

## Späte Vernunft – made in China

Wenn bald 50 Prozent der Menschheit auf zwei Prozent der Landfläche leben, sind neue Stadt-Modelle dringend nötig. Peking plant voraus

Meist zucken wir Leute vom Land nur mit den Schultern, wenn wir vom Wachstum der Megastädte hören. Mein Dorf hat zehn Häuser. Städter, die zu Besuch kommen, werden oft ganz nervös, weil es so still ist. Und richtig dunkel nachts. Dann lächeln wir Stadtflüchtlinge huldvoll. Eigentlich lassen die Sorgen der Städter uns recht kalt. Der Wissenschaft schien es lange Zeit ganz ähnlich zu gehen. Sie ignorierte eine der größten Herausforderungen: das gigantische Wachstum der Städte zu managen.

Die Gestaltung der Stadt, so sie überhaupt stattfand, blieb eine Domäne der Politiker und jener Architekten, mit denen sie gern das Glas hoben. So brachte das 20. Jahrhundert schier Unglaubliches hervor. Die „Broadacre City“ zum Beispiel, eine Schöpfung des Architekten Frank Lloyd Wright, der seine Ideen 1932 unter dem Titel „The Disappearing City“ präsentierte. Er fand es demokratisch, ein Superidyll von Suburbs zu schaffen, endlos ausgewalzt, verbunden mit vielen, vielen Autobahnen. Just so sieht das Umfeld vieler US-Städte heute aus. Nicht besser war das (nicht nur) europäische Gegenstück, die hochverdichtete Beton-Trabantenstadt aus Fertigteilen – in West und Ost beliebt. Es galt, schnell günstigen Wohnraum für viele zu schaffen. Das Wie geriet dabei oft aus dem Blickfeld: die sozialen Folgen, die Ästhetik, die Umwelt.

Einige mahnten, dass man Fläche nicht endlos auf dem Altar des Autogottes verfeuern dürfe. Dass ein Leben in gigantischen Vorstadt-Fladen wie in aufgetürmten Wohnsilos zur Vereinsamung tendiere. Und die Luft auch nicht besser werde, wenn Megamillionen ständig mit dem eigenen Auto zwischen strikt getrennten Welten von Wohnen, Arbeit und Konsum hin- und herpendelten. Donald Appleyard etwa, Professor für Urban Design an der University of California, schrieb Werke wie „Livable Streets“. Er wurde, welch bitterböser Schicksalsschlag, 1982 in Athen von einem betrunkenen Autofahrer totgefahren.

Nun aber, da die Menschheit sich auf die Sieben-Milliarden-Marke zubewegt, da bald erstmals in der Geschichte mehr Menschen in Städten als auf dem Lande leben werden, setzt ein Umdenken ein. Weil auch rustikalste Ignoranz nicht mehr leugnen kann, dass simples Weiter so nicht mehr geht. Allzu gigantisch sind die Städte der Welt, allzu offensichtlich ist der Irrsinn, auf dem ihr Funktionieren fußt. Vor 100 Jahren war London die größte Stadt der Welt, New York wurde in den Vierzigern zur ersten Megacity, einer Stadt mit mehr als zehn Millionen Einwohnern. Heute gibt es 20 Stück davon. Tendenz steigend.

Städte können wunderbar sein. In ihnen ballen sich Leben, Kultur, Tempo, Chancen. Doch dass sich 50 Prozent der Menschen auf zwei Prozent der Landmasse der Erde drängen, hat auch unschöne Folgen. Städte fressen etwa zwei Drittel aller Ressourcen und produzieren rund drei Viertel des Menschheitsdrecks. Eine Stadt wie London braucht das 125-fache seiner Fläche, um sich zu

versorgen. Täglich verschlingt sie 8000 Tonnen Nahrung, überwiegend von weit her. Die Ingredienzien einer typischen Londoner Mahlzeit reisen vom Herstellungsort bis zum Teller rund 3000 Kilometer. Der „ökologische Fußabdruck“ – eine moderne Berechnungseinheit der Experten für den Ressourcenverbrauch (Nahrung, Energie, Baumaterial etc.) – eines jeden Menschen dürfte, ginge alles ganz gerecht zu, etwa 1,8 Hektar betragen. Der des durchschnittlichen US-Bürgers aber beläuft sich bereits auf 9,7 Hektar. Im ländlichen China sind es 1,6, in Schanghai auch schon 7 Hektar. Die Städte sind zu laut, zu voll, zu dreckig.

Was tun? Menschen zurückverpflanzen? Das hat seit Pol Pot zum Glück niemand mehr ernstlich versucht. Es gilt, Stadt völlig anders zu gestalten, ihren Metabolismus derart zu verändern, dass ihre Bewohner ihren Bedarf an Ressourcen decken und besser leben können. Noch wirken die Bemühungen in diese Richtung winzig. Gern wird der Berliner Reichstag genannt, der dank seines Biodiesel-Blockheizkraftwerks 94 Prozent weniger CO<sub>2</sub> ausstößt. Oder die Melbourner Stadtverwaltung, die zwischen hängenden Gärten agiert, betankt mit Sonnenenergie und Regenwasser. Oder die Müllautos von San Diego, die mit Methan aus den Müllkippen laufen, die sie beliefern. Erst jetzt aber kommen die größeren Versuche. Die „Sociopolis“ bei Valencia etwa, wo 2700 bezahlbare, ökologisch vernünftige Wohneinheiten entstehen sollen. Oder das Projekt Dongtan auf der Chongming-Insel bei Schanghai.

Dongtan ist ehrgeizig. In der Nähe eines Vogelschutzgebiets soll am Wasser eine echte Ökostadt entstehen, mit einer halben Million Einwohner. Sie soll „zero-carbon“ sein – kohlenstoffneutral. Mit einem „footprint“ von etwa 2,8 Hektar. Gebaut wird mit Material aus der Umgebung. Fahrzeuge sollen mit Wasserstoff betrieben, der innerstädtische Verkehr überwiegend mit Straßenbahnen, Booten, per Fahrrad oder zu Fuß bewältigt werden. Die Energie kommt aus Windrotoren und Sonnenkollektoren, das Gros der Nahrung aus Landwirtschaft auf der Insel. Wobei alles recycelt wird und der organische Müll der Stadt als Dünger dient. Es mag verblüffen, dass ausgerechnet China zum Vorreiter wird. Doch der Leidensdruck ist groß. China hat kaum eine Wahl, will es nicht am eigenen Wachstum ersticken. Nirgendwo auf der Welt sprießt Stadt schneller als in der Region rund um Schanghai, im Delta des Jangtse-Flusses. Das hat auch die KP verstanden. Und in ihren Fünfjahresplan bis 2010 geschrieben, dass der Kampf gegen die Umweltverschmutzung Priorität genießt. Manchmal braucht Vernunft einen Plan.

London verschlingt täglich 8000 Tonnen Nahrung, die pro Mahlzeit im Schnitt 3000 Kilometer zurückgelegt hat.



TOM SCHIMMECK, geb. 1959, schreibt als freier Journalist über Politik und Wissenschaft für Zeitungen, Magazine und fürs Radio.