



VIRTUELLE EXKURSION IN EINE MEGASTADT AM BEISPIEL SHANGHAI

Diplomarbeit

zur Erlangung des Magistergrades
an der Naturwissenschaftlichen Fakultät der
Universität Salzburg

verfasst von
Fabian Johannes Schauer

Betreuer: Univ.-Prof. Dr. Jürgen Breuste
Fachbereich Geographie und Geologie

Salzburg, Dezember 2013

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher weder in gleicher noch in ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Leobendorf, 10. Dezember 2013

Danksagung

Während der Erstellung dieser Diplomarbeit haben mich viele Personen tatkräftig unterstützt, bei denen ich mich an dieser Stelle bedanken möchte.

Namentlich möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Jürgen Breuste für die kompetente Beratung bei der Eingrenzung des Themas und die stets freundliche, geduldige und hilfreiche Betreuung sowie für seine konstruktiven Vorschläge während des Schreibens bedanken, ohne die diese Diplomarbeit nicht möglich gewesen wäre.

Ein weiterer großer Dank gilt Herrn Dr. Christian Sitte, der mir stets mit wertvollem Rat zur Seite stand und dessen weitsichtige Denkweise und langjährige Erfahrung im Schulalltag und in der Lehrerausbildung besonders den fachdidaktischen Teil dieser Arbeit geprägt haben.

Besonders bedanken möchte ich mich auch bei meinen Eltern für ihre motivierenden Worte und ihre liebevolle Fürsorge während meiner gesamten Ausbildungszeit. Ihre fachliche, aber vor allem ihre moralische Unterstützung waren mir eine große Hilfe bei der Erstellung dieser Diplomarbeit.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das Wachstum der internationalen Niederlassungen vor 1914	6
Abbildung 2: Shanghai Science & Technology Museum	19
Abbildung 3: Stadtbezirke Shanghais	22
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung der Kernstadt und Metropolregion Shanghai	24
Abbildung 5: Traditionelle Lilongs	25
Abbildung 6: PM 2.5 Index	27
Abbildung 7: Luftqualität in Shanghai im Zeitraum vom 5.-11. Juni 2013	28
Abbildung 8: Shanghaier Metronetz vor der EXPO 2010	31
Abbildung 9: Shanghaier Metronetz seit der EXPO 2010	31
Abbildung 10: Die Lage Dongtans	34
Abbildung 11: Hongqiao Low Carbon Business Center	35
Abbildung 12: Urban Sprawl in Los Angeles	40
Abbildung 13: Neue Wohnungsanlagen am Stadtrand	40
Abbildung 14: Das Thema Shanghai im Schulbuch <i>Weltreise 2</i>	44
Abbildung 15: Das Thema Shanghai im Schulbuch <i>unterwegs 2</i>	45
Abbildung 16: Das Thema Shanghai im Schulbuch <i>unterwegs 2</i>	45
Abbildung 17: Das Thema Shanghai im Schulbuch ‚ganz klar 2‘	46
Abbildung 18: Graphik zur Stadtentwicklung in ‚Raum, Gesellschaft, Wirtschaft 6‘	49
Abbildung 19: Graphik zur Stadtentwicklung in ‚Raum, Gesellschaft, Wirtschaft 8‘	49
Abbildung 20: Wirtschaftszone China	52
Abbildung 21: Wirtschaftszonen China	52
Abbildung 22: China Karten in österreichischen Schulbüchern	55
Abbildung 23: China Karten in österreichischen Schulbüchern	55

Abbildung 24: Ein Croquis von China	55
Abbildung 25: Beispiel 1 für Croquis von Shanghai	57
Abbildung 26: Beispiel 2 für Croquis von Shanghai	57
Abbildung 27: Soziale Ungerechtigkeit verändert die individuelle Materialität eines <i>places</i>	65
Abbildung 28: Verschiedene Maßstabsebenen von Shanghai	71
Abbildung 29: Croquis zur 1. Phase (bis 1842)	74
Abbildung 30: Croquis zur 2. Phase (1842-1949)	76
Abbildung 31: Croquis zur 3. Phase (1949 bis Ende der 1980er)	78
Abbildung 32: Croquis zur 4. Phase (Anfang der 1990er Jahre)	80
Abbildung 33: Legende zu den Croquis	82
Abbildung 34: Satellitenbild Gruppe 1	84
Abbildung 35: Satellitenbild Gruppe 2	85
Abbildung 36: Satellitenbild Gruppe 3	86
Abbildung 37: Satellitenbild Gruppe 4	87
Abbildung 38: Veränderung eines Stadtteils von 1966	88
Abbildung 39: Veränderung eines Stadtteils bis 2000	88
Abbildung 40: Veränderung eines Stadtteils bis 2009	88
Abbildung 41: Wohnviertel Zhabei 2000	89
Abbildung 42: Wohngebiet Zhabei 2009	89
Abbildung 43: Alte Häuser in Zhabei	90
Abbildung 44: Neue Wohnblocks in Zhabei	90
Abbildung 45: Die Entwicklung Pudongs 1966	91
Abbildung 46: Die Entwicklung Pudongs 2000	91
Abbildung 47: Die Entwicklung Pudongs 2012	91
Abbildung 48: Shanghai 1950	92

Abbildung 49: Shanghai 1987	92
Abbildung 50: Shanghai 2010	92
Abbildung 51: Pudong: Satellitenbild von 2000 überlappt mit einer 3 D Graphik von 2013	93
Abbildung 52: Yangshan Hafen 2007	94
Abbildung 53: Yangshan Hafen 2011	94
Abbildung 54: Baubeginn des Yangshan Hafens Anfang 2002	95
Abbildung 55: Errichtung der ersten Dockanlage Mitte 2002	95
Abbildung 56: Bau der ersten Plattform 2004	96
Abbildung 57: Bauende der ersten Plattform Ende 2006	96
Abbildung 58: Expo-Gelände 2000	97
Abbildung 59: Expo-Gelände 2004	97
Abbildung 60: Expo-Gelände 2006	98
Abbildung 61: Expo-Gelände 2013	98
Abbildung 62: Bau der Lupu Brücke 2002 mit späterem Expo-Gelände im Hintergrund	99
Abbildung 63: Baustelle am Expo-Gelände 2008	99
Abbildung 64: Bau des Chinesischen Pavillons 2009	100
Abbildung 65: Der Chinesische Pavillon als Museum 2012	100
Abbildung 66: Verortung der einzelnen Koordinaten in Google Maps (Satellitenmodus)	102
Abbildung 67: Verortung des Yangshan Hafens In Google Maps (Kartenmodus)	103
Abbildung 68: Umgesiedelte Bewohnerin in Zhabei	105
Abbildung 69: Chinesischer Geschäftsmann	106
Abbildung 70: Wanderarbeiter	107
Abbildung 71: Amerikanischer Architekt	108

Abstract

Shanghai ist eine der weltweit am schnellsten wachsenden Städte, in der die Hochhäuser förmlich wie Pilze aus dem Boden schießen. Das neue Finanzzentrum im Stadtteil Pudong repräsentiert dabei Shanghais wirtschaftliche Bedeutung im globalen Kontext. In einer Unterrichtskonzeption, die für eine 8.Klasse AHS (=12. Jahrgangsstufe) entwickelt wurde, soll auf Grundlage der Geographischen Konzepte auf drei Maßstabsebenen die rasante Urbanisierung, die erst Anfang der 1990er Jahre einsetzte, aufgezeigt werden. Die Zielsetzung dieser Unterrichtskonzeption besteht darin, den österreichischen SchülerInnen, die noch nie mit dieser imposanten Dynamik des Städtewachstums konfrontiert wurden, die signifikanten urbanen Veränderungen anhand ausgewählter Stadtviertel so zu visualisieren, dass sie sich im Hinblick auf die kompetenzorientierte Matura auch bei anderen Megastädten selbstständig mit deren Städtewachstum auseinandersetzen können und sozioökonomische Folgen kritisch hinterfragen.

Shanghai is one of the world's fastest growing cities in which skyscrapers are literally shooting out of the ground like mushrooms. The newly founded financial district in Pudong thereby represents Shanghai's significance in the global economy. A teaching sequence which is designed for a graduating class in an Austrian grammar school comprehensibly illustrates the rapid urbanization since the early 1990s on three different spatial scales. Based on the geographical concepts this teaching sequence tries to make the Austrian pupils understand urban growth in megacities which happens in a pace they have never experienced in their life so far. The aim of this teaching sequence is to visualise the transformation of four different boroughs within Shanghai's city centre caused by this enormous urban growth and to enable the students dealing autonomously with megacities which is a basic element in the new skill-based A-levels in Austria.

Inhaltsverzeichnis

Eidesstattliche Erklärung	II
Danksagung	III
Abbildungsverzeichnis	IV
Abstract	VII
Inhaltsverzeichnis	VIII
1. Einleitung	1
2. Allgemeine Informationen zur Stadt Shanghai	4
2.1. Stadtgeschichte Shanghais	4
2.1.1. Von der Entstehung Shanghais bis zu ihrer Kolonialzeit	4
2.1.2. Perle des Ostens: Shanghai als Eckpfeiler des Freihandels(1842-1949)	5
2.1.3. Modell der Revolution: Shanghai im Kommunismus (1949-1992)	9
2.1.3.1. Maos wirtschaftliche Ausrichtung	9
2.1.3.2. Das Hukou-System	11
2.1.3.3. Deng Xiaoping	13
2.2. Shanghai als Modellstadt für neuerliche Reformen (seit 1992)	14
2.2.1. Wirtschaftliche Entwicklung	14
2.2.1.1. Errichtung des Wirtschaftstandortes ‚Pudong‘	15
2.2.1.2. Ausbau der Infrastruktur	17
2.2.2. Demographische Entwicklung	20
2.2.2.1. Rasante Bevölkerungsgewinne	21
2.2.2.2. Zwangsumsiedelungen	24
2.2.3. Umweltprobleme	27
2.3. Expo/Weltausstellung 2010	29
2.3.1. Geschichte der EXPO	29
2.3.2. Auswirkung der EXPO auf Shanghai	29
2.3.2.1. Infrastruktur	30
2.3.2.2. Demographische Probleme	32
2.3.2.3. Wahrnehmung des Potentials einer Ökostadt	33
2.4. Zukunft Shanghais	36
2.5. Vergleich Shanghai und Los Angeles	37

3. Fachdidaktisch-methodischer Teil	41
3.1. Definition fachdidaktischer Begriffe und deren Umsetzungsmöglichkeiten im Geographieunterricht	41
3.1.1. Eine Lernrampe - Stadtthemen mit der Berücksichtigung Shanghais im AHS-Lehrplan und Schulbüchern	42
3.1.1.1. Stadt als Lebensraum (2. Klasse) Unterstufe/Sekundarstufe I	43
3.1.1.2. Megastadt im Themenfeld 'Globalisierung' (4.Klasse)	47
3.1.1.3. Paradigmenwechsel des Stadtbegriffs im AHS Lehrplan 2004 für Sekundarstufe II	47
3.1.2. Abriss der französischen Schulgeographie	51
3.1.2.1. Vergleich mit der Präsentation Shanghais in den neuen französischen Geographieschulbüchern	51
3.1.2.2. Croquis - eine besondere Form der Raumdarstellung	53
3.1.3. Erläuterung zweier elementarer Fachtermini	58
3.1.3.1. Kompetenzorientierung	59
3.1.3.2. Geographische Konzepte, ein Schritt, den die österreichische Schulgeographie nach der Kompetenzorientierung anpeilt	62
3.1.3.2.1. Place	64
3.1.3.2.2. Space	66
3.1.3.2.3. Scale	67
3.2. Unterrichtskonzeption ‚Virtuelle Exkursion in eine Megastadt am Beispiel Shanghai‘	69
3.2.1. Veränderung der Lagesituation Peking, Shanghai und Hong Kong anhand von Croquis (Makroebene)	73
3.2.1.1. Von der Gründung der Städte bis zum 1. Opiumkrieg (1839-1842) (1. Phase)	74
3.2.1.2. Vom ‚Vertrag von Nanking‘ (1842) bis zur Gründung der ‚Volksrepublik China‘ (1949) (2. Phase)	76
3.2.1.3. China von Maos Herrschaftsbeginn (1949) bis zur Umsetzung Deng Xiaopings Wirtschaftsreformen (Ende der 1980er Jahre) (3. Phase)	78
3.2.1.4. Auswirkungen der Wirtschaftsreformen (seit Anfang der 1990er Jahre) (4. Phase)	80

3.2.2. Analyse verschiedener Stadtviertel unter Berücksichtigung der rasanten Stadtentwicklung anhand alter und neuer Satellitenbilder (Mesoebene)	83
3.2.2.1. Wohnviertel im Bezirk Zhabei (Gruppe 1)	88
3.2.2.2. Finanzzentrum in Stadtteil Pudong (Gruppe 2)	91
3.2.2.3. Yangshan Hafen im Süden der Stadt (Gruppe 3)	94
3.2.2.4. Expo-Gelände am Huangpu-Fluss (Gruppe 4)	97
3.2.3. Berichterstattung einzelner betroffener Einwohner aus den verschiedenen Stadtvierteln (Mikroebene)	104
3.2.3.1. Umgesiedelte Bewohnerin in Zhabei (Gruppe 1)	105
3.2.3.2. Chinesischer Unternehmer in Pudong (Gruppe 2)	106
3.2.3.3. Wanderarbeiter auf der Baustelle des Yangshan Hafens (Gruppe 3)	107
3.2.3.4. Ausländischer Architekt auf dem ehemaligen EXPO-Gelände (Gruppe 4)	108
4. Fazit	109
Literaturverzeichnis	111

1. Einleitung

Städte waren seit jeher politische Zentren und geistige Mittelpunkte, in denen sich Kultur und Kunst entfalteten. In einem weltweit rasant stattfindenden Urbanisierungsprozess kommt den Megastädten dabei eine entscheidende Bedeutung zu: neue Dimensionen großer Bevölkerungsballung auf dichtem Raum und gravierende Zunahme infrastruktureller und sozioökonomischer Überlastungen zählen zu den Kennzeichen von Megastädten (BECKEL 2001: 17).

Folglich findet die wirtschaftliche und soziale Polarisierung ihre extremste Form innerhalb dieser Megastädte, in denen krasse Gegensätze in räumlich unmittelbarer Konzentration wie nirgendwo sonst zutage treten (BRONGER 1996: 77; BRONGER 2004: 21). Diese Charakteristik, weitreichende Praxisnähe - auch für österreichische SchülerInnen - und die Aktualität machen Megastädte zu einem sehr faszinierenden und tiefgreifenden Thema des Geographieunterrichts.

Als Themenschwerpunkt dieser Diplomarbeit wurde mit Shanghai bewusst eine **chinesische** Stadt ausgewählt, da diese im Vergleich zu europäischen Städten in einer Dynamik wachsen, die für die SchülerInnen in Österreich kaum vorstellbar ist.

Das Hauptziel dieser Diplomarbeit ist daher die Veranschaulichung der Stadtentwicklung Shanghais hin zu einer Global City des 21. Jahrhunderts. Dabei wird der Frage nachgegangen, wie es möglich war, dass sich Shanghai innerhalb weniger Jahre zu einer der modernsten Städte entwickelte, die als Knotenpunkt der globalen Welt- und Finanzwirtschaft fungiert. Außerdem wird versucht die Frage zu beantworten, wie sich diese Veränderungen im Stadtbild Shanghais bemerkbar machen.

Die in dieser Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse dienen dann im zweiten, dem fachdidaktisch-methodisch geprägten Teil der Diplomarbeit als Grundlage für die Unterrichtskonzeption

Außerdem ist im fachdidaktisch-methodischen Abschnitt dieser Diplomarbeit ein elementarer Rechercheteil, den Ist-Zustand des österreichischen Lehrplans und der österreichischen Schulbücher im Bezug auf Städte im Allgemeinen und Megastädte

im Globalisierungsprozess im Speziellen zu ermitteln. Basierend auf diesen Erkenntnissen ist es dadurch möglich, die Unterrichtskonzeption sinnvoll und nachhaltig, auf das Vorwissen der SchülerInnen aufbauend, ausarbeiten zu können. In diesem Zusammenhang ist ein Blick in die französische Schulgeographie sehr interessant, die mit Croquis komplexe Sachverhalte visuell vereinfacht darstellt. Eine weitere Frage, die sich im Fachdidaktikteil ergibt ist, wie sich die Unterrichtskonzeption aufbauen lässt, um der im Lehrplan geforderten Kompetenzorientierung und den neuerdings in der Geographie diskutierten *Geographischen Konzepten* vollends gerecht zu werden.

Der erste große Themenschwerpunkt dieser Diplomarbeit ‚Allgemeine Informationen zur Stadt Shanghai‘ liefert einen allgemeinen Überblick über verschiedene stadtpolitische Themenfelder.

Dabei wird im ersten Kapitel die Stadtgeschichte von der Gründung der Stadt bis zum Kommunismus im 20. Jahrhundert beschrieben. Nachdem in diesem historischen Abriss das Verständnis für die Situation, in der sich Shanghai Anfang der 1990er Jahre befand, geschaffen wurde; werden im zweiten Kapitel die stadtplanerischen Maßnahmen, Shanghai als Modellstadt des chinesischen Fortschritts zu etablieren, vorgestellt. Im dritten Kapitel werden die Auswirkungen der EXPO, die 2010 in Shanghai stattfand, näher erläutert. Das vierte Kapitel gibt eine Prognose über die Zukunft Shanghais ab. Im fünften Kapitel, wird Shanghai, als Vertreter einer chinesischen Metropole mit Los Angeles, einer typisch amerikanischen Großstadt, verglichen

Der anschließende Fachdidaktikteil gliedert sich in zwei Schwerpunkte: Zuerst werden einige theoretische Grundlagen und wichtige fachdidaktische Begriffe erklärt. In der Folge wird eine Unterrichtskonzeption über Shanghai präsentiert, wie sie jederzeit im GW-Unterricht der 8. Klasse (=12. Jahrgangstufe) verwendet werden kann.

Das erste Kapitel des Fachdidaktikteils stellt eine Lernrampe vor, die auf Basis des österreichischen Lehrplans und ausgewählter GW-Schulbücher darlegt, in welchen Jahrgangsstufen ‚Shanghai‘ im Themenbereich ‚Stadt‘ im GW-Unterricht vorgesehen ist. Im zweiten Fachdidaktikkapitel wird über den ‚Tellerrand‘ der österreichischen Schulgeographie hinausgeschaut und ein Abriss der französischen Schulgeographie vorgenommen. Bei dieser Untersuchung wird besonders auf das sogenannte Croquis

(Skizze) eingegangen, die sich dort als eine nachhaltige Alternative zur reinen Text- und Kartenarbeit etabliert hat. Kapitel drei stellt die im AHS Lehrplan von 2004 aufgenommene und von der Politik geforderte Kompetenzorientierung vor, während im vierten Kapitel die Geographischen Konzepte vorgestellt werden.

Den zweiten Schwerpunkt des fachdidaktisch-methodischen Teils bildet die Unterrichtskonzeption ‚Virtuelle Exkursion in eine Megastadt am Beispiel Shanghai‘, die in drei Maßstabsebenen gegliedert wird: In der ersten Ebene werden die Lagebeziehungen der drei großen Städte Peking, Shanghai und Hong Kong erklärt. In der zweiten Ebene werden vier verschiedene Stadtteile Shanghais und deren Veränderungen seit Beginn der wirtschaftlichen Reformen analysiert. In der dritten Ebene dieser Unterrichtskonzeption berichten einzelne Bewohner Shanghais, wie sie von der wirtschaftlichen Entwicklung und deren Konsequenzen betroffen sind.

Als Fazit dieser Arbeit werden die gewonnen Erkenntnisse sowohl des Theorie- als auch des Fachdidaktikteils zusammengefasst und kritisch beurteilt. Auf der Grundlage dieser Analyse wird dann ein Ausblick unternommen, wie sich Themen dieser Art als Unterrichtsbeispiele sowohl inhaltlich als auch methodisch zukünftig im österreichischen Geographieunterricht etablieren können.

2. Allgemeine Informationen zur Stadt Shanghai

2.1. Stadtgeschichte Shanghais

Dieses Kapitel beschreibt in einem kurzen Abriss die Stadtgeschichte Shanghais, von ihrer Entstehung als kleines Fischerdorf in vorchristlicher Zeit, ihre Entwicklung zu einem einflussreichen und überregionalen Handelszentrum - das auch ausländische Kolonialisten anzog - bis hin zur Degradierung unter dem Maoistischen Regime ab den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts und ihrer erneuten Aufwertung unter Deng Xiaoping.

2.1.1. Von der Entstehung Shanghais bis zur Kolonialzeit

In der älteren Stadtgeschichte Shanghais wird erwähnt, dass sich schon in vorchristlicher Zeit eine Fischersiedlung am Delta des Jangtsekiangs, topographisch günstig gelegen am Huangpu, dem letzten Zufluss des Jangtsekiangs, befand. Bedingt durch seine opportune Lage, die den Siedlern sowohl Meerzugang als auch Verbindung zum chinesischen Binnenland ermöglichte, und durch die Fruchtbarkeit des Deltabodens wuchs die kleine Fischersiedlung schnell und wurde bald Verkehrsknotenpunkt für die ganze Region (SCHOON 2007: 15). Aufgrund seiner prosperierenden Wirtschaft erhielt Shanghai im Jahre 1074 sein eigenes Steuerbüro und den Status Shanghai County (WU 2001: 175). Um sich vor japanischen Piraten schützen zu können, wurde zwischen 1554 und 1555 eine Stadtmauer errichtet. Im 17. Jahrhundert lebten in der vor allem durch den Seidenhandel florierenden, aber nur 2 km² großen Stadt etwa 100.000 Menschen. In der näheren Umgebung waren weitere 200.000 Menschen ansässig. Zu dieser Zeit wurden auch schon erste Handelskontakte mit dem Ausland geknüpft (SCHOON 2007: 15; TAUBMANN 1994: 47; PILZ 1997: 180).

Dem Handel mit Seide folgte der Handel mit Tee, Baumwolle, Reis und Opium. Letzteres wurde jedoch schnell verboten. Dieses Handelsverbot wirkte sich defizitär auf die chinesische Handelsbilanz aus, da durch dieses Verbot so viele Einnahmen ver-

loren gingen, dass auch mit dem gesamten übrigen Warenexport die Außenhandelsbilanz nicht ausgeglichen werden konnte. England nahm daraufhin diese prekäre Situation zum Anlass, strategisch wichtige Hafenstädte zu besetzen. Diese Okkupation war Teil des Ersten Opiumkrieges und zugleich der Grund für die Verhandlungen und den Abschluss des Nanking Vertrages im Jahr 1842, der die Öffnung der Häfen von Shanghai und anderer Küstenstädte zur Folge hatte (SCHOON 2007: 16). Shanghai profitierte dabei von der Öffnung der Häfen für den internationalen Handel (WU 2009: 128).

2.1.2. Perle des Ostens: Shanghai als Eckpfeiler des Freihandels (1842-1949)

Der Vertrag von Nanking führte nicht nur zur Öffnung der strategisch wichtigsten Küstenstädte, sondern hatte vor allem enormen Einfluss auf den Status der Ausländer in den neuen Freihandelsstädten: so unterstanden die Besatzungsmächte nicht (mehr) dem chinesischen Recht (SCHOON 2007: 16). Shanghai wurde am 14.11.1843 offiziell für den Freihandel geöffnet und ab diesem Zeitpunkt errichteten Engländer, Amerikaner und Franzosen nördlich der Altstadt ihre eigenen Niederlassungen, sogenannte ‚Konzessionen‘ (BÖHN ET AL. 2005: 18). Im Jahr 1863 verschmolzen die englische und die amerikanische Konzession, während die Franzosen eine Vereinigung ablehnten und ihre eigene Verwaltung errichteten. Somit bestand Shanghai aus drei politisch geprägten Stadtteilen bzw. Siedlungseinheiten:

-im Süden die bis 1911 ummauerte Chinesenstadt mit ihren engen Gassen und unglaublich beengten bzw. unerträglichen Wohnverhältnissen und ihren kleinen Verkaufsständen und -läden.

-die französische Konzession, vornehmlich ein Wohngebiet mit besseren Wohnbedingungen - mit Alleen und Villen - das sich weit nach Westen erstreckte und das bis in die 1920er Jahre teils noch unbesiedelt war; und

-die internationale Niederlassung, in dem das eigentliche Geschäftsviertel lag und das sich durch Banken, Handels- und andere Geschäftshäuser auszeichnete

(TAUBMANN 1994: 47-48). Auch physisch waren diese drei Bereiche durch Mauern, Flüsse und Kanäle voneinander getrennt (SCHOON 2007: 17).

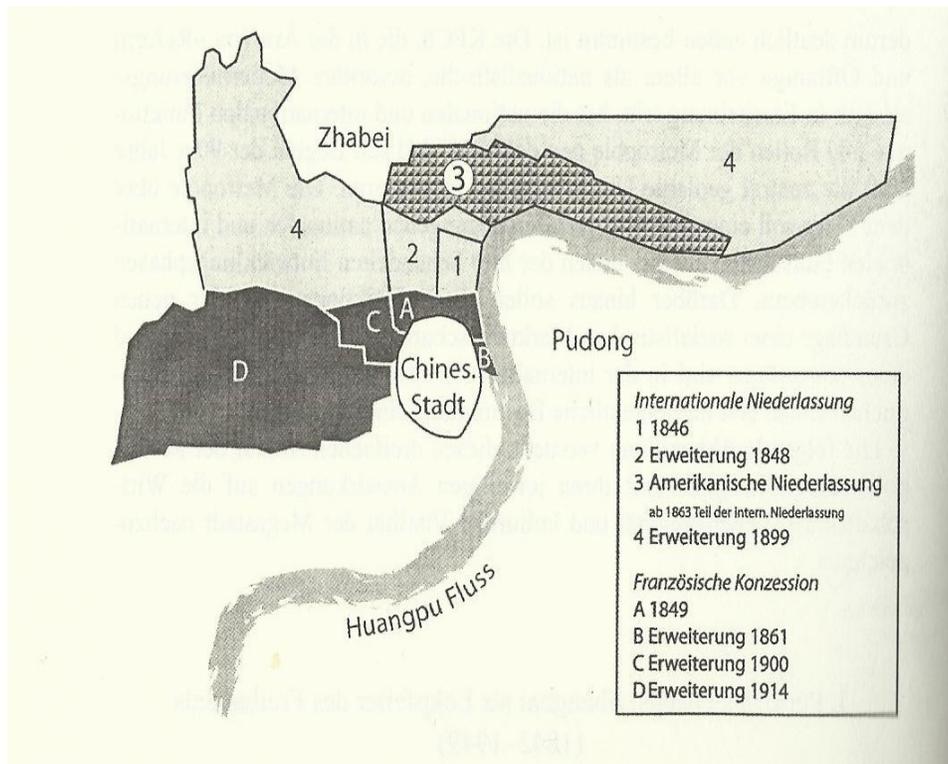


Abbildung 1: Das Wachstum der internationalen Niederlassungen vor 1914 (erstellt von PILZ, TOBIAS in PILZ 2007: 100)

Aufgrund seiner Konzentration von Handel und Industrie und seiner internationalen Dreiteilung begannen chinesische und westliche Banken bereits Mitte des 19. Jahrhunderts sich in Shanghai niederzulassen, wobei einige sogar ihren Hauptsitz in dieser Stadt wählten (HANDKE 1986: 30). Dies war mitunter ein Grund, warum bereits im Jahr 1853 Shanghai den Kanton Quanzhou als Chinas größtes Handelszentrum ablöste (WU 2001: 175). Nachdem in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts Shanghai zu einem bedeutenden Handels- und Industriezentrum aufstieg, begannen sich auch die westlichen Einflüsse im Stadtgebiet auszubreiten: Missionare gründeten die ersten Kirchen, eröffneten Schulen und publizierten internationale Zeitungen und Magazine (SHANGHAI MUNICIPAL GOVERNMENT 2011: o. S.).

Trotz dieser internationalen Öffnung der Stadt, stieg die Zahl der Ausländer laut TAUBMANN (1994: 50) auf nie mehr als 70.000 im Großraum Shanghai. Jedoch

werden bei der Einwohneranzahl verschiedenste Angaben gemacht: TAUBMANN erwähnt, dass nach WAKEMAN ET AL. (1992) die historische Höchstzahl der ausländischen Bewohner bei 150.000 gelegen haben soll, während MURPHEY 1953 - auf eine zeitgenössische Karte Bezug nehmend - behauptet, dass die Höchstzahl bei knapp 39.000 erreicht war. Ähnlich variieren die Einwohnerzahlen für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts: TAUBMANN (1994: 51) berichtet, dass 1880 vermutlich 200.000 chinesische Einwohner und ca. 2500 Ausländer dauerhaft in der Stadt lebten, während SINCLAIR (1973: 103) von nur 180.000 Einwohnern berichtet. Ein Grund für diese Abweichungen könnte sein, dass die einzelnen Konzessionen eigene Zählungen für ihre jeweiligen Gebiete durchführten und diese Zählungen zeitlich nicht aufeinander abgestimmt waren.

Um 1860 hatte der Shanghaier Hafen das größte Handelsaufkommen des ganzen Landes: Zu dieser Zeit wurde mehr als die Hälfte des chinesischen Außenhandels über Shanghai abgewickelt. Diese Außenhandelszahlen erhöhten sich in den nächsten zehn Jahren auf fast zwei Drittel. Einer der Gründe für diesen rasanten Anstieg war, dass sich der Nachbar Japan für den Außenhandel öffnete und Shanghai durch die Nähe zu Japan dadurch deutlich profitierte (SCHOON 2007: 18; PILZ 2006: 110). Neben der Vormachtstellung im Außenhandel siedelten sich Ende des 19. Jahrhunderts auch die ersten Industriebetriebe an, da sie die positiven Standortfaktoren Shanghais nutzen wollten. Dies hatte zur Folge, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts Shanghai zum wichtigsten Industriezentrum Chinas aufgestiegen war (TAUBMANN 1994: 51; PILZ 2006: 110).

Nachdem die drei Areale, die sogenannte ‚Chinesenstadt‘, Internationale Niederlassung und Französische Konzession anfangs noch klar voneinander abgegrenzt waren, so durchdrangen sie sich mit der Zeit wechselseitig. Chinesen siedelten sich in den ausländischen Niederlassungen an, der Yangjingbang Kanal wurde zugeschüttet und durch eine Straße ersetzt, die die Französische und Internationale Niederlassung miteinander verband. Schließlich wurde auch die Mauer rund um die Chinesenstadt nach dem Sturz der Qing-Dynastie, einer mehr als zweitausend Jahre bestehenden Monarchie, 1912 eingerissen, um ein Symbol für die neue Zeit zu setzen. An ihrer Stelle wurde eine Ringstraße erbaut. In dieser Zeit fand der Wandel Shanghais von einer dreigeteilten segmentierten Stadt, hin zu einer polyzentrischen Stadt mit unterschiedlichen politischen und administrativen Einheiten, großen strukturräumlichen Kontrasten und vor allem auch kultureller Diversität statt, die sich mehr und mehr öffnete (SCHOON 2007: 19).

Der Niedergang der Qing-Dynastie hatte nicht nur Folgen für das Stadtbild Shanghais, sondern brachte auch weitreichende politische Konsequenzen mit sich: Das Verschwinden dieser dominierenden und alteingesessenen Herrscherfamilie ebnete den Weg zur Ernennung der Republik China am 1. Januar 1912, die ihr wirtschaftliches Zentrum auf Shanghai richtete (KUHN 2007: 18). Außerdem wurde 1921 die kommunistische Partei Chinas in Shanghai gegründet (LU ET AL. 2009: 196), die 1949 das Zepter an sich riss.

Bedingt durch den politischen Fokus auf Shanghais Ökonomie verstärkte sich die gesellschaftliche und soziale Polarisierung: Auf der einen Seite wuchs der Wohlstand der in die wirtschaftlichen Entscheidungen eingebundenen und nach westlichen Einfluss lebenden Bourgeoisie; auf der anderen Seite kamen Wanderarbeiter aus den verarmten ländlichen Regionen in die Stadt. Diese Wanderarbeiter mussten unter entsetzlichen Bedingungen arbeiten und wohnen. Die Zahl dieser in Hoffnung auf Arbeit zugewanderter Landarbeiter stieg bis 1921 auf rund 400.000 an (SCHOON 2007: 19). Neben der schlechten Lebenssituation dieser Bevölkerungsgruppe kam noch ein selbstverständlich gelebter Rassismus gegenüber der chinesischen Bevölkerung hinzu (ibid.: 20).

Trotz permanenter politischer Spannungen seit Beginn des 20. Jahrhunderts erblühte Shanghai zur Wirtschafts- und Kulturmetropole. 1927 wurde Shanghai direkt der Nationalregierung unterstellt. Das Stadtgebiet wurde zum Verwaltungsgebiet Groß-Shanghai zusammengefasst, während die ausländischen Konzessionen weiterhin verwaltungsmäßige Freiheiten behielten (TAUBMANN 1994: 57). „Zahlreiche wohlhabende Chinesen, Freidenker und Regimekritiker fanden in dieser Zeit Zuflucht von den Verfolgungen der chinesischen Regierung“ (SCHOON 2007: 21). „Shanghai hat sich in den 20er und 30er Jahren eingereiht in die bekannten Weltmetropolen und wurde ‚Paris des Ostens‘ genannt“ (XIANG 2003: 43).

Tatsächlich war Shanghai die Geburtsstätte des modernen Chinas und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Industriezentrum des Landes (STAIGER 1986: 7). Seine wirtschaftliche Dominanz Anfang der 1930er Jahre verdeutlicht die Tatsache, dass 1932/33 bereits mehr als die Hälfte der industriellen Produktion Chinas aus Shanghai kam (PILZ 1993: 133) und 1936 die Hälfte aller Banken Chinas in Shang-

hai waren (CHEN Et AL. 2009: 239). In dieser Zeit lebten über 3 Mio. Menschen in der Stadt, was eine Verfünffachung der Bevölkerung seit Beginn des Jahrhunderts bedeutete (TAUBMANN 1994: 53). „Dennoch werden die 20er und 30er Jahre als skandalöses Zeitalter geschildert, in dem Opiumhöhlen, Prostitution, ein ausschweifendes Nachtleben, Gangsterbanden und einige andere - nach chinesischer Ansicht - durch westlichen Einfluss entstandene Laster in Shanghai zu finden waren“ (SCHOON 2007: 21). Shanghai wurde damals das größte ‚Hurenhaus Asiens‘ genannt. Dieser Ruf war nicht unbegründet, denn die Prostitution beschäftigte zu dieser Zeit mehr Frauen als jeder andere Berufszweig in der Stadt (TAUBMANN 1994: 57).

Im Jahr 1937 wurde Shanghai von japanischen Truppen eingenommen und erst am Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 wieder an China zurückgegeben. In dieser Besatzungszeit wurden Handel und Industrie weitgehend lahmgelegt. Deshalb setzten sich nach der Befreiung Shanghais durch einheimische Truppenverbände Amerikaner, Engländer und viele Shanghaier Industrielle nach Taiwan und Hongkong ab und waren somit maßgeblich für den Aufstieg dieser beiden wirtschaftlichen Tigerstädte verantwortlich (TAUBMANN 1994: 57-58).

2.1.3. Modell der Revolution: Shanghai im Kommunismus (1949-1992)

2.1.3.1. Maos wirtschaftliche Ausrichtung

Nach der ‚Befreiung‘ Chinas - wie es die KPCh (Kommunistische Partei Chinas) gerne zu Propagandazwecken nannte - und der Gründung der ‚Volksrepublik China‘ am 1. Oktober 1949 verfolgte die KPCh unter Mao Zedong eine Politik der Dekolonialisierung. Die meisten Ausländer wurden innerhalb weniger Jahre des Landes verwiesen und die Reste der ausländischen Vergangenheit wurden bestmöglich verdrängt. So wurden die englischen und französischen Straßennamen in chinesische umbenannt und die leer stehenden britischen Machtbauten am Bund, der Uferpromenade am Huangpu-Fluss, von der kommunistischen Stadtverwaltung bezogen (SCHOON 2007: 22). „Die Stadt, die als großbourgeoises Sündenbabel und westlich

dominierte Verkörperung des Imperialismus und Kapitalismus eine Bülßerolle zugewiesen bekam, sollte innerhalb kürzester Zeit in eine kommunistische Hochburg umgeformt werden“ (SCHOON 2007: 22).

So wurde im *China Digest* am 10. August 1949 schon geschrieben: „Shanghai mu[ss] seine Abhängigkeit von der imperialistischen Wirtschaft brechen und [...] zu einer Stadt werden, die für den heimischen Markt produziert und dem Volke dient“ (zitiert nach MURPHEY 1953: 27). Diese politisch-ideologische Sichtweise war der Hauptgrund, dass Shanghais Rolle als internationale Handels-, Finanz- und Wirtschaftsmetropole in dieser Zeit zu Ende ging (TAUBMANN 1994: 58).

Die sogenannte „anti-urbane“ (PILZ 1997: 183) Politik der Mao-Ära hatte große Auswirkungen auf Shanghai: Da urbane Zentren als „parasitäre Stützen einer feudalen Gesellschaft“ (TAUBMANN 1994: 58) galten, versuchte man deren Wachstum zu lenken bzw. ganz zu stoppen. Außerdem sollten als Gegengewichte zu den bedeutenden Küstenstädten industrielle Zentren im Landesinneren aufgebaut werden. Jedoch fehlten im Landesinneren ausgebildete Facharbeiter, um diese Großprojekte umzusetzen, sodass kurzerhand ausgebildete Arbeiter aus Shanghai und anderer Küstenstädte in ländliche Regionen umgesiedelt wurden (SCHOON 2007: 23). Im Rahmen dieser Kampagne ‚Unterstützt das Binnenland, die Grenzregionen und die Bauern‘ verlor die Stadt allein zwischen den Jahren 1958 und 1962 mehr als eine halbe Million Einwohner, wobei die meisten von ihnen Facharbeiter waren. Ende der 1960er Jahre und Anfang der 1970er Jahre mussten erneut knapp 900.000 Schulabgänger und Jugendliche - bedingt durch eine neue Kampagne - die Stadt verlassen, um „hinunter aufs Land und hinauf auf die Berge“ (TAUBMANN 1994: 59) zu gehen. So wurde aus der Finanz- und Handelsmetropole ein Zentrum der Schwerindustrie, während Dienstleistungen und Infrastrukturen verkümmerten (WU 2009: 128).

Diese langjährige Stagnation hatte mehrere Konsequenzen: Einmal sank der Anteil der Shanghaier Wirtschaftsleistung an der des ganzen Landes kontinuierlich ab. Betrug etwa der Anteil der Stadt am Bruttoproduktionswert der chinesischen Industrie 1952 noch 19 %, so waren es im Jahre 1992 nur noch 6,6 %. Zum anderen veralteten die Produktionsanlagen; ein erheblicher Teil der Ausrüstungen stammt immer noch aus den dreißiger, vierziger und fünfziger Jahren. Zum dritten wurden die begrenzten Investitionen ganz überwiegend nur für produktive Zwecke ausgegeben; Straßenbau, Kanalisation, und Kläranlagen, Wasserversorgung, Elektrizitäts- und Heizungsanlagen, der öffentliche Nahver-

kehr oder Sanierung und Neubau von Wohnungen wurden über Jahrzehnte vernachlässigt (TAUBMANN 1994: 60).

Die erwirtschafteten Gewinne und Steuereinnahmen mussten weitestgehend an die Zentralregierung abgegeben werden (TAUBMANN 1997: 119). Eine weitere Neuerung, die Mao im Zuge seiner „anti-urbanen“ (PILZ 1997: 183) Politik durchsetzte und die sich auf Shanghai auswirkte, war das Hukou-System.

2.1.3.2. Das Hukou-System

In den 1950er Jahren führte China eine Reihe von Gesetzen, Vorschriften und Programmen ein. Deren Ziel war es, die einzelnen Bevölkerungsgruppen zu klassifizieren, um dadurch die Migration und die Mobilität seiner Bürger zu kontrollieren (CHENG ET AL. 1994: 644). Diese Reformprogramme sollten die demographischen Entwicklungsstrategien einer ‚Rurbanisierung‘, in der der Unterschied zwischen Dorf und Stadt aufgehoben wird (SCHOON 2007: 23), garantieren. In dieser Reformphase wurde auch das sogenannte Hukou-System, ein Jahrtausende altes Registrierungssystem, dazu missbraucht, die Land-Stadt-Migration einzuschränken (PRI 2013: o. S.).

Diese Neuregelung des Hukou-Systems im Jahre 1958 (BRONGER ET AL. 2011: 71) war ein wesentlicher Bestandteil der kollektiven Transformation des ländlichen Raumes und sah eine vom Staat kontrollierte Urbanisierung vor. Bedingt durch dieses Hukou-System wurden auch die Beziehungen zwischen Stadt-Land und Staat-Gesellschaft neu definiert (CHENG ET AL. 1994: 644). Obwohl das neue Hukou-System seinen Ursprung schon in den Reformbewegungen der 1950er Jahre hatte und die Durchsetzung des Hukou-Systems die Registrierung und Kontrolle der gesamten chinesischen Bevölkerung zur Folge hatte, ist es bis heute Chinas Instrument, die Migration seiner Bürger zu kontrollieren (PRI 2013: o. S.).

Das Hukou ist prinzipiell eine Wohnnerlaubnis, die auf Familienebene ausgestellt wird. Jede Familie hat ein Hukou-Heftchen, in dem Informationen über die einzelnen Familienmitglieder wie Name, Geburtsdatum, Beziehungsstatus, Adresse und Arbeitgeber

eingetragen sind (CHENG ET AL. 1994: 644). Noch vor 1990 war das Hukou äußerst wichtig und streng geregelt. Bürger mussten in der Region bleiben, in der sie geboren wurden bzw. in der ihr Hukou ausgestellt war (PRI 2013: o. S.). Es war ihnen nicht möglich umzuziehen, weil in anderen Regionen ohne gültiges Hukou kein Zugang zu Nahrungsmitteln, Arbeitsplätzen, Bildung und medizinischer Versorgung bestand. Man konnte zwar temporär mit einer Art Visum eine andere Stadt besuchen; jedoch war es illegal in einer anderen Region auf längere Sicht zu arbeiten (CHENG ET AL. 1994: 645). Für den Zugang zu Nahrungsmitteln gab es eine eigene Währung, genannt Liangpiao. Diese Essensmarken wurden nur nach Vorlage eines gültigen Hukou für die jeweilige Region ausgegeben (OI 1989: 30) und waren auch nur für einen gewissen Zeitraum gültig (ZHOU 2009: 7).

Zu dieser Zeit gab es zwei verschiedene Arten von Hukous: Ein Hukou für den ländlichen Raum für die meist ärmliche Bevölkerung sowie ein Hukou für die Stadt, das durch die besseren Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten in städtischen Ballungsräumen begehrt war. Es war damals aber unter Umständen möglich innerhalb der ländlichen Räume bzw. innerhalb städtischer Gebiete den Wohnsitz zu wechseln. Es war jedoch äußerst schwierig und mit langen Wartezeiten und bürokratischen Hürden verbunden, die Erlaubnis erteilt zu bekommen, von einem ländlichen Raum in die Stadt zu ziehen (CHENG ET AL. 1994: 645; PRI 2013: o. S.; ZHOU 2009: 7).

Die einzige Möglichkeit mit einem ländlichen Hukou langfristig in einer Stadt zu leben war die Heirat einer Person, die ihr Hukou in einer Stadt hatte (ZHOU 2009: 7). Es gab aber auch Arbeiter, die vom Land in die Stadt zogen, da es ihre einzige Chance war, Arbeit zu finden. Jedoch waren diese Arbeiter alle illegal beschäftigt und mussten immer damit rechnen, in ihre Hukou-Region zurückgeschickt zu werden (PRI 2013: o. S.).

In der Zeit nach 1990 wurden die Bestimmungen des Hukou etwas gelockert. Es wurde kein Liangpiao mehr benötigt, um Nahrungsmittel erwerben zu können und die Arbeiter konnten auch in Städte ziehen. Diese Ratifizierung veranlasste viele Arbeiter den ländlichen Raum zu verlassen, um in der Stadt einer Arbeit nachzugehen. Typische Arbeitsmöglichkeiten gab es in Textilfabriken und auf Baustellen (PRI 2013: o. S.). Dennoch war die Ausbildung ihrer Kinder immer noch ein großes Problem: Die

„Immigrantenkinder“ erhielten nicht die gleiche schulische Ausbildung wie Kinder mit städtischem Hukou, sondern wurden speziell in Schulen für ländliche Immigranten unterrichtet. Diese Schulen waren hinsichtlich ihres Personals und ihrer finanziellen Ausstattung meist zweitklassig (PRI 2013: o. S.).

2.1.3.3. Deng Xiaoping

Erst als Deng Xiaoping im Jahre 1978 an die Macht gelangte, veränderte sich die Stadt aufgrund wirtschaftlicher Reformen. Deng Xiaoping, der Architekt der wirtschaftlichen Reformen in China (WU 2009: 126), sah die Aufwertung Shanghais als wesentlichen Faktor für die Entwicklung des ganzen Landes (YATSKO 2001: 22). Eine weitere Konsequenz dieser Reformpolitik war, dass seit Ende der 1970er Jahre wieder ein kontinuierlicher Wanderungsüberschuss in die Stadt zu verzeichnen war (TAUBMANN 1994: 59).

Die Regierung in Peking wusste, dass es von einem prosperierenden Shanghai profitieren würde und konnte es sich daher auf längere Sicht nicht leisten, Shanghai wirtschaftlich zu unterdrücken. Diese Chance des wirtschaftlichen Aufschwungs ergab sich 1984 als die Regierung in Peking erklärte, 14 Städte für die wirtschaftliche Entwicklung und für ausländische Investoren zu öffnen (DENISON ET AL. 2006: 214; TAUBMANN 1994: 45).

Während des Frühlingsfestes 1990 besuchte der Parteivorsitzende Deng Xiaoping Shanghai und schlug der Stadtregierung die Aufwertung des Stadtteils Pudong, eines maroden und rückständigen Stadtbezirks am östlichen Ufer des Huangpu-Flusses, vor. Nur etwa zwei Monate später, am 18. April 1990, verkündete Chinas Premierminister Li Peng den Start des „Pudong Projekts“. Nach 40 Jahren, in denen Shanghai vernachlässigt worden war, erlebte es nun wieder einen wirtschaftlichen Aufschwung. Trotz dieses Beschlusses zur Aufwertung Shanghais stagnierte die Wirtschaft noch bis 1992. Dies änderte sich erst, als durch weitere Wirtschaftsreformen und dem voranschreitenden Zerfall der Ostblockstaaten die gesamte chinesische Wirtschaft auf dem Vormarsch war (DENISON ET AL. 2006: 215).

2.2. Shanghai als Modellstadt für neuerliche Reformen (seit 1992)

Nachdem die früheren Bürgermeister Shanghais Jiang Zemin und Zhu Rongji Anfang der 1990er Jahre innerhalb der Partei an Macht gewannen und ihre ‚alte‘ Stadt für einen wirtschaftlichen Aufbruch favorisierten, begann das goldene Jahrzehnt für Shanghai (DENISON ET AL. 2006: 214; CHEN 2009: XVIII; WU 2009: 129). Durch die Wahl Shanghais zur Modellstadt neuerlicher wirtschaftlicher Reformen auf dem 14. Parteitag der Kommunistischen Partei Chinas im Jahr 1992 begann sich das ganze Land wirtschaftlich zu verändern. Das einstige Aushängeschild des westlichen Kolonialismus wurde nun zum Symbol der von der Zentralmacht gesteuerten wirtschaftlichen Entwicklung und sinnbildlich zum ‚Kopf des Drachen‘, der die wirtschaftliche Entwicklung Chinas repräsentierte (WU 2009: 129).

Shanghai wurde zum größten Konkurrenten sowohl Hongkongs, das erst 1997 von Großbritannien zurückgegeben werden sollte, als auch Singapurs und Taipehs, dreier ehemaliger chinesischer Städte, die von westlichen Einflüssen geprägt waren. Diese Entwicklung war wie eine nachträgliche Genugtuung für die Stadt und das ganze Land (FOLLATH ET AL. 2002: 136). Steuervergünstigungen, Anreize für ausländisches Kapital und der Zugang zu hohen Regierungskrediten garantierten eine schnelle Transformation Shanghais, allen voran des Finanzzentrums Pudong (DENISON ET AL. 2006: 215). Ab den 1990er Jahren wurden enorme Summen in die städtebauliche Entwicklung gesteckt: So wurden bis 2009 bereits 350 Milliarden Yuan (umgerechnet etwa 45 Milliarden US Dollar) investiert (WU 2009: 131).

2.2.1. Wirtschaftliche Entwicklung

Seit Deng Xiaopings Amtszeit ist Shanghai erheblich gewachsen und seine wirtschaftliche Struktur hat sich entsprechend verändert: Der industrielle Sektor ist zwischen 1980 und 2010 von 77 % auf 45 % zurückgegangen, während der Dienstleistungssektor von 18 % auf 53 % gestiegen ist. Diese Entwicklung des Dienstleistungssektors lässt sich auf Reformen der Shanghaier Stadtregierung Anfang der 1990er Jahre zurückführen, die durch den Abbau der verarbeitenden Industrie und

dem gleichzeitigen Aufbau und Ausbau des Dienstleistungssektors versuchte, ausländische Unternehmen in die Stadt zu locken und damit den wirtschaftlichen Aufschwung zu generieren (CHEN 2009: XXVII; WU 2009: 134). Der wirtschaftliche Aufschwung ging ab 1992 zügig voran, als Shanghai unter sozialistischer Marktwirtschaft politisch gestützt und gefördert wurde (SCHOON 2007: 25).

Dengs Rehabilitierung war der Startschuss zu einem Wirtschaftswachstum, das seitdem weltweit mit Staunen und Skepsis betrachtet wird, da es sich in Dimensionen vollzieht, die es in diesem Ausmaß bis dato noch nicht gegeben hat. Weitere Liberalisierungsmaßnahmen und hohe - vor allem ausländische - Kapitalzuflüsse führen seit den 1990er Jahren zu einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandprodukts von 12 % (SCHOON 2007: 25).

In dieser Zeit entstanden neue Kommunikationssysteme, Shanghais U-Bahn und die erste Stadtautobahn. Außerdem wurden Brücken und ein neuer Flughafen gebaut, sowie das Straßennetz um 1.300 km erweitert. Gleichzeitig wurden zahlreiche Hotels, öffentliche Einrichtungen und über 4.000 Hochhäuser errichtet (DENISON ET AL. 2006: 220). Somit befinden sich in Shanghai doppelt so viele Hochhäuser wie in New York City (CHEN 2009: XV).

Shanghai ist in kurzer Zeit zu einer ‚Global City‘ - einem „zentrale[n] Standort für hochentwickelte Dienstleistungen und Telekommunikationseinrichtungen, wie sie für die Durchführung und das Management globaler Wirtschaftsaktivitäten erforderlich sind“ (SASSEN 1996: 39) - aufgestiegen. Während dieser Wachstumszeit wurden vor allem Büroflächen geschaffen: Allein im Zeitraum von 1978 bis 2000 stiegen diese Flächen im Stadtgebiet um über 950 %. Im Jahr 2006 betrug die Gesamtfläche an Büros 131 Millionen m², was einen erneuten Anstieg von 440 % gegenüber 2000 bedeutete (ZHANG 2009:173).

2.2.1.1. Errichtung des Wirtschaftsstandortes ‚Pudong‘

Um den Anforderungen der internationalen Unternehmen und der global wirkenden Kräfte gerecht zu werden, mobilisierte Shanghai seine Ressourcen, indem es das traditionelle Finanzzentrum im Stadtteil Huangpu infrastrukturell ausbaute und ein

„erweitertes Finanzzentrum“ (ZHANG 2009: 187) im Stadtteil Pudong schuf. Zwischen 1990 und 2003 verzeichnete Shanghai bereits eine wirtschaftliche Wachstumsrate von 11,9 % pro Jahr, wobei Pudong mit 19,5 % die höchste Wachstumsrate aller Stadtbezirke aufwies (BAUER ET AL. 2005: 156).

Dieser Wandel, der bis heute in der Stadt anhält, wird dabei in Lujiazui, Shanghais neuem Finanzzentrum im Stadtteil Pudong, am deutlichsten sichtbar: In diesem Gebiet waren bis 1990 fast nur sumpfige Wiesen und Ackerflächen, während sich dort heute - 23 Jahre später - das modernste Stadtviertel Shanghais mit zahlreichen Wolkenkratzern befindet. Außerdem hat Lujiazui dank der modernen Magnetschwebebahn Transrapid (KLÜHSPIES 2008: 266; DENISON ET AL. 2006: 227) einen schnellen und bequemen Verkehrsanschluss an den neu errichteten Flughafen ‚Pudong International Airport‘ (WU 2009: 137).

Im Sommer 2013 erhielt Pudong erneut einen Aufschwung in seiner Funktion als Wirtschafts- und Finanzzentrum Shanghais bzw. als eine der führenden Wirtschaftszentren innerhalb Chinas: Die Regierung in Peking hatte formell beschlossen, große Teile Pudongs, sowie den Tiefseehafen Yangshan, den internationalen Flughafen und das zollfreie Gebiet Waigaoqiao als Freihandelszone zu deklarieren (SPIEGEL ONLINE 2013: o. S.). Merkmale dieser über 29 km² großen Freihandelszone sind Zinsliberalisierung, freier Zugang zu ausländischen Devisen und enorme Steuervorteile. Über 20 Firmen interessieren sich schon für eine Niederlassung in dieser Freihandelszone, vor allem Firmen aus dem Ausland wie etwa der Computerriese Microsoft. Am 29. September wurde die Freihandelszone, die als Testlauf für weitere weitreichende Wirtschaftsreformen dienen soll, offiziell eröffnet (NEUE ZÜRCHER ZEITUNG 2013: o. S.). Eine weitere Neuheit, die im Zuge dieser Eröffnung von der Regierung in Peking entschieden wurde, ist die Freischaltung bis dato gesperrter und zensurierter Internetseiten wie Facebook, Twitter und die Internetseite der New York Times. Jedoch betonten die zuständigen Politiker, dass sich diese Freischaltung ausschließlich auf die Freihandelszone beziehe und nur dort Zugang zu den erwähnten Seiten möglich sei (CHEN 2013: o. S.).

Gegenüber von Pudong mit seiner wirtschaftlichen Entwicklungszone liegt der Stadtteil Puxi mit seinen ehemaligen Konzessionen und Händlerviertel. Diese alten Kolo-

nialgebäude am Westufer des Huangpu wirken jedoch vergleichsweise mickrig und klein gegenüber den Wolkenkratzern des Shanghaier Finanzzentrums Lujiazui, in dem sich der Oriental Pearl Tower und das World Financial Center befinden (CHEN 2009: XVI). 2014 soll der 632 m hohe Shanghai Tower, das höchste Gebäude Chinas, fertiggestellt werden (BBC 2013: o. S.). Ein weiteres Indiz für die Wichtigkeit und Zentralität des neuen Stadtzentrums Pudong innerhalb Shanghais ist die Tatsache, dass 2013 die Mieten für Büro- und Geschäftsgebäude in diesem Stadtteil erstmals höher waren als in Puxi, dem historischen Stadtzentrum (SITO 2013: o. S.).

2.2.1.2. Ausbau der Infrastruktur

Neben dem Finanzzentrum Lujiazui im Stadtteil und Wirtschaftsstandort Pudong wurden allein in den ersten fünf Jahren der „Gentrifizierung Shanghais“ (SCHOON 2007: 64) (1990-1995) in Form des 8. Fünf-Jahres-Planes 25 Milliarden Yuan (umgerechnet etwa 3 Milliarden US Dollar) in weitere infrastrukturelle Maßnahmen investiert, um die Stadt im internationalen Vergleich konkurrenzfähig zu machen und innerhalb Chinas wirtschaftlich eine Vorreiterrolle einzunehmen. Es wurden dabei zehn größere Infrastrukturprojekte fertiggestellt wie z.B. die Nanpu Brücke, die Yangpu Brücke und die innere Ringstraße.

Im 9. Fünf-Jahres-Plan (1996-2000) wurden weitere 100 Milliarden Yuan (umgerechnet 12 Milliarden US Dollar) in Infrastrukturprojekte investiert. In dieser Phase entstanden u.a. die Metro Linie II sowie der Flughafen ‚Pudong International Airport‘ (WU 2009: 137). Neben dem Transrapid, der bereits den Flughafen im Stadtteil Pudong mit dem Stadtzentrum verbindet, sind noch weitere Projekte geplant, bei denen Hochgeschwindigkeitszüge die derzeitige Fahrzeit von Shanghai in ausgewählte Metropolen innerhalb Chinas halbieren sollen (DENISON ET AL. 2006: 227).

Schon Anfang der 1990er Jahre genügten die Kapazitäten des Shanghaier Hafens bei Weitem nicht mehr den Anforderungen: Der alte Hafen war nur auf einen Warenumschlag von 70 bis 80 Mio. t ausgelegt, doch bereits Mitte der 1980er Jahre wurde die 100 Mio. t-Grenze überschritten; Anfang der 1990er Jahre lag der Umschlag

schon fast bei 150 Mio. t. So lagen oft mehr als 100 Schiffe auf dem Huangpu vor der Stadt auf Reede und warteten auf das Löschen ihrer Ladungen, da Containerverladeeinrichtungen und Kaianlagen fehlten (TAUBMANN 1994: 60-61).

Um diesen hohen Warenumsatz stemmen zu können, wurde zusätzlich zum Waigaoqiao Hafen im Jahr 2005 der durch Landgewinnung geschaffene Tiefwasserhafen Yangshan eröffnet (WU 2009: 137; SHIP TECHNOLOGY 2009: o. S.). Zum Yangshan Hafen gelangt man über die 32,5 km lange Donghai Daqiao Brücke (SPIEGEL ONLINE 2008: o. S.; SHIP TECHNOLOGY 2009: o. S.) Der Shanghaier Hafen ist seit 2010 sowohl der größte Massenguthafen als auch der größte Containerhafen der Welt (GEOHIVE 2013: o. S.; SPIEGEL ONLINE 2011: o. S.). Die Realisierung dieses Hafenprojekts kostet über 5 Milliarden Dollar und wird voraussichtlich erst 2020 endgültig fertiggestellt werden. Bis dahin wird die künstlich angelegte Küstenlinie auf elf Kilometer erweitert und mit ca. 35 Liegeplätzen für Containerschiffe ausgestattet (CHINA.ORG 2006: o. S.).

Auch im sportlichen Bereich hat sich Shanghai in den letzten Jahren ins Rampenlicht des öffentlichen Interesses katapultiert. Shanghai war einer der Austragungsorte der FIFA Frauen Fußballweltmeisterschaft 2007. Im Hongkou Stadion wurden sowohl das Eröffnungsspiel als auch das Finale gespielt (DEUTSCHER FUSSBALL BUND 2013: o. S.). Außerdem wurden im Zuge der Olympischen Spiele 2008 in Peking einige Spiele des Fußballwettbewerbs im Shanghai-Stadion ausgetragen (KUHN 2008: 17), was Shanghai neben Peking internationales Medieninteresse während der Olympischen Spiele einbrachte. Das wohl bekannteste Aushängeschild der Sportveranstaltungen in Shanghai ist die Formel 1. Seit 2004 wird jährlich der ‚Große Preis von China‘ auf dem Shanghai International Circuit ausgetragen (FORMULA 1 2013: o. S.), der ca. 200.000 Besucher fasst (FORMULA 1 2004: o. S.).

In seiner Entwicklung zu einer der bedeutendsten Städte des 21. Jahrhunderts hat sich Shanghai auch in kultureller Sicht stark verändert. Schon seit den 1990er Jahren wird in den Ausbau kultureller Einrichtungen investiert (INFORMATION OFFICE OF SHANGHAI MUNICIPALITY ET AL. 2011: 50). Dieser Trend bekam noch einmal zusätzliche Dynamik, als nach der EXPO 2010 die Stadt ehrgeizige Programme unternahm die kulturelle Entwicklung voranzutreiben, um als kulturelles Gegenstück zur Hauptstadt Peking zu fungieren. Die Strategie, die dahintersteckt, ist Shanghai bis

2020 auch als Kulturmetropole zu etablieren. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen wurden eine Reihe von Theatern, Museen und Konzerthäusern saniert bzw. neu erbaut. Einige dieser Projekte sind der Palace of Chinese Arts, das Shanghai Contemporary Arts Museum, das Shanghai Expo Museum, das Shanghaier Kindertheater (WORLD CITIES CULTURE REPORT 2012: o. S.), die Shanghaier Stadtbibliothek, das Shanghai Museum, das Shanghai Grand Theatre, das Shanghai Science and Technology Museum und das Oriental Art Center (INFORMATION OFFICE OF SHANGHAI MUNICIPALITY ET AL. 2011: 52-53).



Abbildung 2: Shanghai Science & Technology Museum (INFORMATION OFFICE OF SHANGHAI MUNICIPALITY 2005: 26)

2.2.2. Demographische Entwicklung

Laut den Autoren BRONGER ET AL. (2011: 31) ist es sehr schwierig genau zu bestimmen, wie groß eine Stadt ist, da die Angaben zur jeweiligen Größe auf verschiedenen Bezugsnormen basieren. „Das entscheidende Manko (nahezu) aller dieser Größenangaben besteht darin, dass in über 90 % der Fälle die Bezugsfläche *nicht* mitgeliefert wird“ (31). Als Beispiel werden dabei die zwei Orte Tokyo und Seoul angeführt, die in der Jahresausgabe ‚Global Trends 2010‘ (herausgegeben von der BUNDESZENTRALE POLITISCHE BILDUNG) mit 34,45 Mio. (Tokyo) und 9,92 Mio. (Seoul) angeführt werden.

Tatsächlich bezieht sich die o.g. Einwohnerzahl von Tokyo auf eine (nicht genannte) Fläche von 13.310 km², die von Seoul auf 606 km². Erstere Angabe betrifft die Metropolitane Agglomeration Tokyo, identisch mit den vier Präfekturen Tokyo, Kanagawa, Saitama und Chiba, letztere bezieht sich auf die ‚Soul Special City‘, die Stadt Seoul. Die Metropolitane Agglomeration Seoul umfasst 4.654 km² mit 20,74 Mio. Einw. Kurz: Ein Einwohnervergleich der beiden Städte Seoul (606 km²; 9.820 Mio. E.) und Tokyo (624 km²; 8.483 Mio. E. - Angaben für 2005), besser aber der beiden Metropolitanen Agglomeration wäre hier angebrachter gewesen (BRONGER ET AL. 2011: 31).

Dieses Beispiel zeigt wie wichtig es ist, beim Erfassen und Vergleichen der Bevölkerungszahlen auf übereinstimmende Flächenangaben und Definitionen zu achten. Während die Kernstadt eine monozentrische Struktur aufweist und sich auf ein bestimmtes Verwaltungsgebiet begrenzt (BRONGER 2004: 14) definiert die UN eine Agglomeration wie folgt:

The term ‘urban agglomeration’ refers to the population contained within the contours of a contiguous territory inhabited at urban density levels without regard to administrative boundaries. It usually incorporates the population in a city or town plus that in the suburban areas lying outside of, but being adjacent to, the city boundaries (UNITED NATIONS 2012: o. S.).

Laut dieser Definition setzt sich eine Metropolitane Agglomeration über Verwaltungsgrenzen hinweg und bezieht auch die Einwohner von Vororten mit ein. BRONGER fügt noch die meist polyzentrische Erscheinungsform als Charakteristik einer Agglomeration bzw. eines Ballungsraumes an (BRONGER 2004: 14).

2.2.2.1. Rasante Bevölkerungsgewinne

Um den enormen Bevölkerungsanstieg Shanghais in einem größeren Kontext besser einordnen und verstehen zu können, wird kurz auf die wirtschaftlich bedingten Wanderungsbewegungen in China eingegangen: Seit Anfang der 1980er Jahre erfährt China eine Transformation von einer Zentralverwaltungswirtschaft zu einer sozialistischen Marktwirtschaft (ZHANG 2009: 167).

„Durch Lockerung und Anpassung des Haushaltsregistrierungssystems (Hukou-Systems) und die zunehmende Freisetzung von Arbeitskräften durch Reformen und Produktionssteigerungen auf dem Land, setzte eine massive Land-Stadt-Wanderung ein, die bis dato geschätzte 200 Millionen Menschen umfasst. Außerdem findet eine durch staatliche Wirtschaftsanreize geförderte Industrialisierung statt“ (BORK ET AL. 2009: 28). „Weitere 250 oder 300 Millionen Menschen - die nächste ‚Bauernflut‘ - werden für die kommenden Jahrzehnte erwartet. Infolge dieses enormen Zustroms hatten 2005 166 chinesische Städte jeweils mehr als eine Million Einwohner (verglichen mit nur neun US-amerikanischen)“ (DAVIS 2007: 16).

Zu den Migranten als Bevölkerungskategorie ist eine kurze Erläuterung notwendig: Durch die besseren Arbeitsbedingungen in den Agglomerationen kommt es immer noch zu massenhaften Land-Stadt-Bewegungen der meist jungen Landbevölkerung, die in den Städten Arbeit sucht. Als Folge besteht die Stadtbevölkerung in Shanghai - wie in den meisten Küstenstädten - im Wesentlichen aus drei Gruppen mit sehr unterschiedlichem sozioökonomischem Status:

1. Die autochtone, permanent sesshafte Bevölkerung mit einem Hukou für Shanghai.
2. Migranten mit einer temporären Aufenthaltsgenehmigung, die aber ihren Wohnsitz zeitweise wechseln.
3. Migranten, die ohne Aufenthaltsgenehmigung ihren Aufenthaltsort wechseln (BRONGER ET AL. 2011: 71).

Migranten mit temporärer Aufenthaltsgenehmigung stellen mittlerweile ein Viertel der städtischen Bevölkerung in China dar (WÜLLNER 2007: 387). Über die Migranten

aus Gruppe 3, die illegal ohne jegliche Papiere in der Stadt arbeiten, gibt es nur Schätzungen (BRONGER ET AL. 2011: 71). Welche Auswirkungen diese Land-Stadt-Wanderungen in China im Speziellen auf Shanghai haben, wird in diesem Kapitel näher erläutert.

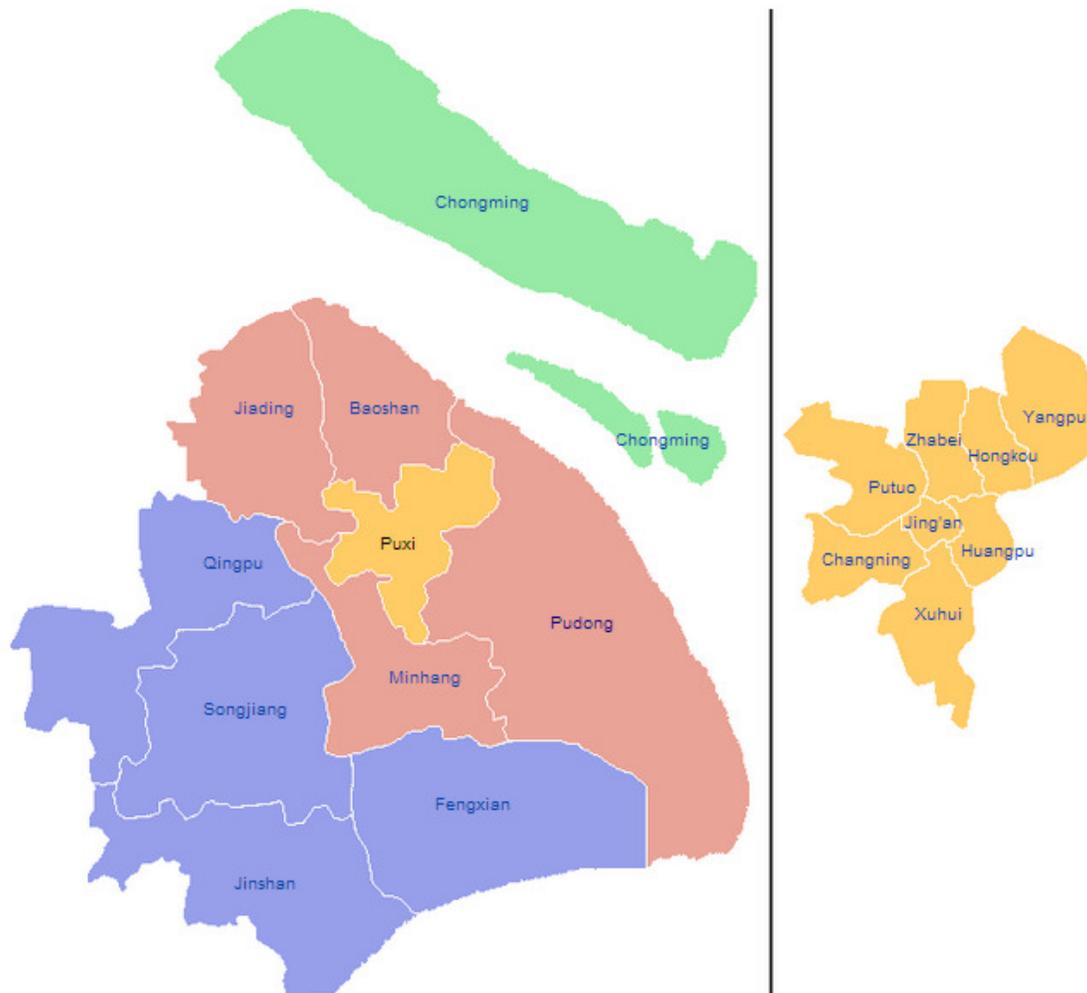


Abbildung 3: Stadtbezirke Shanghais (EIGENE BEARBEITUNG;
QUELLE: WIKIPEDIA 2013: o. S.)

Die historische Altstadt Shanghais liegt im Stadtteil Puxi, der aus den neun Innenstadtbezirken (SCHOON 2007: 36) Huangpu, Luwan, Xuhui, Changning, Jing'an, Putuo, Zhabei, Hongkou und Yangpu bestand. Weshalb im gelb markierten Bereich in Abbildung 3 nur acht Innenstadtbezirke aufgeführt werden, beruht auf der Tatsache, dass 2011 der Bezirk Luwan in den Bezirk Huangpu eingegliedert wurde (DONG 2011: o. S.). Während Puxi de jure die Innenstadt bildet, werden die in Abbildung 3

rosa markierten Stadtteile Jiading, Boashan, Minhang und Pudong zum Stadtkern gezählt. Im Jahr 1950 lebten in Puxi ca. 4 Millionen Einwohner (ZHANG 2009: 170). Durch einen konstant anhaltenden Bevölkerungsanstieg im Stadtkern wurde das alte Stadtgebiet seit Anfang der 1950er Jahre durch die Eingliederung ländlicher Distrikte erweitert, in denen zahlreiche Trabantenstädte entstanden (SCHULZ 2013: 5).

Die in Abbildung 3 blau markierten Stadtteile Qingpu, Songjiang, Jinshan und Fengxian sowie die in Abbildung 3 grün markierte Insel Chongming zählen zu diesen ländlichen bzw. zentrumsfernen Vororten, die durch den anhaltenden Bevölkerungsanstieg mit der Kernstadt größtenteils verschmolzen und heute als ‚Metropolregion Shanghai‘ (provincial level municipality Shanghai) eine Verwaltungseinheit bilden (SCHULZ 2013: 5). Im Jahr 2006 lebten in der gesamten Metropolregion mit 18,4 Millionen fast fünfmal so viele Einwohner wie noch vor knapp 60 Jahren. Dabei handelte es sich um 13,4 Millionen ‚registrierte‘ Einwohner und 4,7 Millionen Migranten mit temporärer Aufenthaltsgenehmigung (ZHANG 2009: 170).

Diesen Trend der rasanten demographischen Entwicklung in der gesamten Metropolregion Shanghai beschreibt der Geograph COX (2011) in seinem Bericht ‚Shanghai: Torrid Population Growth‘ sehr detailliert: Im Jahr 2010 überschritt die Bevölkerung die Marke von 22 Millionen und übertraf somit die Bevölkerungszahl von 2000, die damals bei 16,41 Millionen lag, um mehr als ein Drittel. COX bezieht sich bei seinen Daten auf die SHANGHAI POPULATION AND FAMILY COMMISSION. Laut den Zahlen des Zensus von 2010, der im April 2011 vom NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA veröffentlicht wurde, lag die Einwohnerzahl Shanghais sogar bei über 23 Millionen (NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA 2011: o. S.), was fast sechsmal so viele Einwohner als vor 60 Jahren bedeutet.

Bei diesen Einwohnerzahlen muss aber noch berücksichtigt werden, dass sie die demographische Situation nicht völlig repräsentativ wiedergeben, da im Zensus nur Einwohner mit einem Hukou für Shanghai und die Migranten mit einer temporären Aufenthaltsgenehmigung aufgeführt werden, während die Migranten aus Gruppe 3, die illegal in Shanghai leben und über die es nur vage Schätzungen gibt, keine Berücksichtigung finden. Daher ist die Einwohnerzahl Shanghais wahrscheinlich noch wesentlich höher.

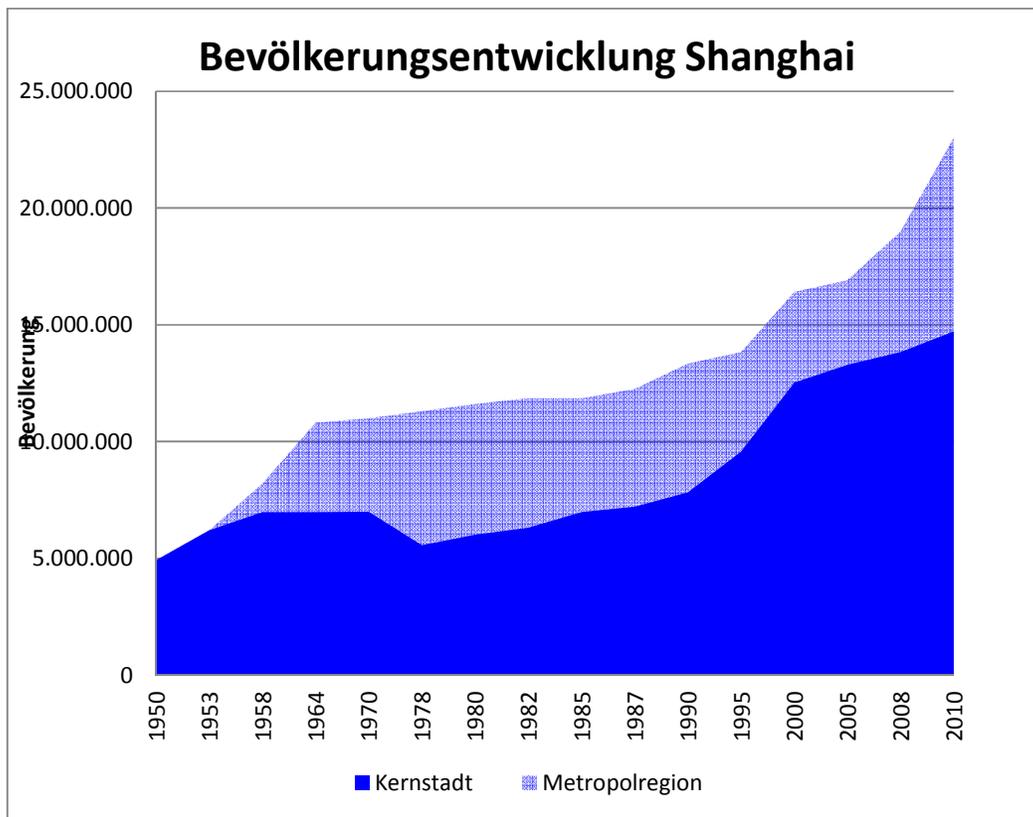


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung der Kernstadt und Metropolregion Shanghai (EIGENE GRAPHIK ERSTELLT auf der Basis der Daten des NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA 2011: o. S.)

2.2.2.2. Zwangsumsiedlungen

Die neue Phase der städteplanerischen Umwandlung Shanghais, die die Zwangsumsiedlungen zur Folge hatte, startete nach Deng Xiaopings Tour durch den Süden 1992 und dem Beschluss Shanghai zur Wirtschaftsmacht Chinas zu transformieren (WU 2009: 137). Während die Pläne für das Finanzzentrum Lujiazui und den Wirtschaftsstandort Pudong erstellt wurden, erschien die Vorgehensweise der Shanghai Stadregierung gegenüber dem Rest der Stadt wie eine riesige Landveräußerung. Rücksichtslos wurde Land, das von Millionen Leuten seit Jahrzehnten bewohnt war, verkauft (DENISON ET AL. 2006: 219).

Die mit aller Macht durchgesetzte globale Konkurrenzfähigkeit hatte den Bedeutungsverlust einiger Stadtviertel zur Folge, während einige andere aufgewertet wur-

den. Diese radikalen stadtplanerischen Maßnahmen zur Wirtschaftsförderung der Stadt erweiterten die Kluft zwischen arm und reich. Während einige wenige Einwohner vom Boom profitierten, hieß es für den Großteil der Bevölkerung, dass sie (zwangs-)umgesiedelt wurde (ZHANG 2009: 188). Schon in der Anfangszeit zwischen 1993 und 1997 verkaufte Shanghai Mietverträge für 1.334 Landparzellen an Bauunternehmer, die eine Fläche von 78,4 Millionen m² ausmachten (DENISON ET AL. 2006: 225). Zusätzlich wurden in der darauf folgenden Dekade etwa 2,6 Millionen m² alter Wohnraum abgerissen und 660.000 Haushalte aus der Innenstadt in stadtrandnahe Gebiete umgesiedelt. Gleichzeitig wurden 115,9 Millionen m² neuer Wohnraum geschaffen (WU 2009: 137).

Anfang der 1990er Jahre begann der Trend, standardisierte Wohnungen zu errichten, die sich in Farbe, Größe und Baustil ähnelten. In diesem System der standardisierten Wohnungen gab es nur Wohnungen in großer, mittlerer und kleiner Wohnfläche, wobei die Unterschiede der einzelnen Wohnflächen nur sehr gering waren. Dies war beabsichtigt, um nicht allzu große soziale Unterschiede auszulösen (JUN ET AL. 2007: 26-27). Obwohl der Bevölkerungsanstieg - wie schon im Kapitel 3.2.1. erwähnt - im Stadtzentrum und der gesamten Metropolregion Shanghais sehr rasant verlief, konnte die Durchschnittswohnfläche jedes Shanghaiers von 6,6 m² (vor 1990) auf 12,1 m² (2001) fast verdoppelt werden (WU 2007: 131).



Abbildung 5: Traditionelle Lilongs (KOESTER 2008: o. S.)

Die traditionellen ‚Lilongs‘ (chinesisch: ‚Li‘ Nachbarschaft und ‚Long‘ Gasse), „alte[...] Sträßchen, abgegrenzt vom Rest der Welt durch ein Tor, hinter der sich das urbane Leben vieler Chinesen im Kommunestil abspielte“ (RAU 2013: 43), wurden abgerissen und mussten entweder neuen Wohnprojekten oder Wolkenkratzern weichen. In diesen traditionellen altchinesischen Stadtvierteln lebten zahlreiche Familien schon seit Generationen; außerdem befanden sich dort kleine Industrien und Schlafquartiere für Wanderarbeiter (DENISON ET AL. 2006: 19; LU ET AL. 2009: 207).

Die Nachfrage an Wohnungs- und Büroraum begünstigte ein ‚Top-Down-System‘, in dem wohlhabende ausländische Investoren die Gebiete der dort ansässigen Bevölkerung erwarben (DENISON ET AL. 2006: 219). Dieser Prozess schritt bis zum Ende der 1990er Jahre kontinuierlich voran. Erst durch die Finanzkrise (Asien-Krise), in der durch Immobilienspekulationen tausende Wohn- und Büroflächen leer blieben und so die Immobilienpreise fielen, hörten die politisch Verantwortlichen zum ersten Mal bewusst auf die öffentliche Meinung und es wurde ernsthaft über die Bewahrung historischer Stadtviertel und über nachhaltige Stadtentwicklung nachgedacht.

Unter dem Motto ‚Erhaltung des kulturellen Erbes‘ versucht die Stadtregierung neuerdings ein Miteinander von alten und modernen Gebäuden zu schaffen (wie etwa im Ruhrgebiet oder in Manchester). Dieser Prozess geschieht nicht ganz selbstlos: Das Motiv, das hinter dieser Entscheidung steckt, ist Profit. Die Shanghaier Stadtregierung erhofft sich durch die Erhaltung dieser historischen Gebäude einen weiteren Touristenmagnet zu schaffen und wies daher einige Straßenzüge, wie die Wujiang Road und das frühere jüdische Ghetto, als rein historische Stadtviertel aus (LEVIN 2010: o. S.). Im Zuge dieser Kampagne wurden knapp 400 Gebäude als ‚Architektonisches Erbe‘ ausgezeichnet; ein Titel, der die Häuser vor ihrem Abriss schützt (DENISON ET AL. 2006: 226).

2.2.3. Umweltprobleme

Der rasche Bevölkerungsanstieg Shanghais in den letzten Jahren stellt die Stadt vor enorme Probleme hinsichtlich des erhöhten Energiebedarfs und der zunehmenden Umweltverschmutzung. Shanghai ist inzwischen die größte Wirtschaftsmetropole Chinas, aber auch eines der am meisten von industrieller Verschmutzung betroffenen Ballungsgebiete: Seit Beginn der Wirtschaftsreformen Anfang der 1990er Jahre hat sich der CO₂-Ausstoß mehr als verdreifacht (NIU ET AL. 2009: 10).

Die Abfallmenge hat sich in der Metropolregion Shanghai zwischen 2004 und 2011 von 16.000 t (LI 2004: o. S.) auf knapp 20.000 t pro Tag erhöht. Diese Tatsache ist umso gravierender und alarmierender einzuschätzen, da die Stadt momentan nur 10.000 t umweltfreundlich entsorgen kann (GERMAN.CHINA.ORG.CN 2011: o. S.). Diese Sorgen der Umweltverschmutzung betreffen aber nicht nur Shanghai, sondern das ganze Land. Die durch das Wachstum verursachte Umweltverschmutzung ist beachtlich: In China werden inzwischen weltweit die meisten Treibhausgase ausgestoßen (SPIEGEL ONLINE 2010: o. S.). Trotz der Tatsache, dass Shanghai 1996 noch zu einer der am stärksten umweltverschmutzten Städte weltweit erklärt wurde (CHINA REISEFÜHRER 2013: o. S.) und die Treibhausemissionen in Shanghai durch die erhöhte Wirtschaftsleistung noch weiter steigen, liegt Shanghai bei der Feinstaubbelastung noch weit hinter Peking und Guangzhou (AQICN.INFO 2013: o. S.).

Air Quality Index (AQI)	PM2.5 Health Advisory
Good (0-50)	None
Moderate (51-100)	Unusually sensitive people should consider reducing prolonged or heavy exertion.
Unhealthy for Sensitive Groups (101-150)	People with heart or lung disease, older adults, and children should reduce prolonged or heavy exertion.
Unhealthy (151-200)	People with heart or lung disease, older adults, and children should avoid prolonged or heavy exertion; everyone else should reduce prolonged or heavy exertion.
Very Unhealthy (201-300)	People with heart or lung disease, older adults, and children should avoid all physical activity outdoors. Everyone else should avoid prolonged or heavy exertion.
Hazardous (301-500)	Everyone should avoid all physical activity outdoors; people with heart or lung disease, older adults, and children should remain indoors and keep activity levels low.

Abbildung 6: PM 2.5 Index (CONSULATE GENERAL OF THE UNITED STATES 2013: o. S.)

Die Feinstaubwerte (PM 2.5 = Feinstaubteile (engl. Pollutant Materials), die im Schnitt weniger als 2.5 Mikrometer Durchmesser haben (CONSULATE GENERAL OF THE UNITED STATES 2013: o. S.)) liegen meist im Toleranzbereich unter 100 Mikrogramm pro m³, von dem keine ernsthafte Gesundheitsgefährdung ausgeht; während die Durchschnittswerte in Peking meist im gesundheitsgefährdenden Bereich von über 150 Mikrogramm pro m³ liegen (CHINA REISEFÜHRER 2013b: o. S.). Jedoch gibt es auch in Shanghai immer wieder Tage, an denen die Richtwerte von 100 Mikrogramm pro m³ überschritten werden wie Abbildung 7 zeigt.

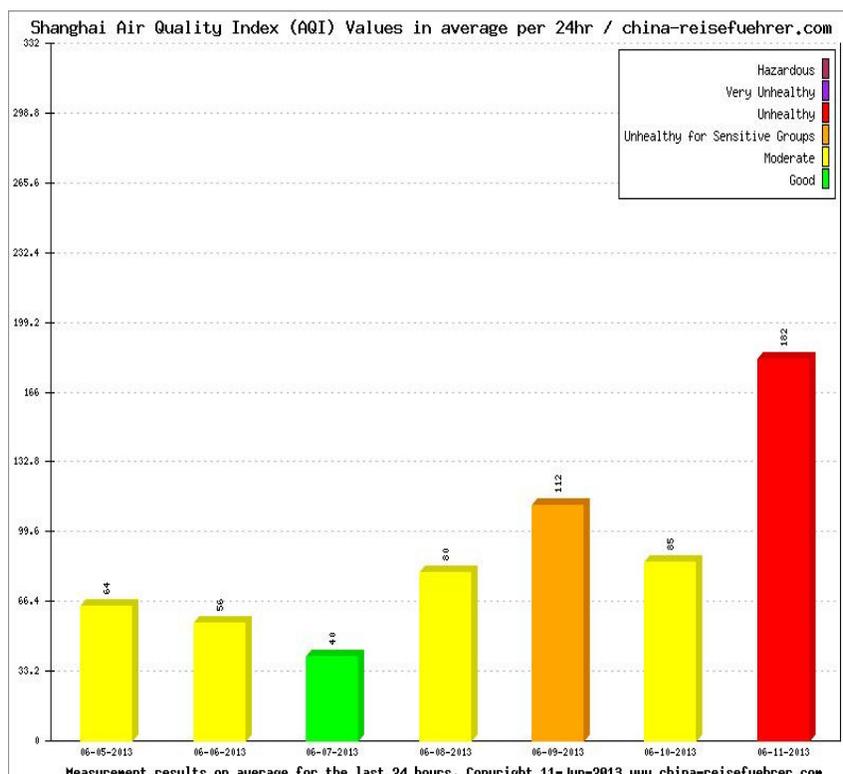


Abbildung 7: Luftqualität in Shanghai im Zeitraum vom 5.-11. Juni 2013 (CHINA REISEFÜHRER 2013b: o. S.)

Im Januar 2013 kam es zur höchsten Feinstaubbelastung seit Einführung der Messreihe 2012. Bedingt durch ein Tiefdruckgebiet einer Kaltfront, bei der die Emissionen nicht abziehen konnten, bildete sich über der Stadt eine große Smog-Wolke, sodass das US-Konsulat die Luft in Shanghai als gefährlich einstufte (SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2013: o. S.). Die Feinstaubbelastung erreichte dabei Spitzenwerte von über 254 Mikrogramm pro m³, was laut PM 2.5 Index in Abbildung 6 als sehr gesundheits-schädlich einzustufen ist (CHINA.ORG 2013: o. S.).

2.3. Expo/Weltausstellung 2010

Am 3. Dezember 2002 wurde Shanghai vom ‚Bureau Internationale des Expositions‘ mit der Ausrichtung der Expo 2010 betraut (EXPO 2010 SHANGHAI EDITORIAL OFFICE 2010: 4). Diese Zusage erwies sich als eine weitere Möglichkeit die städtebauliche Entwicklung zu beschleunigen. „The Shanghai Expo addressed the urgent need to improve urban planning, management and livability“ (UNITED NATIONS; BUREAU INTERNATIONAL DES EXPOSITIONS & SHANGHAI 2010 WORLD EXPOSITION EXECUTIVE COMMITTEE 2010: 9).

2.3.1. Geschichte der EXPO

Der Gedanke und die Ausrichtung einer Weltausstellung ist nichts Neues: Die Weltausstellungen haben ihren Ursprung in den mittelalterlichen Märkten, bei denen Aussteller von Ort zu Ort zogen und ihre Produkte präsentierten. Die erste Weltausstellung der Neuzeit, die dem Gedanken der heutigen EXPO am ähnlichsten war, fand unter dem Namen ‚Great Exhibition of the Works of Industry of All Continents‘ erstmalig 1851 in London statt (MINTER 2010: o. S.).

2.3.2. Auswirkung der EXPO auf Shanghai

Für Shanghai, insbesondere aber auch für das ganze Land war die Weltausstellung eine perfekte Möglichkeit seine wirtschaftliche Dominanz und seine - in Chinas Augen - westlich gerichtete Politik einem großen internationalen Publikum zu präsentieren. Über 240 Nationen und internationale Organisationen nahmen teil. Das Gelände dieser Ausstellung erstreckte sich an beiden Ufern des Huangpu-Flusses zwischen der Nanpu Brücke und der Lupu Brücke. Die Fläche des EXPO-Areals betrug 5,28 km², wobei sich 3,93 km² im Stadtteil Pudong und 1,35 km² im Stadtteil Puxi befanden. Die EXPO dauerte vom 1. Mai 2010 bis zum 31. Oktober 2010 (FOLLATH ET AL. 2010: 112; EXPO 2010 SHANGHAI EDITORIAL OFFICE 2010: 6).

Welche Bedeutung die EXPO für China hatte, zeigt die Tatsache, dass sich das EXPO-Komitee vorwiegend aus hochrangigen Ministern der Staats- und Stadtregierung zusammensetzte. Unter anderem bekleidete der Vize-Premier Wang Qishan das Amt des Vorsitzenden des Organisationskomitees. Außerdem wurde die EXPO als Projekt hoher Priorität auf Staatsebene proklamiert (EXPO 2010 SHANGHAI EDITORIAL OFFICE 2010: 32). Die Weltausstellung 2010 war daraufhin auch besuchermäßig ein voller Erfolg: Mit 73 Millionen Besuchern wurde der bisherige Rekord der japanischen Stadt Osaka gebrochen (FOCUS ONLINE 2010: o. S.).

2.3.2.1. Infrastruktur

Shanghai, Chinas reichste Stadt, investierte anlässlich der EXPO 2010 45 Milliarden US-Dollar in Infrastruktur, Gebäudesanierung und Aufwertung der zentrumsnahen Stadtviertel, um sich weltweit in glanzvollem Licht zu präsentieren (VOGELER 2010: o. S.). Das Ausstellungsareal, das mitten im Zentrum der Stadt errichtet wurde, veranlasste die Stadtverwaltung stadtplanerische Maßnahmen vorzunehmen, um diese ‚Stadt in der Stadt‘ realisieren zu können. Eine notwendige Maßnahme das EXPO-Gelände am Huangpu zu errichten war, vorhandene Werften an den Jangtsekiang zu verlegen (EXPO 2010 SHANGHAI EDITORIAL OFFICE 2010: 32).

Außerdem wurde das U-Bahnnetz erweitert: Betrug das Streckennetz im Jahr 2000 nur 63 km, war es 2009 mit einer Länge von 129 km schon mehr als doppelt so lang. Ein Jahr später zur Eröffnung der Weltausstellung waren es 400 km Schienennetz. Von den elf Linien, die für die EXPO gebaut wurden, führen die Linien 4, 6, 7 und 8 zum EXPO-Gelände. Die Linie 13 wurde ausschließlich für die EXPO genutzt (EXPO 2010 SHANGHAI EDITORIAL OFFICE 2010: 32).

Die Stadtrandgebiete sind durch die Erweiterung des Streckennetzes besser an das Stadtzentrum angebunden und erleichtern somit den Pendlern aus den umliegenden Vororten einen bequemeren täglichen Weg zur Arbeit.



Abbildung 8: Shanghaier Metronetz vor der EXPO 2010 (WIKIPEDIA 2007: o. S.)

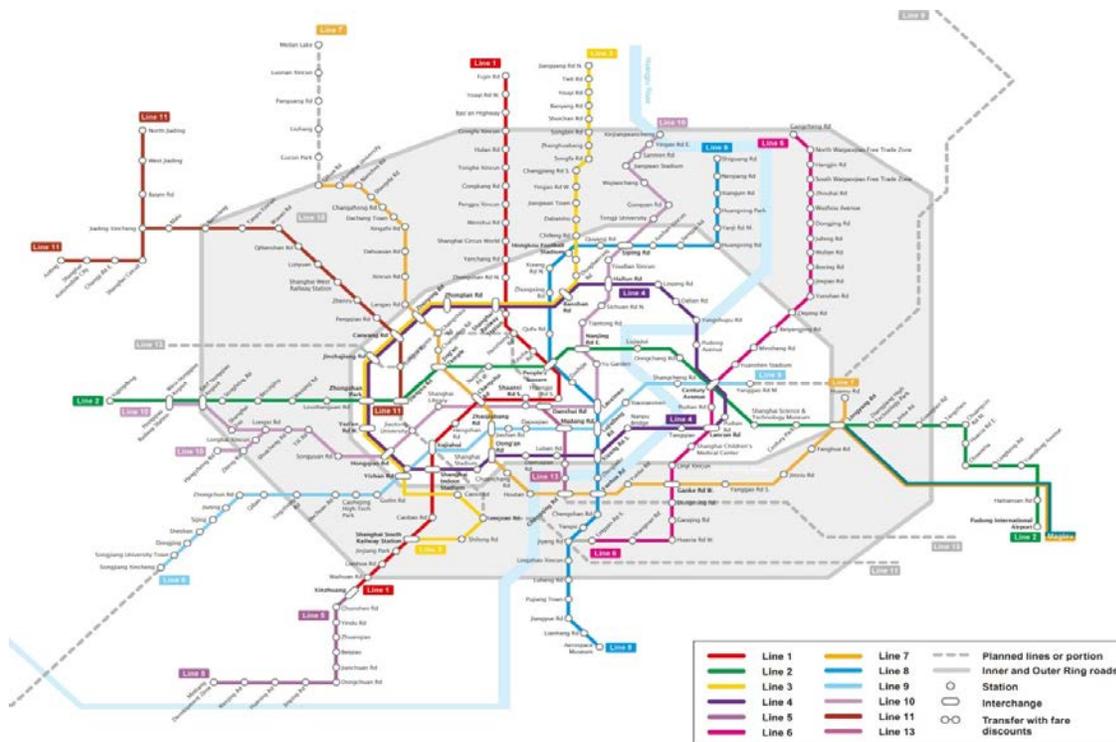


Abbildung 9: Shanghaier Metronetz seit der EXPO 2010 (THE OFFICIAL SHANGHAI CHINA TRAVEL WEBSITE 2013: o. S.)

„Ein Stück urbane Lebensqualität wurde den Bewohnern Shanghais schon vor Beginn der Expo [durch die Wiedererrichtung des Bunds, eines der Shanghaier Wahrzeichens] zurückgegeben“ (KONRAD ADENAUER STIFTUNG 2010: o. S.).

„Der Bund (ein anglo-indisches Wort für Kai oder Uferstraße), ein oft mit Manhattan verglichener Boulevard am Huangpu, wurde zum Inbegriff von Reichtum und westlicher Lebensart“ (TAUBMANN 1997: 121). Diese herausgeputzte und markante Uferpromenade am Ostufer des Huangpu ist bis heute ein belebter Ort und wird von Einheimischen und Touristen gleichermaßen aufgesucht und genutzt (CHANGXIN 2010: o. S.).

„Insgesamt kostete das Projekt die Stadt 550 Millionen Euro; zum einen für den Bau eines unterirdischen, doppelstöckigen Autobahntunnels, wodurch der gigantische Verkehrsfluss zukünftig geleitet wird; zum anderen wurde die ehemalige Uferpromenade zusätzlich um die Hälfte verbreitert und verlängert“ (KONRAD ADENAUER STIFTUNG 2010: o. S.).

2.3.2.2. Demographische Probleme

Die EXPO bedeutete für China eine große Chance sich im perfekten Licht zu zeigen und für sich zu werben. Um dieses Ziel zu erreichen und ein günstiges und zentrumsnahes Areal für die Ausstellung zu schaffen, war den Verantwortlichen jedes Mittel recht: So wurden im Zuge der Weltausstellung 18.000 Haushalte (RUPPERT 2012: 58) und ca. 270 Unternehmen innerhalb Shanghais umgesiedelt (CHINA INTERNATIONAL RADIO 2006: o. S.). Diese ‚Zwangsumsiedelungen‘, die innerhalb kürzester Zeit vorstättengingen, führten zu sozialen Problemen wie Immobilienspekulationen und Enteignungen (N-TV 2010: o. S.).

2.3.2.3. Wahrnehmung des Potentials einer Ökostadt

Das Motto der Expo lautete ‚Better City, Better Life‘. Das Motto wurde bewusst gewählt, um das Bewusstsein für einen nachhaltigen Städtebau in der Gesellschaft jeglicher Kulturkreise zu etablieren. Angesichts dieser Problematik ging es bei der Expo 2010 in Shanghai um die Stadt als Versuchslabor für innovative Lösungen: von Elektroautos über Mülltrennung bis hin zu alternativen Energien.

Für den Verantwortlichen der EXPO 2010 in Shanghai, Herrn Wu, ist es nicht zu spät, die ‚Harmonie zwischen Mensch und Natur‘ zu ermöglichen und das enorme Potential, das die Natur bereitstellt, zu nutzen. Zu diesem Zwecke verwandelte er das Ufer des Huangpu auf dem Expo-Gelände in einen natürlichen Grasstreifen zurück. Wu spricht von Windkorridoren und Solarenergie, von weniger Klimaanlageanlagen und geringerem Stromverbrauch. ‚Die Expo ist ein Experiment, wie man Industrieflächen in eine lebenswerte Stadt umwandeln kann‘. Aus großen Glastrichern erhalten die U-Bahnstationen natürliches Licht und helfen zugleich, Regenwasser für das Grün des Ausstellungsgeländes zu sammeln. Siegfried Wu hofft, dass von der Expo ein Impuls an alle Bürgermeister Chinas ausgeht, nun endlich Energie zu sparen. Er selbst plant schon jetzt acht neue Öko-Städte (LORENZ 2010: o. S.).

Ursprünglich wollten die Ausrichter der EXPO Shanghai anlässlich der Weltausstellung um ein zusätzliches Viertel erweitern: Es sollte die sogenannte Ökostadt Dongtan, auf der etwa 100 km langen Insel Chongming, errichtet werden (KNAUER 2007: 146).

Das Dongtan-Projekt an der Mündung des Jangtsekiangs, das 2005 vom chinesischen Premierminister Hu Jintao und dem britischen Premierminister Tony Blair mit großer Fanfare eingeleitet wurde, sollte eine Modellstadt von der Größe Manhattans werden. Bis 2010 sollten hier rund 50.000 Einwohner angesiedelt werden, deren Wohnungen nur mit Sonnen- und Windenergie in Kombination mit Biokraftstoff aus organischem Abfall der umliegenden Reisfelder (gedüngt mit recycelten Haushaltsabwässern) beheizt würden. Diese CO₂-neutrale Stadt mit hoher Energieeffizienz sollte Ähnlichkeiten mit seinem Vorbild - dem Londoner Ökoviertel BedZED - aufweisen (FIGAROL 2007: o. S.). Dongtan sollte die Vorzeigestadt für das chinesische Know-How in nachhaltiger Entwicklung werden. Schließlich wurde aber die Wahl des Standortes wegen seiner negativen Auswirkungen auf ein bestehendes Naturschutzgebiet unter mangelnder Einbeziehung der lokalen Bevölkerung in Frage gestellt. Das Vorhaben wurde wegen des Korruptionsverdachts gegen den ehemaligen Gene-

ralsekretär der kommunistischen Partei von Shanghai Chen Liangyu diskret auf Eis gelegt und nach dem Beginn der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2008 endgültig eingestellt (SIMONS 2012: 68). Wie das Dongtan-Projekt zeigt, sind mangelnde Planung und Korruption immer noch Hürden, die China beim Bau von Ökostädten überwinden muss.

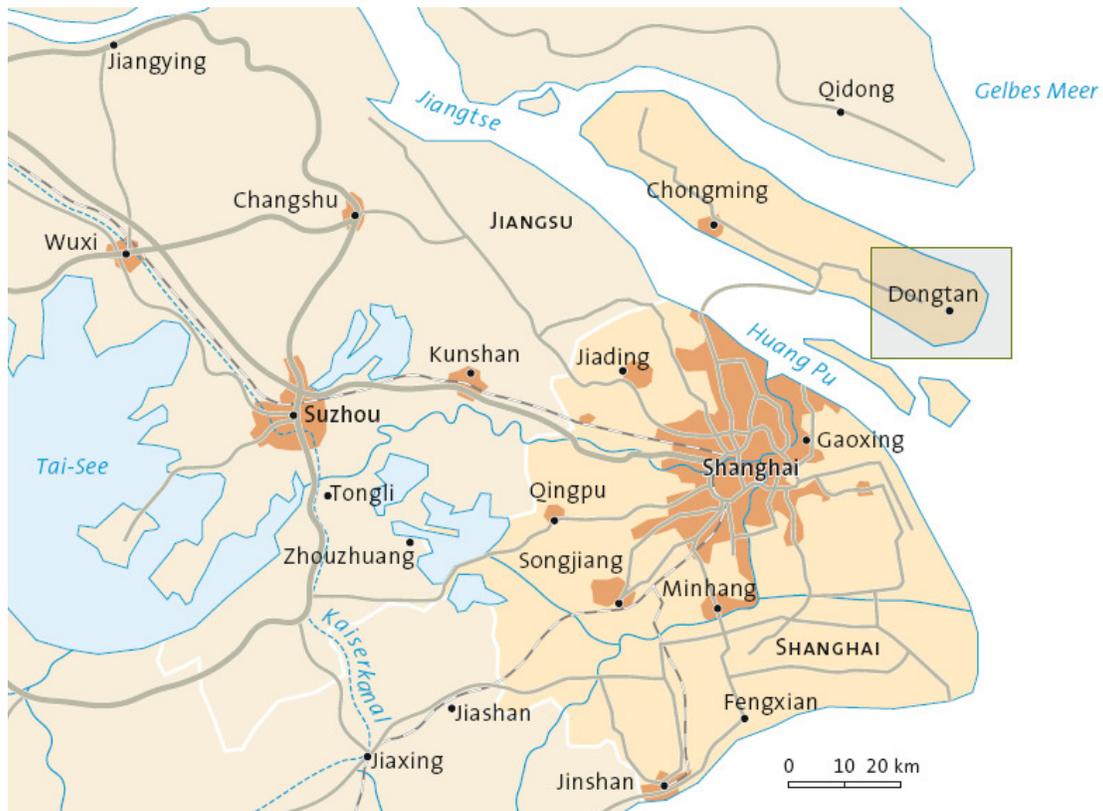


Abbildung 10: Die Lage Dongtans (LE MONDE DIPLOMATIQUE in: FIGAROL 2007: o. S.)

Auch wenn das anfangs ambitionierte Dongtan-Projekt gescheitert ist, so hat das Konzept ‚Ökostadt‘, bzw. ‚Ökoviertel‘ wenigstens teilweise die verantwortlichen Politiker Chinas überzeugt. In Shanghai startete die Stadtregierung die ‚City Beautiful‘-Bewegung, im Zuge derer im Stadtbereich der Anteil von Grünflächen auf 30 % erhöht werden soll (WU 2009: 137).

Außerdem ist mit dem Hongqiao Low Carbon Business Center, das sich in der Nähe des Flughafens Hongqiao befindet, die erste Low Carbon Business Community der chinesischen Regierung geplant. Das Ziel dieses Projekts ist den CO₂-Ausstoß um

bis zu 45 % zu reduzieren. Der Bau begann 2011 und soll hauptsächlich Büroräume, aber auch Einzelhandelsgeschäfte und Freizeiteinrichtungen in diesem Low Carbon Business Center schaffen (JOSS ET AL. 2011: 58).

„Das Low Carbon Business Center definiert sich über die Nachhaltigkeitsfaktoren Städtebau, Verkehrsplanung, Gebäudetechnologie und Energieproduktion“ (SBA 2013: o. S.). Das Areal des Low Carbon Business Center erstreckt sich auf einer Fläche von 1,4 km² (MANN + PARTNER o. J: o. S.) und beinhaltet auch ausreichend Grünflächen, was ihn von gewöhnlichen Business Parks unterscheidet.



Abbildung 11: Hongqiao Low Carbon Business Center (MANN + PARTNER o. J.: o. S.)

Auch außerhalb Shanghais kam es - initiiert von der chinesischen Regierung - zu einem Umdenken im Hinblick auf umweltfreundliche und nachhaltige Städtebaupolitik und Stadtplanung. In der Nähe von Peking hat man begonnen die Ökostadt Tianjin zu bauen. Die ökologischen Ziele sind in der Ökostadt von Tianjin weniger ambitioniert formuliert wie es noch in Dongtan der Fall war. So spricht bei der Ökostadt Tianjin keiner von einer CO₂-freien Stadt. Der Dämpfer dieser Dongtan-Ideologie sitzt tief und man geht in China nun realistischer an die grüne Städtebaupolitik heran. Es

ist schon als Fortschritt zu erachten, dass in Tianjin das geplante Projekt einer Ökostadt tatsächlich gestartet wurde und so den dortigen Bewohnern bessere Wohn- und Arbeitsbedingungen ermöglicht werden. Wie die Umweltbilanz wirklich aussieht, wird man erst in einigen Jahren feststellen können (SIMONS 2012: 69).

„Tianjin Eco-City soll Mitte der 2020er Jahre fertig gestellt sein. Das sieben Milliarden Euro teure Projekt setzt auf grüne Spitzentechnologie, die zum großen Teil aus Industrieländern mehrerer Kontinente importiert wird, darunter eine umweltfreundliche Schmalspur-Nahverkehrsbahn und solarbetriebene Kunstinstallationen rund um das Thema Erde und Sonne für die geplanten 350.000 Einwohner der Stadt, die sich möglichst aus allen sozialen Schichten zusammensetzen sollen. Um das zu gewährleisten, sollen die Wohnungen teilweise subventioniert werden“ (CARDWELL 2012: o. S.).

2.4. Zukunft Shanghais

Die wirtschaftliche Entwicklung, die Anfang der 1990er im Stadtgebiet Shanghais einsetzte, veränderte die gesamte Metropolregion, sodass Shanghai mittlerweile den Status einer der bedeutendsten ‚Global Cities‘ einnimmt. Das ‚Paris des Ostens‘ wie es früher genannt wurde, könnte schon bald das ‚New York City Chinas‘ sein (CHEN 2009: XVIII).

Von den über 1 Milliarde Chinesen ziehen immer mehr vom Land in die Stadt. Es kann daher auch in Zukunft davon ausgegangen werden, dass der Bevölkerungsstrom in die Großstädte nicht abreißen wird. Zu viele Leute sind immer noch von den mächtigen Wolkenkratzern mit ihren gläsernen Fassaden fasziniert und lassen sich von einer Scheinwelt blenden, von der sie sich bessere Lebensbedingungen erwarten (DENISON ET AL. 2006: 228). Dieser Bevölkerungstendenzen bewusst sind die Politiker des ganzen Landes auf der Suche nach einem stadtplanerischen Modell, das das damit verbundene Problem der Überbevölkerung in Städten nachhaltig lösen könnte.

Dies betrifft insbesondere Shanghai, das bis 2025 weiterhin zu den 10 bevölkerungsreichsten Städten weltweit gehören dürfte. Die Stadtregierung steht anhand dieser Prognosen vor enormen Herausforderungen eine Lösung für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu finden, bei der wirtschaftliche Entwicklungen mit besserem Umweltschutz und sozialer Gerechtigkeit einhergehen.

Außerhalb des Shanghaier Stadtzentrums sind schon einige Satellitenstädte in Planung, die jeweils mehr als 1 Million Einwohner fassen können. Sie sollen dem steten Bevölkerungsanstieg im Stadtgebiet Shanghais entgegenwirken und auf Dauer die Innenstadt entlasten (DENISON ET AL. 2006: 227). Mit dem Ausbau der Shanghaier Metro - anlässlich der EXPO 2010 - in weiter entfernte Orte wurde schon ein erster Schritt unternommen, Satellitenstädte optimal mit dem Stadtzentrum zu vernetzen.

„Eine weitere Konsequenz der chinesischen Politik, die seit der Öffnung praktiziert wird und deren Folgen sich jetzt bemerkbar machen, ist die Ein-Kind-Politik, die seit 1978 in den Städten rigoros durchgesetzt wird. In Shanghai sind jetzt schon knapp 20 % der Einwohner über 60 Jahre und 45 % über 35 Jahre alt. Demographen gehen davon aus, dass schon 2030 50 % der Stadtbevölkerung 65 Jahre und älter sein werden“ (SCHOON 2007: 46 zitiert nach CHINA AKTUELL 2004: 975).

Diese Zahlen lassen die Dringlichkeit eines Rentenversorgungsnetzes und Schaffung eines adäquaten Lebensumfeldes für alte Menschen vor Augen führen. Schon jetzt sind die öffentlichen Parks von Senioren hoch frequentiert. Die meisten von ihnen leben in Abhängigkeit von ihren Familien, denn wer keine Rücklagen aufweisen kann, ist auf sie angewiesen oder muss noch im Alter lebensunterhaltende Arbeiten verrichten (SCHOON 2007: 46).

2.5. Vergleich Shanghai mit Los Angeles

In diesem Kapitel soll ein Vergleich zwischen den chinesischen und den amerikanischen Städten gezogen werden. Dieser Vergleich dient dazu die Unterschiede zwischen westlichen und asiatischen Kulturkreisen besonders im Bereich der Stadtentwicklung aufzuzeigen.

„Die Städte des angloamerikanischen (USA, Kanada) [...] Kulturerdteils zeichnen sich durch eine ausgesprochen flächenhafte Siedlungsstruktur [„mit geringer baulicher Dichte“ (ARBEITSWELT DER GEOGRAPHIE 2011: o. S.)“ aus (BRONGER ET AL. 2011: 63). Dieses besondere Merkmal der amerikanischen Städte begann „durch die Realisierung des American Dreams“ (ARBEITSWELT DER GEOGRAPHIE 2011: o. S.) mit ruhigen Einfamilienhäusern abseits der hektischen Innenstädte. Durch die zunehmende PKW Verfügbarkeit und die einhergehende Mobilität musste die Bevölkerung nicht mehr da wohnen, wo sie arbeitete. „Aufgrund von Suburbanisierung und ‚Urban Sprawl‘, d.h. der Zersiedelung [durch „das Ausufernd der Städte in eigentlich ländliche Gebiete“ (ARBEITSWELT DER GEOGRAPHIE 2011: o. S.)] beginnen sich die Städte aufzulösen. Sie zerfallen als physiognomische Einheiten“ (LICHTENBERGER 1986: 17).

Bis heute gibt es keine Restriktionen für eine Aufschließung immer neuer Siedlungsgebiete, sodass sich dieser ‚Urban Sprawl‘ fortsetzt. Die Planungskommissionen der Counties, der untersten Verwaltungseinheiten der USA, welche annähernd den politischen Bezirken gleichzusetzen sind, haben keine Möglichkeit den ‚Urban Sprawl‘ aufzuhalten (LICHTENBERGER 1986: 76; ZIEGLER 2006: 303).

Die ‚City of Los Angeles‘ hatte 2006 eine Einwohnerzahl von 3,849 Millionen bei einer Bezugsfläche von 1.206,7 km² (BRONGER ET AL. 2011: 63). In der Metropolregion Los Angeles, die sich auf 4.058 Quadratmeilen (umgerechnet 6.530 km²) erstreckt, leben laut dem 2010 Census 9.962.790 Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von 1.526 Einwohner/km² entspricht (U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, UNITED STATES‘ CENSUS BUREAU 2010: o. S.) Die Metropolregion Los Angeles, als Vertreter der amerikanischen Städte, wurde bei diesem Vergleich bewusst gewählt, da ihre Bezugsfläche von 6.530 km² eine nur sehr geringe Abweichung zur Bezugsfläche der Metropolregion Shanghai aufweist und sich daher die Vergleiche mit den Einwohnerzahlen sehr anschaulich und verständlich darstellen lassen.

„Shanghai verfügt über 6.340,5 km² Fläche (SCHOON 2007: 36), davon sind 3.924,2 km² urbaner und 2.416,3 km² ländlicher Raum. Dieser urbane Raum setzt sich aus der Kernstadt Puxi und den vier zentrumsnahen Stadtbezirken Jiading, Boashan, Minhang und Pudong zusammen. Allein im Stadtteil Puxi, der sich ‚nur‘ über eine

Fläche von ca. 290 km² erstreckt, lebten 2010 fast 7 Millionen Menschen, was durchschnittlich mehr als 24.000 Einwohner/km² ausmacht. Im Hongkou Distrikt, dem dichtest besiedelten Bezirk Puxis, lebten auf einer Fläche von nicht einmal 23,5 km² sogar über 850.000 Einwohner, das einer Dichte von ca. 36.300 Einwohner/km² entsprach (WIKIPEDIA 2013: o. S. auf der Basis des CENSUS 2010). Wohlgermerkt handelt es sich bei diesen Zahlen ausschließlich um registrierte Personen, sodass die tatsächlichen Bevölkerungszahlen noch bei Weitem höher sein dürften (SCHOON 2007: 36). Damit ist die Bevölkerungsdichte im Hongkou Distrikt fast doppelt so hoch wie der landesweite Durchschnitt chinesischer Innenstädte, der im Jahre 2009 etwa bei 16.950 Einwohner/km² lag (HASSENPLUG 2009: 154).

Der Durchschnittswert der gesamten Metropolregion Shanghais lag 2010 etwa bei 3.630 Einwohner/km². Dieser Wert bedeutet zwar zum einen, dass die Metropolregion wesentlich dünner besiedelt ist als das Stadtzentrum Shanghais; dennoch hatte die gesamte Metropolregion Shanghai mit ca. 3.630 Einwohnern/km² eine doppelte so hohe Bevölkerungsdichte wie die Metropolregion Los Angeles mit ca. 1.500 Einwohnern/km². Der Grund für diese dichte Besiedelung liegt darin, dass die Stadtregierungen eine Ausbreitung der Städte im amerikanischen Sinne vermeiden wollen. Ihre stadtpolitischen Pläne können rigoros umgesetzt werden, da es bei Umsiedelungen von Personen in ganz China „keine langwierigen Verfahren, Anhörungen und Diskussionen gibt. Und keinen Widerstand. An die Hauswände wird einfach in schwarzer Farbe das Datum des Abrisses geschrieben. Weit über eine Million Menschen wurden in den neunziger Jahren umgesiedelt. In Schicksalsergebenheit sind die Chinesen geübt. Unterordnungen verlangten erst die Kaiser, dann die Kolonialherren, schließlich die Kommunisten“ (BAUER ET AL. 2005: 157).

Durch diese differenzierten Wertvorstellungen und die unterschiedliche Verfügbarkeit von Kapital innerhalb der einzelnen Kulturen - auf der einen Seite die amerikanische Kultur, die die Rechte des Individuum stärkt und den Wohlstand der einzelnen Familien garantiert und auf der anderen Seite die chinesische Kultur, die über Jahrzehnte vollsten Gehorsam gegenüber der Obrigkeit schulte und nur einigen wenigen Wohlstand ermöglicht - ergeben sich seit den 1950er Jahren ganz verschiedene Stadtbilder, wie die Beispiele von Shanghai und Los Angeles gezeigt haben.