

CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

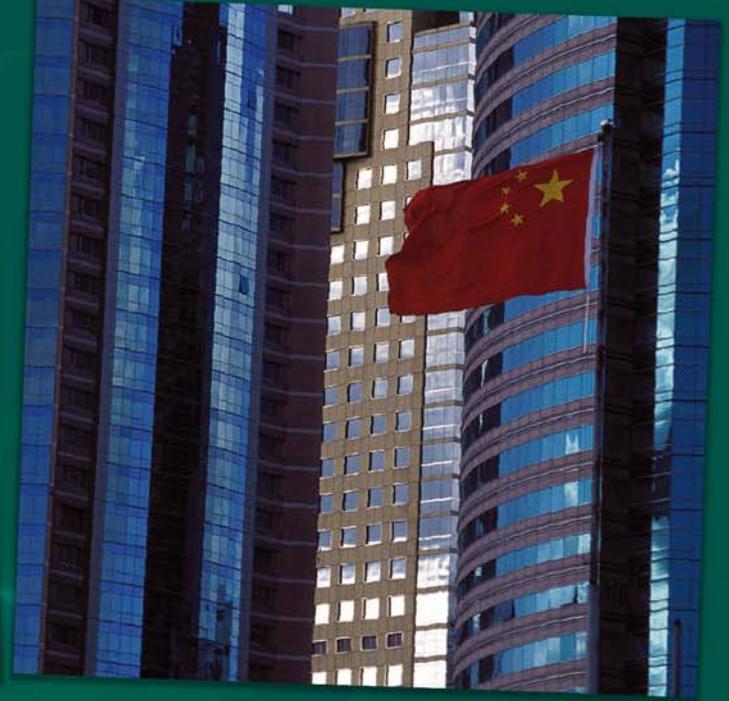
POSTERAUSSTELLUNG

Chinas Städte Herausforderung und Chance

Nr. **1**



Die hochdynamischen Veränderungen der Volksrepublik China spiegeln sich nirgendwo so deutlich wider wie in den großen Städten. Hier zeigt sich die ganze Vielschichtigkeit des seit Ende der 70er Jahre eingeleiteten Transformationsprozesses wie in einem Brennglas. Die Metropolen sind Motoren des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels. Gleichzeitig stellen sie das Schaufenster Chinas zu einer zunehmend globalisierten Welt dar.



Diese Ausstellung will analysierend und exemplarisch zentrale Aspekte dieser Phänomene in Chinas Metropolen transparent machen, ohne dabei China an den Pranger zu stellen. Ein Anliegen war es, die Texte verständlich zu formulieren, ohne dabei an Wissenschaftlichkeit einzubüßen. Wir hoffen, dass uns dieser nicht immer einfache Spagat gelungen ist und wünschen Ihnen viele Anregungen und Freude beim Betrachten der Poster.



Quellen: Text: Michael Waibel; Bildnachweis: Fotos oben: Harald Geiger 2005/2002; Fotos unten: Michael Waibel 2007/2008

Konzeption der Posterreihe: AG Dr. Michael Waibel, Abt. Wirtschaftsgeographie, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg, Kontakt: waibel_michael@yahoo.de
Kooperationspartner: Asienstiftung Essen, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)



CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

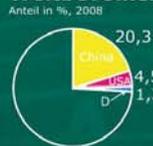
POSTERAUSSTELLUNG

Chinas Menschen Chinas Städte



Die Karten zeigen, dass die Bevölkerung Chinas im Vergleich zu Deutschland äußerst ungleich verteilt ist. Während die peripheren Räume im Norden und Westen teilweise sehr geringe Bevölkerungsdichten aufweisen, befinden sich in den Küstenregionen des Ostens und Südens die am dichtesten besiedelten Gebiete. Die Bevölkerungsdichte variiert von 2,3 Einwohnern/km² in Tibet bis zu 16.000 in Macao.

Weltbevölkerung



Administrative Gliederung

- Beijing** Hauptstadt
- Hongkong** Sonderverwaltungszone
- Tianjin** Stadt mit Provinzstatus
- Tibet A.R.** Autonome Region
- Gansu** Provinz

Stadtbevölkerung



Anteil der städtischen Bevölkerung



Der Verstädterungsgrad ist in China im internationalen Vergleich niedrig, bedeutet aber bei 1,3 Mrd. Einwohnern trotzdem eine Zahl von mehr als 500 Mio. Stadtbewohnern. Die größten Ballungszentren sind das Perlflossdelta in Südchina mit Guangzhou, Shenzhen, Hongkong und Dongguan, sowie die Großräume Beijing-Tianjin und das Yangtse-Delta mit Shanghai. Viele Städte Chinas sind in den letzten Jahrzehnten zu Megastädten mit über zehn Mio. Einwohnern angewachsen.

Durch das gleichzeitige Wachstum der großen Städte und ihrem Umland entstehen megaurbane Agglomerationen, welche weit über die Ausdehnung der Kernstädte hinausgehen.

Statistiken über die chinesische Stadtbevölkerung weisen aus mehreren Gründen häufig Ungenauigkeiten auf. Oft ist das administrative Gebiet größer als das tatsächliche. Das bedeutet, dass in der Vergangenheit durch Gebietsreformen den Städten häufig große Flächen ländlichen Raums zugeschlagen wurden. Darüber hinaus findet ein großer Teil der Zuwanderung in die Städte undokumentiert statt.

Viele aus ländlichen Gebieten stammende Migranten arbeiten temporär in der Stadt, sind jedoch in der Statistik als Landbewohner verzeichnet. Die Anzahl dieser Wanderarbeiter wird auf ca. 200 Mio. geschätzt.



CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Chinas Wirtschaftskraft Motor des Stadtwachstums

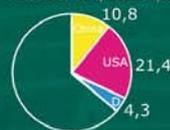
Nr. 3



Der Vergleich zeigt, dass die Wirtschaftskraft Chinas lokal starke Unterschiede aufweist. Während periphere Räume im Norden und Westen zum Teil sehr geringe Pro-Kopf-Einkommen aufweisen, finden sich in den Küstenregionen im Osten und Süden die mit Abstand wohlhabendsten Gebiete. Insbesondere die Metropolen des Landes können als Gewinner des Reformprozesses bezeichnet werden. Chinas Anteil an der weltweiten Wirtschaftskraft ist kontinuierlich gewachsen.

Weltbruttoinlandsprodukt

Anteil 2007 in %, Kaufkraftparitäten, PPP US\$



Administrative Gliederung

- Beijing** Hauptstadt
- Hongkong** Sonderverwaltungszone
- Tianjin** Stadt mit Provinzstatus
- Tibet A.R.** Autonome Region
- Gansu** Provinz

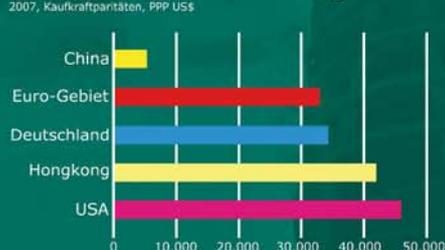
Bruttoinlandsprodukt

absolut, in 100 Mio. US\$, 2006



Pro-Kopf-Einkommen im Vergleich

2007, Kaufkraftparitäten, PPP US\$



Die Arbeitsmöglichkeiten in den Städten haben durch Wanderungen aus dem Landesinneren für eine starke Urbanisierung gesorgt. Insbesondere Regionen, in denen das verarbeitende Gewerbe den stärksten Wirtschaftszweig darstellt, erlebten in den letzten Jahren eine starke Zuwanderung. So bietet insbesondere das Perfluiddelta, auch "Fabrik der Welt" genannt, für viele Migranten die Möglichkeit, einer bezahlten Tätigkeit nachzugehen.

In den großen Metropolen dominieren Banken, Versicherungen und Einzelhandel die Wirtschaft. In vielen dünn besiedelten Gebieten Chinas stellt die Landwirtschaft hingegen weiterhin den Hauptbeschäftigungszweig dar.

Wie die Statistiken zur Stadtbevölkerung, so weisen auch die wirtschaftlichen Kenngrößen zum Teil Ungenauigkeiten aus. So gibt es sowohl Unter-, als auch Übertreibungen. Während die Provinzregierungen eher dazu neigen, die Statistik zu Gunsten einer stärkeren Wirtschaftsentwicklung auszuliegen, tendiert die Zentralregierung eher dazu, die Werte nach unten zu korrigieren.

Dies hängt damit zusammen, dass die Regierung die Gefahr einer Konjunkturüberhitzung durch die zweistelligen Wachstumsraten der letzten Jahre erkannt hat und sie so versucht, die wirtschaftlichen Daten entsprechend niedriger darzustellen.

Quellen: Text, Karten & Darstellung: Henry Köper; Kartenvorlage: Maps of China.com; Statistische Daten: Internationaler Währungsfond (2006), US China Institute (2008)



CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Die Dynamik des Exportsektors Umschlagplatz der Welt

Nr. 4

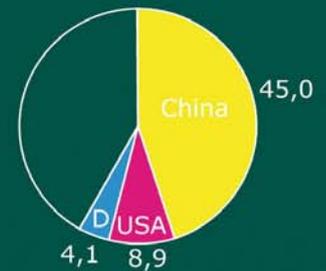
Der immense Anteil der chinesischen Hafenstandorte am weltweiten Containerumschlag dokumentiert eindrucksvoll den wirtschaftlichen Aufstieg Chinas. Sieben der 20 weltweit größten Häfen befinden sich in Chinas Metropolen.

Shanghai, die Partnerstadt Hamburgs, wird in naher Zukunft den größten Containerhafen der Welt aufweisen. Die Zuwachsraten der vergangenen Jahre lassen auch für die Zukunft eine steigende Bedeutung Chinas am weltweiten Warenverkehr erwarten.

Ähnlich wie beim Hamburger Hafen werden auch in den chinesischen Standorten im Zuge dieser Entwicklung viele vor- und nachgelagerte Arbeitsplätze etwa im Bereich Logistik entstehen, deren Wertschöpfung um ein Vielfaches höher liegt als das durch den Containerumschlag erbrachte Wirtschaftsvolumen.



Containerumschlag
Anteil 2007 in %, 20 größte Häfen weltweit



Containerumschlag in den 20 größten Häfen weltweit

In TEU (Twenty Foot Equivalent Units)



Hafenstandorte in China

Umschlag in TEU, ohne Kaohsiung in Taiwan

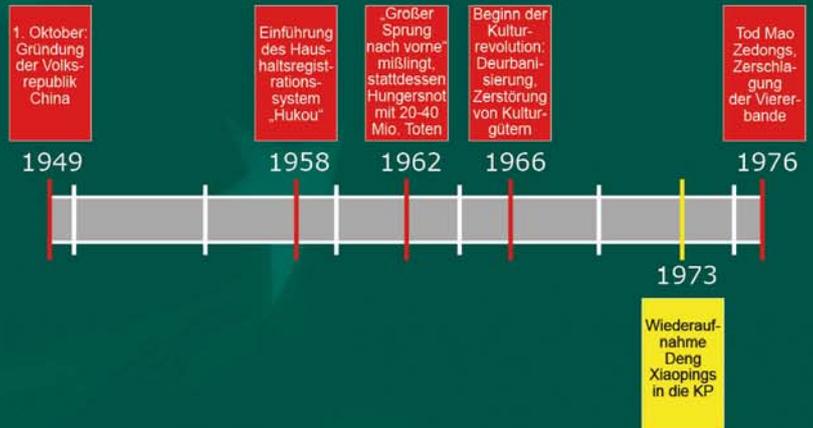
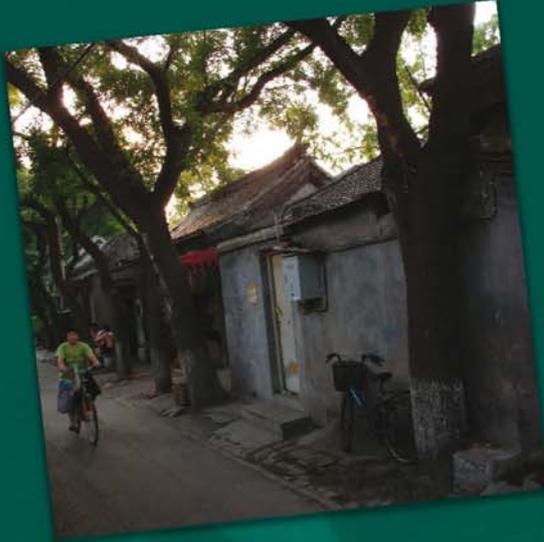


CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Maos Stadt Sozialistische Stadtentwicklung

Nr. 5



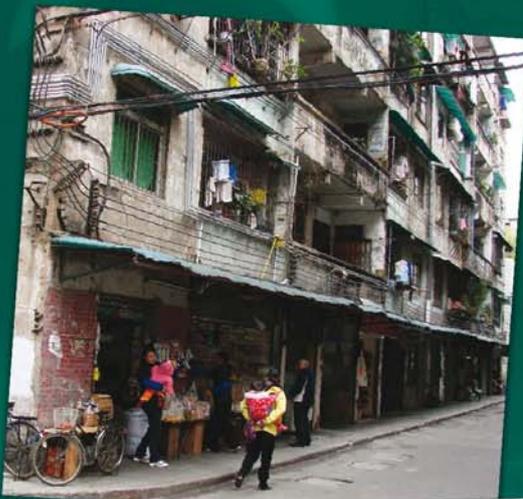
Mit Gründung der Volksrepublik China am 1. Oktober 1949 vollzog sich ein drastischer Wandel der Städte von Orten des Konsums hin zu Orten der industriellen Produktion. Im Zuge der sozialistischen Wirtschaftspolitik wurde die Industrialisierung massiv vorangetrieben. In der städtischen Peripherie entstanden großflächige Industrieanlagen, insbesondere der Schwerindustrie. Als Folge der Konzentration nahezu aller Investitionsmittel auf den sog. „produktiven“ Sektor (1958-1976 flossen 80% aller staatlichen Investitionen in die Industrie) kam es jedoch zu einer Vernachlässigung von Verkehrsinfrastruktur, Leichtindustrie, Dienstleistungen und Wohnungsbau sowie zu starken Umweltbelastungen.

Durch die Industrialisierung gab es zunächst noch einen starken Zustrom von Migranten in die Städte. So verdoppelte sich der Anteil der Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung im Zeitraum von 1949 bis 1960 von zehn auf knapp 20%. Infolgedessen mussten möglichst schnell und kostengünstig Menschen mit Wohnraum versorgt werden. Da dies keine aufwändige Bebauung zuließ, entstanden monotone Plattenbauten von minderer Qualität. Vielfach herrschte eine drangvolle Enge. Im Durchschnitt entfielen auf jeden Bewohner nur 3-5m² Wohnfläche.

Um eine striktere Kontrolle des städtischen Wachstums zu gewährleisten, wurde infolgedessen eine vehemente Politik der *Deurbanisierung* verfolgt. So kam es zur Einführung eines Haushaltsmeldesystems, des sog. *hukou*-Systems, im Jahr 1958, welches den Wohnort einer Person auf ihren oder seinen Geburtsort festlegt und dadurch den Zuzug in die Städte äußerst restriktiv regelt.

Die Anlage breiter Achsen, großer Platzanlagen und die überspitzte Hervorhebung wichtiger öffentlicher Gebäude kennzeichnete die Umgestaltung der Stadtzentren. Bewusst wurden dabei feudale Stadtbauelemente abgerissen, die an die Kaiserzeit erinnerten. Zum Teil wurden ganze Altstadtgebiete durch monotone Plattenbauten ersetzt. In den 1950er und 1960er Jahren sind fast überall Stadtmauern niedrigerissen worden, um Platz für Ringstraßensysteme zu schaffen.

Große Industriebetriebe sowie öffentliche Einrichtungen, z.B. Universitäten, wurden in städtischen Arbeitseinheiten, den sog. *danwei* (vgl. Foto Mitte & unten), organisiert. Diese Nachbarschaften waren nicht nur ummauert, sondern auch weitgehend autark, da sie ihre Mitglieder mit Wohnungen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Krankenhäusern, etc. versorgten. Dies gewährte zum einen eine gewisse soziale Absicherung, zum anderen eine scharfe soziale Kontrolle und erschwerte Mobilität innerhalb der Stadt.



CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Stadtentwicklung der jüngeren Zeit Auswirkungen des Reformkurses

Nr. **6**



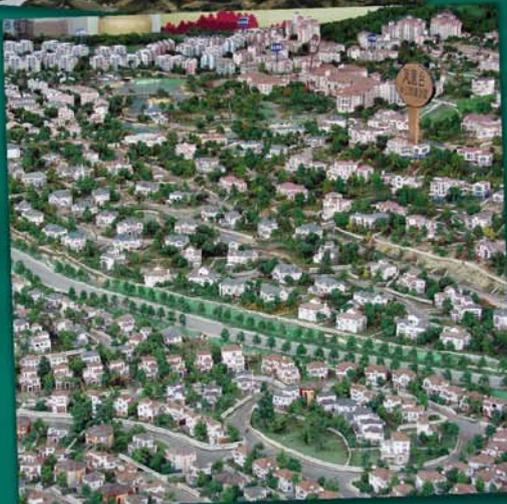
Mit Einsetzen der Reformära unter *Deng Xiaoping* seit Ende der 1970er Jahre öffnete China seine Grenzen zur Außenwelt und führte schrittweise marktwirtschaftliche Reformen ein. Dieser Transformationsprozess bewirkte durch die Ausweisung von Industriezonen, die Errichtung neuer Wohngebiete und den Zustrom von Migranten nicht nur ein starkes Wachstum der Bevölkerungszahlen und Flächen der Städte. Er veränderte auch das Leben der chinesischen Bevölkerung dramatisch.

Metropolen nehmen eine überragende Bedeutung für Chinas Aufstieg ein. Die mit der marktwirtschaftlichen Öffnung eingeführte Strategie der exportorientierten Industrialisierung und der Zustrom globalen Kapitals wandelte das Antlitz chinesischer Städte massiv.

Die Quasi-Privatisierung von Grund und Boden über die Vergabe von sog. Landnutzungsrechten führte zum Entstehen von Land- und Immobilienmärkten. Dies stellt eine der wichtigsten Triebfedern für die räumliche Restrukturierung von Städten dar. Transnationale und chinesische Unternehmen errichteten in den Innenstädten Hotels, Unternehmenszentralen, Gastronomie- und Einzelhandelseinrichtungen, so dass diese dem Aussehen westlicher Geschäftszentren immer mehr ähneln.

Ein Blick auf Chinas Städtelandschaften spiegelt diese dynamischen und gleichzeitig gegensätzlichen Entwicklungen wider: gleißende Bürogebäude und Hochhäuser in den Finanzdistrikten (vgl. Foto oben), gigantische Einkaufskomplexe, komfortable Apartment-Hochhäuser in Stadtzentren, sowie bewachte Villen in den so genannten *Gated Communities* am Stadtrand (vgl. Foto unten). Mit der zunehmenden wirtschaftlichen Restrukturierung hin zu höherwertigen Industrieprodukten und zum Dienstleistungssektor entstehen neue *High-tech-* und *Science Parks* sowie Universitätsstädte. Daneben existieren oft noch monotone Plattenbauten aus der Zeit vor den Reformen. So weisen die Städte heute eine hohe räumliche Fragmentierung auf - das Nebeneinander von erster und dritter Welt.

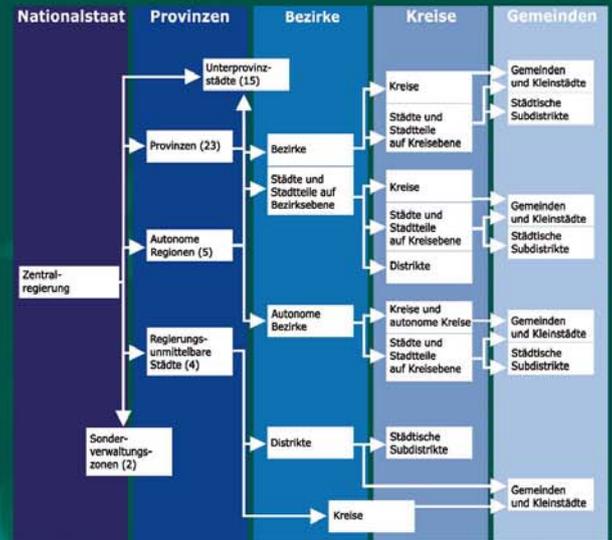
Der schrittweise eingeführte wirtschaftliche Transformationsprozess hat auch einen gesellschaftlichen Wandel bewirkt, dessen Ausprägungen im Stadtraum besonders deutlich werden. Mit dem Abriss historischer Gebäude und der sogenannten „Sanierung“ innerstädtischer Gebiete (vgl. Foto Mitte) geht das für asiatische Städte so typische lebhaftes Straßenleben immer mehr verloren. Gleichzeitig entstehen neue, globalisierte Lebensstile, die von den rasch wachsenden Mittel- und Oberschichten übernommen werden. Diese Schichten definieren ihre „neue“ Identität in der Regel stark über den Konsum. Postmaterielle Lebensstile und zivilgesellschaftliche Entwicklungen sind erst im Entstehen.



CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Chinas administrative Gliederung Rolle der Metropolen



Politisch wird die Volksrepublik China durch die Kommunistische Partei Chinas (KPC) geführt, deren Personal und Organisation noch immer den Kern des Herrschaftssystems des Landes stellen. Partei und Staat sind eng verflochten. Das neue Rathaus in Shenzhen (vgl. Foto links) symbolisiert diese Verknüpfung: Während im gelben Turm die Stadtverwaltung angesiedelt ist, befinden sich im roten Turm die entsprechenden Einheiten der KPC. Gemeinsam tragen sie das blaue Dach, welches den Himmel darstellt.



Das Regierungs- und Verwaltungssystem der Volksrepublik umfasst fünf Hauptebenen: (1) die Zentralregierung; (2) die Provinzen, autonome Regionen und regierungsunmittelbaren Städte; (3) Bezirke; (4) Kreise; und schließlich (5) die Gemeinden. Daneben bestehen zwei Sonderebenen: (a) die Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Macao sowie (b) die Unterprovinzstädte. Die beiden Abbildungen oben zeigen die Verwaltungsstruktur und die räumliche Aufteilung auf Provinzebene im Detail.

Die Parteizentrale in Beijing hält am Prinzip einer unteilbaren und konzentrierten Zentralgewalt fest. Den formalen Ordnungsprinzipien nach handelt es sich bei der Volksrepublik China um ein hierarchisches Kommandosystem, auch wenn sich in der politischen Praxis zwischen zentralen und regionalen Führung eine eigene Dynamik jenseits des Parteistatus und der Verfassungsnormen entwickelt hat.

Im Zuge der Öffnungspolitik wurde aber das Eigeninteresse regionaler Führungen unter Deng Xiaoping (vgl. Foto unten) gestärkt. Die begleitenden Dezentralisierungsmaßnahmen räumten den lokalen Ebenen der Provinzen, Städte, Distrikte, usw. zudem mehr Ressourcen und Entscheidungsgewalt ein. Dies war ein entscheidender Schritt für die erfolgreiche Wirtschaftsentwicklung.



Dabei standen die Metropolen als Hauptantriebskräfte der wirtschaftlichen Reformen im Fokus entscheidender administrativer Veränderungen. Der vormals monopolistischen Gestaltungsmacht des Staates wurde eine neue Ebene beigelegt: die der Städte. Insbesondere die regierungsunmittelbaren Städte und Großstädte mit Sonderrechten konnten von ihren neu gewonnenen Befugnissen stark profitieren. So waren diese etwa durch Gebietsannexionen in der Lage, ihr Hinterland zu vergrößern und damit ihre Wirtschaftskraft zu erhöhen. Die Stärkung der Städte wird jedoch auch kritisiert: Aufgrund des starken Wettbewerbs zwischen den Städten ist eine übergeordnete Raumplanung gerade in den mega-urbanen Regionen wie dem Perflussdelta nur schwer umzusetzen. Auch haben kleinere Städte und ländliche Gebiete oft Probleme, sich gegenüber den Metropolen zu behaupten.

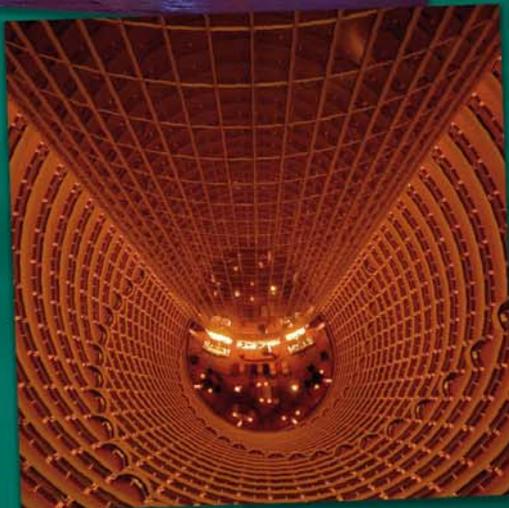


CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Chinas Wirtschaftszentrum Handelsmetropole Shanghai

Nr. 8



Chinas rasantes Wirtschaftswachstum geht besonders von seinen Großstädten aus. Shanghai spielt dabei eine überragende Rolle. In der am Yangtse-Delta gelegenen Metropole zeigt sich der Erfolg der chinesischen Transformationspolitik, aber auch die negativen Folgen, wie den flächenhaften Abriss historischer Bausubstanz und damit einhergehende Verdrängungsprozesse der ansässigen Bevölkerung. Als regierungsunmittelbare Stadt untersteht die größte Stadt Chinas direkt der Zentralregierung und hat damit mehr Unabhängigkeit. Neben diesem Sonderstatus verdankt die Stadt ihren wirtschaftlichen Erfolg auch der Tradition als internationale Handelsstadt. Nach den Opiumkriegen Mitte des 19. Jahrhunderts errichteten zunächst die Briten und Franzosen und später auch die US-Amerikaner und Japaner Konzessionssiedlungen auf dem Stadtgebiet. Die Uferpromenade des Bund, angloindisch für Kaimauer, mit seinen Kolonialbauten gibt noch heute davon Zeugnis (vgl. Foto oben).

Vom Wirtschaftsboom der Metropole profitieren mittlerweile ebenfalls die Städte in den umliegenden Provinzen, z.B. Suzhou, Hangzhou oder Anting New Town, da in der jüngsten Vergangenheit vielfach Produktion aus dem Stadtgebiet ins Umland verlagert wurde. Dabei entwickelt sich Shanghai selbst immer mehr zur Dienstleistungsmetropole.

Die Stadt dient als Transport- und Umschlagzentrum für das gesamte Hinterland. Zudem hat Shanghai den momentan zweitgrößten Hafen der Welt. Für weiteres Wachstum wird der neue Tiefwasserhafen Yangshan vor der Küste sorgen (vgl. Karte oben). Dieser ist über die 32,5 Kilometer lange Donghai-Brücke mit dem Festland verbunden. Das Yangshan-Projekt soll bis zum Jahr 2020 fertig gestellt werden.

Einen massiven Entwicklungsschub erlebte die Stadt mit der Ausweisung der Sonderwirtschaftszone Pudong 1990. Die Folgen waren eine zunehmende Konzentration auf den gehobenen Dienstleistungssektor und dabei insbesondere auf den Finanzsektor, sowie die Errichtung diverser prestigeträchtiger Hochhausbauten. Dadurch erlangte Shanghai sein heutiges Stadtbild und seine weltberühmte Skyline. Pudong stellt gegenwärtig den am stärksten globalisierten Stadtraum Chinas dar.

Die beiden Fotos links zeigen die wohl markantesten neueren Gebäude Shanghais: Den Oriental Pearl Tower, derzeit der höchste Fernsehturm Asiens, sowie eine Innenansicht der Galerie des Jin Mao Tower. Darüber hinaus ist Pudong Endpunkt der bis jetzt einzigen kommerziell genutzten Transrapidstrecke, welche den Flughafen mit dem neuen Stadtzentrum verbindet.

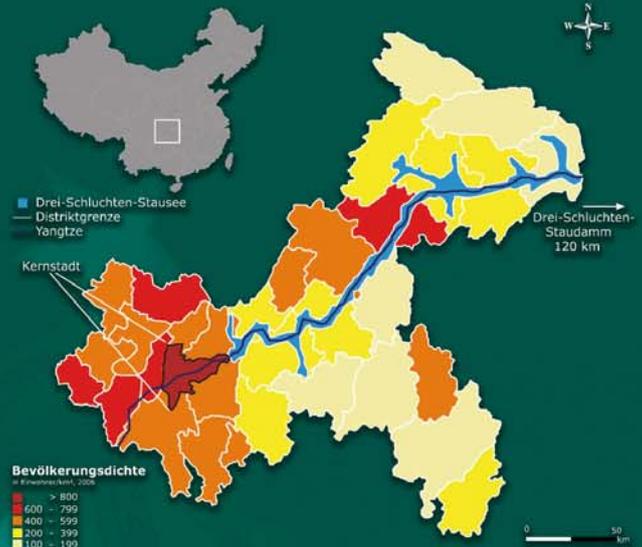


CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Wachstumspol in Zentralchina Chongqing

Nr. 9

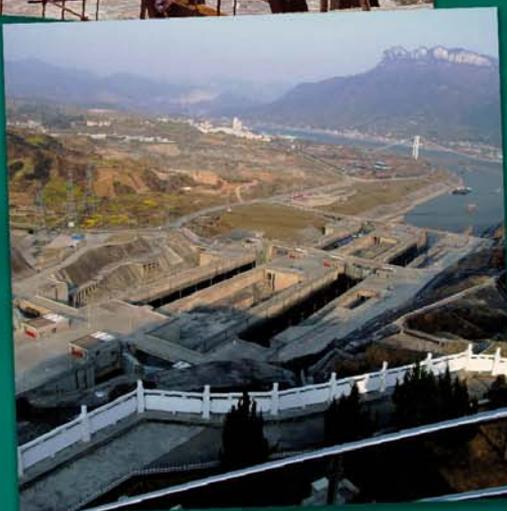


Der Entwicklung der Metropole Chongqing wird seitens der chinesischen Regierung ein hoher Stellenwert zugeordnet. Chongqing war während des Zweiten Weltkriegs, zur Zeit der japanischen Besatzung, für mehrere Jahre Chinas Hauptstadt und genießt daher schon aus ideologischen Gründen eine hervorgehobene Stellung. Die Stadt wird aufgrund ihrer Lage fernab der wirtschaftlich führenden Küstengebiete das Potenzial zugetraut, eine Brückenkopffunktion für die deutlich schwächer entwickelten Regionen Zentralchinas zu übernehmen und damit als Impulsgeber für deren wirtschaftliche Entwicklung zu fungieren.

Am Oberlauf des Yangtse gelegen, wird Chongqing besonders von der Vollendung des Drei-Schluchten-Staudamms (vgl. Foto unten) profitieren. Nicht nur erschließen sich durch dieses gigantische, aber auch extrem umstrittene Projekt enorme Ressourcen und Energiepotenziale. Auch wird der Fluss nach der Aufstauung für größere Schiffe befahrbar sein, sodass sich neue Möglichkeiten für Transport und Handel ergeben. Vor allem stellt der Fluss eine direkte Verbindung zu Shanghai dar. Aufgrund des gestiegenen wirtschaftlichen Potenzials, welches besonders im boomenden Baugewerbe seinen Ausdruck findet, erlebt die Stadt derzeit eine starke Zuwanderung aus ländlichen Gebieten. Als Folge ist Chongqing die am schnellsten wachsende Stadt Chinas.

Chongqing ist offiziell mit über 30 Mio. Einwohnern die größte Stadt der Welt. Allerdings sagt diese Zahl wenig über die tatsächlich in städtischer Umgebung lebende Bevölkerung aus. Das administrative Stadtgebiet hat etwa die Größe Österreichs. Noch immer leben indes ca. 80 % der Einwohner Chongqings in ländlichen oder dörflichen Strukturen. Hieran lässt sich erkennen, dass die Fläche der Verwaltungseinheit Chongqing weit über das geographische Stadtgebiet, und auch weit über die Grenzen der Metropolregion hinausreicht. Bei genauerer Betrachtung obiger Karte wird ersichtlich, dass sich innerhalb der administrativen Grenzen sogar Gebiete befinden, die im nationalen Vergleich zu den am dünnsten besiedelten gehören. Der Vergleich mit Poster 2 zeigt, dass viele Flächenprovinzen (z.B. Zhijiang, Hubei) über eine weit höhere Bevölkerungsdichte als Chongqing verfügen.

Die heutigen Verwaltungsgrenzen gehen auf eine Reform aus dem Jahre 1997 zurück. Vorher gehörte die Stadt einschließlich des Umlands zur Provinz Sichuan. Mit dieser Reform wurde Chongqing gleichzeitig als einer von nur vier Metropolen in ganz China der Status einer regierungsunmittelbaren Stadt zuerkannt. Die Motivation dahinter war, Chongqing mit Hinterland für die weitere wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere zur Errichtung von Hafeninfrastruktur nach Vollendung des Drei-Schluchten-Staudamms auszustatten.



CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Die Hafenstadt Tianjin Architektur & Stadtidentität

Nr. **10**



Tianjin ist eine der wichtigsten Hafenstädte Chinas. Die räumliche Nähe zu Beijing ermöglichte den Aufstieg zum zweitgrößten Handels- und Kommunikationszentrum nach Shanghai. Tianjin fungiert als Hafen- und Distributionsmetropole für die Hauptstadt und das gesamte nordchinesische Hinterland. Wie Beijing, Shanghai und Chongqing hat Tianjin den Status einer regierungsunmittelbaren Stadt. Außerdem ist Tianjin der Herkunftsort des derzeitigen Ministerpräsidenten der VR China, *Wen Jiabao*.

Bereits 1984 wurde in Tianjin die Sonderwirtschaftszone TEDA (Tianjin Economic & Technological Development Area) eingerichtet. Seitdem investieren dort zahlreiche internationale Firmen aus den Bereichen Chemie, Biotechnologie, Pharmazie, Maschinen- und Anlagenbau, Elektrotechnik, Telekommunikation und Automobilindustrie. Voraussichtlich noch im Jahr 2008 wird hier der erste in China gefertigte Airbus 320 vom Boden abheben.

Berühmt ist Tianjin für seine Straßenzüge mit Gebäuden aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert. Diese gehen auf Konzessionsgebiete zurück, die die Chinesen den Europäern nach dem 1858 unterzeichneten Vertrag von Tianjin einräumen mussten. Die Konzessionen waren in sich geschlossene Enklaven, streng nach nationaler Zugehörigkeit aufgeteilt, zu denen die Chinesen in der Regel keinen Zugang hatten. Dort wurden auch Kirchen und Parkanlagen errichtet (vgl. Fotos).

Nachdem diese Areale während der Phase der sozialistischen Stadtentwicklung lange vernachlässigt wurden, sind in jüngster Zeit seitens der Stadtverwaltung erhebliche Anstrengungen unternommen worden, diese zu restaurieren (vgl. Fotos). In der Tat stellt dieses Ensemble für das Stadtbild Tianjins ein Alleinstellungsmerkmal dar. Damit kann sich die Metropole von anderen chinesischen Großstädten mit ihren oft gesichtslosen Skylines austauschbarer Hochhausarchitektur abheben und sich eine eigene Identität verschaffen.

Ähnlich wie in Shanghai setzen die chinesischen Planer auch in Tianjin auf prestigeträchtige Schnellzugverbindungen zwischen den Metropolen. So wurde nach nur zweijähriger Bauzeit Anfang August 2008 die erste chinesische „ICE-Strecke“ zwischen Beijing und Tianjin eröffnet. Der Zug basiert auf dem Konzept des ICE3 der Deutschen Bahn. Drei Zuggarnituren wurden in Deutschland gefertigt, die restlichen 57 werden von einem chinesischen Partnerunternehmen nachgebaut. Eine Spitzengeschwindigkeit von 300 bis 350 km/h verkürzt die Fahrtzeit auf lediglich 30 Minuten für die 115 km lange Strecke zwischen Beijing und Tianjin.



CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Globale Architektur in Beijing Symbole für Modernität

Nr. **11**



Die zunehmende globale Integration und der wirtschaftliche Aufstieg Chinas spiegeln sich auch in einer Internationalisierung der Architektur in Chinas Metropolen wider. Die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 2008 in Beijing hat diesen Prozess beschleunigt. Internationale Stararchitekten mit großem Renomee haben dort jüngst viele Gebäude mit hoher Symbolkraft errichtet. Eines der markantesten Beispiele ist sicher das *Beijing National Stadium* (vgl. Foto oben links). Von der Form her ähnelt es einem Vogelneest, weshalb es häufig als *Birdnest* bezeichnet wird. Entworfen wurde es vom Schweizer Architekturbüro *Herzog & de Meuron* und der *China Architecture Design & Research Group*. Die Schweizer konzipierten mit dem St. Jakob-Park in Basel und der Allianz Arena in München bereits weltweit bekannte Stadien.

Die eigentlichen Bauarbeiten, an denen insgesamt über 30.000 Arbeiter, zumeist Migranten aus ländlichen Gebieten, beteiligt waren, begannen im März 2004. Doch schon im folgenden August wurden die Arbeiten aufgrund massiver Kostenüberschreitungen für ein halbes Jahr unterbrochen. Nach einer Neuplanung wurde das durchsichtige Schiebedach, welches das ganze Stadion überspannt hätte, weggelassen. Die Anlage ist 330 m lang, 220 m breit und 69,2 m hoch. Die Baukosten betragen rund 325 Millionen Euro.

Direkt neben dem *Birdnest* befindet sich das architektonisch ebenfalls bemerkenswerte *Beijing National Aquatics Center* (vgl. Foto oben rechts), dessen Gerüst auf einer Leichtbaukonstruktion basiert. Die wegen ihrer Form auch als *Water Cube* bezeichnete olympische Schwimmhalle wurde vom australischen Architekturunternehmen *PTW* und dem Ingenieurbüro *Ove Arup* entworfen. Eine Reihe unregelmäßiger Waben bilden ein extrem leichtes Raumbauwerk. Die einzelnen Waben der Außenhaut und des Daches wurden mit über 3.500 Folienelementen, vergleichbar der Allianz Arena in München, bestückt.

Das *Chinese National Grand Theatre* (vgl. Foto Mitte) des weltberühmten französischen Architekten *Paul Andreu* liegt mitten im Herz der Stadt Beijing in unmittelbarer Nähe zum Tiananmen Platz, neben dem Chinesischen Parlament und am Rande der Verbotenen Stadt. Mit seiner runden Form stellt es ein weiteres markantes Beispiel für globale Architektur in Beijing dar.

Der niederländische Architekt *Rem Koolhaas* hat mit den China Central Television Türmen (*CCTV-Tower*) (vgl. Foto unten) in Beijing eines der kühnsten Bauwerke der Gegenwart entworfen. Das Gebäude besteht aus zwei weit auseinanderstehenden Türmen, die am unteren sowie oberen Ende um 90 Grad abknicken und dort durch großräumige Bauteile ebenfalls unten und oben über Eck wieder aufeinandertreffen.

Quellen: Text: Benjamin Kuck & Michael Waibel; Bildnachweis: Foto unten: Christoph Heuser 2008, alle sonstigen Fotos: Michael Waibel 2007

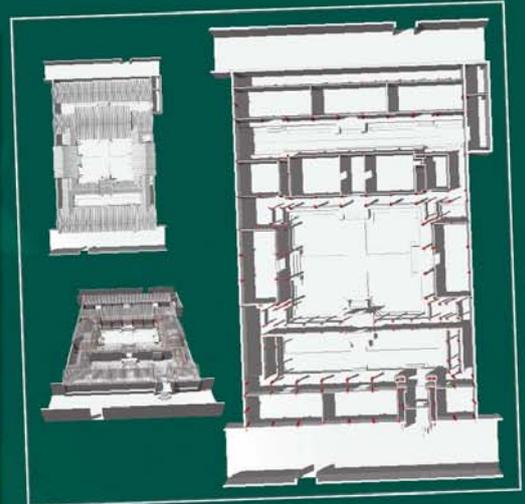


CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Hutongs in Beijing Zwischen Abriss und Gentrifizierung

Nr. **12**



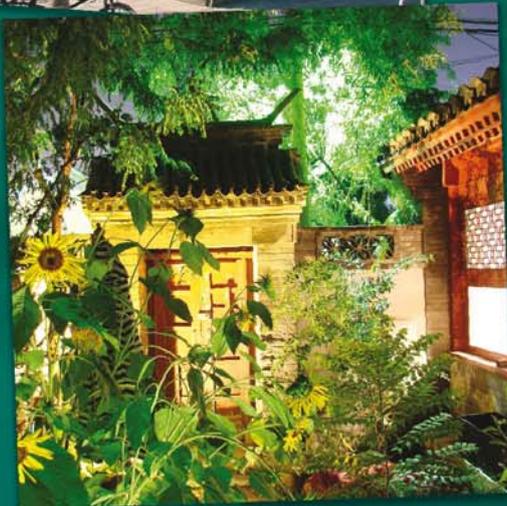
Als *Hutongs* werden die Altstadtgassen der chinesischen Hauptstadt Beijing bezeichnet, die heute nur noch in Teilen erhalten sind. Das Gassensystem umschloss die *Verbotene Stadt* und wurde durch die historischen Stadtmauern Beijings begrenzt. Die Aufteilung der *Hutongs* folgte einer strikten geometrischen Ordnung, bei der die Gassen rechtwinklig in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung verliefen. Beidseitig wurden sie durch hohe Mauern flankiert, hinter denen sich traditionellen Wohnhöfe befanden (vgl. Abb. oben rechts).

Die heute noch existierenden *Hutongs* stammen aus der *Ming-* (1368–1644) und der *Qing-* Dynastie (1644–1911). Alle anderen fielen der wechselhaften Geschichte nach dem Ende des Kaiserreichs zum Opfer. Auch die verbliebenden *Hutongs* blieben von starken Eingriffen nicht verschont und wurden nach der Ausrufung der Volksrepublik 1949 von der Stadtverwaltung vernachlässigt. In dieser Zeit degradierten die *Hutongs* zunehmend.

Seit dem wirtschaftlichen Aufschwung und der Öffnung Chinas 1979 lösen sich die engen Nachbarschaften zunehmend auf. Ein Grund hierfür sind die ungenügenden Wohnbedingungen und die nur sehr schlecht ausgebaute Infrastruktur. Durch diesen Missstand folgen die ursprünglichen Bewohner den Verlockungen alternativer Wohnungsmarktangebote oder werden, wie in vielen Fällen, einfach dazu gedrängt in die Peripherie zu ziehen. Bodenspekulationen setzten vor allem in attraktiven innerstädtischen Lagen die Einwohner immer mehr unter Druck.

Jüngst werden die *Hutongs* allerdings zunehmend als wichtiger Teil chinesischer Identität, Tradition und Kultur wieder entdeckt. Immer mehr Künstler, Intellektuelle und Angehörige der wachsenden, wohlhabenden Mittelschichten erobern die *Hutongs* als Wohnort zurück.

Die einzigartige Atmosphäre der engen Gassen mit ihrem geschäftigen Treiben, der enge Kontakt zu den Nachbarn und das kulturelle Flair machen die *Hutongs* nicht nur als Wohnort sehr anziehend. Auch für Pensionen, Bars und Restaurants, die etwa ausländische Touristen als Zielgruppen haben, bieten die *Hutongs* einen ausgezeichneten Standort und werden restauriert oder erneuert. Dieser Erneuerungsprozess erfolgt allerdings nicht nach westlichen Kriterien des Denkmalschutzes, sondern basiert vielmehr auf Abriss und Neubau im traditionellen Stil. Im Fall dieses innerstädtischen Wandels kann man durchaus von Gentrifizierung sprechen.



CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Deutsche Architekten in China Lingang New City

Nr. **13**



Stand 1997



Deutsche Architekten realisieren im Moment in China zahlreiche städtebauliche Projekte. Neben der *Anting New Town* von AS&P (Albert Speer und Partner) ist die vom Hamburger Architekturbüro gmp (von Gerkan, Marg und Partner) ebenfalls im Großraum Shanghai neu geplante und bereits teilweise realisierte Satellitenstadt *Lingang New City* sicher das prominenteste Beispiel.

Um das enorme Bevölkerungs- und Industriewachstum von Shanghai aufzunehmen, schrieb das dortige Stadtplanungsamt einen internationalen Wettbewerb zur Planung einer neuen Hafenstadt in Zusammenhang mit dem Container-Tiefseehafen *Yangshan* aus (vgl. Poster 8). Der erste Preis des mehrstufigen Wettbewerbs ging an gmp. *Lingang New City* soll auf ca. 74 km² Platz für 800.000 Einwohner bieten.

Das Konzept von *Lingang New City* will die Ideale einer klassischen europäischen Stadt aufgreifen und verbindet diese mit einer richtungweisenden Idee: Den Mittelpunkt bildet – anstelle eines baulich verdichteten Stadtzentrums – der kreisrunde *Dishui-See* von zweieinhalb Kilometer Durchmesser und acht Kilometer Seepromenade. Kulturbauten wie das Maritime Museum (vgl. Foto unten) und Freizeitangebote werden auf Inseln errichtet.

Im Jahr 2006 wurde bereits der erste Bauabschnitt der neuen Stadt für 80.000 Einwohner auf dem Gebiet des heutigen Festlandes abgeschlossen. Die weiteren Bauabschnitte folgen bis zum Jahr 2020. Das hierfür benötigte Areal wird durch Aufschüttungen gewonnen.

Die Arbeitsbedingungen in China für deutsche Stadtplaner und Architekten sind nicht einfach. Viele Büros klagen darüber, dass sie vor Ort ihre Ansprüche hinsichtlich in der Europa gewohnten städtebaulichen Qualität mindern müssen. Mit Gewinnen kann fast kein Büro, das in China operiert, rechnen. *Anting New Town* von ASP steht nach Fertigstellung nahezu leer, da die Chinesen die Wohnungen nur zu Spekulationszwecken gekauft haben, dort aber nicht einziehen. Der Ausschreibungsentwurf für *Lingang New City* bezog sich ursprünglich nur auf 300.000 Einwohner, wurde nachträglich aber von den Auftraggebern auf 800.000 Einwohner erhöht. Dies erforderte massive Änderungen in der Planung, so dass der *Dishui-See* nun nicht mehr in der Mitte der Stadt liegen kann und damit der konzentrische Stadtgrundriss des Ursprungsentwurfs aufgegeben werden musste.

Der Zugang zu den Projekten internationaler Architekten ist in der Regel sozial äußerst selektiv: Da die Areale etwa in *Lingang New City* an lokale Developer zu Höchstpreisen versteigert werden, können sich nur die neuen Reichen die teuren Immobilien dort leisten.

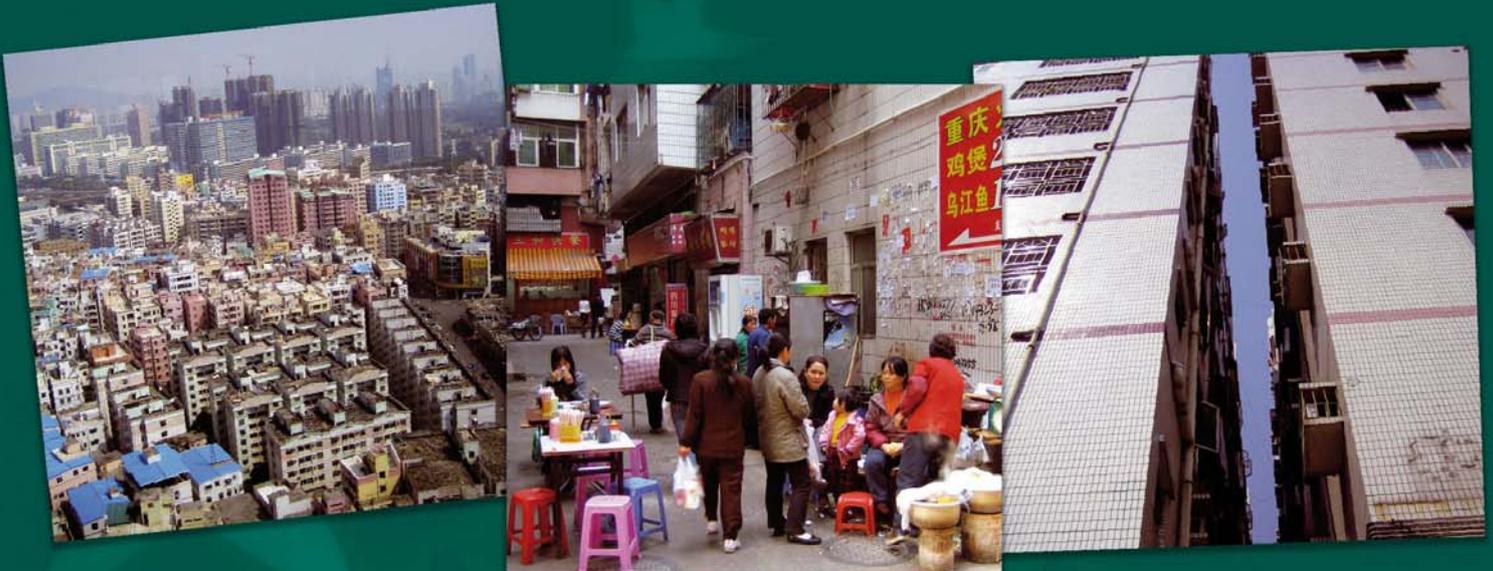


CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Urbanized Villages Eine neue städtebauliche Typologie

Nr. 14



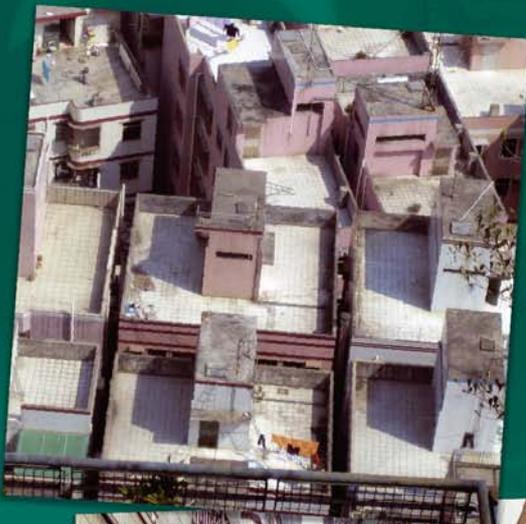
Im Perflussdelta in Südchina hat sich unter dem starken Druck der schnellen Industrialisierung in den letzten 15 Jahren eine neue städtebauliche Typologie entwickelt. Es handelt sich hierbei um Quartiere mit dicht aneinander stehenden fünf- bis elfgeschossigen Wohnhäusern. Die Breite der Gassen zwischen den Häusern beträgt meist nur ein bis zwei Meter, aus diesem Grund werden diese Wohnhäuser auch *washoulou* (handshaking houses) genannt. Europäische Wissenschaftler bezeichnen diese „städtischen Dörfer“ als *Urbanized Villages*. In chinesischer Sprache werden sie *chengzhongcun* genannt, übersetzt bedeutet das wörtlich: Stadt, Mitte, Dorf.

Entstanden sind diese hoch verdichteten Wohngebiete dadurch, dass sich früheres Ackerland durch die extreme Ausbreitung der Städte Mitte der 1990er Jahre in Bauland verwandelt hat. Bauern konnten sich eine neue Einnahmequelle erschließen und errichteten auf ihren Grundstücken Mietshäuser. Heute sind die früheren Landwirte praktisch nur noch als Vermieter tätig und versuchen, so viel Ertrag wie möglich aus ihren Grundstücken heraus zu holen. Daher wurden die Flächen fast zu 100% bebaut.

Einerseits sind die Folgen dieser unregulierten Bauwut dunkle, stickige Gassen, schlechte hygienische Verhältnisse, Kriminalität und eine starke Konzentration von Wanderarbeitern in den *Urbanized Villages*. Andererseits weisen diese Areale ein sehr vielfältiges städtisches Straßenleben auf, das im starken Kontrast zu oft steril wirkenden neuen Wohngebieten für die wohlhabendere Mittelschicht steht. Hierdurch werden diese Gebiete von Außen oft als anrühliche Wohn- und Arbeitsquartiere angesehen.

Die Zukunft der *Urbanized Villages* ist ungewiss. Die Städte drängen darauf, sie allmählich in „normale“ Stadtquartiere umzuwandeln, die, je nach Standort, unterschiedliche Funktionen erfüllen sollen. Hierbei geht der rigorose Abriss der dichten Wohnhäuser einer Errichtung moderner Hochhaussiedlungen voraus. Die ehemaligen Bauern hingegen sind auf die immobilienwirtschaftlichen Erträge angewiesen und verhandeln mit der Stadt über Entschädigungen. Auf die Wanderarbeiter, die auf günstigen Wohnraum angewiesen sind und diesen durch die Umgestaltung verlieren, wird kaum geachtet.

Es bleibt weiterhin ungewiss, ob sich die neue städtebauliche Struktur den sich schnell verändernden Anforderungen anpassen kann oder ob sie so schnell verschwindet, wie sie sich etabliert hat.



CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Chinas Arbeitsmigranten Rückgrat des Aufschwungs

Nr. **15**



Die Arbeitsmigranten spielen für den wirtschaftlichen Aufstieg der Metropolen Chinas eine überragende Rolle. Und das, obwohl das bereits 1958 eingerichtete Meldesystem *Hukou* Migration stark einschränkt. Zudem werden Migranten nach wie vor diskriminiert und etwa von städtischen Leistungen wie Schul- und Gesundheitsversorgung weitgehend ausgeschlossen.

Insgesamt hat sich die Zahl der Wanderarbeiter stark erhöht. Im Jahr 1994 gab es etwa 40 Mio. in China, 2007 waren es schon ca. 200 Mio. und für 2020 schätzt die UNESCO, dass es 300 Mio. sein werden.

Die Migration wird von der Nationalregierung geduldet, da sich dadurch eine Reihe von Vorteilen für die Entwicklung des Landes ergeben. Dazu gehören unter anderem der Abbau des Arbeitskräftepools in den ländlichen Regionen bei erhöhtem Angebot in den Städten, wirtschaftliches Wachstum auf dem Land durch Geldtransfers der Arbeiter und der Zugang zu Ausbildung und Arbeit für die Migranten.

Das *Hukou*-System erlaubt den Städten, ihre Investitionen auf Schlüsselinfrastruktur und Wirtschaftszonenentwicklung, aber nicht auf den Wohnungsbau für Arbeitsmigranten, zu konzentrieren. Wohnraum für die Wanderarbeiter schaffen zum einem die Unternehmen selbst, etwa durch die Errichtung von Containersiedlungen (vgl. Foto oben Mitte). Zum anderen sind in so genannten urbanisierten Dörfern (vgl. Poster 14) zahlreiche Mietwohngebäude auf engstem Raum entstanden. Die Baudichte dieser so genannten *handshaking buildings* ist extrem hoch (vgl. Foto oben rechts).

Als Folge der wirtschaftlichen Restrukturierung Chinas weg von der verlängerten Werkbank der Welt hin zu höherwertigen Industrieprodukten und Dienstleistungen wird zunehmend höher qualifiziertes Personal nachgefragt. Dies erfordert massive Investitionen in den Bildungssektor und verändert die Migrationsströme. Zudem kommt es zu regionalen Verschiebungen: Seit 2004 sinkt etwa im Perlfussdelta die Anzahl der Migranten. Dieser Trend verschärft sich gegenwärtig noch durch die weltweite Finanzkrise, die insbesondere im Perlfussdelta zu Massenentlassungen unter Arbeitsmigranten geführt hat.

Ein Wechsel in der Migrationspolitik erscheint daher notwendig. Dazu greift China auf das bewährte Konzept des Experiments zurück und testet z.B. seit Anfang 2008 die Abschaffung des *Hukou*-Systems im südchinesischen Shenzhen. Dadurch sollen eine verbesserte Steuerungsfähigkeit der Stadtplanung und vor allem Vorteile für die weitere wirtschaftliche Entwicklung erreicht werden.



Quellen: Text: Michael Waibel & Matthias Becker; Bildnachweis: Foto oben links: Wohnanlage für Arbeitsmigranten im Guangzhou Development District (Waibel 2008), Foto oben Mitte: Containersiedlung für Arbeitsmigranten (Waibel 2007), Foto oben rechts: Urbanized Village in Shenzhen (Waibel 2007), Fotos links: Arbeitsmigranten im Textildistrikt von Guangzhou (Waibel 2007)

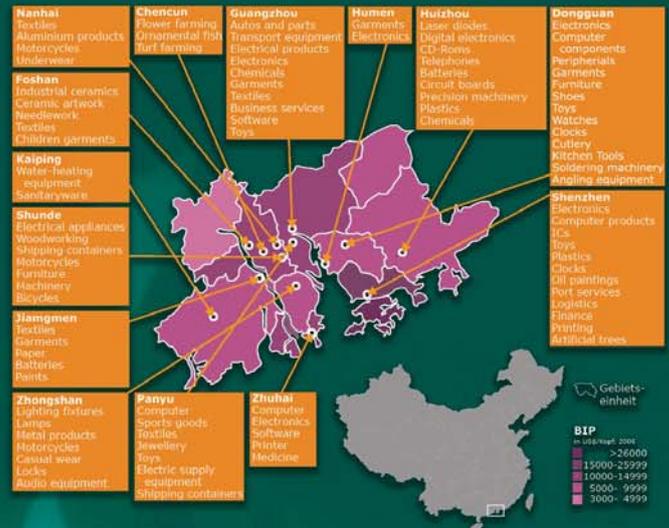
Konzeption der Posterreihe: AG Dr. Michael Waibel, Abt. Wirtschaftsgeographie, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg, Kontakt: waibel_michael@yahoo.de
Kooperationspartner: Asienstiftung Essen, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)



CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

Das Perlfussdelta Die Fabrik der Welt restrukturiert sich

Nr. 16



Zur Region Perlfussdelta zählen neben Teilen der Provinz Guangdong die beiden Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Macao. Mit der Errichtung von Sonderwirtschaftszonen Ende der 1970er Jahre setzte ein rasanter wirtschaftlicher Aufschwung und in Folge dessen ein massiver Zustrom von Arbeitsmigranten ein. Heute leben und arbeiten ca. 50 Mio. Menschen im Delta; geht die Entwicklung so weiter wie bislang, sollen es bis zum Jahr 2020 bereits 75 Mio. sein.

Dabei investierten zunächst vor allem Firmen aus Hongkong und im weiteren Verlauf auch aus Taiwan. Arbeitsintensive Fertigung wurde nach Shenzhen, welches in nur 30 Jahren von 80.000 auf gegenwärtig etwa 9 Mio. Einwohner angewachsen ist, und später auch in andere Städte des Deltas verlagert, um die Vorteile der günstigeren Arbeitskosten auszunutzen. Sowohl die räumliche Nähe als auch verwandtschaftliche Beziehungen spielten zu Beginn der Verlagerung eine große Rolle. Im Ergebnis verwandelte sich die zuvor landwirtschaftlich geprägte Region in die „Fabrik der Welt“ mit diversen hoch spezialisierten Produktionssektoren (vgl. Abb. oben rechts). Die flexible Anpassung an die sich schnell verändernden Nachfragen des internationalen Marktes, auch getragen durch viele Klein- und mittelständische Unternehmen, wurde zu einem Markenzeichen des Deltas.

Seit einigen Jahren setzt das Perlfussdelta nach dem Vorbild Hongkongs auch auf die Umstrukturierung seiner Wirtschaft. Weniger arbeitsintensive Fertigung als vielmehr Forschung und Entwicklung sowie der hochwertige Dienstleistungssektor (Banken, Versicherungen, etc.) werden aktiv umworben. Die neue Messe in Guangzhou (Foto Mitte), nach Fertigstellung die größte Ausstellungshalle der Welt, stellt somit ein Symbol für diesen Restrukturierungsprozess dar.

Die weltweite Finanzkrise stellt eine ernst zu nehmende Bewährungsprobe für China und insbesondere für das Perlfussdelta dar. Bereits in den ersten acht Monaten des Jahres 2008 gingen über 7.000 Firmen in der Provinz Guangdong bankrott. Durch die starke Verflechtung mit den internationalen Finanzmärkten und der großen Abhängigkeit vom Exportsektor ist das produzierende Gewerbe im Perlfussdelta in besonderer Masse von den globalen Verwerfungen betroffen. Dieser Trend wird durch neue Umweltschutzrichtlinien und das viel diskutierte im Jahre 2007 erlassene Arbeitsschutzgesetz verstärkt. Insbesondere die Produktion relativ einfach herzustellender Waren wie z.B. Bekleidung oder Spielzeug wird in Länder, in denen das Lohnniveau niedriger ist und Umweltgesetze weniger restriktiv sind, verlagert. Für den Restrukturierungsprozess kann dies durchaus eine Chance darstellen, da Gewerbeflächen frei werden und Umweltbelastung reduziert wird.



Quellen: Text: Matthias Becker & Michael Waibel; Abb. oben rechts: Produktionscluster im PRD (Waibel & Köper; Grundlage: Enright, Scott & Chang 2005); Foto oben: Fabrikhalle in Guangzhou; Foto Mitte: Neue Messehalle in Guangzhou; Foto unten: Bankenviertel und Finanzdistrikt von Hongkong (alle Aufnahmen Waibel 2007).

Konzeption der Posterserie: AG Dr. Michael Waibel, Abt. Wirtschaftsgeographie, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg, Kontakt: waibel_michael@yahoo.de
Kooperationspartner: Asienstiftung Essen, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)

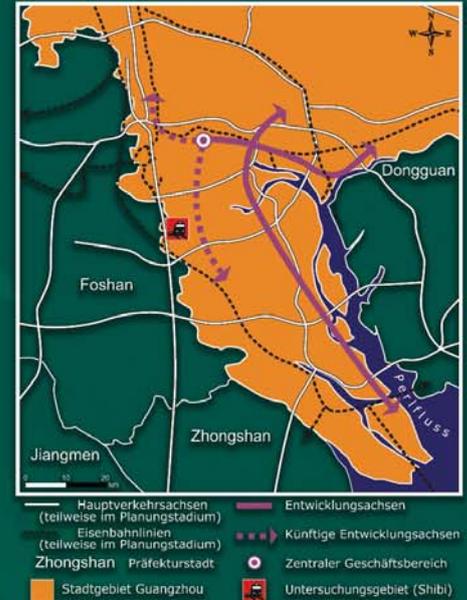


CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Großprojekte und ihre Auswirkungen Stress-Wahrnehmung in Guangzhou

Nr. 17

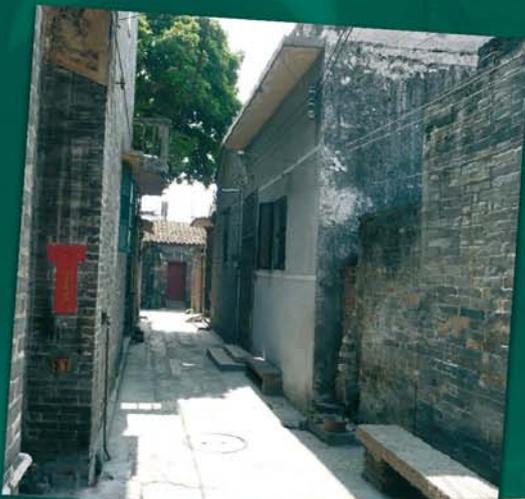


Um sich als Zentrum für Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Kultur in der Deltaregion des Perlfusses behaupten zu können, verfolgt die südchinesische Megastadt Guangzhou das Ziel, mit städtebaulichen Großprojekten eine Führungsposition einzunehmen. Vor diesem Hintergrund soll die Errichtung eines neuen Bahnhofs (Abb. oben links) neue Wachstumsimpulse abseits des alten Stadtzentrums initiieren sowie eine verbesserte Verkehrsanbindung unter anderem nach Hongkong, Wuhan und Beijing gewährleisten.

Die „Guangzhou New Railway Station“, die nach Fertigstellung Ende 2010 zu den größten Bahnhöfen Asiens zählen soll, wird derzeit in Shibi errichtet, einem traditionell und ländlich geprägten Dorf (Foto oben Mitte und links Mitte) mit ca. 20.000 Einwohnern (davon ca. 50% Arbeitsmigranten). Großprojekte dieses Ausmaßes bleiben jedoch nicht ohne Auswirkungen auf die sozioökonomischen und psychosozialen Strukturen der Bewohner.

Ergebnisse ausführlicher Einwohnerbefragungen in Shibi in den Jahren 2007-2008 verdeutlichen, dass das Bahnhofprojekt hinsichtlich seines Einflusses auf die zukünftige Entwicklung des Dorfes von der betroffenen Bevölkerung unterschiedlich wahrgenommen wird. In Abhängigkeit von subjektiven Bewertungsprozessen („Inwieweit wird mein Leben oder Lebensumfeld direkt oder indirekt von dem Großprojekt beeinflusst?“) und zur Verfügung stehender externer und interner Ressourcen (wie z. B. Finanzkapital, Humankapital, Optimismus, positive Lebenseinstellungen) werden verschiedene Bewältigungsmechanismen zur bestmöglichen Anpassung an die massiven strukturellen Veränderungen ausgeübt. Stress wird empfunden, wenn Umweltbedingungen, die im Hinblick auf das Wohlergehen eines Individuums als bedeutsam erachtet werden, Anforderungen stellen, die seine Bewältigungsmöglichkeiten beanspruchen oder überfordern.

In Shibi zeigt sich, dass insbesondere die Gruppe der Migranten auf zusätzliche Arbeitschancen auf dem Baugelände des Bahnhofs und schnellere Verkehrsanbindungen in ihre Heimatregionen hofft. Die alteingesessenen Bewohner befürchten hingegen den Verlust des dörflichen Gemeinschaftslebens und äußern Zukunftsängste hinsichtlich möglicher Umsiedlungsmaßnahmen. Um sich dennoch den urbanen Transformationsprozessen anzupassen, eröffnen beispielsweise finanzstärkere Bewohner Hotels (Foto links unten), um Verantwortlichen des Bahnhofprojektes temporäre Unterkunftsmöglichkeiten anzubieten. Die derzeitigen Entwicklungen lassen darauf schließen, dass sich das Dorf Shibi langfristig in eine Stadt verwandeln wird – eine große Herausforderung für die Bewohner und deren Lebenschancen und Lebensziele.

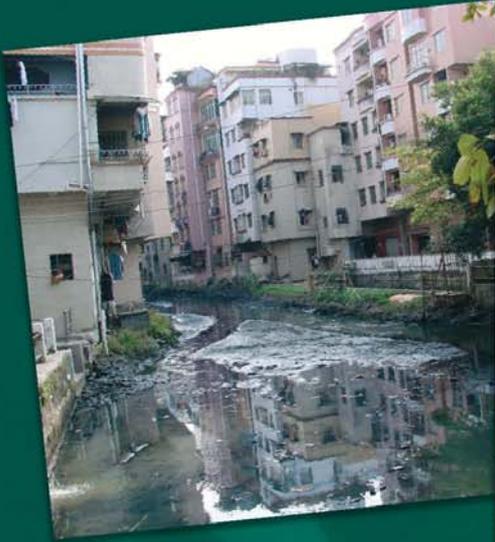


CHINAS METROPOLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Chinas Umweltprobleme Der ökologische Fußabdruck

Nr. **18**



Wirtschaftsboom und Metropolenwachstum haben in China zu einem enormen Anstieg der Umweltbelastungen geführt. So löste im Jahr 2008 die VR China die USA als weltweit größten CO₂-Emittenten ab. Verantwortlich hierfür sind vor allem der Anstieg des Verkehrs, Kohlekraftwerke und Bergbau, sowie die industrielle Entwicklung insgesamt. Ein schwerwiegendes Problem ist zudem die überaus schlechte Energieeffizienz: China benötigt doppelt soviel Öl wie die USA für die Produktion einer US-Dollar BIP-Einheit. Heute befinden sich 16 der weltweit 20 Metropolen mit der stärksten Luftverschmutzung in China.

China hat erst seit kurzem ein Umweltministerium. Im März 2008 wurde die Umweltbehörde SEPA zu einem Ministerium aufgewertet. Der Handlungsdruck, der dabei auf der chinesischen Regierung lastet ist riesig: Die Investitionen von gerade einmal 1,8 % des Bruttoinlandproduktes in Umweltschutzmassnahmen können die durch das wirtschaftliche Wachstum entstehenden Mehrbelastungen nicht kompensieren.

40 Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche sind durch Erosion und Verschmutzung schon nicht mehr zu bewirtschaften (vgl. Foto oben rechts) und viele Flüsse aufgrund nicht vorhandener oder unzureichender Abwasserfilterung extrem belastet (vgl. Fotos links oben und links Mitte). Nachdem 2005 bei einer Explosion in einer Chemiefabrik in der nordöstlichen Provinz Jilin 100 Tonnen krebserregendes Benzol in den Songhua-Fluss austraten, verschwiegen dies zunächst die lokalen Umweltbehörden. Dieses führte zu einer Gefährdung von Millionen von Menschen an beiden Ufern des chinesisch-russischen Grenzflusses. Als Konsequenz dessen veröffentlicht die Umweltbehörde seither wöchentlich Daten zum Verschmutzungsgrad der chinesischen Gewässer.

Ein Klimaschutzplan, Umweltschutzaufgaben für Luft- und Wasserverunreinigung, strengere Vorgaben für Kohlebergbau und die Steigerung der Energieeffizienz stehen seit 2007 auf der Regierungsgagende. Aus diesem Grunde wurde unter anderem eine neue Besteuerung von Rohstoffen eingeführt. Seit Februar 2008 müssen börsennotierte Unternehmen Umweltberichte veröffentlichen. Die Strategie der Verteuerung der Rohstoffe und Internalisierung von Umweltkosten dient außer dem Umweltschutz auch dazu, auf die Unternehmen im Hinblick auf die Produktion höherwertigerer und weniger ressourcenintensiverer Güter und Dienstleistungen Restrukturierungsdruck auszuüben.

Im Hinblick auf Energieeffizienz hat in jüngerer Zeit bei den chinesischen Haushalten ein Umdenken eingesetzt: Immer mehr Verbreitung finden Anlagen, bei denen die Sonnenenergie zur Wassererhitzung genutzt wird (vgl. Foto links unten).



Quellen: Text: Dr. Nora Saunmikat, EU-China-Projekt der Asienstiftung Essen; Bildschleife: Foto oben links: Kontaminiertes Kanal in Guangzhou (Michael Waibel 2008); Foto oben Mitte: Luftverschmutzung in Guangzhou (Michael Waibel 2006); Foto oben rechts: Versandete Flächen und Wüstenbildung (Verelinte Evangelische Mission [VEM]); Foto links Mitte: Verschmutzter Tonghui Fluss in Beijing (China Green Students Forum); Foto links unten: „Solar Water Heater“-Anlagen auf Hausdächern in Xian (Dirk Schwede 2008).

Konzeption der Posterreihe: AG Dr. Michael Waibel, Abt. Wirtschaftsgeographie, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg, Kontakt: waibel_michael@yahoo.de
Kooperationspartner: Asienstiftung Essen, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)



CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

Zivilgesellschaft in China Eine zarte Pflanze im Entstehen

Nr. 19



Zivilgesellschaft umfasst Initiativen, Vereine und andere Zusammenschlüsse von Menschen, die sich außerhalb staatlicher Institutionen um öffentliche, politische, soziale und kulturelle Belange der Bürger kümmern. In China schuf erst der Reformprozess die Voraussetzung für das Entstehen von Zivilgesellschaft. In diesem Kontext werden Nichtstaatliche Organisationen (NGOs) als Kernbestandteil einer sich entwickelnden Zivilgesellschaft gesehen. Diese befassen sich in China häufig mit Fragen des Umweltschutz, sozialer Gerechtigkeit und Bürgerbeteiligung.

Sich als NGO registrieren zu lassen, ist allerdings ein Weg mit vielen Hindernissen. Jede Organisation braucht eine staatliche Patenorganisation, die für sie verantwortlich ist. Ziele und Absichten müssen offen gelegt werden, auch nach der Registrierung stehen die Organisationen unter Beobachtung der Behörden.

Um die komplizierten Vorschriften zu umgehen, registrieren sich viele Initiativen und internationale Organisationen wie Greenpeace China und World Vision als Unternehmen. World Vision etwa arbeitet in Yunnan teilweise intensiv mit Regierungsinstitutionen zusammen. Viele Initiativen unterhalten engen Kontakt zu einflussreichen Kreisen, um über diese informellen Wege erfolgreiche Lobbyarbeit leisten zu können. Daneben gibt es jedoch auch zahlreiche unregistrierte NGOs. Diese organisieren sich als „informelle Gruppen“ in „Clubs“ oder „Salons“. Eine andere Möglichkeit ist die Gründung von „Projekten“ im Auftrag ausländischer Stiftungen.

Heute soll es in China ca. 2.700 Umweltschutzorganisationen geben, einige hundert Rechts-hilfeorganisationen, Frauenorganisationen, und mehrere tausend Wohlfahrtsorganisationen. Um etwa einen umweltfreundlichen Lebensstil zu fördern, haben Umweltschutzgruppen in Beijing die Green Choices Campaign ins Leben gerufen. Eine Webseite (vgl. Foto links Mitte) und ein Newsletter informieren Konsumenten darüber, wo sie sichere und umweltfreundliche Produkte kaufen können.

Auch ohne einen Zusammenschluss in Organisationen wird der Bürgerwille immer deutlicher sichtbar: Zahlreiche spontane Bürgeraktionen wie die Verteidigung des Wohnraumes vor dem Abriss (sog. nail houses, vgl. Foto oben Mitte), Streiks und Arbeiterproteste, die Zunahme von Zivilrechtsfällen, Verbraucherinitiativen und eine immer mutiger werdende Presse deuten auf die Etablierung von Bürgerrechtssinn und Partizipationsräumen hin.



Quellen: Text: Dr. Nora Sausmikak, EU-China-Projekt der Asienstiftung Essen; Foto oben links: Unterschriftenaktion in einer Schule in Beijing (China Green Students Forum); Foto oben Mitte: „Nail House“ in Chongqing (REUTERS: 2007); Foto oben rechts: Leseschule für Migrantenkinder in Chaoyangqu/Beijing (Sausmikak 2005); Foto links Mitte: Screenshot der NGO GreenChoice Beijing; Foto links unten: „Beschützt sie Korallenriffe, erhaltet das blaue Heiligtum“, (Aktion der NGO Hainan Green Sunshine 2008).
Konzeption der Posterrreihe: AG Dr. Michael Waibel, Abt. Wirtschaftsgeographie, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg, Kontakt: waibel_michael@yahoo.de
Kooperationspartner: Asienstiftung Essen, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)

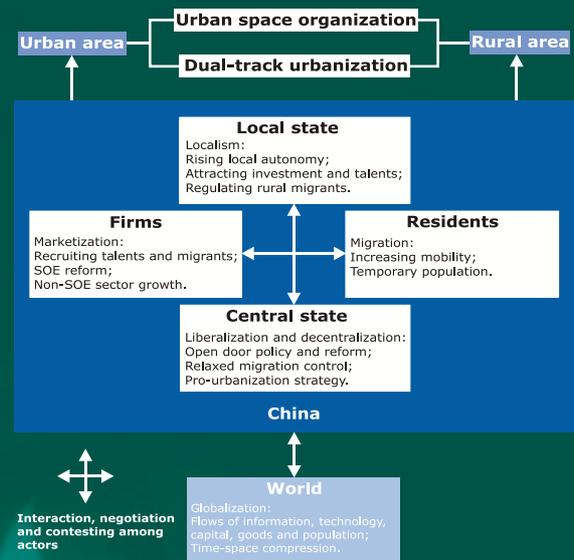
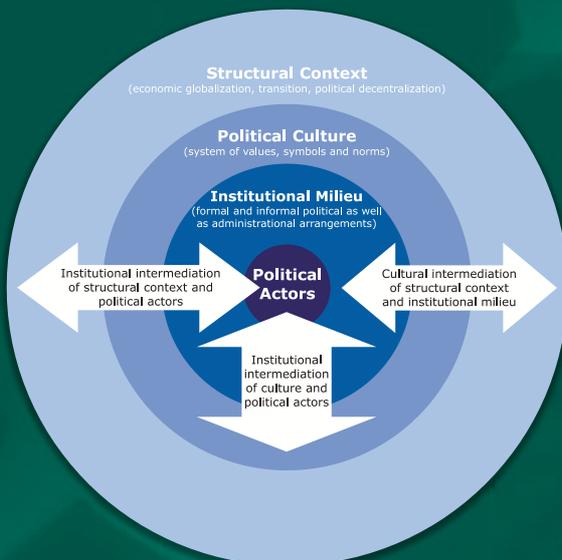


CHINAS METROPOLLEN IM WANDEL

POSTERAUSSTELLUNG

DFG Schwerpunktprogramm 1233
Projekt „Governance over Time“

Nr. 20



Seit 2007 leben erstmals weltweit mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Dieses Stadtwachstum ist insbesondere auf die wachsende Zahl von Megastädten mit mehr als 10 Mio. Einwohnern zurückzuführen. Für die Stadtforschung ist es eine der größten Herausforderungen, angemessene Konzepte und Ansätze zu entwickeln, die die Phänomene von Megastädten umfassend verstehen und analysieren lassen.

In diesem Rahmen hat die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) das Schwerpunktprogramm 1233 „Megacities – Megachallenge“ mit Fallstudiengebieten in China und in Bangladesch aufgelegt. Teil dieser Initiative ist das Forschungsprojekt „Governance in Time“, welches an der Universität Hamburg angesiedelt ist.

Ziel des Projektes ist es, städtische Steuerungs- und Regelungsprozesse (Urban Governance) in der größten mega-urbanen Region Chinas, dem Perlfussdelta, zu erfassen.

So bildet ein von den Wissenschaftlern DiGaetano und Strom (2003) entwickelter integrativer Ansatz den Rahmen der empirischen Operationalisierung (Abb. oben links). Das Konzept bietet den Vorteil, vergleichende Untersuchungen zu städtischen Regelungsprozessen über eine umfassende Betrachtung von strukturellen, politischen und akteursbezogenen Verhältnissen in einem einzelnen Verfahren zu ermöglichen.

Es wird angenommen, dass funktionale Stadträume charakteristische Steuerungsmechanismen aufweisen, die sich im Laufe der Zeit verändern. Die Universität Hamburg konzentriert sich dabei auf die Analyse der Governance von Wirtschaftseinheiten (Sonderwirtschaftszonen, High-Tech Parks, Industrie-Cluster, etc.). Dabei sollen Stadtentwicklungsstrategien insb. vor dem Hintergrund des strukturellen Kontextes (Globalisierung, Transformation, Dezentralisierung) in China modelliert werden.

www.megacities-megachallenge.org/projects

ORGANISATOREN



Die Asienstiftung in Essen (www.asienstiftung.de) trägt dazu bei soziale Gerechtigkeit, Menschenrechte und Umweltschutz zu fördern und den Austausch zwischen zivilgesellschaftlichen Organisationen zwischen Asien und Europa zu unterstützen.



Das Netzwerk »EU – China: Civil Society Forum« (www.eu-china.net) setzt sich dafür ein, dass soziale, ökologische und menschenrechtliche Entwicklungsziele die Grundlage der Beziehungen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsländer zu China bilden. Es fördert die Zusammenarbeit europäischer Organisationen und deren Vernetzung und Austausch mit zivilgesellschaftlichen Organisationen in China.

FÖRDERUNG



Die Erstellung dieser Ausstellung wurde mit Unterstützung der Europäischen Union, der InWent, des BMZ, und durch die Stiftung Umwelt und Entwicklung Nordrhein-Westfalen gefördert.



Die in dieser Ausstellung vertretenen Meinungen können in keiner Weise als Standpunkte der Europäischen Union angesehen werden.

INHALTLICHE KONZEPTION



Die Realisierung der Posterreihe erfolgte durch die Arbeitsgruppe von Dr. Michael A. Waibel, der als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Abt. Wirtschaftsgeographie der Universität Hamburg tätig ist. Er leitet ein durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) finanziertes Projekt zu städtischen Regelungsstrukturen im Perlfussdelta von China. Dr. Michael A. Waibel ist zugleich Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA) mit Sitz in Hamburg.



Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind außerdem Dipl.-Geogr. Matthias Becker, Dipl.-Geogr. Friederike Schröder, Paul Konopacka und Henry Küper; Korrekturen: Claas Dörnte.

Der Mediengestalter für Digital- und Printmedien Herr Long Tran hat das Masterlayout zu dieser Posterreihe gestaltet. Long Tran ist auch für das Layout der APSA-Zeitschrift PACIFIC NEWS (www.pacific-news.de) verantwortlich.

Unser Dank geht an alle, die Textbausteine und Bildmaterial zu dieser Posterausstellung bereitgestellt haben, so v.a. an Dr. Nora Sausmikat (EU-China-Projekt/Asienstiftung), Prof. Dr. Uwe Altröck & M. Hillebrand (Universität Kassel) sowie Prof. Dr. Rainer Wehrhahn & Dipl.-Geogr. Anna Lena Bercht (Universität Kiel). Besonderer Dank gebührt auch Henry Küper, der sämtliche Karten visuell überaus ansprechend gestaltet hat.

Quellen: Text: Michael Waibel & Matthias Becker; Abb. oben links: Analyserahmen zu Urban Governance (DiGaetano/Strom 2003); Abb. oben rechts: Akteure der Stadtentwicklung im Zuge der Öffnungspolitik in China (Shen 2005)

Konzeption der Posterreihe: AG Dr. Michael Waibel, Abt. Wirtschaftsgeographie, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg, Kontakt: waibel_michael@yahoo.de
Kooperationspartner: Asienstiftung Essen, Geographisches Institut der Universität Hamburg, Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien e.V. (APSA)

