

Grenzen der Megacities

Lecture UIA Berlin 24.07.2002
by Professor Albert Speer

Über die Begrenzung des Wachstums großer Städte ist in den letzten zehn Jahren auf Kongressen weltweit mit vielen Rezepten erfolglos diskutiert worden.

Die Megastädte in Asien, Afrika und Amerika wachsen unauffällig und mit steigenden Geschwindigkeiten. Das neue Jahrhundert wird ein Jahrhundert der Megacities sein.

Wenn Wachstum nicht verhindert oder gebremst werden kann, dann ist es sinnvoll über Steuerungsmöglichkeiten einer möglichen sozialen, verträglichen, nachhaltigen und ökologischen Entwicklung dieser Ballungsräume von Menschen, Ressourcen und wirtschaftlicher Macht und Innovation nachzudenken.

Ich möchte dies am Beispiel der Stadt Shanghai zeigen. Ich hatte das Glück die Entwicklung dieser Megacity mit heute 16 Mio. Einwohnern und nach UN Schätzungen 2015 etwa 23 Mio. Einwohnern über die letzten 4 Jahre beobachten zu können und mit AS&P eigene kleine Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten. Etwas mit einem ökologischen Modelltowerconcept das gemeinsam mit Fichtner Ingenieure Stuttgart und der Unterstützung der Bundesrepublik Deutschland entwickelt werden konnte.

Shanghai rasant dynamische Entwicklung beruht wesentlich auf einer schnell entscheidenden politischen Führung, hohe Investitionen in öffentliche Infrastruktur und weitschauende Entwicklungsplanung mit einem strategischen Masterplan 2000 - 2020 mit sehr reizvollen Zielen.

Das heutige China ist ein China, das aus vier Welten besteht. Sie haben eine moderne Welt. Das sind die großen, glänzenden

Wolkenkratzer in den Städten, an der Küste vor allem: Shanghai, Peking, Tianjin, Dalian im Norden; Guangzhou, Hongkong, Shenzhen im Süden. Shenzhen ist in 20 Jahren aus einem Fischerdorf von 25.000 Leuten zu einer 4 Millionen-Stadt herangewachsen, die mit Hongkong inzwischen rivalisiert. Das ist also das China der ersten Welt. Dazu gehören von den 1,3 Milliarden Menschen 200 Millionen, vielleicht auch weniger unter ihnen nach offiziellen Angaben 3 Millionen Yuan-Millionäre, die nach der Kaufkraft deutschen Millionären durchaus vergleichbar sind.

Dann haben Sie die zweite Welt. Das sind die Städte im Inneren des Landes. Urumchi in Sinkiang, Hefei in Anhui usw.; diese Städte sind vergleichbar mit Deutschland Anfang der fünfziger Jahre, während die modernen Großstädte an der Küste ja zum Teil moderner sind als wir.

Dann haben Sie das riesige bäuerliche China, die dritte Welt. Etwa 800 Millionen Menschen. Da gibt es einige Regionen wie das Jangtse-Delta von Shanghai bis Nanking, die durch industrialisiert sind mit ländlicher Industrie. Da sehen Sie schmucke, kleine Villen, da wohnen Bauern, nur mehr 15 % von ihnen arbeiten in der Landwirtschaft, 85 % arbeiten in Fabriken und Dienstleistungsbetrieben. Aber der überwiegende Teil der ländlichen Gebiete ist Entwicklungsland. Die Leute haben zwar genügend zu essen, Kleidung, Fernsehgeräte, aber im ganzen sind sie noch ziemlich arm.

Und dann haben Sie schließlich eine vierte Welt. Das ist die Welt der absoluten Armut. Das sind ländliche Gebiete mit marginalen Böden. Böden, auf denen man eigentlich keinen Ackerbau betreiben kann. Hier leben schätzungsweise 50 Millionen Menschen. Inzwischen gehören zu den absolut Armen auch einige in den Städten, vor allem Leute, die in den Staatsunternehmen ihren Arbeitsplatz verlieren.

In den Metropolen und Megacities der Dritten Welt sind neue Stadtbausysteme notwendig, die die Erfahrungen der europäischen Stadt einbringen und die geschichtlichen, klimatischen, kulturellen und religiösen Erfahrungen des Landes berücksichtigen. Es sind auf höchstem technischen Niveau wirtschaftlich machbare, nachhaltige Netzwerke zu planen und zu bauen, die in den Wachstumsregionen und Metropolen der Dritten Welt zur Umwelterhaltung, -gestaltung und Verbesserung des Lebensstandards beitragen. Damit werden die Ziele der Agenda 21 umgesetzt und erreichbar.

Die zu oft halbherzigen Handlungsansätze und die verbreitete Übertragung gewohnter Konzepte auf die neuen Megacities lässt vermuten, dass die Brisanz der Entwicklung immer noch nicht ausreichend erkannt wurde. Dabei zeichnet sich ab, dass die Megacities der Welt tatsächlich zum Ort der Entscheidungsschlacht um die ökologische Tragfähigkeit der Erde werden.

Es reicht für eine nachhaltige Stadtentwicklung in China und auch anderswo auf der Welt nicht aus, veraltete Vorbilder aus anderen Ländern zu kopieren. Bedingt durch die kaum zu beeinflussende Wachstumsdynamik in den Metropolen ist ein Quantensprung der Konzepte, Ideen und Strategien notwendig. Ich bin überzeugt, dass dieser Quantensprung auch möglich ist.

Wichtig ist nicht nur der Bau der Verkehrsinfrastrukturen, sondern auch deren Betrieb. Ein vernetztes integriertes Verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmanagement ist hier die Lösung. Dies erfordert nicht nur Investitionen in High Tech Lösungen (Detektion, Satellitennavigation, Leitzentralen etc.), sondern erfordert auch ein neues integriertes Denken der einzelnen Verkehrsbetreiber und Organisationen. Lösungen hierzu werden und wurden, auch mit Hilfe von AS&P, im Europäischen aber auch Amerikanischen Markt entwickelt. Für die zukünftigen Megacities sind sie ein Muß für eine nachhaltige Sicherung der Mobilität.

Die Lebensbedingungen in Städten werden weitgehend auch durch die Qualität der technischen Infrastruktur bestimmt. Die gewählten Systeme und Standards sind aber auch maßgeblich für den Grad der Belastungen verantwortlich, die dem Ökosystem durch den Stadtorganismus entstehen. Nur durch intelligent vernetzte Infrastruktursysteme sind Ressourcenschonung und Emissionsreduzierung im spürbaren Umfang möglich.

Systeme zu entwickeln zu optimieren, ist ein interdisziplinärer Handlungssatz notwendig, der die Aspekte von Umwelt-, Stadt- und Infrastrukturplanung gleichwertig einbezieht. Stadtentwicklung und Siedlungstechnik sind parallel und nicht konsekutiv zu bearbeiten.

„Innersädtische Landschaft“ ist auf Grund der Flächenausdehnung der Megastädte ein wesentliches Strukturelement. Künstliche Kanäle, Parks und straßenbegleitende Grünzüge ersetzen nicht eine konsequente ökologische Landschaftsplanung. Öffentliches städtisches Grün entlang den Hauptstraßen zu konzentrieren, reduziert dessen Funktion auf die rein lufthygienischen und ästhetische Begleiterscheinung. Die kompakte, chinesische Stadtkante außer einem Stadtpark nahezu kein Grün, da man von jedem Punkt aus in kurzer Distanz freie Landschaft erreichen konnte.

In Megacities kommt es vielfach durch völligen Verzicht auf Grünflächen zu abenteuerlichen Umweltehältnissen.

Konsequenterweise benötigen solche Agglomerationen vernetzte innersädtische Freiflächen und regionales Grünzüge, die allein durch ihre Dimension als „Landschaft“ zu bezeichnen sind. Ihre Funktion ist es auch, Klimaschneisen zu schaffen und Kaltluftzufuhr in die Städte zu gewährleisten. Entsprechend dimensionierte Freiflächen strukturieren die flächige, gebaute Agglomeration. Der menschliche Maßstab bleibt erfahrbar, was sich stabilisierend auf das gesamte System der Stadt auswirkt.

Unter aktuellen Rahmenbedingungen (Ressourcenknappheit, Bevölkerungs- und Wohlstandswachstum) lässt sich ein effizienter Stadtentwicklungsprozess nur organisieren, wenn auch die Organisationsstrukturen optimiert werden.

Insbesondere die Entwicklung, die Erstellung und der Betrieb integrativer Infrastrukturprojekte, sogenannter „Multi-Utility-Konzeptionen“, eignet sich zum Einsatz innovativer Organisations- und Finanzierungsmodelle. Organisation und Management im Rahmen von Public Privat Partnership schafft die Voraussetzung für den sparsamen Einsatz der finanziellen Mittel und für einen dauerhaften volkswirtschaftlichen Erfolg. Insbesondere die Installation und der für Infrastruktursysteme bietet sich für solche Strategien an.

Eine umfassende „Win-Win-Strategie“ unter Beteiligung der öffentlichen Hand, der Wirtschaft und der Bevölkerung ist in den meisten Handlungsfeldern der Stadtentwicklung möglich.