen auf das Ökosystem. „Auf die chinesische Umweltbilanz haben solche Städte so gut wie keinen Einfluss“, sagt Richard Brubaker, der seine Studenten an der China Europe International Business School in Shanghai in nachhaltigem Führungsstil unterrichtet, denn:



„Ökostädte sind ein Spielplatz zum Experimentieren, nicht die Lösung.“

Welche Lösung bietet sich dann? Professorin Wang schnaubt. „Wir müssten endlich mehr Mittel in den Umbau bestehender Städte stecken, statt ständig neue Städte zu entwickeln“, sagt sie.

Vielleicht geht es so: An anderer Stelle in Shanghai kann man ein kleines, grünes Paradies finden. Zumindest wenn man weiß, wo man suchen muss. Eine kleine, schmutzige Gasse im französischen Viertel der Stadt, gesäumt von winzigen Geschäften, führt zum Jiashan Market. Hier scheint auf den ersten Blick wahre Nachhaltigkeit gelebt zu werden. Das Architektenteam hat eine alte Textilfabrik – zumindest für chinesische Verhältnisse – nachhaltig umgebaut. Die Böden bestehen aus recyceltem Holz, die Fenster sind doppelt verglast und die Wände isoliert. Auf zwei Gebäuden sind große Dachgärten angelegt, in denen einige der Restaurants Gemüse heranziehen. „Das Ziel war, einen Ort zu schaffen, an dem wir nicht nur leben, sondern auch arbeiten und einkaufen können“, sagt die Gebäudemanagerin Li Hua.

Die Vorstellung klingt schön, die Wirklichkeit sieht anders aus. Die elf Wohnungen sind so teuer, dass dort nur Ausländer wohnen. Blickt man hinter die Kulissen, ist auch Jiashan Market nicht das grüne Paradies, als das es sich auf seiner Homepage verkauft. Hausmeister Lao Sun hat immer viel zu tun: kaputte Türen, Klimaanlage, Toiletten. In den Büros zieht es zum Teil so stark, dass die Raumtemperatur im Winter trotz Heizen kaum 18 Grad übersteigt. Die Bewohner werden nicht zu einem nachhaltigen Lebensstil motiviert.

„Das Management interessiert sich nur dafür, dass die Flächen genutzt werden“,

sagt Matteo Ferraboschi, Restaurantleiter des Café Sambal. Nachhaltig sei der Komplex schon lange nicht mehr. Er bedauert das: „In Europa funktionieren Konzepte wie Jiashan Market bereits, aber China ist wohl noch nicht bereit dafür.“ Shanghais vermeintlich nachhaltiges Vorzeigeprojekt entpuppt sich als Wohlfühlimmobilie für finanzstarke Ausländer.

Natürlich lässt sich eine Megacity wie Shanghai nicht über Nacht in eine nachhaltige Wunderstadt verwandeln.



Matteo Ferraboschi: „Ich war früher nicht besonders nachhaltig, aber hier im Jiashan Market zu arbeiten, hat mich verändert. Jetzt fühle ich mich verantwortlich.“

Probleme gibt es viele. Das beginnt schon damit, dass sich keiner so richtig zuständig fühlt für die Instandhaltung bestehender Gebäude. „Die Investoren wollen sich nicht lange an ein Projekt binden lassen“, sagt Nachhaltigkeitsprofessor Richard Brubaker. Vielmehr gehe es um schnellen



Weiterverkauf mit möglichst viel Gewinn. „Es heißt immer noch: Bau schnell, bau billig. Es muss noch einiges passieren, ehe ich sagen würde, dass die Richtung stimmt.“

Ähnlich sieht das auch Stadtplanungsexpertin Wang Hui. „In China sprechen wir über Stadtentwicklung meist nur im Bezug auf Architektur und denken dabei an Städte wie Los Angeles und Dubai“, sagt sie. „Dabei sind das die schlimmsten Vorbilder.“ Nicht zuletzt müsse sich auch die Einstellung der Bürger ändern. „Aber dafür müssten sie erst einmal über Nachhaltigkeit aufgeklärt werden.“

Ein gemütliches Leben, das ist, was Guo Yanqi schätzt. Ob es nachhaltig ist, ist ihm egal. Er kann von seiner Arbeit nach Hause laufen und dabei mitten auf einer Schnellstraße spazieren, ohne sich auch nur einmal umzusehen. „Lingang ist mein ganz eigenes Paradies“, sagt Guo. Wie lange er diese Ruhe wohl noch genießen kann? Spätestens im November 2013 soll Lingang an das U-Bahn-Netz Shanghais angeschlossen werden. Und die Massen könnten kommen.

Obwohl Hausmeister Lao Sun von Anfang an beim Jiashan Market dabei ist, weiß er, wie viele Shanghaier auch, nur wenig über Nachhaltigkeit.

虽然老孙从一开始就参与了嘉善坊项目实施,但是像很多上海人一样,他也对可持续发展不太了解。