



Gaoqiao, Dutch Town | Planung Kuiper Compagnons, Atelier Dutch



Ein Polizist bewacht den Eingang zur Baustelle eines neuen Bauabschnitts im südlichen „Holland Village“. Die Mühle beherbergt einen Schönheitssalon. Einen solchen findet man auch in der Hauptstraße – neben einer Billardhalle und einem holländischen Teehaus.

## Eine Stadt, neun Städtchen

Unter dem Schlagwort „One City, Nine Towns“ wurde vor zehn Jahren in Shanghai mit dem Bau von neun Satellitenstädten begonnen. Der Bezug auf vornehmlich europäische Städte sollte ihnen eine exklusive Note verleihen. Mit der Planung wurden renommierte Büros aus den jeweiligen Ländern betraut. Ein erfolgreiches Beispiel städtebaulichen Kulturtransfers?

Text Bert de Muynck Fotos Arnd Dewald

Zeichnungen oben: Acht der als Pilotprojekte geplanten New Towns im „European-American Style“ wurden einem bestimmten Land zugeordnet (rot markiert). Violette Kreise im Plan 2010 weisen die sogenannten „Fokusregionen“ aus, die vorrangig weiterentwickelt werden.

Abb.: Shanghai New Towns, Harry den Hartog (Hg.), 2010, O10 Publishers, www.O10.nl

Architektur und Stadtplanung stecken in einer Identitätskrise. In der Architektur zeigt sie sich beispielhaft in der Sehnsucht nach „Ikonen“; sie hat die letzten Jahrzehnte geprägt. In der Stadtplanung hat die Überschreitung der Fünfzig-Prozent-Schwelle zwischen Land- und Stadtbewohnern im Jahr 2008 klargemacht, dass die bisherigen Strategien nicht für die Zukunft taugen. In europäischen Städten hat diese Entwicklung wenig Auswirkungen. Der Großteil ist bereits gebaut, die Identität somit nur begrenzt veränderbar. In China hingegen sind beide Bereiche eng verbunden; das Wachstum der Stadt liefert zugleich das Alibi dafür, neue Identitäten zu finden. Dafür wird der gesamte Katalog der Architekturgeschichte bemüht.

Ein außergewöhnlicher Fall, in großem Maßstab, ist das Projekt „One City, Nine Towns“. Die Stadt Shanghai hat 2001 beschlossen, beim Bau von neun Satellitenstädten europäische und nordamerikanische Vorbilder heranzuziehen. Ein Jahrzehnt später ist Shanghai von einem Kranz pseudo-historischer, pseudo-regionaler und pseudo-europäischer Satelliten umgeben, die von der Metropole aus mit U-Bahnen und über Autobahnen zu erreichen sind. Zu ihnen zählen eine spanische, eine italienische, eine deutsche, eine holländische, eine

schwedische und eine englische Stadt. Diese New Towns, mit dem Anspruch entworfen, dass jede Stadt „ihren ganz eigenen und einzigartigen Charakter erhalten soll“, sind inzwischen weltweit bekannt geworden wegen ihrer kopierten Architektur und wegen ihres Leerstands. In China sind sie negative Protagonisten in einer Diskussion über den Import ausländischer Architekturstile.

### Die langsame Annäherung

Ein Ortsbesuch findet heute bequemerweise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln statt. Ich nehme die U-Bahn. Thames Town, Swedish Town und Holland Village liegen alle in der Nähe einer Endhaltestelle: Thames Town im Westen, Swedish Town im Norden und Holland Village im Osten. Vom Bund, der Ansammlung neo-klassischer Gebäude im Stadtzentrum von Shanghai, die Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurden und heute eine der Touristenattraktionen sind, dauert die Fahrt etwa eine Stunde. So lange braucht man auch vom Eiffelturm nach Paris Disney.

Die Bahn fährt lange unter der Erde. Als sie ans Tageslicht kommt, werde ich von typischen Shanghaier Vororten emp-





fangen: wuchtige Hochhäuser ersetzen hier die ursprünglich ländliche Bebauung. An den Endstationen angekommen erwarte ich, dort die nahegelegenen, von Europa inspirierten architektonischen Errungenschaften auf Plakaten und Werbetafeln zu finden, gemeinsam mit dem einen oder anderen Wahrzeichen – kleine Repliken vom Big Ben, des Kolosseums oder einer Windmühle. Doch nichts dergleichen. Da der öffentliche Verkehr im kleineren Maßstab nicht mehr funktioniert, steige ich für das letzte Stück des Weges in ein Taxi.

In den einzelnen Nine Towns bin ich zuallererst überrascht davon, wie klein die meisten von ihnen sind. Studiert man die Berichte in internationalen Medien, die in letzter Zeit zahlreich veröffentlicht wurden, entsteht der Eindruck, alle neun Städte seien riesige Gebiete von zig Quadratkilometern Größe in traditionellen europäischen Baustilen. Doch in der Realität findet sich wenig von dem Bild, das hier gezeichnet wird. Zwar sind die geplanten Einwohner-Zahlen tatsächlich beeindruckend: für Thames Town waren es 10.000 Bewohner, für German Town zwischen 30.000 und 50.000, für Italian und

für Spanish Town jeweils 80.000 Einwohner, doch tatsächlich gebaut wurden in den meisten Fällen bisher nur Teilabschnitte. Das liegt vor allem in einer politischen Entscheidung begründet: Nach fünf Jahren, mit Inkrafttreten des 11. Fünfjahresplans 2006, wurde der Bau der als Pilotprojekte angelegten Städte des „One City, Nine Towns“-Programms auf Eis gelegt, wahrscheinlich aus ökonomischen Überlegungen. Während einige der Satelliten – u.a. die Italian, German und Swedish Town – mittlerweile in den Status sogenannter „Fokusregionen“ aufgerückt sind, kämpfen andere um eine Position in Shanghais taifunartig ausufernder territorialer Stadtentwicklung. Und alle kämpfen um eine eigene Identität.

### Das Typische

Die Suche nach dem Typischen erzeugt beim europäischen Besucher sofort den Impuls, das Vorgefundene mit den Strukturen aus der Heimat zu vergleichen. In Thames Town ist es so still, dass ich unwillkürlich tatsächlich an eine verschlafene englische Kleinstadt denken muss. Und ist es eine Ironie des

**Einkaufszentrum entlang einer der Landschaftsachsen der Canadian Town. Das Wohngebiet liegt etwas abseits davon. Es scheint der einzige Teil der Stadt zu sein, der funktioniert. Das Viertel ist belebt, parkende Motor-Rikschas zeigen, dass hier nicht nur die Oberschicht wohnt.**

Fengjing, Canadian Town | Planung Six Degrees Architecture, Corban and Goode



Luodian, Swedish Town | Planung Sweco Architects, KTH Urban Planning and Design



Zufalls oder Absicht, dass sich Holland Village in der Nähe der Nord-Waigaoqiao-Sonderhandelszone in Pudong befindet, die einer aufgeblasenen Version des Amsterdamer Hafengebiets gleicht? Die holländische „Stadt“ – eigentlich nur ein Platz und eine Straße – erinnert allerdings mehr an die offenen und immer zugigen Flächen, denen man in holländischen Vorstädten begegnet.

In der Architektur rächt sich der vermeintlich sichere Rückgriff auf das Pittoreske, der Kopie fehlen Begründung und Bezug. Zwar sind alle Städte, gemäß der westlichen Vorbilder, fußgängerfreundlich angelegt und unterscheiden sich in Gestaltung, Straßeneinteilung und der Menge öffentlichen Raumes. Doch irgendetwas stimmt nicht mit dem Maßstab, und Stilreinheit sucht man vergebens. Bei näherer Betrachtung beschränken sich die jeweiligen landestypischen Merkmale auf eine Ansammlung zusammengewürfelter Elemente: historische Häuserstile, typische Straßennamen, Rasenflächen, Gärten, Stadtmöbel, Gehsteigtexturen. Die Kirchen, die fast allen der Nine Towns einen europäischen Anstrich geben, kann man zumeist als Attrappen bezeichnen: Bar jeder typologischen Nutzung, sind sie hier Hochzeitsläden, Hotels oder Shoppingcenter.



Gleich drei Kirchen sollen Swedish Town authentisch machen. Hochzeitsfotografen platzieren ihre Kunden wohl-

überlegt vor dieser schwedischen „Skyline“. Der Straßenraum ist schon deutlich chinesisch geprägt.



Fengcheng, „Spanish Town“ | Planung Codinachs Architects



Eine höhergelegene Promenade im Gewerbeviertel von Spanish Town beherbergt u. a. eine Kampfsportschule. Im Erdgeschossbereich zeu-

gen zugemauerte Ladenlokale davon, dass die meisten Geschäfte nach Fertigstellung nicht in Betrieb genommen wurden.

Städtebaulich geht es – abgesehen von der Dichte und der Orientierung der Häuser – fast schon typisch chinesisch zu. So sind die neuen Wohngebiete, wie in China üblich, als Gated Communities angelegt. Für jedermann zugänglich bleiben oft nur die Einkaufsstraßen – „in“ Schweden, Italien oder Holland. Der seltene Versuch, hier eine Nutzungsmischung zu etablieren – in German Town z.B. liegen über den Läden Wohnungen –, scheint nicht von Erfolg gekrönt zu sein. Auch die Straßenbreiten brechen das westliche Muster. Chinesische Bauvorschriften schreiben Straßenräume vor, die bei weitem das überschreiten, was wir aus europäischen Städten kennen.

### Leere und Transformation

Ihrem Ruf als Geisterstädte werden die Satelliten traurigerweise gerecht. In Swedish Town – einer der „Fokusregionen“, die bis 2020 mindestens 50.000 Einwohner beherbergen soll – finde ich einen Themenpark: verlassen, einen Golfplatz: leer, eine internationale Kunstgalerie: geschlossen, einen Glockenturm: nicht zugänglich und eine Straße im nordischen Stil: desolat. Auch in den meisten anderen Städten gibt es nichts zu tun, nichts einzukaufen, nichts zu essen oder zu trinken. Tou-

Thames Town, British Town | Planung Atkins Design Studio



Die Kirche in Thames Town ist eine detailgetreue Kopie der Christ Church Clifton in Bristol. Sie ist die begehrteste Kulisse für Fotoshootings.



Pujiang, Italian Town | Planung Gregotti, Centro Studio Traffico, Ove Arup



Die Italian Town ist die größte der Nine Towns. Die Kanäle, die das Gebiet durchziehen, sollen Assoziationen zu Venedig wecken. Sie sind teils von Wohngebäuden, teils von Gewerbebauten flankiert.

risten verirren sich hierher nicht. Außer auf Wachpersonal und Reinigungskräfte trifft man nur auf Brautpaare, die auf der Suche nach der besten Kulisse für ihre Hochzeitsfotos sind.

So unwohl man sich als westlicher Architekt in dieser Kulisse fühlt – eine Parodie war jedenfalls nicht das Ziel der Planer. Hier wurde für die örtliche Bevölkerung gebaut, mit Stil als Marketingreiz, für die Mittelklasse als Zielgruppe. Als Käufer hatte man jene im Auge, die jeden Tag ins Zentrum von Shanghai pendeln, zu Flughäfen oder Universitäten, in Finanzdistrikte oder Hafengebiete. Die Rechnung ist offensichtlich nicht aufgegangen. Auch, weil hier – obwohl die Entwürfe allesamt von renommierten Planungsbüros aus den jeweils namensgebenden Ländern stammen – weder hochwertige europäische, noch anspruchsvolle oder luxuriöse Mileus entstanden sind. In ihrer Low-Cost-Ausführung sind die Nine Towns die architektonische Entsprechung von Schlagern, Musicals und Operetten. Ein weiterer Grund ihres Scheiterns liegt in der großen Konkurrenz vor Ort: Die neuen Städte wurden nicht selten in der Nähe existierender Zentren errichtet, die bereits gut funktionieren und die Erwartungen der chinesi-

schen Klientel offensichtlich besser erfüllen als die angrenzenden westlich geprägten „Paradiesvögel“. Um Nachfrage vorzutäuschen, sind die Investoren jetzt teilweise dazu übergegangen, ihre Wohnungen selber zu kaufen, nachts wird dort mit beleuchteten Fenstern Leben simuliert, um echte Mieter anzulocken.

Doch man sollte diese Gegenden nicht zu schnell für tot erklären. Nachdem viele von ihnen radikal und dogmatisch gezwungen wurden, eine fremde Vergangenheit darzustellen, versuchen sie gerade herauszufinden, wie sie sich auf die Zukunft einrichten können. Die Transformation hat bereits begonnen. Die Swedish Town von heute ist mehr Chinatown als dass sie zum Beispiel Stockholm wäre, die nordische Szenerie verschwindet langsam unter chinesischen Werbetafeln und Plakaten, Gebäude werden mit chinesischen Dächern, Drachen und Lampions verziert. Die europäisch inspirierten Orte mutieren, bis sie in das passen, was der Markt will. Wenn es heute auch absurd klingen mag, wird es wahrscheinlich ein Dilemma der Zukunft sein, das Typische dieser Gegenden zu erhalten. Das Ergebnis nennt man Fotokonservierung. Die Zukunft ist dann eingerahmt. Buchstäblich. ■

Zhujiacao, Chinese Town | Planung Ben Wood Studio Shanghai

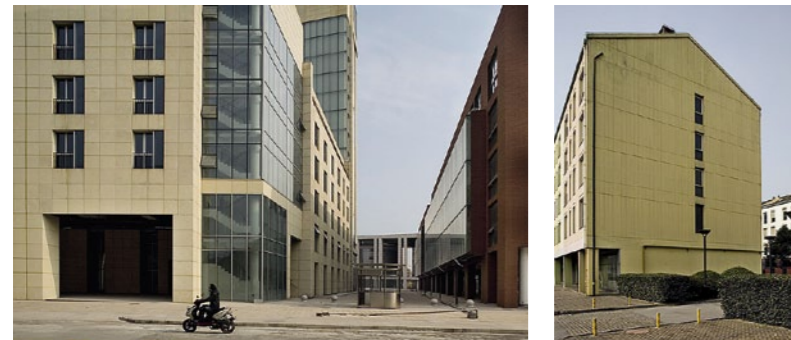


Zu den Nine Towns zählt auch eine „Chinese“. Mit lokalen Materialien, z. B. Bambus bei der Polizeistation rechts oben, entstand hier hochwertige Architektur.





Anting, German Town | Planung Albert Speer &amp; Partner



In German Town wird seit etwa einem Jahr wieder gebaut. Die Wohnblöcke nach deutschem Vorbild ziehen trotz aufwendig begrünter

Innenhöfe bisher zu wenige Mieter an. Die Kirche am zentralen Platz wird derzeit nach einem Entwurf von gmp realisiert.



Johannes Dell | Foto: AS&amp;P

## „Wir wollten kein Freiluftmuseum bauen“ Johannes Dell

Herr Dell, Sie haben für Albert Speer & Partner die German Town Anting bei Shanghai geplant. Die geringe Dichte unserer Städte scheint nicht gerade geeignet als Modell für ein Land mit starkem Urbanisierungsdruck. Warum eine deutsche Stadt in China?

Die Planungen waren nie als Vorbild gedacht. Das Konzept der Nine Towns war eine Marketingidee der Stadtverwaltung von Shanghai, um ihren Bürgern das Konzept der Satellitenstädte schmackhaft zu machen, die die Stadt zur Entlastung des Zentrums dringend braucht. Einige dieser Satelliten sind an Standorten, die nicht gerade dem Traum der Shanghaier Bürger von ihrem zukünftigen Wohnort entsprechen. Also musste ein Image geschaffen werden, das die Menschen anzieht. Nach der politischen Entscheidung, ausländische „Labels“ für diese Städte zu wählen, war es nicht die Frage *ob*, sondern eher *wo* eine deutsche Stadt realisiert werden sollte. Für chinesische Kunden ist das Label „deutsch“ sehr positiv besetzt, sie denken gleich an technischen Fortschritt, Präzision und Zuverlässigkeit.

Städtebaulich verbinden die meisten Chinesen Deutschland sicher eher mit Fachwerkhäusern und verwinkelten Gassen. In der Reihe der

anderen Satelliten überrascht es, dass davon in Anting nichts zu sehen ist. Gab es darüber eine Diskussion mit dem Auftraggeber?

Natürlich! Nachdem wir den internationalen Wettbewerb für Anting gewonnen hatten wurde uns klar, dass viele Beteiligte entweder gar keine Vorstellung von „German Style“ hatten, oder – und das war weitaus schlimmer – sie stellten sich eine mittelalterliche Stadt vor, eben mit Fachwerk und allem was dazugehört. Das kann man natürlich bauen – als Teil von Disneyland! Aber in einem modernen Netzwerk aus Satellitenstädten hat sowas nichts verloren. Wir wollten, dass die deutsche Stadt weder ein Vergnügungspark wird, noch ein städtebauliches Freiluftmuseum oder eine Ausstellung moderner Architektur.

Was war denn Ihre Vorstellung von einer „typisch deutschen“ Stadt?

Diese Frage haben wir endlos diskutiert ... Beim Entwurf des ersten Bauabschnitts wurden dann drei Prinzipien definiert, die unserer Meinung nach am besten einen deutschen – oder besser: einen europäischen – Stil in Städtebau und Architektur reflektieren. Das war zum einen der Baublock und die sich aus ihm ergebende Hierarchisierung öffentlicher Räume, zum anderen eine moderne, ressourcenschonende Infrastruktur. Am Ende, als dritter Aspekt, sollte ein „deutscher“ Architekturstil definiert werden. Wir konnten unsere Auftraggeber glücklicherweise überzeugen, dass das Bauhaus in Dessau eine der einflussreichsten Architekturschulen des 20. Jahrhunderts war, und diese Ideen deutsche Architektur besser repräsentieren als die des Mittelalters. Die drei Entwurfsprinzipien wurden dann auch an die anderen deutschen Büros weitergegeben, die in der ersten Phase mit uns an dem Projekt gearbeitet haben, u.a. Auer + Weber und Braun & Schlockermann.

Wie betrachten Sie das Ergebnis heute?

Wir waren, offen gesagt, lange Zeit sehr unzufrieden damit und sind 2004 ja auch aus dem Projekt ausgestiegen. Das Projektmanagement war katastrophal, die geplante Verkehrsanbindung und die nötige Infrastruktur wie z.B. Schulen wurde nicht realisiert, wir wurden nicht an Ausführungsplanung oder Bauleitung beteiligt, unser Energie-Konzept wurde nicht adäquat umgesetzt. Hinzu kam, dass die bauliche Qualität erschreckend war – und es zogen viel zu wenig Menschen dort ein.

Sehen Sie auch Fehler auf Ihrer Seite?

Ja, unsere Planung hatte einen entscheidenden Denkfehler: Die Blockstrukturen ergaben zwar schöne halböffentliche Räume, haben aber zwangsläufig eine Reihe Ost-West-orientierter Wohnungen nach sich gezogen. Dass in diese kein Chinese freiwillig einzieht, weil dort traditionell alle Wohnungen Nord-Süd-orientiert sind, war uns in letzter Konsequenz nicht klar.

Trotz dieser Enttäuschungen sind Sie beim zweiten Bauabschnitt jetzt wieder mit dabei. Was hat sich geändert?

Anting hat 2010 von der Aufmerksamkeit profitiert, die der Stadtentwicklung Shanghais zur Expo zuteil wurde. Nicht nur wurde der Metro-Anschluss endlich realisiert, bis dahin eines der größten Defizite. Es wurde auch entschieden, die zehn Jahre alte Planung zu erneuern. Wir wurden zum Wettbewerb für eine zweite Phase eingeladen und haben diesen gewonnen.

Wie haben Sie mit der Neuplanung auf die Erfahrungen der ersten Phase reagiert?

Der Anteil Ost-West-orientierter Wohnungen wurde durch die Veränderung der Block- in eine Zeilenstruktur auf ein Minimum reduziert. Die neuen Gebiete sind einerseits weniger dicht und weniger städtisch, andererseits gibt es auch einige Wohnhochhäuser. Die neue Entwicklungsgesellschaft wollte das Angebot mehr auf die „Shanghaier Durchschnittsklientel“ ausrichten. Um den Entwurf mehrheitstauglich zu machen, mussten wir uns ein Stück von unseren eigenen Ansprüchen entfernen. Dafür wird es sicher Kritik aus dem Westen hageln. Aber in Anting haben wir gelernt: Es ist sinnlos, mit Pilotprojekten vorzupreschen und keiner folgt. Um Veränderungen zu erreichen, muss man mit Verbesserungen beginnen.

Das Interview führte Brigitte Schultz

Johannes Dell | geb. 1956, studierte Architektur und Stadtplanung in Kaiserslautern und Darmstadt. Seit 1989 bei Albert Speer & Partner, seit 2003 als China-Repräsentant des Büros, seit 2007 Geschäftsführer der AS&P Architects Consulting Co. in Shanghai.

